



Kajian Industri Layanan Transportasi dan Pengantaran Online

Daftar Isi

Daftar Isi.....	ii
Ringkasan Eksekutif.....	iii
BAB I Pengantar	1
Latar Belakang	1
Pertanyaan Penelitian.....	5
BAB II Metodologi.....	6
Sumber Data.....	6
Metode	8
BAB III Ringkasan Statistik	13
BAB IV Temuan Studi.....	21
Sisi Supply	21
Kontribusi Ekonomi.....	21
Fleksibilitas	29
Skema Ketenagakerjaan.....	34
BAB IV Rekomendasi Kebijakan.....	41
Daftar Pustaka	43

Ringkasan Eksekutif

Layanan transportasi dan pengantaran *online* memiliki peran yang semakin penting saat ini, terutama layanan pengantaran penumpang, pengiriman barang dan makanan. Selain mendukung pengguna dalam mempercepat mobilitas, layanan ini telah membuka jutaan lapangan pekerjaan baru, memberikan penghasilan bagi para mitra pengemudi, serta meningkatkan pertumbuhan dan penjualan mitra Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM). Kajian ini bertujuan untuk menganalisa industri layanan transportasi dan pengantaran *online*, terutama terkait perubahan status kemitraan dan kebijakan-kebijakan yang dapat mempengaruhi perkembangan industri kedepannya.

Sisi Supply

Data menunjukkan bahwa sekitar 1,7 juta mitra pengemudi memperoleh penghasilan dari industri transportasi dan pengantaran *online* dengan perkiraan nilai ekonomi sebesar Rp106 – 114 triliun.

Kebanyakan mitra pengemudi memiliki latar belakang pendidikan dan keahlian yang relatif rendah, sehingga mitra kesulitan untuk mencari pekerjaan di sektor formal. Sesuai dengan temuan survei *online*, sebagian besar dari mitra pengemudi merupakan lulusan Sekolah Menengah Atas (SMA) (66,5 persen) dan Sekolah Menengah Pertama ke bawah (13,6 persen). Dari proporsi tersebut, mayoritas belum pernah mengikuti pelatihan bersertifikat (72 persen), berusia 26–45 tahun (66 persen), sudah menikah (68,6 persen), dan menanggung sekitar 1-3 anggota keluarga (64,5 persen). Rata-rata pendapatan bersih sebulan mitra driver roda empat adalah Rp4 juta, sedangkan mitra driver roda dua adalah Rp2,5 juta. Di daerah Jabodetabek, rata-rata penghasilan tersebut dibawah Upah Minimum Provinsi (UMP), sehingga pekerjaan sebagai mitra pengemudi dapat dikategorikan sebagai pekerja rentan.

Fleksibilitas

64 persen bergabung dengan perusahaan platform karena alasan fleksibilitas. Fleksibilitas menjadi alasan utama para mitra pengemudi tertarik untuk bekerja di industri layanan transportasi dan pengantaran *online*. Fleksibilitas didefinisikan dengan kemudahan menjadi mitra, kebebasan menentukan jam kerja, serta kebebasan dalam menerima atau menolak pekerjaan/order yang masuk. **Nilai ekonomi fleksibilitas yang dihasilkan setara dengan Rp9,8 – 12,3 triliun setiap tahunnya.**

Skema Ketenagakerjaan

Setidaknya 53 persen mitra mengatakan tetap ingin bertahan dengan skema kemitraan karena fleksibilitasnya. Skema kemitraan memungkinkan mereka untuk tetap bisa mengatur waktu, mencari penghasilan tambahan, dan melakukan kepentingan lainnya.

Jika diubah menjadi skema ketenagakerjaan dengan asumsi 17 persen mitra terserap oleh aplikasi platform, akan terjadi potensi peningkatan pengangguran hingga 1,4 juta orang. Hanya tiga sektor informal yaitu penyedia akomodasi makan dan minum, konstruksi, dan perdagangan yang berpotensi menyerap pengangguran tersebut. Namun, sektor-sektor tersebut sedang mengalami pelambatan penyerapan tenaga kerja.

Pada kondisi saat ini, skema kemitraan masih menjadi skema paling optimal untuk diterapkan melihat benefit yang lebih besar dibandingkan *cost*-nya. Selain itu, para pemangku kepentingan perlu mempertimbangkan beberapa hal termasuk kemudahan bergabung menjadi mitra, keberlangsungan strategi bisnis industri ini ke depannya, serta *skilling*, *reskilling*, dan *upskilling* untuk meningkatkan keterampilan dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) di industri layanan transportasi dan pengantaran *online*.

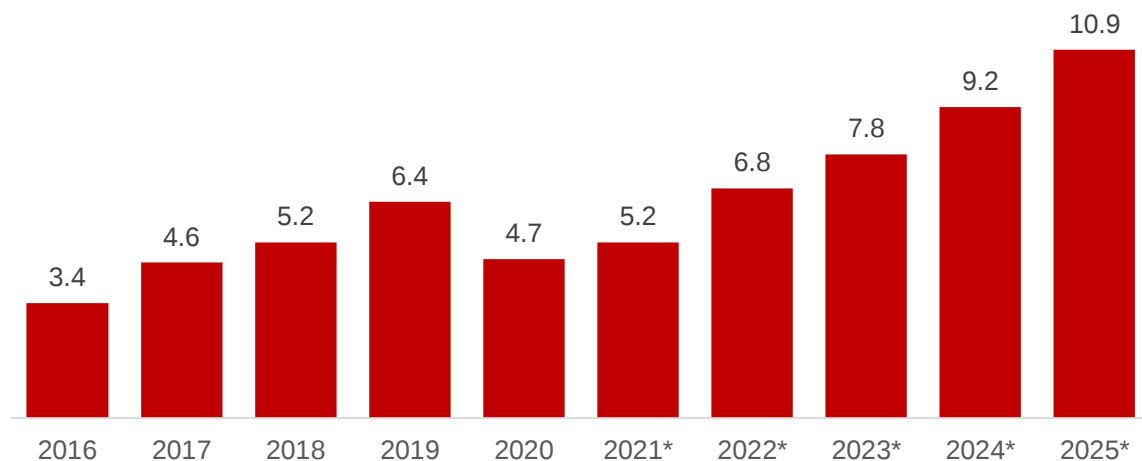
BAB I

Pengantar

Latar Belakang

Pasar transportasi dan pengantaran *online* (*ride-hailing*) di Indonesia untuk mobilitas penumpang dan pengantaran makanan telah berkembang pesat, terutama di kota-kota besar. Menurut estimasi RedSeer (2022), penetrasi industri transportasi dan pengantaran *online* meningkat menjadi 6,4 persen di tahun 2019 dari semula hanya 3,4 persen di tahun 2016 (**Grafik 1**). Namun, tingkat penetrasinya turun menjadi 4,7 persen selama COVID-19 karena pembatasan mobilitas masyarakat. Namun, layanan lain seperti pengiriman makanan masih meningkat selama periode tersebut. RedSeer memperkirakan penetrasinya akan meningkat menjadi 10,9 persen pada 2025, dengan volume transaksi global (*Global Transaction Volume* - GTV) sekitar USD5,5 miliar (Karnadi, 2022). Hal ini sejalan dengan fakta bahwa aplikasi Gojek telah diunduh oleh 190 juta orang (Jemadu, 2021) dengan 22 juta pengguna aktif setiap bulannya, dan aplikasi Grab telah diunduh oleh 160 juta orang dengan sekitar 18 juta pengguna aktif setiap bulannya (Wulandari, 2022).

Grafik 1. Penetrasi Pasar Layanan Transportasi dan Pengantaran Online di Indonesia, 2016-2025 (dalam %)



Sumber: RedSeer, 2022

*) Nilai estimasi

Khusus pengantaran makanan *online* (*Online Food Delivery* - OFD), Tenggara Strategics memperkirakan GTV pada tahun 2021 sekitar Rp78,4 triliun. Hal ini didominasi

oleh tiga pemain utama, yaitu GoFood (39,3 persen), Shopee Food (33,9 persen), dan Grab Food (26,8 persen) (Aulia, 2022). Permintaan atas pengantaran online diperkirakan akan terus meningkat di masa mendatang, baik dari sisi permintaan maupun penawaran. Saat ini masyarakat menggunakan layanan tersebut untuk kebutuhan sehari-hari karena memberikan kemudahan pemesanan makanan maupun pengantaran paket, sehingga potensi permintaannya masih besar. Dari sisi penawaran, setidaknya 1 juta Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) telah bergabung dengan platform GoFood (Sugandi, 2022). Sedangkan menurut Bank Indonesia (2022), Indonesia memiliki setidaknya 65 juta UMKM, namun hanya sekitar 26,5 persen yang sudah bergabung dengan platform digital. Jumlah tersebut akan terus meningkat karena mereka memperoleh banyak manfaat, seperti memperluas pasar dan skala usaha serta meningkatkan pendapatan hingga 60 persen pada tahun 2021 (Lembaga Demografi FEB UI, 2021).

Adanya transportasi dan pengantaran *online* juga mempengaruhi perekonomian Indonesia secara makro. SBM ITB (2023) menyatakan industri *ride-hailing* di Indonesia menyumbang Rp382,62 triliun per tahun atau sekitar 2 persen Produk Domestik Bruto (PDB) tahun 2022 (Rp19.588,4 triliun). Nilai tersebut mencakup transaksi bruto melalui transportasi *online*, pesan antar makanan, belanja dan jasa kurir. Sementara riset dari Lembaga Demografi FEB UI (2021) memperkirakan kontribusi Gojek terhadap pertumbuhan ekonomi sekitar Rp249 triliun pada tahun 2021 atau 1,6 persen dari total Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia, kontribusinya diperkirakan lebih besar ketika menyertakan kontribusi Grab dan Shopee. Selain itu, manfaat lainnya yang lebih luas karena platform ini melaksanakan program pelatihan untuk para mitra pengemudi maupun mitra UMKM terkait dengan peningkatan jasa layanan terhadap pelanggan, literasi dan keterampilan digital, literasi keuangan, serta membantu meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara umum.

Perkembangan pesat tersebut diikuti dengan munculnya beberapa isu seperti perlindungan sosial, keamanan, dan tingkat pendapatan yang memadai. Saat ini, ada beberapa isu yang sedang hangat didiskusikan baik oleh para mitra pengemudi, maupun diskusi yang melibatkan perusahaan aplikasi, pemerintah serta *stakeholders* lainnya, misalnya (1) pemberlakuan aturan tarif baru dan biaya-biaya lainnya yang dirasakan lebih tinggi oleh sebagian konsumen; (2) penetapan biaya platform sebesar 20 persen, di satu sisi dirasakan mengurangi pendapatan mitra secara signifikan, di sisi lain, platform menilai biaya tersebut belum bisa mendorong perusahaan aplikasi untuk melakukan inovasi secara optimal; (3)

wacana untuk mengatur hubungan kemitraan lebih lanjut, termasuk mengubah status mitra menjadi pekerja tetap, hal ini juga sudah terjadi di beberapa negara maju di Eropa. Perubahan status mitra menjadi pekerja tetap perusahaan aplikasi mempunyai implikasi besar bagi perkembangan sektor ini kedepan, hubungan yang selama ini dilakukan berupa kemitraan - dengan karakter ekonomi gig atau *sharing economy* yang mengutamakan fleksibilitas dan optimalisasi dari utilisasi kepemilikan aset perorangan (misal motor dan mobil) menjadi *asset* yang produktif), harus berubah menjadi hubungan antara pemberi kerja dengan penerima kerja yang lebih *rigid*, perusahaan aplikasi maupun pengemudi harus patuh pada peraturan ketenagakerjaan termasuk standar jam kerja, hilangnya fleksibilitas, pemenuhan upah minimum; dan perlindungan hak-hak pekerja, dan hak pekerja perempuan.

Implikasi yang lebih luas dari perubahan status mitra pengemudi menjadi pekerja tetap adalah penambahan beban konsumen karena perusahaan kemungkinan akan meneruskan biaya-biaya tambahan yang timbul kepada pengguna jasa. Akibatnya, biaya yang harus dibayarkan oleh konsumen meningkat dan permintaan menurun, sehingga kemungkinan akan mengakibatkan terjadinya pengurangan jumlah pengemudi.

Di sisi regulasi, terdapat dua bentuk regulasi terkait tarif atau pembayaran yang diterima oleh para pengemudi saat ini. Pertama, layanan transportasi penumpang (perjalanan penumpang) diatur oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Kementerian menetapkan tarif berdasarkan pembayaran minimum yang harus diterima pengemudi per kilometer (km) dan tarif dasar untuk perjalanan hingga 4 km. Kedua, layanan pengantaran makanan atau barang (pengiriman kurir) diatur oleh Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kominfo). Aturan ini ditetapkan dengan pertimbangan bahwa persaingan sempurna akan menghasilkan tarif yang menguntungkan bagi para pengemudi, perusahaan platform, dan konsumen.

Perubahan status pengemudi dari mitra menjadi pegawai tetap juga terjadi di beberapa negara seperti Inggris, Spanyol, Amerika Serikat, Italia, dan Prancis. Sebagai akibatnya, menurut Kompas (2021), Uber di Inggris setidaknya harus memberikan upah minimum, tunjangan pensiun, dan tunjangan pekerja lainnya. UberEats di Italia mengubah status mitra pengemudi, menyediakan tunjangan kesehatan dan tunjangan pekerja lainnya; dan perusahaan akan dikenakan denda sekitar EUR733 juta (Rp12,6 triliun) jika tidak dapat memenuhi aturan tersebut.

Chief Executive Officer (CEO) Uber (2022) di Amerika Serikat, Dara Khosrowshahi, menyatakan jika pengemudi diklasifikasikan sebagai karyawan maka Uber hanya akan memberikan 260.000 lapangan pekerjaan penuh waktu, sehingga 926.000 pengemudi lainnya di Amerika Serikat tidak dapat menghasilkan uang dari layanan *ride-sharing* ini. Hal ini berarti 78 persen pengemudi yang sudah ada harus kehilangan pekerjaan (Uber Newroom, 2020).

Meski sejumlah negara telah mencoba mengadopsi formalisasi skema *gig-worker*, para mitra pengemudi mengaku tetap mengedepankan **manfaat fleksibilitas**. Di Inggris, 90 persen mitra pengemudi Uber lebih memilih fleksibilitas daripada harus menjadi pekerja meskipun memperoleh manfaat seperti asuransi ketenagakerjaan (Guzman, 2023). Hal serupa juga ditemukan di negara lain seperti Swiss dan Spanyol. Di Swiss, sebanyak 72 persen dari mitra pengemudi yang telah diangkat sebagai pegawai justru lebih suka bekerja secara fleksibel (Malkin, 2022). Sementara di Spanyol, hanya 26 persen mitra perusahaan Uber Eats yang lebih menginginkan untuk diangkat menjadi pegawai atau dengan kata lain 74 persen mitra tetap bertahan pada skema kemitraan yang ada saat ini (Wray, 2023).

Penerapan skenario ketenagakerjaan juga berdampak pada penurunan jumlah mitra pengemudi karena terbatasnya kemampuan perusahaan platform. Jumlah mitra pengemudi Uber di Swiss turun sebesar 67 persen setelah skema ketenagakerjaan diterapkan (Malkin, 2022). Glovo, sebuah perusahaan pengantar makanan di Spanyol, hanya mampu menyerap 20 persen dari mitra untuk diangkat sebagai pekerja (Wray, 2023). Mempertimbangkan dampak negatif yang cukup besar terutama terhadap jumlah pengangguran, beberapa negara masih mengoptimalkan kerangka peraturan yang ada saat ini untuk dapat mengatasi masalah sambil mencari solusi lainnya (Iswara, 2021).

Belajar dari negara-negara tersebut, jika Indonesia ingin melakukan perubahan yang sama, perubahan dari skema kemitraan menjadi pegawai, maka kemungkinan penyusutan yang terjadi cukup besar mempertimbangkan dominasi jumlah mitra pengemudi pada total lapangan kerja nasional. Saat ini, Indonesia memiliki sekitar 1,7 juta mitra pengemudi pada tahun 2022, yang merupakan lebih dari 20 persen dari total pengangguran pada Agustus 2022 – atau sekitar 8,4 juta orang (BPS, 2022).

Pertanyaan Penelitian

Tujuan utamanya dari penelitian ini untuk menyelidiki isu-isu yang terjadi di industri transportasi dan pengantaran *online*, khususnya:

1. Berapa proporsi tenaga kerja yang bergantung pada industri transportasi dan pengantaran *online* beserta kontribusinya dalam ekonomi Indonesia?
2. Bagaimana karakteristik mitra pengemudi yang bekerja di industri transportasi dan pengantaran *online* saat ini?
3. Mengapa fleksibilitas menjadi faktor penting bagi industri ini? Apa definisi dan kontribusinya terhadap ekonomi?
4. Berapa persentase mitra pengemudi yang bekerja sebagai pekerja *full-time* (menyalakan aplikasi minimal 35 jam per minggu)?
5. Jika skenario ketenagakerjaan diterapkan, berapa banyak mitra pengemudi yang dapat diserap dan berapa yang berpotensi menjadi pengangguran? Dalam kondisi ini, sektor apa saja yang dapat menyerap mantan mitra pengemudi tersebut?
6. Berdasarkan perhitungan *cost-benefit*, skema seperti apa yang paling optimal untuk diterapkan pada industri transportasi dan pengantaran *online*?

Penelitian ini mempertimbangkan beberapa skenario alternatif yang setidaknya memberikan dampak negatif paling minimal secara ekonomi dan sosial.

BAB II

Metodologi

Sumber Data

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif dan kualitatif dengan 2 (dua) sumber data yaitu data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari survei *online* yang dilakukan kepada para mitra pengemudi perusahaan aplikasi dengan bantuan tim lapangan (enumerator). Responden diminta untuk mengisi kuesioner secara mandiri melalui link SurveyMonkey yang berisi pertanyaan-pertanyaan seputar industri transportasi dan pengantaran *online* dan isu-isu yang berkaitan. Setelah mengisi kuesioner, tim lapangan mengunggah identitas responden sesuai dengan titik lokasi masing-masing sebagai bentuk validasi.

Penentuan sampel berdasarkan distribusi perusahaan aplikasi dilakukan dengan ketentuan Grab 40%, Gojek 40%, dan platform lainnya 20%, sesuai dengan perkiraan pangsa pasar saat ini. Jumlah kuesioner yang terisi oleh responden adalah 1076, sehingga *margin of error* studi ini sebesar 3% dan tingkat kepercayaan 95%. **Tabel 1** menampilkan rincian *survey framework* yang mencakup beberapa kota besar di Indonesia, termasuk Jabodetabek, Bandung, Medan, Surabaya, Makassar, Denpasar, dan Yogyakarta, proporsi ini *mimicking* dari distribusi jumlah mitra pengemudi sesuai data Sakernas Agustus 2022. Beberapa hal ditetapkan sebagai kontrol untuk memastikan bahwa data yang diperoleh dari survei *online* mampu mewakili para mitra pengemudi secara keseluruhan, diantaranya:

- Mitra pengemudi perempuan – setidaknya satu dari sepuluh responden
- Anggota asosiasi/paguyuban – setidaknya tiga dari sepuluh responden
- Setiap wilayah harus mencakup kawasan ramai dan perumahan – setidaknya tiga dari sepuluh responden berlokasi di kawasan perumahan
- Pengiriman barang/makanan – setidaknya satu dari lima responden roda dua merupakan pengemudi pengiriman barang/makanan
- Usia senior – setidaknya dua dari sepuluh responden berusia >50 tahun

Tabel 1. Survey Framework

No	Wilayah	R2			R4		
		Grab	Gojek	Lainnya	Grab	Gojek	Lainnya
1	Jakarta (5 wilayah)	25	25	15	20	20	10
2	Bogor (4 wilayah)	28	28	12	16	16	8
3	Depok (4 wilayah)	28	28	12	16	16	8
4	Tangerang (4 wilayah)	28	28	12	16	16	8
5	Bekasi (4 wilayah)	28	28	12	16	16	8
6	Bandung (4 wilayah)	28	28	12	16	16	8
7	Medan (4 wilayah)	28	28	12	16	16	8
8	Surabaya (4 wilayah)	28	28	12	16	16	8
9	Makassar (4 wilayah)	28	28	12	16	16	8
10	Denpasar (4 wilayah)	12	12	8	8	8	4
11	Yogyakarta (4 wilayah)	12	12	8	8	8	4
Total		273	273	127	164	164	82

Sumber: Kompilasi oleh penulis

Kemudian, wawancara mendalam (*in-depth interview*) dilakukan kepada 10 persen dari total responden survei *online* atau sekitar 107 responden pada tanggal 18–25 September 2023. Tujuan dari wawancara mendalam adalah untuk memperoleh informasi tambahan secara lebih lengkap dan mendalam terkait isu yang diangkat berdasarkan sudut pandang dan pengalaman responden. Terdapat 16 pertanyaan bersifat *open-ended question* yang perlu dijawab oleh responden dalam waktu kurang lebih 30 menit

Di samping itu, untuk memperoleh informasi yang lebih komprehensif, telah dilaksanakan kegiatan *focus group discussion* (FGD) pada 19 September 2023 bersama dengan para pemangku kepentingan terkait seperti pemerintah, perusahaan aplikasi, dan akademisi.

Penelitian ini juga menggunakan data sekunder dari Badan Pusat Statistik (BPS), Survei Industri Makro dan Kecil (IMK), Survei Angkatan Kerja Nasional (Sakernas) Agustus 2022 , dan CEIC Data untuk melengkapi hasil analisis. Beberapa variable dari BPS yang digunakan adalah data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), jumlah pekerja, jumlah pengemudi (sektor pekerjaan), tingkat pendidikan, usia, pengalaman kerja (tahun), jumlah anggota rumah tangga, keikutsertaan dalam pelatihan, dan jumlah populasi.

Metode

Terdapat 2 (dua) metode ekonometrika yang diterapkan dalam penelitian ini. metode pertama yang digunakan adalah *Pooled Ordinary Least Square* (OLS) untuk data *cross section*. Metode regresi sederhana ini digunakan untuk mengestimasi pengaruh industri layanan transportasi dan pengantaran *online* terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) dan peningkatan tenaga kerja di industri mikro dan kecil. Model yang digunakan adalah sebagai berikut:

Model 1b. Pengaruh industri terhadap PDRB

$$\ln PDRB_i = \beta_0 + \beta_1 \ln \text{jumlah mitra pengemudi}_i + \beta_2 \ln \text{populasi}_i + \varepsilon_i \dots (1)$$

Keterangan:

$\ln PDRB_i$: Log PDRB tahun 2022

$\ln \text{jumlah mitra pengemudi}_i$: Log jumlah mitra pengemudi berdasarkan Sakernas Agustus 2022

$\ln \text{populasi}_i$: Log populasi tahun 2022

Model persamaan (1) dapat dilihat sebagai elastisitas, karena merupakan *log-log model*, di mana peningkatan 1% mitra pengemudi berkorelasi dengan peningkatan PDRB sebesar $\beta_1\%$. Jumlah mitra pengemudi diekspektasikan memiliki koefisien positif, karena jumlah mitra pengemudi merupakan tenaga kerja yang merupakan salah satu unsur faktor produksi dalam perekonomian. Sedemikian halnya dengan variabel populasi, diekspektasikan berkorelasi secara positif dengan PDRB (Brückner & Schwandt, 2013).

Model selanjutnya, determinan pekerja bergabung menjadi mitra dan determinan preferensi mitra terhadap perubahan status ketenagakerjaan di estimasi dengan *Logistic Regression*. Mengacu pada (Wooldridge, 2012), metode ini menggunakan *Maximum Likelihood Estimation* (MLE) untuk menduga probabilitas atau kemungkinan terjadinya suatu peristiwa. Metode ini dipilih sebagai alat untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan menjadi mitra dan preferensi mereka terhadap perubahan status ketenagakerjaan. Model ini dikembangkan berdasarkan karakteristik mayoritas dari mitra pengemudi sesuai dengan data Sakernas Agustus 2022. Model yang digunakan adalah sebagai berikut:

Model 2. Determinan pekerja bergabung menjadi mitra pengemudi

$$\begin{aligned} mitra_i = & \beta_0 + \beta_1 pendidikan_i + \beta_2 usia_i + \beta_3 usia2_i + \beta_4 pelatihan_i + \\ & \beta_5 status pernikahan_i + \beta_6 pengalaman bekerja_i + \beta_7 jumlah anggota RT_i + \\ & \beta_8 jabodetabek_i + \varepsilon_i \dots(2) \end{aligned}$$

Keterangan:

<i>mitra_i</i>	: <i>dummy variable</i> status mitra (1 = mitra pengemudi; 0 = bukan bekerja sebagai mitra pengemudi)
<i>pendidikan_i</i>	: Kategori tingkat pendidikan
<i>usia_i</i>	: Usia
<i>usia2_i</i>	: Usia kuadrat
<i>pelatihan_i</i>	: Status keikutsertaan dalam pelatihan keahlian/pekerjaan (1 = pernah mengikuti pelatihan; 0 = tidak pernah mengikuti pelatihan)
<i>status pernikahan_i</i>	: Status pernikahan (1 = Menikah; 0 = Tidak menikah)
<i>pengalaman bekerja_i</i>	: Pengalaman dalam bekerja (tahun)
<i>jumlah anggota RT_i</i>	: Jumlah anggota rumah tangga
<i>jabodetabek_i</i>	: <i>Dummy variable</i> berlokasi di Jabodetabek (1 = Jabodetabek; 0 = Luar Jabodetabek)

Model pada persamaan (2) di atas menunjukkan determinan seseorang bekerja sebagai mitra pengemudi. Model ini bertujuan untuk melihat apa saja faktor-faktor penting yang menjadi pertimbangan pekerja secara makro untuk memilih bekerja sebagai mitra pengemudi. Hal ini penting untuk memberikan implikasi kebijakan pada skenario ketenagakerjaan – misalnya, mitra di atas umur 40 tahun, dengan tingkat pendidikan SMA, dan sudah menikah sehingga memiliki tanggungan tidak punya banyak pilihan dalam memilih pekerjaan. Artinya, layanan transportasi online yang menawarkan fleksibilitas dan kemudahan bergabung menjadi pilihan terbaiknya. Jika skenario ketenagakerjaan diberlakukan, pekerja dengan kriteria seperti yang disebutkan kesulitan mencari pekerjaan baru jika harus diputus kemitraannya.

Persamaan (2) memiliki beberapa variabel independen. Variabel pendidikan dan pelatihan diekspektasikan memiliki hubungan negatif dengan pilihan bekerja sebagai mitra pengemudi yang notabene relatif tidak membutuhkan tingkat keahlian yang kompleks. Tingkat pendidikan yang semakin tinggi dan juga keikutsertaan dalam pelatihan meningkatkan peluang seseorang bekerja dengan pendapatan yang relatif lebih tinggi dengan prospek yang lebih baik

di Indonesia (Al Ayyubi et al., 2023; Pratomo, 2016). Selain itu, lokasi kerja seseorang di Jabodetabek diekspektasikan memiliki pengaruh positif terhadap keputusan bekerja menjadi mitra karena jumlah populasi yang besar, akan mengekskalasi *network effects* dari jasa layanan transportasi (Nowak, 2023; Yorga Permana et al., 2023). Variabel-variabel lain belum bisa diduga secara kuat hubungannya dengan variabel dependen mengingat variabilitas yang tinggi diantara mitra pengemudi dikarenakan kemudahannya untuk bergabung menjadi mitra.

Model 3. Pengaruh industri terhadap peningkatan tenaga kerja di industri mikro dan kecil

$$\ln \text{tenaga kerja mikro kecil}_i = \beta_1 \ln \text{jumlah mitra pengemudi}_i + \beta_2 \ln \text{PDRB}_i + \varepsilon_i \dots (3)$$

Keterangan:

- $\ln \text{tenaga kerja mikro kecil}_i$: Log jumlah tenaga kerja di industri mikro kecil tahun 2022
 $\ln \text{jumlah mitra pengemudi}_i$: Log jumlah mitra pengemudi berdasarkan Sakernas Agustus 2022
 $\ln \text{PDRB}_i$: Log PDRB tahun 2022

Model pada persamaan (3) di atas menunjukkan pengaruh dari jumlah mitra pengemudi di suatu provinsi terhadap jumlah tenaga kerja di industri mikro kecil. Hal ini penting untuk melihat bagaimana *domino effect* dari adanya industri *ride-hailing*, yaitu meningkatnya aktivitas UMKM. Selain itu, hal ini juga memberikan gambaran terkait kontribusi dari industri transportasi dan pengantaran online, serta apa potensi yang akan hilang jika skenario ketenagakerjaan diberlakukan oleh pemerintah. Skenario untuk tidak mengangkat sebagian mitra sebagai pegawai, berpotensi memberikan implikasi terhadap aktivitas UMKM di Indonesia.

Persamaan (3) dapat diinterpretasikan sebagai elastisitas, karena dalam bentuk log-log dan diestimasi menggunakan regresi linear OLS. Peningkatan jumlah mitra pengemudi di suatu provinsi sebesar 1%, berkorelasi dengan penurunan jumlah pekerja di industri mikro dan kecil sejumlah $\beta_1\%$.

Model 4. Determinan preferensi mitra terhadap perubahan status ketenagakerjaan

$$\text{preferensi}_i = \beta_0 + \beta_1 \text{jam kerja}_i + \beta_2 \text{pendapatan}_i + \beta_3 \text{roda dua}_i + \beta_4 \text{pengalaman bekerja}_i + \beta_5 \text{status pernikahan}_i + \beta_6 \text{jumlah tanggungan}_i + \beta_7 \text{jabodetabek}_i + \varepsilon_i \dots(4)$$

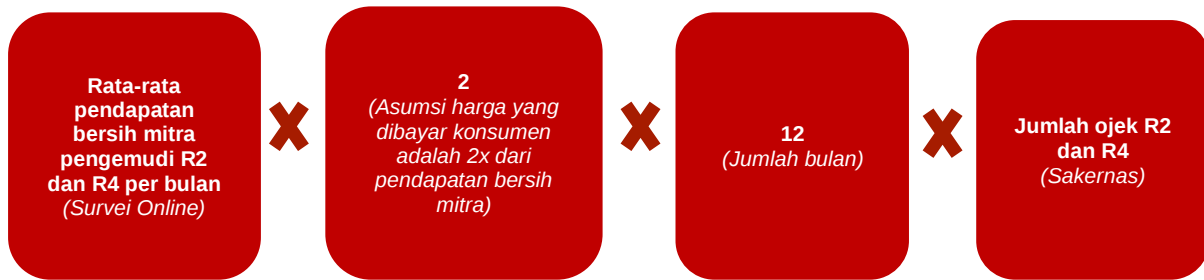
Keterangan:

- preferensi_i* : Preferensi mitra terkait scenario ketenagakerjaan (1 = Menjadi pegawai; 0 = Tetap menjadi mitra)
- jam kerja_i* : Jam kerja dalam satu pekan
- pendapatan_i* : Kategori pendapatan
- roda dua_i* : *Dummy variable* jenis kendaraan mitra (1 = Roda dua; 0 = Roda empat)
- pengalaman bekerja_i* : *Dummy variable* pernah bekerja sebelumnya (1 = pernah; 0 = tidak)
- status pernikahan_i* : Status pernikahan (1 = Menikah; 0 = Tidak menikah)
- jumlah tanggungan_i* : Pengalaman dalam bekerja (tahun)
- jumlah anggota RT_i* : Jumlah tanggungan untuk mitra pengemudi
- jabodetabek_i* : *Dummy variable* berlokasi di Jabodetabek (1 = Jabodetabek; 0 = Luar Jabodetabek)

Model pada persamaan (4) tersebut menunjukkan determinan dari preferensi mitra, apakah bersedia diangkat menjadi pegawai atau lebih memilih tetap menjadi karyawan. Model Logit tersebut diestimasi dengan Maximum Likelihood Estimation (MLE). Model tersebut bertujuan untuk melihat determinan dari preferensi mitra pengemudi terkait opsi skenario ketenagakerjaan. Hal ini penting untuk memberikan gambaran karakteristik mitra pengemudi seperti apa yang memilih suatu pilihan.

Perlu dicatat bahwa hasil estimasi dengan kedua metode di atas didukung dengan temuan dari survei *online* dan wawancara mendalam, serta perhitungan sederhana untuk memperkuat hasil yang diperoleh, disaat yang sama penggunaan beberapa metode ini dapat digunakan sebagai *robustness test*. Adapun mekanisme perhitungannya adalah sebagai berikut:

Model 1b. Pengaruh industri terhadap PDB kabupaten/kota



Sumber: Ilustrasi oleh penulis.

Model 5. Perhitungan nilai ekonomi fleksibilitas



Sumber: Ilustrasi oleh penulis.

BAB III

Ringkasan Statistik

Jumlah total responden yang mengikuti survei *online* sebanyak 1.076 mitra pengemudi yang berasal dari sebelas kota besar di Indonesia (Gambar 1), kota-kota tersebut juga merupakan kota dengan populasi mitra terbanyak. Dari jumlah tersebut, 63 persen merupakan mitra pengemudi roda dua dan 37 persen sisanya adalah mitra pengemudi roda empat. Wilayah Jabodetabek memiliki distribusi sampel terbesar daripada kota-kota lainnya, dimana mewakili 62 persen dari keseluruhan sampel. Jumlah ini disesuaikan dengan proyeksi jumlah mitra pengemudi di wilayah Jabodetabek yang bisa mencapai 50 persen dari total jumlah mitra di seluruh Indonesia (Azka, 2019). Sementara itu, jumlah responden wawancara mendalam (*in-depth interview*) adalah 107 responden atau mewakili 10 persen dari total responden survei *online*.

Gambar 1. Distribusi Responden Survei Online

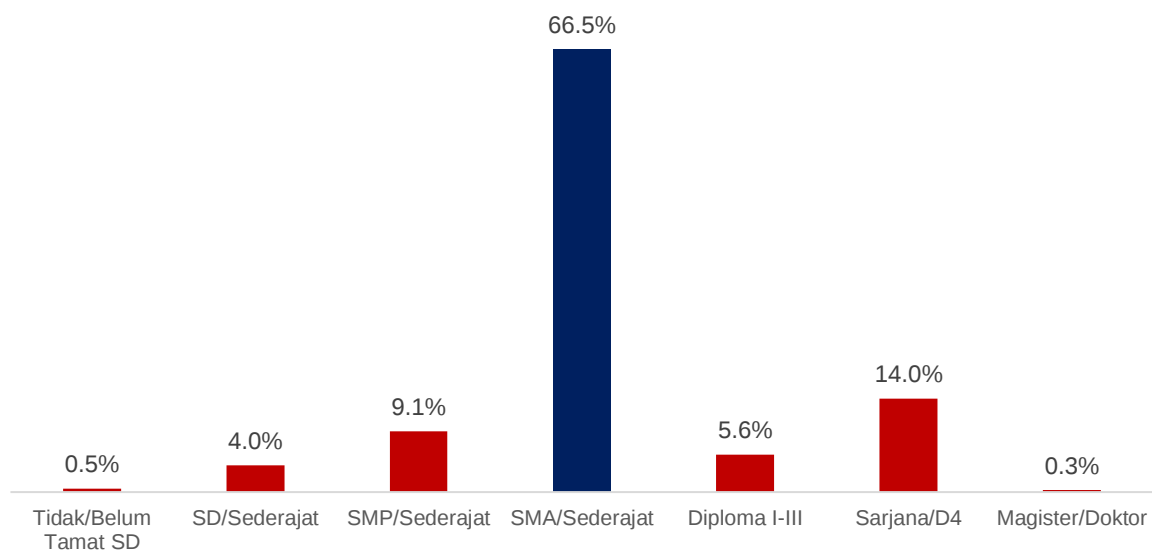


Sumber: Survei Online (2023); Ilustrasi oleh penulis.

Kebanyakan mitra pengemudi memiliki latar belakang pendidikan dan keahlian yang relatif rendah, sehingga mitra kesulitan untuk mencari pekerjaan di sektor formal. Berdasarkan latar belakang pendidikan (Grafik 2), sebagian besar mitra pengemudi merupakan lulusan SMA/Sederajat atau sebesar 66,5 persen dan Sekolah Menengah Pertama (SMP) ke bawah (13,6 persen). Mitra pengemudi yang menempuh pendidikan Sarjana/D4 menempati urutan kedua yaitu sebanyak 14 persen dari total. Dari segi keahlian berdasarkan

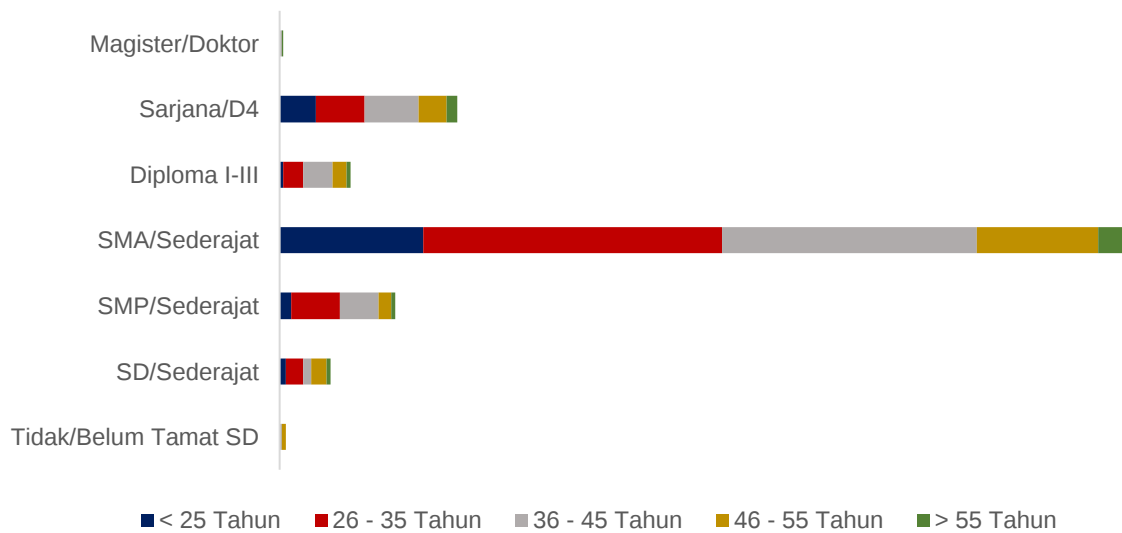
self-assessment (**Grafik 4**), 68 persen mitra merasa mempunyai kemampuan memimpin, 67 persen memiliki kemampuan untuk berkomunikasi dan berbicara di depan publik, namun hanya 30 persen mitra yang merasa mempunyai kemampuan berbahasa asing. Sementara itu, penguasaan perangkat digital oleh mitra pengemudi masih tergolong relatif rendah, sekitar 52 persen, dimana hal ini menjadi tantangan yang cukup serius mengingat pekerjaan mereka sebagai mitra pengemudi ojek *online* yang aktivitasnya bergantung pada teknologi dan perangkat digital.

Grafik 2. Karakteristik Mitra Pengemudi Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan



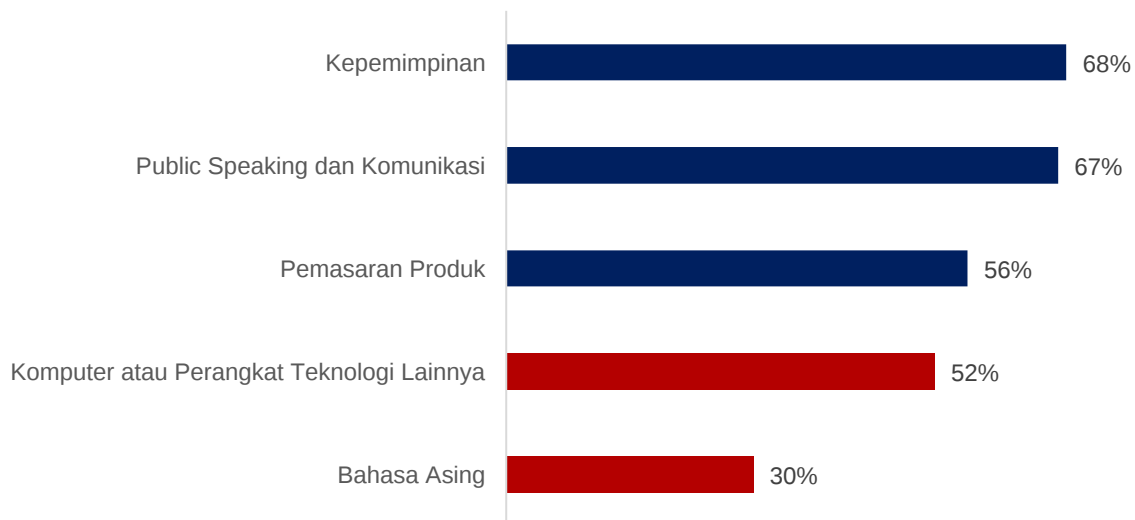
Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Grafik 3. Karakteristik Mitra Pengemudi Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan dan Usia



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Grafik 4. Keahlian Mitra Pengemudi

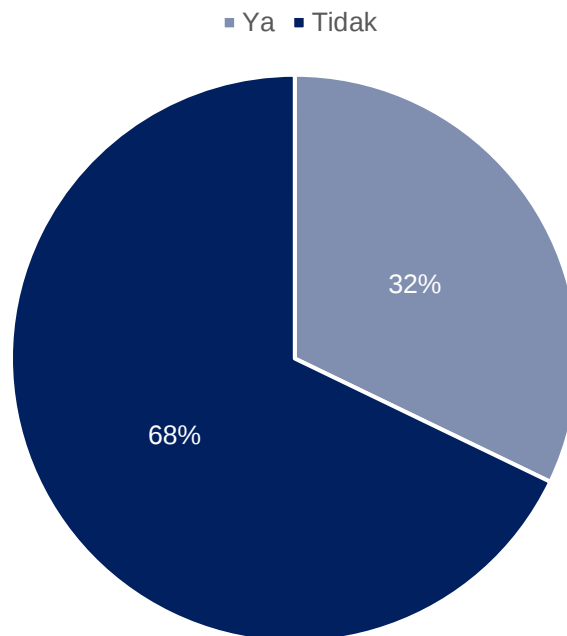


Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Terbatasnya kemampuan yang dimiliki oleh mitra pengemudi dapat disebabkan oleh banyak hal, salah satunya tingkat partisipasi pada program pelatihan/kursus di luar pendidikan formal yang rendah. Hasil survei online menunjukkan bahwa masih banyak mitra pengemudi yang belum pernah mengikuti kursus atau pelatihan. Hanya 346 responden

(32 persen dari total) yang pernah mengikuti pelatihan bersertifikat, sementara sisanya belum pernah mengikuti pelatihan sama sekali (**Grafik 5**).

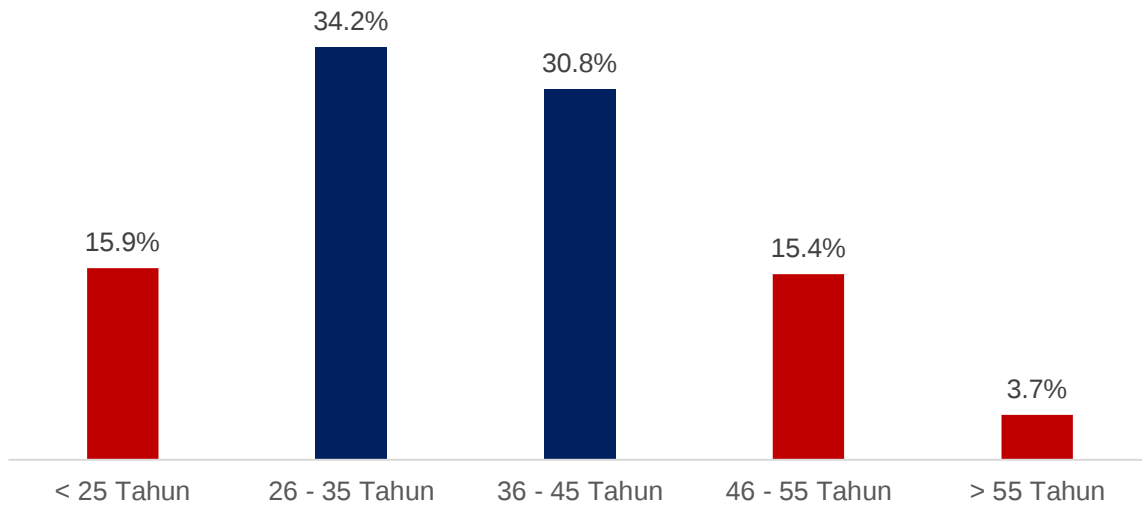
Grafik 5. Karakteristik Mitra Pengemudi Berdasarkan Pengalaman Mengikuti Pelatihan Bersertifikat



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

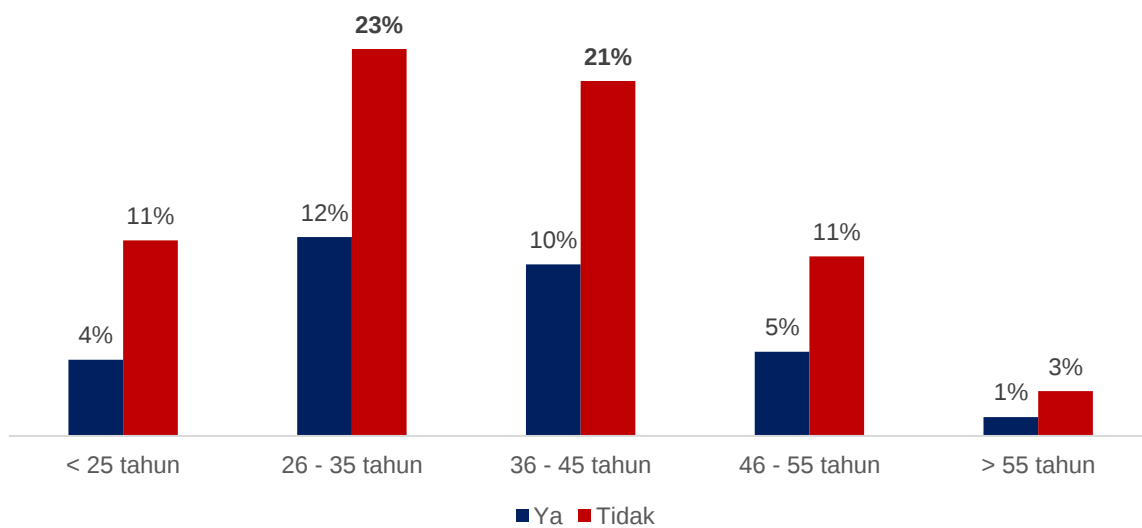
Berdasarkan kelompok usia (Grafik 6), sebagian besar responden (65 persen dari total) berusia antara 26-45 tahun dimana termasuk ke dalam golongan usia produktif. Pada kelompok usia produktif ini, sebanyak 44 persen belum pernah mengikuti pelatihan bersertifikat (**Grafik 7**). Mayoritas dari seluruh sampel (91 persen dari total) berjenis kelamin laki-laki, dan hanya sedikit yang berjenis kelamin perempuan, hal ini sesuai dengan karakter pekerjaan di industri ini, *male-dominated*.

Grafik 6. Karakteristik Mitra Pengemudi Berdasarkan Usia



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Grafik 7. Karakteristik Mitra Pengemudi Berdasarkan Pengalaman Mengikuti Pelatihan Bersertifikat dan Usia

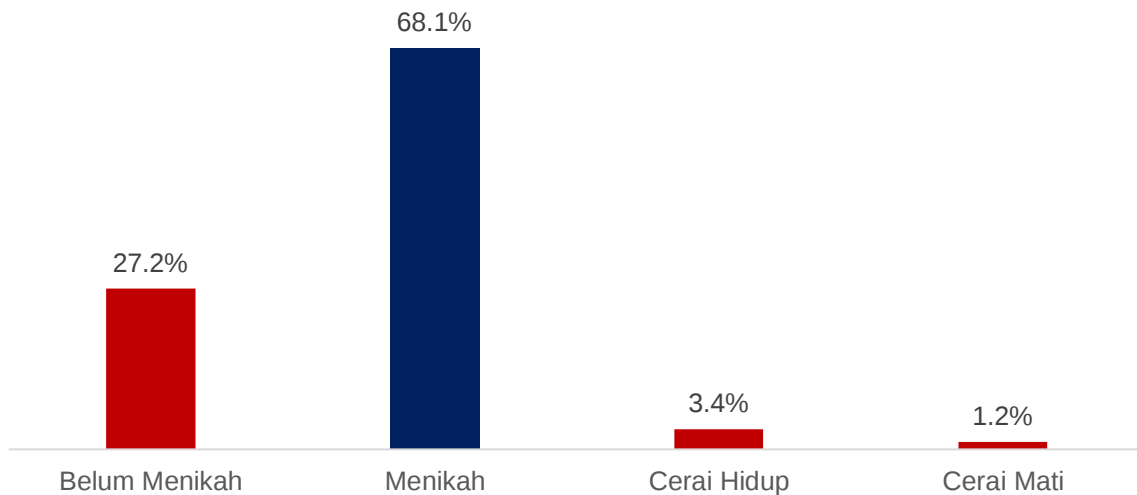


Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Jika dilihat dari statusnya, mayoritas responden berstatus sudah menikah (**Grafik 8**). **Grafik 9** menunjukkan bahwa kebanyakan responden yang sudah menikah merupakan lulusan SMA/Sederajat. Sebanyak 63,5 persen responden memiliki tanggungan keluarga sebanyak 1-

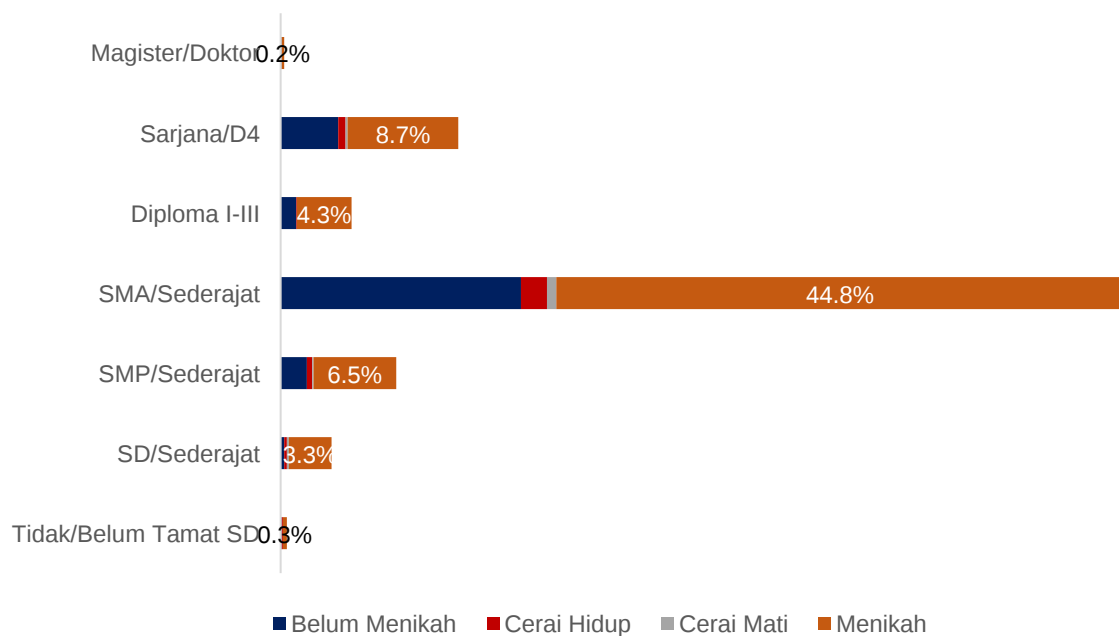
3 orang (**Grafik 10**). Dengan jumlah tanggungan sebanyak itu, kepesertaan mereka dalam program bantuan pemerintah juga masih cukup rendah.

Grafik 8. Karakteristik Mitra Pengemudi Berdasarkan Status Pernikahan



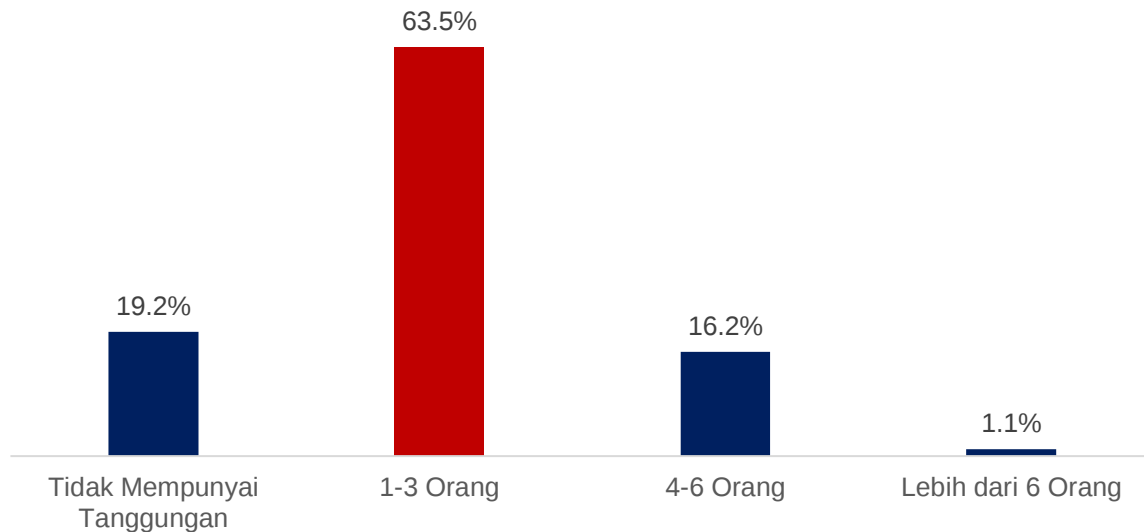
Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Grafik 9. Karakteristik Mitra Pengemudi Berdasarkan Status Pendidikan dan Status Pernikahan



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

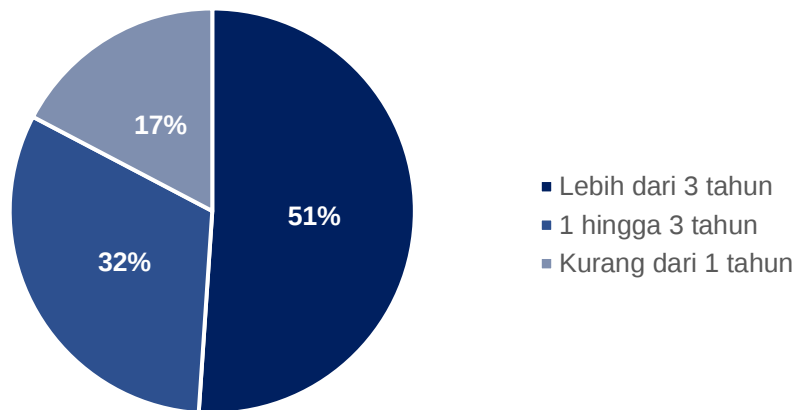
Grafik 10. Karakteristik Mitra Pengemudi Berdasarkan Jumlah Tanggungan



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

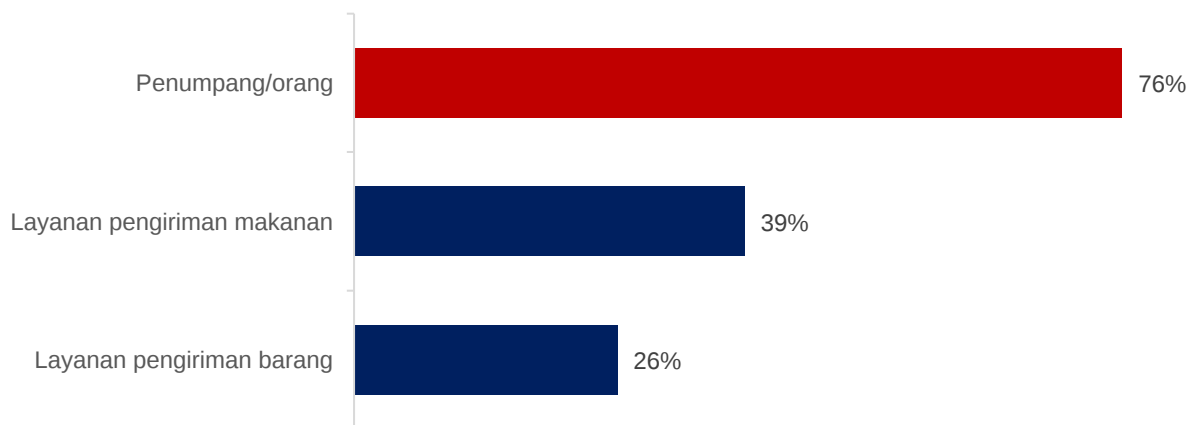
Berdasarkan hasil survei *online*, mayoritas responden adalah mitra berpengalaman yang telah bergabung dengan platform lebih dari 3 (tiga) tahun (Grafik 11). Temuan ini serupa dengan hasil yang diperoleh dari wawancara mendalam. Mitra pengemudi bertahan di industri ini karena beberapa hal, diantaranya: (1) mereka menyukai pekerjaan tersebut atau (2) mitra pengemudi tidak memiliki opsi pekerjaan lainnya. **Grafik 12** menunjukkan bahwa layanan responden paling banyak melayani layanan pengantaran penumpang/orang (76 persen). Hal ini perlu menjadi perhatian yang cukup serius karena sektor ini bisa menjadi sensitif terhadap adanya perbaikan transportasi publik, salah satu mitra pengemudi menyatakan orderan yang diterima selama enam bulan terakhir relatif sepi karena kehadiran transportasi Jaklingko yang disediakan secara gratis oleh Pemprov DKI (Kompas, 25/10/2023), sehingga masyarakat meninggalkan jasa ojek online. Di sisi lain, penggunaan ojek online diarahkan menjadi *feeder* bagi sarana transportasi publik baru. Menurut Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), sarana ojek *online* telah menjadi alternatif angkutan pengumpan atau *feeder* yang berperan penting dalam integrasi moda transportasi massal modern, seperti KRL, MRT, LRT, dan Bus Transjakarta (BPTJ, 2021).

Grafik 11. Karakteristik Mitra Pengemudi Berdasarkan Riwayat Bergabung



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Grafik 12. Jenis Layanan yang Paling Banyak Digunakan Pengemudi



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Catatan: Responden dapat memilih lebih dari satu jawaban

BAB IV

Temuan Studi

Sisi Supply

Berdasarkan data Sakernas Agustus 2022, sebanyak 1,7 juta mitra pengemudi baik roda dua maupun roda empat bekerja dan memperoleh penghasilan dari industri transportasi dan pengantaran *online*. Jumlahnya kurang lebih sekitar 1,25 persen dari total penduduk bekerja di Indonesia. Estimasi ini berdasarkan pada Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) 49421 (Angkutan Taksi) dan 49424 (Angkutan Ojek Motor). Namun, perlu dicatat bahwa sektor ini tidak hanya melibatkan mitra pengemudi, tetapi juga industri pendukung lainnya (misalnya *back office*, dll), sehingga kemungkinan jumlah pekerja lebih besar lagi. Dengan demikian, walaupun jumlahnya tidak terlalu besar, jasa transportasi dan pengantaran *online* relatif cukup penting dalam peranannya untuk menyerap tenaga kerja, terutama bagi kelompok pekerja berpendidikan rendah dan kelompok pekerja yang biasanya berada di sektor informal.

Kontribusi Ekonomi

Hasil estimasi menggunakan *Pooled Ordinary Least Square* (OLS) menunjukkan bahwa elastisitas jumlah pengemudi terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Level Kabupaten/Kota sebesar 0,6 persen (Tabel 2). Hal ini berarti bahwa setiap peningkatan 10 persen dari jumlah mitra pengemudi berkontribusi pada peningkatan PDRB sebesar 0,6 persen atau Rp114 triliun.

Sementara itu, hasil perhitungan estimasi sederhana berdasarkan data survei *online* dan sakernas menunjukkan bahwa nilai ekonomi yang dihasilkan oleh industri ini sebesar Rp106 triliun. Perhitungan ini diperoleh dari nilai rata-rata pendapatan bersih sebulan mitra pengemudi yaitu Rp4 juta untuk roda empat dan Rp2,5 juta untuk roda dua. Kedua hasil estimasi tersebut tidak berbeda signifikan, sehingga dapat disimpulkan bahwa **kontribusi industri transportasi dan pengantaran *online* terhadap ekonomi adalah antara Rp106–114 triliun pada tahun 2022.**

Besaran nilai kontribusi ini dirasa cukup besar, terutama dalam konteks perekonomian regional didalam Indonesia (tingkat provinsi maupun kabupaten) dan, yang lebih penting lagi,

dalam konteks meningkatkan efisiensi perekonomian secara umum, terutama meningkatkan efisiensi di sektor jasa transportasi dan jasa distribusi barang. Seringnya dampak peningkatan efisiensi ini tidak terefleksikan dengan sempurna di estimasi nilai ekonomi berdasarkan model-model ekonometrik diatas; dengan demikian, dapat dikatakan bahwa nilai ekonomi yang disumbangkan oleh layanan transportasi dan pengantaran *online* sebenarnya melebihi estimasi yang dikemukakan diatas.

Tabel 2. Regresi OLS – Pehitungan Nilai Ekonomi Industri Layanan Transportasi dan Pengantaran Online

VARIABLES	Log PDRB
Log Number of Ojek Driver	0.066* (0.034)
Log Population	0.913*** (0.046)
Constant	18.373*** (0.490)
Observations	418
R-squared	0.678

Robust standar errors in parentheses

*** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$

Catatan: Regresi OLS menggunakan Sakernas 2022 Level Kab/Kota

Sementara itu, penting untuk dikemukakan satu temuan penting terkait nilai rata-rata pendapatan bersih sebesar Rp2,5 juta untuk pengemudi jasa layanan roda dua. Kecenderungan bahwa nilai pendapatan ini adalah dibawah upah minimum regional memberikan indikasi adanya kelebihan pasokan (*over-supply*) di industri layanan transportasi dan pengantaran *online* roda dua. Kesimpulan ini ditarik dengan mengasumsikan bahwa besaran upah minimum regional mencerminkan nilai upah dari keseimbangan pasar antara pengguna layanan dan banyaknya pengemudi jasa transportasi roda dua.

Berbagai faktor tentunya dapat menyebabkan timbulnya situasi kelebihan pasokan ini, termasuk berkurangnya permintaan karena lebih baiknya sistem transportasi umum. Namun, kondisi ini juga dapat mencerminkan rendahnya kesempatan bekerja dan penyerapan tenaga kerja di berbagai sektor perekonomian saat ini, terutama mengingat mayoritas tenaga kerja di sektor layanan transportasi online ini termasuk kelompok tenaga kerja dengan kemampuan rendah (*low-skilled workers*). Situasi ini memperkuat lagi kenyataan bahwa jasa transportasi dan pengantaran *online* berperan sebagai *buffer* bagi pasar tenaga kerja, yang menyebabkan perubahan kebijakan di sektor ini dapat berdampak besar secara ekonomi dan juga sosial.

Peranan sektor ini sebagai *buffer* menandakan bahwa sektor transportasi *online* dapat berfungsi sebagai (dan kemungkinan besar sudah menjadi) jaring pengaman sosial.

Berdasarkan hasil model determinan pekerja bergabung menjadi mitra pengemudi dengan metode logit (Tabel 3) menunjukkan bahwa faktor-faktor seperti tingkat pendidikan, usia, pengalaman pelatihan, pengalaman kerja, dan lokasi bekerja secara signifikan mempengaruhi keputusan seseorang untuk bekerja sebagai mitra pengemudi.

Usia menentukan keputusan seseorang untuk bekerja menjadi pengemudi ojek *online* atau tidak. Pertambahan usia secara signifikan meningkatkan kemungkinan seseorang untuk bergabung menjadi mitra, akan tetapi peluangnya menurun pada pekerja yang berusia 42 tahun.

Koefisien pendidikan tinggi dan pelatihan negatif dan signifikan, yang berarti seseorang dengan tingkat pendidikan yang lebih tinggi, mempunyai kemungkinan yang lebih rendah untuk bekerja sebagai mitra pengemudi. Sama halnya dengan keikutsertaan seseorang pada training atau pelatihan kerja, yang secara signifikan menurunkan kemungkinan mereka untuk menjadi mitra pengemudi. Hal ini sesuai dengan karakter pekerjaan ini yang bersifat *low-skilled* dan keterampilan utama yang diperlukan sebagai mitra pengemudi adalah mengemudi sepeda motor atau mobil. Mereka yang memiliki pendidikan dan keterampilan tertentu yang lebih tinggi akan cenderung mencari pekerjaan yang lebih sesuai dengan kualifikasi pendidikan dan keterampilan yang dimiliki.

Wilayah tempat tinggal turut menjadi penentu keputusan seseorang untuk bekerja di industri ini. Seseorang yang tinggal di kota besar dengan jumlah penduduk yang padat seperti Jabodetabek lebih mungkin untuk bergabung menjadi mitra pengemudi di perusahaan platform. Hal ini juga sesuai dengan *network effects* sektor jasa sebagaimana dijelaskan di bagian metode.

Sementara itu, jumlah tahun pengalaman bekerja dan jumlah anggota rumah tangga tidak berpengaruh signifikan terhadap keputusan menjadi mitra. Hal ini bisa disebabkan oleh mudahnya pendaftaran untuk bergabung menjadi mitra. Industri ini juga dianggap sebagai *buffer* perekonomian, yaitu menjadi penampung sementara angkatan kerja yang tidak terserap atau keluar dari sektor formal, seperti seseorang yang baru lulus sekolah atau kuliah dan kesulitan mencari pekerjaan, memutuskan menjadi mitra selagi menunggu pekerjaan yang sesuai; atau ketika menjadi mitra di masa pandemi COVID-19 dimana banyak pekerja harus

dirumahkan atau dikurangi jam kerja nya, sebagian memutuskan menjadi mitra pengemudi karena kemudahan menjadi mitra dan dapat langsung mendapatkan penghasilan.

Tabel 3. Regresi Logit – Determinan Pekerja Sebagai Mitra Pengemudi

VARIABLES	(1)	(2)
	National	Big Cities
Tingkat Pendidikan = 3, SMP/MTs/SMPLB/Paket B	0.347*** (0.059)	0.317* (0.175)
Tingkat Pendidikan = 4, SMA/MA/SMLB/Paket C	0.826*** (0.054)	0.807*** (0.153)
Tingkat Pendidikan = 5, SMK/MAK	0.844*** (0.063)	0.669*** (0.163)
Tingkat Pendidikan = 6, Diploma I/II/III	0.164 (0.132)	0.144 (0.250)
Tingkat Pendidikan = 7, Diploma IV/S1	-0.378*** (0.106)	-0.651*** (0.225)
Usia	0.064*** (0.009)	0.191*** (0.025)
Usia Kuadrat	-0.001*** (0.000)	-0.002*** (0.000)
Pernah Mengikuti Training	-0.282*** (0.049)	-0.315*** (0.101)
Pengalaman Bekerja (Tahun)	0.002 (0.003)	-0.007 (0.006)
Jumlah Anggota Rumah Tangga	0.014 (0.016)	-0.047 (0.037)
Jabodetabek	1.714*** (0.051)	0.675*** (0.092)
Constant	-6.324*** (0.197)	-7.159*** (0.520)
Observations	306,436	16,224

Robust standar errors in parentheses

*** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$

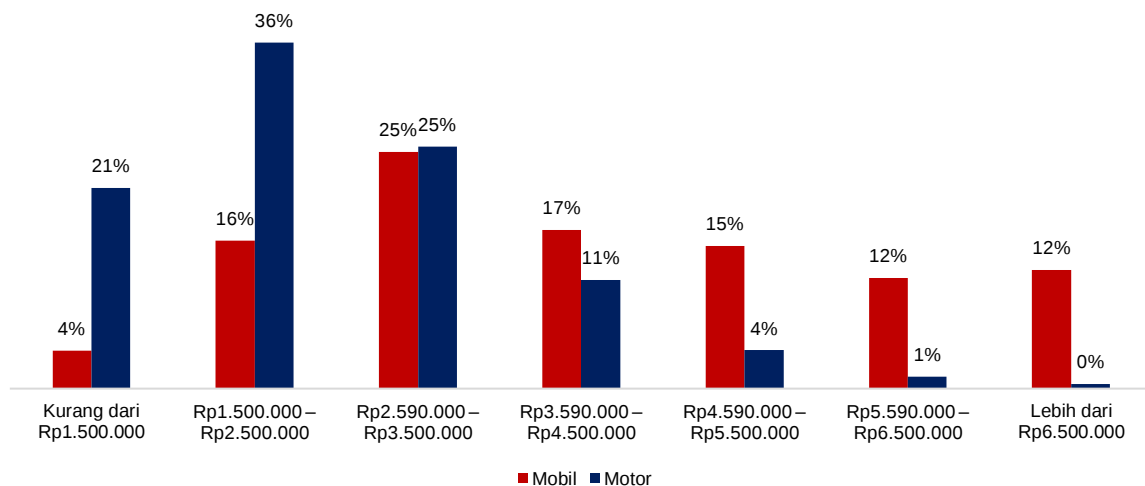
Catatan: Regresi Logit menggunakan Sakernas 2022 Level Individu

Berdasarkan distribusi pendapatan, mitra pengemudi roda empat cenderung memperoleh pendapatan bersih lebih tinggi daripada mitra pengemudi roda dua (Grafik 13). Rata-rata pendapatan bersih untuk pengemudi roda empat adalah Rp4 juta/bulan, sedangkan pengemudi roda dua memperoleh Rp2,5 juta/bulan. Penting untuk dicatat disini bahwa rata-rata pendapatan bersih ini cenderung berada dibawah upah minimum regional.

Misalnya, pendapatan bersih rata-rata tersebut jelas jauh berada dibawah upah minimum DKI Jakarta tahun 2023 yang sebesar 4,9 juta Rupiah per bulannya.

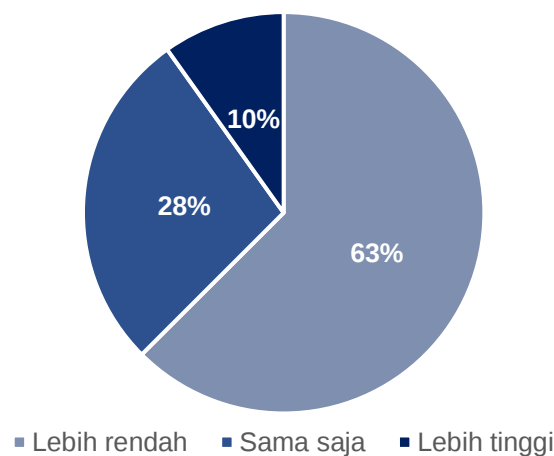
Survei menemukan bahwa sebagian besar pengemudi tidak mengalami perubahan kesejahteraan. Sebanyak 63 persen mengatakan bahwa pendapatan mereka ‘lebih rendah’ dan 28 persen menjawab pendapatannya ‘sama saja’ jika dibandingkan dengan perolehan pendapatan di tahun 2022 (**Grafik 14**). Turunnya pendapatan dapat disebabkan oleh banyak hal, salah satunya kebijakan penetapan tarif platform dan pengenaan biaya lainnya, serta promosi gratis ongkos kirim dan promosi lainnya yang semakin berkurang, menyebabkan penurunan permintaan dari konsumen.

Grafik 13. Distribusi Pendapatan Mitra Pengemudi Roda Dua dan Roda Empat



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Grafik 14. Perbandingan Pendapatan Tahun 2023 Terhadap Tahun 2022



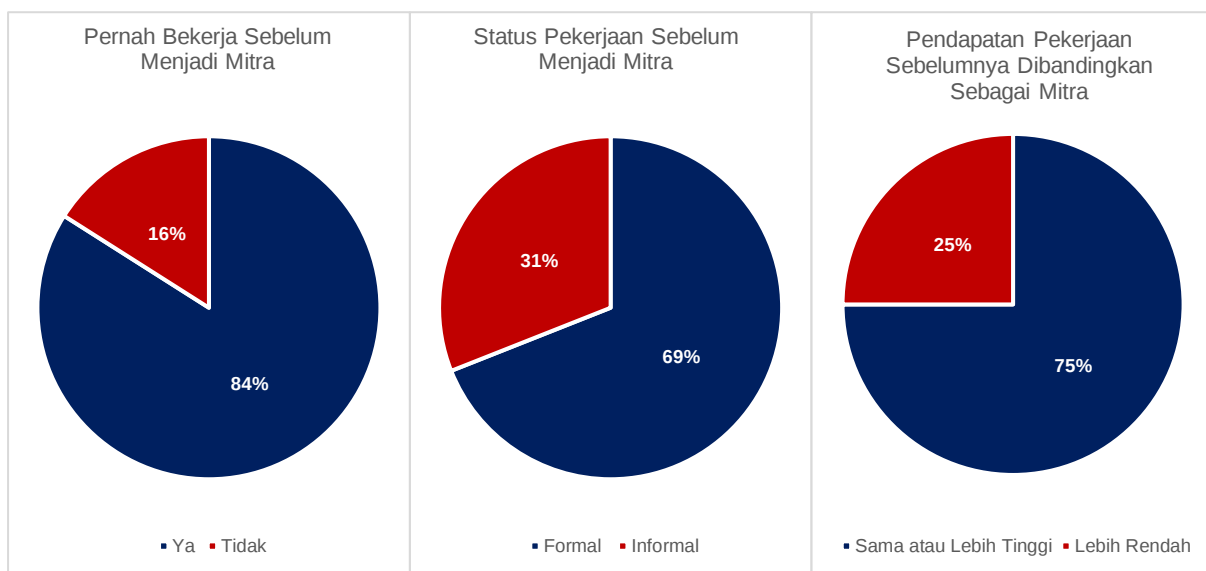
Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Jika dilihat dari riwayat pekerjaan sebelumnya, mayoritas pengemudi sudah pernah bekerja sebelumnya – 69 persen pernah bekerja di sektor formal. History perubahan status pekerjaan ini dapat diakibatkan banyak hal, salah satunya pengaruh pandemi COVID-19, yang menyebabkan banyak pekerja kehilangan pekerjaan dan pengurangan jam kerja. Sesuai dengan Badan Pusat Statistik (2021), pandemi telah menyebabkan setidaknya 15,7 juta pekerja mengalami pengurangan jam kerja, 1,6 juta orang menjadi pengangguran, 1,1 juta orang sementara tidak bekerja, dan 0,7 juta orang keluar dari angkatan kerja.

Sebanyak 75 persen dari responden mengatakan bahwa pendapatan yang diperoleh dari pekerjaan sebelumnya sama atau lebih tinggi daripada pendapatan menjadi seorang mitra (Grafik 15). Hal ini mengkonfirmasi peran industri pengantaran penumpang dan pengiriman barang online sebagai *buffer* dalam perekonomian. Kemungkinan lainnya, adanya fleksibilitas yang ditawarkan industri ini menjadi faktor penarik utama seseorang bergabung atau pindah profesi menjadi mitra pengemudi.

Meskipun mengaku cenderung mengalami penurunan kesejahteraan, mereka tetap merasa cukup atas pendapatan yang diperoleh saat ini. Hal ini bisa berarti (1) daripada tidak bekerja, maka pendapatan saat ini lebih baik atau (2) tidak terlepas dari agama/budaya Indonesia yang cenderung menerima (bersyukur)¹.

Grafik 15. Riwayat Pekerjaan dan Pendapatan Sebelum Menjadi Mitra Pengemudi

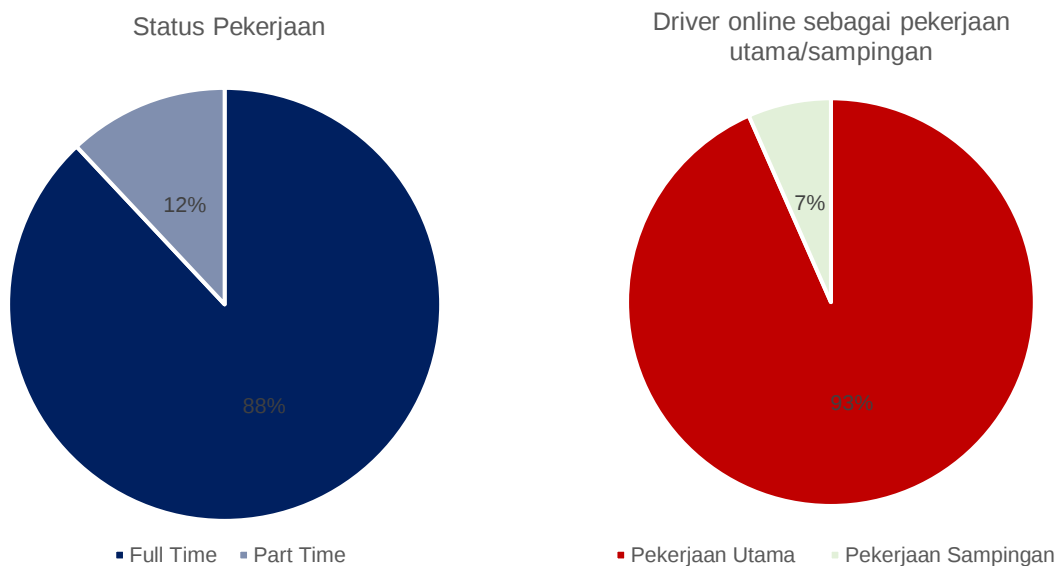


Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

¹ Berdasarkan hasil analisa dari wawancara mendalam (*in-depth interview*).

Sebanyak 88 persen mitra pengemudi menyatakan bekerja dengan menyalakan aplikasi selama minimal 35 jam dalam seminggu, dengan rata-rata bekerja selama 6 hari dalam seminggu. Waktu menyalakan aplikasi ini termasuk waktu untuk mendapat, menyelesaikan, dan menunggu orderan yang terkait dengan algoritma perusahaan aplikasi. Kemudian, 93 persen mitra menjadikan pekerjaan ini sebagai pekerjaan utama (Grafik 16). Mayoritas mulai bekerja dan menyalakan aplikasi pada pukul 05.00–09.00 WIB (Grafik 17). Berdasarkan hasil analisa kualitatif², hal ini dapat berarti (1) mereka memang menyukai pekerjaan sebagai mitra pengemudi platform atau (2) mereka tidak memiliki pilihan pekerjaan lainnya.

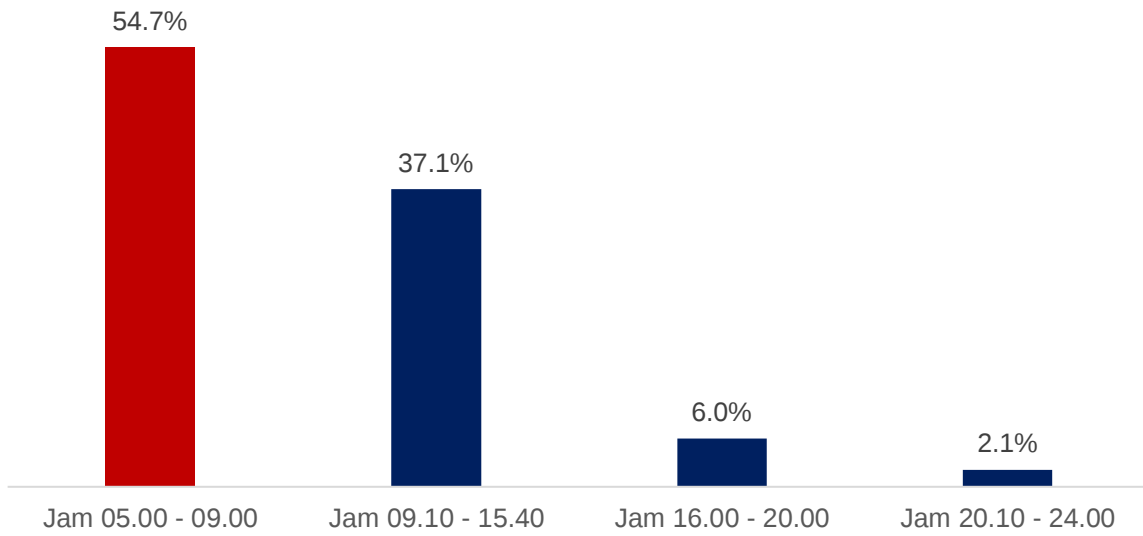
Grafik 16. Status Pekerjaan Mitra Pengemudi



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

² Berdasarkan hasil analisa dari wawancara mendalam (*in-depth interview*).

Grafik 17. Jam Mulai Menyalakan Aplikasi



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

“Saya menggunakan 2 aplikasi aktif saat ini (tidak termasuk yang di suspend).

***Pendapatan yang diperoleh saat ini tidak cukup**, karena itu berharap tarifnya bisa dinaikkan dan pendaftaran driver baru dibatasi. Saya menikmati fleksibilitas karena saya beribadah. Jika tidak ada platform transportasi dan pengantaran online, maka saya akan mencari pekerjaan lainnya yang juga terkait transportasi, yaitu menjadi sopir.”*

Wawancara mendalam, Laki-laki, Medan, 26-35 tahun, Sarjana/D4, Menikah, Full-time, 19 September 2023

*“Saya bergabung dengan platform transportasi dan pengantaran online karena jam kerjanya fleksibel, bisa berkomunikasi dengan pelanggan dan memberi keuntungan secara finansial. **Pendapatannya memang belum cukup, tapi bisa diatasi dengan cara menambah jam kerja.** Di waktu senggang saya mengolah ekspedisi.”*

Wawancara mendalam, Perempuan, Denpasar, 46-55 tahun, Sarjana/D4, Cerai mati, Part-time, 21 September 2023

*“Dulu pekerjaan ini hanya bersifat sampingan karena memiliki pekerjaan tetap lainnya. Namun, karena sekarang sudah tidak bekerja lagi, maka ini menjadi **pekerjaan utama sebelum mendapat pekerjaan tetap lainnya.** Yang penting saat ini ada pekerjaan. Senang karena sekarang banyak teman. Namun berharap tarif dinaikkan karena BBM naik.”*

Wawancara mendalam, Laki-laki, Depok, 26-35 tahun, Tamat SMA, Belum menikah, Full-time, 19 September 2023

Fleksibilitas

Dalam penelitian ini, **konsep fleksibilitas didefinisikan sebagai kemudahan menjadi mitra, kebebasan menentukan jam kerja, serta kebebasan dalam menerima atau menolak pekerjaan/order yang masuk.** Konsep fleksibilitas dapat dihitung nilai ekonominya dengan perhitungan sederhana menggunakan data Sakernas 2022 dan survei *online* (lihat **Model 5**). Bagi sebagian mitra, pendapatan sebagai mitra saat ini dibandingkan dengan pendapatan dari pekerjaan sebelumnya lebih rendah, namun mereka dapat menentukan sendiri kapan mulai menyalakan aplikasi, menentukan waktu untuk bekerja, beribadah dan mengurus rumah tangga sebagaimana temuan wawancara mendalam.

Studi ini mencoba memonetisasi fleksibilitas tersebut, nilai ekonomi fleksibilitas diperoleh dari perkalian antara selisih rata-rata pendapatan bersih sebagai mitra dan pendapatan di pekerjaan sebelumnya, jumlah bulan dalam setahun, dan jumlah total pengemudi angkutan ojek motor dan taksi di Indonesia. **Berdasarkan estimasi sederhana tersebut, nilai ekonomi fleksibilitas yang diperoleh mencapai Rp9,8 – 12,3 triliun per tahunnya.**

Faktor fleksibilitas menjadi penting bagi mitra pengemudi, sebagaimana yang ditunjukkan Grafik 18, 64 persen responden bekerja sebagai mitra pengemudi karena pekerjaan ini memberikan kebebasan (fleksibilitas) bagi mereka dalam menentukan waktu bekerja. Hal ini juga sejalan dengan temuan Fielbaum & Tirachini (2021), di mana fleksibilitas telah menjadi nilai tambah bagi para pengemudi dalam memilih pekerjaan ini, meskipun rutinitas/kerja yang dilakukan tidak jauh berbeda dengan pekerjaan tradisional.

Selain itu, biaya untuk menjadi mitra relatif murah, baik dari segi biaya moneter maupun waktu. Mitra cukup memiliki kendaraan bermotor dan juga keterampilan pengemudi karena prosesnya mudah dan memakan waktu cukup singkat. Hal ini menjadi solusi di tengah-tengah *search cost* yang tinggi di Indonesia. Studi dari World Bank (2016) menunjukkan bahwa biaya mobilitas pekerja di Indonesia cukup tinggi, meskipun dibandingkan dengan negara-negara lain dengan level PDB yang relatif sama. Terlebih lagi banyak dari mitra pengemudi adalah *low-skilled labor*, yang membuat *search cost* lebih tinggi untuk mencari pekerjaan lainnya, terutama di sektor formal. Hal ini dikarenakan sektor formal di manufaktur dan jasa dengan produktivitas rendah memiliki *entry cost* yang rendah, kemampuan pekerja untuk bisa bekerja di sektor tersebut ditentukan oleh keahlian spesifik yang dimiliki pekerja (Cali et al., 2019). Oleh karena itu, dihadapkan pada *search cost* yang relatif tinggi dan

terbatasnya keterampilan untuk bisa bekerja di sektor formal membuat mitra pengemudi menjadi pilihan yang sangat menarik bagi pekerja dengan keterampilan rendah.

Grafik 18. Alasan Memilih Bekerja Sebagai Mitra Pengemudi

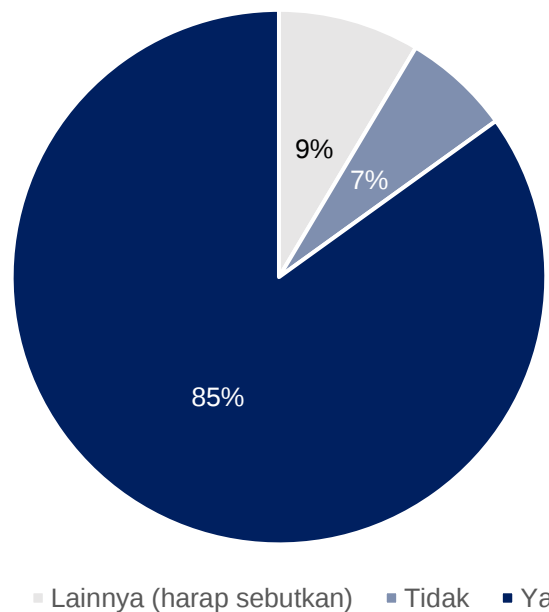


*Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)
Catatan: Responden dapat memilih lebih dari satu jawaban*

Pentingnya fleksibilitas ini dikonfirmasi oleh 85 persen responden yang menyatakan senang bekerja sebagai mitra pengemudi ojek online (Grafik 19). Hasil wawancara mendalam mempertegas temuan bahwa fleksibilitas penting bagi para mitra. Meskipun menyalakan aplikasi dan bekerja minimal 35 jam seminggu atau sama dengan pekerja *full-time*, mereka tetap menikmati adanya fleksibilitas. Dengan adanya fleksibilitas, mereka memperoleh kesempatan lebih baik dalam mengatur waktu untuk kepentingan rumah tangga, seperti mengantar anak ke sekolah atau mengurus pekerjaan rumah tangga lainnya.

Faktor fleksibilitas menjadi semakin penting bagi responden perempuan. **Hasil in-depth interview terhadap 18 responden perempuan menunjukkan bahwa fleksibilitas dalam hal kemudahan menjadi mitra memungkinkan mereka memperoleh penghasilan sehingga dapat turut menopang keuangan keluarga.** Sementara itu, fleksibilitas dalam hal jam kerja memungkinkan mereka tetap menjalankan perannya sebagai ibu rumah tangga dengan berbagai kewajiban domestiknya.

Grafik 19. Persentase Mitra Pengemudi yang Senang Menjadi Driver Ojek Online



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Tabel 4 menunjukkan determinan preferensi mitra terhadap perubahan status kemitraan menjadi pegawai tetap. **Hasilnya menunjukkan bahwa peningkatan jam kerja secara signifikan meningkatkan kemungkinan mereka untuk memiliki preferensi menjadi pegawai, kemungkinan mitra berpandangan dengan menjadi pegawai membutuhkan jam kerja yang lebih pasti dan sedikit.** Bagi mitra yang sudah pernah bekerja di tempat lain sebelumnya, kemungkinan untuk memiliki preferensi menjadi pegawai meningkat secara signifikan. Mitra pengemudi roda dua cenderung memiliki preferensi menjadi pegawai tetap dibandingkan mitra roda empat, hal ini sesuai dengan temuan pendapatan roda dua yang lebih kecil dari UMR. Preferensi menjadi pegawai tetap juga lebih tinggi pada mitra pengemudi yang berlokasi di wilayah Jabodetabek. Jaminan untuk mendapatkan pekerjaan tetap (*job security*) dan/atau jaminan untuk mendapatkan pendapatan tetap (*income security*) kemungkinan besar menjadi alasan mengapa terdapat preferensi tersebut dari para responden.

Tabel 4. Regresi Logit – Determinan Preferensi Mitra Terhadap Perubahan Status Ketenagakerjaan

VARIABLES	Preferensi Mitra (1 = Perubahan Status Menjadi Karyawan; 0 = Tetap Skema Kemitraan)
Jam Kerja Sepekan	0.004* (0.002)
Pendapatan Bulanan = 1, Rp1.500.000-Rp2.500.000	0.031 (0.209)
Pendapatan Bulanan = 2, Rp2.590.000-Rp3.500.000	0.157 (0.218)
Pendapatan Bulanan = 3, Rp3.590.000-Rp4.500.000	0.197 (0.247)
Pendapatan Bulanan = 4, Rp4.590.000-Rp5.500.000	0.173 (0.293)
Pendapatan Bulanan = 5, Rp5.590.000-Rp6.500.000	-1.024** (0.435)
Pendapatan Bulanan = 6, Lebih dari Rp6.500.000	0.390 (0.356)
Mitra Roda 2	0.515*** (0.155)
Pernah Bekerja Sebelum Menjadi Mitra	0.496*** (0.191)
Menikah	-0.286 (0.207)
Jumlah Tanggungan = 1, 1-3 Orang	0.246 (0.230)
Jumlah Tanggungan = 2, 4-6 Orang	0.075 (0.282)
Jumlah Tanggungan = 3, Lebih dari 6 Orang	0.675 (0.647)
Jabodetabek	0.286** (0.134)
Constant	-1.731*** (0.322)
Observations	1,075

Robust standar errors in parentheses

**** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$*

Catatan: Regresi Logit menggunakan data Survei Online (2023)

*“Saya sudah pensiun dan ingin memiliki pekerjaan yang memiliki **fleksibilitas waktu**. Selain itu, pekerjaannya **mudah** karena hanya mengantar barang atau orang sampai tujuan, disamping juga bisa berinteraksi dengan penumpang. Dari sisi pendapatan, lebih kecil dibandingkan yang diperoleh sebelumnya. Untuk menutupi kekurangan, saya freelance sebagai konsultan pajak dan juga memiliki kos-kosan.”*

Wawancara mendalam, Laki-laki, Surabaya, 46-55 tahun, Sarjana/D4, Menikah, Full-time, 19 September 2023

*“Saya **menikmati fleksibilitas karena bisa mengurus anak, suami dan juga dapat memperoleh penghasilan tambahan**. Selain itu, saya juga punya banyak kenalan baru dan tahu tempat-tempat baru. Jika tidak ada platform transportasi online, maka akan jualan online agar juga bisa mengurus anak.”*

Wawancara mendalam, Perempuan, Makassar, 26-35 tahun, Tamat SMA, Menikah, Full-time, 20 September 2023

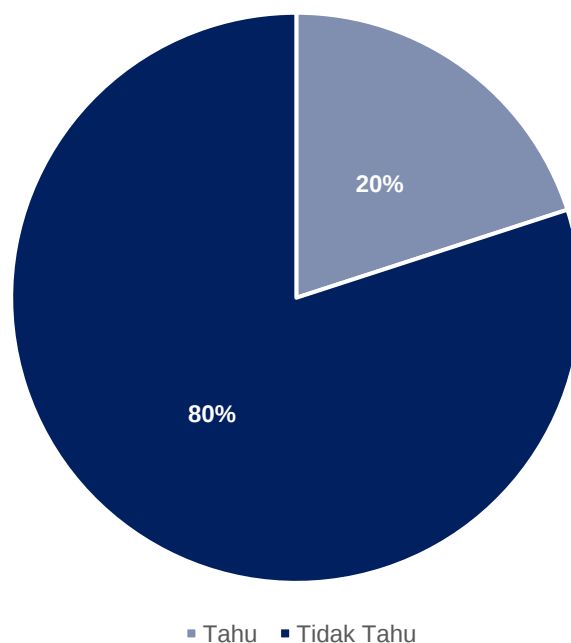
*“Saya sangat **menikmati fleksibilitas dan tidak ada tekanan dari pekerjaan**. Pendapatan saat ini cukup karena belum menikah. Kalau tidak bekerja di platform transportasi dan pengantaran online, maka saya akan wirausaha di bidang restoran atau tenaga pemasaran. Saat ini masih menunggu opsi pekerjaan lain.*

Wawancara mendalam, Laki-laki, Bandung, < 25 tahun, Tamat SMA, Belum menikah, Full-time, 20 September 2023

Skema Ketenagakerjaan

Menurut hasil survei online, sebanyak 80 persen mitra pengemudi belum mengetahui adanya isu perubahan status kemitraan menjadi pegawai tetap (Grafik 20). Meski demikian, setidaknya 53 persen responden menyatakan tetap ingin menjadi mitra dengan fleksibilitas (kebebasan) seperti saat ini. Jumlahnya bertambah menjadi 60 persen ketika mereka mempertimbangkan kemudahan bergabung. Skema kemitraan seperti saat ini memungkinkan mereka untuk tetap bisa mengatur waktu, mencari penghasilan tambahan, serta mengurangi kesulitan mitra dalam memperoleh pekerjaan baru dengan kondisi perekonomian yang belum pulih pasca pandemi COVID-19 dan permintaan konsumen yang cenderung menurun.

Grafik 20. Persentase Mitra yang Mengetahui Isu Perubahan Status Ketenagakerjaan



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

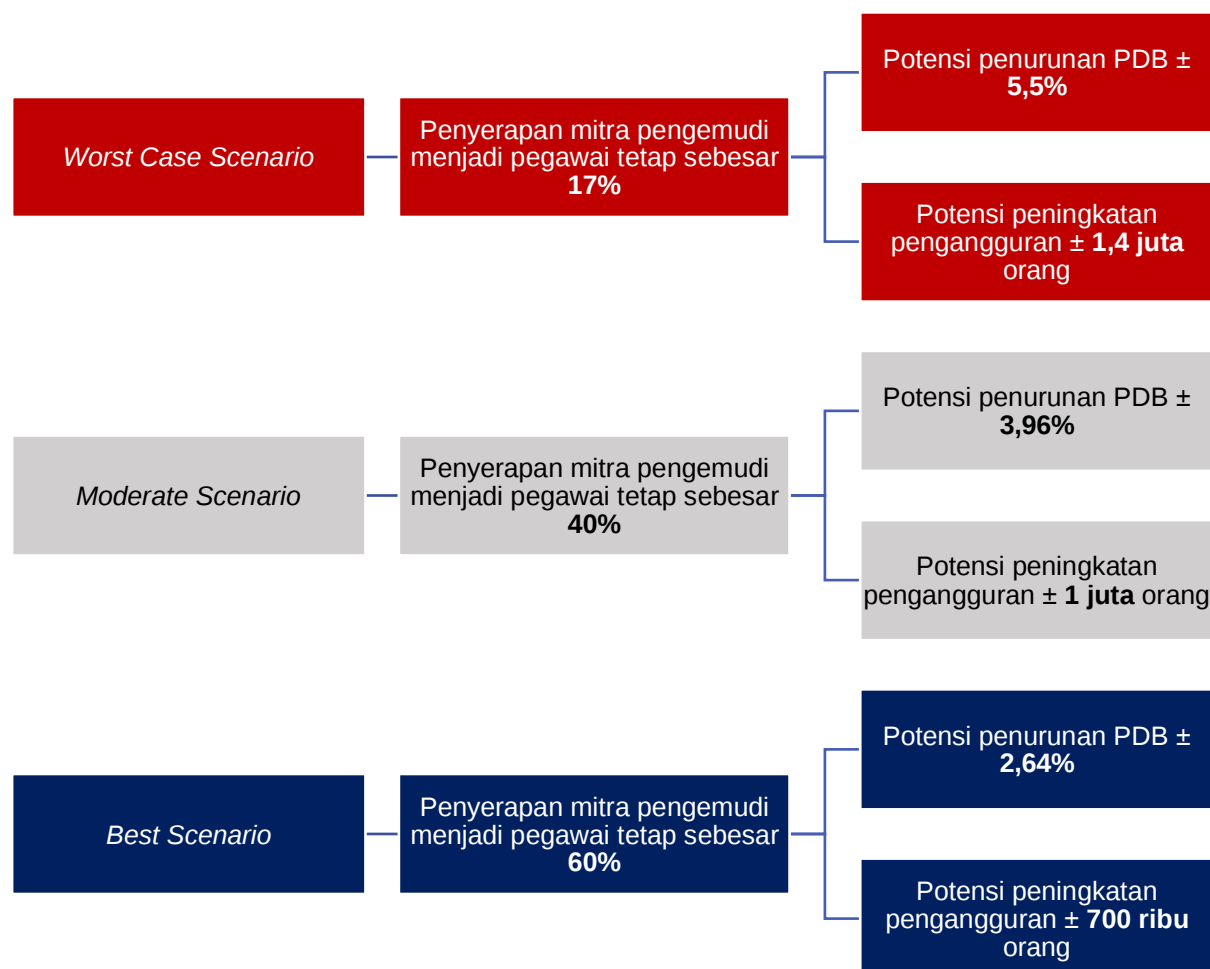
Jika skenario ketenagakerjaan diberlakukan, maka terdapat potensi penurunan Produk Domestik Bruto (PDB) dan peningkatan jumlah pengangguran yang cukup signifikan³. Gambar 2 menampilkan 3 (tiga) asumsi skenario ketenagakerjaan beserta potensi kerugian yang dihasilkan. Pertama, *worst case scenario* dengan persentase penyerapan mitra pengemudi menjadi pegawai tetap sebesar 17 persen – angka ini diambil berdasarkan

³ Perhitungan potensi penurunan PDB diperoleh dari hasil regresi (lihat Tabel 2), sementara potensi peningkatan pengangguran diperoleh dengan mengalikan proporsi scenario dengan jumlah mitra pengemudi berdasarkan data Sakernas (2022).

benchmark yang terjadi di Swiss. Dengan asumsi seperti ini, potensi penurunan PDB yang terjadi sebesar 5,5 persen dengan peningkatan pengangguran $\pm 1,4$ juta orang.

Kedua ***moderate scenario*** diterapkan dengan penyerapan mitra menjadi pegawai tetap sebesar 40 persen. Asumsi ini disesuaikan dengan hasil survei *online* yang menunjukkan bahwa 40 persen mitra bersedia jika statusnya berubah menjadi pegawai tetap perusahaan aplikasi. Skenario ini menghasilkan potensi penurunan PDB sebesar 3,96 persen dan peningkatan pengangguran sebesar ± 1 juta orang. Terakhir, ***best scenario*** mengasumsikan penyerapan mitra dengan jumlah paling banyak yaitu sebesar 60 persen. Kerugian yang mungkin dihasilkan dari skenario ini lebih kecil dibandingkan kedua skenario sebelumnya, dimana potensi penurunan PDB hanya 2,64 persen dan peningkatan pengangguran ± 700 ribu orang.

Gambar 2. Asumsi Skenario Ketenagakerjaan



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

Implikasi dari penerapan skenario ketenagakerjaan adalah sejumlah mitra pengemudi diputus-mitrakan dan tidak dapat bekerja lagi di industri ini. Dengan mempertimbangkan

karakteristik tenaga kerja yang *low skilled*, pengalaman kerja sebelumnya, usia senior, dan memiliki tanggungan, maka hanya tersedia 3 (tiga) sektor yang dapat menyerap mantan mitra yaitu sektor informal **penyedia akomodasi dan makan minum, konstruksi, dan perdagangan (Tabel 6)**. Namun perlu dicatat bahwa pertumbuhan penyerapan tenaga kerja di ketiga sektor potensial tersebut sedang mengalami perlambatan di tahun 2022.

Dari ketiga sektor potensial tersebut, sektor konstruksi mengalami pertumbuhan negatif (-12,75 persen), dipengaruhi oleh permintaan yang belum pulih dan ketidakpastian ekonomi. Sementara kedua sektor lainnya tumbuh positif namun tingkat pertumbuhan sangat kecil. Jika dijumlahkan, ketiganya mengalami penurunan sebesar 0,79 persen dari tahun 2021-2022. Artinya, penerapan skenario ketenagakerjaan akan membuat mitra yang diputus kesulitan mencari peluang pekerjaan lainnya. Analisis ini turut mempertimbangkan karakteristik para mitra yang sebagian besar memiliki tingkat pendidikan dan keterampilan rendah.

Selain rendahnya pertumbuhan sektor-sektor yang dapat menyerap limpahan tenaga kerja dari industri layanan transportasi dan pengantaran *online*, kecenderungan bahwa tenaga kerja tidak mudah untuk berpindah tempat/lokasi mengikuti kesempatan kerja yang ada menandakan bahwa perpindahan tenaga kerja ke beberapa sektor ini tidak terjadi dengan otomatis, apalagi mengingat banyak dari pekerja di industri layanan transportasi dan pengantaran *online* sudah memiliki keluarga, yang semakin mempersulit perpindahan lokasi tenaga kerja.

Kesemuanya ini mengirimkan pesan bahwa prospek yang ada bagi **beberapa sektor lain diperekonomian tidak terlalu menjanjikan jika terjadi limpahan tenaga kerja dari industri layanan transportasi dan pengantaran *online***. Dengan kata lain, kemungkinan bahwa kebanyakan tenaga kerja akan menjadi penganggur adalah sangat besar, jika skenario pengalihan status dari mitra ke pekerja tetap dilaksanakan.

Meski demikian, 52 persen mitra pengemudi mengatakan akan mencoba membuka usaha sendiri – sebagai wirausaha skala mikro – jika tidak lagi menjadi mitra perusahaan aplikasi⁴. Hal ini menunjukkan masih ada peluang penyerapan tenaga kerja jika harus terjadi perubahan status dan perpindahan tenaga kerja di industri layanan transportasi dan pengantaran *online*. Namun perlu diingat juga bahwa kondisi perekonomian nasional yang

⁴ Berdasarkan hasil analisa dari wawancara mendalam (*in-depth interview*).

masih dalam status perlambatan mengurangi prospek peluang berusaha disektor wirausaha mikro ini.

Tabel 5. Jumlah tenaga kerja informal di sektor-sektor potensial, 2021-2022 (orang)

Sektor	2021	2022	Delta (Growth %)
Akomodasi dan Makan Minum	6.879.712	6.898.050	18.338 (0,27%)
Konstruksi	4.927.608	4.299.413	628.195 (-12,75%)
Perdagangan	17.826.570	18.203.428	376.858 (2,11%)
Total	29.633.890	29.400.891	-232.999 (-0,79%)

Sumber: Diolah penulis berdasarkan data Badan Pusat Statistik

Di luar permasalahan tersebut, skema kemitraan yang berlaku saat ini memiliki *benefit* dan *cost* dalam beberapa hal. Hasil estimasi (**Tabel 7**) menyatakan bahwa **setiap peningkatan sebesar 10 persen pada jumlah mitra pengemudi, secara signifikan akan berkontribusi pada peningkatan tenaga kerja di industri mikro dan kecil sebesar 3,93 persen**. Jumlah tenaga kerja diperkirakan meningkat, tidak hanya 1,7 juta orang, melainkan ada *back office*, Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM), dan tenaga kerja pendukung lainnya, yang diperkirakan mengalami peningkatan sebanyak 890 ribu tenaga⁵ kerja sejak tahun 2018. Manfaat lainnya adalah peningkatan literasi digital dan literasi keuangan yang terjadi di masyarakat. Jumlah pekerja dengan literasi digital sebanyak 98 persen dari total pekerja, dengan penggunaan *handphone* dan internet dalam bekerja masing-masing mencapai 46,7 persen dan 82,8 persen. Sementara itu, literasi finansial UMKM sebesar 59,73 persen didukung dengan akses masyarakat terhadap *e-wallet* yang mencapai 94,3 persen.

Dari sisi *cost*, skema kemitraan mengarah pada **total jam kerja untuk mitra pengemudi tergolong panjang dengan rata-rata 11,7 jam per hari**. Umumnya skema kemitraan juga tidak memfasilitasi mitra dengan jaminan ketenagakerjaan, terutama BPJS Ketenagakerjaan. Sebagai catatan, pendapatan yang diperoleh para mitra tidak tetap setiap bulannya, rata-rata pendapatan bersih sebulan sekitar Rp2,5 juta untuk roda dua dan Rp4 juta untuk roda empat.

⁵ Diolah dari data Badan Pusat Statistik (BPS), estimasi regresi (lihat **Tabel 7**) berdasarkan peningkatan jumlah mitra roda dua dan roda empat dari tahun 2018-2022.

Tabel 6. Regresi OLS – Potensi Platform Ride-hailing Terhadap Penyerapan TK Industri Mikro dan Kecil

VARIABLES	Log Estimated Number of Workers in Micro and Small Enterprises
Log GDRP	0.648*** (0.151)
Log Number of Ojek Driver	0.393** (0.188)
Observations	34
R-squared	0.991

Robust standar errors in parentheses

*** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$

Catatan: Regresi OLS Menggunakan Sakernas (2022) Level Provinsi

Analisis yang lebih rinci dengan nilai benefit, cost, serta potensi net benefit/cost dari penerapan skema ketenagakerjaan adalah sebagai berikut: terdapat dua manfaat yang dapat diperoleh dari penetapan mitra sebagai pegawai tetap, diantaranya (1) tambahan pendapatan bagi mitra yang bergabung sebagai pegawai sebanyak 17 persen atau sebesar Rp141 miliar⁶ dan (2) klaim manfaat (*coverage*) dari BPJS Ketenagakerjaan untuk komponen Jaminan Kematian (JKM) diperkirakan mencapai Rp12,14 triliun⁷.

Skema ketenagakerjaan dapat mengakibatkan hilangnya nilai ekonomi yang dihasilkan oleh 83 persen mitra yang diputus-mitrakan oleh perusahaan. Potensi nilai ekonomi yang hilang mencapai Rp88 triliun⁸. Skema ini juga mewajibkan para pekerja untuk memperoleh perlindungan dari program jaminan perlindungan yang dimiliki pemerintah, mengingat kepesertaan mitra pengemudi dalam program jaminan seperti BPJS Kesehatan maupun BPJS Ketenagakerjaan yang masih cukup rendah – kurang dari 50 persen (**Grafik 21**). Bahkan, kepesertaan BPJS Ketenagakerjaan hampir pasti hanya dimiliki mitra pengemudi yang memiliki pekerjaan lain di perusahaan atau lembaga formal. Ini akan menjadi *cost* jika skema ketenagakerjaan diterapkan, dimana perusahaan dan pekerja harus menanggung BPJS

⁶ Hasil perkalian antara selisih rata-rata Upah Minimum Regional (UMR) di Indonesia dikurangi rata-rata gaji mitra saat ini (Sakernas 2022), kemudian dikalikan dengan 12 bulan, dan dikalikan dengan 17 persen (mitra yang diangkat menjadi pegawai).

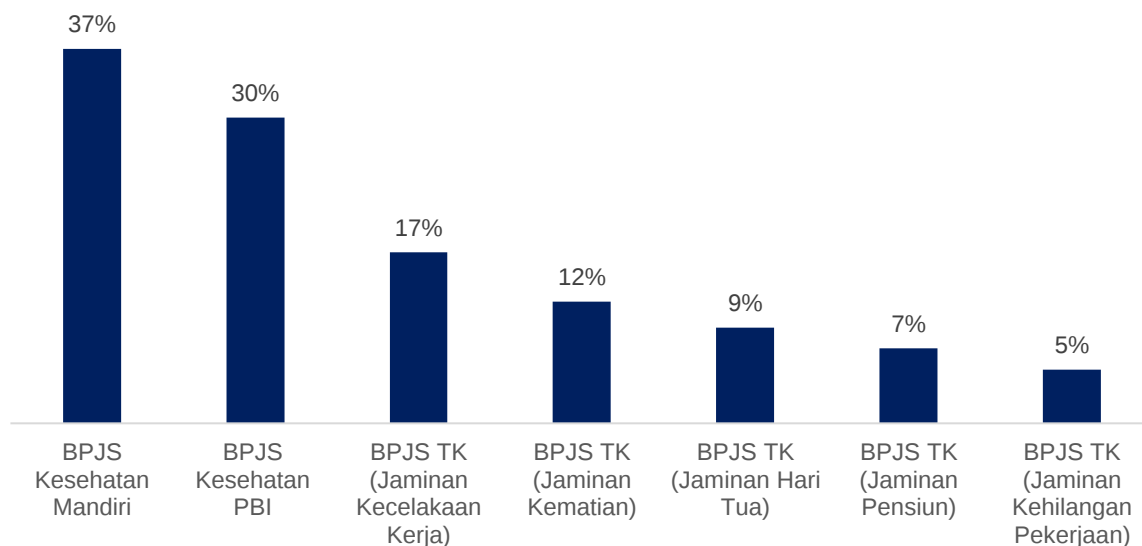
⁷ Klaim manfaat Rp42 juta untuk JKM, dikalikan dengan 17 persen (mitra yang diangkat menjadi pegawai). Pehitungan JKN sangat bervariasi sehingga tidak diperhitungkan dalam hal ini.

⁸ Nilai ekonomi sebesar Rp106 triliun dikali dengan 83 persen.

Ketenagakerjaan senilai Rp4,8 miliar⁹. Fenomena *multi-appers* (seorang mitra dapat terdaftar dan bekerja pada lebih dari dua platform) juga menjadi isu tambahan atas tanggung jawab pembayar BPJS ketenagakerjaan jika skenario ketenagakerjaan diberlakukan.

Berdasarkan analisa di atas, **benefit yang dihasilkan oleh skema kemitraan lebih besar dibandingkan cost nya untuk pasar tenaga kerja Indonesia**. Sebaliknya, jika skema ketenagakerjaan ditetapkan, perhitungan sederhana menunjukkan potensi adanya *net-loss* sebesar Rp75,08 triliun. Oleh karena itu, **skema kemitraan dinilai masih menjadi skema yang paling optimal untuk diterapkan saat ini**.

Grafik 21. Kepemilikan BPJS Kesehatan dan Ketenagakerjaan oleh Mitra Pengemudi



Sumber: Diolah penulis berdasarkan Survei Online (2023)

⁹ Nominal iuran sebanyak Rp16.800,- dikalikan dengan 12 bulan kemudian dikalikan dengan 17 persen mitra yang diangkat sebagai pegawai. Iuran termasuk Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKK).

BAB IV

Rekomendasi Kebijakan

Industri transportasi dan pengantaran *online* merupakan *buffer* dalam pasar tenaga kerja Indonesia, terutama ketika kondisi perekonomian melemah atau kurang baik, sehingga hal-hal berikut perlu dipertimbangkan:

1. **Melanjutkan skema kemitraan setidaknya untuk kondisi perekonomian seperti sekarang ini**, dimana terjadi penurunan dalam permintaan konsumen dan penurunan penyerapan tenaga kerja di sektor-sektor lainnya. Jika permintaan konsumen dan penurunan penyerapan tenaga kerja sudah maksimal kembali, skema ketenagakerjaan dapat dikaji lebih lanjut;
2. **Kemudahan bergabung menjadi mitra merupakan daya tarik utama**. Selain itu, fleksibilitas dalam hal pengaturan jam kerja, mempunyai pekerjaan lainnya, kemudahan untuk bergabung menjadi mitra, menerima dan menolak order, memberikan nilai tambah dari sisi fleksibilitas bagi mitra yang bergabung ke perusahaan aplikasi;
3. **Keberlangsungan strategi bisnis industri ini ke depan dipengaruhi oleh perusahaan aplikasi, pemerintah, serta mitra;**
 - a. **Perusahaan Aplikasi**
 - Perusahaan aplikasi dapat **mewajibkan calon mitra pengemudi untuk terdaftar dalam program BPJS Ketenagakerjaan Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM) - BPJS Bukan Penerima Upah (BPU)**. Hal ini perlu dilakukan untuk menjamin kesejahteraan sosial mitra dan memudahkan pendataan pekerja rentan.
 - b. **Pemerintah**
 - Pemerintah perlu **menjamin iklim yang mendukung inovasi atas jenis-jenis pekerjaan baru** masa depan di luar sektor yang ada saat ini.
 - Pemerintah perlu **menjamin kesejahteraan sosial karena mayoritas pekerja merupakan pekerja rentan** yang menjadi ranah bantuan sosial, seperti program BPJS Kesehatan PBI, Bidik Misi untuk anak-anak mitra, subsidi listrik, dll.
 - Pemerintah perlu **mempertimbangkan dinamika industri yang berkembang sangat cepat**. Pertimbangan ini diperlukan agar regulasi yang ada menjamin keberlangsungan dan pertumbuhan industri, dengan cara salah satunya **meningkatkan kualitas dan frekuensi konsultasi publik dan harmonisasi** antara para pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, perusahaan aplikasi, mitra pengemudi, dan pemangku kepentingan lainnya.

4. ***Skilling, reskilling dan upskilling*** melalui pelatihan dan *life-long learning* menjadi **penting** untuk meningkatkan keterampilan dan kualitas sumber daya manusia (SDM) di industri ini maupun di Indonesia secara umum, mengingat banyaknya mitra pengemudi dengan latar belakang pendidikan dan keterampilan yang rendah. Hal ini dapat diwujudkan melalui program pelatihan yang diselenggarakan pemerintah, perusahaan aplikasi, atau kolaborasi antar keduanya. Misalnya, perusahaan aplikasi berfokus pada pelatihan-pelatihan yang dapat meningkatkan performa pelayanan mitra terhadap konsumen. Sementara, pemerintah berfokus pada pelatihan yang dapat membantu mitra untuk dapat beralih ke pekerjaan lain. Program-program tersebut diharapkan dapat membantu mitra pengemudi untuk ‘graduate’ dan mendapatkan pekerjaan yang lebih sesuai dengan keterampilan dan keahlian yang dimiliki.

Daftar Pustaka

- Al Ayyubi, M. S., Pratomo, D. S., & Prasetyia, F. (2023). Youths and their probability to enter middle-class jobs during the COVID-19 pandemic in Indonesia. *Development Studies Research*, 10(1). <https://doi.org/10.1080/21665095.2023.2203843>
- Aulia, D. D. (2022). *Riset: Tren Layanan Pesan-Antar Makanan Meningkat, GoFood Jadi Nomor 1*. <https://food.detik.com/berita-boga/d-6130873/riset-tren-layanan-pesan-antar-makanan-meningkat-gofood-jadi-nomor-1>
- Azka, R. M. (2019). *Berapa Sih Jumlah Pengemudi Ojek Online? Simak Penelusuran Bisnis.com!* <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191112/98/1169620/berapa-sih-jumlah-pengemudi-ojek-online-simak-penelusuran-bisnis.com>
- Bank Indonesia. (2022). *Konsumennya Saja Sudah Digital, UMKM-nya Juga Dong!* <https://www.bi.go.id/id/publikasi/ruang-media/cerita-bi/Pages/Konsumennya-Saja-Sudah-Digital-UMKM-nya-Juga-Dong.aspx>
- BPS. (2022). *Keadaan Ketenagakerjaan Indonesia Agustus 2022*.
- BPTJ. (2021). *Ojek Online dalam Integrasi Transportasi di Jabodetabek*.
- Brückner, M., & Schwandt, H. (2013). Income and Population Growth. *The Economic Journal*, 125(589), 1653–1676.
- Calì, M., Hidayat, T., & Hollweg, C. H. (2019). *What is Behind Labor Mobility Costs? Evidence from Indonesia*.
- Fielbaum, A., & Tirachini, A. (2021). The sharing economy and the job market: the case of ride-hailing drivers in Chile. *Transportation*, 48(5), 2235–2261. <https://doi.org/10.1007/s11116-020-10127-7>
- Guzman, D. M. (2023). *Uber warns Labor of ‘catastrophic’ job losses from gig economy reforms*. <https://www.afr.com/work-and-careers/workplace/uber-warns-labor-of-catastrophic-job-losses-from-gig-economy-reforms-20230531-p5dcov>
- Iswara, A. J. (2021). *5 Negara Ini Sahkan Driver Ojol Jadi Karyawan, Dapat Gaji Tetap dan Uang Pensiun*. <https://www.kompas.com/global/read/2021/03/18/082114370/5-negara-ini-sahkan-driver-ojol-jadi-karyawan-dapat-gaji-tetap-dan-uang?page=all>

- Jemadu, L. (2021). *Setelah 11 Tahun Berkiprah, Aplikasi Gojek Sudah Diunduh 190 Juta Kali*. <https://www.suara.com/tekno/2021/10/27/161159/setelah-11-tahun-berkiprah-aplikasi-gojek-sudah-diunduh-190-juta-kali>
- Karnadi, A. (2022). *Pasar Ride Hailing RI Diproyeksi Capai US\$5,5 Miliar pada 2025*. <https://dataindonesia.id/digital/detail/pasar-ride-hailing-ri-diproyeksi-capai-us55-miliar-pada-2025>
- Lembaga Demografi FEB UI. (2021). *Riset LD FEB UI: Kontribusi Ekosistem Gojek kepada PDB Indonesia Diperkirakan Meningkat 60% di Akhir 2021*. <https://feb.ui.ac.id/2021/10/22/riset-ld-feb-ui-kontribusi-ekosistem-gojek-kepada-pdb-indonesia-diperkirakan-meningkat-60-di-akhir-2021/>
- Malkin, R. Y. (2022). *Switzerland high court rules Uber drivers are employees, entitled to benefits*. <https://www.jurist.org/news/2022/06/switzerland-high-court-rules-uber-drivers-are-employees-entitled-to-benefits/>
- Novianto, A. (2022). *How Platform Drivers in Indonesia Are Being Taken for a Ride*. <https://fulcrum.sg/how-platform-drivers-in-indonesia-are-being-taken-for-a-ride/>
- Nowak, S. (2023). The social lives of network effects: Speculation and risk in Jakarta's platform economy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 55(2), 471–489. <https://doi.org/https://doi.org/10.1177/0308518X211056953>
- Pratomo, D. S. (2016). How does the minimum wage affect employment statuses of youths?: evidence of Indonesia. *Journal of Economic Studies*, 43(2), 259–274. <https://doi.org/10.1108/JES-07-2014-0131>
- Sugandi, A. T. (2022). *Punya 1 Juta Mitra, GoFood Siap Bersaing*. <https://teknologi.bisnis.com/read/20220131/266/1495410/punya-1-juta-mitra-gofood-siap-bersaing>
- Wooldridge, J. M. (2012). *Introductory Econometrics*.
- World Bank. (2016). *Indonesian Economic Transformation and Employment: Policy input for an Indonesia Jobs Strategy*. <http://www.copyright.com/>.
- Wray, B. (2023). *Spain's Elections Pit Gig Workers Against the Far Right*. <https://www.wired.com/story/spain-elections-gig-workers-far-right/>
- Wulandari, W. P. (2022). *Pengguna Ojek Online Wajib Baca Ini! Gojek vs Grab, Mana yang Lebih Baik?* <https://www.liputanbekasi.com/teknologi/pr-1263880155/pengguna-ojek-online-wajib-baca-ini-gojek-vs-grab-mana-yang-lebih-baik>

Yorga Permana, M., Risfa Izzati, N., & Wahyudi Askar, M. (2023). *Measuring the Gig Economy in Indonesia: Typology, Characteristics, and Distribution*.
<https://ssrn.com/abstract=4349942>