

PELUANG, TANTANGAN, DAN UPAYA PELINDUNGAN PEKERJA INFORMAL BERBASIS PLATFORM SEKTOR TRANSPORTASI

21

Hartini Retnaningsih¹ & Eva Mutia Ghofarany²

Abstrak

Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI) menyerukan pengakuan resmi bagi pengemudi ojek online, taksi online, dan kurir sebagai pekerja formal untuk memperoleh hak-hak ketenagakerjaan, termasuk upah minimum. Tulisan ini membahas peluang, tantangan, dan peran pemerintah dalam upaya perlindungan terhadap pekerja informal berbasis platform sektor transportasi. Hasil pembahasan menunjukkan fenomena peningkatan pekerja informal disebabkan oleh ketidakmampuan sektor formal menyerap tenaga kerja baru. Pemerintah perlu menciptakan skema perlindungan sosial yang lebih meringankan bagi pekerja informal berbasis platform serta melakukan pembenahan regulasi. Komisi IX DPR RI dapat mendorong revisi UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan untuk mengakomodasi perlindungan pekerja informal. Komisi IX DPR RI juga dapat mendorong Komisi V DPR RI untuk melakukan revisi UU No. 22 Tahun 2019 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan memasukkan materi tentang status dan segala ketentuan mengenai ojek online, taksi online, dan kurir termasuk materi tentang kesejahteraan pengemudinya.

Pendahuluan

Tuntutan perlindungan ketenagakerjaan bagi pengemudi dalam jaringan (daring) semakin mengemuka. Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI) mendesak

Menteri Ketenagakerjaan yang baru, Yassierli, untuk mengakui pekerja informal berbasis platform di sektor transportasi, seperti ojek *online* (ojol), taksi *online* (taksol), dan kurir sebagai pekerja formal agar pengemudi daring



¹ Analis Legislatif Ahli Utama Bidang Kesra pada Pusat Analisis Keparlemenan Badan Keahlian DPR RI. Email: hartini.retnaningsih@dpr.go.id.

² Analis Legislatif Ahli Pertama Bidang Kesra pada Pusat Analisis Keparlemenan Badan Keahlian DPR RI. Email: eva.ghofarany@dpr.go.id



memperoleh hak pekerja, termasuk upah minimum, sesuai dengan UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Hasan, 2024). Permintaan ini semakin mengemuka setelah Singapura memberikan perlindungan bagi pekerja informal berbasis *platform* melalui Platform Workers Act yang disahkan pada 10 September 2024 (Revandra, 2024).

Saat ini terdapat sekitar 2 juta pengemudi ojek daring di Indonesia, yang berarti 2 juta keluarga menggantungkan kesejahteraannya pada pekerjaan ini (Kencana, 2024). Kondisi ini menghadirkan tantangan bagi ketenagakerjaan di era digital, terutama dalam hal perlindungan hak-hak pekerja informal berbasis platform. Tulisan ini membahas peluang, tantangan, dan peran pemerintah dalam upaya perlindungan terhadap pekerja informal berbasis *platform* sektor transportasi ini.

Pekerja Informal Berbasis Platform Sektor Transportasi di Indonesia

Menurut data Survei Angkatan Kerja Nasional (Sakernas) Februari 2024, jumlah pekerja informal di Indonesia terus meningkat. Pada Februari 2024 terdapat 84,13 juta orang yang bekerja di sektor informal (setara 59,17% dari total angkatan kerja), meningkat dibanding pada Februari 2019, di mana pekerja sektor informal berjumlah 74,09 juta orang (sekitar 57,27%) dari keseluruhan angkatan kerja (BPS, 2024).

Layanan transportasi daring berbasis *platform* digital seperti ojek dan taksi daring kini menjadi pilihan pekerjaan informal yang utama dibandingkan jenis pekerjaan informal lain seperti penjaga toko, sopir taksi konvensional, atau asisten rumah

tangga (Permana *et al.*, 2023). Data BPS (2019) memperkirakan sekitar 1,2 juta pekerja informal bergantung pada industri ini sebagai pekerjaan utama. Berdasarkan Survei Segara Research Institute, pekerjaan sebagai pengemudi taksi dan ojek daring menarik jumlah lulusan sarjana tertinggi dibandingkan jenis pekerjaan informal lain, dengan 26,53% responden pengemudi taksi daring dan 17,42% pengemudi ojek daring merupakan lulusan S1 (Subagyo, 2024). Layanan transportasi daring sering kali menjadi pilihan pertama bagi lulusan baru yang belum memperoleh pekerjaan di sektor formal dan sebagai alternatif sementara bagi pekerja yang terdampak PHK (Fadhilah, 2024).

Peluang dan Tantangan Pekerjaan Informal Berbasis Platform Sektor Transportasi

Pekerjaan informal berbasis *platform* di sektor transportasi seperti layanan transportasi daring tidak hanya menjadi alternatif saat pekerjaan formal terbatas, tetapi juga menawarkan beberapa keunggulan. Salah satu kelebihanannya adalah persyaratan pekerjaan yang lebih mudah tanpa batasan usia dan kualifikasi pendidikan. Hal ini memungkinkan individu yang tidak memenuhi persyaratan di sektor formal, baik karena usia maupun pendidikan, bekerja sebagai pengemudi daring (Deny, 2024).

Menurut Survei Potret Beban Kerja dan Penghasilan Pekerja Informal di Indonesia, penghasilan pengemudi taksi dan ojek daring lebih tinggi daripada pekerjaan informal lainnya, dengan rata-rata masing-masing Rp7,23 juta dan Rp5,36 juta per bulan. Sebagai perbandingan, pengemudi

konvensional berpenghasilan sekitar Rp4,79 juta per bulan (Subagyo, 2024). Pendapatan pengemudi daring ini disesuaikan dengan jumlah pekerjaan yang mereka selesaikan, memungkinkan mereka untuk menentukan sendiri durasi kerja, waktu mulai dan berakhirnya pekerjaan, serta lokasi kerja. Dapat dikatakan pekerjaan ini menawarkan fleksibilitas yang tinggi (Deny, 2024).

Namun, di balik fleksibilitas tersebut pengemudi daring menghadapi berbagai tantangan. Hubungan kemitraan dengan penyedia *platform* menyebabkan pengemudi tidak memiliki hak-hak dasar pekerja formal seperti asuransi kesehatan, tunjangan hari tua, dan perlindungan dari kecelakaan kerja (Hasan, 2024). Selain itu, penyedia *platform* juga dapat menetapkan tarif secara sepihak dan memotong penghasilan pekerja melebihi 20% yang berdampak pada penurunan penghasilan pengemudi (Hasan, 2024). Akibatnya, banyak pengemudi terpaksa bekerja lebih dari 8 jam sehari untuk mencapai penghasilan memadai yang kemudian menimbulkan stres. Contoh kasus ekstrem terjadi pada 22 Oktober 2024 di Palembang, seorang pengemudi ojek daring (26 tahun) mengakhiri hidupnya karena merasa pekerjaannya tidak memberikan penghasilan yang mencukupi (Dhoni, 2024). Kasus ini menunjukkan adanya tekanan ekonomi dan keterbatasan kesejahteraan yang dialami para pengemudi daring.

Peran Pemerintah dalam Upaya Pelindungan Pekerja Informal Berbasis Platform Sektor Transportasi

Di Indonesia saat ini ketentuan tentang pekerja informal berbasis *platform* baru diatur melalui Peraturan Menteri

Perhubungan Republik Indonesia No. 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 564 Tahun 2022 yang menetapkan batas tarif atas dan tarif bawah bagi layanan pengemudi daring (Fahky, 2022). Hal ini menunjukkan adanya kekosongan regulasi di level yang lebih tinggi untuk melindungi hak-hak pekerja platform secara menyeluruh.

Sebagai perbandingan, beberapa negara telah memberikan pelindungan pekerja platform. Di Singapura, Platform Workers Act mengklasifikasikan pekerja *platform* sebagai kategori hukum yang berbeda dari pekerja tetap maupun wiraswasta (Putra, 2024). Melalui peraturan tersebut pemerintah Singapura memberikan pelindungan terhadap kecelakaan kerja, menarik kontribusi pekerja *platform* untuk dana pensiun dan perumahan, serta memberikan hak untuk membentuk asosiasi pekerja *platform*. Sementara itu di Swiss operator *platform* memiliki kontrol atas tarif layanan, aktivitas pengemudi, dan penerbitan faktur kepada pelanggan. Swiss menganggap pekerja *platform* berhak atas pelindungan ketenagakerjaan penuh sesuai regulasi yang berlaku (CNBC Indonesia, 2024).

Di Indonesia, status kemitraan pekerja informal berbasis platform di sektor transportasi masih menjadi perdebatan. Dari perspektif pengemudi daring, status kemitraan dianggap merugikan sehingga Ketua Umum Asosiasi Pengemudi Ojek Daring Garda Indonesia, Igun Wicaksono, menegaskan perlunya formalisasi pada pekerjaan ini agar pengemudi dapat memperoleh hak-hak pekerja yang lebih jelas (Immanuel, 2024). Sebaliknya,

akademisi Universitas Brawijaya, Budi Santoso, menyatakan bahwa menurut rekomendasi *International Labour Organization* (ILO), hubungan antara pengemudi ojek daring dengan perusahaan menunjukkan bahwa pengemudi daring bukan pekerja formal (Deny, 2024). Rencana pemerintah untuk mengatur status pengemudi daring dikhawatirkan akan menjebak mereka dalam pekerjaan tanpa jenjang karir (Deny, 2024).

Menurut Direktur Ekonomi Digital Celios, Nailul Huda, pengaturan yang terlalu ketat terhadap pengemudi daring justru dapat mengurangi manfaat ekonomi yang diperoleh dari pekerjaan ini (Anam, 2024). Terlepas dari berbagai perdebatan, pemerintah perlu menciptakan skema perlindungan sosial yang lebih meringankan pekerja informal berbasis *platform* tanpa mereduksi prinsip dasar pekerjaan ini. Diharapkan pemerintah dapat memberikan regulasi yang mampu memenuhi hak dan kesejahteraan pengemudi daring tanpa menghilangkan esensi pekerjaan informal berbasis *platform* itu sendiri. Fokus pemerintah sebaiknya lebih diarahkan pada pemenuhan kesejahteraan dan pengembangan keterampilan pengemudi daring daripada mengubah profesi ini menjadi pekerjaan formal.

Dalam hal skema perlindungan sosial, pemerintah dapat mendorong pengemudi daring untuk mengakses jaminan sosial yang dikelola BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan (jaminan hari tua, jaminan kecelakaan kerja, dan jaminan kematian). Pemerintah juga dapat mengimbau operator *platform* untuk mewajibkan kepesertaan pengemudi daring

dalam program BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan. Sementara pengemudi yang memiliki keterbatasan ekonomi dapat mengajukan permohonan diri sebagai penerima Bantuan Iuran (PBI) untuk mendapatkan perlindungan sosial. Dengan demikian, diharapkan pemerintah dapat menciptakan ekosistem kerja yang adil, berkelanjutan, dan mendukung kesejahteraan pengemudi daring tanpa mengorbankan nilai ekonomi dan fleksibilitas yang menjadi karakter utama pekerjaan ini.

Penutup

Pekerjaan informal berbasis *platform* sektor transportasi memiliki peluang yang baik bagi dunia kerja karena mampu menyerap tenaga kerja dan memberikan penghasilan yang lebih baik dibandingkan pekerjaan informal lainnya. Namun, pekerjaan ini tidak lepas dari tantangan yang ada, seperti lemahnya perlindungan yang berdampak pada tekanan ekonomi dan keterbatasan kesejahteraan.

Komisi IX DPR RI perlu mendorong pemerintah untuk memberikan perlindungan dengan menjalin kerja sama lintas sektor. Komisi IX DPR RI dapat mendorong revisi UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan untuk mengakomodasi perlindungan bagi pekerja informal. Komisi IX DPR RI juga dapat mendorong Komisi V DPR RI untuk melakukan revisi UU No. 22 Tahun 2019 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan memasukkan materi status dan segala ketentuan mengenai ojol dan taksi onlinetermasuk aspek kesejahteraan pengemudinya.

Referensi

- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2024a). Jumlah pekerja formal dan Informal di Provinsi DKI Jakarta (jiwa), 2021-2023. *jakarta.bps.go.id*. <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTA5MCMY/jumlah-pekerja-formal-dan-informal-di-provinsi-dki-jakarta.html>.
- Badan Pusat Statistik. (2024b). Sakernas Februari 2024. *bps.go.id*. <https://www.bps.go.id/id/publication/2024/07/05/0455778ea851bbed66890a8/booklet-sakernas-februari-2024.html>.
- Deny, S. (2024, Oktober 24). Wacana ojol jadi pekerjaan formal, apa untung ruginya? *liputan6.com*. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5758757/wacana-ojol-jadi-pekerjaan-formal-apa-untung-ruginya>.
- Fadhilah, A.N. (2024, Oktober 23). Menghadapi ledakan pekerja sektor informal di era ekonomi "gig". *antaranews.com*. <https://www.antaranews.com/berita/4416613/menghadapi-ledakan-pekerja-sektor-informal-di-era-ekonomi-gig>.
- Hasan, A.A. (2024, Oktober 25). Kemenaker akui status mitra ojol dengan platform merugikan pekerja. *tempo.co*. <https://bisnis.tempo.co/read/1933142/kemenaker-akui-status-mitra-ojol-dengan-platform-merugikan-pekerja>.
- Kencana, M.R.D. (2024, November 6). Komisi V DPR minta menhub segera lindungi driver ojol lewat UU. *liputan6.com*. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5775552/komisi-v-dpr-minta-menhub-segera-lindungi-driver-ojol-lewat-uu?page=2>.
- Ministry of Manpower. (n.d). Platform workers act: What it covers. <https://www.mom.gov.sg/employment-practices/platform-workers-act/what-it-covers>.
- Ojol bukan karyawan, tak dapat THR, 5 negara ini larang sistem mitra. (2024, 22 Maret). <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20240322161429-37-524562/ojol-bukan-karyawan-tak-dapat-thr-5-negara-ini-larang-sistem-mitra>.