

Policy Brief

Industri Layanan Transportasi dan Pengantaran *Online*

November 2023



Latar Belakang dan Tujuan Riset

Pertumbuhan pasar layanan transportasi dan pengantaran *online* di Indonesia meningkat dengan pesat karena industri ini melayani kebutuhan dasar baik membantu mobilitas masyarakat maupun pesan-antar barang dan makanan. Pertumbuhan ini sejalan dengan pesatnya pertumbuhan teknologi dan penetrasi internet di Indonesia yang mencapai 78,2% dari total populasi (APJII, 2023).

Dinamika industri ini juga berkembang pesat, beberapa negara seperti Swiss dan Spanyol menetapkan skenario ketenagakerjaan untuk menjamin kesejahteraan pengemudi yang lebih baik, meskipun kebijakan ini menimbulkan dampak yang signifikan secara ekonomi dan sosial.

Riset ini bertujuan untuk menganalisis **sisi supply, fleksibilitas, serta benefit dan cost dari skema mitra yang berlaku saat ini dan skema ketenagakerjaan jika diterapkan kedepan**. Analisis dilakukan berdasarkan data sekunder seperti data Sakernas, survei *online* mitra pengemudi kepada 1.076 responden di Jabodetabek, Bandung, Medan, Surabaya, Makassar, Denpasar, dan Yogyakarta pada tanggal 18-25 September 2023 (*margin of error* 3%, tingkat kepercayaan 95%), dan wawancara mendalam kepada 107 responden survei *online*.

Sisi Supply Tenaga Kerja

Berdasarkan data Sakernas Agustus 2022, **1,7 juta tenaga mendapatkan penghasilan dari industri transportasi dan pengantaran *online* baik roda dua dan roda empat di tahun 2022**.

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 dai mitra merupakan lulusan SMA (66,5%) dan SMP ke bawah (13,6%). Dari proporsi tersebut, mayoritas belum pernah mengikuti pelatihan bersertifikat (72%), berusia 26-45 tahun (66%), sudah menikah (68,6%), dan memiliki tanggungan sebanyak 1-3 orang (64,5%). 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.

Hal ini sesuai dengan estimasi dengan logit model, dimana semakin tinggi pendidikan dan partisipasi dalam pelatihan menurunkan peluang seseorang untuk menjadi mitra. Selain itu, 51% mitra pengemudi telah bergabung dengan platform selama lebih dari 3 tahun. Layanan penumpang merupakan jenis layanan yang terbanyak digunakan oleh mitra pengemudi (76%).

Kontribusi Terhadap Ekonomi

Perkiraan kontribusi terhadap ekonomi Indonesia tahun 2022 dari sekitar 1,7 juta

tenaga kerja tersebut berkisar antara Rp106-114 triliun. Perhitungan berdasarkan rata-rata pendapatan bersih sebulan mitra pengemudi roda empat adalah Rp4 juta, sedangkan mitra pengemudi roda dua adalah Rp2,5 juta. Estimasi tersebut diperoleh berdasarkan data Sakernas 2022 dengan model regresi *pooled OLS*, didapat elastisitas jumlah pengemudi terhadap PDRB level kabupaten/kota sebesar 0,6%, yang berarti setiap peningkatan 10% dari jumlah mitra pengemudi, berkontribusi pada peningkatan PDRB sebesar 0,6%, atau sekitar Rp114 triliun (batas tertinggi).

Fleksibilitas



64% pengemudi menyatakan bergabung dengan perusahaan aplikasi karena 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.

Fleksibilitas ini setara dengan nilai ekonomi antara Rp9,8-12,3 triliun (estimasi berdasarkan data survei dan Sakernas)¹. Namun, meskipun fleksibilitas penting, riset ini menemukan 88% mitra menyatakan menyalakan aplikasi lebih dari 35 jam per minggu, termasuk waktu untuk menunggu orderan masuk. 75% mitra menyatakan pendapatan saat ini lebih tinggi atau sama dengan pekerjaan sebelumnya. Hasil wawancara mendalam dengan 107 responden mempertegas pentingnya fleksibilitas ini karena membantu responden mengatur waktu yang lebih baik untuk kepentingan rumah tangga, seperti mengantar anak ke sekolah ataupun mengurus pekerjaan rumah tangga lainnya.

Skema Ketenagakerjaan

Setidaknya 53% mitra menyatakan tetap ingin dengan skema mitra saat ini dengan fleksibilitasnya. Jumlah mitra yang setuju tetap skema kemitraan bertambah menjadi 60% ketika mereka mempertimbangkan kemudahan bergabung. **85% mitra driver senang bekerja sebagai driver ojek online.** Hal ini karena, skema mitra memungkinkan untuk tetap bisa mengatur waktu, mencari penghasilan tambahan, serta menjadi salah satu solusi atas kesulitan mitra dalam memperoleh pekerjaan baru dengan kondisi perekonomian yang masih belum pulih pasca COVID-19 serta permintaan yang cenderung menurun.

Jika skenario ketenagakerjaan diberlakukan seperti yang terjadi di Swiss dan Spanyol, implikasinya adalah mitra harus mendapatkan upah setidaknya sama dengan UMP masing-masing daerah dan adanya jaminan BPJS Ketenagakerjaan yang ditanggung oleh mitra pengemudi atau pemerintah. Karena mitra pengemudi merupakan Pekerja Bukan Penerima Upah (PBBU), maka besaran premi yang dapat dibayarkan untuk memperoleh perlindungan tersebut minimal sebesar Rp16.800,- setiap bulannya.

Potensi peningkatan pengangguran yang ditimbulkan dapat mencapai 1,4 juta orang dengan adanya perubahan skema ketenagakerjaan, dengan potensi penurunan PDB sebesar 5,5%². Dengan asumsi 17% dari jumlah mitra saat ini yang dapat terserap oleh platform³. Perhitungan analisis *benefit-cost* sederhana menunjukkan potensi *net loss* yang dapat ditimbulkan sebesar Rp75,08 triliun⁴.

Akibat dari pengurangan jumlah mitra tersebut, hanya beberapa sektor saja yang dapat menyerap, terutama sektor informal pada penyedia akomodasi dan makan minum, konstruksi, dan perdagangan. Hal ini mempertimbangkan karakteristik tenaga kerja yang *low skilled*, pengalaman kerja sebelumnya, usia relatif senior dan mempunyai tanggungan. Namun perlu dicatat, sektor-sektor tersebut sedang mengalami perlambatan penyerapan tenaga kerja karena perekonomian

¹ Nilai ini diitung dari selisih rata-rata pendapatan bersih sebagai mitra dengan pekerjaannya sebelumnya dalam satu tahun dikali dengan jumlah mitra pengemudi.

² Perhitungan potensi penurunan PDB diperoleh dengan estimasi regresi antara jumlah pengemudi (*independent variable*) terhadap PDRB level Kab/Kota (*dependent variable*). Perhitungan potensi peningkatan pengangguran diperoleh dengan mengalikan proporsi skenario dengan jumlah mitra pengemudi berdasarkan data Sakernas.

³ Sesuai dengan penyerapan tenaga kerja yang berlaku di Swiss.

⁴ Analisis *benefit* dan *cost* hanya mempertimbangkan fleksibilitas dalam kemudahan menjadi mitra. *Benefit*: tambahan pendapatan mitra yang menjadi pegawai (dimana upah yang diterima setara dengan UMP) dan klaim JKK dan JKM. *Cost*: potensi nilai ekonomi yang hilang dari mitra yang diputus pekerjaannya (tidak memperoleh penghasilan) dan tambahan biaya atas iuran BPJS TK.

yang belum pulih dan penurunan permintaan masyarakat. Wawancara mendalam dengan 107 responden menunjukkan adanya keinginan untuk memperoleh pekerjaan tetap, namun pilihan pekerjaan tetap saat ini relatif sulit diperoleh. Kesulitan memperoleh pekerjaan ini membuat lebih dari 50% responden menyatakan akan berusaha sendiri jika tidak lagi bisa bekerja di platform transportasi dan pengantaran *online*.

Di luar hal tersebut, *benefit* lainnya dari skema kemitraan adalah penciptaan tenaga kerja pendukung, peningkatan literasi digital dan finansial mitra, serta kontribusi terhadap UMKM yang signifikan. Dengan demikian, skema kemitraan adalah skema yang paling optimal saat ini dengan *benefit* yang lebih besar dibandingkan dengan *cost*-nya untuk pasar tenaga kerja Indonesia, setidaknya dalam jangka pendek dan menengah.

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 saat 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 lain, 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.



PT Svara Research Indonesia (Svara Institute), sebelumnya PT Rumah Riset Presisi Indonesia, didirikan di Jakarta pada 28 Januari 2014 dan berganti nama pada 22 Maret 2022. Perusahaan ini melakukan penelitian dan memberikan layanan konsultasi kepada lembaga pemerintah dan sektor swasta di bidang ekonomi, bisnis, dan masalah manajemen.



Visi

Berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan di Indonesia dan dunia melalui penelitian yang berkualitas dan berintegritas.



Misi

1. Mengarusutamakan penelitian ke dalam pengembangan masyarakat, pengambilan keputusan bisnis, dan pembuatan kebijakan di pemerintahan.
2. Berpartisipasi aktif dalam penelitian yang memberi nilai tambah bagi pembangunan berkelanjutan.
3. Berkontribusi pada pengembangan sumber daya manusia yang berkualitas di bidang penelitian dan konsultasi.



svara-institute.com