

MENYOAL KERJA LAYAK DAN ADIL

DALAM EKONOMI GIG
DI INDONESIA



Editor:

Yeremias T. Keban
Ari Hernawan
Arif Novianto

MENYOAL

KERJA LAYAK DAN ADIL

DALAM EKONOMI GIG
DI INDONESIA

EDITOR:
YEREMIAS T. KEBAN
ARI HERNAWAN
ARIF NOVIANTO



Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia

© Yeremias T. Keban, Ari Hernawan, dan Arif Novianto (eds.), 2021

Buku ini terbit sebagai bagian dari program Hibah Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (Fisipol) Universitas Gadjah Mada (UGM) pada tahun 2021.

Editor : Yeremias T. Keban, Ari Hernawan, dan Arif Novianto
Penata Isi : Wahyu Budi Utomo
Sampul buku : Wahyu Budi Utomo

IGPA Press, Yogyakarta
Terbit Pertama, Desember 2021
xxviii + 194 hlm, 14 x 21 cm
ISBN: 978-623-96204-6-2

IGPA Press

Magister Administrasi Publik, DMKP Fisipol UGM
Jalan Prof DR Sardjito, Sekip, Terban, Kecamatan Gondokusuman, Kota
Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta. Kode Pos: 55223

No.Telp. : +62 813 9135 5393
Instagram : @igpa.mapfisipolugm
Website : igpa.map.ugm.ac.id
Email : igpa@ugm.ac.id

Dipersilahkan menyebarluaskan sebagian atau seluruh isi buku ini untuk tujuan pendidikan, akan tetapi untuk tujuan komersial dilarang. Setiap tindak pembajakan akan diproses sesuai hukum yang berlaku. Pengutipan untuk kepentingan akademis, jurnalistik, penyebaran gagasan, dan advokasi diperkenankan.

Daftar Isi

Daftar Isi	i
Pendahuluan	– Mendorong Kerja Layak & Adil bagi Pekerja Gig: Kajian Awal tentang Ekonomi Gig di Indonesia..... iii <i>Arif Novianto, Yeremias T. Keban, dan Ari Hernawan</i>
Bagian I	– Pengaruh Platform, Ekonomi Berbagi, dan Hubungan Kemitraan bagi Kelayakan & Keadilan Kerja Pengemudi Ojek Online
Bab 1	– Mitos Ekonomi Berbagi dalam Platform Kerja Gig di Indonesia..... 3 <i>Anindya Dessi Wulansari</i>
Bab 2	– Dijamin Regulasi, Dikontrol Aplikasi: Keterbatasan Kebijakan Transportasi dalam Melindungi Kerja Pengemudi Gig..... 21 <i>Aulia D. Nastiti</i>
Bab 3	– Domestifikasi dan Beban Ganda Pekerja Perempuan dalam Ekonomi Gig di Indonesia 47 <i>Prima Yustitia Nurul Islami</i>
Bab 4	– Ilusi Insentif di Gojek: Cara Perusahaan Platform Mengontrol Pekerja Gig dalam Relasi Kemitraan yang Semu..... 63 <i>Sunardi</i>
Bab 5	– Melestarikan Pekerja Rentan di Balik Ekonomi Inovasi: Praktik Kerja Perusahaan Teknologi kepada Mitra Pengemudi Ojek Online di Indonesia..... 79 <i>Izzan Fathurrahman</i>

Bagian II	– Dampak Logika Pasar bagi Kerentanan Pekerja Kreatif, Musisi, dan Pekerja Garmen	
Bab 6	– Ekonomi Gig, Pandemi COVID-19, dan Pekerja Industri Kreatif di Indonesia	103
	<i>Fathimah Fildzah Izzati dan Rio Apinino</i>	
Bab 7	– <i>Burnout</i> dan Eksploitasi-Diri: Bagaimana Pekerja Lepas Menjadi Depresi dan Kelelahan.....	121
	<i>Khoiril Maqin</i>	
Bab 8	– Logika Pasar Mendikte Kerja Musisi: Politik Portofolio dalam Narasi Industri Kreatif.....	141
	<i>Febrian Adinata Hasibuan</i>	
Bab 9	– Mitos Kemitraan dan Konstruksi Normalitas Kerja Gig: Kajian Operasi Kekuasaan Hegemonik	157
	<i>Dzaky Yusuf Muhammad, Rima Anhar Roospita, dan Naomy Ayu Nugraheni</i>	
Bab 10	Perubahan Agraria dan Kondisi Pekerja Gig di Perdesaan: Potret Relasi Kerja Informal Buruh Jahit di Jawa Tengah	175
	<i>Sinergy Aditya Airlangga</i>	
Tentang Editor dan Penulis		187

Mendorong Kerja Layak & Adil bagi Pekerja Gig: Kajian Awal tentang Ekonomi Gig di Indonesia

Arif Novianto, Yeremias T. Keban, dan Ari Hernawan

Pendahuluan

Di tengah perkembangan teknologi digital, ekonomi platform saat ini mengalami pertumbuhan yang pesat. Heeks (2019) mencatat, penghasilan dalam ekonomi platform mencapai 50 miliar dollar Amerika Serikat (AS) per tahun, salah satunya adalah platform dengan model kerja gig di layanan transportasi online, pengiriman barang/makanan, pengerjaan

tugas mikro, dan pembuatan konten kreatif. Di tengah perkembangan tersebut, beberapa media, akademisi, dan politisi menyebut ekonomi gig sebagai bentuk ekonomi masa depan. Media massa *The Atlantic* misalnya, menyandingkan kehadiran ekonomi platform yang digerakan oleh pekerja lepas (*freelance*) dengan perubahan besar yang mengubah corak produksi pertanian ke industri (Horowitz, 2011). Kerja gig yang dimediasi oleh platform juga dinilai mampu menciptakan peluang pekerjaan lintas-batas secara global dan memungkinkan individu memperoleh pendapatan tambahan (Drahokoupil & Jepsen, 2017). Politisi yang saat

Pengutipan:

Novianto, A., Keban, Y. T., & Hernawan, A. (2021). "Mendorong Kerja Layak & Adil bagi Pekerja Gig: Kajian Awal tentang Ekonomi Gig di Indonesia". Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. iii-xxviii). IGPA Press.

ini menjabat sebagai presiden Indonesia, Joko Widodo, bahkan memuji ekonomi gig—seperti model bisnis di Gojek, Grab, dan Maxim—sebagai penopang ekonomi nasional dan telah berkontribusi dalam membuka lapangan pekerjaan di Indonesia (DetikNews, 11/04/2019).

Banyaknya pekerja yang menggantungkan hidupnya dalam kerja gig, merupakan suatu hal yang tidak bisa dipungkiri. Di Inggris, diperkirakan 1,1 juta orang bekerja dalam ekonomi gig (Balaram et al., 2017), sedangkan di Amerika Serikat, sekitar 8 persen warganya dan naik menjadi 16 persen untuk warga dengan usia 18 – 29 tahun merupakan pekerja gig (Smith, 2016). Hal yang sama terjadi di negara-negara belahan Bumi Selatan, yang mana sekitar 30-40 juta orang terserap dalam bentuk ekonomi ini (Heeks, 2019). Di Indonesia sendiri, ada 4,55 persen dari total tenaga kerja produktif, atau sekitar 5,89 juta orang (BPS, 2019) yang pada tahun 2019 bekerja sebagai pekerja gig, dan diperkirakan akan terus mengalami tren kenaikan setiap tahunnya. Di perusahaan platform Gojek saja, pada pertengahan 2021, total ada 2 juta pengemudi ojek online yang terdaftar sebagai mitra Gojek. Jumlah pekerja gig yang bekerja pada layanan antarmakanan, antarbarang, dan antarpenum-pang tentu akan lebih besar lagi jika memasukkan mereka yang bekerja dengan Grab, Lalamove, Maxim, Mr. Speedy, Shopee Food, InDriver, dan perusahaan lainnya, atau mereka yang bekerja sebagai pekerja di industri kreatif dan pekerja upah per potong di sektor non-platform.

Namun, semakin besarnya jumlah pekerja di ekonomi gig tidak berbanding lurus dengan peningkatan keadilan dan kesejahteraan bagi pekerja gig. Sebagian besar dari mereka saat ini masih dibayar dengan murah (*underpaid*), waktu kerja di luar batas normal (*overtime*), kerja berlebih (*overwork*), tidak memiliki perlindungan sosial, dan ketiadaan jaminan pendapatan layak dalam jangka panjang. Kondisi tersebut mereka terima dan tidak ada larangan dari pemerintah, karena sebagian besar pekerja gig diklasifikasikan di luar hubungan kerja buruh-pengusaha—yaitu dalam hubungan kemitraan atau hubungan kerja tanpa kontrak formal. Berbeda dengan hubungan kerja buruh-pengusaha yang sudah diatur terkait berbagai hak pekerja, dalam hubungan kemitraan, persoalan pengaturan kerja dan pembagian hasil kerja masih belum diatur, sehingga cenderung diserahkan pada mekanisme pasar. Kondisi ini yang memungkinkan bagi perusahaan platform membayar pekerja gig dengan serendah mungkin, melalui pengaturan algoritma memaksa

mereka bekerja lebih berat dengan waktu kerja lebih dari 8 jam/hari, dan tidak memberikan hak-hak standar bagi pekerja.

Berbagai studi telah banyak dilakukan untuk menunjukkan adanya kondisi kerja dari pekerja gig yang rentan, tidak adil, dan eksploitatif. Di sektor layanan antarbarang, antarmakanan, dan antarpemumpang, kerentanan terjadi akibat kontrak jangka pendek (De Stefano, 2015), klasifikasi sebagai kontraktor independen (Schor, 2020; Erlich, 2020), melimpahnya cadangan pekerja dan sempitnya lapangan kerja yang layak (Friedman, 2014), serta lemahnya kekuatan pekerja gig (Woodcock, 2021; Rizzo & Atzeni, 2020). Persoalan yang sama juga dialami oleh pekerja gig di sektor industri kreatif, pekerja mikro, dan pekerja gig di sektor tradisional (Huws, 2010; Morgan & Nelligan, 2018). Secara umum, berbagai persoalan tersebut telah menjauhkan klaim-klaim dari pengusung kapitalisme platform bahwa kerja gig dapat memberikan fleksibilitas, kemerdekaan, dan keseimbangan hidup bagi para pekerja gig (Prassl, 2018).

Dalam tulisan di bagian Pendahuluan ini, kami lebih banyak berfokus pada pekerja gig di sektor layanan antarbarang, antarmakanan, dan antarpemumpang dengan menggunakan data hasil penelitian yang telah kami lakukan pada tahun 2020 melalui survei kepada 290 pengemudi ojek online di Grab, Gojek, dan Maxim. Kami berupaya mengisi ruang kosong dalam studi terdahulu terkait metode politik yang dapat dilakukan di Indonesia dalam mendorong agenda kerja layak dan adil bagi pekerja gig. Beberapa studi juga telah berupaya mengulas tentang alternatif perjuangan, Novianto (2021a) salah satunya, mengulas kondisi yang membuat empat pemogokan pekerja gig di GoKilat (2 kali pemogokan), Grab, dan Lalamove pada Juni 2021 tidak mampu memenangkan tuntutan. Ia sampai pada kesimpulan bahwa ketiadaan serikat pekerja, aksi yang spontan, dan gerakan yang tersekat di platform tertentu saja yang menjadi penyebab ketidakberhasilan 4 pemogokan tersebut. Analisis berbeda dilakukan oleh Mustika dan Savirani (2021) tentang bentuk perlawanan sehari-hari dari pengemudi ojek online dengan cara memanfaatkan celah kekurangan dari sistem yang dikembangkan oleh perusahaan platform. Temuan yang hampir sama ditunjukkan oleh Qadri (2021), tentang penggunaan aplikasi mod dan titik GPS palsu sebagai cara bagi pengemudi ojek online untuk mengurangi beban kerja mereka yang cenderung beritu berat akibat kontrol algoritma. Sementara-

ra Nastiti (2017) dalam studinya menunjukkan perlawanan dari pekerja gig di periode awal *booming* ekonomi platform dari Gojek, Uber, dan Grab di Indonesia. Tulisan ini, berupaya mengisi ruang kosong dari keempat studi tersebut yang mana belum menjelaskan tentang sumber kekuatan pekerja dan bentuk perlawanan yang memungkinkan bagi pekerja gig memenangkan tuntutannya.

Mendefinisikan Kerja Layak dan Adil bagi Pekerja Gig

Istilah ekonomi gig seringkali salah dipahami sebagai bentuk ekonomi yang berjalan karena ada input teknologi digital, seperti ponsel pintar, internet, GPS, aplikasi, website, dan algoritma. Jauh sebelum ada teknologi digital, bentuk ekonomi gig pada kenyataannya sudah eksis. Graham dan Woodcock (2019) menunjukkan keberadaan kerja gig berbayar pada awal masyarakat kapitalisme atau pada abad ke 18 di Eropa. Kerja gig pada awalnya dijalankan oleh para pengrajin, penenun, dan penjahit pakaian, yang mana pekerja dibayar tidak berdasarkan waktu kerjanya, namun berdasarkan jumlah atau kuantitas barang/jasa yang selesai pekerja kerjakan, atau juga disebut upah per potong (*piece rate*). Oleh karena itu, keliru jika memahami ekonomi gig dari sisi input kerja yang digunakan, yaitu teknologi digital.

Kita dapat mendefinisikan ekonomi gig dengan lebih dulu melacak istilah dari “gig”. Asal-usul kata “gig”, sampai saat ini masih belum diketahui secara pasti. Sayers (2011) dalam studi linguistiknya melihat asal-usul istilah gig berasal dari dua kata yang berbeda makna, yaitu *whirligigs* (pusaran air) atau *giggles* (cekikikan). Dari asal-usul itu, The Oxford English Dictionary mengartikan “gig” dalam dua makna, yaitu “sesuatu yang berputar” dan “keadaan kegembiraan dan kesenangan yang riuh”. Selanjutnya, istilah gig digunakan secara terpisah dari *whirligigs* atau *giggles* dan pertama kali digunakan oleh musisi Jaz pada awal abad ke 20 untuk merujuk pada acara pentas musik yang mempertemukan para musisi dan penikmat musik. Istilah gig ini pula yang digunakan oleh para musisi di Indonesia untuk menunjukkan adanya acara pentas musik untuk bergembira dan bersenang-senang. Pada konteks tersebut, gig dapat disebut sebagai manggung (aktivitas), sementara platform adalah panggung (tempat).

Pada perkembangannya, makna gig mengalami pergeseran seiring hadirnya komodifikasi dalam kerja gig. Para musisi (terutama musisi indie) atau penikmat musik pada awalnya membuat agenda gig dengan cara iuran secara bersama, dana hasil iuran digunakan untuk menyewa tempat berkumpul (platform) dan alat musik, agar memungkinkan acara pentas musik berjalan. Proses tersebut menandai ciri awal dari gig, yaitu tidak adanya komodifikasi atau komersialisasi, dan semua kerja yang dilakukan murni dicurahkan untuk tujuan bersenang-senang, tanpa ada pihak tertentu yang mengambil nilai lebih dari hasil kerja orang lain. Pada perkembangannya, muncul komodifikasi terhadap acara gig, yaitu ketika perusahaan menggunakan modal mereka mengadakan acara gig yang tujuannya untuk mendapatkan keuntungan. Perusahaan tersebut menyediakan panggung, membayar musisi untuk pentas, melakukan promosi, dan menjual tiket kepada para penikmat musik. Proses tersebut dimungkinkan, karena musisi sebagai pekerja gig dibebaskan dalam dua hal (Marx, 1976). Pertama, pekerja gig bebas untuk bekerja kepada siapa pun, karena tidak ada majikan yang mengikat mereka secara paksa. Kedua, pekerja gig dibebaskan dari kepemilikan sarana produksi yang cukup yang memungkinkannya untuk bekerja secara independen guna menopang kebutuhan hidup sehari-hari. Kondisi kurangnya sarana produksi itu yang membuat pekerja gig hanya memiliki satu-satunya sumber kekuatan untuk tetap bisa hidup, yaitu tenaga kerja, sehingga ia terpaksa menjual tenaga kerjanya untuk ditukarkan dengan bayaran atau upah.

Bentuk ekonomi gig yang telah dikomodifikasi, dimana musisi mendapat bayaran hanya ketika dia nge-gig atau manggung, pada awal abad ke-21 menjadi populer ketika digunakan untuk menjelaskan bentuk ekonomi dalam bisnis Uber. Penyebutan ekonomi gig dinilai lebih tepat dalam menjelaskan proses kerja antara pengemudi dengan platform Uber dibanding penyebutan sebagai ekonomi berbagi (*sharing economy*) atau *Uberization*. Inti dari ekonomi gig ini adalah bentuk ekonomi yang membayar pekerja berdasarkan jumlah barang/layanan yang dikerjakan, bukan berdasar waktu kerja. Oleh karena bentuk ekonomi yang seperti itu, De Stefano (2015) menyebut kerja gig sebagai kerja kasual, borongan per proyek, dan dengan kontrak jangka pendek. Sifatnya yang tidak terikat dalam jangka panjang, ekonomi gig diklaim dapat memberi fleksibilitas, waktu luang, menyelaraskan dengan minat, dan tidak

mengekang pekerja gig. Sebagaimana dalam website dari Grab, mereka menyebut para pengemudi yang menjadi mitra akan “menjadi bos bagi diri sendiri” yang mana mereka memperoleh “fleksibilitas dalam mencari penghasilan”, karena dapat menentukan secara merdeka tentang “kapan, di mana, dan seberapa sering” bekerja (Grab, 2021). Namun, dalam praktiknya, fleksibilitas dan kemerdekaan tersebut tidak berjalan dan justru menjadi ilusi bagi pekerja gig untuk mewajarkan kerentanan dan ketidakadilan yang mereka alami (Wu et al., 2019)

Berjalannya ekonomi gig pada kenyataannya belum memberikan kerja layak dan adil bagi pekerja gig. Kerja layak (*decent work*) merupakan konsep yang dikembangkan oleh International Labour Organization (ILO) dan didorong untuk diterapkan dalam pekerjaan formal. Sementara kerja-adil (*FairWork*) merupakan konsep yang dikembangkan oleh Fairwork Foundation yang terdiri dari 5 indikator dan digunakan untuk memberi sertifikasi kepada perusahaan platform tentang keadilan kerja yang diterima pekerja. Di layanan antarbarang sehari sampai dari Gojek, yaitu GoKilat, Novianto (2021b) menunjukkan bahwa kurir GoKilat di Jabodetabek mengalami kondisi kerja yang tidak layak dan tidak adil. Hal itu terlihat dari ketiadaan jaminan sosial, jam kerja lebih dari 11 jam/hari, hingga pendapatan bersih hanya 1,6 juta/bulan (setelah dikonversi ke dalam waktu kerja layak), dibandingkan dengan upah minimum di Jakarta yang pada tahun 2021 adalah 4,4 juta/bulan. Sementara di sektor ekonomi kreatif, Izzati et al. (2021) menunjukkan kerentanan yang dialami oleh pekerja di industri kreatif, dari persoalan jam kerja yang cenderung panjang, beban kerja yang tinggi, hingga ketiadaan jaminan sosial.

Dari hasil penelitian yang kami lakukan melalui survei kepada 290 pengemudi ojek online di Gojek, Grab, dan Maxim pada tahun 2020, menunjukkan bahwa kondisi kerja layak masih belum diterima oleh pengemudi ojek online di Indonesia. Dari 10 indikator kerja layak yang ditetapkan oleh ILO (lihat Tabel 01), perusahaan platform hanya menjalankan dua indikator kepada pengemudi, yaitu terkait “pekerjaan yang tidak diperbolehkan” serta “kesempatan dan perlakuan yang setara dalam pekerjaan”. Sementara itu, 8 indikator kerja layak lain tidak diterima

oleh pengemudi ojek online. Hal tersebut telah membuat kondisi kerja dari pengemudi ojek online menjadi rentan, karena mereka tidak memiliki kepastian kerja, perlindungan minimum, dan ketiadaan keamanan kerja.

Tabel 01.
Penilaian Kerja Layak bagi Pengemudi Ojek Online
di Gojek, Grab, dan Maxim

No	Poin Kerja Layak	Indikator Kerja Layak	Kondisi Kerja Pengemudi Ojek Online di Gojek, Grab, & Maxim	Terpenuhi atau tidak
1	Kesempatan kerja	Perluang dan kepastian mendapatkan pekerjaan	Tidak ada kepastian mendapatkan order, sebelum pandemi COVID-19, sebanyak 60% pengemudi ojek online pernah mengalami sepi order.	Tidak
2	Pendapatan yang cukup	Komponen hidup layak (upah minimum) + biaya sarana produksi dan jaminan sosial yang mana ditanggung oleh pekerja gig	Pendapatan dari pengemudi ojek online masih di bawah upah minimum tempat mereka bekerja + biaya produksi (bahan bakar, pulsa, penyusutan kendaraan dan HP, perawatan kendaraan, dan yang lain) (Data Juli 2020)	Tidak
3	Jam kerja	40 jam per minggu	Rata-rata jam kerja pengemudi ojek online adalah 13,4 jam/hari dengan sekitar 26 hari/bulan. Sehingga total jam kerja 87,1 jam per minggu.	Tidak
4	Menggabungkan Pekerjaan, Keluarga, dan Kehidupan Pribadi	Hak untuk libur	Pekerja gig dapat memilih untuk libur kerja, akan tetapi pilihan itu terbatas. Oleh karena memilih libur di atas 2 hari dapat menyebabkan akun driver mereka disanksi oleh sistem algoritma perusahaan menjadi sepi order.	Tidak

5	Pekerjaan yang tidak diperbolehkan	Tidak ada kerja paksa dan pekerja anak (usia 5-17 tahun)	Data survei menunjukkan tidak ada pekerja anak dan tidak ada kerja paksa dengan ancaman kekerasan, walaupun sistem algoritma diatur untuk mendorong pekerja gig kerja lebih lama dan lebih berat.	Terpenuhi
6	Stabilitas dan jaminan pekerjaan	Jaminan untuk tidak dipecat atau diberhentikan sewaktu-waktu	Pengemudi ojek online setiap saat dapat disanksi dan diputus mitra secara sepihak oleh perusahaan platform.	Tidak
7	Kesempatan dan Perlakuan yang Setara dalam Pekerjaan	Tidak ada diskriminasi berdasarkan usia, ras, suku bangsa, agama, pandangan politik, dan jenis kelamin.	Tidak terjadi diskriminasi dalam proses kerja yang dijalankan pengemudi ojek online, walaupun dalam beberapa kasus, ada pengemudi yang disanksi sepi order karena setiap waktu shalat mematikan aplikasi driver, karena dianggap tidak disiplin.	Terpenuhi
8	Lingkungan kerja yang aman	Lingkungan kerja yang aman dan sehat dari adanya kecelakaan kerja	Potensi kecelakaan kerja cukup tinggi, oleh karena pekerja gig bekerja di jalan dengan lalu lintas yang padat dan karena faktor kelelahan akibat jam kerja yang panjang. Dalam survei, 68,62% responden ojol menyatakan pernah mengalami sakit akibat pekerjaannya.	Tidak
9	Jaminan sosial	Adanya jaminan kesehatan dan keselamatan	Hanya 54,48% pengemudi ojek online yang memiliki jaminan kesehatan yang dibiayai secara mandiri atau program gratis dari pemerintah (tidak dari perusahaan platform) dan hanya 13,45% pengemudi yang memeriksakan kesehatan secara rutin.	Tidak

10	Dialog sosial	Dilibatkan dalam proses pengambilan keputusan dan mendapat hak untuk berorganisasi dan menyampaikan aspirasi	Pengemudi ojek online sebagai “mitra”, tidak dilibatkan dalam proses pengambilan keputusan dan tidak mendapatkan ruang untuk menyampaikan aspirasi. Dalam aturan Gojek di TertibJek mensanksi putus mitra ketika pengemudi dinilai mengajak melakukan aksi dan merugikan perusahaan.	Tidak
----	---------------	--	--	-------

Sumber: diolah dari data lapangan

Pengemudi ojek online yang diklasifikasikan sebagai kontraktor independen, bukan sebagai buruh/karyawan perusahaan, menjadikan hak-hak mendasar mereka untuk mendapat kerja layak memungkinkan untuk tidak dipenuhi oleh perusahaan platform. Walaupun konsep kerja layak secara umum digunakan untuk melihat kondisi kerja di pekerjaan formal, akan tetapi konsep ini tetap relevan untuk menganalisis hak-hak minimal yang perlu diterima oleh pekerja dalam ekonomi gig. Bahkan dalam beberapa kasus, konsep kerja layak berupaya didorong untuk juga diterapkan dalam bentuk pekerjaan lain selain pekerjaan dengan hubungan kerja buruh-pengusaha, misalnya hubungan kemitraan dalam ekonomi gig (Berg et al., 2018).

Sementara itu, jika dilihat dari sisi kerja-adil sebagaimana yang dikonseptualisasikan oleh Fair Work Foundation¹, kondisi kerja-adil bagi pengemudi ojek online di Gojek, Grab, dan Maxim juga belum dijalankan. Dalam lima prinsip kerja-adil yaitu dalam hal pembayaran, kondisi, kontrak, manajemen, dan representasi, kesemuanya tidak dijalankan oleh perusahaan platform Gojek, Grab, dan Maxim (lihat Tabel 02). Dalam hal pembayaran, pendapatan pengemudi ojek online masih banyak yang di bawah upah minimum + biaya sarana produksi. Terkait kondisi kerja, tingkat risiko kecelakaan begitu tinggi, sebanyak 68,62% responden dalam penelitian kami pernah mengalami sakit akibat pekerjaan yang dijalani (salah satunya karena kecelakaan di jalan saat bekerja), dan

1 Untuk mengetahui lebih detail terkait perbedaan antara konsep kerja layak dan konsep kerja-adil, dapat dilihat dalam tulisan Heeks et al. (2021) berjudul “Systematic evaluation of gig work against decent work standards: The development and application of the Fairwork framework”.

45,52% responden tidak memiliki jaminan kesehatan. Sementara dalam hal kontrak kerja, pengemudi ojek online diklasifikasikan sebagai “mitra” akan tetapi tidak mendapatkan hak-hak sebagai mitra sebagaimana yang diatur dalam UU No 20 Tahun 2008, yaitu hak untuk setara dan tidak ada yang menguasai pihak lain, serta prinsip saling menguntungkan, membutuhkan, dan mempercayai (lihat Novianto, Wulansari, & Hernawan, 2021). Dari sisi manajemen yang mengatur dan mengendalikan proses kerja, tidak terjadi transparansi tentang bagaimana algoritma diatur dan adanya sanksi serta pemutusan hubungan kemitraan sepihak oleh perusahaan platform terhadap pengemudi. Terakhir, terkait representasi, belum ada serikat pekerja gig yang diakui dan dilibatkan dalam proses pengaturan kerja. Selain itu, dalam TertibJek dari Gojek terdapat aturan yang melarang hak pengemudi untuk berserikat dan menyampaikan pendapat di muka umum, yang mana aktivitas itu dimasukkan dalam Pelanggaran Tingkat V dengan sanksi putus mitra (Gojek, 2021).

Tabel 02.
Penilaian Kerja Adil bagi Pengemudi Ojek Online
di Gojek, Grab, dan Maxim

Prinsip Kerja Adil	Indikator dalam Kerja Adil	Terpenuhi atau Tidak		
		Gojek	Grab	Maxim
Pembayaran yang Adil	Dibayar minimal sesuai upah minimum atau <i>living wage</i> + biaya sarana produksi yang dikeluarkan pekerja.	Tidak	Tidak	Tidak
Kondisi yang Adil	Adanya kondisi kerja yang melindungi kesehatan dan keselamatan pekerja, serta aman dan nyaman bagi pekerja.	Tidak	Tidak	Tidak
Kontrak Kerja yang Adil	Kontrak benar-benar mencerminkan hubungan kerja, bersifat jelas dan transparan, serta dijalankan. Jika hubungan kemitraan maka bersifat setara.	Tidak	Tidak	Tidak
Manajemen yang Adil	Ada kesetaraan dalam proses manajemen, negosiasi, dan komplain terkait proses kerja.	Tidak	Tidak	Tidak

Representasi yang Adil	Ada kebebasan berserikat serta badan kolektif pekerja yang diakui, dan yang dapat melakukan perwakilan dan perundingan bersama.	Tidak	Tidak	Tidak
------------------------	---	-------	-------	-------

Sumber: diolah dari data lapangan

Dua bentuk klasifikasi, yaitu kerja layak dan kerja-adil, dapat menjadi tolak ukur tentang prasyarat minimal hak-hak bagi pekerja gig, akan tetapi dua klasifikasi ini akan bermasalah ketika ditempatkan sebagai tujuan akhir tentang kerja di masa depan. Dalam klasifikasi kerja layak misalnya, memiliki keterbatasan karena menempatkan pekerjaan upahan sebagai kategori final. Implikasinya, proses kerja di luar pekerjaan upahan ditempatkan sebagai tidak layak atau berada dalam ruang negatif yang dianggap perlu diperbaiki dengan melakukan komodifikasi kerja (Ferguson & Li, 2018). Sementara konsep kerja-adil memiliki keterbatasan yang juga ada dalam konsep kerja layak, yaitu melihat upah minimum di suatu daerah sebagai representasi dari pendapatan adil dan layak bagi pekerja. Secara umum, klaim tersebut tentu tidak tepat, karena jika berkaca dalam kasus di Indonesia, penetapan upah minimum tidak sepenuhnya sesuai dengan komponen hidup layak di setiap daerah (Wulansari, 2021). Keterbatasan kerja layak dan kerja-adil juga terkait konsepsi kerja yang masih dalam kerangka kapitalisme, sehingga tetap terikat dalam beragam bentuk eksploitasi dan alienasi. Walaupun memiliki keterbatasan, kedua konsepsi tentang kerja tersebut tetap memiliki manfaat untuk menjadi prasyarat minimal tentang hak-hak pekerja yang perlu didapat dalam jangka pendek.

Dalam konteks pekerja gig di Indonesia, upaya untuk mendapatkan perlindungan minimal sebagaimana yang dikonsepsikan dalam kerja layak dan kerja-adil masih belum terpenuhi. Kurangnya kemampuan pekerja gig untuk bernegosiasi atau melakukan perlawanan secara kolektif, telah membuat kondisi kerja mereka justru semakin memburuk. Penurunan tingkat kesejahteraan dari pengemudi ojek online misalnya, terlihat dari tren penurunan pendapatan mereka dari tahun ke tahun sebagaimana penelitian kami di IGPA MAP Fisipol UGM (lihat Wulansari, Novianto, & Keban, 2021).

Hambatan bagi Terlaksananya Kerja Layak dan Adil

Ada beberapa hal yang membuat kerja layak dan adil belum diterima oleh pekerja gig, baik karena persoalan struktural dan persoalan kurangnya kekuatan agensi pekerja gig. Dalam pendekatan hubungan industrial kritis, pengusaha tidak akan memberikan hak-hak pekerja jika tidak ada dorongan dari luar mereka (Kelly, 2002). Dengan kata lain, para pengusaha—termasuk perusahaan platform—dalam kapitalisme dihadapkan dengan hukum memaksa dari kompetisi pasar, sehingga tujuan mereka dibentuk adalah untuk mengakumulasi keuntungan sebesar-besarnya, sekaligus menyingkirkan para pesaingnya atau melakukan oligopoli. Kondisi tersebut yang membuat, mengharapkan kehendak baik (*political will*) dari pengusaha adalah sesuatu yang utopis, sehingga perlu ada dorongan untuk memaksa pengusaha memenuhi hak-hak pekerja, salah satunya melalui regulasi yang diterbitkan oleh pemerintah. Mendorong terbentuknya regulasi merupakan proses politik yang melibatkan kontestasi melalui perjuangan kelas pekerja. Akan tetapi dalam konteks di Indonesia, kekuatan pekerja gig masih lemah.

Dengan menggunakan pendekatan dari Wright (2001) dan Silver (2003), sumber kekuatan pekerja gig adalah dari kekuatan struktural (*structural power*) dan kekuatan asosiasi (*assocional power*). Kekuatan struktural dari pekerja gig dipengaruhi oleh dua hal, yaitu kekuatan yang berasal dari pasar tenaga kerja (*marketplace power*) dan yang berasal dari tempat kerja (*workplace power*). Kelas pekerja di sektor tertentu akan memiliki posisi tawar yang tinggi dalam kontestasi dengan majikan, ketika antrian pekerja ke sektor tersebut cukup sedikit atau bahkan kekurangan tenaga kerja (*marketplace power*), atau ketika pekerja tersebut memiliki kemampuan khusus yang begitu penting dalam jalannya produksi, sehingga sulit tergantikan (*workplace power*). Dua sumber kekuatan ini bergantung pada kondisi struktural ketenagakerjaan di lokasi dan waktu tertentu. Situasi yang terjadi di AS pada pertengahan 2021 misalnya, akibat pandemi COVID-19, ditutupnya akses masuk ke AS untuk pekerja imigran, dan banyaknya pekerja yang mencapai usia pensiun, membuat terjadi kekurangan tenaga kerja. Konsekuensi dari kekurangan tenaga kerja itu, sebanyak 32% pengusaha kecil-menengah meningkatkan besaran upah demi menarik minat pekerja agar mau bekerja di perusahaannya (Rosenbaum, 10/08/2021). Di tengah situasi

permintaan terhadap tenaga kerja yang lebih tinggi dibanding pasokan tenaga kerja yang tersedia, membuat pekerja memiliki kekuatan yang lebih besar dalam menegosiasikan upah dan kondisi kerjanya. Tingginya posisi tawar dari pekerja juga didapat ketika pekerja tersebut memiliki kemampuan khusus yang tidak dimiliki pekerja lain, sehingga membuat hak-hak dan tuntutan mereka cenderung dipenuhi, dibanding pekerja dengan kemampuan umum yang mana mudah digantikan oleh pekerja lain dalam waktu yang cepat.

Dalam konteks ekonomi gig di sektor layanan antarpemumpang, makanan, dan barang di Indonesia, kekuatan yang berasal dari kondisi struktural tersebut hanya berlangsung pada periode awal ekonomi platform, dan saat ini hampir tidak ada. Daya tawar pengemudi ojek online cenderung cukup tinggi ketika memiliki kesamaan kepentingan dengan perusahaan platform, seperti ketika perusahaan platform mulai beroperasi pada tahun 2015an—yang mana Gojek & Grab membutuhkan banyak pengemudi dan saat melawan represi ojek pangkalan—atau ketika mendorong legalisasi ojek online di Indonesia pada periode 2015-2017, sebab beberapa kali ojek online dilarang beroperasi karena tidak termasuk sebagai angkutan umum. Posisi tawar yang cukup tinggi itu sulit untuk terulang lagi, oleh karena kedua kondisi tersebut saat ini sudah terpenuhi. Di tengah adanya surplus populasi relatif atau melimpahnya cadangan pekerja (Habibi & Juliawan, 2018) yang mengantri mendapat pekerjaan di Gojek, Grab, dan juga platform lain, menjadikan posisi tawar pengemudi ojek online secara struktural sangat rendah. Sementara itu, sebagai pekerjaan yang tidak memerlukan kemampuan khusus, maka para pengemudi ojek online dengan mudah diganti oleh tenaga kerja lain yang mengantri untuk masuk ke dalam sektor ini.

Ketiadaan sumber kekuatan yang berasal dari kondisi struktural, pada kenyataannya dibarengi dengan lemahnya kekuatan pengemudi ojek online yang berasal dari asosiasi pekerja. Dalam konteks di Indonesia, dibanding bergabung dalam asosiasi atau serikat pekerja, sebagian besar pengemudi ojek online cenderung terhimpun dalam komunitas berskala kecil, yang jumlahnya diperkirakan mencapai puluhan ribu komunitas. Data dari hasil survei kami menunjukkan bahwa 70,69% pengemudi tergabung dalam komunitas, hanya 2,76% yang ikut asosiasi atau serikat, dan 26,55% tidak tergabung di keduanya. Dalam banyak

kasus, para pengemudi ojek online bahkan bergabung di lebih dari satu komunitas, baik karena mereka memiliki lebih dari satu akun pengemudi di platform tertentu dan juga karena pertimbangan pertemanan atau sekadar mencari informasi. Berbeda dengan fungsi asosiasi dan serikat, fungsi dan tujuan komunitas informal berskala kecil, dengan jumlah anggota antara 10 sampai 200 orang, cenderung tidak bergerak secara politis. Secara umum, pengemudi bergabung ke komunitas untuk mendapatkan informasi terkait pekerjaan mereka dan sarana saling menolong—apalagi di tengah kerentanan kerja yang mereka alami—bukan sebagai kendaraan untuk memperjuangkan adanya perbaikan dalam pengaturan ekonomi gig, misalkan persoalan tarif yang rendah, status pekerjaan, keamanan kerja, atau perlindungan sosial. Walaupun dalam beberapa kasus, seperti aksi pemogokan menolak penurunan tarif atau insentif, komunitas tersebut membuat aliansi yang bersifat sementara guna melakukan aksi dengan komunitas-komunitas yang lain. Namun, perlu digaris bawahi, bahwa aksi-aksi tersebut bersifat spontan dan seporadis, tidak terstruktur dan terintegrasi dalam jangka panjang sebagaimana aksi-aksi dalam serikat pekerja.

Di Indonesia, posisi tawar pengemudi ojek online menjadi begitu rendah karena ketiadaan kekuatan dari kondisi struktural dan masih lemahnya asosiasi atau serikat pekerja gig. Di satu sisi, keengganan atau ketidakmauan pengemudi ojek online untuk berserikat dipengaruhi oleh ketiadaan kesadaran tentang pentingnya serikat dan ketakutan bergabung di serikat karena adanya aturan dari perusahaan platform yang memasukkan aksi-aksi politik sebagai pelanggaran. Lemahnya kesadaran berserikat, turut dipengaruhi oleh proses depolitisasi dan penghancuran serikat pekerja yang terjadi sejak tahun 1965 (Lane, 2014). Di sisi lain, serikat atau asosiasi pengemudi ojek online yang sudah ada cenderung memiliki anggota yang sedikit dan tidak memiliki program politik serta ideologis. Hal itu disebabkan dua hal: pertama, belum adanya pengalaman untuk melakukan pengorganisasian dan membangun strategi perjuangan ke depan. Itu karena sebagian besar serikat pengemudi ojek online relatif baru dibentuk, dan tidak terhubung dengan serikat buruh di sektor lain yang sudah mapan; kedua, politik dari perusahaan platform yang terus berupaya memecah kekuatan asosiasi atau serikat dengan menginfiltrasi pimpinan atau koordinator di serikat atau bahkan komunitas-komunitas yang sebelumnya cukup kritis

menyuarakan aspirasi. Setiap perusahaan platform memiliki divisi yang bertugas untuk menjinakkan organisasi pengemudi ojol. Langkah yang ditempuh adalah dengan berupaya menggaet pimpinan komunitas atau serikat, terutama yang memiliki anggota besar, dengan klaim untuk memberdayakan dan menjalin komunikasi. Setelah adanya aksi pemogokan pengemudi ojek online di salah satu platform pada pertengahan tahun 2021 contohnya, pihak manajemen kemudian merangkul 23 komunitas yang terlibat dalam pemogokan dan memberi mereka berbagai privilese, program filantropi, dan janji komunikasi dua arah agar tidak terjadi konflik hubungan kemitraan². Hal yang sama dilakukan saat terjadi aksi besar-besaran oleh pengemudi ojek online pada tahun 2018, salah satu organisasi pengemudi ojek online mengalami perpecahan akibat terjadi konflik internal, karena ada beberapa pimpinan organisasi yang dinilai menjadi “cepu” atau tangan kanan perusahaan platform.

Persoalan kondisi struktural ketenagakerjaan yang membuat daya tawar pekerja gig rapuh, dan lemahnya kekuatan organisasi pekerja gig, telah menghambat berbagai agenda perbaikan dalam proses kerja. Di satu sisi, dampak dari ketiadaan posisi tawar yang kuat, memungkinkan bagi perusahaan platform tidak memenuhi hak-hak pekerja gig, sehingga terjadi praktik kemitraan yang tidak adil, tarif di bawah standar, jam kerja berlebih, risiko bisnis yang dibebankan ke pekerja, dan juga ketiadaan perlindungan sosial, bahkan saat pandemi COVID-19 berlangsung. Di sisi lain, lemahnya kekuatan pekerja gig membuat negara, sebagai arena kontestasi, cenderung membiarkan ketidakadilan yang dialami oleh pekerja gig.

Empat Strategi Mendorong Perbaikan Kerja Gig

Situasi besarnya cadangan pekerja yang mengantri untuk menjadi mitra perusahaan platform, tidak lantas menjadi sebuah kutukan yang membuat pekerja gig tidak mungkin mendapatkan perbaikan kondisi kerja dan kesejahteraan. Besarnya jumlah tentara cadangan pekerja (*reserve army of labour*) di suatu tempat, cenderung mendepolitisasi

2 Dalam konteks ini, ada lebih dari 20 komunitas yang terlibat aksi pemogokan menolak untuk dirangkul oleh perusahaan platform, alasan mereka adalah agar memiliki independensi dan tidak kehilangan anggota, karena sebagian besar para pengemudi di komunitas tersebut menolak menjalin hubungan dekat dengan pihak manajemen perusahaan.

kelas pekerja dan memungkinkan bagi perusahaan menetapkan upah serendah mungkin, tetapi hal tersebut dapat dibalikkan melalui agensi pekerja. Agensi merupakan konsep, di mana kelas sosial melakukan perjuangan secara bersama untuk tujuan tertentu yang mereka kehendaki (Schwarzmantel, 2009). Secara umum, agensi pekerja terwadahi dalam bentuk asosiasi atau serikat, yang menjadi kendaraan politik untuk memperjuangkan tujuan dan cita-cita mereka dengan berbagai metode dan strategi tertentu. Melalui agensi pekerja gig, yang menjadi sumber kekuatan pekerja, maka perbaikan kondisi kerja dan kesejahteraan sangat dimungkinkan untuk diraih.

Saat ini, organisasi pekerja gig mulai tumbuh di Indonesia dan dengan tuntutan yang semakin substantif, yaitu tentang bagaimana kerja dikelola secara adil. Di sektor layanan antarbarang, makanan, dan penumpang, berbagai perpecahan terjadi dan memunculkan organisasi atau aliansi baru serta dengan kesadaran politik baru. Jika sebelumnya sangat sedikit yang menyoroti persoalan hubungan kemitraan, dan cenderung ditempatkan sebagai sesuatu yang harus diterima (*taken for granted*), beberapa organisasi pengemudi ojek online saat ini mulai mempersoalkannya. Itu dapat terlihat dari tuntutan dari Himpunan Driver Gosend Sejabodetabek dalam dua kali aksi pemogokan yang mereka lakukan, pada 8-10 Juni 2021 dan 29-30 Juni 2021, yang menuntut adanya proses kemitraan yang adil.

Pada prinsipnya, upaya mendorong proses kerja yang layak dan adil bagi pekerja gig, bukanlah beban yang harus dipikul oleh pekerja gig semata, akan tetapi juga kelas pekerja lain, konsumen, akademisi, dan masyarakat secara luas yang mana dapat terlibat dalam perjuangan tersebut. Piven & Cloward (2000) yang kemudian dikembangkan oleh Graham, Hjorth, & Lehdonvirta (2017) memberi ulasan menarik tentang empat strategi dalam mendorong perbaikan kondisi kerja dalam konteks ekonomi gig dengan melibatkan berbagai pihak. Pertama, strategi di medan pasar, sebuah strategi perjuangan dengan melibatkan para konsumen untuk terlibat dalam upaya mendorong perbaikan kondisi kerja, keadilan, dan kesejahteraan bagi pekerja gig. Taktik yang digunakan adalah dengan kampanye kepedulian dan memperlihatkan kondisi kerja pekerja gig yang belum layak dan tidak adil, salah satunya melalui kanal media sosial, untuk memantik empati dan solidaritas dari konsumen. Dengan tekanan dari konsumen—pihak yang sangat dibu-

tuhkan bagi berlangsungnya bisnis perusahaan platform (salah satunya melalui aksi boikot, petisi, hingga aksi massa)—maka perusahaan platform dan pemerintah dapat dipaksa untuk memenuhi hak-hak pekerja gig.

Kedua, strategi di narasi hak pekerja. Strategi ini menekankan pada hak-hak pekerja yang telah menjadi kesepakatan global, seperti poin kerja layak (10 indikator) dan kerja-adil (5 prinsip) yang telah dijelaskan di sub-bab sebelumnya. Sasaran strategi ini dapat ke pemerintah, konsumen, perusahaan, sesama pekerja gig, dan juga dunia internasional. Tujuannya adalah untuk menunjukkan adanya pelanggaran hak dan mengajak bersama-sama atas nama kemanusiaan untuk menekan pihak pemerintah untuk menerbitkan regulasi pemenuhan hak pekerja dan menekan perusahaan untuk menjalankan pemenuhan hak-hak bagi pekerja gig.

Ketiga, strategi di medan regulasi. Strategi ini berfokus ke regulasi atau aturan hukum yang ditetapkan oleh pemerintah. Oleh karena dengan adanya regulasi yang memuat perlindungan bagi pekerja gig, maka secara hukum akan memaksa perusahaan platform menjalankan regulasi tersebut. Strategi yang dilakukan dapat dengan melakukan tekanan ke pemerintah melalui aksi massa, pernyataan sikap, kajian, petisi, pemogokan, audiensi, gerakan politik untuk menguasai pemerintahan, dan juga aksi yang lain. Terbitnya Kepmenhub KM 12 Tahun 2019 yang mengatur penentuan tarif layanan antarpemumpang dan melegalisasi penggunaan roda dua untuk transportasi umum, merupakan hasil dari strategi di medan regulasi dan narasi hak pekerja, setelah sebelumnya terjadi berbagai aksi yang dilakukan pengemudi ojek online dalam menuntut regulasi tersebut (Nastiti, 2021).

Keempat, strategi ekonomi politik. Dalam strategi ini, oleh karena melihat bahwa keadilan tidak mungkin dijalankan dalam platform yang digerakan oleh logika akumulasi modal, maka muncul alternatif untuk membangun platform sendiri yang dimiliki dan dikelola secara kolektif oleh pekerja gig. Dengan memiliki platform sendiri, maka hak-hak bagi pekerja gig menjadi mungkin untuk dipenuhi, karena pengaturan kerja ada di tangan mereka. Strategi ini telah dijalankan oleh Coop Ride di New York, Amerika Serikat, yang mana pekerja gig tidak sekadar sebagai pengemudi yang mengantar makanan, penumpang atau barang, tetapi

mereka juga yang memiliki platform aplikasi tersebut.

Strategi mendorong adanya perbaikan kerja dengan tuntutan minimal yaitu adanya kerja layak dan adil bagi pekerja gig, merupakan hal esensial untuk melindungi pekerja gig. Perjuangan mendorong perbaikan dan kesejahteraan pekerja gig tersebut dapat dilakukan oleh berbagai pihak, salah satunya adalah oleh konsumen dan akademisi, walaupun sumber kekuatan utamanya adalah pekerja gig itu sendiri. Dari sisi akademisi yang juga konsumen dalam ekonomi gig, upaya mendorong kerja layak dan adil dapat dimulai dengan mempersoalkan kondisi kerja pekerja gig yang berlangsung hari ini. Buku bunga rampai yang sebagian besar ditulis oleh akademisi dengan judul *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* ini, memiliki kontribusi untuk mempersoalkan dan mendiskusikan kondisi pekerja gig yang terjadi di Indonesia, dan juga memberikan beberapa alternatif untuk menciptakan kerja yang adil dan tanpa eksploitasi serta alienasi.

Berbagai Kajian Awal

Buku *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig* terdiri dari dua bagian yang mengulas tentang kondisi kerja dari pekerja gig di Indonesia. Pada Bagian I, mengulas tentang persoalan kapitalisme platform, ekonomi berbagi, dan hubungan kemitraan yang berpengaruh terhadap kondisi kerja dari pengemudi ojek online yang masih jauh dari indikator kerja layak dan prinsip kerja-adil. Di Bagian II, persoalan yang dialami oleh pekerja gig di industri kreatif, industri musik, dan juga industri garmen dianalisis dengan pendekatan ekonomi politik, post-strukturalis, hingga kajian budaya kritis. Dari sepuluh bab yang ada di buku ini, menunjukkan tentang persoalan yang dialami oleh pekerja gig, dari persoalan upah murah, jam kerja yang panjang, kondisi kerja yang rawan kecelakaan, ketiadaan perlindungan sosial, tekanan kerja yang besar, ketiadaan stabilitas kerja, hingga persoalan psikologis seperti *burnout*.

Pada Bab 1, Anindya Dessi Wulansari mempertanyakan konsep “ekonomi berbagi” (*sharing economy*) dalam ekonomi platform. Klaim bahwa model bisnis dari perusahaan platform seperti Gojek, Grab, Uber, AirBnB, Upwork, atau RedDorz adalah model ekonomi berbagi, disanggah dalam tulisan Wulansari. Oleh karena, “berbagi” dalam ekonomi berbagi tidak hanya berbagi pendapatan (hilir), tetapi yang lebih pent-

ing adalah berbagi hak dalam proses pengambilan keputusan (hulu), baik terkait bagaimana proses kerja diatur dan juga terkait pembagian hasil kerja. Pada kenyataannya, model ekonomi dari Gojek, Grab, AirBnB, dan perusahaan platform yang lain tidak menerapkan “berbagi” dalam konteks ekonomi berbagi. Sehingga penyebutan model bisnis mereka sebagai ekonomi berbagi adalah hal yang keliru, dan justru menutupi praktik ketidakadilan yang dialami pekerja dengan narasi kesetaraan dan saling-menguntungkan di balik makna “berbagi”.

Sementara itu, di Bab 2, Aulia D. Nastiti mengeksplorasi tentang persoalan payung hukum dalam ekonomi gig di sektor layanan antarpemumpang atau *ride-hailing*. Dalam artikelnya, Nastiti menunjukkan bahwa legalisasi kendaraan roda dua dan roda empat non-plat kuning sebagai transportasi publik, tidak terlepas dari perjuangan yang dilakukan oleh pengemudi ojek online. Namun, saat ini payung hukum hanya menaungi legalisasi bisnis, belum mengatur tentang proses bisnis. Dampaknya, terjadi kerentanan kerja yang dialami oleh pengemudi ojek online, karena tidak ada kepastian orderan, tarif yang cenderung rendah, dan juga ketiadaan perlindungan sosial.

Persoalan yang dialami pekerja gig tidak berlaku sama, akan tetapi turut dibedakan berdasarkan jenis kelamin hingga ras. Prima Yustitia Nurul Islami dalam Bab 3 menjelaskan tentang beban ganda yang dialami oleh pengemudi ojek online dengan jenis kelamin perempuan. Oleh karena selain harus bekerja untuk melayani konsumen yang dimediasi platform, di tengah budaya patriarki yang masih bercokol, mereka juga diwajibkan mengerjakan pekerjaan domestik, seperti mencuci, bersih-bersih, memasak, hingga mengurus keperluan keluarga. Beban ganda dalam bentuk kerja produktif (sebagai pengemudi) dan reproduktif (sebagai pekerja rumah tangga) telah membuat pengemudi ojek online perempuan cenderung bekerja lebih berat dan dengan waktu kerja lebih lama dibanding laki-laki. Oleh karena jenis kelaminnya pula, mereka rentan mengalami pelecehan seksual dan pembatalan pesanan—terutama dalam layanan antarpemumpang roda dua—ketika yang memesan adalah konsumen laki-laki, sebab masih ada stigma negatif tentang laki-laki menjadi penumpang dan perempuan yang mengemudi.

Kerentanan pengemudi ojek online juga berlangsung dalam konteks pendapatan yang tidak menentu, yang mana mengalami penurunan ta-

jam saat pandemi COVID-19 berlangsung. Tarif yang rendah, menjadikan para pengemudi perlu bekerja lebih lama guna memperbesar peluang memperoleh pendapatan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup. Mereka juga berupaya untuk mendapatkan insentif atau bonus yang ditawarkan oleh perusahaan platform, agar pendapatannya menjadi lebih tinggi dan memungkinkan bagi pengemudi untuk pulang kerja lebih cepat. Pada Bab 4, Sunardi menunjukkan adanya ilusi insentif di platform Gojek dalam studi kasusnya di Makassar. Ilusi insentif ini terjadi, karena mekanisme pengaturan yang dikembangkan secara sepihak oleh perusahaan platform cenderung membuat pengemudi sulit mendapatkan insentif. Kondisi itu, menjadikan program insentif tak lebih sebagai mekanisme untuk mengontrol pekerja gig agar bekerja lebih disiplin dan lebih keras lagi. Dalam ulasannya, Sunardi juga mempersoalkan klasifikasi pengemudi sebagai mitra bukan sebagai buruh/karyawan perusahaan, sehingga memicu kerentanan dalam hal pendapatan dan perlindungan sosial.

Persoalan kerentanan yang dialami pengemudi ojek online diulas secara mendalam oleh Izzan Fathurrahman pada Bab 5. Fathurrahman mengklasifikasikan pengemudi ojek online sebagai pekerja rentan (prekariat) dengan menggunakan indikator dalam hubungan khusus produksi, hubungan khusus distribusi, dan hubungan khusus dengan negara. Kerentanan itu terlihat dari ketiadaan pekerjaan yang stabil dan berkelanjutan, kontrak penuh waktu, pendapatan tetap, hak berserikat, serta asuransi sosial bagi pengemudi ojek online. Berbagai kerentanan itu memungkinkan untuk terjadi dan dibiarkan oleh negara karena status pengemudi ojek online sebagai kontraktor independen, akibatnya mereka tidak memperoleh hak-hak sebagaimana yang tercantum dalam UU Ketenagakerjaan. Kerentanan itu pula yang menjadikan pekerja gig seperti warga negara kelas dua, karena tidak mendapatkan perlindungan dari negara.

Pada Bagian II, buku ini mengulas tentang persoalan kelayakan dan keadilan kerja di industri kreatif, musik, dan garmen. Fathimah Fildzah Izzati dan Rio Apinino di Bab 6 mengajak kita memahami kondisi pekerja di industri kreatif yang dalam kaca mata umum dilihat sebagai pekerjaan keren, kekinian, dan *digandrungi* anak muda. Namun pada kenyataannya, sebagian besar pekerja berada pada posisi rentan. Kerentanan itu berlangsung lebih berat, karena dalam model bisnis ekonomi gig

menempatkan risiko bisnis dan ongkos sarana produksi lebih banyak dibebankan kepada pekerja kreatif. Pada saat pandemi COVID-19 menghantam, ketidakpastian dan ketidakamanan kerja semakin terlihat di industri kreatif, celakanya, alih-alih mengubahnya, kerentanan tersebut justru secara keliru dipahami oleh pekerja di industri kreatif sebagai sesuatu yang normal.

Kerentanan yang sama juga dialami oleh pekerja yang menjadi kontributor desain ilustrasi di platform microstock, seperti Freepik, Shutterstock, dan Adobe Stock. Khoiril Maqin di Bab 7 menjelaskan tentang bagaimana logika pasar di ekonomi platform telah mengadu para pekerja desain untuk terus berlomba membuat desain terbaik dan terbaru sebanyak mungkin dengan harga termurah. Cara itu ditempuh, agar hasil kerja mereka dipilih oleh konsumen dibanding hasil kerja kontributor lain, sehingga memungkinkan bagi mereka untuk mendapatkan bayaran lebih banyak ketika semakin banyak desainnya yang terjual. Kondisi perlombaan yang didikte oleh logika pasar ini, telah membuat banyak pekerja desain yang mengalami *burnout* atau stres akibat kondisi kerja yang dijalani. Kelelahan hingga *burnout* terjadi karena mereka cenderung mengeksploitasi diri sendiri dengan jam kerja berlebih—waktu istirahat dan aktivitas sosial yang kurang—untuk mengejar target capaian individu dan pendapatan yang layak. Pada konteks ini, fleksibilitas kerja dalam industri desain menjadi lekat dengan eksploitasi, karena ada tuntutan yang didikte oleh logika pasar untuk bekerja lebih keras, kreatif, dan lama agar memungkinkan untuk memperoleh pendapatan yang bisa menunjang kehidupan sehari-hari.

Eksplorasi diri turut dialami oleh pekerja dalam industri musik atau musisi. Febrian Adinata Hasibuan di Bab 8 menjelaskan hal tersebut sebagai akibat dari paksaan pasar yang memaksa musisi untuk membangun portofolio sebaik mungkin, sebagai cara agar mereka lebih mudah mendapat pekerjaan untuk pentas, menaikkan bayarannya, dan membuat hasil karyanya menjadi diminati konsumen. Bekerjanya politik portofolio telah mendikte musisi untuk bekerja lebih produktif, kreatif, dan inovatif sesuai selera pasar, yang mana seringkali tidak sesuai dengan idealisme atau kehendak mereka. Logika pasar ini menjadi arena yang mengadu antarmusisi, dan sebagian besar dari mereka yang kalah bersaing, maka akan terjerat dalam kondisi kerja penuh kerentanan.

Persoalan lain yang dialami oleh pekerja gig, adalah normalisasi bahwa kerja mereka adalah sementara guna mencari pekerjaan yang lebih baik dan untuk mendapat pengalaman, sehingga pendapatan rendah, jam kerja panjang, dan ketiadaan jaminan sosial ditempatkan sebagai kewajiban. Hal itu diungkap oleh Dzaky Yusuf M., Rima Anhar R., dan Naomy A. Nugraheni di Bab 9 dengan fokus studi pada mahasiswa yang bekerja sampingan atau yang baru saja lulus. Ada fantasi ideologis yang dipercaya oleh pekerja gig, bahwa pekerjaan mereka telah memberi kemandirian, kebebasan, dan fleksibilitas sehingga membuat mereka mengesampingkan berbagai hak yang seharusnya mereka peroleh. Alih-alih bergerak untuk memperjuangkan keadilan, normalisasi kerentanan kerja dalam ekonomi gig ini justru membuat pekerja menganggap ketidakadilan yang dialami sebagai kewajiban yang perlu tetap dijalani.

Di Bab 10, Sinergy Aditya Airlangga menunjukkan kepada kita bahwa kerja gig tidak selalu terkait dengan kerja yang dimediasi oleh aplikasi atau teknologi. Dia memperlihatkan tentang kerja gig dalam industri jahit rumah tangga di perdesaan Jawa Tengah, di mana para buruh jahit rumahan dibayar berdasarkan jumlah pakaian per potong yang selesai dijahit, bukan berdasarkan waktu kerja. Berbeda dengan pekerja gig yang dimediasi oleh platform, buruh jahit rumah tangga ini sangat bergantung dengan pesanan yang dibagikan oleh sub-unit produksi di tingkat kecamatan atau desa. Sementara itu, seperti yang dialami oleh pengemudi ojek online dan pekerja kreatif, buruh jahit rumah tangga juga harus menanggung ongkos sarana produksi, upah per potong yang murah, ketiadaan jaminan sosial, dan tidak menentunya pesanan yang diterima.

Semua pembahasan dalam buku bunga rampai ini, menyoro-ti persoalan yang dialami oleh pekerja gig di berbagai sektor. Secara keseluruhan, tulisan dalam buku bunga rampai menunjukkan kepada pembaca tentang beragam persoalan yang telah membuat ekonomi gig yang digadang-gadang sebagai ekonomi masa depan, saat ini justru menciptakan pekerjaan yang rentan dan penuh ketidakadilan.

Penutup

Memparaphrasa apa yang pernah disampaikan oleh E. P. Thompson (2013: 8) bahwa para pekerja gig hadir ke dunia dengan cara mereka sendiri,

sehingga memungkinkan bagi mereka menjadi pelopor bagi perjuangan untuk membentuk masa depan ekonomi platform bagi generasi kelas pekerja berikutnya. Namun, upaya untuk membentuk ekonomi platform menjadi lebih baik saat ini masih terhalang oleh kondisi struktural ketenagakerjaan yang membuat melimpahnya cadangan pekerja dan lemahnya agensi pekerja dalam membangun kekuatan kolektif. Dampak dari hal itu, membuat hak-hak minimal bagi pekerja gig yang ada dalam indikator kerja layak dan prinsip kerja-adil menjadi belum terpenuhi.

Kami memberi judul buku ini *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* dalam dua makna. *Pertama*, menggunakan konsep kerja layak dan kerja-adil untuk menunjukkan persoalan yang dialami oleh pekerja gig di Indonesia. *Kedua*, mempersoalkan tentang keterbatasan konsepsi tersebut dalam menganalisis dan membangun impian tentang kerja di masa depan, sehingga dibutuhkan pendiskusi-an secara lebih mendalam untuk mentransformasikan ide dan praktik untuk mewujudkan kerja tanpa eksploitasi dan alienasi di masa depan. Yang mana, gagasan tentang kerja seperti itu tidak mampu dikerangkai dalam konsepsi biner tentang layak-tidak layak dan adil-tidak adil. Walaupun begitu, kita tentu tidak menafikan peran penting konsepsi biner tersebut dalam mendorong upaya perlindungan bagi kelas pekerja dalam konteks masa saat ini.

Buku ini adalah salah satu studi awal tentang pekerjaan gig di Indonesia. Kami, baik editor dan penulis chapter buku, mengajak pembaca untuk turut serta dalam penelitian dan publikasi lain guna mendiskusikan tentang bagaimana mendorong perlindungan bagi pekerja gig, bagaimana bentuk kerja yang adil, serta bagaimana kerja di masa depan yang tanpa eksploitasi dan tanpa alienasi diwujudkan.

Daftar Pustaka

- Balaram, B., Warden, J., & Wallace-Stephend, F. (2017). *Good Gigs: A Fairer Future for the UK's Gig Economy*. RSA.
- Berg, J., Furrer, M., Harmon, R., Rani, U., & Silberman, M. S. (2018). *Digital Labour Platforms and The Future of Work: Towards Decent Work in The Online World*. International Labour Office
- De Stefano, V. (2015). "The Rise of the 'Just-in-Time Workforce': On-Demand Work, Crowd Work and Labour Protection in the 'Gig-Economy'".

Comparative Labor Law & Policy Journal, Forthcoming, Bocconi Legal Studies Research Paper No. 2682602.

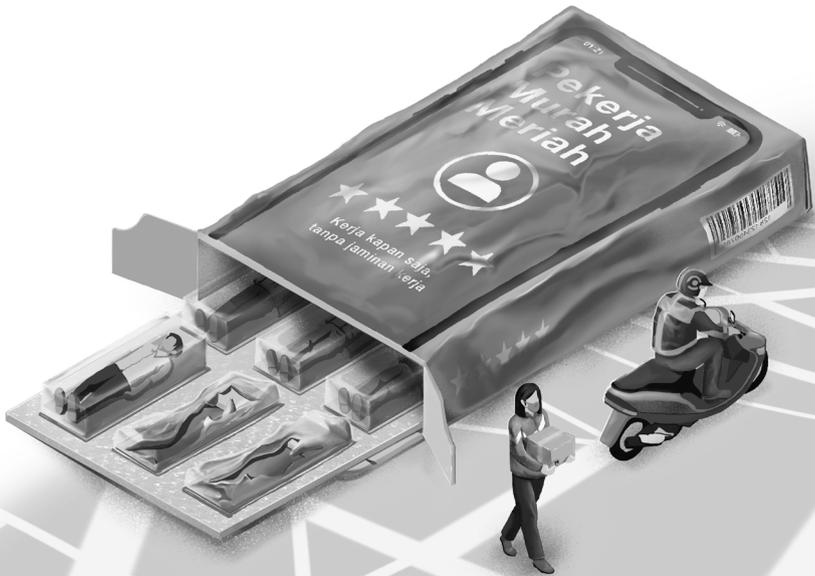
- DetikNews. (11 April 2019). “Jokowi: Selamat Go-Jek Jadi Decacorn Pertama di Indonesia”, sumber: <https://news.detik.com/berita/d-4506966/jokowi-selamat-go-jek-jadi-decacorn-pertama-di-indonesia>
- Drahokoupil, J., & Jepsen, M. (2017). “The Digital Economy and Its Implications for Labor”. *Transfer: European Review of Labor and Research*, 23(2), 103–107.
- Ferguson, J. & Li, T. (2018). “Beyond the “Proper Job:” Political-economic Analysis after the Century of Labouring Man”. *PLAAS Working Paper 51*, hal. 01-22.
- Friedman, G. (2014). “Workers without Employers: Shadow Corporations and the Rise of the Gig Economy”. *Review of Keynesian Economics*, 2 (2), 171-188.
- Gojek. (2021). “Daftar Pelanggaran Tata Tertib Gojek”. *Gojek*, sumber: <https://driver.go-jek.com/s/article/Daftar-Pelanggaran-Tartibjek>
- Grab. (2021). “Ayo, Awali Perjalanan Bersama Kami!”. *Grab Indonesia*, sumber: <https://www.grab.com/id/driver/drive/>, diakses pada 10 November 2021.
- Graham, M., Hjorth, I., & Lehdonvirta, V. (2017). “Digital Labour and Development: Impacts of Global Digital Labour Platforms and The Gig Economy on Worker Livelihoods”. *Transfer: European Review of Labour and Research*, 12 (2), hal. 1-28.
- Habibi, M. & Juliawan, B. H. (2018) “Creating Surplus Labour: Neo-Liberal Transformations and the Development of Relative Surplus Population in Indonesia”. *Journal of Contemporary Asia*, 48:4, 649-670.
- Heeks, R. (2019). “How Many Platform Workers are there in the Global South?”. *ICT4DBlog*, January 29.
- Horowitz, S. (2011). “The Freelance Surge is the Industrial Revolution of Our Time”. *The Atlantic*. Sumber: <http://www.theatlantic.com/business/archive/2011/09/the-freelance-surge-is-the-industrial-revolution-of-our-time/244229/>
- Huws, U. (2010). “Expression and expropriation: The Dialectics of Autonomy and Control in Creative Labour”. *Ephemera*, 10 (¾), hal. 504-521.
- Izzati, F. Fildzah., Larasati, R. S., Laksana, B, K. C., Apinino, R., & Azali, K. (2021). *Pekerja Industri Kreatif Indonesia: Flexploitation, Kerentanan dan Sulitnya Berserikat*. Sindikasi x FNV Mondiaal.

- Kelly, J. (2002). *Rethinking Industrial Relations: Mobilization, Collectivism, and Long Waves*. Taylor and Francis.
- Lane, M. (2014). *Unfinished Nation: Ingatan Revolusi Aksi Massa dan Sejarah Indonesia*. Djaman Baroe.
- Marx, K. (1976). *Capital: A Critique of Political Economy Vol. 1*. Penguin Books.
- Morgan, G. & Nelligan, P. (2018). *The Creativity Hoax: Precarious Work in the Gig Economy*. Anthem Press.
- Mustika, Wening & Savirani, Amalinda. 2021. “‘Ghost Accounts’, ‘Joki Accounts’ and ‘Account Therapy’: Everyday Resistance Among Ride-hailing Motorcycle Drivers in Yogyakarta, Indonesia.” *The Copenhagen Journal of Asian Studies*, Vol 39, Nomor 1.
- Nastiti, A. D. (2021). “Dijamin Regulasi, Dikontrol Aplikasi: Keterbatasan Kebijakan Transportasi dalam Melindungi Kerja Pengemudi Gig”. Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia*. IGPA Press.
- Nastiti, Aulia. (2017). “Worker Unrest and Contentious Labor Practice of Ride-Hailing Services in Indonesia.” *Working paper in the ArrymanSymposium at Buffett Institute*.
- Novianto, A., Wulansari, A. D., & Hernawan, A. (2021). “Riset: empat alasan kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim merugikan para Ojol”. *The Conversation*, sumber: <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>
- Novianto, A. (2021a). “No Union, Is a Problem: Wildcat Strike Season of Gig Workers in Indonesia”. *Notes from Below*, sumber: <https://notesfrombelow.org/article/no-union-no-problem>
- Novianto, A. (2021b). “GoTo Menjauhkan Pekerja Gig dari Kerja Layak dan Adil: Survei Kondisi Kerja Kurir Gokilat”. *Bulletin Insight*, edisi 2 (1) Juli 2021.
- Piven, F. F. & Cloward, R. A. (2000). “Power Repertoires and Globalization”. *Politics & Society*, 28(3), 413–430.
- Prassl, J. (2018). *Humans as a Service: The Promise and Perils of Work in the Gig Economy*. Oxford University Press.
- Qadri, R. (2021). “Delivery Drivers Are Using Grey Market Apps to Make Their Jobs Suck Less”. *Vice*, sumber: <https://www.vice.com/en/article/7kvpng/delivery-drivers-are-using-grey-market-apps-to-make-their-jobs-suck-less>
- Rizzo, M. & Atzeni, M. (2020). “Workers’ Power in Resisting Precarity:

- Comparing Transport Workers in Buenos Aires and Dar es Salaam”. *Work, Employment and Society*, Vol. 34(6), hal. 1114 –1130.
- Rosenbaum, E. (10 Agustus 2021). “America’s Small Businesses Still Can’t Find Workers, But That’s Not Their Biggest Problem”. *CNBC*, sumber: <https://www.cnbc.com/2021/08/10/the-labor-shortage-isnt-main-streets-biggest-problem.html>
- Sayers, W. (2011). “Whirligigs, Gigs, and Giggles”. *Anglophonia/Sigma* [Online], 15 (30).
- Schor, J. B. (2020). *After The Gig: How The Sharing Economy Got Hijacked and How to Win It Back*. University of California Press.
- Schwarzmantel, J. (2009). “Gramsci and The Problem of Political Agency”. dalam M. McNally & J. Schwarzmantel (eds.). *Gramsci and Global Politic*. Routledge
- Silver, B. (2003). *Forces of Labor: Workers Movements and Globalisation since 1870*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Smith, A. (2016). “Gig Work, Online Selling and Home Sharing”. *Pew Research Centre*, 17 November.
- Thompson, E. P. (2013). *The Making of the English Working Class*. Penguin.
- Woodcock, J. & Graham, M. (2019). *The Gig Economy: A Critical Introduction*. Polity Press.
- Woodcock, J. (2021). *The Fight Against Platform Capitalism: An Inquiry into the Global Struggles of the Gig Economy*. University of Westminster Press.
- Wright, E. O. (2000). “Working-class power, capitalist-class interests, and class compromise.” *American Journal of Sociology* 105(4): 957–1002.
- Wu, Q., Zhang, H., Li, Z., & Liu, K. (2019). “Labor Control in the Gig Economy: Evidence from Uber in China”. *Journal of Industrial Relations*, 61(4), 574–596.
- Wulansari, A. D. (2021). “Indonesia’s Cheap Wages Regime: The Political Economy of Minimum Wages Policy under Jokowi Presidency”. *Fudan J. Hum. Soc. Sci.* 14, hal. 417–444.
- Wulansari, A. D., Novianto, A., & Keban, Y. T. (2021). “Mengapa Gojek, Grab, hingga Maxim perlu memberikan jaminan pendapatan dasar bagi para ojol”. *The Conversation*, 04 Juni 2021, dapat diakses di: <https://theconversation.com/mengapa-gojek-grab-hingga-maxim-perlu-memberikan-jaminan-pendapatan-dasar-bagi-para-ojol-161984>

BAGIAN I

Pengaruh Platform, Ekonomi Berbagi, dan Hubungan Kemitraan bagi Kelayakan & Keadilan Kerja Pengemudi Ojek Online



Mitos Ekonomi Berbagi dalam Platform Kerja Gig di Indonesia

Anindya Dessi Wulansari

Pendahuluan

Berbagai narasi mengenai “ekonomi berbagi” (*sharing economy*) kerap memenuhi kanal-kanal media dan banyak menjadi bahan perbincangan sejak enam tahun belakangan ini. Di Indonesia, CNN (2016) dengan *headline* bertajuk “Kebangkitan *Sharing Economy* di Indonesia”, menyebutkan bahwa model bisnis ekonomi berbagi semakin menguat dengan hadirnya internet dan piranti platform. Selain itu, Kompas (2020) dalam liputannya memaparkan bahwa platform ekonomi berbagi telah mem-

buka secara luas kesempatan kerja di Indonesia. Tidak jauh berbeda dengan Indonesia, kanal-kanal media dan blog di negara lain juga telah banyak mengulas hal yang sama. Timothy Taylor (2015) misalnya, ia mengulas mengenai asal mula ekonomi berbagi berakar dari “seni hubungan masyarakat” yang berbasis digital yang mempertemukan pasar (konsumen dan produsen) secara lebih luas, sehingga keterjangkauan manfaat ekonomi dapat diakses lebih banyak orang. Sementara itu, *The News Daily* (2021) mengisahkan bagaimana platform

Pengutipan:

Wulansari, A. D. (2021). “Mitos Ekonomi Berbagi dalam Platform Kerja Gig di Indonesia”. Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 3-20). IGPA Press.

ekonomi berbagi mobil yaitu Car Next Door dapat memberikan pendapatan yang tinggi bagi orang yang kehilangan pekerjaannya akibat pandemi COVID-19. Lebih jauh, pendapat umum hampir selalu menyambut positif klaim ekonomi berbagi yang dikaitkan dengan model ekonomi gig dari Gojek, Grab, AirBnB, Uber, Freepik, dan platform yang lain.

Banyak sebutan bagi model ekonomi yang berbasis distribusi ekonomi, salah satunya ekonomi berbagi. Owyang (2013) memaparkan konsep ekonomi kolaboratif di mana kepemilikan dan akses dibagi antara perusahaan dan orang-orang yang mengelolanya. Ekonomi kolaboratif dinilai mampu menghasilkan efisiensi pasar yang dapat mendorong kualitas produk, layanan, dan pertumbuhan bisnis. Konsep ini sebenarnya senada dengan konsep ekonomi berbagi, yang mana secara filosofis dimaknai sebagai sebuah konsep pasar terkait akses sumber daya bersama yang memberi manfaat ekonomi bagi banyak orang (Donini et al., 2017; Stack et al., 2014). Filosofi berbagi (*sharing*) dalam ekonomi berbagi kemudian secara umum dipahami sebagai ekonomi yang memberdayakan jutaan individu, membuat sarana produksi (seperti rumah, laptop, motor, atau mobil) yang sebelumnya tidak produktif menjadi dapat menghasilkan nilai ekonomi, memberi kesempatan bagi jutaan orang untuk melarikan diri dari pekerjaan yang terikat dengan sejumlah aturan kerja, jam kerja, dan lokasi kerja, serta menjadi bentuk ekonomi yang memberi fleksibilitas kerja dan independensi.

Dalam perspektif historis, model ekonomi berbagi cenderung dijumpai dalam komunitas yang terbatas dan tidak berhubungan dengan orang di luar jaringan sosial atau komunal mereka, bahkan mirip dengan relasi kerja di masyarakat primitif. Akan tetapi, kehadiran platform mengubah model bisnis ini, karena menjadi mungkin untuk “berbagi dengan orang asing” atau orang yang sebelumnya tidak dikenal, melalui peran pihak tengah (*middle-man*) (Frenken & Schor, 2017; J. Schor, 2014). Pihak konsumen dan produsen bertemu serta melakukan aktivitas dengan lebih efisien melalui pihak ketiga atau pihak tengah, yaitu pemilik platform. Sehingga dengan hadirnya teknologi, perkembangan model bisnis seperti ini memungkinkan setiap orang saling berbagi, misalnya berbagi rumah dalam bisnis AirBnB dan RedDoorz, berbagi kendaraan dalam bisnis transportasi personal seperti Uber, Gojek, dan Grab, atau berbagi makanan dari juru masak asing seperti layanan platform antarmakanan misalnya Shopee Food. Di sinilah peran pihak ke tiga di-

mainkan oleh platform untuk mengawasi bagaimana orang-orang asing yang sebelumnya tidak pernah berkontak sosial satu sama lain menjadi terkontrol dan menjalankan bisnis sesuai aturan main yang mereka buat melalui rating dan algoritma (Overgoor et al., 2011; Zervas et al., 2017; Schor, 2020).

Banyak pendapat memaparkan bahwa ekonomi berbagi pada platform-platform kerja ini dapat menjadi solusi bagi terwujudnya pembagian keuntungan secara adil, lebih transparan, dan partisipatif. Namun, benarkah argumen tersebut, bagaimana pembagian kekayaan (*share wealth*) terjadi? Apakah ekonomi berbagi secara definitif maupun filosofis benar-benar membagi secara adil atau justru hanya sebutan untuk membenarkan proses ketidakadilan dalam ekonomi platform?

Tulisan ini berupaya menjawab pertanyaan-pertanyaan di atas dengan menggunakan studi kasus pada platform kerja gig, di mana pada platform ini pendapatan didapatkan setelah melakukan pekerjaan melalui perantara platform. Perusahaan-perusahaan platform gig tersebut seringkali disebut menerapkan model ekonomi berbagi, namun pada kenyataannya, konsep ekonomi berbagi tidak benar-benar dijalankan, karena proses pengaturan kerja dan distribusi hasil ekonomi dikuasai sepihak oleh perusahaan platform.

Paradoks Ekonomi Berbagi sebagai Model Distribusi

Bagi Frenken & Schor (2017: 122) ekonomi berbagi secara historis bukanlah sesuatu yang baru, namun telah menjadi gaya bisnis atau model ekonomi yang telah ada sejak lama. Dalam banyak pendapat, konsep ekonomi berbagi sering dipahami sebagai pekerjaan kontemporer yang mengarusutamakan teknologi atau digitalisasi. Akan tetapi, jika dipahami demikian, maka seharusnya model ekonomi berbagi telah ada sejak masuknya *open source*, seperti Wikipedia, dimana berbagi telah terjadi dalam konteks ilmu pengetahuan yang diproduksi oleh orang-orang secara luas atau apa yang disebut sebagai *citizen science*. Namun, model ekonomi berbagi ini seolah-olah menjadi fenomena baru sejak masuknya platform-platform penyedia berbagi jasa yang memberikan slogan lekat dengan kolaborasi, berbagi, rekan ke rekan (*peer-to-peer*), dan sebagainya.

Berbagi dalam konteks empiris seringkali dilakukan melalui pengembangan wajah baru perusahaan, misalnya perubahan logo, atau dapat juga melalui perubahan *tagline*. Platform Gojek misalnya, mengubah logo platform pada tahun 2019 karena ingin memberikan simbol kekuatan ekosistem yang mengapresiasi pengguna serta mitra pengemudi atas pencapaian kenaikan transaksi sebesar 1.100% dalam kurun waktu 2016-2019 (Gojek, 22/07/2019). Layaknya dalam teori organisasi, maka *brand*, logo, atau simbol menggambarkan arah dan tujuan organisasi (Dimaggio et al., 2009; Dunlop & Lee, 2004; Steiner et al., 1991), dengan logo baru maka Gojek mengklaim akan membentuk ekosistem bisnis yang “merangkul” seluruh mitra pengemudi. Narasi itu serupa dengan platform-platform lain seperti Lyft, Uber, atau TaskRabbit yang memiliki slogan “... menghubungkan Anda secara instan dengan petugas terampil untuk membantu ...” pada layanannya. Perusahaan platform ini ingin mengukuhkan filosofi dari ekonomi berbagi untuk menjangkau dan menghubungkan banyak konsumen dengan banyak jenis penyedia jasa atau layanan. Akan tetapi, ekonomi berbagi tidak dapat hanya dimaknai sebagai perombakan simbol-simbol perusahaan atau sebatas apresiasi. Ekonomi berbagi mengisyaratkan konotasi distribusi finansial ke arah positif.

Perdebatan konseptual mengenai ekonomi berbagi telah mempopulerisasi kontestasi konsep tersebut ke dalam tiga perspektif. *Pertama*, konsep yang membenarkan ekonomi berbagi. Pendapat ini misalnya dipaparkan Belk (2009) yang menganggap bahwa berbagi yang benar melibatkan hubungan non timbal balik. Ia membedakan berbagi (*sharing*), memberi hadiah (*gift giving*), dan pertukaran komoditi (*commodity exchange*). Titik tekan Belk adalah adanya perbedaan “berbagi sejati” dan “berbagi semu”. Perbedaan tersebut terdapat pada karakteristik antara tiga konsep yang pada akhirnya mengaburkan konsep sekaligus realitas empiris ekonomi berbagi. Ekonomi berbagi yang sejati menjadi semu ketika mengambil sebagian karakteristik berbagi, namun sebagian karakteristik lain mengambil dari konsep memberi atau bertukar komoditas. *Kedua*, perspektif yang menekankan rekonseptualisasi ekonomi berbagi. Ini dipaparkan oleh Arnould & Rose (2015) yang memberikan kritik terhadap perspektif Belk (2011) sekaligus mendorong konsepsi ekonomi berbagi tidak sekadar melihat perbedaan filosofis antara berbagi yang sejati dan berbagi yang semu, namun bagi Arnould & Rose keduanya

dapat dileburkan ke dalam bentuk campuran (*hybrid*) yang kemudian membentuk hubungan berbagi yang mutualis dan inklusif. Sedangkan, pendapat *ketiga* adalah pendapat yang “melawan” konsep ekonomi berbagi. Pendapat ini berakar dari analisis terhadap moralitas berbagi yang sebenarnya dibangun oleh sistem neoliberal untuk mendorong akumulasi keuntungan (Murillo et al., 2017).

Terlepas dari perdebatan ketiga perspektif mengenai ekonomi berbagi, baik secara moral maupun dalam konteks relasi kerja dan ekonomi, ketiga perspektif tersebut sebenarnya telah sepakat bahwa konotasi “berbagi” secara normatif cenderung ke arah positif. Meski pendapat Murillo et al. (2017) mengacu pada pandangan yang lebih progresif terhadap penanaman secara moral terkait hegemoni atas akumulasi keuntungan, namun mereka tidak menolak perspektif bahwa berbagi mengandung konotasi yang baik.

Untuk memahami ekonomi berbagi secara lebih dekat, maka diperlukan pemahaman terkait dengan kosakata “berbagi” secara terpisah. Pada tahun 1975, John A. Price memaparkan bahwa dari sudut pandang antropologi-ekonomi, berbagi merupakan perilaku ekonomi manusia yang paling universal karena manusia tidak dapat hidup sendiri (makhluk sosial). Berbagi berhubungan dengan kepemilikan (*ownership*), di mana dalam konsep berbagi mengandung konotasi positif yang diajarkan sejak masa kanak-kanak (Belk, 2009). Setiap anak dalam sebuah relasi—baik keluarga, sekolah, dan lingkungan tempat tinggal—diajarkan makna dan kewajiban untuk berbagi kepada orang-orang terdekat. Dari sudut pandang psikologi sosio-kultural, berbagi merupakan perilaku manusia yang terbentuk namun hanya terbatas pada lingkup kecil dalam komunitas atau keluarga (Hunt, 2005). Dalam tradisi masyarakat berburu dan meramu, daging hasil buruan hanya diberikan pada kelompok kecil yang terlibat dalam kerja kolektif berburu. Pandangan ini bahkan berlanjut sampai pada peradaban masyarakat perkotaan, walaupun menjadi lebih sempit, di mana kelompok sosial yang dimaksud menjadi terbatas di keluarga, misalnya bahwa kelompok yang berhak untuk memakan daging yang berada dalam lemari es adalah keluarga yang tinggal di rumah tersebut (Hunt, 2005).

Mengambil analisis Belk (2011) yang memberi perbedaan dari sudut pandang antropologi-ekonomi, kata “berbagi” tidak dapat dimaknai

sama seperti memberikan hadiah (*gift giving*) atau berbagi keluar (*sharing out*), pada kelompok atau individu di luar dari lingkaran kecil keluarga, atau relasi terdekat (Belk, 2009; Widlok, 2016). Konsep ini telah dikenal sebagai sistem ekonomi komunal. Berbagi keluar atau yang biasa dimaknai sebagai memberi, misalnya memberikan makanan kepada tetangga, bukan termasuk dalam konteks berbagi di domain kepemilikan bersama, seperti halnya distribusi sumber daya kepemilikan dalam relasi secara komunal. Berbagi secara konseptual adalah memperluas lingkaran yang dapat menikmati sumber daya ekonomi bersama (Belk, 2009; Frenken & Schor, 2017; Schor, 2014). Sementara dalam berbagi keluar seperti dicontohkan membagi makanan kepada tetangga, secara konseptual keliru karena dalam konteks ini tidak melibatkan orang luar untuk memutus batasan kepemilikan sumber daya bersama (*communal ownership*). Artinya mereka yang diberikan makanan hanya memiliki akses atas makanan tersebut, sementara mereka tidak memiliki akses untuk mengambil kapanpun makanan dalam kulkas orang yang memberi, hak mendiskusikan mau diapakan makanan di kulkas tersebut, serta bagaimana agar selalu ada makanan di kulkas.

Tabel 01.
Perbedaan Berbagi, Pemberian Hadiah,
dan Pertukaran Komoditas

No.	Pembeda	Membagi (<i>Sharing</i>)	Memberi Hadiah (<i>Gift Giving</i>)	Pertukaran Komoditas (<i>Comodity Exchange</i>)
1.	Prototipe	<ul style="list-style-type: none"> • Komunalisme • Pengumpulan dan pengalokasian sumber daya dalam keluarga atau komunitas terbatas 	Murni hadiah (<i>perfect gift</i>)	Membeli roti di toko menggunakan uang

2.	Karakteristik	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak timbal balik (saling ketergantungan) • Tertaut secara sosial pada orang lain • Kepemilikan secara bersama secara <i>de facto</i> atau <i>de jure</i> atas hak pakai • Objek terbatas • Inklusi jaringan 	<ul style="list-style-type: none"> • Ada timbal balik meski tidak wajib secara eksplisit • Transfer kepemilikan • Pengorbanan pemberi untuk menyenangkan penerima • Tidak dapat dipertukarkan • Inklusi jaringan tidak dapat dipisahkan secara privat • Hubungan kualitatif manusia • Ucapan terima kasih 	<ul style="list-style-type: none"> • Bersifat timbal balik • Pertukaran sebanding • Tidak ada kewajiban yang mengikat • Transfer kepemilikan • Inspeksi • Dapat dicabut atau dibatalkan secara impersonal • Konteks perdagangan atau barter • Hubungan kuantitatif antarbenda
3.	Kontra-indikasi	<ul style="list-style-type: none"> • Harapan timbal balik • Kepatuhan paksa atau mengikat • Penukaran • Ucapan terimakasih 	<ul style="list-style-type: none"> • Mengacu pada penampilan timbal balik • Kemurahan hati/kedermawanan • Permintaan timbal balik 	<ul style="list-style-type: none"> • Cinta dan kepedulian • Hubungan keterikatan • Uang bermakna sosial • Ucapan terima kasih
4.	Pengecualian	<ul style="list-style-type: none"> • Pinjaman dan peminjaman • Pemberian kasih sayang yang berbayar • Amal sukarela tanpa nama 	<ul style="list-style-type: none"> • Umur dan kekayaan menjadi pengecualian • Hadiah uang, sertifikat atau label kepedulian (contoh: amal) 	<ul style="list-style-type: none"> • Barang bekas • Hubungan pemasaran

Sumber: diolah dari Belk, 2009; Belk & Belk, 2018

Pada Tabel 01 menunjukkan bagaimana makna membagi, memberi hadiah, dan pertukaran komoditas seringkali membuat ambigu. Perbe-

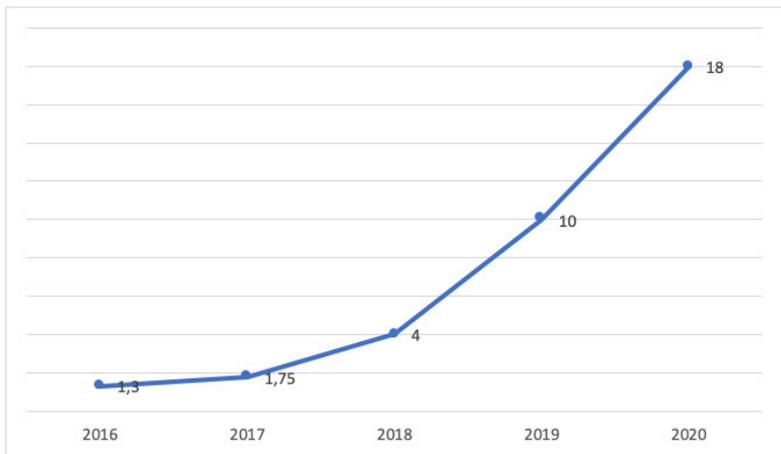
daan yang paling dasar atau kata kunci antara ketiganya adalah tautan sosial dan tujuan ekonominya. Di mana pada model berbagi, tautan sosial terbatas secara komunal dengan memperluas tujuan sumber daya dan kepemilikan, sedangkan pada pemberian hadiah tautan sosial lebih luas tanpa adanya tujuan ekonomi memperluas jangkauan sumber daya. Sedangkan dalam pertukaran komoditas, tautan sosial tidak terbatas, namun tujuan ekonominya adalah untuk keuntungan secara ekonomi. Lantas, apakah platform ekonomi berbagi benar-benar menerapkan karakteristik membagi yang semestinya?

Menyebut platform *ride hailing*, berbagi jasa, dan platform-platform lain sejenis sebagai bentuk ekonomi berbagi menjadi problematik karena secara empiris hanya mengambil beberapa praktik dalam konteks cara kerja berbagi, namun tidak menjalankan pengaturan kerja serta distribusi pendapatan atau ekonomi secara adil (Keban et al., 2020; Schor, 2020; Graham et al., 2017). Seperti halnya dipaparkan oleh Widlok (2016) bahwa berbagi dalam ekonomi membawa konotasi positif, akan tetapi konsep ini secara empiris justru telah banyak menghegemoni makna berbagi dalam konteks relasi kerja yang seimbang (Schor, 2020). Berbagi oleh Hunt (2005) mengimplikasikan kebaikan secara moral dalam peradaban saat ini, maka konsep ekonomi berbagi telah menanamkan kebaikan secara moral bagi masyarakat modern. Dibanding dengan “menyewa” yang membawa konotasi sebuah pengaturan rigid atau perjanjian ekonomi berbasis keuntungan, “berbagi” membawa pesan moral adil, sukarela, fleksibel, dan distributif. Melalui konsepsi ini, model bisnis yang dibangun adalah “berbagi biaya produksi bersama” (Acquier et al., 2017). Dibanding dengan menyewakan aset rumah, motor, mobil, maka model bisnis berbagi ini mendistribusikan biaya produksi antara pemilik aset, pemilik jasa, atau pemilik barang dengan pemilik platform yang merupakan perantara (Frenken & Schor, 2017).

Dalam konteks empiris, logika akumulasi keuntungan dalam platform-platform digital, telah membuat ekonomi berbagi menjadi mitos. Di Indonesia misalnya, dalam temuan Keban et al. (2020) memaparkan bahwa filosofi ekonomi berbagi tidak terjadi pada platform transportasi online. Penelitian yang dilakukan pada tiga platform yang meliputi Gojek, Grab, dan Maxim mendapati bahwa distribusi ekonomi dan kekuatan dalam relasi kerja berjalan secara timpang (Novianto, Wulansari, & Hernawan, 2021). Relasi yang timpang ini disebabkan oleh dom-

inasi kekuatan platform yang membuat kebijakan secara sepihak dan tak ada mekanisme demokrasi, khususnya dalam konteks pembagian pendapatan dan proses kerja secara adil. Akibatnya, keadilan dalam distribusi pendapatan dan proses kerja yang harusnya dibawa serta dalam filosofi ekonomi berbagi, justru menunjukkan realitas yang sebaliknya.

Grafik 01.
Valuasi Gojek Pada Bulan Tertentu di Tahun 2016-2020
(Satuan Miliar dolar Amerika Serikat)¹



Sumber: Diolah dari *Liputan6* (2016); *Wartaekonomi* (2017); *Katadata* (2019); *Bisnis* (2018; 2020); *Kompas* (2021)²

Data valuasi platform Gojek di Grafik 01 menunjukkan bagaimana potensi kekayaan riil mereka naik drastis dalam kurun waktu 2016-2020. Jika dikalkulasi, rata-rata kenaikan valuasi platform Gojek per tahun adalah 4,1 miliar dolar AS selama 5 tahun pada kurun waktu 2016-2020. Dari grafik valuasi tersebut juga tampak bahwa nilai valuasi terendah adalah pada tahun 2016 ke 2017 lalu berangsur naik pada tahun-tahun berikutnya. Ini karena model bisnis mereka dilakukan dengan “bakar-bakar uang” atau melalui diskon atau potongan harga besar-besa-

1 Data diambil pada rentang waktu variatif (bergantung ketersediaan informasi) pada bulan November dan Desember pada tahun 2016-2020

2 Data tahun 2019 asumsi peningkatan nilai transaksi 10% pada 2020

ran dengan tujuan untuk meningkatkan jumlah pengguna, mitra, serta *merchant* platform Gojek sepanjang 2016-2019. Metode ini bertujuan untuk meningkatkan secara drastis valuasi dari platform.

Pada periode bakar-bakar uang, atau juga sering disebut periode bulan madu, pendapatan pengemudi ojek online (ojol) terbilang tinggi. Hasil survei dari Keban et al. (2020) menunjukkan bahwa pada tahun 2018, rata-rata pendapatan kotor dari pengemudi ojol roda dua adalah 381.712 rupiah/hari dan roda empat adalah 581.892 rupiah/hari. Dari tahun 2018 ke Februari 2020, terjadi tren penurunan pendapatan dari pengemudi ojol, hingga terjadi penurunan tajam mencapai 67% pada Februari 2020 ke April 2020, yaitu ketika pandemi COVID-19 mulai menghantam Indonesia. Tingginya pendapatan harian pengemudi ojol sebelum tahun 2019, tidak berasal dari tarif yang besar, tetapi dari adanya insentif yang tinggi. Akan tetapi, seiring mulai diakhirinya periode bakar-bakar uang, besaran insentif mulai dipangkas, dan hal tersebut berpengaruh pada tren penurunan pendapatan dari pengemudi ojol.

Grafik 02.
Rata-rata Pendapatan Kotor per Hari dari Mitra Pengemudi Grab, Gojek, dan Maxim pada Periode Waktu Tertentu



Sumber: Keban et al. (2020)

Membandingkan grafik valuasi platform Gojek dan grafik pendapatan mitra pengemudi platform transportasi online, menunjukkan kontradiksi. Di satu sisi, valuasi dari Gojek terus mengalami peningkatan tajam dari tahun ke tahun, apalagi saat biaya untuk bakar-bakar uang mulai dipangkas, sehingga telah menciptakan keuntungan riil bagi Gojek. Di sisi lain, terjadi tren penurunan pendapatan bagi pengemudi ojol dari tahun ke tahun, tidak hanya disebabkan oleh pandemi COVID-19, tetapi juga karena diakhirinya periode bakar-bakar uang yang menjadikan insentif dipangkas. Kondisi penurunan pendapatan dan berbagai kebijakan yang dilakukan secara sepihak oleh perusahaan platform untuk memangkas insentif dan merekrut mitra pengemudi baru, telah semakin menjauhkan kondisi kerja layak dan adil bagi pengemudi ojek online (Novianto, 2021). Kontradiksi ini, menggambarkan bahwa konsepsi ekonomi berbagi yang saat ini dilekatkan pada platform seperti Gojek dan Grab, tak ubahnya adalah sebuah mistifikasi, karena sama seperti konsep ekonomi neoliberal sebelumnya yang membawa pesan moral untuk menghapus batasan-batasan secara spasial dalam logika akumulasi keuntungan dengan dalih pertumbuhan ekonomi dan penciptaan kesejahteraan bagi banyak orang (Murillo et al., 2017).

Ekonomi Berbagi yang Sejati dalam Kerja Gig

Kerja gig dengan model ekonomi berbagi yang sejati beranjak dari kondisi normatif alamiah yang seharusnya demokratis, struktur yang egaliter, dan pembagian hasil kerja secara adil. Ekonomi gig dan ekonomi berbagi tidak dapat disandingkan dalam konsep yang berlawanan atau berdiri sendiri secara terpisah, ini karena ekonomi gig bukan merupakan konsep terkait model distribusi ekonomi, melainkan sebuah model kerja. Sistem kerja dapat mengadopsi konsep ekonomi berbagi dalam model distribusi ekonomi dan juga dapat menggunakan model dikuasai dan menguasai dalam hubungan pekerja-pengusaha. Jika ditelisik lebih dalam, model ekonomi gig yang menekankan pada pendapatan per potong atau proyek jangka pendek selaras dengan bentuk ekonomi berbagi yang menekankan aspek keadilan dalam konteks pengaturan kerja dan distribusi ekonomi.

Pekerjaan gig tidak baru saja muncul, namun seperti halnya konsep ekonomi berbagi, ekonomi gig kembali menjadi banyak dibicarakan

setelah berkembang pesatnya platform-platform berbasis massa. Sundararajan (2016) menggunakan perspektif ekonomi liberal, menganalisis bahwa pekerjaan gig telah mendorong transformasi besar kapitalisme pada abad ke-21. Transformasi ini mengubah sistem manajerial kapitalisme yang hierarkis pada abad ke-20 menjadi berbasis massa (*crowd-based capitalism*) di abad 21 ini. Salah satu analisisnya adalah terkait optimisme model bisnis ini, ia berpendapat bahwa model bisnis berbasis gig dapat memotong rantai hierarki, memotong ongkos produksi, sekaligus menjangkau lebih banyak preferensi massa melalui pertukaran informasi atau apa yang disebut dengan *big data* yang dihasilkan oleh mekanisme pasar dalam platform.

Transformasi dalam ekonomi berbagi dan ekonomi gig yang dipengaruhi oleh teknologi digital pada kenyataannya justru menciptakan kerentanan bagi pekerja gig. Hal ini terjadi karena model bisnis yang dikembangkan hanya melibatkan distribusi pada aspek biaya produksi dalam kerangka ekonomi berbagi, sementara dalam proses pengaturan kerja dan penentuan besaran bagi hasil dimonopoli oleh perusahaan platform (Graham et al., 2017; Oyer, 2020). Pada aspek lain terkait dengan keadilan dan kelayakan kerja, baik di Belahan Bumi Utara maupun Selatan menunjukkan bahwa terjadi ketimpangan antara pekerja gig dengan pemilik platform (Woodcock & Graham, 2019; J. B. Schor, 2020). Faktor kunci penyebab dari kerentanan para pekerja gig yang menyebabkan tidak adanya keadilan dan kelayakan kerja secara *de facto* dilatarbelakangi karena penyingkiran “status sebagai buruh” (Kalleberg, 2009; Oyer, 2020; Prassl & College, 2018) atau apa yang disebut sebagai informalisasi. Untuk menganalisis dampak informalisasi dalam relasi kerja yang menyebabkan kerentanan pekerja gig, dapat dilihat dari aspek distribusi ekonomi.

Model bisnis dalam ekonomi gig terbentuk setidaknya oleh tiga faktor yang terdiri dari infrastruktur teknologi (platform, konektivitas massa, digitalisasi), sosial (perilaku dan preferensi konsumen), dan ekonomi-politik (fleksibilitas, regulasi negara, kekuatan pekerja, globalisasi dan jaringan *outsourcing*) (Woodcock & Graham, 2019). Tanpa adanya infrastruktur teknologi, ekonomi gig masih dapat berjalan, meski dengan perantara yang lain, namun tanpa faktor sosial serta ekonomi-politik maka pekerjaan tidak akan dapat dilakukan. Dengan begitu, klaim atas kontrol otomatisasi sistem dalam platform ekonomi gig tidak sepenuhnya

nya benar. Meski sistem algoritma menjadi kontrol kerja, akan tetapi sistem tersebut digerakkan oleh manusia dan ada regulasi maupun sistem kerja yang dibentuk oleh manusia pula.

Dalam menjalankan pekerjaan berbasis massa, para pekerja gig terbagi dalam dua jenis pekerjaan. *Pertama*, pekerjaan tertambat secara geografis (*geographically-tethered work*). Dalam menjalankan pekerjaan gig jenis ini, para pekerja perlu berada di tempat yang tepat pada waktu yang tepat untuk menyelesaikan tugas yang ditautkan berdasarkan lokasi geografis mereka. Contoh pekerjaan ini adalah ojek online, taksi online, jasa antarmakanan dan jasa pembersih ruangan. Dalam konteks kerja tersebut, perusahaan platform memposisikan diri mereka sebagai perusahaan teknologi (Woodcock & Graham, 2019). Penggunaan teknologi dalam konteks kerja tertambat secara geografis ini menekankan konteks algoritma untuk menjaga biaya produksi tetap rendah sekaligus mengelola tenaga kerja secara masif. *Kedua*, kerja komputasi awan (*cloudwork*), jenis pekerjaan gig ini melawan konsep David Harvey (1989: 19) yang memaparkan bahwa pekerjaan pada dasarnya berbasis tempat atau lokasi karena berbeda dengan modal lainnya, tenaga kerja harus pulang setiap malam. Melalui piranti digital, model kerja gig berbasis komputasi awan telah memutus hubungan spasial antara pekerja dan objek pekerjaannya, dengan kata lain, pekerjaan ini dapat dilakukan dari jarak jauh. Kerja komputasi awan terbagi dalam dua bentuk spesifik yaitu pekerja lepas online (*online freelance*) dan kerja mikro (*microwork*). Pekerja lepas online adalah para pekerja gig komputasi awan yang melibatkan platform sebagai mediator dan menjadi perantara penawaran dan negosiasi. Pekerjaan ini biasanya dilakukan di luar platform dan melibatkan tugas yang berlangsung cukup lama, misalnya pengembangan perangkat lunak, website, ilustrasi, dan melakukan penerjemahan naskah. Sedangkan kerja mikro dalam pekerjaan gig komputasi awan melibatkan penyelesaian tugas antarmuka platform yang cenderung diselesaikan dalam waktu singkat. Pekerjaan ini misalnya adalah tugas identifikasi gambar, transkripsi, anotasi, pengumpulan dan pemrosesan data, transkripsi audio, dan penerjemahan.

Dalam memahami jenis-jenis pekerjaan gig, maka yang menjadi penting dan menarik adalah bagaimana kemudian pekerjaan gig, baik dalam konteks kerja tertambat secara geografis maupun kerja komputasi awan, mengatur proses kerja dan mendistribusikan hasil kerja.

Di sinilah titik temu kritis antara konsepsi model kerja gig dan model distribusi ekonomi berbagi. Seperti halnya yang telah dijelaskan pada grafik ketimpangan pendapatan dan kekuasaan antara mitra pengemudi ojek online dengan perusahaan platform, sebutan ekonomi berbagi juga tidak tepat disematkan dalam pekerjaan gig komputasi awan. Melihat dari model distribusi ekonomi misalnya pada Amazon Mechanical Turk yaitu salah satu platform kerja mikro yang populer, Lanier (2014: 72) dan Woodcock & Graham (2019) menyoroti, alih-alih sistem kecerdasan buatan atau AI yang bekerja, justru tenaga-tenaga murah yang bekerja menafsirkan informasi secara massal. Para pengguna jasa seolah-olah memetik hasil kerja dari awan yang sangat ajaib, padahal pekerjaan dalam sistem ini dikerjakan oleh para manusia yang dianggap sebagai perangkat lunak, algoritma, dan proses otomatis berbentuk pemrograman aplikasi antarmuka (*application programming interfaces*). Dalam konteks ini, para pekerja dibayar dengan biaya yang rendah karena dianggap mengerjakan potongan-potongan pekerjaan, bukan produk akhir dari pekerjaan yang dianggap telah diselesaikan oleh perangkat lunak atau platform (Hara et al., 2017). Ini memperlihatkan bagaimana model distribusi ekonomi berbagi tidak tercermin dalam pekerjaan gig yang menggunakan piranti perangkat lunak maupun platform, karena penguasaan atas platform oleh satu pihak. Dengan begitu, ekonomi berbagi tidak dapat disematkan pada pekerjaan gig tanpa melihat model pengaturan kerja dan distribusi ekonomi berbagi yang sejati.

Kesimpulan

Sebutan ekonomi berbagi pada platform pekerjaan gig, di mana monopoli pengaturan kerja dilakukan perusahaan platform, tidak tepat jika dilihat secara konseptual dan relevansinya dengan konteks empiris. Pekerjaan gig dapat disebut sebagai pekerjaan yang menjalankan model ekonomi berbagi ketika karakteristik dari ekonomi berbagi yang meliputi distribusi pengaturan kerja dan pendapatan secara adil terpenuhi. Akan tetapi dalam konteks empiris, kerja gig di platform Gojek, Grab, hingga Amazon Mechanical Turk belum memenuhi karakteristik berbagi sejati. Mayoritas hubungan kerja gig menerapkan konsep berbagi secara semu, di mana hanya menerapkan sebagian karakteristik berbagi dan menerapkan karakteristik model distribusi ekonomi lainnya pada seba-

gian yang lain. Ini misalnya pada jenis pekerjaan gig tertambat secara geografis yang menerapkan model distribusi alat produksi, namun tidak dalam distribusi hasil kerja dan pengaturan kerja yang setara. Dalam konteks pekerjaan gig komputasi awan, pekerja gig ditempatkan layaknya pekerja upahan yang memproduksi barang setengah jadi, sehingga distribusi ekonomi tidak terjadi karena produk jadi telah dianggap sebagai pekerjaan dari teknologi kecerdasan buatan.

Daftar Pustaka

- Acquier, A., Daudigeos, T., & Pinkse, J. (2017). "Technological Forecasting & Social Change Promises and Paradoxes of the Sharing Economy: An Organizing Framework". *Technological Forecasting & Social Change*, 125, hal. 1-10.
- Arnould, E. J., & Rose, A. S. (2015). "Mutuality: Critique and Substitute for Belk's "sharing"". *Marketing Theory*, 16 (01).
- Belk, R. (2009). "Sharing". *Journal of Consumer Research Inc.* 36(5), 715-734.
- Belk, R., & Belk, R. (2018). "Sharing Versus Pseudo-Sharing in Web 2.0 Sharing Versus Pseudo-Sharing in Web 2". *The Anthropologist*, 18 (01), hal. 6-23
- Bisnis. (2018). "Presiden Gojek ada 22 Juta Pengguna Aktif 30%-40% di Jakarta". Sumber: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20180522/98/798148/presiden-go-jek-ada-22-juta-pengguna-aktif-30-40-di-jakarta>. Diakses pada 19/20/2021
- CNBC. (2019). "Siapa Penguasa Sejati Pasar Ojol RI Grab atau Gojek". Sumber: <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20191227065254-37-125903/siapa-penguasa-sejati-pasar-ojol-ri-grab-atau-gojek/2>. Diakses pada 19/10/2021
- CNN. (2016). "Kebangkitan Sharing Economy di Indonesia". Sumber: <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20160329115230-185-120213/kebangkitan-sharing-economy-di-indonesia>. Diakses pada 21/10/2021
- Dimaggio, P. J., & Powell, W. W. (2009). "The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism And Collective Rationality In Organizational Fields". *American Sociological Review*, 48(2), hal. 147-160.
- Donini, A., Forlivesi, M., Rota, A., & Tullini, P. (2017). "Towards Collective Protections for Crowdworkers: Italy, Spain and France in the EU Context". *Transfer*, 23 (2), hal. 207-223.
- Dunlop, P. D., & Lee, K. (2003). "Workplace Deviance, Organizational

- Citizenship Behavior, and Business Unit Performance: The Bad Apples Do Spoil the Whole Barrel". *Journal of Organizational Behavior*, 12 (01), hal. 67-80.
- Frenken, K., & Schor, J. (2017). "Putting the Sharing Economy into Perspective". *Environmental Innovation and Societal Transitions*, Volume 23, hal. 3–10.
- Graham, M., Lehdonvirta, V., Wood, A., Barnard, H., Hjorth, I., & Simon, D. P. (2017). "The Risks and Rewards of Online Gig Work At the Global Margins". *Oxford Internet Institute*, 1–13.
- Hara, K., Adams, A., Milland, K., Savage, S., Callison-Burch, C., & Bigham, J. P. (2017). "A Data-driven Analysis of Workers' Earnings on Amazon Mechanical Turk". *ArXiv*, 1–14.
- Kalleberg, A. L. (2009). "Precarious Work, Insecure Workers: Employment Relations in Transition". *American Sociological Review*, 74 (01).
- Katadata. (2018). "Piotr Jakubowski Tinggalkan Kursi Direktur Marketing Go-Jek". Sumber: <https://katadata.co.id/pingitaria/digital/5e9a55d623e35/piotr-jakubowski-tinggalkan-kursi-direktur-marketing-go-jek>. Diakses pada 21/10/2021
- Keban, Y. T., Hernawan, A., Sulityo, D., Wulansari, A. D., dan Novianto, A. (2020). *Di Bawah Kendali Aplikasi: Dampak Ekonomi Gig terhadap Kelayakan Kondisi Kerja Pekerja Gig di Indonesia*. Belum terpublikasi.
- Kompas. (2017). "Berapa Jumlah Pengguna dan Pengemudi Gojek". Sumber: <https://tekno.kompas.com/read/2017/12/18/07092867/berapa-jumlah-pengguna-dan-pengemudi-go-jek?page=all>. Diakses pada 19/10/2021. Diakses pada 20/10/2021
- Kompas. (2020). "Gojek: Nilai Transaksi di aplikasi Capai Rp 170 Triliun". Sumber: <https://money.kompas.com/read/2020/11/12/164518326/gojek-nilai-transaksi-di-aplikasi-capai-rp-170-triliun>. Diakses Pada 21/10/2021
- Kompas. (2021). "Perusahaan Baru Gojek Valuasi Rp. 257 Triliun Kontribusi Rp 314 Triliun". Sumber: <https://tekno.kompas.com/read/2021/05/17/16120047/perusahaan-baru-gojek-tokopedia-valuasi-rp-257-triliun-kontribusi-rp-314>. Diakses Pada 21/10/2021
- Lanier, J. (2014). *Who Owns the Future*. Simon and Schuster.
- Liputan6. (2016). "Terungkap Alasan Gojek akuisisi startup India". Sumber <https://www.liputan6.com/tekno/read/2654663/terungkap-alasan-go-jek-akuisisi-startup-india>. Diakses pada 21/10/2021
- Liputan6. 2020. "Naik 10 Persen Gojek Catatkan Transaksi Ro 170 Triliun

- Hingga Oktober 2020". Sumber: <https://www.liputan6.com/tekno/read/4407462/naik-10-persen-gojek-catatkan-nilai-transaksi-rp-170-triliun-hingga-oktober-2020>. Diakses pada 21/10/2021
- Murillo, D., Buckland, H., & Val, E. (2017). "Technological Forecasting & Social Change When the Sharing Economy Becomes Neoliberalism on Steroids: Unravelling the Controversies". *Technological Forecasting & Social Change*, 125 (May), hal. 66–76.
- Novianto, Arif. (2021). "GoTo Menjauhkan Pekerja Gig dari Kerja Layak dan Adil: Survei Kondisi Kerja Kurir Gokilat". *Bulletin Insight*, edisi 2 (1) Juli 2021.
- Novianto, A., Wulansari, A. D., & Hernawan, A. (2021). "Riset : Empat Alasan Kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim Merugikan Para Ojol". *The Conversation*, sumber: <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>
- Overgoor, J., Wulczyn, E., & Potts, C. (2011). "Trust Propagation with Mixed-Effects Models". *Proceedings of the International AAAI Conference on Web and Social Media*, 6(1), 535-538.
- Owyang, B. J. (2013). *The Collaborative Economy* :
- Oyer, P. (2020). "The Gig Economy". *IZA World of Labor*, 471, 1–11.
- Prassl, J., & College, M. (2018). *Human as a Service: The Problem and Perils of Work in The Gig Economy*. Oxford University Press.
- Schor, J. (2014). "Debating the Sharing Economy". *Great Transition Initiative* (October 2014). sumber: <http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>.
- Schor, J. B. (2020). *After The Gig: How The Sharing Economy Got Hijacked and How to Win It Back*. University of California Press.
- Stack, K. M. (2014). "The "Sharing" Economy". Sumber: http://pressfolios-production.s3.amazonaws.com/uploads/story/story_pdf/329695/3296951556381178.pdf
- Steiner, J. F., & Steiner, G. A. (1991). *Business, Government, and Society: A Managerial Perspective: Text and Cases*. McGraw-Hill Maidenhead.
- Sundararajan, A. (2016). *The Sharing Economy The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*. MIT Press.
- Tempo. (2016). "Ojek Online Bantu Turunkan Pengangguran". Sumber: <https://bisnis.tempo.co/read/819087/ojek-online-bantu-turunkan-pengangguran>. Diakses Pada 18/20/2021
- Tirto. (2016). Go-Jek, Traveloka, Tokopedia, Mana Lebih Dulu Jadi Unicorn??"

Sumber: <https://tirto.id/go-jek-traveloka-tokopedia-mana-lebih-dulu-jadi-unicorn-bvaP>. Diakses Pada 18/ 20/2021

Tirto. (2017). “Melihat Perjalanan 4 Start up Unicorn asal Indonesia”. Sumber: <https://tirto.id/melihat-perjalanan-4-startup-unicorn-asal-indonesia-cAdQ>. Diakses pada 18/20/2021

Wartaekonomi. (2018). “Ini Daftar Startup Unicorn Indonesia Serta Nilai Valuasinya”. Sumber: <https://www.wartaekonomi.co.id/read204614/ini-dia-daftar-startup-unicorn-indonesia-serta-nilai-valuasinya>. Diakses pada 21/10/2021

Widlok, T. (2016). “Sharing by Default?: Outline of an Anthropology of Virtue” 4(1), 53–70.

Woodcock, J., & Graham, M. (2019). *The Gig Economy: A Critical Introduction*. Polity Press.

Zervas, G., Proserpio, D., & Byers, J. W. (2017). “The Rise of the Sharing Economy : Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry”. *Journal of Marketing Research*, 54 (5), hal. 687–705.

Dijamin Regulasi, Dikontrol Aplikasi: Keterbatasan Kebijakan Transportasi dalam Melindungi Kerja Pengemudi Gig

Aulia D. Nastiti

Pendahuluan

Sejak awal kehadirannya, pertumbuhan dan ekspansi Gojek dan Grab—dua perusahaan aplikasi yang menjadi ikon ekonomi gig di Indonesia—diwarnai oleh kontroversi. Di satu sisi, Gojek dan Grab sebagai penyedia layanan jasa berbasis aplikasi digital disambut konsumen dengan antusias. Layanan transportasi berbasis aplikasi daring, atau secara khusus

sering disebut sebagai taksi online dan ojek online, sangat diminati dan menjadi primadona baru dalam transportasi di wilayah urban.¹ Dua perusahaan rintisan yang kini menjadi rakasa dengan status sebagai *decacorn* tersebut dinilai berkontribusi dalam menyerap tenaga kerja informal di Indonesia. Kurang dari lima

Pengutipan:

Nastiti, A. D. (2021). "Dijamin Regulasi, Dikontrol Aplikasi: Keterbatasan Kebijakan Transportasi dalam Melindungi Kerja Pengemudi Gig". Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 21-46). IGPA Press.

1 Hasil survei yang dilakukan Komunitas Konsumen Indonesia (KKI) pada 625 responden menunjukkan bahwa lebih dari 90% konsumen lebih memilih menggunakan ojek dan taksi online disbanding angkutan umum konvensional dengan alasan kejelasan tarif, lebih terjangkau, lebih aman, dan lebih nyaman. ("Hasil Survei: Masyarakat Pilih Ojol dan Taksol Ketimbang Transportasi Umum", *Bisnis.com*, 30 Juli 2019).

tahun sejak beroperasi dengan aplikasi, Gojek dan Grab telah merekrut lebih dari dua juta pengemudi untuk menjadi “mitra”² (Gojek.com, 2019; Statista, 2021).

Di sisi lain, kehadiran transportasi berbasis aplikasi seringkali menuai konflik, protes, dan perdebatan—baik dari pelaku usaha, pembuat kebijakan, dan para pengemudinya sendiri—dalam berbagai aspek, terutama dari sisi kompetisi bisnis dan relasi antara perusahaan aplikasi dan pengemudi (Istianto & Maulamin, 2017). Tidak hanya di Indonesia, kehadiran transportasi berbasis aplikasi di belahan dunia lain juga memicu konflik, kita dapat merujuk pada kasus Uber, baik konflik horizontal antara pelaku bisnis transportasi konvensional dan transportasi digital, maupun konflik vertikal antara pemerintah dengan pengemudi terkait penyusunan regulasi (Beer et al., 2017; Puche, 2019; Thelen, 2018).

Di Indonesia, konflik yang berimbas pada pengemudi gig sangat terkait dengan kekosongan regulasi. Persoalan regulasi tersebut terbagi dalam dua aspek. Pertama, belum ada kerangka regulasi yang secara spesifik mengatur bisnis layanan perantara digital (*digital middleman*) yang menjadi model bisnis utama Gojek dan Grab. Kedua, absennya aturan mengenai relasi kerja berbasis kemitraan semu yang melandasi model bisnis *digital middleman*. Kerja dalam “ilusi kemitraan” inilah yang dialami jutaan pengemudi gig (Nastiti, 2017), yang justru merugikan mereka (Novianto et al., 2021).

Akibat masih adanya kekosongan regulasi yang cenderung merugikan pengemudi gig, membuat mereka sejak tahun 2016 melakukan upaya kolektif dan membangun solidaritas untuk menciptakan kondisi kerja yang lebih kondusif dan meminimalisir kerugian (Ford & Honan, 2019; Panimbang, 2021; Qadri, 2020). Aksi kolektif pengemudi gig salah satunya berorientasi pada tuntutan agar lahir kebijakan untuk melindungi dan memberikan landasan hukum bagi kerja mereka. Upaya yang

2 Dengan status “mitra,” jutaan pengemudi memperoleh kompensasi dari setiap pekerjaan yang dialokasikan perusahaan melalui aplikasi, setelah dipotong komisi bagi perusahaan. Penyebutan mitra ini membuat mereka tidak dianggap sebagai “buruh” atau “pekerja” dan menghilangkan mereka sebagai subjek hukum yang dilindungi UU Ketenagakerjaan. Meski demikian, dalam tulisan ini, saya akan merujuk pengemudi Grab dan Gojek sebagai “pekerja gig” atau “pengemudi gig” karena dalam melakukan pekerjaan, mereka harus memenuhi ketentuan dan perintah perusahaan dan dibayar berdasarkan jumlah order yang mereka selesaikan, atau biasa disebut sebagai *piecework* (Novianto, Wulansari, & Hernawan, 2021).

mereka lakukan tidak sia-sia. Aksi mobilisasi massa yang pengemudi gig jalankan telah menggawangi keluarnya kerangka regulasi dari pemerintah—meskipun baru menyentuh aspek pertama, yaitu aturan mengenai bisnis layanan mereka. Berbagai aturan dari Kementerian Perhubungan, baik untuk taksi maupun ojek online, kini berlaku sebagai payung hukum yang menaungi penyelenggaraan transportasi berbasis aplikasi (*ride-hailing*).

Studi terdahulu tentang respon pemerintah terhadap kemunculan transportasi berbasis aplikasi telah mengupas dinamika penyusunan regulasi, baik di Indonesia (Fajar et al., 2019; Rofiqi, 2020; Samudro, 2018; Widiyatmoko, 2018) maupun di negara lain (Mutiarin et al., 2019; Thelen, 2018; Tzur, 2019). Namun, mereka tidak menyoroti dampak regulasi terhadap perlindungan kerja bagi pengemudi gig. Hal tersebut penting untuk dijawab mengingat bahwa regulasi muncul karena proses politik yang juga dilakukan pengemudi.

Tulisan ini berkontribusi untuk mengisi kekosongan di atas. Dari hasil wawancara dan observasi narasi pengemudi gig, saya berargumen bahwa hadirnya regulasi transportasi, khususnya Peraturan Menteri Perhubungan No. 118/2018 dan No. 12/2019, menjadi “kemenangan yang tidak ideal” bagi pengemudi gig. Di satu sisi, Peraturan Menteri Perhubungan merupakan “kemenangan” karena menyediakan legitimasi dan memoderasi kompetisi bisnis horizontal, baik antarperusahaan maupun antarpengemudi. Di sisi lain, Permenhub dianggap “tidak ideal” sebagai kerangka regulasi karena tidak menysasar pada konflik vertikal terkait dengan relasi kerja antara pengemudi dan perusahaan aplikasi yang beroperasi dalam kemitraan semu. Hal ini terjadi karena aturan mengenai transportasi daring disusun dengan orientasi sektoral dalam hal penyelenggaraan bisnis transportasi. Regulasi ini tidak didesain untuk menysasar pada isu yang lebih krusial, yaitu relasi eksploitatif antara perusahaan aplikasi dan pekerja gig dalam ranah produksi dan hubungan kerja. Akibatnya, meskipun kerja pengemudi kini dijamin legalitasnya dalam regulasi, akan tetapi standar kerja layak belum dipenuhi. Itu terjadi karena proses kerja pengemudi gig yang diklasifikasikan sebagai “mitra” berlangsung tidak setara dan sangat dikontrol oleh perusahaan aplikasi.

Perkembangan Regulasi: Konflik dan Proses Politik

Ekspansi perusahaan aplikasi memberikan tantangan tidak hanya kepada pelaku bisnis untuk berkompetisi dan kepada pengemudi dalam menjalankan kerjanya, tetapi juga kepada pembuat kebijakan untuk merespon hadirnya entitas bisnis baru ini. Pertumbuhan bisnis *digital middleman*—bisnis jasa perantara lewat teknologi digital untuk menghubungkan konsumen dan pekerja penyedia jasa (i.e., pekerja gig)—seolah membuat pemerintah di berbagai belahan dunia gagap dalam membuat kebijakan baru untuk merespon model bisnis ini. Terlebih ketika melihat bagaimana perusahaan *digital middleman* seperti Uber, Gojek, Grab, tumbuh pesat dan cepat ketika belum ada regulasi yang menaungi bisnis mereka.

Pertumbuhan bisnis di tengah kekosongan kebijakan ini bukan sebuah kebetulan. Temuan Collier et al. (2018) menunjukkan bahwa Uber di Amerika Serikat, justru berhasil tumbuh dengan cepat salah satunya karena ia sukses melakukan manuver politik “regulasi disruptif” dalam dua langkah. Pertama, Uber mengabaikan kerangka regulasi yang telah ada—dalam bisnis taksi—dengan klaim bahwa model bisnisnya berbeda. Kedua, dengan memobilisasi penggunaanya (konsumen dan pengemudi) yang telah bergantung pada layanan transportasi *on-demand* untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, Uber mendorong kondisi yang memaksa pemerintah untuk menciptakan kerangka regulasi yang akomodatif bagi bisnisnya. Pola “regulasi disruptif” ini terjadi ketika Uber tidak menyesuaikan bisnisnya dalam rambu-rambu regulasi yang telah ada, tetapi memaksa pemerintah untuk menciptakan dualisme regulasi yang menysar pada bisnis taksi konvensional dan bisnis transportasi berbasis aplikasi digital.

Kita melihat hal serupa terjadi dengan Grab dan Gojek di Indonesia, di mana kedua perusahaan ini cenderung mengabaikan kerangka regulasi yang ada. Lewat mobilisasi publik yang masif dan ekspansi yang begitu cepat, disrupsi bisnis mereka memaksa pemerintah untuk merespon di ranah regulasi. Yang patut digarisbawahi, disrupsi yang dilakukan oleh perusahaan aplikasi ditandai dengan konflik kepentingan yang mengiringi proses politik di balik perumusan pendekatan kebijakan dalam merespon hadirnya entitas bisnis baru ini. Konflik kepentingan ini mendasari mobilisasi politik yang menentukan *output* kebijakan.

Studi Kathleen Thelen (2018) tentang politik regulasi Uber menunjukkan bahwa bingkai isu dalam konflik akan membentuk koalisi untuk memobilisasi isu tersebut sebagai fokus regulasi. Thelen (2018: 941-944) menemukan bahwa di AS, Uber membingkai isu “regulasi membatasi inovasi” dan “pilihan konsumen adalah yang utama.” Mobilisasi utama dilakukan Uber yang berkoalisi dengan konsumen dan mendorong mayoritas pemerintah negara bagian melakukan deregulasi pasar transportasi lokal untuk *mengakomodasi* Uber. Sebaliknya, pemerintah Jerman cenderung *membatasi* Uber dan mempertahankan aturan yang ada karena mobilisasi utama dilakukan oleh asosiasi industri taksi konvensional. Di Swedia, isu konflik adalah bagaimana Uber menghindari pajak dengan model bisnis “kewirausahaan palsu” (*fake self-employment*) sehingga mendorong operator taksi konvensional yang menuntut “kompetisi yang adil” (*fair competition*) dengan berkoalisi dengan konsumen sebagai pembayar pajak (*taxpayers*) dan juga dengan pengemudi Uber yang diuntungkan jika Uber tetap beroperasi dan membayar pajak. Hasilnya, pemerintah melakukan *adaptasi dua arah*, di mana beberapa regulasi diubah agar Uber bisa beroperasi sembari mewajibkan Uber memenuhi aturan pajak dan perizinan.

Di Indonesia, kita juga dapat mengamati bagaimana respon regulasi juga sangat bervariasi. Menariknya, regulasi di Indonesia beragam bukan dalam konteks regional, tetapi temporal. Artinya, respon regulasi di Indonesia menunjukkan pergeseran seiring waktu. Perubahan temporal ini telah dianalisis dalam studi terdahulu. Istianto dan Maulamin (2017) menyebut perubahan ini sebagai “inkonsistensi pemerintah” sedangkan Mutiarin et al. (2019) menyebutnya sebagai percobaan atau “*trial and error*” pemerintah.

Namun, analisis perkembangan kebijakan transportasi berbasis aplikasi yang sejauh ini paling komprehensif dilakukan oleh Rofiqi (2020) yang mengidentifikasi tiga fase perubahan regulasi pemerintah dalam merespon transportasi online. Fase pertama terjadi sepanjang tahun 2015 ketika pemerintah, melalui sikap Kementerian Perhubungan, melarang pengemudi taksi dan ojek online beroperasi sebagai angkutan. Fase kedua, pada tahun 2016-2017, adalah “akomodasi setengah hati” ketika pemerintah, lagi-lagi melalui aturan Kemenhub, mulai mengizinkan mereka beroperasi tetapi memberikan perizinan yang rumit dan tidak sesuai dengan model bisnis perusahaan aplikasi. Fase ketiga, mulai akh-

ir tahun 2018 hingga 2019 yang menandai adanya akomodasi secara penuh pemerintah terhadap transportasi online. Ketiga fase perubahan ini terlihat dalam perubahan regulasi yang dikeluarkan Kementerian Perhubungan yang disarikan dalam tabel berikut.

Tabel 1.
Fase Perkembangan Regulasi Transportasi Online di Indonesia

Fase	Regulasi	Isu Kunci	Tindak Lanjut
1. Pelanggaran	<p>Permenhub No. 28/2015 (10 Februari 2015)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mengatur “angkutan orang luar trayek” • Tidak spesifik menyebutkan atau menasar bisnis transportasi online • Menjadi dasar untuk melarang bisnis taksi online karena tidak memenuhi syarat seperti: memiliki izin badan hukum transportasi, uji KIR, stiker. 	<p>Dishub merazia taksi online pada pertengahan 2015 dengan aturan ini sebagai legitimasi.</p>
	<p>Surat Perintah Menhub No. UM3012/1/21/Phb/2015 (18 Desember 2015)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Secara spesifik melarang taksi online beroperasi • Meminta Kapolri menindak pengemudi gig karena dinilai melanggar UU 22/2009 tentang LLAJ • Hanya berlaku 12 jam setelah presiden mengeluarkan perintah pencabutan 	<ul style="list-style-type: none"> • Penolakan masif dari publik, pengemudi gig, dan perusahaan aplikasi mendesak presiden • Momentum untuk melonggarkan aturan.

2. Akomodasi Setengah Hati	<p>Permenhub No. 32/2016 (1 April 2016)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mengakui bisnis transportasi online • Tetapi mewajibkan pengemudi gig untuk memenuhi syarat kendaraan seperti perusahaan transportasi konvensional seperti: STNK perusahaan, uji KIR, kendaraan minimal 1,300 cc, memiliki “pool,” plat kuning, tidak boleh menentukan tarif layanan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diprotes oleh pengemudi taksi online. • Perusahaan aplikasi cenderung mengabaikan aturan dengan dalih yang wajib memenuhi adalah pengemudi sendiri.
	<p>Permenhub 26/2017 (1 April 2017)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Revisi PM 32/2016 setelah diprotes oleh pengemudi taksi online • Tetap mewajibkan pengemudi gig untuk memenuhi syarat kendaraan seperti perusahaan transportasi konvensional, seperti uji KIR dan memiliki pool. • Perubahan minimum seperti: STNK badan hukum boleh berbentuk koperasi, kendaraan minimal 1,000 cc, dan plat kuning diganti dengan stiker izin. • Adanya tarif batas atas dan bawah disamakan dengan taksi konvensional 	<ul style="list-style-type: none"> • Diprotes oleh pengemudi taksi online • Digugat ke MA oleh Asosiasi Driver Online (ADO) • MA mengabulkan gugatan dan mencabut 14 poin dalam PM ini. • Perusahaan aplikasi tidak memperlihatkan reaksi publik.
	<p>Permenhub No. 108/2017 (1 November 2017)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Revisi PM 26/2017 setelah dicabut MA • Lebih akomodatif dengan membedakan transportasi online sebagai “angkutan sewa khusus” berbasis aplikasi. • Namun, tetap mewajibkan pengemudi gig untuk dinaungi badan hukum (koperasi) dan memiliki SIM A khusus (SIM sopir taksi) sehingga tidak boleh beroperasi secara perorangan. • Menerapkan tarif batas atas dan bawah khusus bagi transportasi online 	<ul style="list-style-type: none"> • Kembali digugat oleh organisasi driver taksi online (Aliando dan FDOI) ke MA • MA kembali mencabut 11 poin di PM 108/2017 yang dinilai mengulang kesalahan PM 26/2017 • Perusahaan aplikasi mulai terlibat.

3. Akomodasi Penuh	<p>Permenhub No. 118/2018 (19 Desember 2018)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Revisi PM 108 setelah dicabut MA • Pengemudi gig & perusahaan aplikasi lebih terlibat – terutama dalam perundingan tarif batas atas dan bawah • Memisahkan aturan transportasi online dengan konvensional – uji KIR, stiker izin, dan SIM A umum dihapus karena dianggap tidak relevan. STNK juga boleh atas nama perorangan • Adanya aturan <i>suspend</i> dan putus mitra yang dilakukan perusahaan aplikasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Sejauh ini paling mengakomodasi pengemudi taksi online. • Belum ada protes dan tuntutan untuk mengubah aturan • Menjadi preseden bagi pengemudi ojek online untuk meminta adanya regulasi yang setara.
	<p>Permenhub No. 12/2019 (1 Maret 2019)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mengizinkan ojek online beroperasi dengan spesifikasi untuk menjamin keselamatan & keamanan. • Mewajibkan perusahaan aplikasi untuk memperjelas sistem <i>suspend</i>, putus mitra dan sistem banding • Menyatakan bahwa hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi sebagai “hubungan kemitraan” dan diatur dalam undang-undang 	<ul style="list-style-type: none"> • Kontroversi karena sepeda motor tidak termasuk angkutan orang dlm UU 22/2009 • Disambut pengemudi ojek online meskipun dinilai belum ideal • Dasar legalitas ojek online beroperasi dan diakomodasi
	<p>KepMenhub 348/2019 (25 Maret 2019)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aturan turunan tentang formulasi tarif • Menetapkan adanya biaya jasa minimum 0-4 km • Menetapkan tarif batas atas dan bawah per KM berdasarkan tiga zonasi 	<p>Pengemudi meminta kenaikan tarif yang dikabulkan Kemenhub pada Januari 2020.</p>

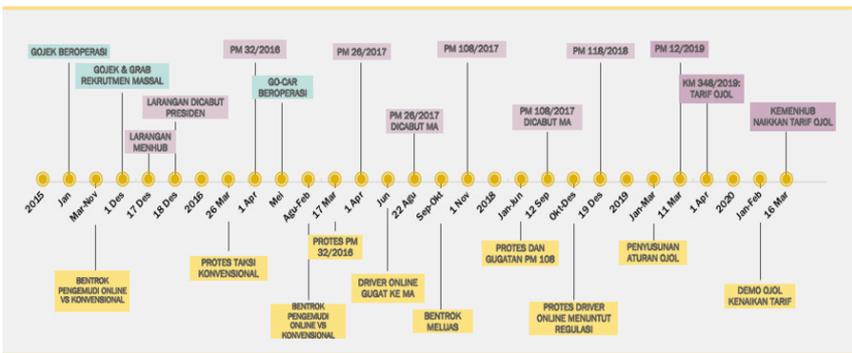
Sumber: diolah penulis dari Rofiqi (2020), produk hukum Kemenhub, dan artikel media massa.

Lewat identifikasi fase perubahan regulasi, Rofiqi (2020) menawarkan lensa untuk melihat kebijakan transportasi online sebagai hasil dari proses politik yang terjadi secara gradual. Rofiqi juga mengajukan argumen untuk menjelaskan perubahan orientasi regulasi dari

pelarangan ke akomodasi penuh. Menurutnya, akomodasi ini didasari adanya pertalian kepentingan politik pemerintah, terutama pejabat di sekitar Presiden Joko Widodo, dengan kepentingan bisnis perusahaan aplikasi. Meskipun penjelasan ini masuk akal, tesis Rofiqi memiliki dua kelemahan. Pertama, ia *tidak menjelaskan perubahan* arah kebijakan seiring waktu. Rofiqi berupaya menunjukkan peristiwa yang mengindikasikan simbiosis mutualisme antara pemerintah dengan Gojek dan Grab. Namun, data empiris yang ia sajikan tidak memadai untuk menjawab mengapa akomodasi dilakukan secara gradual. Kedua, dengan menempatkan fokus hanya pada koalisi kepentingan di level elit, Rofiqi *mengabaikan konflik di level akar rumput*, juga agensi dan mobilisasi pengemudi, dalam mempengaruhi arah perubahan.

Jika kita menelusuri rentetan peristiwa yang melatarbelakangi hadirnya regulasi, kita dapat melihat bahwa ada konflik horizontal yang terjadi di antara pengemudi taksi konvensional dan online, serta mobilisasi yang mereka lakukan menjadi pemicu penting untuk mendorong regulasi. Konflik ini juga yang menjadi pemicu pembentukan koalisi kepentingan yang berubah seiring waktu. Alur penyusunan regulasi yang dipicu oleh proses konflik diilustrasikan dalam Gambar 1.

Gambar 1.
Timeline Peristiwa Konflik, Mobilisasi Politik, dan Perubahan Kebijakan



Sumber: disarikan penulis dari artikel media massa dan data wawancara.

Konflik bermula dari meluasnya bentrok antara pengemudi angkutan konvensional (pengemudi angkot, ojek pangkalan) dengan ojek dan taksi online yang seringkali berujung ricuh. Hal ini terjadi antara Maret–November 2015 ketika Gojek dan Grab mengekspansi pasar melalui promo besar-besaran. Konflik yang cukup merebak ini memicu sikap yang tidak koheren antarlembaga pemerintah. Terlihat dari Menteri Perhubungan kala itu, Ignasius Jonan, yang mengeluarkan Surat Perintah No. UM3012/1/21/Phb/2015 untuk melarang pengemudi Gojek dan Grab beroperasi. Aturan ini kemudian dibatalkan di hari yang sama oleh Presiden Joko Widodo setelah muncul penolakan secara luas dari pengemudi ojek online dan konsumen yang disuarakan via media sosial. Sikap presiden ini menjadi momentum titik balik untuk memberikan kelonggaran pada transportasi online.

Kelonggaran ini mendapatkan perlawanan cukup kuat dari pengemudi taksi konvensional—yang juga didukung perusahaan BlueBird, Express, dan asosiasi industri angkutan seperti Organda. Puncaknya, pada 26 Maret 2016 terjadi demonstrasi besar yang menyoroti “ilegalitas” transportasi online dan kompetisi bisnis yang “tidak adil” antara taksi online dan angkutan konvensional. Aksi protes ini juga berakhir ricuh dengan pengemudi ojek online. Demonstrasi ini menjadi momentum yang memaksa pemerintah untuk menyusun respon kebijakan dalam waktu singkat dalam PM No. 32/2016 yang dikeluarkan 1 April 2016. Aturan ini ditujukan untuk “mengakui” adanya taksi berbasis aplikasi, tetapi memaksa mereka untuk memenuhi persyaratan yang sama dengan taksi konvensional. Penyusunan aturan ini didominasi oleh aktor dari asosiasi industri konvensional, serta tidak melibatkan pengemudi taksi online.³

Seiring dengan bertambahnya jumlah pengemudi taksi online yang mencapai puluhan ribu pada pertengahan 2016, mereka mulai melakukan mobilisasi untuk menolak PM 32/2016 yang tidak sesuai dengan model bisnis dan justru memberatkan kerja pengemudi gig. Di saat yang sama, aturan ini tidak mampu mengatasi dan mereduksi konflik horizontal antara pengemudi online dan konvensional yang terus terjadi. Konflik dan mobilisasi politik dari pengemudi akhirnya memaksa pemerintah untuk merevisi aturan. Meski demikian, pengemudi taksi

3 Wawancara dengan Informan D, anggota Asosiasi Driver Online (ADO).

online tetap merasa dirugikan dengan aturan yang ada sehingga mereka melakukan perlawanan melalui dua jalan: 1) jalur demonstrasi di ruang publik; 2) jalur hukum melalui gugatan MA.

Gugatan ke MA dilakukan hingga dua kali untuk mencabut PM 26/2017 dan PM 108/2017 secara berturut-turut meskipun aktor penggerakannya berbeda. Gugatan pertama diorganisasi oleh Asosiasi Driver Online (ADO). Setelah direvisi menjadi PM 108/2017, ADO menerima aturan tersebut karena menilai yang terpenting adalah adanya kepastian hukum. Namun, organisasi lain yaitu Aliansi Driver Online Indonesia (Aliando) dan Forum Driver Online Indonesia (FDOI) menggunakan cara ADO untuk menggugat PM 108/2017 karena isinya dianggap memberatkan dan “tidak akan menyelesaikan persaingan selama taksi online masih disamakan [dengan taksi konvensional]... karena dari model bisnis sudah berbeda.”⁴

Di paruh kedua 2017, giliran pengemudi taksi online yang sering melakukan demonstrasi yang ditujukan pada dua sasaran, yaitu kepada pemerintah untuk menuntut adanya regulasi khusus, dan kepada perusahaan aplikasi untuk memprotes skema kerja yang diatur sepihak. Pemerintah akhirnya mengundang baik pengemudi maupun perusahaan aplikasi untuk terlibat dalam penyusunan PM No. 118/2018 yang lebih akomodatif dan sesuai dengan kebutuhan bisnis transportasi online. Aturan ini menjadi “preseden penting” bagi upaya kolektif pengemudi ojek online yang “sebenarnya sudah lebih lama memperjuangkan adanya payung hukum, yaitu sejak tahun 2017 awal.”⁵ Berbagai organisasi, terutama Gabungan Aksi Roda Dua (Garda) dan Asosiasi Seluruh Ojek Online Indonesia (ASOOI), menggunakan aturan PM 118/2018 tentang taksi online ini sebagai momentum mobilisasi yang lebih masif bagi pengemudi ojek online untuk menuntut ojek online juga dinaungi regulasi. Terlebih lagi, periode pertengahan 2018 juga merupakan masa puncak dari perang tarif antara Gojek dan Grab untuk terus menurunkan tarifnya yang berakibat turunnya pendapatan pengemudi ojek online. Selain itu, Grab dan Gojek terus mengubah aturan mengenai *suspend* dan putus mitra untuk memberikan sanksi pada pengemudi ojek online.

4 Wawancara dengan Informan F, anggota Aliando.

5 Wawancara dengan Informan H, anggota Tim 10 (perwakilan pengemudi yang dalam penyusunan PM 12/2019)

Puncaknya, mobilisasi ini berhasil mengirim perwakilan pengemudi untuk menemui Presiden Jokowi dan juga audiensi dengan Komisi V DPR RI pada rentang pertengahan hingga akhir 2018. Dalam upaya advokasi mereka, pengemudi gig meringkai masalah dalam dua aspek. Pertama, ojek online perlu diberikan “payung hukum agar terjamin legalitasnya” karena “kita tidak bisa lagi menolak kehadiran ojek online yang memang dibutuhkan masyarakat.” Kedua, “pemerintah harus melindungi pengemudi agar tidak menjadi korban aturan sepihak perusahaan aplikasi.”⁶ Artinya, di sini pengemudi ojek online meringkai adanya aliansi kepentingan dengan konsumen, sekaligus konflik kepentingan dengan perusahaan aplikasi.

Di sisi lain, Gojek dan Grab juga menunjukkan perubahan kepentingan seiring dengan perkembangan konflik. Awalnya, kedua perusahaan ini terlihat mengabaikan regulasi karena menilai bahwa “kekosongan regulasi terkadang lebih menguntungkan.” Namun, perang tarif yang sengit antara Gojek dan Grab, serta frekuensi protes dan bentrok, membuat manajemen perusahaan merasa bahwa regulasi bisa membantu “memastikan jalannya operasional bisnis.”⁷

Rangkaian peristiwa di atas menunjukkan bahwa perkembangan regulasi transportasi online di Indonesia lebih tepat dilihat sebagai hasil dari proses konflik. Konflik di akar rumput serta mobilisasi dan koalisi yang melibatkan pekerja yang terdampak konflik justru menjadi faktor penting. Kasus di Indonesia memperkuat tesis Thelen (2018) bahwa variasi respon regulasi sangat dibentuk oleh konflik dan koalisi—mulai dari isu yang menjadi poin kontestasi, serta mobilisasi aktor yang berkepentingan untuk membentuk koalisi. Bingkai isu dalam konflik akan membentuk koalisi untuk memobilisasi isu tersebut sebagai fokus regulasi. Ragam isu konflik dan koalisi politik inilah yang menyebabkan respon regulasi beragam, meskipun model bisnisnya seragam.

6 Wawancara dengan Informan K, anggota Tim 10 (perwakilan pengemudi yang dalam penyusunan PM 12/2019)

7 Wawancara dengan informan T, mantan direktur operasional yang pernah bekerja di Grab maupun Gojek.

Dampak Regulasi Transportasi

Jika regulasi bermula dari hasil mobilisasi pengemudi untuk memperjuangkan perlindungan kerja mereka, lalu bagaimana dampaknya? Apakah Permenhub dapat mengatasi konflik dan isu muncul? Dari data wawancara dan narasi pengemudi gig dalam grup Facebook, Whatsapp, dan Telegram, tulisan ini menekankan bahwa aturan Kemenhub adalah “kemenangan yang tidak ideal”. Sebagai ilustrasi, dampak regulasi transportasi bagi pengemudi gig ini memiliki dua dimensi.⁸

“Kemenangan”: Legalitas Pekerjaan dan Moderasi Perang Tarif

Dimensi pertama berupa kemenangan. Ada dua poin membuat regulasi transportasi online menjadi sebuah kemenangan bagi pengemudi gig. Poin pertama terkait dengan bagaimana Permenhub menyediakan legitimasi hukum. Legitimasi ini penting karena memberikan keamanan dan kepastian bagi pengemudi gig ketika bekerja. Wacana publik untuk mendorong intervensi pemerintah makin marak sejak meluasnya bentrokan antarpengemudi. Isu utama dalam menyusun regulasi terkait tentang definisi: apakah transportasi online bisa disamakan dengan angkutan konvensional sehingga harus menyesuaikan dengan aturan yang ada, atau membedakan mereka dengan aturan khusus. Dari Permenhub No. 32/2016 hingga Permenhub No. 118/2018, inti perubahan adalah pergeseran definisi ini. Sejak Permenhub 108/2017, nafas regulasi transportasi adalah mengatur co-eksistensi karena “taksi online tidak bisa disamakan dengan taksi reguler sehingga dicari nomenklatur lain yaitu angkutan sewa khusus.”⁹

Faktor legalitas sebagai jaminan keamanan membuat Asosiasi Driver Online menerima Permenhub 108/2017 meskipun aturan ini diprotes organisasi lainnya karena masih mewajibkan STNK kendaraan di bawah badan hukum. Jika tidak ada aturan, “gesekan akan sangat kuat dengan

8 Frasa “kemenangan yang tidak ideal” di sini saya adopsi dari narasi informan pengemudi gig, terutama mereka yang terlibat dalam mobilisasi dan advokasi regulasi. Mayoritas informan saya merasa bahwa keluarnya PM 118/2018 dan PM 12/2019 adalah sebuah “kemenangan” dari hasil perjuangan sejak 2016-2017. Tetapi para informan ini juga menyadari bahwa regulasi ini juga bentuk kompromi karena Peraturan Menteri baru bukanlah payung hukum ideal.

9 Pernyataan Direktur Angkutan dan Multimoda Perhubungan Darat, dikutip dalam artikel Tirto <https://tirto.id/cqNy>.

[taksi] konvensional terutama di daerah.”

“Misalnya, di Batam, taksi online dilarang beroperasi dan dirazia oleh pengemudi taksi pangkalan. Mereka menjebak teman-teman kemudian ditangkap, dibawa ke polisi dan kena Pasal 308 dengan denda Rp 500 ribu. Ini yang jadi aspirasi memandangi PM 108 itu payung hukum untuk driver online.”¹⁰

Ancaman gesekan dengan angkutan konvensional lebih terasa bagi pengemudi ojek online mengingat mereka lebih mudah terlihat. Regulasi bagi ojek online juga lebih kompleks mengingat UU Lalu Lintas tidak mengakui sepeda motor sebagai angkutan. Berbagai organisasi pengemudi ojek online telah meminta untuk “tidak dianaktirikan”, mereka menuntut adanya payung hukum.

Sikap pemerintah pada awalnya melimpahkan kewenangan pengaturan ke pemerintah daerah. Hal ini menyebabkan aturan bisa berbeda antarwilayah meski pola konflik mirip. Setiap kali Gojek atau Grab ekspansi dan membuka layanan di kota/kabupaten baru, tak lama kita akan melihat munculnya bentrok, kemudian mobilisasi atau lobi ke pemerintah, lalu keluar aturan berbasis lokal. Tetapi, peraturan lokal tidak mampu mengurangi konflik karena tidak pernah ada status hukum yang jelas bagi beroperasinya ojek online.

“Kalau tidak ada regulasi, ya yang rugi kami juga karena bisa kehilangan pekerjaan, bukan hanya karena putus mitra, tapi misal tiba-tiba dirazia. Selain itu, juga tidak tenang kalau ada bentrok sama ojek pangkalan. Itu kan juga membuat konsumen resah waktu mau order.”¹¹

“Akibat tidak adanya kepastian hukum bagi ojek online, [bentrok] akan terus terjadi di berbagai daerah, dan rencana melempar pengaturan regulasi ojek online kepada pemerintah daerah maka siap-siap aja kejadian seperti awal mula bentrok ojol vs konvensional di Jakarta akan merambah ke berbagai daerah. Solusinya hanya satu, pemerintah pusat ambil sikap kelola

10 Pernyataan Christiansen, Ketua ADO, dikutip dalam artikel Tirto, <https://tirto.id/cDWW>

11 Wawancara dengan Informan S, pengemudi ojek online di Depok.

regulasi ojek online ditingkat pusat agar penolakan atau bahkan bentrok fisik seperti ini tak terjadi di daerah. Dengan regulasi yang diatur oleh pemerintah pusat maka yang terlindungi bukan hanya ojek online, namun ojek pangkalan dan para pengguna sepeda motor yang diperuntukkan sebagai angkutan barang.”¹²

Argumen ini diajukan Tim 10—pengemudi ojek online yang diundang Kemenhub sebagai perwakilan aspirasi pengemudi—dalam penyusunan PM 12/2019. Permenhub ini tidak hanya ditujukan pada ojek online tetapi juga ojek pangkalan. Pemerintah selalu menekankan bahwa aturan ojek online tidak serta merta melegalkan sepeda motor sebagai angkutan umum tetapi untuk “menjamin keselamatan.” Namun, bagi pengemudi, PM 12/2019 merupakan sebuah pengakuan resmi untuk boleh beroperasi dan keberadaan mereka diatur, bukan dilarang.

Adanya regulasi yang berlaku secara nasional juga memberikan dasar hukum dan wewenang yang terstandarisasi bagi aparat hukum untuk menyikapi bentrok. Sebelumnya, sikap aparat cenderung berbeda dari satu wilayah ke wilayah lain. Sedangkan kepala daerah seringkali bimbang tidak bisa melarang ataupun melegalkan.¹³ Setelah adanya regulasi, intensitas dan frekuensi bentrok antarpengemudi berkurang.¹⁴ Bentrok dapat diminimalisir karena ketika adanya gesekan—terutama di area stasiun atau terminal yang menjadi wilayah kontestasi—aparat dapat memediasi dan mengatur wilayah operasi berdasarkan kesepakatan tanpa melarang ojek online beroperasi. Dengan demikian, regulasi menjalankan fungsi sebagai dasar resolusi konflik karena memberikan kepastian atas posisi hukum pengemudi.

Poin kedua yang membuat regulasi transportasi sebagai kemenangan adalah terkait aturan tarif, terutama adanya biaya jasa minimum dan tarif batas bawah yang diatur dalam Permenhub. Selain kepastian

12 Wawancara dengan Informan H, anggota Tim 10, perwakilan driver dalam penyusunan PM 12/2019.

13 Misalnya dialami bupati Bogor serta pihak Dishub di Bogor (“[Regulasi Belum Jelas, Warga Kena Imbas](#),” *Media Indonesia*, 24 Januari 2017).

14 Berkurangnya konflik terlihat misalnya dari observasi saya di grup pengemudi ketika frekuensi diskusi dengan kata kunci “bentrok” atau “gesekan” jauh lebih banyak di periode 2015-2018 dan berkurang drastis di tahun 2019-2020. Selain itu, di dalam grup, pengemudi sering menyebut tahun 2015-2017 sebagai masa “ojol buka jalan” ketika mereka harus menghadapi ojek pangkalan di banyak wilayah dari kompleks perumahan, sekolah, hingga stasiun.

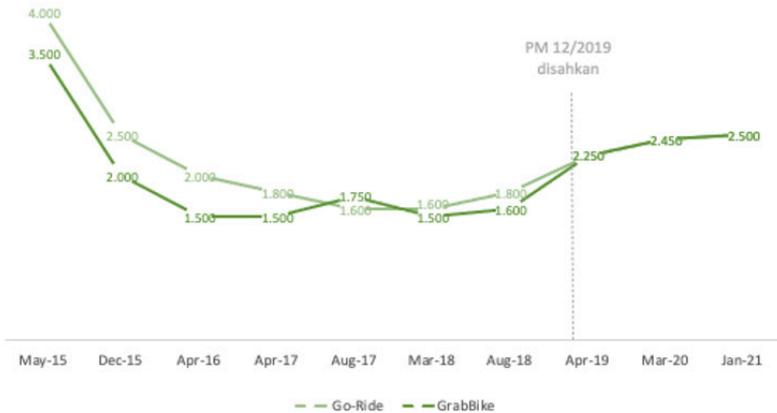
hukum, aturan tarif juga menjadi isu utama yang mendasari mobilisasi pengemudi memperjuangkan regulasi. Sebab, bagi pengemudi, ancaman kerja bukan hanya dari kompetisi dengan pengemudi taksi konvensional, melainkan juga dari perang tarif antara Gojek dan Grab—dalam kompetisi duopoli mereka di pasar transportasi online.

Perang tarif ini menunjukkan strategi harga predator (*predatory pricing*) yang dilakukan Gojek dan Grab dengan cara memberikan promo besar-besaran dan berlomba-lomba menurunkan harga untuk menarik konsumen. Dampak strategi ini merugikan pengemudi karena harus bekerja rodi untuk memenuhi performa minimal yang diwajibkan perusahaan aplikasi, terutama jika mereka ingin memperoleh bonus tambahan sebagai kompensasi rendahnya tarif. Perang tarif antarperusahaan aplikasi juga terjadi lebih intens dan lebih lama di sektor ojek online karena ketiadaan payung hukum. Kondisi berbeda dialami sektor taksi online yang telah diatur tarif batas bawah sejak April 2017 dalam Permenhub No. 26/2017 mengingat adanya kerangka serupa di bisnis taksi konvensional.

Oleh karena itu, dalam setiap demonstrasi dan unjuk rasa kepada pemerintah, agenda aksi selalu mengangkat isu tarif yang terlalu rendah di samping tuntutan kepastian hukum. Rangkaian demonstrasi ini meningkat intensitasnya pada periode pertengahan 2017-2018 seiring dengan Grab dan Gojek yang semakin berlomba menurunkan tarifnya. Tarif kotor per kilometer sempat mencapai Rp 1.600 (Gojek) dan Rp 1.500 (Grab) di awal tahun 2018—jumlah yang diterima masih harus dikurangi 20% komisi bagi perusahaan. Puncaknya, terjadi demo besar pada 27 Maret 2018 di depan Istana Presiden di mana lima orang perwakilan driver berhasil ditemui oleh Presiden beserta Menteri Perhubungan. Dalam audiensi, pengemudi ojek online menyampaikan bahwa tarif yang mereka terima tidak manusiawi dan bahkan “lebih murah dari tarif toilet umum.”¹⁵ Menyusul mobilisasi ini, aturan tarif menjadi salah satu prioritas isu yang diatur dalam PM No. 12/2019.

15 Narasi ini cukup banyak disebutkan dalam grup Facebook dan Whatsapp pengemudi ojek online pada periode akhir 2017-2018 dan menjadi salah satu narasi yang dikemukakan ketika perwakilan pengemudi dari Garda mengajukan tuntutan kenaikan tarif dalam demonstrasi ke anggota DPR pada April 2018.

Grafik 1.
Tarif Kotor Rata-rata/KM Go-Ride dan GrabBike di Jabodetabek



Keterangan: Tarif kotor merupakan tarif sebelum potongan 20% untuk komisi perusahaan yang dibebankan ke pengemudi. Setelah PM 12/2019 disahkan pada April 2019, tarif rata-rata ini diperoleh dari perhitungan nilai tengah antara tarif batas atas dan bawah. Sumber: diolah penulis dari grup pengemudi, Kepmenhub No 348/2019, serta berbagai artikel media massa.

Grafik 1 di atas menunjukkan fluktuasi perang tarif antara Gojek dan Grab sejak 2015 hingga akhir 2019. Di April 2019, pasca pengesahan PM No. 12/2019, kita melihat adanya kenaikan dan kesamaan tarif di dua perusahaan tersebut. Penetapan tarif distandarisasi pemerintah dalam aturan turunan yaitu Keputusan Menhub KM No. 348/2019 yang secara spesifik mengatur adanya biaya jasa minimum sebesar Rp 10.000 untuk layanan di bawah 4 kilometer serta mengatur tarif batas atas dan batas bawah berdasarkan zonasi—dengan tarif rata-rata sekitar Rp 2.500/km. Menurut salah satu pengemudi, aturan tarif standar dan biaya jasa minimum ini cukup membantu untuk memastikan pemasukan dan mengatur strategi dalam mengambil order. Terutama ketika pengemudi mengambil order jarak dekat atau pengantaran makanan yang tidak terlalu jauh.¹⁶

Penetapan tarif rata-rata Rp 2.400-2.500/km juga merupakan ke-

¹⁶ Wawancara dengan Informan S, pengemudi ojek online di Depok.

menangan mengingat besaran tarif merupakan poin perdebatan utama di antara pengemudi dan perusahaan aplikasi dalam proses penyusunan regulasi. Menurut Tim 10 (perwakilan pengemudi), tarif yang ideal berkisar antara Rp 2.400-3.000.¹⁷ Besaran tarif ini berbeda dengan apa yang dikehendaki oleh perusahaan aplikasi, baik Gojek maupun Grab menginginkan tarif bawah Rp 1.600/km.¹⁸ Setelah perundingan yang cukup alot, disepakati adanya tarif batas atas dan bawah. Tujuannya agar perusahaan aplikasi tidak berkompetisi di bawah tarif minimum dan agar pengemudi tidak mendapat tarif di bawah ongkos biaya yang dikeluarkan.

Pentingnya tarif dasar sebagai instrumen perlindungan semakin terasa ketika kondisi kerja pengemudi gig dibandingkan dengan kurir gig. Di layanan kurir (misalkan Go-Kilat, Grab Express, Shopee Express), pengemudi tidak memiliki biaya jasa minimum tetapi hanya dibayar per kilometer. Artinya, pengemudi bisa mendapatkan pemasukan sangat kecil, bahkan 0 rupiah jika titik pengantaran dan pengiriman sangat dekat. Perusahaan aplikasi tidak memberlakukan tarif dasar dengan dalih layanan kurir diatur UU Pos di bawah Kemenkominfo, bukan Permenhub.¹⁹

“Tidak Ideal”: Kekosongan Aturan tentang Relasi Kerja

Meskipun pengemudi gig merasa bahwa keluarnya Permenhub “harus didukung [...] karena setidaknya memberikan kepastian dan perlindungan bagi pengguna dan pengemudi transportasi online, dan mengatur harga pasar agar biaya jasa stabil,”²⁰ salah satu anggota Tim 10 menyadari:

17 Wawancara dengan Informan H dan Informan K. Mereka mengakui bahwa pada masa demonstrasi di pertengahan 2018 (sebelum penyusunan regulasi), mayoritas pengemudi menginginkan tarif bisa mencapai minimal 3,000/km. Akan tetapi, setelah berkaca dengan mobilisasi pengemudi taksi online serta tarif taksi online yang ditetapkan hanya sekitar 3,500/km mereka mengurungkan tuntutan ini dengan alasan mengkhawatirkan kurangnya konsumen. Saat perumusan regulasi dimulai pada akhir 2018, mereka mengusulkan tarif minimal 2,500/km.

18 Informasi ini disampaikan oleh Informan H dan Informan K (anggota Tim 10), tetapi pernyataan perusahaan juga dimuat dalam artikel [CNBC Indonesia](#), 11 Maret 2019.

19 Pernyataan perwakilan Gojek, dikutip dari [Tech in Asia](#), 8 Juni 2021.

20 Wawancara dengan informan J, pengemudi taksi online, anggota Asosiasi Driver Online.

“[Permenhub] bukan keinginan kami yang ideal. Keinginan kami adalah UU yang mengatur ojol, terutama terkait status kami di mata aplikasi... dibilang mitra tapi tidak setara. Aplikator bisa kapan saja ubah aturan tanpa perundingan dengan kami.”²¹

Jika regulasi hadir dipicu proses politik, maka Permenhub baru menyelesaikan konflik bisnis—antara bisnis lama (angkutan konvensional) versus bisnis baru (transportasi online). Dalam proses konflik ini, kepentingan bisnis baru akhirnya keluar sebagai pemenang yang dilegitimasi oleh Permenhub. Dengan keluarnya Permenhub mengenai taksi maupun ojek online, yang sejatinya paling diuntungkan adalah perusahaan aplikasi dan berikutnya adalah konsumen. Mereka menikmati keuntungan dari mobilisasi pengemudi—mulai dari melawan pengemudi ojek dan taksi pangkalan di lapangan, hingga demonstrasi untuk melobi pemerintah. Dengan keluarnya regulasi, muncul legitimasi untuk memastikan operasi bisnis terus berjalan. Tarif yang terstandarisasi juga menjadi dasar untuk menghindari kompetisi harga predatoris yang jika dibiarkan bisa merugikan perusahaan.²² Artinya, dalam Permenhub, ada koalisi irisan kepentingan antara pengemudi gig dan perusahaan aplikasi karena regulasi ini bisa menguntungkan operasi bisnis perusahaan, walaupun juga membantu pengemudi.

Namun, pengemudi gig tidak hanya mengusung konflik horizontal dengan transportasi konvensional, tetapi juga konflik kepentingan yang berseberangan dengan perusahaan aplikasi. Sejak awal, protes dan mobilisasi pengemudi gig meringkai masalah dalam dua isu utama. Pertama, perlu adanya “payung hukum agar transportasi online terjamin legalitasnya.” Kedua, “pemerintah harus melindungi pengemudi agar tidak menjadi korban aturan sepihak perusahaan aplikasi.”²³ Permenhub merupakan regulasi yang “tidak ideal” dan sangat terbatas dalam melindungi kerja pengemudi gig karena sama sekali tidak menyentuh konflik kedua, yaitu konflik vertikal antara pengemudi dan perusahaan terkait dengan relasi kerja mereka.

21 Wawancara dengan informan H, anggota Tim 10. Pernyataan ini juga mirip dengan anggota Tim 10 (anonim) yang dikutip oleh [CNBC Indonesia](#), 11 Maret 2019.

22 Nadiem Makarim, CEO Gojek, pernah menyebutkan hal ini dalam [talkshow dengan Gita Wirjawan](#).

23 Wawancara dengan Informan K, anggota Tim 10 (perwakilan pengemudi yang dalam penyusunan PM 12/2019)

Dalam ranah produksi dan relasi kerja, ada konflik kepentingan yang inheren antara perusahaan dan pekerja yang melatarbelakangi mobilisasi pengemudi. Riset yang sebelumnya saya lakukan, menemukan bahwa aksi kolektif pengemudi, seperti protes dan advokasi regulasi, dipicu oleh relasi kerja “super-eksploitatif” yang mereka alami (Nastiti, 2017). Dalam relasi ini, perusahaan mendapatkan profit ekstra dengan mengeksploitasi tenaga kerja pengemudi gig tanpa perlu berkewajiban untuk memberikan hak pekerja pada pengemudi yang diwajibkan hukum—seperti membayar upah minimum, batasan jam kerja, kewajiban membayar kerja lembur, serta jaminan sosial perlindungan pekerja.

Kondisi kerja yang super-eksploitatif ini muncul lewat tiga mekanisme utama (Nastiti, 2017). Pertama, perusahaan aplikasi menggunakan teknologi digital dan algoritma untuk menempatkan pengemudi gig dalam pola “*gamification of work*” di mana mereka harus menjadi pemain dalam bisnis yang aturannya dikontrol sepenuhnya oleh perusahaan aplikasi. Kerja sebagai “permainan” ini memaksa pengemudi untuk bekerja lebih keras dan lebih lama sembari mengkalkulasi poin, bonus, persentase performa dan rating agar mendapatkan upah yang cukup dan memastikan mereka bisa terus mengikuti permainan perusahaan (tidak diputus mitra). Kedua, meskipun kontrol berada di tangan perusahaan, pengemudi gig tidak bisa menuntut hak sebagai pekerja karena perusahaan membungkus ketimpangan kuasa dalam ilusi kemitraan. Perusahaan mengklaim bahwa mereka hanyalah perantara. Pengemudi merupakan pelaku bisnis karena mereka adalah “mitra” yang menyertakan alat produksinya (kendaraan) dan menanggung seluruh ongkos produksi (bahan bakar, perawatan kendaraan, kesehatan diri ketika bekerja). Ketiga, ilusi kemitraan dapat bertahan karena adanya kekosongan hukum yang selama ini belum mengatur relasi kerja berstatus “mitra” yang makin marak seiring dengan tumbuhnya model bisnis *digital middleman* yang dilakukan Gojek, Grab, Uber, Maxim dan perusahaan serupa.

Jika dievaluasi dari ketiga isu di atas, munculnya Permenhub tidak bisa mengisi kekosongan hukum yang memperparah dan mengizinkan relasi super-eksploitatif dalam Gojek dan Grab. Substansi dalam regulasi Permenhub hanya mengusung perspektif sektoral dalam mengatasi konflik di bisnis transportasi dan tidak menyentuh aspek relasi kerja dan pemenuhan hak dan kewajiban antara perusahaan dan pekerja.

Perlu dicatat bahwa salah satu poin aturan dalam Permenhub No. 118/2018 dan No. 12/2019 menyebutkan secara eksplisit bahwa relasi antara pengemudi dan perusahaan adalah “kemitraan.” Regulasi ini juga mengatur dan mewajibkan perusahaan untuk membuat standar prosedur penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra, di mana harus ada tingkatan dan tahapan pemberian sanksi. Namun, bukannya membuat hubungan kemitraan jadi setara, aturan ini malah melegitimasi ketimpangan kuasa dalam “kemitraan” karena kuasa untuk menetapkan aturan dan sanksi ada di tangan perusahaan.

Keterbatasan regulasi transportasi dalam melindungi kerja pengemudi terlihat semakin jelas ketika kita mengevaluasi perubahan apa yang terjadi terkait indikator kerja layak setelah adanya Permenhub. Evaluasi dilakukan dengan mengadopsi kerangka *fairwork* yang dikembangkan oleh Fairwork Foundation berdasarkan lima prinsip utama kerja layak: pengupahan, kondisi kerja, kontrak, manajemen, dan representasi. Kerangka ini bisa jadi panduan untuk melakukan evaluasi sistematis terhadap kelayakan kerja gig sekaligus menilai apakah intervensi yang dilakukan (misalnya dalam bentuk kebijakan) sudah tepat dan optimal (Heeks et al., 2021). Analisis evaluasi dirangkum dalam tabel berikut.

Tabel 2.
Evaluasi Dampak Permenhub berdasarkan Kerangka Fairwork

Prinsip Fairwork	Indikator	Dampak Regulasi Permenhub
<i>Fair pay</i>	Upah di atas UMR, terlepas dari status sebagai “mitra”	<ul style="list-style-type: none"> Dampak minimum: meskipun mengatur tarif dan biaya jasa, tidak ada aturan yang menjamin pengemudi mendapatkan upah di atas UMR. Pendapatan mayoritas pengemudi dan kurir gig di bawah Gojek dan Grab masih di bawah upah UMR (Maftuchan et al., 2018; Novianto, 2021).

<i>Fair conditions</i>	Adanya kebijakan untuk menjamin kesehatan dan keselamatan pekerja	<ul style="list-style-type: none"> • Dampak minimum: Permenhub tidak mensyaratkan perusahaan untuk mendaftarkan pengemudi ke asuransi atau jaminan sosial lainnya.
<i>Fair contracts</i>	Adanya kontrak yang jelas, transparan. Jika kontrak kemitraan, maka relasinya harus setara.	<ul style="list-style-type: none"> • Dampak minimum: Permenhub mengakui adanya “relasi kemitraan” tetapi tidak menempatkan pengemudi dalam relasi “kemitraan” yang setara.
<i>Fair managements</i>	Ada prosedur negosiasi, komplain, dan banding terkait aturan kerja.	<ul style="list-style-type: none"> • Dampak minimum: Permenhub hanya mewajibkan perusahaan menyediakan prosedur <i>suspend</i> dan putus mitra, tetapi tidak mewajibkan perusahaan transparan membuka algoritma yang mengatur kerja harian pengemudi gig.
<i>Fair representations</i>	Adanya kebebasan berserikat dan perwakilan pekerja untuk negosiasi.	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada dampak: meskipun pengemudi mengadvokasi keluarnya Permenhub dari upaya kolektif, regulasi tidak menjamin kebebasan berserikat pengemudi.²⁴

Sumber: indikator fairwork diadopsi dari Heeks et al. (2021), analisis dampak oleh penulis.

Dampak regulasi transportasi online cukup terasa efektif dalam mengatasi konflik bisnis horizontal antara pelaku bisnis lama dan bisnis baru. Namun, penerapan aturan ini tidak banyak berdampak untuk mengatasi konflik dominan antara pengemudi gig dan perusahaan. Regulasi ini tidak mampu berbuat banyak dalam mewujudkan kerja adil dan layak bagi pengemudi karena substansinya sama sekali tidak menasar ke pokok persoalan yang lebih mendasar yaitu hubungan kerja dalam kemitraan semu. Konflik vertikal antara pengemudi dan perusahaan terus terjadi, dengan isu berkisar antara insentif, pember-

²⁴ Aturan Gojek dan Grab justru melarang pengemudi mengorganisasi “protes dan unjuk rasa yang merugikan perusahaan” dan tergolong pelanggaran berat dengan sanksi putus mitra.

hentian hubungan “kemitraan,” ketiadaan transparansi tentang algoritma alokasi pekerjaan, komisi yang ditarik perusahaan, serta mekanisme penyelesaian isu jika terjadi ketidaksepakatan dengan konsumen maupun dengan perusahaan. Meskipun kini transportasi online sudah memperoleh legitimasi, legitimasi ini tidak serta merta menjamin kerja layak dan adil. Hal ini dikonfirmasi oleh penelitian lanjutan yang menunjukkan bahwa kondisi kerja pengemudi taksi online (Maftuchan et al., 2018) dan kurir gig yang beroperasi di bawah Gojek dan Grab (Novianto, 2021) masih jauh dari standar layak dan adil.

Refleksi: Pentingnya Regulasi Ketenagakerjaan

Analisis dalam tulisan ini menggarisbawahi dua pelajaran penting mengenai keterkaitan antara regulasi dan kondisi kerja pengemudi gig. Pertama, upaya perwujudan kerja layak dan adil bagi pekerja gig mengharuskan adanya intervensi pemerintah. Hadirnya regulasi transportasi online dalam bentuk Permenhub menunjukkan bahwa aturan pemerintah bisa berdampak dalam merumuskan resolusi konflik yang menjadi ancaman bagi pekerja gig. Meskipun masih terbatas, regulasi transportasi menjadi pintu untuk mengupayakan perlindungan hukum bagi pekerja gig dan langkah awal untuk memoderasi pengaruh fluktuasi harga pasar yang menimbulkan ketidakpastian.

Kedua, dalam penyusunan regulasi untuk melindungi pekerja gig, tekanan politik kepada pemerintah menyorot pada isu ketenagakerjaan yang muncul dari ketimpangan kuasa dalam relasi kemitraan semu. Dampak Permenhub mengajarkan pada kita bahwa orientasi pada bisnis sektoral tidak akan optimal dalam melindungi pekerja. Seperti yang terlihat pada pengemudi gig dalam transportasi online, tanpa adanya aturan yang memadai terkait dengan relasi kerja, perusahaan akan tetap mengontrol proses kerja pengemudi melalui penggunaan aplikasi.

Apa yang bisa dilakukan untuk mengadvokasi regulasi yang lebih menjamin standar kerja layak bagi pekerja gig? Pertama, pekerja harus melakukan mobilisasi upaya kolektif untuk membingkai isu relasi kemitraan semu dan kondisi kerja. Kedua, untuk memperkuat tekanan politik ke pemerintah, mobilisasi perlu dilakukan dengan menggalang aliansi pekerja gig antar-profesi. Studi mengenai pekerja gig di sektor kreatif

yang dilakukan Izzati dan Apinino (2021) dalam buku ini menunjukkan bahwa mereka mengalami kerentanan serupa dengan pengemudi gig akibat relasi kerja yang tak jelas dan ketiadaan perlindungan hak pekerja. Ketiga, advokasi regulasi perlindungan kerja tidak lagi bisa dilakukan di lingkup sektoral—misalnya melalui aturan Permenhub—tetapi harus melindungi pekerja gig secara komprehensif lintas-sektor. Artinya, pekerja gig perlu mempertimbangkan aliansi pekerja lintas-profesi dan membawa isu relasi kerja berbasis “mitra” ke Kementerian Tenaga Kerja terkait dengan penyusunan regulasi yang melindungi standar kerja layak dan adil dalam model kerja gig.

Daftar Pustaka

- Beer, R., Brakewood, C., Rahman, S., & Viscardi, J. (2017). “Qualitative Analysis of Ride-Hailing Regulations in Major American Cities”. *Transportation Research Record*, 2650(1), 84–91.
- Fajar, M., Zwerenz, D., & Setianingrum, R. B. (2019). “Disruptive Innovation on Competition Law: Regulation Issues of Online Transportation in Indonesia”. *European Journal of Economics and Business Studies*, 5(2), 23.
- Ford, M & Honan, V. (2019). “The Limits of Mutual Aid: Emerging Forms of Collectivity among App-based Transport Workers in Indonesia”. *Journal of Industrial Relations*, 61(4), 528–548.
- Gojek.com. (n.d.). *Unlocking GOJEK’s 2 Million Drivers* (No. 2). Retrieved August 24, 2021, sumber: <https://gofigure.gojek.com/transcript/episode-2-unlocking-2-million-drivers>
- Heeks, R., Graham, M., Mungai, P., Van Belle, J.-P., & Woodcock, J. (2021). “Systematic Evaluation of Gig Work Against Decent Work Standards: The Development and Application of the Fairwork Framework”. *The Information Society*, 1–20.
- Istianto, B., & Maulamin, T. (2017). “Kebijakan Transportasi Online dan Konflik Sosial”. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara ASIAN (Asosiasi Ilmuwan Administrasi Negara)*, 5(2), 99–136.
- Izzati, F. F., & Apinono, R. (2021). “Ekonomi Gig, Pandemi COVID-19, dan Pekerja Industri Kreatif di Indonesia”. dalam Keban, T. Y., Hernawan, A., & Novianto, A. (Eds.). *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia*. IGPA Press.
- Maftuchan, A., Djamhari, E. A., & Thaariq, R. M. (2018). *Pengemudi Ojek Daring*

- dan Kerja Layak* [Prakarsa Policy Brief]. Perkumpulan Prakarsa, sumber: <http://theprakarsa.org/wp-content/uploads/2019/01/Pengemudi-Ojek-Daring-dan-Kerja-Layak.pdf>
- Mutiari, D., Nurmandi, A., Jovita, H., Fajar, M., & Lien, Y.-N. (2019). "How do Government Regulations and Policies Respond to the Growing Online-enabled Transportation Service (OETS) in Indonesia, the Philippines, and Taiwan?". *Digital Policy, Regulation and Governance*, 21(4), 419–437.
- Nastiti, A. 2017. *Worker Unrest and Contentious Labor Practices in Ride-Hailing Services: The Case of Gojek in Indonesia*. Working paper presented on the Arryman Symposium. Northwestern University.
- Nastiti, A. (2017, September 26). "Cerita Pengemudi Menguak Eksploitasi di Gojek, Grab, dan Uber". *The Conversation*, sumber: <http://theconversation.com/cerita-pengemudi-menguak-eksploitasi-di-gojek-grab-dan-uber-84599>
- Novianto, A. (2021). GoTo Menjauhkan Pekerja Gig dari Kerja Layak dan Adil: Survei Kondisi Kerja Kurir GoKilat. *Bulletin Insight*, 2(1), sumber: https://igpa.map.ugm.ac.id/wp-content/uploads/sites/274/2021/07/Buletin-Insight_GoTo-Menjauhkan-Pekerja-Gig-dari-Kerja-Layak-dan-Adil_Survei-Kondisi-Kerja-Kurir-GoKilat.pdf
- Novianto, A., Wulansari, A. D., & Hernawan, A. (2021, April 30). *Riset: Empat alasan kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim merugikan para Ojol*. *The Conversation*. <http://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>
- Panimbang, F. (2021). "Solidarity across boundaries: A new practice of collectivity among workers in the app-based transport sector in Indonesia". *Globalizations*, 1–15.
- Puche, M. L. (2019). "Regulation of TNCs in Latin America: The Case of Uber Regulation in Mexico City and Bogota". dalam M. Finger & M. Audouin (Eds.), *The Governance of Smart Transportation Systems* (pp. 37–53). Springer International Publishing.
- Qadri, R. (2020). "Algorithmized but not Atomized? How Digital Platforms Engender New Forms of Worker Solidarity in Jakarta". *Proceedings of the AAAI/ACM Conference on AI, Ethics, and Society*, 144–144.
- Rofiqi, M. H. (2020). "Politik Kebijakan Pemerintahan Presiden Joko Widodo terhadap Transportasi Berbasis Online 2014–2019". *Parapolitika: Journal of Politics and Democracy Studies*, 1(1), Article 1.
- Samudro, J. (2018). "Perbandingan Kebijakan Jakarta dan Singapura di Bidang Transportasi Daring" (No. 8; DigiTimes). *Center for Digital Society*,

Universitas Gadjah Mada.

- Statista. (2021). "APAC: Number of Active Drivers of Ride-sharing Companies". *Statista*, sumber: <https://www.statista.com/statistics/1034777/apac-number-of-active-drivers-of-ride-sharing-companies/>
- Thelen, K. (2018). "Regulating Uber: The Politics of the Platform Economy in Europe and the United States". *Perspectives on Politics*, 16(4), 938–953.
- Tzur, A. (2019). "Uber Regulation? Regulatory Change Following the Emergence of New Technologies in the Taxi Market". *Regulation & Governance*, 13(3), 340–361.
- Widiyatmoko, F. (2018). "Dinamika Kebijakan Transportasi Online". *Journal of Urban Sociology*, 1(2), 55. h

Domestifikasi dan Beban Ganda Pekerja Perempuan dalam Ekonomi Gig di Indonesia

Prima Yustitia Nurul Islami

Pendahuluan

Perkembangan ekonomi gig berdampak pesat terutama pada penyerapan tenaga kerja. Jumlah tenaga kerja global yang terlibat dalam ekonomi gig pada tahun 2017 mencapai 35% dari seluruh pekerja (Datahub, 2021). Jumlah tersebut mengalami peningkatan signifikan selama pandemi COVID-19, ada penambahan sebanyak 52% pekerja dalam ekonomi gig di seluruh dunia dan lebih dari 57 juta pekerja gig berasal dari Amerika Serikat (Hadi, 2020). Di Indonesia, data Badan Pu-

sat Statistik (BPS, 2019) menunjukkan bahwa pada Mei 2019, jumlah pekerja lepas (*freelance*) di Indonesia mencapai 5,89 juta orang yang tersebar dalam berbagai jenis pekerjaan, termasuk pekerjaan dalam ekonomi gig, dan jumlah tersebut terus mengalami peningkatan secara signifikan setiap tahunnya.

Salah satu jenis pekerjaan yang berkembang pesat dalam ekonomi gig adalah pengemudi ojek online melalui platform daring (misalnya dalam platform Gojek dan Grab). Data dari Satudata (2020) menyebutkan dari

Pengutipan:

Islami, P. Y. N. (2021). "Domestifikasi dan Beban Ganda Pekerja Perempuan dalam Ekonomi Gig di Indonesia". Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 47-62). IGPA Press

572.202 orang pengemudi ojek online pada tahun 2018, sebanyak 5% atau sebanyak 28.610 orang adalah pengemudi ojek online berjenis kelamin perempuan. Keterlibatan perempuan dalam ekonomi gig sebenarnya bukanlah hal baru. Jauh sebelum era teknologi digital berkembang, perempuan di pedesaan telah bekerja sebagai bagian dari sistem ekonomi gig di sektor pertanian maupun perkebunan dengan pola kerja buruh borongan. Di sektor pertanian kerja borongan dilakukan pada beberapa jenis pekerjaan, seperti penyaringan, penggilingan, dan pengeemasan pada agroindustri kopi, yang mana upah diberikan berdasarkan jumlah barang atau layanan yang diselesaikan (Triatmoko et al., 2016), begitu pula kerja buruh petik teh yang dibayar berdasarkan timbangan jumlah pucuk teh yang diambil setiap harinya (Islami, 2010). Selain di pertanian, industri kecil dan menengah umumnya menerapkan pola kerja dalam bentuk ekonomi gig, seperti di industri sepatu yang dibayarkan per kodi (Pudjowati, 2014), industri jahit rumahan dan pengrajin batik yang dibayarkan per satuan baju yang berhasil diselesaikan (Hamelina, 2020; Nurdiantika & Widodo, 2015). Hal tersebut menunjukkan bahwa perempuan sudah lama terlibat dengan pekerjaan produktif dalam ekonomi gig dan semakin meningkat—baik jumlah maupun diversifikasi jenis pekerjaannya—seiring dengan perkembangan teknologi digital, salah satunya adalah menjadi pengemudi ojek online atau kurir.

Masuknya perempuan dalam ekonomi gig diklaim memiliki dampak yang positif terutama dari sisi kemampuan perempuan untuk berdaya dan memiliki peran dalam menentukan nasibnya sendiri. Ekonomi gig dinilai menawarkan fleksibilitas jadwal kerja dan jam kerja yang menguntungkan perempuan terutama ibu rumah tangga yang mana memungkinkannya untuk dapat mengerjakan pekerjaan reproduktif dahulu sebelum bekerja secara produktif (Larasati, 2018). Berdasarkan survei yang dilakukan oleh Hyperwallet (2017), sebanyak 61% pekerja gig perempuan menyatakan bahwa sistem gig memberikan keseimbangan dalam hidup (*work life balance*) yang baik terutama untuk membagi pekerjaan di ranah domestik dan produktif. Alasan lain perempuan bekerja dalam ekonomi gig karena dinilai dapat memberi pendapatan untuk membantu ekonomi keluarga (Duflo, 2012). Selain itu, pekerjaan gig yang diterapkan pada salah satu industri yaitu ojek online menerapkan kebijakan khusus terhadap pengemudi perempuan untuk dapat memilih pekerjaan (hanya layanan antarmakanan atau barang) untuk

meminimalisir potensi pelecehan seksual terhadap perempuan.

Pada kenyataannya, keterlibatan perempuan dalam ekonomi gig tidak semulus harapan, karena mereka menghadapi berbagai persoalan akibat budaya patriarki yang masih melekat kuat dan masih adanya stigma terhadap perempuan. Stigma terhadap perempuan berdampak pada relasi kerja yang memungkinkan berbagai tindakan ketidakadilan pada perempuan di tempat kerja, seperti potensi eksploitasi kerja, pelecehan seksual, upah murah, ketiadaan hak untuk cuti haid, hamil atau melahirkan. Budaya patriarki yang masih bertahan hingga hari ini juga melekatkan bahwa kodrat perempuan adalah sebagai pekerja rumah tangga sehingga perempuan seringkali mengalami domestifikasi dan beban kerja ganda (kerja produktif dan reproduktif) dalam pekerjaannya. Ekonomi gig dengan pengaruh domestikasi memunculkan beberapa stigma negatif pada perempuan seperti: 1) Ketidakmampuan bekerja pada pekerjaan kasar, berat, dan dengan durasi yang panjang, yang mana pekerjaan seperti itu diidentikan sebagai pekerjaan laki-laki; 2) Perempuan dianggap lebih emosional sehingga dianggap tidak profesional dalam bekerja; 3) Terbatasnya pekerjaan formal akibat anggapan perempuan akan memprioritaskan pekerjaan reproduktif.

Di tengah berbagai persoalan yang dihadapi oleh pekerja gig perempuan, tulisan ini berupaya untuk menyajikan dampak ekonomi gig yang justru menambah beban ganda perempuan. Kajian ini akan menggunakan teori reproduksi sosial dan hubungan kekuasaan untuk menganalisis dari dua kacamata yang berbeda tentang perempuan dalam ekonomi gig. Keberadaan perempuan kelas pekerja dalam berbagai pekerjaan formal dan informal (pekerjaan produktif) tidak meningkatkan status perempuan baik di rumah tangga maupun di ranah publik. Beban ganda perempuan pekerja menunjukkan bahwa kerja perempuan di ranah produktif justru meningkatkan peluang ketidakadilan akibat tidak dianggapnya pekerjaan reproduktif sebagai suatu pekerjaan yang layak diapresiasi, baik berdasarkan upah maupun kesadaran untuk membagi pekerjaan di rumah tangga.

Beban Ganda Pekerja Perempuan

Beban ganda (*double burden*) merupakan istilah yang digunakan untuk menjelaskan ketidakadilan gender tentang beban pekerjaan yang diteri-

ma oleh salah satu jenis kelamin lebih banyak jika dibandingkan dengan jenis kelamin yang lain (Fakih, 2007). Perempuan memiliki kecenderungan mengalami beban ganda akibat stigma yang melekat terhadap peran reproduktif perempuan sebagai peran yang statis dan permanen, sehingga ketika perempuan melakukan pekerjaan di wilayah publik akan berdampak pada bertambahnya beban kerja perempuan (KemenPPA, 2021). Beban ganda memiliki implikasi berbeda di setiap kelas sosial, pada kelas sosial atas, perempuan membagi beban kerja reproduktif kepada asisten rumah tangga (*sharing double burden*) dengan mempekerjakan atau mengupahnya tiap bulan. Sedangkan perempuan pada kelas sosial bawah tidak memiliki kemampuan untuk membagi beban kerja reproduktif kepada orang lain, karena keterbatasan kekayaan yang dimiliki, sehingga beban ganda merupakan proses yang berlangsung secara turun temurun.

Pekerjaan reproduktif yang melekat pada perempuan seringkali menjadi persoalan akibat tidak ada kompensasi bahkan tidak dianggap sebagai kerja. Reproduksi sosial dalam beberapa kajian tokoh feminis menjelaskan tentang sistem kapitalisme yang mengeksploitasi perempuan terutama pada pekerjaan reproduktif. Misalnya pekerjaan perawatan dalam keluarga yang mana tidak dianggap memiliki nilai, walaupun faktanya pekerjaan reproduksi ini memiliki kontribusi penting bagi keberlangsungan pekerja baru yang digunakan oleh dunia industri atau pekerjaan produktif. Artinya pekerjaan produktif tidak akan pernah berjalan tanpa adanya pekerjaan reproduksi sosial. Konsep pekerjaan rumah tangga secara umum mengonstruksi perbudakan domestik yang dilakukan terhadap perempuan di dalam rumah melalui sosialisasi pekerjaan rumah sebagai pekerjaan yang harus dilakukan oleh perempuan tanpa ada motif keuntungan ekonomi di dalamnya (Davis, 1983).

Beban ganda pekerjaan reproduktif dalam kajian Bhattacharya (2017b) menjelaskan tentang kerja domestik yang tidak dibayar sebagai suatu penindasan terhadap perempuan dalam masyarakat kapitalis. Bhattacharya (2017a) melihat bahwa kerja domestik yang tidak dibayar memiliki nilai tukar (*exchange value*) selain nilai guna (*use value*). Hal tersebut diperkuat dengan pernyataan bahwa akumulasi modal tidak hanya dipahami sebagai tempat kerja namun juga apa yang mereproduksi para pekerja itu sendiri yaitu tenaga kerja. Keberadaan perempuan sebagai pekerja domestik tidak dibayar (*unpaid domestic labour*)

yang memiliki kerja intensif mulai dari memasak, mencuci, mengurus anak, bersih bersih rumah, dan merawat keluarga memiliki dampak besar pada reproduksi pekerja dalam sistem kerja kapitalis. Melalui kerja reproduksi tersebut, maka pengusaha dapat terus merekrut pekerja baru yang sehat dan terdidik tanpa harus membayar biaya membesarkan pekerja. Pekerja yang sehat dan terdidik merupakan hasil kerja yang dilakukan dalam ranah kerja reproduktif.

Perkembangan sistem ekonomi kapitalis membagi pekerjaan menjadi kerja reproduksi sosial dan kerja produktif yang juga memiliki keterlekatan dengan gender tertentu. Kerja reproduksi sosial melekat sebagai “kerja perempuan” dan kerja produksi ekonomi sebagai “kerja laki-laki”. Kondisi ini berdampak besar pada tersubordinasinya perempuan pada berbagai pekerjaan produktif dan ditempatkan pada pekerjaan domestik (Federici, 2004). Konsekuensi besar yang muncul dari kondisi tersebut, antara lain membuat perempuan terisolasi dari kerja di ranah publik, ketidakpercayaan bahwa perempuan bisa memimpin, dan anggapan tentang kerja reproduksi sosial di rumah sebagai pekerjaan ringan yang tidak memerlukan kemampuan tertentu. Kondisi tersebut diperparah dengan pensosialan reproduksi sosial pada keluarga dan komunitas yang berdampak pada komodifikasi bentuk reproduksi sosial yang bergantung pada kelas. Bagi kelas kapitalis dan kelas pekerja kerah biru, mereka dapat membayar pekerja guna mengerjakan pekerjaan rumah tangga. Sedangkan bagi kelas pekerja kerah putih, karena upah yang rendah, mereka tidak mampu untuk membayar pekerja rumah tangga sehingga pekerjaan tersebut harus mereka kerjakan sendiri.

Kondisi tersebut memunculkan apa yang disebut sebagai *the crisis of care* yaitu menempatkan peran merawat dalam keluarga sebagai peran yang melekat kepada perempuan, sehingga kepedulian dalam fungsi keluarga merupakan tanggung jawab perempuan (Fraser, 2017). Peran merawat dalam keluarga merupakan bagian penting dalam kegiatan reproduksi sosial dan merupakan unsur utama ekonomi kapitalis yang diberikan kepada perempuan, termasuk di dalamnya adalah perempuan yang bekerja dalam sistem ekonomi itu sendiri. Kondisi tersebut menyebabkan persoalan beban ganda, sebab perempuan dari kelas pekerja dihadapkan pada dua kegiatan sekaligus yaitu mencari nafkah (sektor produktif) dan bekerja di rumah untuk memelihara dan merawat

rumah tangga (sektor reproduktif).

Kerentanan Perempuan dalam Ekonomi Gig

Salah satu opsi yang dipilih oleh perempuan pekerja untuk bekerja di sektor produktif adalah bekerja sebagai pekerja gig. Adanya fleksibilitas kerja seringkali menjadi pertimbangan utama bagi perempuan untuk terjun dalam sektor ini karena dengan fleksibilitas maka memungkinkan mereka dapat menjalankan pekerjaan reproduktif. Pekerjaan perempuan dalam ekonomi gig di Indonesia saat ini didominasi oleh sektor transportasi online dengan hubungan kerja dalam bentuk kemitraan. Keberadaan perempuan dalam jejaring kerja sebagai mitra transportasi online memiliki beberapa tantangan, salah satunya karena definisi kemitraan yang tidak sesuai dengan aturan perundang-undangan tentang prinsip kemitraan, sehingga membuat fleksibilitas yang mereka bayangkan menjadi bersifat semu. Kemitraan yang dibangun oleh transportasi online saat ini sering disebut sebagai kemitraan palsu oleh karena: 1) Keputusan penting dalam proses kerja menjadi kewenangan perusahaan platform; 2) Perusahaan mengontrol proses kerja dari pengemudi online; 3) Terjadi monopoli akses informasi dan data yang dilakukan oleh perusahaan; 4) Hubungan kemitraan yang dijalankan bertentangan dengan aturan hukum di Indonesia tentang prinsip-prinsip kemitraan; dan 5) Empat hal di awal mendorong adanya kerentanan dan ketidakpastian pendapatan bagi mitra (Novianto, Wulansari, & Hernawan, 2021).

Kerentanan dan ketidakpastian pendapatan yang diterima oleh pengemudi online dalam sistem ekonomi gig disebabkan pola kerja borongan (*piecework*) dengan jumlah pekerjaan yang ditawarkan ditentukan oleh kebijakan dari perusahaan platform. Kondisi ini juga diperparah dengan tidak adanya batasan minimal order yang wajib diberikan sehingga pengemudi ojek online dalam satu waktu bisa tidak mendapatkan pendapatan yang layak. Selain ketidakpastian pendapatan, sanksi dan pemutusan hubungan kemitraan secara sepihak oleh perusahaan platform terhadap pengemudi ojek online menjadi penyebab lain adanya kerentanan dalam jenis pekerjaan ini.

Selama pandemi COVID 19, rata-rata pendapatan kotor pengemudi ojek online mengalami penurunan drastis walaupun mereka telah

bekerja dengan jam kerja yang lebih panjang. Turunnya pendapatan juga berpengaruh ke pekerjaan domestik dan waktu istirahat yang menjadi berkurang. Kondisi tersebut disampaikan oleh salah satu perempuan pengemudi ojek online di Bogor, yaitu Ibu Anne (pengemudi Grab, 51 tahun):

“Sebelum pandemi biasanya pendapatan bisa 5-6 juta kotor per bulannya. Teman yang lain bahkan bisa 8 juta sebulan, tapi selama pandemi pendapatan berkurang sampai lebih dari 75%, jadi hanya sebulan hanya dapat 1,5 maksimal 2 juta, kerja dari jam 8 pagi biasanya magrib sudah harus di rumah karena mengurus anak, tapi sekarang beberapa teman bisa sampai jam 10 malam baru pulang ke rumah” (wawancara, 21/09/2021).

Faktor utama yang menyebabkan terlibatnya perempuan sebagai pengemudi online adalah faktor ekonomi dan kemudahan akses. Hal tersebut disampaikan oleh Dewi (pengemudi Grab, 38 tahun) terkait dengan alasan memilih ojek online sebagai pekerjaan, yaitu karena “pekerjaan yang paling gampang ya jadi ojek, gak perlu ijazah, bisa nyari waktu kosong, kalau kerjaan lain udah umur segini siapa yang mau nerima, gak ada ijazah juga lulus SMA juga enggak saya” (wawancara, 21/09/2021). Alasan ekonomi menjadi alasan utama perempuan bergabung sebagai pengemudi ojek online. Kemudahan akses untuk menjadi mitra dari platform memberikan kesempatan kepada perempuan untuk bisa mendapatkan penghasilan dan bekerja di sektor produktif.

Namun, sebagai perempuan maka keberadaannya sebagai pengemudi ojek online tidak lepas dari berbagai stigma dan stereotip yang mempengaruhi kinerja dan performanya dalam ekonomi gig. Stereotip terhadap pekerja gig perempuan misalnya bahwa mereka dianggap emosional, terlalu menggunakan perasaan ketika ada persoalan, tidak bisa melakukan pekerjaan berat, dan dianggap tidak etis jika konsumennya laki-laki dibonceng oleh perempuan, hal itu menyebabkan adanya diskriminasi pendapatan, berupa pembatalan berbagai pesanan jika konsumen mengetahui pengemudinya adalah perempuan—terutama layanan antarpemumpang. Hal tersebut disampaikan oleh Nadia (pengemudi Gojek, 29 Tahun) “dulu awal kerja jadi ojek online memang sering dapet *cancel* kalau penumpangnya laki-laki, kadang suka takut gitu penumpangnya, tapi sekarang udah mulai biasa ngeliat perempuan ngojek.

Dari pihak Gojek juga sekarang jarang ngasih penumpang, banyaknya GoFood” (wawancara, 21/09/2021).

Dalam kasus subordinasi, pengemudi ojek laki-laki lebih didahulukan ketika mendapatkan orderan dalam lokasi tertentu (misalnya di Gojek Point), umumnya penumpang lebih memilih pengemudi laki laki dibandingkan dengan perempuan. Dalam konteks pelecehan seksual, umumnya dapat terjadi terhadap pekerja gig perempuan saat mereka bekerja, baik secara verbal maupun non-verbal. Potensi pelecehan saat ini sudah cenderung berkurang pada saat platform memberikan pilihan kepada pengemudi perempuan untuk memilih apakah akan mengangkut penumpang atau hanya melakukan pengiriman barang atau makanan. Namun, stigma terhadap perempuan tidak berubah dan berdampak pada beberapa hal seperti: *Pertama*, sulitnya mendapatkan pesanan akibat target jarang tercapai karena seringnya pembatalan yang disebabkan “pengemudi ojek adalah perempuan” (Larasati, 2018); *Kedua*, beban ganda akibat perempuan bekerja tanpa batasan waktu yang jelas setelah kerja produktif di luar rumah ditambah dengan kerja domestik; *Ketiga*, peran ekonomi perempuan dianggap hanya membantu ekonomi keluarga, sehingga cenderung membuat pekerja gig perempuan menormalisasi subordinasi dan ketidakadilan yang mereka alami.

Kompleksitas pekerjaan perempuan sebagai bagian dari ekonomi gig diperparah dengan beban ganda yang melekat terutama pada perempuan yang sudah menikah dan memiliki anak. Secara umum, perempuan pengemudi ojek online selesai bekerja dalam waktu 7-8 jam per harinya untuk mengemudi ojek online (Rahayu et al., 2020). Meskipun begitu, waktu kerja ini juga dipengaruhi oleh poin yang didapatkan, jika poinnya sudah dicapai untuk target capaian hari itu maka pengemudi umumnya akan segera pulang karena telah memperoleh insentif. Namun, jika target poin belum tercapai maka seringkali mereka memilih terus bekerja sampai mencapai target pendapatan yang telah mereka tentukan atau memutuskan mematikan akun pengemudi ketika sudah kelelahan.

Selama pandemi COVID-19, potensi pekerja gig perempuan untuk mendapatkan pesanan pengiriman makanan cenderung menurun drastis, kondisi tersebut berdampak besar pada penurunan pendapatan dan waktu kerja yang bertambah. Berdasarkan data wawancara dengan 6

orang pengemudi ojek online perempuan pada tanggal 21 September 2021, rata-rata waktu kerja mereka sebagai pengemudi adalah 7-8 jam/hari dan selama pandemi COVID-19 waktu kerja mereka bertambah mencapai 9-12 jam/hari (lihat Tabel 01). Kerja reproduktif biasanya dilakukan sebelum berangkat bekerja sebagai ojek online dan setelah bekerja. Sebelum pandemi umumnya pengemudi ojek online perempuan bisa pulang sebelum magrib atau maksimal jam 5 sore, sehingga waktu bersama keluarga menjadi lebih banyak. Namun selama pandemi, mereka biasanya pulang kerja antara pukul 20:00 – 21:00. Setelah melakukan kerja produktif, sesampainya di rumah, umumnya perempuan masih harus bekerja mulai dari menyelesaikan pekerjaan rumah tangga (memasak, mencuci, menyetrika, dan membersihkan rumah) hingga membantu anak dalam menyelesaikan tugas sekolahnya (Rosenbaum, 2017). Kondisi itu yang membuat perempuan pengemudi ojek online hanya memiliki sedikit waktu istirahat karena waktu kerja mereka yang panjang, baik di dalam maupun di luar rumah.

Tabel 01.
Waktu Kerja Enam Perempuan Pekerja Ojek Online di Bogor

Nama	Status	Sebelum Pandemi			Selama Pandemi		
		Kerja Produktif	Kerja Reproduktif	Pendapatan kotor/bulan	Kerja Produktif	Kerja Reproduktif	Pendapatan kotor/bulan
1 Anne (Pengemudi Grab, 51 tahun)	Single Parents, Anak 1 umur 20 tahun (berkebutuhan khusus)	08.00 – 17.00	Pagi: masak, nyuci, mengurus anak dan bersih-bersih rumah (bangun tidur hingga mulai mengaktifkan akun pengemudi) Malam: Bersih-bersih, mengurus anak, menyetrika pakaian (19.00 – 21.00/22.00)	Rp 5 juta - 6 juta	08.00 – 17.00	Pagi: masak, nyuci, mengurus anak, dan bersih-bersih (bangun tidur hingga mulai mengaktifkan akun pengemudi) Malam : Bersih- bersih, mengurus anak, menyetrika pakaian (19.00 – 21.00/22.00)	Rp 1,5 juta – 2 juta

<p>Nadia (Pengemudi Gojek, 29 tahun)</p>	<p>Menikah, anak 3, suami bekerja menjadi pengemudi Gojek</p>	<p>07.00 – 17.00</p>	<p>Pagi: masak, nyuci, mengurus anak, dan bersih-bersih (bangun tidur hingga mulai mengaktifkan akun)</p> <p>Malam: Bersih-bersih, nyetrika, mengurus keluarga (anak dan suami) (19.00 – 21.00/22.00) Istirahat: 22.00</p>	<p>Rp 6 juta - 8 juta</p>	<p>09.00 – 22.00</p>	<p>Pagi: masak, nyuci, dan bersih-bersih (bangun tidur hingga mulai mengaktifkan akun pengemudi)</p> <p>Malam: Bersih-bersih, nyetrika, mengurus keluarga (anak dan suami) (22.00 – 24.00) Istirahat: 01.00 pagi</p>	<p>Rp 2 juta -3 juta</p>
<p>Mira (Pengemudi Grab, 19 tahun)</p>	<p>Belum menikah</p>	<p>Belum punya akun Grab</p>	<p>Pengemudi baru</p>	<p>Pengemudi baru</p>	<p>10:00-21.00</p>	<p>Mengerjakan pekerjaan reproduktif untuk diri sendiri (mencuci baju & nyetrika)</p>	<p>Rp. 50rb-70rb per hari</p>

Eva (Pengemudi Grab, 32 tahun)	Single Parents, anak 3	08.00 – 16.00	<p>Pagi: masak, nyuci, mengurus anak, dan bersih-bersih (bangun tidur sampai mulai mengaktifkan akun)</p> <p>Malam: Bersih-bersih, nyetrika, mengurus anak (17.00 – 21.00) Istirahat: 22.00</p>	Rp 5 juta	09.00 – 20.00	<p>Pagi: masak, nyuci, dan bersih-bersih (bangun tidur sampai mulai mengaktifkan akun pengemudi)</p> <p>Malam: Bersih-bersih, nyetrika, mengurus anak (21.00 – 23.00) Istirahat: 23.00</p>	Rp 2 juta
Dewi (Pengemudi Grab, 38 tahun)	Single Parents, anak 2	08.00 – 17.00	<p>Pagi: masak, nyuci, mengurus anak dan bersih bersih (bangun tidur sampai mulai mengaktifkan akun)</p> <p>Malam: Bersih-bersih, nyetrika, mengurus anak (19.00 – 21.00/22.00) Istirahat: 22.00</p>	Rp 6 juta	09.00 – 22.00	<p>Pagi : masak, nyuci, dan bersih bersih (bangun tidur sampai mulai mengaktifkan akun pengemudi)</p> <p>Malam: Bersih-bersih, nyetrika, mengurus anak (22.00 – 24.00) Istirahat: 01.00</p>	Rp 2 juta

Intan (Pengemudi Grab, 30 tahun)	Menikah, anak 1 (umur 14 tahun)	09.00 – 20.00	Pagi: masak, nyuci, mengurus anak, dan bersih-bersih (bangun tidur hingga mulai mengaktifkan akun)	Rp 5 juta	09.00 – 21.00	Pagi: masak, nyuci, dan bersih bersih (bangun tidur hingga mulai mengaktifkan akun pengemudi)	Rp 2juta
			Malam: Bersih-bersih, nyetrika, mengurus keluarga (21.00 –22.00) Istirahat : 23.00			Malam : Bersih-bersih, nyetrika, mengurus keluarga (anak dan suami) (22.00 – 23.00) Istirahat: 24.00	

Sumber: diolah dari hasil wawancara

Pada pekerjaan produktif dalam sistem ekonomi gig, perempuan masih mengalami tantangan akibat perhitungan pendapatan berdasarkan kuantitas tanpa ada pendapatan minimum, sehingga waktu kerja dan capaian kuantitas dalam sehari menjadi faktor utama penentu pendapatan. Pada pekerjaan reproduktif, pekerjaan rumah tangga dianggap sebagai kewajiban seorang ibu atau istri sehingga pembagian kerja dalam keluarga seringkali tidak dilakukan. Selain itu, tidak ada aturan baku tentang perlu dibayarkannya upah kerja domestik menjadi satu hal penting terjadinya ketidakadilan terkait kerja layak bagi perempuan. Beban ganda pekerja gig tidak hanya dilihat dari dua jenis pekerjaan yang harus dilakukan perempuan dalam satu waktu, namun juga beban akibat ketidakadilan yang muncul pada perempuan di tengah besarnya waktu kerja yang mereka lakukan. Hal ini menjadi satu catatan penting sebagaimana dijelaskan oleh Federici (2014) tentang pentingnya membangun kesadaran bahwa perempuan pekerja memiliki waktu kerja yang lebih panjang dengan beban kerja yang jauh lebih berat dan akan lebih parah jika berasal dari masyarakat dengan ekonomi menengah ke bawah. Kesadaran tentang upah layak pada pekerjaan domestik perempuan menjadi satu catatan penting yang dapat digali lebih lanjut

serta dapat mendukung diberlakukannya upah yang layak terhadap pekerja gig perempuan.

Penutup

Perkembangan ekonomi gig diibaratkan sebagai dua sisi mata uang, di satu sisi memberi dampak positif bagi peningkatan jumlah pekerja, namun di sisi lain memiliki dampak negatif terutama dari sisi keadilan pendapatan serta perlindungan sosial yang masih belum diterima pekerja gig. Perempuan menjadi salah satu pihak yang mendapatkan keuntungan sekaligus persoalan dari keberadaan ekonomi gig. Keuntungan utama adalah karena sebagai pekerja gig, perempuan diberikan kesempatan yang luas untuk dapat bekerja pada sektor produktif sehingga dapat memiliki pendapatan dan mandiri secara finansial. Namun, sebagai pekerja gig tantangan yang dihadapi juga cukup banyak, terutama akibat stigma yang melekat pada pekerja perempuan. Stigma terhadap pekerja perempuan berdampak pada beberapa kondisi, seperti: 1) subordinasi perempuan dari pekerjaan produktif; 2) pelecehan terhadap perempuan; dan 3) beban ganda yang dialami oleh pekerja gig perempuan.

Ketidakadilan terhadap pengemudi ojek online perempuan terjadi karena masih kuatnya budaya patriarki di Indonesia. Kondisi tersebut membuat pekerja gig perempuan sangat rentan mendapat subordinasi, misalkan pembatalan pesanan akibat pengemudi berjenis kelamin perempuan. Pelecehan seksual terjadi dalam bentuk verbal dan non-verbal, sementara beban ganda yang dialami perempuan muncul akibat budaya patriarki yang menempatkan perempuan sebagai penanggung jawab pekerjaan reproduktif. Beban ganda tersebut menyebabkan lamanya durasi bekerja yang dilakukan oleh pekerja gig perempuan, karena mereka harus menjalankan pekerjaan produktif dan reproduktif sekaligus. Kondisi tersebut diperparah dengan pendapatan yang rendah di pekerjaan gig, waktu kerja yang panjang, absennya perlindungan sosial, ketiadaan kesadaran tentang upah layak bagi pekerjaan domestik, dan ketiadaan pembagian tugas dalam kerja di rumah tangga.

Daftar Pustaka

- Bhattacharya, T. (2017a). "How Not To Skip Class : Social Reproduction Of Labor and The Global Working Class". dalam T. Bhattacharya (Ed.), *Social Reproduction Theory: Remapping Class, Recentering Oppression* (1st ed., Issue 2017, hal. 68–93). Pluto Press.
- Bhattacharya, T. (2017b). "Mapping Social Reproduction Theory". dalam Tithi Bhattacharya (Ed.), *Social Reproduction Theory: Remapping Class, Recentering Oppression* (1st ed., hal. 1–20). Pluto Press.
- Datahub. (2021). *How many gig workers are there?* Website. <https://www.gigeconomydata.org/>. Diakses pada 20 September 2021
- Davis, A. Y. (1983). "The Legacy of Slavery: Standard For a New Womanhood". dalam *Women, Race, and Class* (1st ed., pp. 1–12). Random House.
- Duflo, E. (2012). "Women Empowerment and Economic Development". *Journal of Economic Literature*, 50(4), 1051–1079.
- Fakih, M. (2007). *Analisis Gender dan Transformasi Sosial*. Pustaka Pelajar.
- Federici, S. (2004). *Caliban and The Witch: Women, The Body and Primitive Accumulation*. Automedia.
- Fraser, N. (2017). "Crisis of Care? On the social Reproductive Contradictions of Contemporary Capitalism". dalam Tithi Bhattacharya (Ed.). *Social Reproduction Theory: Remapping Class, Recentering Oppression*. Pluto Press.
- Hadi, A. (2020). "Mengenal 'Gig Economy': Dunia Kerja Baru yang Rentan Eksploitasi". *Tirto.Id*, sumber: <https://tirto.id/mengenal-gig-economy-dunia-kerja-baru-yang-rentan-eksploitasi-eqxU>. Diakses pada 18 September 2021
- Hamelina. (2020). "Pelaksanaan Sistem Upah Jasa Penjahit Pada Ambassador Rumah Batik Kota Bengkulu: Perspektif Ekonomi Islam". *Thesis* di Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu.
- Hyperwallet. (2017). "The Future Of Gig Work is Female". *Hyperwallet*, sumber: https://www.hyperwallet.com/app/uploads/HW_The_Future_of_Gig_Work_is_Female.pdf.
- Islami, P. Y. N. (2010). "Marginalisasi Perempuan Pada Sistem Kerja Pemetik Teh di Perkebunan". *Skripsi* di Departemen Komunikasi dan Pengembangan Masyarakat, Fakultas Ekologi Manusia, Institut Pertanian Bogor.
- KemenPPA. (2021). "Definisi Peran Gender". *KemenPPA*, sumber: <https://www>.

kemenpppa.go.id/index.php/page/view/20.

- Larasati, T. (2018). "Stereotip Terhadap Perempuan Pengemudi Transportasi Umum Berbasis Online di Jakarta Timur". *Skripsi* di Departemen Antropologi FISIP Universitas Airlangga.
- Novianto, A., Wulansari, A. D., & Hernawan, A. (2021). "Riset : Empat Alasan Kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim Merugikan Para Ojol". *The Conversation*, sumber: <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>
- Nurdiantika, E., & Widodo, B. S. (2015). "Karakteristik Kehidupan Pengrajin Batik (Studi Kasus Di Wilayah Kerajinan Batik Gedog Di Desa Margorejo Kecamatan Kerek Kabupaten Tuban)". *Swara Bhumi*, Vol. 3 (3).
- Pudjowati, J. (2014). "Peran Industri Kecil Dalam Meningkatkan Penghasilan Pekerja Pada Industri Kecil Sepatu Sandal Wedoro Sidoarjo". *INTAKE*, Vol.5 (Nomor 2).
- Rahayu, V. V. E., Sukidin, S., & Suharso, P. (2020). "Perempuan Pengemudi Go-Jek Di Jember". *Jurnal Pendidikan Ekonomi*, 14 (1).
- Rosenbaum, S. (2017). *Domestic Economies : Women, Work and The American Dream In Los Angeles*. Duke University Press.
- Satudata. (2020). "Ojek Online - Solusi Kerja Masa Kini". *Satudata*, sumber: <https://satudata.kemnaker.go.id/>. Diakses pada 20 September 2021
- Triatmoko, E., Fitriadi, S., & Gafur, A. (2016). "Prospek Usaha Agroindustri Kopi Di Desa Jati Baru Kecamatan Astambul Kabupaten Banjar". *Ziraa'ah Majalah Ilmiah Pertanian*, 41(2), 188–194.

Ilusi Insentif di Gojek: Cara Perusahaan Platform Mengontrol Pekerja Gig dalam Relasi Kemitraan yang Semu

Sunardi

Pendahuluan

“Sial, gagu lagi akun ini, terancam tidak naik kelas lagi”¹ dengan wajah suram, Haneng (30 tahun) mengungkapkan kekesalannya. Saat itu matahari sudah mulai tinggi, tetapi aplikasi platform yang terpasang di HPnya belum juga berbunyi, ia belum menerima orderan satu pun. Haneng adalah seorang pengemudi ojek online (ojol) di salah satu perusahaan platform layanan antarpemumpang, antarmakanan, dan antarbarang di Indonesia, yaitu Gojek. Haneng menggeluti profesi sebagai ojol di Makassar, Sulawesi Selatan sejak tahun 2019. Di awal bergabung, penghasilan kotor yang ia peroleh sekitar Rp 200.000 hingga Rp 300.000 per harinya. Sedangkan pengeluaran hariannya rata-rata sebesar Rp 20.000/hari untuk membeli bahan bakar, Rp 20.000/hari untuk makan, dan Rp 80.0000/bulan untuk keperluan membeli pulsa internet. Bagi Haneng, masa awal ia men-

Pengutipan:

Sunardi. (2021). “Ilusi Insentif di Gojek: Cara Perusahaan Platform Mengontrol Pekerja Gig dalam Relasi Kemitraan yang Semu”. Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 63-77). IGPA Press.

1 Naik kelas adalah istilah yang digunakan oleh pengemudi untuk beranjak dari akun level *basic* ke *gold*, *silver* dan *platinum*. Untuk bagian ini akan dijelaskan lebih detail di sub-bab “Kontrol Pekerja Gig: Mengelola Kemitraan Semu Melalui Ilusi Insentif”.

jadi mitra Gojek adalah waktu keemasan bagi ojol. Namun, situasi yang jauh berbeda dialaminya saat ini. Beberapa bulan di pertengahan 2021, pendapatan Haneng menurun sangat drastis. Jika di rupiahkan, per harinya dia hanya bisa mengumpulkan Rp 80.000, dan jika beruntung maksimal dia bisa bawa pulang uang sebesar Rp 100.000. Besaran ini, belum dipotong pengeluaran untuk makan dan operasional yang harus ia tanggung, seperti bahan bakar, pulsa, ganti ban kendaraan, ganti oli, dan biaya perawatan kendaraan yang ia gunakan.

Pendapatan Haneng yang kian kecil berbanding terbalik dengan waktu kerjanya yang semakin lama. Jika dibandingkan di tahun 2019, saat ini Haneng menghabiskan sekitar 10 hingga 11 jam per hari untuk *ngetrip* (bekerja). Haneng biasanya mulai mengaktifkan aplikasi akun pengemudi Gojek di jam 06.00 pagi hingga jam 12.00 siang, kemudian ia istirahat sejenak untuk makan siang dan mengisi baterai HP. Haneng kembali mengaktifkan akunnya di jam-jam 15.00 hingga pukul 19.00, setelah itu ia kembali istirahat dan makan malam. Lalu, kadang-kadang Haneng akan mengaktifkan akun Gojeknya lagi di jam 20.00-22.00. Namun, belakangan ini semenjak pandemi COVID-19 berlangsung, order di saat malam hari menurun drastis, sehingga Haneng biasanya hanya *ngetrip* sampai pukul 20.00. Waktu kerja yang amat panjang membuat Haneng sering kelelahan. Sialnya, kelelahan ini kadang menjadi petaka bagi Haneng, seperti kejadian saat ia tertidur pulas di tengah malam dan ia lupa menonaktifkan akun ojol miliknya yang masih *auto bid*². Saat akun Haneng mendapat order yang otomatis diterima, ia tidak merespon orderan tersebut, karena tengah tertidur. Dia baru mengetahuinya saat terbangun di pukul 01.40 pagi dan mendapati performa akunnya menurun karena tidak menjalankan orderan yang masuk, sehingga akun Gojeknya terancam tidak naik level dan menjadi akun gagu (akun yang disanksi sulit mendapat order).

Situasi berbeda dialami oleh Gassing (23 Tahun), mahasiswa tingkat akhir di sebuah universitas swasta di Makassar yang bekerja sebagai ojol di Gojek sejak tahun 2018. Pekerjaan sebagai ojol terpaksa Gassing geluti karena pilihan untuk bekerja sebagai buruh kerah biru masih terbatas bagi orang seperti Gassing yang hanya tamatan SMA. Pendapatan kotor harian Gassing dari ojol sejak bulan Maret 2021 bervariasi, antara Rp

2 Kondisi akun ojol yang siap menerima order.

120.000 - Rp 150.000. Nominal ini lebih besar dari yang diterima Haneng. Namun, uang sebesar ini diperoleh dengan tidak mudah. Gassing harus mengeksploitasi dirinya yaitu dengan bekerja lebih lama. Usianya yang baru beranjak 23 tahun membuat fisiknya lebih kuat dari Haneng. Gassing biasa bekerja sampai jam 22.00 malam bahkan kadang-kadang sampai larut malam, berbeda dengan Haneng yang hanya *ngetrip* sampai jam 20.00 malam. Kerja keras Gassing dengan mengeksploitasi dirinya dengan lebih lama membuatnya bisa lebih mudah mendapat order dan berimplikasi pada akun Gassing yang naik tingkat dari level *basic* ke level *silver*³ di bulan April tahun 2021.

Sialnya, semenjak beranjak dari akun *basic* ke *silver*, akun ojol Gassing justru jarang mendapat order dan kadang-kadang kesulitan untuk tutup poin (tupo)⁴. Gassing lebih sering mendapat “order basi”⁵ (order di luar skema insentif) yang membuatnya jarang mendapatkan insentif karena tidak mendapatkan target 1.600 poin di level *silver* agar memperoleh jaminan pendapatan sebesar Rp 140.000. Seperti yang terjadi malam itu, Gassing mendapat orderan Go-Food, sebuah order yang ia tunggu-tunggu. Penyelesaian order tersebut akan membuat poin yang dikumpulkan Gassing memenuhi target 1.600 poin, sehingga ia berhak mendapat insentif atau bonus harian dari Gojek. Namun, perusahaan platform tidak menghitung poin orderan Go-Food tersebut. Lantaran sistem dari Gojek membaca bahwa order makanan dari konsumen tersebut sudah lewat satu menit dari ketentuan, lebih tepatnya di jam 20:01. Padahal di riwayat akun Gassing, order yang diterimanya itu masih tercatat di jam 19:58. Bukan kali ini saja Gassing menerima order basi dari perusahaan platform, kejadian ini sudah berulang semenjak akunnya beranjak dari level *basic* ke *silver*. “Selalu ada cara yang dilakukan perusahaan platform untuk menggagalkan ojol untuk mendapatkan insen-

3 *Basic, silver*; merupakan skema baru dalam pemberian insentif Gojek. Ada empat level tingkatan yaitu *Basic, Silver, Gold* dan *Platinum*. Masing-masing memiliki insentif dengan nominal yang berbeda-beda. Program insentif baru ini di Makassar mulai berlaku sejak Maret 2021.

4 Tutup poin atau tupo adalah kondisi akun pengemudi telah memenuhi target poin harian. Tupo sebagai salah satu syarat untuk mendapat insentif harian dari Gojek sesuai dengan tingkatan level akun pengemudi. Untuk tingkatan pengemudi lebih rinci akan dibahas pada bagian *Kontrol Pekerja Gig: Mengelola Kemitraan Semu Melalui Ilusi Insentif*

5 Order Basi adalah order yang diterima oleh pengemudi Gojek diatas batas waktu perhitungan poin harian (jam 20.00).

tif harian”, begitu menurut Gassing (wawancara, 09/08/2021). Seperti yang Haneng alami, saat ini akun Gassing ikut gagu dan terancam turun kelas kembali ke level *basic*.

Berkebalikan dengan keadaan pekerja gig seperti Haneng dan Gassing yang harus mengencangkan ikat pinggang karena pendapatan yang kian kecil meskipun waktu kerja sudah cukup panjang, perusahaan tempat mereka bekerja justru menunjukkan kenaikan laba yang cukup signifikan. Di tahun 2020, Gojek mengalami kenaikan laba sebesar 10% dari tahun sebelumnya, yaitu sebesar 12 miliar dollar AS (Amerika Serikat) atau setara dengan Rp 170 triliun (Rosana, 2020). Pada kenyataannya, peningkatan laba dari perusahaan platform tidak lantas membuat ojol seperti Haneng dan Gassing mendapat kesejahteraan berupa pendapatan yang lebih layak (Novianto, 2021). Malahan sebaliknya, raksasa teknologi ini semakin menghimpit orang-orang seperti Haneng dan Gassing dengan mekanisme kerja yang semakin ketat dengan nominal pendapatan yang kian kecil (Ford & Honan, 2017 & 2019; Mustika & Savirani, 2021).

“Kemitraan” Mengaburkan Relasi Kerja

Jalannya hubungan kemitraan yang merugikan pekerja gig dan menguntungkan perusahaan platform, menjadi pintu masuk untuk kembali meninjau relasi kerja yang selama ini berlangsung di antara mereka. Selama ini, para pekerja gig seperti Haneng dan Gassing oleh Gojek disebut sebagai “mitra” karena adanya klaim bahwa jenis pekerjaan ini dilakukan secara mandiri, waktu kerja yang fleksibel, dan tidak ada perintah yang bersifat memaksa. Logika ini digunakan sekaligus untuk mempertegas bahwa hubungan antara Gojek dan pengemudi sebatas hubungan kerjasama yang mana masing-masing pihak yang bermitra memiliki kedudukan yang seimbang dan tidak saling merugikan.

Klasifikasi sebagai “mitra” untuk mendefinisikan hubungan kerja antara pengemudi ojol dan Gojek adalah kurang tepat. Faktanya, pekerja gig bekerja di bawah kendali aplikasi yang dikelola oleh perusahaan platform. Para pekerja gig dipaksa tunduk pada ketentuan kerja yang sangat ketat, mulai jam kerja yang telah diatur dari jam 08.00 sampai 20.00 untuk mendapat insentif harian, poin yang sudah ditargetkan, serta performa yang harus dijaga. Selain itu, pilihan dari para ojol sangat

terbatas, jika mereka dinilai oleh perusahaan platform bekerja dengan tidak disiplin maka konsekuensinya pendapatan mereka dapat hilang karena disanksi sepi order, dan pada kondisi tertentu dapat berakibat fatal, yaitu diputus mitra (PM).

Alih-alih menyebutnya sebagai “mitra”, relasi semacam ini adalah relasi kerja antara pemberi kerja dan penerima kerja yang dipertemukan di sebuah ruang melalui perantara aplikasi (Gandini, 2019). Pada konteks ini, Gojek sebagai pemberi kerja sementara Haneng dan Gassing serta jutaan ojol lainnya yang tersebar di segala penjuru Indonesia adalah sebagai pekerja atau karyawan. Gojek memberikan kerja ke Haneng dan Gassing melalui orderan di aplikasi yang terinstal di HP mereka, kemudian Haneng dan Gassing akan menerima dan menerjemahkan informasi orderan tersebut dengan tindakan. Setelah orderan selesai dilaksanakan, Haneng dan Gassing akan mendapat bayaran dari konsumen. Setiap hasil kerja yang dilakukan oleh Haneng dan Gassing, Gojek akan mendapat komisi 20%.

Proses bisnis dalam ekonomi gig ini, menjadi semacam formalisasi kerja yang pada satu sisi membutuhkan pekerja tetapi disaat bersamaan menyerahkan risiko kerja ke para pekerja (Frey, 2020). Dalam hal ini, Gojek membutuhkan kerja dari Haneng dan Gassing, celakanya disaat bersamaan menghindari tanggung jawab untuk memenuhi kerja layak bagi Haneng dan Gassing. Relasi kerja yang seperti itu tentu tidak saling menguntungkan antara Gojek dengan para pekerja gig yang mana bertentangan dengan prinsip-prinsip kemitraan yang tertuang dalam UU No. 28 Tahun 2008.

Kontrol Pekerja Gig: Mengelola Kemitraan Semu Melalui Ilusi Insentif

Upaya kontrol terhadap pengemudi ojol, dilakukan dalam berbagai hal, salah satunya melalui skema insentif atau bonus. Program *Go The Partner Reward* adalah skema insentif yang ditawarkan oleh Gojek dan lahir di tengah situasi penurunan pendapatan secara tajam dari pekerja gig atau ojol. Di Makassar, kebijakan *Go The Partner Reward* mulai diberlakukan sekitar bulan Maret 2021. Kebijakan ini menggantikan skema insentif sebelumnya, yaitu program Jawara Gojek (JaGo). *Go The Partner Reward* mendesain pemberian insentif dengan berpatokan pada tiga as-

pek, yaitu poin, rating, dan performa. Agar bisa mendapatkan tambahan insentif, pekerja Gojek dituntut untuk bisa memenuhi target poin, *rating*, dan performa yang jumlahnya tiap level berbeda-beda. Poin, rating, dan performa akan dihitung mulai pukul 08.00 dan berakhir pada pukul 20.00 (12 jam) setiap harinya. Jika poin yang dikumpulkan pengemudi mencapai target, maka pengemudi Gojek akan mendapatkan selisih bayaran dari yang mereka dapatkan.

Tabel 1.
Informasi Program Go The Partner Rewards di Makassar

Level	Poin Harian	Rating	Performa	Selisih yang Dibayarkan
<i>Basic</i>	1.000	4.95	96 %	Rp 75.000
<i>Silver</i>	1.600	4.96	97 %	Rp 140.000
<i>Gold</i>	1.800	4.97	98 %	Rp 165.000
<i>Platinum</i>	2.200	4.98	99 %	Rp 235.000

Sumber: diolah dari hasil wawancara

Sebagai ilustrasi, akun ojol dari Haneng berada di level *basic*, artinya setiap hari dari jam 08.00-20.00 ia perlu mengumpulkan 1.000 poin jika ingin memiliki potensi untuk mendapat insentif. Penghitungan poin di Gojek adalah sebagai berikut: penyelesaian setiap order GoSend memperoleh 150 poin, GoRide 100 poin, GoMart 100 poin, GoFood 150 poin, dan GoShoop 150 poin⁶. Selain poin, Haneng juga harus menjaga performanya agar tetap 96% dan rating 4.95. Jika Haneng berhasil mengumpulkan ketiganya, Haneng akan mendapatkan insentif yang besarnya berdasarkan selisih antara jaminan pendapatan di level *basic* sebesar Rp 75.000 dari hasil yang diperoleh saat itu. Misalnya Haneng sudah memenuhi target ketiganya dan penghasilan yang diperoleh sampai jam 20.00 hanya Rp 60.000, maka Gojek akan memberi insentif pada Haneng dengan mengurangi Rp 75.000 dengan Rp 60.000 yaitu sebesar Rp 15.000 ke Haneng. Namun, jika salah satu dari ketiga aspek ini tidak terpenuhi, Haneng tidak akan mendapatkan insentif.

⁶ Khusus untuk *GoRide*, diatas 10 km ditambah dengan 50 Poin

Selain akumulasi poin harian, Gojek juga memberlakukan akumulasi poin bulanan. Akumulasi poin bulanan digunakan untuk skema naik kelas, dari *basic* ke *silver*, *gold*, dan *platinum*. Sebagai ilustrasi, akun Gassing pada Maret 2021 berada di level *basic*, kemudian di penghujung Maret 2021, Gassing berhasil mengumpulkan poin di atas 54.500 dengan rating 4.96 dan performa 97%. Maka di bulan berikutnya (April) akun Gassing akan berubah, naik kelas menjadi level *silver*. Semua level kecuali *basic* akan mendapatkan *voucher* belanja. Untuk seorang pengemudi Gojek dengan akun di level *Silver*, maka akan mendapat tambahan berupa *voucher* belanja sebesar Rp 50.000 tiap bulannya, sementara untuk level *Gold* sebesar Rp 100.000/bulan, dan paling besar adalah *platinum* yaitu Rp 150.000/bulan.

Tabel 2.
Poin, Rating & Performa untuk Insentif Bulanan

Level	Basic	Silver	Gold	Platinum
<i>Poin</i>	-	54.500	62.600	69.400
<i>Rating</i>	4.95	4.96	4.97	4.98
<i>Performa</i>	96 %	97 %	98 %	99 %
<i>Voucher Belanja</i>	-	Rp 50.000/ Bulan	Rp 100.000/ Bulan	Rp 150.000/ Bulan

Sumber: diolah dari hasil wawancara

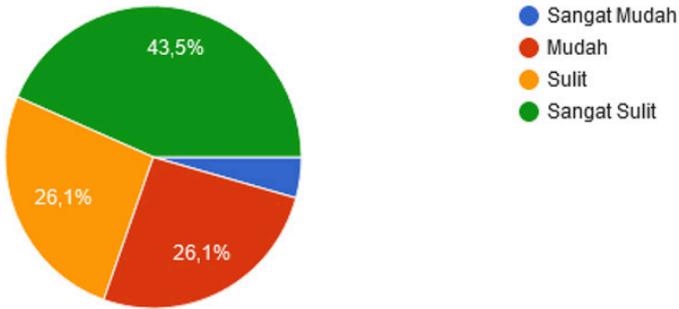
Di atas kertas, program *Go The Partner Rewards* memberikan cukup banyak harapan kepada pekerja gig di Gojek untuk mendapat lebih banyak pendapatan. Skema ini seakan-akan memberikan jaring pengaman kepada pekerja gig dengan adanya batas minimal pendapatan harian. Asumsinya mengandaikan bahwa seorang pengemudi bisa mendapatkan pendapatan harian minimal Rp 75.000 untuk level *basic* dan maksimal Rp 235.000 untuk level *platinum*. Namun, kebijakan tersebut pada praktiknya cukup sulit terealisasi. Dengan kata lain, program *Go The Partner Rewards* hanya bagian dari cara perusahaan platform mengelola kemitraan semu melalui kontrol terhadap pekerja gig yang semakin menjauhkan pekerja gig dari imajinasi bahwa mereka adalah pekerja perusahaan dengan berbagai hak-hak yang harusnya diterima. Mengutip

yang dikatakan oleh Gassing, bahwa “selalu ada cara yang digunakan oleh Aplikasi yang tidak kita ketahui agar ojol tidak bisa mendapat selisih pembayaran dan *voucher* bulanan” (wawancara, 09/08/2021).

Pada praktik di lapangan, perusahaan seolah mengatur sistem algoritmanya agar pengemudi ojol tidak mendapatkan insentif. Beberapa peneliti melihat pola ini sebagai bagian dari model kerja kontrol jarak jauh dengan menggunakan teknologi digital (Gandini, 2019; Panimbang, 2021). Pada konteks ini, Gojek menggunakan penghitungan poin, rating, dan performa sebagai instrumen kontrol terhadap pekerja gig di Gojek, disaat bersamaan, ketiganya berfungsi sebagai tempat berlindung Gojek untuk menghindari tuntutan dari para pekerja untuk memberikan pendapatan yang layak. Selain itu, Gojek melemparkan mekanisme pemberian upah/insentif dengan skema manajemen pelanggan (Gandini, 2019), yaitu dengan melibatkan konsumen untuk menilai layanan yang diberikan oleh pekerja gig melalui rating, yang kemudian akan berdampak pada performa dan berpengaruh terhadap insentif pekerja gig di Gojek. Tapi yang terlupakan dan sering diabaikan, bahwa ada entitas yang mengontrol semuanya dari balik layar (Gandini, 2019; Panimbang, 2021). Sehingga, tidak mudah bagi pekerja gig di Gojek untuk bisa mendapatkan insentif. Dari hasil survei yang saya lakukan kepada pekerja gig di Gojek, sebanyak 43,5% menjawab sangat sulit untuk mendapatkan insentif, sedangkan 26,1% menjawab sulit mendapat insentif⁷. Hanya 26,1% responden yang menjawab mudah untuk mendapatkan insentif di Gojek.

7 Survei dilakukan secara online, dengan kuisioner dalam bentuk google form dibagikan kepada ojol yang berada di Makassar, Sulawesi Selatan. Pertama-pertama, kuisioner saya bagikan kepada Sewang. Kemudian Sewang meneruskan ke komunitasnya. Selain itu, saya juga membagikan kuisioner ini pada grup *whatsapp* Gojek Ewako yang memiliki anggota sebanyak 130 orang. Google form telah dibagikan sedikitnya pada tiga komunitas ojol di Makassar. Survei dilakukan selama tiga hari, dengan jumlah sampel 20 orang.

Gambar 1.
Survei Kemudahan dan Kesulitan Ojol dalam Mendapat Insentif



Sumber: hasil survei, 2021

Temuan lapangan memperlihatkan bahwa ada tiga hal yang terjadi pada akun pengemudi Gojek yang membuat mereka menjadi kesulitan mendapatkan insentif. *Pertama*, praktik order basi. Order basi adalah istilah yang digunakan untuk menyebut order yang tidak masuk dalam skema perhitungan poin untuk bonus harian (lewat jam 20.00), meskipun tetap diselesaikan. Order basi biasanya menimpa pengemudi yang akumulasi poin hariannya hampir cukup. Gassing menceritakan bahwa praktik order basi yang terjadi di lapangan berlangsung dengan motif bahwa di awal-awal *on-bid* akun akan gampang dapat order (Gacor). Sementara saat menjelang tupu dari sore ke malam, akun biasanya akan tiba-tiba menjadi sepi order. Akun akan kembali dapat order setelah jam penghitungan insentif harian, yaitu ketika lewat jam 20:00. Sebanyak 31,8% pekerja gig Gojek di Makassar yang disurvei juga mengatakan pernah mendapatkan order basi, yang berimplikasi pada gagalnya memperoleh bonus harian dari Gojek. Beberapa pengemudi ojol menceritakan kisahnya:

“Saya berkali-kali alami ini order basi. Bukan hanya sekali. Saya rasa ini cuma permainan aplikasi. Masa di awal-awal akunku gacor sekali. Tetapi pas mau tupu langsung *botto* (sepi order –ed), langsung tidak dapat order. Nanti setelah lewat lagi batas waktu

baru dikasih order. Padahal biasa kurang ta' satu mami kasian order sudah cukup tapi tidak dikasih. Ini saya rasa sengaja kita dipermainkan seperti ini biar tidak dapat bonus harian” (Gassing, 23 Tahun/Pekerja gig Gojek di Makassar, 21/08/2021).

Yang lainnya:

“Pintar memang ini Gojek tapi kasian kita driver. Saya tidak tahu berapa kalima dapat order basi, saking banyaknya tidak bisa saya hitung. Paling saya ingat itu, saya pernah dapat order di riwayat akun saya lihat order tercatat 19.57, tapi tidak di hitung poinku karena di aplikasi tercatat 20.01 baru masuk, deh segitunya” (Sewang, 21/08/2021).

Kedua, bintang gaib atau bintang siluman⁸. Seperti namanya, agak sulit untuk mendeskripsikan modus dari bintang gaib. Tetapi untuk bisa mendapat gambaran mengenai praktik dari bintang gaib, sebelumnya perlu dicatat bahwa salah satu indikator penilaian Gojek kepada ojol adalah rating yang diberikan oleh konsumen. Rating berkaitan dengan bintang, yaitu bintang 1 sampai 5 yang digunakan untuk menggambarkan kinerja ojol dari kaca mata konsumen. Semakin banyak bintang yang diberikan oleh konsumen, maka semakin bagus rating yang diperoleh oleh ojol. Perlu diketahui, bahwa penilaian kinerja (pemberian bintang) yang dilakukan oleh konsumen ke ojol diperantari oleh aplikasi. Tepat disinilah praktik bintang gaib memungkinkan untuk terjadi. Pengemudi Gojek akan mendapat penilaian kinerja secara tiba-tiba, berupa bintang satu hingga bintang tiga. Beberapa pengemudi mengaku sangat terkejut dengan adanya penilaian buruk terhadap dirinya. Pasalnya, penilaian dengan indikasi kinerja buruk berbanding terbalik dengan apa yang dialami oleh pengemudi di lapangan. Pengemudi mengaku tidak membuat kesalahan tetapi mendapat penilaian dengan indikasi yang buruk. Sebanyak 40,9 % pekerja gig di Gojek mengaku pernah mendapat bintang satu hingga bintang tiga sejak program insentif baru di terapkan di Makassar.

Di lapangan, modus bintang gaib biasanya terjadi sepekan menjelang akumulasi perhitungan nilai untuk penentuan kelas dari akun

8 Beberapa pekerja gig di Gojek menyebut *bintang gaib* dan bintang siluman secara bergantian. Tetapi kedua istilah ini mengacu pada satu kejadian yang sama.

pengemudi Gojek tiap bulannya. Beberapa pengemudi Gojek batal naik kelas atau bahkan ada yang turun kelas karena bintang gaib. Yang paling mengejutkan karena asal-muasal bintang ini lebih sering tidak di ketahui sumbernya. Namun, beberapa pekerja gig di Gojek yang saya wawancarai “menuding” bahwa asal bintang satu hingga tiga itu sebagai bentuk kecurangan yang dilakukan oleh aplikator. Seperti yang disampaikan oleh Sewang “Bintang gaib bagian tindakan dari Gojek agar pengemudi tidak bisa naik peringkat dan dapat bonus yang lebih besar” (wawancara, 21/08/2021) dan diperkuat dengan beberapa kutipan dari pekerja gig di Gojek lainnya:

“Dari awal kubilang itu performa sama rating aplikator yang *setting*, karena server aplikator yang *setting*. Percuma mau *Gold*, *Silver*, *Platinum* sama aja *Basic* semua” (Tobo, di salah satu grup FB ojol, 07/07/2021).

Yang lainnya;

“Setiap satu minggu sebelum akhir bulan mulai muncul bintang aneh-aneh, dari bintang empat terus lama-lama ke bintang satu. Anehnya lagi karena tidak ada komen-komen buruk cuma bintang. Padahal saya merasa tidak adaji apa-apa sama *customer*ku. Nanti saya pelajari, oh ternyata ini bisa dipertainkan, tidak mau ini na kasi naik levelku ternyata” (Salle, di salah satu grup FB ojol, 10/08/2021).

Pengemudi yang mengalami hal sama;

“Saya juga tidak tahu bagaimana bisa saya bisa dapat bintang dari *customer*. Padahal saya sudah dua hari tidak pernah aktif. Kenapa ada tiba-tiba masuk. Saya juga heran ini sebenarnya” (Rabaking, di salah satu grup FB ojol, 07/07/2021).

Selain itu, data survei yang saya lakukan menunjukkan bahwa sebanyak 54,5% pekerja gig di Gojek mengaku pernah mendapat bintang gaib. Kondisi yang ganjil seperti ini, yang membuat para pengemudi Gojek mencurigai bahwa bintang jelek yang merusak ratingnya merupakan bintang yang diberikan oleh perusahaan platform, bukan oleh konsumen, karena para ojol menyebut bahwa dalam menjalankan pe-

layanannya mereka merasa tidak melakukan kesalahan.

Ketiga, titik penjemputan order lebih jauh dibanding dengan titik pengantaran. Bagian terakhir ini menjadi persoalan yang dilakukan oleh perusahaan platform yang banyak dikeluhkan oleh pekerja gig di Gojek, yaitu pengemudi mendapatkan order yang jarak jemputnya begitu jauh dari lokasi dia berada sementara jarak pengantarannya justru lebih dekat dibanding jarak jemput. Polanya, pekerja gig di Gojek akan mendapatkan order yang jaraknya sangat jauh dari titiknya saat itu. Akibatnya, jika bukan dilakukan oleh ojol, biasanya konsumen akan membatalkan orderan ini. Ada beragam alasan dari konsumen, ada yang karena alasan buru-buru sehingga tidak mau menunggu lama serta untuk orderan Go-Food biasanya karena alasan sudah lapar dan tidak ingin menunggu terlalu lama (wawancara Gassing, 21/08/2021; Haneng, 06/08/2021). Pembatalan orderan yang dilakukan oleh konsumen, dalam sistem di Gojek, akan berdampak buruk bagi akun ojol. Performa mereka otomatis akan turun. Selain dari konsumen, pelemparan order jauh bagi pengemudi Gojek juga memiliki implikasi lain, yaitu membuat target untuk pemenuhan poin harian dari ojol menjadi terkendala. Seperti yang diceritakan oleh Gassing, beberapa kali ia gagal mendapat bonus harian lantaran mendapat order jauh padahal poin yang dibutuhkan tinggal sedikit. Order yang penjemputannya relatif jauh dibandingkan dengan jarak antar akan membutuhkan durasi waktu yang lebih lama. Waktu yang lebih lama akan mempengaruhi jumlah order yang bisa diselesaikan. Seperti yang dialami oleh Sewang, mendapat order dengan titik jemput sejauh 5 km namun dengan titik antar yang hanya 2 km. Pada gilirannya jumlah order akan berdampak pada poin pekerja Gojek.

“Saya tidak mengerti juga dengan ini aplikasi, masa saya dikasih order dengan titik jemput sejauh 5 km dari lokasi saya, baru titik antarnya cuma 2 km. Padahal di daerah titik penjemputan saya lihat banyak yang aktif. Dan bukan cuma saya, banyak teman-teman driver yang dapat seperti ini” (Sewang, 21/08/2021).

Cerita pengemudi lainnya:

“Agak risiko juga ini orderan yang jauh apalagi di waktu-waktu mepet tupu. Biasa saya dapat yang begitu, sisa dua order poin

saya cukup. Tapi tiba-tiba dapat order jauh, lama lagi saya mutar-mutar habis waktu sampai tidak terkejar lagi. Akhirnya waktu habis lagi, gagal lagi target poin harian” (Gassing, 10/08/2021).

Go The Partner Reward menjadi wajah baru bentuk kontrol kerja dalam hubungan kerja yang tidak saling menguntungkan antara Gojek dan pekerja gig di Gojek. Kontrol dilakukan oleh aplikator dengan menggunakan poin, rating dan performa. Cara ini untuk menghindari tanggung jawab atas pemenuhan jaminan pendapatan yang lebih layak bagi pengemudi Gojek.

Penutup

Menempatkan Haneng, Gassing, dan ojol lainnya sebagai “mitra” telah mengaburkan posisi mereka sebagai pekerja. Label “mitra” telah menyembunyikan tanggung jawab pemberi kerja dan memungkinkan baginya untuk menghindari pemenuhan hak-hak dasar kepada pekerja gig. Label ini juga ikut membenarkan bahwa apa yang dialami oleh Haneng dan Gassing menjadi tanggung jawab mereka sendiri, seperti tentang risiko kerja, upah layak, dan segala hak-hak dasar yang harusnya diperoleh. Alih-alih menyebutnya sebagai “mitra”, pada praktiknya hubungan yang berlangsung antara Gojek dengan Haneng dan Gassing adalah hubungan antara pemberi kerja dan pekerja. Hubungan yang secara politik akan berdampak bagi tanggung jawab Gojek untuk memenuhi kesejahteraan Haneng, Gassing, dan juga ojol lainnya.

Kepastian upah layak tidak diperoleh pekerja gig, karena dilanggengkannya kontrol yang sangat ketat oleh Gojek. Melalui praktik bintang gaib, order basi, dan melempar order jauh telah membuat pengemudi Gojek menjadi sepi order dan kesulitan mendapat upah yang layak. Praktik kontrol semacam ini, secara berulang telah berlangsung di banyak aplikasi penyedia layanan transportasi secara daring di Indonesia, yaitu dengan menggunakan aplikasi sebagai sarana untuk mengontrol pekerja dan berdampak pada kesejahteraan pekerja (Ford & Honan, 2017; Ford & Honan, 2019). Aplikasi mengontrol pekerja dari jarak jauh (Gandini, 2019; Panimbang, 2021) melalui praktik manajemen pelanggan.

Berbagai praktik kontrol yang berdampak pada sanksi sepi order dan ketidakpastian pendapatan yang layak bermula dari relasi pengemudi

Gojek dengan Gojek yang diklasifikasikan dalam hubungan “kemitraan”. Posisi pengemudi Gojek yang tidak ditempatkan sebagai pekerja menjadi masalah krusial yang memiliki dampak turunan, seperti kepastian upah dan kondisi kerja yang lebih layak menjadi terabaikan. Persoalan semakin rumit karena undang-undang ketenagakerjaan belum mengakomodir profesi pekerja gig di Gojek sebagai pekerja atau karyawan perusahaan platform. Sejauh ini, regulasi yang ada masih sebatas mengatur batas bawah tarif ojol, yang cenderung masih meminggirkan hak-hak dasar bagi ojol. Absennya payung hukum yang mengakomodir pekerja gig sebagai karyawan membuat posisi pengemudi Gojek menjadi serba terbatas. Secara ekonomi, pekerja gig kesulitan mendapat kepastian upah, dan secara politik, hak-hak dasar pekerja gig sebagai pekerja perusahaan tidak dipenuhi. Kepastian upah yang layak dan kondisi kerja yang lebih baik akan sulit terealisasi selama undang-undang tidak segera mengakui pekerja gig di Gojek sebagai pekerja atau karyawan Gojek.

Daftar Pustaka

- Ford, M., & Honan, V. (2017). “The Go-Jek Effect”. *Digital Indonesia Connectivity and Divergence*. ISEAS-Yusof Ishak Institute, 275–278.
- Ford, M. & Honan, V. (2019). “The Limits of Mutual Aid: Emerging Forms of Collectivity among App-based Transport Workers in Indonesia”. *Journal of Industrial Relations*, 61(4), 528–548.
- Frey, B. (2020). “Platform Labor and In/Formality: Organization among Motorcycle Taxi Drivers in Bandung, Indonesia”. *Anthropology of Work Review*, 41(1), 36–49.
- Gandini, A. (2019). “Labour Process Theory and the Gig Economy”. *Human Relations*, 72(6), 1039–1056.
- Mustika, W., & Savirani, A. (2021). “‘Ghost Accounts’, ‘Joki Accounts’ and ‘Account Therapy’: Everyday Resistance among Ride-hailing Motorcycle Drivers in Yogyakarta, Indonesia”. *Copenhagen Journal of Asian Studies*, 39(1), 48–67.
- Novianto, A. (2021). “GoTo Menjauhkan Pekerja Gig dari Kerja Layak dan Adil”. *Bulletin Insight*, Edisi 2 (1).
- Panimbang, F. (2021). “Solidarity Across Boundaries: A New Practice of Collectivity among Workers in the App-based Transport sector in

Indonesia”. *Globalizations*, 0(8), 1–15.

Rosana, F. C. (2020). “Naik 10 Persen, Transaksi Gojek Sepanjang 2020 Mencapai Rp 170 Triliun”. *Tempo*, sumber: <https://bisnis.tempo.co/read/1404924/naik-10-persen-transaksi-gojek-sepanjang-2020-mencapai-rp-170-triliun>

Melestarikan Pekerja Rentan di Balik Ekonomi Inovasi: Praktik Kerja Perusahaan Teknologi kepada Mitra Pengemudi Ojek Online di Indonesia

Izzan Fathurrahman

Pendahuluan

Dalam beberapa tahun belakangan, dunia menyaksikan perkembangan informasi, komunikasi, dan teknologi (ICT) yang pesat. ICT terdiri dari berbagai produk dan layanan teknologi, termasuk perangkat keras komputer, perangkat lunak, dan sejumlah layanan dan fungsi telekomunikasi yang mencakup produk dan layanan satelit (Friis, Karlsson, & Paulsson,

2006: 1). Perusahaan-perusahaan teknologi berbasis digital mulai berkembang dan menguasai pasar. Pada tahun 2017, tujuh dari sepuluh perusahaan dengan nilai agregat pasar tertinggi secara global adalah perusahaan teknologi berbasis digital, seperti Apple, Google, Alibaba, dan Tencent (Zhu, 2019: 1). Merembaknya perusahaan teknologi juga merambah ke Asia Tenggara, termasuk Indonesia.

Indonesia merupakan pasar terbesar sekaligus dengan pertumbuhan tercepat dari ekonomi berbasis internet di Asia Tenggara. Nilai ekonomi berbasis internet Indonesia diprediksi mencapai 130 juta dolar Amerika Seri-

Pengutipan:

Fathurrahman, I. (2021). "Melestarikan Pekerja Rentan di Balik Ekonomi Inovasi: Praktik Kerja Perusahaan Teknologi kepada Mitra Pengemudi Ojek Online di Indonesia". Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 79-99). IGPA Press.

kat (AS) pada tahun 2025 (Google, Temasek, and Bain and Company, 2019: 18). Pemerintah Indonesia sendiri telah memasukkan pengembangan ekonomi digital sebagai salah satu sektor strategis dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024 (Bappenas, 2019). Dua sektor utama penopang ekonomi digital di Indonesia adalah perdagangan secara elektronik (*e-commerce*) dan layanan transportasi (*ride-hailing*) (ibid).

Dalam industri layanan transportasi, saat ini terdapat dua perusahaan teknologi yang menawarkan layanan antarpemumpang, antarbarang, dan antarmakanan dengan menggunakan sepeda motor atau ojek online di Indonesia, yaitu Gojek dan Grab. Gojek pertama kali didirikan pada tahun 2010 dan berbasis di Indonesia, sedangkan Grab yang berbasis di Singapura didirikan pada tahun 2012 dan masuk ke pasar Indonesia dua tahun kemudian (Cosseboom, 2015; Cahyu, 2019). Dalam perkembangannya di Indonesia, kedua perusahaan tersebut dapat diterima secara luas, setelah sebelumnya ada resistensi terhadap keduanya dari ojek pangkalan dan transportasi konvensional. Gojek dan Grab dianggap memberi jawaban terhadap kurang dan terbatasnya transportasi publik antartitik (*point to point*) di Indonesia, serta alternatif taktis dalam menembus kemacetan di kota-kota besar (Saffan & Rizki, 2018: 1). Lebih jauh lagi, kedua perusahaan dianggap membawa inovasi di bidang transportasi yang memberi dampak ekonomi positif secara signifikan kepada masyarakat (lihat Lembaga Demografi, 2018; Tenggara Strategics & Centre for Strategic and International Studies, 2019).

Tulisan ini akan menganalisis secara kritis ekonomi inovasi yang dibawa oleh kedua perusahaan teknologi. Meski dianggap sebagai suatu hal yang baru, inovasi yang dibawa oleh perusahaan teknologi tidak lepas dari kerja kumulatif, kolektif, dan penuh ketidakpastian dari berbagai aktor, termasuk pengemudi ojek konvensional dan mitra pengemudi ojek online. Tulisan ini memiliki dua fokus kajian. Pertama, menyoroti peran ojek konvensional dan mitra pengemudi ojek online dalam proses inovasi yang terjadi. Kedua, secara khusus menganalisis dampak dari inovasi yang terjadi terhadap status pekerja rentan yang dimiliki oleh mitra pengemudi ojek di kedua perusahaan. Tiga pertanyaan penelitian yang masing-masing akan dianalisis dalam bentuk bab di tulisan ini adalah: Bagaimana ojek konvensional berperan sebagai landasan praktik ekonomi inovasi perusahaan teknologi? Bagaimana

proses ekonomi inovasi yang terjadi pada perusahaan teknologi? Dan bagaimana ekonomi inovasi dari perusahaan teknologi berkontribusi dalam melestarikan praktik kerja rentan dari mitra pengemudi ojek?

Tulisan ini menggunakan dua kerangka konseptual untuk menjawab tiga pertanyaan penelitian di atas, yaitu ekonomi inovasi dan pekerja rentan (prekariat). Kerangka konseptual ekonomi inovasi merujuk pada pemikiran Mariana Mazzucato (2018) yang menitikberatkan pada kerja kolektif, kumulatif, dan tidak pasti dari ekonomi inovasi. Sementara analisis kritis terkait pekerja rentan berlandaskan pada kerangka konsep pekerja rentan (prekariat) yang dikemukakan oleh Guy Standing (2011).

Dalam tulisan ini, saya menggunakan data primer dan sekunder untuk menganalisis studi kasus. Data primer didapatkan dari wawancara mendalam kepada sepuluh mitra pengemudi ojek dari dua perusahaan, Gojek dan Grab, serta observasi partisipan. Pengumpulan data primer dilakukan dalam kurun waktu 16 hari sejak tanggal 04 Maret 2020 sampai dengan 19 Maret 2020. Kesepuluh narasumber terbagi menjadi masing-masing lima orang untuk kedua perusahaan. Mereka terdiri dari mitra-mitra pengemudi ojek yang berbeda latar belakang, seperti mitra pengemudi yang aktif di aksi protes jalanan, mitra pengemudi yang aktif menyuarakan aspirasi melalui media sosial, serta mitra pengemudi yang tidak terlibat dalam bentuk protes apa pun. Data sekunder meliputi dokumen-dokumen terkait studi kasus, seperti situs internet kedua perusahaan teknologi, undang-undang dan kerangka regulasi, sampai dengan pemberitaan media massa dan kajian-kajian sebelumnya terkait dengan topik riset.

Tulisan ini beraspirasi menyumbangkan pendekatan teoritis kepada kajian ekonomi gig dengan menggabungkan analisis konsep pekerja rentan yang berakar dari ilmu sosial dengan analisis ekonomi inovasi yang berangkat dari ekonomi dan inovasi. Secara praktis, tulisan ini akan memberikan pemahaman kritis bagi para pembaca bahwa ekonomi inovasi di bidang ojek online bukanlah hasil karya tunggal perusahaan teknologi dan di balik ekonomi inovasi terdapat mitra pengemudi ojek yang merupakan pekerja rentan. Tulisan ini berharap mampu meningkatkan kesadaran pembaca selaku konsumen terhadap kondisi kerja pekerja rentan di industri teknologi, perusahaan teknologi agar mendengar aspirasi mitra pengemudi ojek, serta pemerintah agar memberi

perhatian yang lebih kepada isu pekerja rentan.

Ekonomi Inovasi

Ekonomi inovasi berasal dari gagasan Joseph Schumpeter terkait penghancuran secara kreatif (*creative destruction*). Teori pembangunan ekonomi Schumpeter berfokus pada proses penghancuran atau destruksi dari produk-produk dan teknik produksi lama seiring dengan munculnya inovasi-inovasi baru (Cowen & Shenton, 1996: 37). Berkebalikan dengan prinsip efisiensi, proses destruksi dibutuhkan untuk membentuk ekuilibrium baru dalam ekonomi inovasi. Dalam jangka pendek, proses destruksi mengarah pada runtuhnya firma-firma atau institusi kapitalis lama berskala luas, namun di satu sisi, inovasi memicu pertumbuhan, menciptakan lapangan kerja dan peluang pendapatan dalam jangka panjang (Janeway, 2012: 10-11).

Schumpeter menekankan pengusaha (*entrepreneur*) sebagai aktor utama dalam mendorong proses penghancuran secara kreatif. Secara spesifik, kepemimpinan (*leadership*) dari pengusaha, baik dalam bentuk individu maupun firma atau kelompok, adalah elemen terpenting dari proses penghancuran secara kreatif. Hal ini disebabkan modal finansial bukanlah elemen utama dalam proses penghancuran secara kreatif, namun kepemimpinan pengusaha dalam membuka akses modal dari pihak ketiga untuk membiayai inovasi (Cowen & Shenton, 1996: 369).

Kritik dari konsep kepemimpinan menurut Schumpeter adalah ia memisahkan antara pengusaha yang dianggap sebagai pemimpin dan masyarakat yang dianggap sebagai pengikut. Dalam pandangan Schumpeter, para pemimpin dan elite menciptakan inovasi dan perubahan sosial sementara masyarakat hanya perlu melestarikan perubahan tersebut (*ibid*). Padahal, proses pembangunan yang sebenarnya terletak pada hubungan antara perubahan dan keberlanjutan, bukan semata-mata karena dorongan pengusaha (*ibid*). Oleh karena itu, perlu adanya pengakuan terhadap peran-peran aktor lain dalam proses ekonomi inovasi di luar pengusaha dan modal finansial yang mendukung mereka.

Berangkat dari gagasan Schumpeter, Mazzucato (2018: 191) berargumen bahwa ekonomi inovasi merupakan hasil kerja kumulatif, kolektif, dan tidak pasti. Kompleksitas dalam proses penciptaan inovasi seringkali berakhir pada simplifikasi pemberian penghargaan hanya kepada

pengusaha sebagai aktor tunggal dalam proses tersebut (Friis, Karlsson, & Paulsson, 2006: 100). Akibatnya, terjadi pengesampingan peran-peran aktor dan landasan struktural lain dalam proses kumulatif, kolektif, dan tidak pasti dari ekonomi inovasi.

Ekonomi inovasi sebagai hasil dari proses kumulatif berarti inovasi yang ada saat ini merupakan hasil dari riset jangka panjang dan investasi yang telah lebih dahulu dilakukan oleh aktor-aktor sebelumnya (Mazzucato, 2018: 191). Sementara ekonomi inovasi sebagai hasil kerja kolektif menyatakan bahwa inovasi yang terbentuk merupakan hasil interaksi dari berbagai aktor, baik aktor publik, swasta, maupun pihak ketiga (ibid: 194). Mazzucato menekankan pentingnya pekerja dalam proses kolektif. Inovasi yang dikembangkan secara kolektif juga harus mendistribusikan keuntungannya secara kolektif. Keterlibatan serikat pekerja dibutuhkan untuk bernegosiasi terkait kompensasi dari risiko-risiko yang kemungkinan timbul dari proses inovasi yang berlangsung (ibid: 195).

Terakhir, ekonomi inovasi merupakan hasil dari proses kerja yang tidak pasti. Sebagai hasil dari proses kerja kolektif dan kumulatif yang berlangsung lama, ekonomi inovasi sangat rentan terhadap risiko dan ini adalah bagian dari ketidakpastian tersebut. Risiko yang kemungkinan terjadi misalnya rendahnya permintaan pasar, persaingan dengan pengusaha lainnya, serta permasalahan terkait pekerja dan pajak. Dalam periode penuh ketidakpastian, pengusaha atau sektor swasta sering kali ragu mengambil risiko dan sektor publik umumnya akan menutupi kekurangan ini (ibid: 193).

Pekerja Rentan (Prekariat)

Pekerja rentan (prekariat) adalah orang-orang yang tidak memiliki salah satu atau beberapa dari tujuh bentuk keamanan terkait pekerja (*labour-related security*), yaitu *labour market security, employment security, job security, work security, skill reproduction security, income security, and representation security* (Standing, 2011: 10). Mereka merupakan hasil dari fleksibilitas pasar tenaga kerja yang membebankan risiko pekerjaan kepada pekerja dan keluarganya, bukan kepada pemberi kerja (ibid: 01). Pekerja rentan bukanlah entitas tunggal atau homogen, mereka terdiri dari berbagai macam pekerja yang tak memiliki kontrak kerja tetap,

yang mana harus bekerja secara serabutan atau kasual. Dalam pandangan lebih luas, proses menjadi pekerja rentan mencakup informalisasi sektor tenaga kerja (Trott, 2013: 408). Pekerja kontrak atau kontraktor mandiri (*independent contractor*) yang tak memiliki identitas profesional yang kuat merupakan bagian dari pekerja rentan (Standing, 2011: 15).

Secara umum, pekerja rentan dapat diidentifikasi berdasarkan tiga hubungan khusus yang ia miliki, yaitu hubungan khusus produksi, hubungan khusus distribusi, dan hubungan khusus dengan negara (Standing, 2014: 969-972). Hubungan khusus produksi menjelaskan bahwa pekerja rentan berbeda dengan pekerja industri pada umumnya. Pekerja proletar industri biasanya dipandu oleh serangkaian aturan atau standar khusus agar mereka disiplin dalam satu proses produksi tertentu. Pekerja industri tradisional memiliki identitas profesional yang jelas, syarat kompetensi baku yang ditetapkan oleh perusahaan, serangkaian standar pekerjaan yang juga meliputi standar jam kerja, termasuk standar remunerasi berdasarkan jam kerja. Serangkaian karakteristik tersebut pada akhirnya memberi jaminan pekerjaan dan kontrak kerja (*job and employment securities*) kepada pekerja proletar industri.

Sementara pekerja rentan tidak memiliki jaminan kerja seperti yang diperoleh oleh para pekerja proletar industri. Mereka tidak memiliki standar baku pekerjaan bahkan tidak memiliki pemasukan tetap. Tidak adanya identitas okupansi atau profesional mengaburkan syarat-syarat kompetensi yang dibutuhkan dalam mengerjakan pekerjaan mereka. Tidak jarang para pekerja rentan dituntut untuk memiliki kemampuan di atas yang dibutuhkan oleh pekerjaan yang dilakoni dan mereka harus menjalankan beberapa tipe pekerjaan lain agar dapat dipertimbangkan sebagai pekerja (*ibid*).

Hubungan khusus distribusi merujuk pada ketergantungan yang tinggi dari pekerja rentan terhadap distribusi dan pendapatan yang diberikan oleh komunitas atau negara. Pekerja rentan tidak termasuk dalam skema kompensasi atau asuransi perusahaan. Akibatnya, mereka yang umumnya mengandalkan upah akan bergantung pada asuransi sosial atau bantuan finansial dari komunitas atau keluarga, misalnya melalui remitansi atau pinjaman. Dalam konteks negara kesejahteraan, pekerja rentan biasanya akan bergantung pada sistem asuransi sosial yang diberikan negara. Akibatnya, pekerja rentan berisiko secara tiba-

tiba jatuh dalam kebangkrutan, seperti terlilit hutang jika asuransi sosial yang menjadi tumpuan tidak lagi ada (ibid).

Hubungan khusus dengan negara menekankan pada berkurangnya hak-hak warga negara yang dimiliki seseorang karena statusnya sebagai pekerja rentan (ibid). Hak-hak ini termasuk hak sipil (akses yang setara terhadap hukum dan perlindungan dari tindakan kriminal), hak kultural (akses yang setara untuk berpartisipasi penuh dalam kehidupan ber-komunitas), hak sosial (akses yang setara terhadap pelayanan sosial, seperti pendidikan dan kesehatan), hak ekonomi (akses yang setara terhadap sumber pendapatan), dan hak politik (akses yang setara untuk berpartisipasi penuh dalam aspek-aspek politik komunitas) (Standing, 2011: 14). Jika pekerja rentan tidak memiliki paling tidak satu dari lima hak-hak di atas, ia dapat dikategorikan sebagai *denizens*, yaitu orang-orang yang diberikan hak yang lebih terbatas dibanding warga negara (*citizens*) (ibid).

Hubungan khusus produksi menyebabkan kondisi kerja dari pekerja rentan tidak dinaungi oleh standar-standar atau aturan baku dalam hubungan pekerjaan pada umumnya. Mereka merupakan kelas yang tengah terbentuk dengan kepentingan dan aspirasi yang berbeda dari pekerja industri tradisional (Standing, 2011: 168). Mengembangkan gerakan berbasis kelas dengan mengutamakan daya tawar kolaboratif merupakan langkah penting untuk menyuarakan aspirasi sosial dan menuntut pengakuan atas pekerjaan mereka (Trott, 2013: 411). Namun, mengembangkan gerakan kolektif di antara para pekerja rentan tidaklah mudah. Ini disebabkan pekerja rentan bukanlah suatu entitas tunggal. Pekerja rentan merupakan kelompok heterogen yang terdiri dari berbagai macam jenis pekerja dan aspirasi sosial (Standing, 2011: 168). Pekerja rentan memiliki kemungkinan konflik internal yang bersumber dari pandangan politik yang berbeda (Standing, 2014: 971).

Ojek Konvensional sebagai Landasan Praktik Ojek Online

Ojek konvensional telah menjadi salah satu moda transportasi di Indonesia sejak dekade 1970 (Vacano, 2017: 10). Ojek konvensional umumnya mengangkut satu penumpang maupun berfungsi sebagai kurir pengiriman dokumen atau barang berukuran kecil (Medeiros et al., 2018: 337). Ojek konvensional secara struktural hadir sebagai respon atas ti-

dak efektifnya sistem transportasi publik formal, terutama transportasi publik antartitik. Permasalahan tidak efektifnya transportasi publik formal antartitik diperparah oleh kurang memadainya fasilitas pejalan kaki, terutama di wilayah perkotaan (Saffan & Rizki, 2018: 01). Kebutuhan mobilisasi masyarakat pada akhirnya tidak dapat terpenuhi secara maksimal dan ojek konvensional hadir sebagai penambal kekurangan ini (Permana et al., 2018: 225).

Model bisnis ojek konvensional cukup sederhana. Pada umumnya pengemudi ojek konvensional berkumpul pada satu titik dalam perkampungan atau lokasi tertentu (Purwanto, Luthfi, & Aرسال, 2018: 246). Titik kumpul tersebut lazim disebut sebagai pangkalan dan ia berfungsi sebagai tempat bertemunya permintaan dan penawaran antara pengemudi ojek konvensional dan pengguna jasa. Keuntungan material dalam bentuk pendapatan didapat oleh pengemudi ojek konvensional berdasarkan proses tawar-menawar dengan pengguna jasa.

Prinsip pasar bebas berdasarkan tawar-menawar dalam menentukan tarif ojek konvensional tidak terlepas dari tidak diaturnya ojek konvensional dalam Undang-Undang No.22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia. Sejak kemunculannya pada dekade 1970, ojek konvensional tidak pernah dikategorikan sebagai moda transportasi publik formal, sebab tak memenuhi syarat harus beroda empat atau lebih seperti yang diatur oleh undang-undang (Medeiros et al., 2018: 340). Ojek konvensional tetap diizinkan beroperasi oleh otoritas sebab di satu sisi, adanya permintaan terhadap ojek konvensional yang tinggi dari masyarakat, dan di sisi lain, pemerintah belum mampu menyediakan sistem transportasi publik formal yang lebih baik (Permana et al., 2018: 237). Aktivitas sosio-ekonomi ojek konvensional telah diterima secara luas dan ditentukan oleh interaksi sosial antara pengemudi dan masyarakat (Purwanto, Luthfi, & Aرسال, 2018: 244). Ojek konvensional biasanya telah memiliki pelanggan tetap dalam satu wilayah, misalnya pekerja formal, ibu rumah tangga, atau pelajar yang tidak memiliki akses terhadap kendaraan pribadi (Medeiros et al., 2018: 341).

Sebab keberadaannya yang tidak diatur undang-undang, ojek konvensional merupakan bagian dari moda transportasi publik dan ekonomi informal di Indonesia. Ekonomi informal pada umumnya diasosiasikan dengan masyarakat miskin perkotaan dan ini juga berlaku bagi ojek

konvensional. Mayoritas pengguna ojek konvensional adalah kelompok masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah. Kondisi pasar yang demikian menyebabkan sulit terjadinya peningkatan pendapatan pengemudi ojek konvensional (ibid: 230). Mayoritas pengemudi ojek konvensional juga adalah pelajar, pekerja berkemampuan rendah, dan imigran yang menganggap profesi ojek konvensional sebagai pekerjaan paruh atau penuh waktu (Medeiros et al., 2018: 314). Sebab keberadaannya yang diasosiasikan dengan masyarakat miskin perkotaan, kebijakan sosial yang menysasar pengemudi ojek konvensional pada umumnya dibalut dalam program pengentasan kemiskinan (Vacano, 2017: 101).

Lebih jauh lagi, tidak adanya kerangka regulasi terkait ojek konvensional menempatkan para pengemudi pada kondisi kerja yang rentan. Pengemudi ojek konvensional tidak memiliki jam kerja maupun pendapatan tetap. Mereka bekerja sampai mendapatkan pendapatan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup satu hari dan tak jarang bekerja dalam jam kerja yang panjang (Permana, et al., 2018: 230). Studi terhadap ojek konvensional di Bandung menunjukkan penghasilan pengemudi ojek konvensional berkisar antara 50.000 rupiah – 100.000 rupiah untuk jarak tempuh 15-25 kilometer per hari. Jika pendapatan tersebut dibagikan berdasarkan jumlah orang dalam satu rumah tangga yang berisi lima orang, pengemudi ojek konvensional dan keluarganya termasuk dalam kelompok miskin ekstrem (ibid).

Sifat pekerjaannya yang informal juga menyebabkan pengemudi ojek konvensional tidak terlindungi oleh asuransi. Asuransi sosial pada umumnya disediakan oleh komunitas tempat pengemudi ojek konvensional bernaung. Dalam satu pangkalan ojek misalnya, terdapat arisan yang secara sukarela dapat diikuti oleh seluruh anggota pangkalan dan penerima arisan dirotasi setiap bulan (Purwanto, Luthfi, & Aرسال, 2018: 252).

Praktik ojek konvensional yang berdasarkan komunitas juga menentukan regulasi dan mekanisme bisnis antara satu komunitas atau pangkalan dengan komunitas lainnya. Baik di dalam dan antarkomunitas terdapat aturan tertentu yang telah disepakati bersama, misalnya ketentuan dalam mengambil penumpang atau menentukan batas wilayah operasi (Vacano, 2017: 98). Pengemudi ojek konvensional umumnya menerapkan sistem antrean dalam mengambil penumpang (Purwanto,

Luthfi, & Aرسال, 2018: 252). Pendapatan mereka sangat ditentukan oleh perbandingan antara jumlah permintaan penggunaan jasa dan jumlah ketersediaan pengemudi ojek konvensional di satu wilayah operasional.

Ekonomi Inovasi dan Perusahaan Teknologi

Berdasarkan kerangka konseptual ekonomi inovasi, perusahaan teknologi seperti Gojek dan Grab merupakan hasil dari kerja kumulatif di sektor ojek. Sejarah panjang penerimaan aspek sosio-ekonomi ojek konvensional oleh masyarakat Indonesia telah membantu perusahaan teknologi dalam memetakan dan mengembangkan pasarnya. Dengan demikian, ojek konvensional merupakan landasan sosio-teknis dari perusahaan teknologi (Medeiros et al., 2018: 341-342).

Ekonomi inovasi diasosiasikan dengan proses penghancuran secara kreatif seperti yang dikemukakan oleh Schumpeter, di mana model produksi lama akan tergantikan oleh inovasi yang baru (Cohen & Shenton, 1996: 376). Hal ini tercermin dari disrupsi perusahaan teknologi melalui ojek online yang mengancam status quo ojek konvensional dan moda transportasi publik formal lain yang telah terlebih dahulu ada. Akibatnya, terjadi proses inkorporasi maupun resistensi dari pengemudi ojek konvensional terhadap mitra pengemudi ojek online.

Ekonomi inovasi ditandai oleh proses yang tidak pasti dan sering kali dalam prosesnya terdapat risiko yang dihindari oleh perusahaan atau pihak swasta (Mazzucato, 2018: 193). Dalam konteks ojek online, risiko ini dapat berupa kompetisi dari pengusaha lain, yaitu ojek dan taksi konvensional, serta penolakan pasar. Layaknya perusahaan swasta yang lebih memilih menghindari risiko, Gojek dan Grab melimpahkan risiko pembukaan pasar ini pada mitra pengemudi ojek online.

Berdasarkan hasil wawancara dengan mitra pengemudi ojek online, dalam periode awal kemunculan inovasi ojek online yang penuh risiko, tidak jarang mitra pengemudi harus berhadapan fisik dengan pengemudi ojek konvensional. Ini tidak terlepas dari praktik ojek konvensional yang berdasarkan komunitas dan sistem pembagian wilayah. Kemunculan kompetitor di wilayah yang sama mendapat penolakan dari pengemudi ojek konvensional. Sementara itu, mitra pengemudi ojek online tidak dapat dengan mudah menolak pesanan yang masuk di wilayah ojek konvensional sebab membatalkan pesanan akan mempengaruhi

frekuensi mereka dalam menerima pesanan selanjutnya.

Risiko yang diambil oleh mitra pengemudi ojek online pada kenyataannya menguntungkan perusahaan teknologi. Mitra pengemudi tidak hanya membuka pasar, namun juga membantu mengembangkan bisnis perusahaan teknologi. Gojek dan Grab merupakan dua perusahaan rintisan berkategori *decacorn* di Asia Tenggara dengan valuasi di atas 10 juta dollar AS atau 150 miliar rupiah (Tech Collective, 2019).

Gojek mengembangkan layanannya dari yang semula hanya bergantung pada ojek online menjadi super aplikasi dengan lebih dari 20 layanan (Gojek, 2020a). Berkaca pada peran penting mitra pengemudi dalam mengukuhkan layanan dasar Gojek seperti GoRide, GoFood, dan GoSend, co-CEO Gojek bahkan menyatakan keberlangsungan dan pertumbuhan perusahaan sangat bergantung pada mitra pengemudi (Samboh, 2019). Peran mitra pengemudi sebagai tulang punggung perusahaan terlihat jelas di Grab. Empat layanan utama Grab, yaitu transportasi, logistik, antarmakanan, dan grosir ditopang oleh kerja mitra pengemudi ojek (Grab, 2020a).

Peran mitra pengemudi dalam mengambil risiko penetrasi pasar sekaligus mengukuhkan dan mengembangkan layanan perusahaan menunjukkan bahwa ekonomi inovasi dari perusahaan teknologi merupakan hasil kerja kolektif dari berbagai aktor. Ia bukanlah hasil dari kerja tunggal perusahaan teknologi dan pemberi modal di belakangnya, namun terdapat peran mitra pengemudi ojek online di dalamnya. Selayaknya hasil kerja kolektif, keuntungan dari proses inovasi juga harus didistribusikan secara kolektif. Keterlibatan pekerja, atau dalam hal ini mitra pengemudi, dibutuhkan untuk menegosiasikan kompensasi dan risiko-risiko yang mungkin timbul dalam proses inovasi (Mazzucato, 2018: 195).

Beberapa riset sebelumnya menunjukkan peningkatan pendapatan mitra pengemudi ojek pasca bergabung dengan perusahaan teknologi (lihat Lembaga Demografi, 2018; Tenggara Strategics & Centre for Strategic and International Studies, 2019). Pendapatan mitra pengemudi Gojek meningkat sebesar 45 persen dengan rata-rata pendapatan kotor mitra di wilayah DKI Jakarta sebesar Rp 4,9 juta (Lembaga Demografi, 2018). Jumlah tersebut di atas rata-rata UMK Jabodetabek yang berkisar Rp 3,9 juta per bulan. Sementara mitra pengemudi Grab juga merasakan peningkatan pendapatan yang mencapai 113% dari rata-rata semula

Rp 1,9 juta per bulan menjadi rata-rata Rp 4 juta per bulan (Tenggara Strategics & Centre for Strategic and International Studies, 2019).

Peningkatan pendapatan tersebut merupakan suatu keniscayaan dari ekonomi inovasi yang berakar pada proses penghancuran secara kreatif. Proses destruksi memang mengarah pada runtuhnya firma-firma atau institusi kapitalis lama berskala luas dalam jangka pendek. Walaupun inovasi juga memicu pertumbuhan, menciptakan lapangan kerja, dan peluang pendapatan dalam jangka panjang (Janeway, 2012: 10-11).

Peningkatan pendapatan dari mitra pengemudi ojek online tidak lepas dari inovasi yang dibawa oleh perusahaan teknologi. Perusahaan teknologi seperti Gojek dan Grab menggunakan teknologi informasi dan komunikasi (ICT) melalui aplikasi untuk secara efektif mempertemukan ojek dan pengguna jasa. Hal ini memangkas waktu tunggu pengemudi ojek dan menambah jarak tempuh mereka yang berujung pada peningkatan pendapatan (Medeiros, et al., 2018: 344).

Namun, peningkatan pendapatan mitra pengemudi ojek online tidak berlangsung dalam jangka waktu lama. Hasil wawancara dengan mitra pengemudi kedua perusahaan menunjukkan terdapat penurunan nominal tarif per kilometer yang diterima mitra pengemudi dibandingkan pertama kali inovasi diperkenalkan. Tarif per kilometer yang awalnya mencapai 4.000 rupiah bahkan pernah turun sampai 1.500 rupiah hingga akhirnya Kementerian Perhubungan meregulasi di angka 2.000 rupiah/km pada bulan Maret 2019.

Turunnya nominal tarif dan insentif yang diterima oleh mitra pengemudi tidak mencerminkan proses kolektif antara perusahaan teknologi dan mitra pengemudi dalam menegosiasikan kompensasi dan risiko dari proses inovasi. Hasil wawancara dengan mitra pengemudi kedua perusahaan menunjukkan perusahaan hampir tidak pernah melibatkan mitra pengemudi ojek dalam menetapkan skema insentif maupun tarif. Protes dari mitra pengemudi GoKilat pada bulan Juni 2021 mencerminkan temuan ini. Mitra pengemudi GoKilat melakukan mogok kerja yang dilatarbelakangi perubahan sepihak dari perusahaan teknologi terkait insentif yang mempengaruhi pendapatan mereka (CNN Indonesia, 2021).

Lebih jauh lagi, sebab inovasi yang dibawa oleh perusahaan teknologi merupakan hasil dari proses kumulatif yang berlandaskan pada praktik ojek konvensional, ia tidak hanya mewarisi keuntungan namun

juga risiko dari praktik ojek konvensional. Meskipun mitra pengemudi ojek online mengalami peningkatan pendapatan dalam jangka pendek, ia tidak mengubah status pekerja rentan dari para mitra. Status pekerja rentan berakar dari pengemudi ojek konvensional yang memang telah rentan semenjak kemunculannya pada dekade 1970an. Hal yang sama juga terjadi kepada ojol, karena mereka tidak diklasifikasikan sebagai karyawan oleh perusahaan teknologi dan profesi mereka tidak diatur dalam undang-undang ketenagakerjaan yang berlaku.

Melestarikan Pekerja Rentan di Balik Ekonomi Inovasi

Standing (2014: 969-971) mengidentifikasi tiga hubungan khusus yang dimiliki oleh pekerja rentan, yaitu hubungan khusus produksi, hubungan khusus distribusi, dan hubungan khusus dengan negara. Terkait hubungan khusus produksi, pekerja rentan tidak memenuhi elemen yang mencirikan pekerja industri tradisional. Elemen-elemen tersebut antara lain, pekerjaan yang stabil dan berkelanjutan, kontrak penuh waktu yang terikat pada satu pemberi kerja, upah tetap, hak berserikat untuk menyampaikan pendapat dan mendapat perlindungan, serta asuransi sosial sebagai pekerja (Bremen & Linden, 2014: 932).

Mitra pengemudi ojek online merupakan pekerja rentan sebab status pekerjaan mereka tidak memenuhi syarat pekerja seperti yang diatur oleh Undang-Undang No. 13/2003 tentang Ketenagakerjaan. Pasal 1 ayat 15 undang-undang tersebut mensyaratkan hubungan kerja yang berdasarkan perjanjian kerja antara pekerja dan pemberi kerja harus memiliki unsur pekerjaan, upah, dan perintah (Undang-Undang No. 13/2003). Mitra pengemudi ojek tidak mendapat upah dari perusahaan teknologi. Pendapatan mitra pengemudi ojek didapat dari upah jasa yang dibayarkan oleh pengguna layanan kepada mitra pengemudi dengan sistem bagi hasil bersama perusahaan teknologi. Unsur pekerjaan dan perintah juga tidak terpenuhi sebab perintah untuk melakukan pekerjaan bukan berasal dari perusahaan, melainkan dari pengguna layanan dan mitra pengemudi memiliki fleksibilitas untuk mengerjakan perintah tersebut atau tidak (Sudharma, Abiyasa, & Sutrisni, 2018: 58).

Proses menjadi pekerja rentan mencakup informalisasi sektor tenaga kerja (Trott, 2013: 408). Hal ini tercermin dari tidak diakuinya mitra pengemudi ojek sebagai pekerja formal oleh perusahaan teknologi.

Akibat tidak terpenuhinya unsur perjanjian kerja, hubungan kerja antara perusahaan dan mitra pengemudi adalah kemitraan, bukan pekerja dan pemberi kerja (ibid). Dalam ketentuan penggunaan aplikasi Gojek, pasal 7 ayat 1 yang mengatur hubungan Gojek dengan mitra menegaskan bahwa hubungan antara perusahaan dan pengemudi ojek online adalah hubungan kontraktor mandiri secara kemitraan dan mitra bukan bagian dari karyawan Gojek sesuai aturan dalam undang-undang ketenagakerjaan (Gojek, 2020b). Demikian juga dengan ketentuan penggunaan Grab yang menjelaskan bahwa pengemudi ojek online merupakan pihak ketiga penyedia layanan yang mandiri (Grab, 2020b).

Hubungan kerja kemitraan menempatkan mitra pengemudi ojek sebagai pekerja informal, tidak berbeda dari ojek konvensional yang menjadi landasan inovasi perusahaan teknologi. Ojek konvensional sejak lama diasosiasikan sebagai pekerjaan berkemampuan rendah bagi kelompok miskin perkotaan (Permana et. al., 2018: 231). Pekerjaan pada kategori ini tidak mensyaratkan kemampuan khusus dan ini tercermin dari syarat menjadi mitra pengemudi ojek online yang hanya berupa dokumen identitas dan kemampuan mengemudikan sepeda motor (lihat Gojek, 2020c; Grab, 2020c). Akibatnya, mitra pengemudi ojek merupakan sekelompok kontraktor mandiri tanpa identitas okupansi atau profesional yang kuat. Mereka rentan tergantikan oleh siapa saja yang memenuhi syarat masuk pekerjaan yang rendah.

Hubungan khusus distribusi menunjukkan bahwa mitra pengemudi ojek merupakan pekerja rentan. Status pekerjaan sebagai mitra tidak mensyaratkan mereka untuk mendapat upah tetap dan asuransi sosial dari perusahaan teknologi. Akibatnya, mitra pengemudi ojek sangat bergantung pada asuransi sosial yang didistribusikan oleh pemerintah atau komunitas.

Perusahaan teknologi memberi pilihan perlindungan sosial bagi mitra pengemudi ojek, namun pilihan tersebut bersifat sukarela dan bukan merupakan hak dari mitra. Perusahaan teknologi membantu mitra pengemudi ojek membeli produk asuransi yang ditawarkan pihak ketiga melalui skema yang lebih mudah. Tawaran produk ini disebut Swadaya dalam Gojek dan Grab Benefit oleh Grab.

Dalam konteks negara kesejahteraan, para pekerja rentan sangat bergantung pada asuransi sosial yang diberikan negara. Ini juga ber-

laku bagi mitra pengemudi ojek. Sejak tahun 2014 pemerintah Indonesia mulai memperkenalkan sistem perlindungan sosial bagi seluruh lapisan masyarakat atau BPJS (Sumarto, 2017: 950). Perusahaan teknologi memanfaatkan skema ini untuk menutupi kekurangan asuransi sosial bagi mitra pengemudi ojek. Mereka membantu mitra pengemudi ojek agar terdaftar dalam skema perlindungan sosial yang diberikan negara, namun tagihan asuransi dibebankan pada pendapatan harian mitra pengemudi. Temuan lapangan juga menunjukkan adanya mitra pengemudi yang terdaftar dalam program asuransi kesehatan yang diberikan oleh pemerintah daerah. Dalam konteks ini, kekurangan perusahaan teknologi ditutupi oleh negara, namun mitra pengemudi akan jatuh pada posisi rentan apabila skema perlindungan sosial dari negara sewaktu-waktu berubah atau hilang.

Hubungan khusus dengan negara menjelaskan bahwa status sebagai pekerja rentan dapat mengancam hak-hak warga negara yang dimiliki seseorang. Sebelum munculnya Peraturan Menteri Perhubungan No.12/2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, sepeda motor sebagai alat produksi pengemudi ojek belum pernah diatur secara formal sebagai kendaraan bermotor umum di Indonesia. Undang-Undang No. 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya mengakui mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang sebagai kendaraan bermotor umum (Sudharma, Abiyasa, & Sutrisni, 2018: 59). Profesi yang bersifat informal berpotensi mengancam hak sipil yang dimiliki oleh mitra pengemudi apabila tidak diatur dalam kerangka regulasi formal. Dalam artian, apabila terdapat kecelakaan yang melibatkan profesi mereka, mitra pengemudi rentan terhadap kriminalisasi dan perlindungan hukum yang lemah.

Hak sosial mitra pengemudi ojek juga terancam sebab mereka tidak termasuk dalam skema asuransi sosial yang diberikan perusahaan dan juga tidak tercakup dalam skema bantuan sosial yang diberikan oleh negara. Sebab profesinya yang diasosiasikan dengan kelompok miskin perkotaan, kebijakan sosial terkait pengemudi ojek konvensional umumnya dikategorikan dalam program pengentasan kemiskinan (Vacano, 2017: 101). Meski mitra pengemudi ojek online sama rentannya dengan pengemudi ojek konvensional, pendapatan rata-rata mereka yang lebih tinggi dari pengemudi ojek konvensional mencegah

mereka untuk diikutsertakan dalam program pengentasan kemiskinan. Mitra pengemudi ojek online adalah bagian dari kelompok calon kelas menengah (*aspiring middle class*) yang memiliki konsumsi per kapita antara 532.000 rupiah dan 1,2 juta rupiah/bulan (The World Bank, 2019: 5). Tidak adanya kebijakan sosial yang secara khusus menasar mereka dan tidak diikutsertakannya mereka dalam asuransi sosial dari perusahaan menempatkan hak sosial mitra pengemudi ojek pada posisi rentan apabila pendapatan mereka tiba-tiba jatuh atau berkurang secara drastis.

Karakteristik sebagai pekerja rentan pada akhirnya memicu serangkaian protes dari mitra pengemudi ojek online. Protes pada tahun 2018 misalnya menuntut tarif yang lebih tinggi dan hubungan kemitraan yang setara antara perusahaan teknologi dan mitra pengemudi ojek (The Jakarta Post, 2018). Standing (2011: 153) berargumen bahwa gerakan berbasis kelas adalah jalan bagi pekerja rentan untuk menyuarakan tuntutan kolektif mereka.

Namun, seperti yang diakui Standing, pekerja rentan bukanlah entitas tunggal. Ia terdiri dari identitas heterogen, baik dalam jenis pekerjaan maupun aspirasi sosial (ibid: 168). Hal ini tercermin dari mitra pengemudi ojek online yang terdiri dari berbagai latar belakang individu dan komunitas. Temuan riset ini menunjukkan bahwa mitra pengemudi ojek online terbagi menjadi tiga kelompok besar dalam menyuarakan aspirasi kolektif mereka, yaitu mitra yang fokus pada gerakan konvensional berupa aksi massa di jalanan, mitra yang menyuarakan aspirasi secara online melalui media sosial, dan mitra yang tidak terlibat gerakan apa pun.

Ketiga bentuk gerakan ini menyuarakan aspirasi yang berbeda, namun berbagi rasa ketidakamanan bersama telah terjadi, yaitu terkait kurangnya transparansi dalam hubungan kemitraan dengan perusahaan teknologi, serta semakin menurunnya pendapatan mereka. Membentuk satu gerakan kolektif berbasis kelas yang solid bagi seluruh mitra pengemudi ojek online masih menjadi tantangan sampai saat ini. Tuntutan mitra pengemudi yang seragam terkait representasi yang lebih luas dalam proses pembuatan kebijakan perusahaan teknologi serta distribusi pendapatan yang lebih baik mungkin dapat menjadi jalan untuk membangun satu gerakan kolektif yang solid.

Kesimpulan

Menjawab tiga pertanyaan penelitian di awal, ojek konvensional merupakan fondasi sosio-teknis dari praktik ojek online. Ini tidak terlepas dari proses kumulatif, kolektif, dan tidak pasti dari ekonomi inovasi di sektor ojek yang tidak hanya melibatkan ojek konvensional, namun juga mitra pengemudi ojek online dari perusahaan teknologi. Konsekuensi dari proses ini adalah mitra pengemudi ojek online tidak hanya mewarisi keuntungan praktik ojek konvensional, namun juga risiko sebagai pekerja rentan yang dimiliki profesi tersebut.

Pengemudi ojek konvensional merupakan pekerja rentan sejak awal kemunculannya pada dekade 1970. Ojek konvensional dan pengemudinya tidak pernah diatur dalam undang-undang terkait transportasi maupun tenaga kerja di Indonesia. Mereka merupakan bagian dari transportasi publik dan ekonomi informal di Indonesia. Aturan berbasis komunitas menjadi landasan operasional ojek konvensional, termasuk terkait asuransi sosial.

Proses kolektif, kumulatif, dan tidak pasti dari ekonomi inovasi yang dipelopori oleh perusahaan teknologi tidak mengubah status pekerja rentan yang dimiliki mitra pengemudi ojek. Mitra pengemudi ojek online merupakan pekerja rentan dilihat dari hubungan khusus produksi, hubungan khusus distribusi, dan hubungan khusus dengan negara. Mereka berbeda dari pekerja industri tradisional yang memiliki standar baku pekerjaan dan pemasukan tetap. Mitra pengemudi ojek online tidak dianggap sebagai pekerja oleh perusahaan teknologi sesuai asas pekerja dan pemberi kerja yang diatur dalam undang-undang ketenagakerjaan.

Hubungan kerja kemitraan tersebut menyebabkan mitra pengemudi ojek online tidak mendapat asuransi sosial dari perusahaan teknologi layaknya pekerja industri tradisional. Mitra pengemudi ojek online bergantung pada distribusi dari komunitas atau negara dalam pemenuhan asuransi sosial. Dalam hal ini, perusahaan teknologi memanfaatkan program asuransi sosial yang diberikan oleh pemerintah untuk menutupi kekurangannya.

Lebih jauh lagi, status pekerja rentan yang dimiliki oleh mitra pengemudi ojek online dapat mengancam hak-hak warga negara yang mereka

miliki, seperti hak sipil dan hak sosial. Kondisi sebagai pekerja rentan pada akhirnya menimbulkan serangkaian protes dari mitra pengemudi ojek kepada perusahaan teknologi. Gerakan berbasis kelas adalah jalan bagi pekerja rentan untuk menyuarakan tuntutan kolektif. Namun hal tersebut terhambat, karena pekerja rentan terdiri dari identitas heterogen dengan latar belakang dan aspirasi sosial berbeda. Hal ini juga terjadi pada mitra pengemudi ojek online. Temuan riset ini menunjukkan bahwa mitra pengemudi ojek online terbagi menjadi tiga kelompok besar dengan aspirasi yang berbeda dalam menyuarakan aspirasi kolektif mereka. Membentuk satu gerakan kolektif berbasis kelas yang solid bagi seluruh mitra pengemudi ojek online masih menjadi tantangan sampai saat ini.

Daftar Pustaka

- Bappenas. (2019). “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024”. *Bappenas*, sumber: https://www.bappenas.go.id/files/rpjm/narasi%20RPJMN%20IV%202020-2024_Revisi%2014%20Agustus%202019.pdf.
- Breman, J. & Linden, M.v.d. (2014). “Informalizing the Economy: The Return of the Social Question at a Global Level”. *Development and Change*, [e-journal] 45(5), 920-940.
- Cahyu. (2019). “Kisah Perjalanan Grab dari Lahir Hingga Jadi Decacorn”. *Liputan 6*, sumber: <https://www.liputan6.com/teknoread/3912922/kisah-perjalanan-grab-dari-lahir-hingga-jadi-decacorn>
- CNN Indonesia. (2021). “Protes Insentif, Driver GoKilat Mogok Kerja Mulai Besok”. *CNN Indonesia*, sumber: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210607135135-92-651227/protes-insentif-driver-gokilat-mogok-kerja-mulai-besok>
- Cosseboom, L. (2015). “This Guy Turned Go-jek from a Zombie into Indonesia’s Hottest Startup”. *Tech in Asia*. Sumber: <https://www.techinasia.com/indonesia-go-jek-nadiem-makarim-profile>
- Cowen, M.P. & Shenton, R.W. (1996). *Doctrines of Development*. London: Routledge.
- Friis, C., Karlsson, C., & Paulsson, T. (2006). “Relating Entrepreneurship and to Economic Growth”. In Johansson, B., Karlsson, C., and Stough, R. (Eds.), *The Emerging Digital Economy: Entrepreneurship, Clusters and Policy* (hal.83-112). Berlin: Springer,

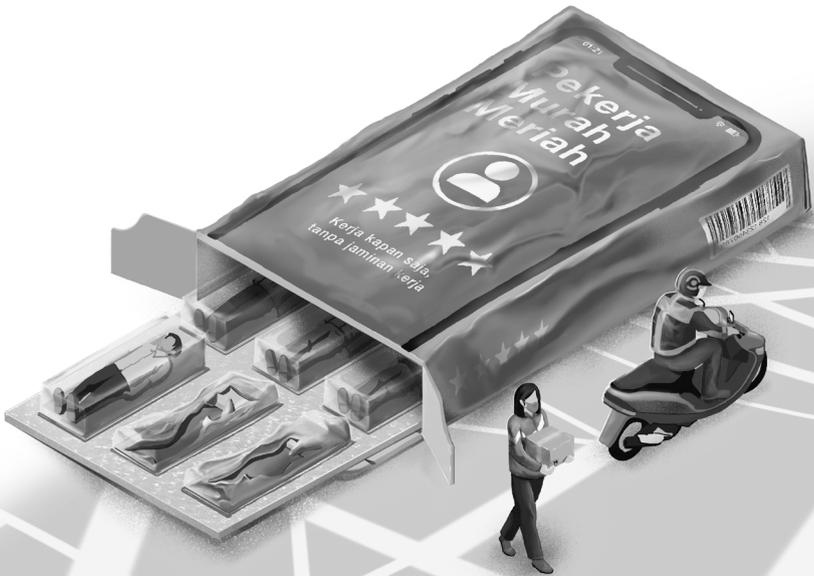
- Gojek. (2020a). "About Us". *Gojek*, sumber: <https://www.gojek.com/en-id/about/>
- Gojek. (2020b). "Ketentuan Penggunaan Aplikasi Gojek untuk Mitra". *Gojek*, sumber: <https://www.gojek.com/ahal/driver-contract/>
- Gojek. (2020c). "Cara Daftar GoRide: Cara Menjadi Driver Gojek Online 2020". *Gojek*, sumber: <https://www.gojek.com/blog/goride/cara-daftar-go-ride/>
- Google, Temasek, and Bain and Company. (2019). "e-Economy SEA 2019". *Internet Economy Report*, sumber: https://www.blog.google/documents/47/SEA_Internet_Economy_Report_2019.pdf/.
- Grab. (2020a). "Consumer". *Grab*, sumber: <https://www.grab.com/id/en/press/tech-product/>
- Grab. (2020b). "Terms of Service: Transport, Delivery and Logistics". *Grab*, sumber: <https://www.grab.com/sg/terms-policies/transport-delivery-logistics/>
- Grab. (2020c). "What are the Requirements to be A Biker?". *Grab*, sumber: <https://www.grab.com/id/en/driver/transport/bike/>
- Janeway, W. H. (2012). *Doing Capitalism in the Innovation Economy: Market, Speculations and the State*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan No.12/2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*. Sumber: https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2019/PM_12_TAHUN_2019.pdf
- Lembaga Demografi. (2018). "Hasil Riset LD FEB UI Tahun 2018: Gojek Sumbang Rp 44,2 Triliun ke Perekonomian Indonesia". Sumber: <https://ldfebui.org/wp-content/uploads/2019/03/Berita-Pers-Lembar-Fakta-LD-UI-Dampak-GOJEK.pdf>
- Mazzucato, M. (2018). *The Value of Everything: Making and Taking in the Global Economy*. London: Penguin Books.
- Medeiros, R.M., Duarte, F., Achmad, F., and Jalali, M. (2018). "Merging ICT and Informal Transport in Jakarta's Ojek System". *Transportation Planning and Technology*, [e-journal] 41(3), 336-352.
- Permana, A.S., Sinniah, G.K., Pamardhi-Utomo, R., and Putri, R.A. (2018). "Dual Formal and Informal Transport Modes towards Quasi-Seamless Transit in a Developing City". *International Journal of Built Environment and Sustainability*, [e-journal] 5(3), 224-240.

- Purwanto, A.C., Luthfi, A., and Arsal, T. (2018). "Eksistensi Ojek Pangkalan di dalam Perkembangan Transportasi Berbasis Informasi dan Teknologi". *Solidarity*, [e-journal] 7(1), 243-255.
- Rizki, M., and Saffan, A.F. (2018). "Exploring the Role of Online 'Ojek' in Public Transport Trips: Case of Jakarta Metropolitan Area Rail Users". 4th *PlanoCosmo International Conference*. Bandung, Indonesia, 3-5 April 2018. Bristol: IOP Publishing Ltd.
- Samboh, E. (2020). "Gojek Bosses Give Up 25% of Annual Salary for Drivers, Partners as COVID-19 Deals Blow". *The Jakarta Post*, sumber: <https://www.thejakartapost.com/news/2020/03/24/gojek-bosses-give-up-25-of-annual-salary-for-drivers-partners-as-covid-19-deals-blow.html>
- Standing, G. (2011). *The Precariat: The New Dangerous Class*. New York: Bloomsbury Academic.
- Standing, G. (2014). "Understanding the Precariat through Labour and Work". *Development and Change*, [e-journal] 45(5), 969-972.
- Sudharma, A., Sutrisni, E., & Abiyasa, P. (2018). "Regulation of Protection and Fulfilment of Employee Rights of Go-jek Drivers under Indonesian Employment Regulation". *International Journal of Social Sciences and Humanities*, [e-journal] 2(3), 56-62.
- Sumarto, M. (2017). "Welfare Regime Change in Developing Countries: Evidence from Indonesia". *Social Policy and Administration*, 51(6), 940-959.
- Tech Collective. (2019). "Ride-hailing Leads Southeast Asia into "Decacorn" Era". *Tech Collective*, sumber: <https://techcollectivesea.com/2019/03/14/ride-hailing-leads-southeast-asia-into-decacorn-era/>
- Tenggara Strategics & Centre for Strategics and International Studies. (2019). "Benefits of Digital Economy: How Grab Contributes to Indonesian Economy". Sumber: <https://tenggara.id/assets/source/file-research/Press%20Release%20-%20Riset%20Ekonomi%20Grab%20Indonesia%20-%20EN.pdf>
- The Jakarta Post. (2018). "Thousands of Online 'Ojek' Drivers Stage Rally. Demand Better Pay, Partnership". *The Jakarta Post*, sumber: <https://www.thejakartapost.com/news/2018/04/23/thousands-of-online-ojek-drivers-stage-rally-demand-better-pay-partnerships.html>
- The World Bank. (2019). "Aspiring Indonesia: Expanding the Middle Class". *World Bank*, sumber: <https://www.worldbank.org/en/country/indonesia/publication/aspiring-indonesia-expanding-the-middle-class>

- Trott, B. (2013). "Research Article: From the Precariat to the Multitude". *Global Discourse*, [e-journal] 3(3-4), 406-425.
- Undang-Undang No. 13/2003 tentang Ketenagakerjaan. Sumber: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/64764/71554/F1102622842/IDN64764.pdf>
- Vacano, M.V. (2017). "Sharing Economy" Versus "Informal Sector": Jakarta's Motorbike Taxi Industry in Turmoil. *Anuac*, 6(2), 97-101.
- Zhu, X. (2019). *Emerging Champions in the Digital Economy: New Theories and Cases on Evolving Technologies and Business Models*. Singapore: Springer.

BAGIAN II

Dampak Logika Pasar bagi Kerentanan Pekerja Kreatif, Musisi, dan Pekerja Garmen



Ekonomi Gig, Pandemi COVID-19, dan Pekerja Industri Kreatif di Indonesia

Fathimah Fildzah Izzati dan Rio Apinino

Pendahuluan

Apa pentingnya membicarakan pekerja di industri kreatif¹ hari ini? Sebelum menjawabnya, kami hendak bercerita suatu peristiwa memilukan, yang benar-benar terjadi di dekat kita beberapa tahun lalu. Suatu hari pada 2013, seorang perempuan berusia 27 tahun, sebut saja M yang malang, pulang ke rumah setelah tiga hari berturut-turut lembur di sebuah agensi periklanan. M yang malang pulang bukan untuk beristirahat, tapi sekadar membersihkan badan karena harus bertemu lagi dengan seorang kawan dari luar negeri. Itulah kali terakhir M yang malang menginjakkan kaki di rumah dalam keadaan bernyawa. Beberapa jam kemudian, M yang malang pingsan, ia dibawa ke rumah sakit, dan akhirnya meninggal.

Cuitan terakhir M yang malang di Twitter menjadi monumen peringatan bahwa ada

Cuitan terakhir M yang malang di Twitter menjadi monumen peringatan bahwa ada

Pengutipan:

Izzati, F. F., & Apinino, R. (2021). "Ekonomi Gig, Pandemi COVID-19, dan Pekerja Industri Kreatif di Indonesia". Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 103-119). IGPA Press.

1 Kami sengaja menggunakan "pekerja di industri kreatif" alih-alih sekadar "pekerja kreatif" untuk menghindari asumsi bahwa mereka berada "di atas" pekerja sektor lain seperti buruh manufaktur. Semua pekerja itu kreatif.

pekerjaan yang memaksa seseorang mencurahkan tenaganya melebihi kapasitas normal. Ia mengatakan bahwa sudah bekerja 30 jam. Ini bukan kali pertama M yang malang menjalankan ‘kerja berlebihan’ (*overwork*). Di sosial mediana yang lain, ia pernah menulis sedang bersiap ke kantor untuk bekerja selama delapan hari ke depan. “Aku tidak punya kehidupan. Seseorang, tolong bawa aku keluar untuk minum, bercanda, dan cekikikan,” katanya.

Jadi, kembali ke pertanyaan awal, mengapa penting membicarakan pekerja di industri kreatif? Oleh karena kerja-kerja merekalah industri ini bisa berdiri tegak, bahkan dianggap sebagai tulang punggung perekonomian, tapi pada saat yang sama risiko besar ditanggung masing-masing pekerja. Artikel ini dibuat untuk mendalami apa yang dialami para pekerja di sektor industri kreatif di Indonesia.

Anda mungkin segera menyanggah, bahwa apa yang dialami M yang malang adalah kasus langka. Mungkin salahnya sendiri karena ketagihan bekerja. Lagipula, apa yang tampak dari pekerja di industri kreatif justru kontras dengan para pekerja tradisional. Sementara pekerja tradisional terkonsentrasi di pabrik-pabrik, para pekerja di industri kreatif kerja di kafe, di tempat-tempat *fancy*, dengan gawai termutakhir, dan penampilan yang memikat. Di sini signifikansi nomor dua mengemuka. Membicarakan pekerja di industri kreatif hari ini penting karena citra yang melekat pada mereka tak sesuai dengan kenyataan. Artikel ini juga berupaya menunjukkan gambaran besar bahwa apa yang tampak tak lebih merupakan ilusi yang menyelubungi realitas eksploitasi yang berlangsung selama 24x7, dan semakin dalam ketika pandemi COVID-19 menghantam. Untuk memperoleh gambaran besar tersebut, maka perlu pemeriksaan terhadap perkembangan teknologi online, sebab hanya dengan itulah seseorang dimungkinkan bekerja terus menerus, di mana pun dan kapan pun.

Dampak teknologi terhadap pasar tenaga kerja saat ini muncul dalam bentuk kapitalisme platform dan ekonomi gig. Platform, yang berkembang sebagai reaksi terhadap krisis kapitalisme 2008, adalah infrastruktur digital yang memperantarai berbagai kelompok dalam bisnis (Srnicek, 2016), termasuk para pekerja. Namun, tidak seperti pekerja pada umumnya yang dibayar per satuan waktu (umumnya per bulan), mereka umumnya bekerja dalam jangka waktu pendek dan dibayar ber-

dasarkan hasil kerja.

Pekerja dalam platform mengalami relasi kerja yang kabur (atau sengaja dibuat demikian). Meski secara formal terkesan otonom atau bebas dari perusahaan, tapi kerja mereka itu sendiri tak bisa terlepas dari kontrol perusahaan, dan karenanya mereka adalah “buruh”, sebab sama-sama dibayar. Di Amerika Serikat, mereka disebut “kontraktor independen”; sementara di Indonesia dikenal dengan sebutan “mitra.” Pengaturan kerja hibrida yang menempati ruang ambigu antara wirausaha dan pekerjaan pada umumnya ini diberi label “ekonomi gig” (Montgomery & Baglioni, 2020). Disebut dengan “gig” karena terinspirasi dari industri pertunjukan, khususnya pentas musik.

Para pekerja di ekonomi gig tak pernah benar-benar bebas, justru keberadaan teknologi semakin meningkatkan kontrol atas tenaga kerja mereka (Hughes & Suthern, 2019). Dalam bisnis transportasi daring, misalnya, kontrol tersebut mewujud dalam kebijakan *suspend* jika pengemudi mendapat *rating* ‘nilai’ rendah dari pengguna. Sementara penyedia jasa pekerja lepas Upwork bakal mengambil gambar layar komputer pekerja enam kali per jam dan merekam setiap gerakan *mouse*.

Selain ilusi tentang kebebasan, dampak lain dari ekonomi gig adalah kondisi kerja yang buruk. Sebuah survei pada tahun 2020 (Doteveryone, 2020) menyatakan bahwa para pekerja menganggap kerja gig seperti “pasir hisap” yang memperlakukan mereka “seperti robot” dan membuat “mustahil untuk berpikir atau merencanakan masa depan” karena upah yang rendah bahkan tidak layak dan kemungkinan bekerja terus-menerus tanpa waktu rehat yang cukup.

Ekonomi gig dan kapitalisme platform yang merugikan para pekerja dimungkinkan ada karena ia bersekutu dengan pasar tenaga kerja yang telah dideregulasi (Hughes & Suthern, 2019), satu gagasan khas dari neoliberalisme yang muncul sejak 1970-an. Dalam neoliberalisme, regulasi ketenagakerjaan dibuat selonggar mungkin untuk menekan ongkos produksi. Dalam pasar tenaga kerja ini seorang buruh bisa dipekerjakan dalam waktu singkat dan dengan kontrak seadanya, bahkan tanpa kontrak sama sekali, dalam arti tidak mencakup hak-hak yang biasa diterima pekerja tetap. Platform yang baru muncul beberapa tahun terakhir sekadar memperluas dan mempercepat penyebarannya.

Dengan demikian, perusahaan di bisnis ekonomi gig, kata Zwick (2018), telah menyempurnakan buku pedoman neoliberal.

Situasi Kerja Buruh Gig di Sektor Ekonomi Kreatif

Ruang lingkup artikel ini dibatasi pada pekerja di industri kreatif, sektor di mana ekonomi gig dan kapitalisme platform beroperasi cukup dalam. Situs resmi Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemenparekraf) menyebut terdapat 17 subsektor ekonomi kreatif, yaitu pengembangan gim; arsitektur; desainer interior; musik; seni rupa; desain produk; fesyen; kuliner; film, animasi, dan video; fotografi; desain komunikasi visual; televisi dan radio; kriya; periklanan; seni pertunjukan; penerbitan; dan aplikasi. Jumlah usaha seluruh sektor ekonomi kreatif mencapai 15 ribu lebih, sementara kontribusinya untuk PDB sebesar 5,1 persen pada 2019 dan menyerap 19,01 juta tenaga kerja (Badan Ekonomi Kreatif, 2020).

Deskripsi yang tepat untuk menggambarkan kondisi para pekerja di ekonomi gig secara umum, tak terkecuali mereka yang berkecimpung di dunia kreatif, adalah *precarity* atau ‘rentan’ (Vallas & Schor, 2020). Terdapat empat kondisi kerja penuh kerentanan yang dialami pekerja industri kreatif di Indonesia, menurut riset dari tim peneliti Serikat Pekerja Media dan Industri Kreatif untuk Demokrasi/Sindikasi (Izzati, Larasati, Laksana, Apinino, & Azali, 2021): Pertama, ketiadaan jaminan sosial seperti asuransi kesehatan; kedua, jam dan beban kerja yang panjang dan berlebih; ketiga, upah murah dan adanya ongkos tersembunyi yang tidak dibayarkan; dan terakhir, ketiadaan kepastian karier.

Ada lebih dari 60 persen informan penelitian (ibid) yang tidak memiliki asuransi kesehatan, baik yang diselenggarakan pemerintah (BPJS Kesehatan) maupun swasta. Hal serupa terjadi di lingkup nasional. Menurut data Kementerian Ketenagakerjaan (Kemenaker) per Maret 2021, baru ada 2,5 juta pekerja bukan penerima upah (PBPU)—nama resmi bagi pekerja di industri kreatif di kategori kepesertaan—yang terdaftar sebagai peserta aktif. Tidak seperti pekerja formal yang iurannya wajib dibayarkan kantor, pekerja di industri kreatif—apalagi yang berstatus pekerja lepas—menanggung sendiri beban tersebut. Tidak ada regulasi yang memungkinkan premi dibayarkan oleh pemberi kerja. Kalaupun pemberi kerja membayarkan, itu biasanya hasil lobi si pekerja,

yang tidak jamak mengingat lemahnya posisi tawar pekerja terhadap pemberi kerja.

Kemudian persoalan terkait jam dan beban kerja yang panjang dan berat. Batas antara jam kerja dan jam istirahat atau jam bersama keluarga di sektor pekerjaan lain tampak begitu jelas, dan di industri kreatif ini menjadi kabur, bahkan yang satu menegasikan yang lain. Menurut riset tersebut, biasanya pemberi kerja beralih itu semua adalah bentuk dedikasi terhadap pekerjaan. Lagi-lagi ini merupakan fenomena umum. Regulasi yang ada menetapkan jam kerja normal sebanyak 40 jam per pekan. Namun, menurut survei resmi, sebanyak 31,98 persen pekerja di ekonomi kreatif bekerja lebih dari 48 jam per pekan dan 45,72 persen bekerja antara 35-48 jam per pekan. Angka ini di atas rata-rata jam kerja pekerja secara umum. Pekerja yang bekerja lebih dari 48 jam tercatat 26,32 persen, sementara 35-48 jam berjumlah 42,08 persen (Bekraf dan BPS, 2016).

Tidak ada implikasi yang paling kentara ketika seseorang bekerja di luar batas kemampuan biologisnya selain dari kelelahan, baik secara fisik maupun mental. Survei lain dari Sindikasi setahun sebelumnya menemukan beban kerja kuantitatif bahkan menjadi kategori kondisi kerja yang paling banyak menimbulkan stres berat. Sebuah survei di Australia bahkan menyatakan tingkat kecemasan serta depresi para pekerja industri kreatif dan hiburan “jauh di atas populasi umum.” Ide untuk bunuh diri enam kali lipat lebih besar, perencanaan bunuh diri empat kali lebih besar, dan percobaan bunuh diri dua kali lipat lebih besar (Eynde, Fisher, & Sonn, 2016).

Beban yang sedemikian berat itu tak sebanding dengan upah serta ongkos tersembunyi yang harus ditanggung, sebuah kondisi kerja penuh kerentanan ketiga yang ditemukan dalam riset Izzati et al. (2021) tersebut. Apa yang dimaksud dengan ongkos tersembunyi adalah biaya-biaya yang dikeluarkan si pekerja demi memproduksi namun itu tidak dibebankan ke pemberi kerja. Misalnya, biaya penyusutan alat produksi (laptop, kamera, dan sejenisnya), hingga ongkos sewa tempat kerja (*working space*).

Berdasarkan dokumen Upah Tenaga Kerja Ekonomi Kreatif 2011-2016 (BPS dan Bekraf, 2017), pada 2016 rata-rata upah di sektor ini sebesar Rp 2,06 juta/bulan. Salah satu subsektor terkecil adalah kuliner,

yang pekerjaannya menerima upah rata-rata Rp 1,79 juta/bulan, di bawah rata-rata upah minimum provinsi (UMP) tahun itu yang sebesar Rp 2 juta/bulan. Ini kontras dengan kontribusi mereka terhadap PDB yang terbesar di antara subsektor lain (41,4 persen) dan jumlah unit usaha pun terbanyak (lebih dari 80 persen). Ringkasnya, mayoritas pekerja di industri kreatif Indonesia memang masih menerima upah rendah.

Dalam pemahaman umum, semakin berpengalaman seorang pekerja, maka semakin layak upah yang ia peroleh. Masalahnya, jika seorang pekerja berpengalaman memberikan harga terlalu tinggi, pemberi kerja dapat dengan mudah mencari pekerja yang pengalamannya kurang namun rela dibayar lebih rendah—biasanya sekadar untuk memperpanjang daftar pengalaman kerja—meski dengan kualitas dan hasil pekerjaan yang mungkin kurang maksimal. Situasi “saling-sikut” ini bagaimanapun merusak harga pasar, apalagi di sini belum ada kesepakatan tentang standar upah untuk masing-masing sektor dan kurangnya penghargaan masyarakat soal kerja-kerja industri kreatif.

Para pekerja di industri kreatif pun mengalami lingkaran setan tak berujung. Jika mau hidup lebih layak, maka mereka harus mengambil lebih dari satu pekerjaan dalam waktu yang sama (yang dimungkinkan dalam sistem kerja fleksibel). Tapi, itu berarti harus semakin mengorbankan waktu istirahat sekaligus semakin memperbesar pula potensi mengeluarkan biaya tak terduga (misalnya berobat karena sakit).

Kondisi kerja berbahaya terakhir adalah tidak adanya kepastian karier. Ketiadaan kepastian karier membuat pekerja bertanya-tanya, atau lebih persisnya khawatir, apakah bekerja di sektor ini menjanjikan atau tidak; dapat menghidupi untuk seterusnya atau tidak. Sebagian bahkan memutuskan banting setir ke pekerjaan formal meski tak bebas dari masalah. Selain kegagalan untuk mengatasi kerawanan itu sendiri, para pekerja industri kreatif juga tak jarang menyerah dan mencari peruntungan di tempat lain karena mereka tak lagi percaya dengan “kreativitas,” semakin dimakan usia, bahkan terpengaruh oleh situasi politik di mana mereka berada (Wong & Chow, 2020).

Kondisi rentan kerap dikaitkan dengan ketiadaan regulasi. Regulasi yang ada, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, memang masih terlalu bercorak industrial—lebih banyak mengatur pekerja-pekerja formal, yang itu dapat dipahami mengingat ketika di-

undangkan industri kreatif belum semasih saat ini. Di tingkat yang lebih mikro, ini dikaitkan dengan ketiadaan kontrak tertulis antara pekerja dan pemberi kerja. Tidak ada landasan formal yang dapat dijadikan rujukan, dan adanya platform komunikasi seperti WhatsApp, membuat pemberi kerja dapat memerintah sesukanya dan pekerja sulit protes ketika itu terjadi.

Namun, menyatakan pangkal masalah terletak di ranah legal-formal tidak sepenuhnya tepat. Faktanya, selama ini kerentanan yang dihadapi para pekerja dimungkinkan karena ada hukum itu sendiri. Contohnya, UU 13/2003-lah yang memungkinkan kontrak dan alihdaya—dua jenis sistem kerja fleksibel yang juga merentankan pekerja—beroperasi secara legal. Hal serupa terjadi di bawah regulasi baru bernama UU Cipta Kerja. Faktanya juga, status “mitra” yang melekat pada pekerja platform seperti kurir atau ojek online yang beban kerjanya berat bertentangan dengan makna mitra itu sendiri dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Kemitraan (dinyatakan bahwa mitra memiliki hubungan setara dan saling menguntungkan).

Masalahnya terletak pada logika kapitalisme neoliberal itu sendiri, yang mulai masif sejak 1970-an dan diadopsi Indonesia sejak krisis ekonomi 1998. Pasar tenaga kerja fleksibel, salah satu ciri pokok neoliberalisme, telah dan akan terus dipertahankan oleh negara-negara sebagai doktrin utama pengaturan pasar ketenagakerjaan agar berpihak pada pemberi kerja. Apa yang sesungguhnya ditawarkan ekonomi gig sejalan dengan yang ditawarkan neoliberalisme, yaitu kebebasan bagi kapital untuk menyedot nilai lebih pekerja dan kebebasan bagi negara untuk menderegulasi pasar agar situasi tersebut langgeng. Kerentanan (*precarity*), pada akhirnya, selalu melekat pada kerja-kerja di bawah kapitalisme.

Bukan berarti memperbaiki kondisi kerja lewat perbaikan terhadap regulasi tak perlu dilakukan. Buktinya, berkat advokasi, hampir setengah dari 43 legislator negara OECD meloloskan peraturan yang ditunjukkan untuk melindungi pekerja gig (Snider, 2018). Sejarah juga membuktikan bahwa berbagai situasi normal dan tampak terberi hari ini, misalnya kerja 8 jam dan jaminan sosial, adalah buah dari perjuangan para pekerja di zaman dahulu meski saat ini satu per satu hak tersebut kembali coba dicabut.

Yang menarik, jika tidak mau disebut ironis, kerentanan tak hanya terjadi secara struktural—karena hukum, sistem ekonomi-politik—tapi juga secara sukarela. Ini disebut prekarisasi diri, atau pelumrahan perentanan oleh si individu pekerja itu sendiri (Lorey, 2015). Dalam perentanan, para pekerja menganggap persoalan subsistensi mereka “urusan saya sendiri dan urusan dapur masing-masing” dan pada akhirnya mengabaikan pengalaman orang dan kelompok lain yang dalam beberapa aspek lebih rentan (Polimpung, 2018).

Segala bentuk kerentanan semakin dalam ketika COVID-19 menyerang. Namun, pada saat yang sama, juga muncul solidaritas sesama pekerja, sesuatu yang diasumsikan lebih sulit terjadi dibanding pekerja di tempat kerja tradisional bercorak Fordis karena proses kerja yang terindividualisasi dan tersebar, yang merupakan ciri kerja ekonomi gig (Tassinari & Maccarrone, 2020).

Bagaimana di Tengah Pandemi?

Pemerintah Indonesia lebih memprioritaskan perputaran ekonomi alih-alih konsisten dengan pendekatan kesehatan publik untuk menghadapi pandemi COVID-19 sejak virusnya pertama kali terdeteksi pada awal Maret 2020. Hal ini misalnya tampak dari masifnya jargon “pemulihan ekonomi” dari para penyelenggara negara meski pandemi sama sekali belum mereda. Salah satu sektor yang diandalkan untuk pemulihan ekonomi itu, lagi-lagi, adalah industri kreatif, dengan asumsi bahwa “dalam keterbatasan, insan kreatif tidak pernah mau menyerah [dan] selalu menemukan jalan untuk tetap berkarya,” sebagaimana yang dinyatakan Jokowi pada November 2020, atau “bukan industri kreatif namanya kalau tidak bisa menghadapi tantangan pandemi dengan cara-cara yang kreatif,” menurut Menteri Ketenagakerjaan Ida Fauziyah. Diasumsikan para pekerja di sektor ini tetap produktif karena dapat dan memang terbiasa *work from home* (WFH).

Namun, faktanya sektor budaya dan kreatif termasuk di antara yang paling rentan terpukul oleh pandemi, sebagaimana menurut The Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, 2020), terdiri atas 38 negara anggota, termasuk Indonesia. Bukti serupa ditunjukkan oleh berbagai riset. Di negara yang industri kreatifnya telah

cukup matang dan data terkait telah menunjang, Inggris misalnya, satu dari empat pekerja di sektor ini—119 ribu pekerja *full-time* ‘tetap’ dan 287 ribu pekerja lepas—telah kehilangan pekerjaan mereka (Creative Industries Federation, 2020). Riset lain menyatakan 25 persen dari pekerja lepas di Eropa tidak punya tabungan sama sekali, dan 30 persen memiliki tapi hanya cukup untuk tiga bulan.

Diperkirakan penurunan nilai tambah bruto (*gross value added*, GVA) dari sektor ini mencapai 750 miliar dolar AS dan ada lebih dari 10 juta orang kehilangan pekerjaan—dengan perhitungan konservatif karena sekadar mencakup hilangnya pekerjaan di sektor terkait secara langsung, bukan sektor turunannya (Unesco, 2021). Di Indonesia tidak ada data pasti yang menyebutkan berapa total pekerja yang terdampak secara ekonomi, karena itu dalam artikel kami memilih mengabaikan berapa persisnya total pekerja yang terdampak pandemi COVID-19.

Sektor yang ditutup sepenuhnya membuat para pekerja kehilangan mata pencaharian dan pemasukan. Sektor yang paling pertama terdampak dan paling terakhir pula akan pulih adalah sektor-sektor yang terkait erat dengan pengumpulan massa, yang dilarang demi mencegah penularan virus lebih masif, seperti musik dan film. Satu bulan sejak pandemi, Koalisi Seni Indonesia mencatat 204 acara seni besar ditunda atau dibatalkan sama sekali. Sementara Federasi Serikat Musisi Indonesia (Fesmi) menyatakan sekitar 200 acara musik batal. Dalam survei yang mereka lakukan hingga 24 Juni 2020, 43 persen dari hampir 1.400 responden mengatakan telah kehilangan pekerjaan. Dampak ini amat telak karena, seperti dikatakan Wendi Putranto, seorang mantan jurnalis musik yang juga pendiri ruang kreatif M Bloc Space, manggung merupakan pemasukan utama musisi, angkanya mencapai 50 persen, baru kemudian penjualan souvenir, royalti digital, dan *endorsement*. Pun dengan industri film yang pemasukan utamanya berasal dari penjualan tiket bioskop, yang juga ditutup total. Tiga bulan setelah bioskop tak lagi diizinkan beroperasi, sineas Joko Anwar memprediksi kerugian industri film mencapai Rp 500 miliar. Pandemi merusak semua proyeksi keuntungan dari industri ini, yang menurut produser dan Ketua Badan Perfilman Indonesia (BPI) Chand Parwez semestinya bakal mencapai puncak pada 2020 dengan jumlah penonton yang bakal memecahkan rekor tahun-tahun sebelumnya.

Tiba-tiba terlepas dari sumber penghidupan, membuat pekerja sulit mempertahankan keterampilan mereka (Pulignano, Domecka, Muszyński, Vermeerbergen, & Riemann, 2021). Untuk beberapa pekerjaan seperti seni peran, berlatih terus-menerus adalah kewajiban sekaligus kebutuhan. Keterampilan harus terus diasah. Selain itu, karantina memaksa mereka semakin jauh dari “jaringan pertemanan,” padahal kerap kali dari sanalah pekerjaan berasal. Pada akhirnya semua akan mengganggu pengembangan karier jika pandemi selesai.

Situasi pandemi memaksa para pekerja di industri kreatif mencari alternatif pendapatan. Profesi yang dipilih kadang masih terkait dengan pekerjaan utama. Misalnya membuka kursus atau pentas online. Ada pula yang benar-benar mencari peruntungan di luar profesi utama. Seorang manajer band, yang sebelum pandemi telah mengantongi tiga kontrak kerja reguler di kafe hingga tiga bulan ke depan, 5 acara pernikahan, dan 4 kegiatan kantor, bercerita bahwa untuk tetap bertahan hidup ia akhirnya berjualan makanan, baik secara online lewat platform maupun secara langsung. Ia juga membantu sebuah kedai kopi kecil di bilangan Jakarta Selatan. Pemasukan terbesarnya adalah menjadi manajer seorang selebgram di bidang masak. “Dari menyiapkan kabel sampai cari bumbu dapur,” katanya akhir Juli 2021 lalu.

Tentu tidak semua bisa lekas mendapatkan pekerjaan baru, sementara upaya-upaya beralih ke online juga belum sepenuhnya dapat menambal pendapatan yang semestinya didapat jika tidak ada pandemi. Belum lagi persoalan lain seperti pengetahuan yang terbatas untuk memanfaatkan platform digital dan tidak meratanya infrastruktur internet. Sebuah riset menemukan hingga April 2020 sebagian besar responden (41,6 persen) pada akhirnya terpaksa memakai tabungan pribadi untuk bertahan hidup. Ada pula yang terpaksa meminjam uang, baik ke orang lain atau platform pinjaman online (22,3 persen), hingga menjual barang pribadi (20,6 persen) (Sindikasi, 2020).

Dalam situasi ketika satu sektor habis sama sekali sementara sektor lain masih beroperasi dan justru berkembang, maka yang terjadi adalah meningkatnya kompetisi di sektor yang masih hidup dan dengan demikian menurunkan tingkat upah. Penawaran dalam platform penyedia jasa pekerja lepas seperti Fiverr, Upwork dan Freelancer(dot)com meningkat selama pandemi (Berliner, 2020). Di sisi lain, menurut sebuah

survei, pandemi juga membuat banyak perusahaan semakin sering memanfaatkan pekerja lepas alih-alih pekerja tetap (Fuller, Raman, & Bailey, 2020), dan dengan demikian semakin mempermurah ongkos produksi karena tak perlu menyediakan segala fasilitas yang biasa diberikan untuk pekerja penuh waktu.

Seorang kawan, pemeran suara yang juga musisi, bercerita bahwa situasi di atas terjadi di dunia kerjanya. “Faktanya benar. Pemain makin banyak, banting setir, [contohnya] musisi jadi pemeran suara,” katanya. Pemeran suara (atau yang lebih populer disebut alih suara) menurutnya merupakan salah satu pekerjaan yang “enggak terlalu terpengaruh” pandemi. “Kami adalah salah satu karier yang didambakan di masa pandemi,” lanjutnya, apalagi jika yang bersangkutan memiliki alat produksi mumpuni (alat rekam suara, dan yang lain), telah memiliki jaringan, dan manajemen media sosial yang matang. Hal ini karena merek-merek—setidaknya klien kawan kami ini—jadi mengalokasikan dana promosi luring ke iklan. “*Demand* bisa dibilang naik, bahkan dari produk yang kelasnya bukan merek besar semisal UMKM yang jualan dalam jaringan.”

Dia pun membenarkan soal harga yang menurun sebagai dampak dari meningkatnya kompetisi. Sejak pandemi, kawan saya ini, dan timnya, mengaku “jadi lebih enggak ngoyo nego[siasi] harga” karena “banyak pekerja yang menjadi perantara kami sudah di posisi lelah fisik-mental, bujetnya juga di-*press* sama perusahaan.” “Kami memilih untuk tidak stres dengan pendapatan biasa saja, dibanding tinggi tapi ‘ongkos emosinya’ begitu mahal.”

Dari sisi pemerintah, upaya-upaya untuk “menyelamatkan” industri kreatif diwujudkan dalam berupa kebijakan, yang dapat dibagi ke dalam dua kelompok. Pertama, insentif untuk ekosistem industri kreatif itu sendiri; kedua, bantuan langsung bagi para pekerja yang terdampak. Salah satu insentif untuk ekosistem itu adalah program bernama Bantuan Insentif Pemerintah (BIP) yang diluncurkan pada 10 Juli 2020. Bantuan ini telah diselenggarakan sejak 2017, yang tujuannya “memberikan tambahan modal kerja dan/atau investasi aktiva tetap kepada pelaku usaha,” menurut situs resmi Kemenparekraf. Ada pula yang bernama Bantuan Pemerintah Infrastruktur Ekonomi Kreatif (Banper Infrastruktur Ekraf), diluncurkan pada Agustus 2020. Dana juga dipakai untuk memberikan subsidi bunga, relaksasi kredit, dan insentif pajak,

menurut keterangan pers yang dirilis pada September 2020. Ada pula program bernama Bantuan Pemerintah Untuk Usaha Pariwisata (BPUP), yang pada Juli 2021 lalu masih dalam tahap “kurasi proposal,” kata Menparekraf Sandiaga Uno. Total dana yang dialokasikan Kemenparekraf untuk sektor ekonomi kreatif sebesar Rp 2,4 triliun.

Bantuan langsung ini sifatnya lebih cair, dalam arti tidak hanya dialokasikan pada program-program di bawah Kemenparekraf. Satu bulan setelah pandemi melanda, ada upaya dari berbagai kementerian untuk memasukkan pekerja industri kreatif yang terdampak ke Program Keluarga Harapan (PKH) dan Prakerja, dua program sosial yang menysasar warga umum sepanjang memenuhi kriteria. Namun, bantuan-bantuan tersebut tidak lantas meringankan. Sebaliknya, intervensi tersebut justru semakin membuka tabir betapa rentannya pekerja di industri kreatif. Data penerima bantuan langsung bersumber pada formulir pendaftaran mandiri pekerja terdampak. Pendaftaran dilakukan lewat platform yang disediakan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan (Kemendikbud). Dengan kata lain, mengandalkan inisiatif si individu pekerja, sehingga mengabaikan masalah seperti ketiadaan akses internet dan ketidak-tahuan akan adanya program bantuan.

Hal ini disebabkan karena, seperti diakui Staf Khusus Menteri Bidang Digital dan Industri Kreatif Kemenparekraf, Ricky Pesik, dalam sebuah diskusi April 2020, “Kita tidak punya data terpusat [soal pekerja industri kreatif].” “Semua tanggung langgang cari data saat ada Covid-19.” Itulah mengapa akhirnya pekerja yang mendaftar tak lebih dari 45 ribu (dan belum tentu semuanya mendapatkan bantuan), padahal pekerja di sektor kuliner saja yang bisnisnya terdampak akibat berbagai pembatasan di ruang publik, per 2016, mencapai 7,98 juta orang dan subsektor seni pertunjukan 170 ribu (BPS dan Bekraf, 2017).

Sejalan dengan visi memutar roda perekonomian apa pun yang terjadi, pemerintah membuat beberapa kebijakan lain yang pada dasarnya sekadar menegaskan bahwa keselamatan dan hidup pekerja di sektor industri kreatif berada di tangan dan kaki pekerja itu sendiri. Kebijakan ini adalah pembuatan pedoman atau protokol agar pekerja bisa terus berkarya di masa pandemi, yang sebenarnya tanpa itu pun mereka pasti melakukannya di tengah keterbatasan dan ketiadaan bantuan. Beragam protokol itu terbit sejalan dengan kampanye pemerintah pada waktu itu

tentang adaptasi kebiasaan baru atau hidup berdampingan bersama virus.

Upaya untuk berdiri di atas kaki sendiri juga mengemuka secara kolektif lewat berbagai inisiatif yang muncul kemudian. COVID-19 telah memicu kembali apa yang disebut sebagai solidaritas komunal sekaligus pada saat yang bersamaan mengeksploitasi impotensi pemerintah dalam memberikan jaminan kesejahteraan (Hastuti, 2020). Ciri unik dari bantuan seperti ini adalah informalitas, yang memungkinkan mereka merespon lebih cepat ketimbang organisasi nirlaba besar atau program yang dijalankan negara.

Teknologi berperan sentral dalam solidaritas komunal ini. Platform-platform penggalangan dana seperti “Kitabisa” digunakan khusus untuk membantu para pekerja terdampak seperti yang dilakukan oleh M Bloc Space. Pada 13-22 Mei 2020 mereka menyelenggarakan serangkaian acara di mana donasi dikumpulkan dalam platform. Dana sebesar Rp 60,8 juta didistribusikan kepada pekerja yang berada di balik layar seperti kru panggung, pekerja *sound system*, penata suara, dan penata cahaya, yang sesungguhnya merupakan tulang punggung sebuah pertunjukan musik.

Ada pula “Bagirata” yang formatnya agak berbeda. Mereka menyatakan diri sebagai “platform subsidi silang antarwarga untuk membantu kondisi finansial para pekerja yang terkena dampak ekonomi di tengah ketidakpastian pandemi COVID-19, dengan memfasilitasi proses redistribusi kekayaan ke pekerja yang terdampak agar mencapai dana minimum yang dibutuhkan.” Salah satu sektor yang ditarget menjadi penerima adalah pekerja di sektor industri kreatif. Per awal Agustus lalu telah terkumpul dana Rp 1,1 miliar lebih yang berasal dari ribuan donatur.

Penggunaan teknologi sebagai alat saling bantu di antara para pekerja menarik dibahas lebih dalam. Bagian awal artikel ini telah menyatakan bagaimana platform atau teknologi menjadi alat untuk memperluas dan memperdalam kepentingan para pemilik modal. Ia merupakan alat eksploitasi sekaligus dominasi terhadap para tenaga kerja. Tapi, di sisi lain, teknologi juga ternyata meningkatkan kemungkinan kerja sama, dan dua platform yang tadi disebut hanya satu dari sekian banyak inisiatif yang muncul. Ada, misalnya, yang sekadar membuat *file Docs* berisi informasi penting seperti tempat pengisian oksigen, toko penjual

masker, nomor telepon rumah sakit, hingga data tetangga yang bermaksud memudahkan mengirim bantuan selama isolasi mandiri. Semua itu inisiatif yang muncul dari “bawah” dan dapat dilengkapi semua orang. Satu hal yang paling jelas dari penggunaan platform untuk solidaritas komunal itu adalah kecepatan dan skala perekrutan (Lindsay & Koper, 2021).

Ketidakpuasan dan ketidakberdayaan menjadi kunci untuk mendorong pekerja untuk berorganisasi secara kolektif untuk meningkatkan kekuatan dan pengaruh mereka dalam masyarakat (Mrvos, 2021). Dalam konteks saat ini, kita mengalami hal yang sama persis. Kita tidak puas dengan penanganan pandemi oleh pemerintah; pada saat yang sama tidak berdaya menghadapi situasi yang sama sekali tidak menentu. Platform menyediakan jalan keluar sementara untuk itu. Ia membuat kita merasa sedikit puas dengan membantu sesama sekaligus membuat kita sedikit berdaya ketika mendapatkan uluran bantuan. Partisipasi seperti ini tentu memberikan pengalaman emosional yang positif.

Meski baik, berhenti pada solidaritas terhadap sesama juga tidak tepat. Solidaritas ini harus ditempatkan sebagai gerakan protes untuk menuntut pemerintah bertanggung jawab terhadap kehidupan warga. Ini penting terutama karena pemerintah telah membajak narasi “gotong royong” yang menempatkan tanggung jawab mereka setara dengan warga—dan dengan demikian bisa dengan mudah lepas tangan. Inilah mengapa Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR), Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), dan Badan Pembinaan Ideologi Pancasila (BPIP) pada Mei 2020 tanpa malu-malu menyelenggarakan konser virtual penggalangan dana dari para pemirsa (masyarakat) untuk para korban COVID-19.

Benar bahwa kita memang harus gotong royong agar pandemi cepat berlalu, tapi keliru belaka jika membagi rata bobot penanganan pandemi di antara warga dan penyelenggara negara. Negara memiliki seluruh infrastruktur yang dibutuhkan, dan yang paling penting mereka diberikan mandat memajukan kesejahteraan umum.

Penutup

Apa yang kita saksikan sejauh ini adalah neoliberalisme yang bekerja secara terang-terangan: bahwa apa pun masalahnya, solusinya terletak

pada diri sendiri; apakah cukup pintar, kerja keras, atau kreatif untuk menghadapi persoalan yang ada. Ongkos terbesar ditanggung kelas pekerja, dengan semakin tidak pastinya kesempatan kerja, upah yang dipotong, masuk kerja tapi dengan minimnya perlindungan dan bisa setiap saat terinfeksi virus, hingga kehilangan pekerjaan sama sekali.

Bukan berarti sebelum pandemi situasi baik-baik saja. Seperti yang di bagian awal artikel ini kemukakan, pekerja di industri kreatif, meski dianggap aman karena meleak teknologi, faktanya juga rentan. Kebebasan, fleksibilitas, dan jargon-jargon yang berseliweran di sekitar mereka hanya selubung dari situasi yang sebenarnya terjadi. Ditambah lagi mereka masih asing terhadap gagasan berkolektif dalam serikat pekerja karena situasi kerja yang terindividualisasi.

Di masa pandemi, industri ini kerap diasosiasikan sebagai sektor yang aman. Tapi faktanya itu untuk sebagian saja. Kita pun patut bertanya siapa yang sebenarnya diuntungkan dari sektor yang dianggap aman tersebut. Apakah Netflix atau Youtube yang justru mendapatkan pemasukan berlipat di masa pandemi, misalnya, berbanding lurus dengan pendapatan para pekerja di dalamnya; orang-orang di balik layar yang menciptakan konten yang bahkan namanya tidak ada di layar *credit title*? Tentu tidak. Mereka justru semakin terhimpit karena pandemi membuat lebih banyak orang mencari peruntungan di sektor yang dianggap aman.

Ketika naskah ini ditulis, muncul protes dari masyarakat soal kebijakan pembatasan sosial. Apa yang dituntut adalah pencabutan kebijakan agar mereka bisa kembali bekerja seperti biasa, dan dengan demikian menyambung hidup hari demi hari. Ini jelas keliru. Bekerja di masa pandemi sama saja mengundang maut ke dalam tubuh, dan itu akan disambut baik-baik saja oleh tuan pemodal. Tuntutan semestinya adalah negara menyediakan kebutuhan dasar agar tak ada alasan untuk keluar rumah, termasuk kepada para pekerja industri kreatif.

Sebuah artikel provokatif di *Spectre Journal* (Seim, 2020) menyatakan bahwa “kita harus menyebut krisis COVID-19 dengan apa adanya: pembunuhan sosial.” Ia berargumen, berkebalikan dengan pernyataan pejabat publik bahwa virus COVID-19 tak mengenal status manusia, namun kenyataannya lebih “menyasar orang-orang yang berada di bagian bawah hierarki ekonomi dan ras”; dan kami sepakat dengan itu.

Sementara para bos bisa dengan mudah tak ke kantor, misalnya, bahkan bisa berlibur, si pekerja tetap dipaksa berdesakan di pabrik-pabrik. Sementara si bos dapat dengan mudah isolasi mandiri dan anggota dewan baru-baru ini meminta fasilitas khusus di sebuah hotel mewah, sulit membayangkan hal serupa berlaku bagi para kaum miskin kota yang tinggal bersama di kontrakan sekian meter.

Pandemi COVID-19, dengan demikian, bukan sekadar membuat kerawanan semakin menonjol dan dapat dilihat dengan mata telanjang, namun sialnya telah membuat ketidakpastian dan ketidakamanan itu sendiri menjadi sesuatu yang “normal” dalam kehidupan anak muda (Beta, 2020), kelompok masyarakat yang lekat dengan industri kreatif dan bercita-cita menyambung hidup dari sana. Kenormalan yang sama sekali tidak normal itu tentu harus diupayakan untuk diubah.

Daftar Pustaka

- Badan Ekonomi Kreatif. (2020). “Laporan Kinerja Badan Ekonomi Kreatif Tahun 2019”. *Badan Ekonomi Kreatif*, sumber: https://www.kemenparekraf.go.id/asset_admin/assets/uploads/media/pdf/media_1598879701_BUKU_BEKRAF_28-8-2020.pdf
- Bekraf dan BPS. (2016). “Data Statistik dan Hasil Survei Ekonomi Kreatif”. Sumber: https://www.kemenparekraf.go.id/asset_admin/assets/uploads/media/pdf/media_1589840584_Data_Statistik_dan_Hasil_Survey_Ekraf_2015.pdf
- Berliner, U. (2020). “Jobs In The Pandemic: More Are Freelance And May Stay That Way Forever”. Sumber: <https://www.npr.org/2020/09/16/912744566/jobs-in-the-pandemic-more-are-freelance-and-may-stay-that-way-forever>
- Beta, A. R. (2020). “Politics of Youth Survival in Times of Crisis”. *Inter-Asia Cultural Studies*, 21(4), hh. 484-494.
- BPS dan Bekraf. (2017). “Upah Tenaga Kerja Ekonomi Kreatif 2011-2016”. Sumber: https://www.kemenparekraf.go.id/asset_admin/assets/uploads/media/pdf/media_1589841412_Upah_Tenaga_Kerja_Ekraf_2010-2016_pdf.
- Creative Industries Federation. (2020). *Report: The Projected Economic Impact of Covid-19 on the UK Creative Industries*. Sumber: <https://www.creativeindustriesfederation.com/publications/report-projected-economic-impact-covid-19-uk-creative-industries>

- Doteveryone. (2020). "Better Work in the Gig Economy". Sumber: https://doteveryone.org.uk/wp-content/uploads/2020/01/DE_BetterWork_Webcopy_220120.pdf
- Eynde, J. v., Fisher, A., & Sonn, C. (2016). "Working in the Australian Entertainment Industry: Final Report". Sumber: <https://apo.org.au/node/121961>
- Fuller, J., Raman, M., & Bailey, A. (2020, November). "Building the On-demand Workforce". Sumber: https://www.hbs.edu/managing-the-future-of-work/Documents/Building_The_On-Demand_Workforce.pdf
- Hastuti, P. (2020). "Dinamika Industri Musik Indie Jakarta dan Wilayah Sekitarnya Pada Masa Pandemi Covid-19 Gelombang Pertama". *Masyarakat Indonesia*, 46(2), hal. 221-239.
- Hughes, C., & Suthern, A. (2019). "The world of work and the crisis of capitalism: Marx and the Fourth Industrial Revolution". *Journal of Classical Sociology*, 19(1), hh. 59–71.
- Izzati, F. F., Larasati, R. S., Laksana, B. K., Apinino, R., & Azali, K. (2021). *Pekerja Industri Kreatif Indonesia: Fleksploitation, Kerentanan, dan Sulitnya Berserikat*. Jakarta, Indonesia: Serikat Pekerja Media dan Industri Kreatif untuk Demokrasi x FNV Mondiaal.
- Lindsay, G., & Koper, T. (2021). "Mutual Aid in the Time of COVID-19 and the Future of Hyper-Local Community Resilience". dalam I. Linkov, J. M. Keenan, & B. D. Trump, *COVID-19: Systemic Risk and Resilience* (hal. 440). Springer International Publishing.
- Lorey, I. (2015). *State of Insecurity: Government of the Precarious*. London and New York City: Verso.
- Montgomery, T., & Baglioni, S. (2020). "Defining the Gig Economy: Platform Capitalism and the Reinvention of Precarious Work". *International Journal of Sociology and Social Policy, ahead-of-print*.
- Mrvos, D. (2021). "Illusioned and Alienated: Can Gig Workers Organise Collectively?". *Triple C*, 19(1).
- OECD. (2020). "Culture Shock: COVID-19 and the Cultural and Creative Cectors". Sumber: https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=135_135961-nenh9f2w7a&title=Culture-shock-COVID-19-and-the-cultural-and-creative-sectors&_ga=2.222147806.775733917.1627756663-262879511.1627043827
- Polimpung, H. Y. (2018, January 9). "Potret Prekariat Sukarela di Sektor Kreatif Indonesia". *The Conversation*, sumber: <https://theconversation.com/>

potret-prekariat-sukarela-di-sektor-kreatif-indonesia-85347

- Pulignano, V., Domecka, M., Muszyński, K., Vermeerbergen, L., & Riemann, M.-L. (2021). "Creative Labour in the Era of Covid19: The Case of Freelancers". Sumber: <https://www.etui.org/publications/creative-labour-era-covid-19>
- Seim, J. (2020). "COVID-19 as Social Murder". Sumber: <https://spectrejournal.com/covid-19-as-social-murder/>
- Sindikasi. (2020). "Mengubur Pundi di Tengah Pandemi". Sumber: https://www.sindikasi.org/wp-content/uploads/SurveyFreelanceCovid_Content_200415.pdf
- Snider, L. (2018). "Enabling Exploitation: Law in the Gig Economy.". *Critical Criminology*, 26, hh. 563–577.
- Srnicek, N. (2016). *Platform Capitalism*. Cambridge, UK: Polity.
- Tassinari, A., & Maccarrone, V. (2020). "Riders on the Storm: Workplace Solidarity among Gig Economy Couriers in Italy and the UK". *Work, Employment and Society*, 34(1), hh. 35-54.
- Unesco. (2021). "Cultural and Creative Industries in the Face of COVID-19: An Economic Impact Outlook". Sumber: <https://en.unesco.org/creativity/publications/cultural-creative-industries-face-covid-19>
- Vallas, S., & Schor, J. B. (2020). "What Do Platforms Do? Understanding the Gig Economy". *Annual Review of Sociology*, 46, hal. 273-294.
- Wong, Y. L., & Chow, Y. F. (2020). "No Longer Aspirational: A Case Study of Young Creative Workers in Hong Kong Who Quit". *Global Media and China*, 5(4), hh. 438–451.
- Zwick, A. (2018, August). "Welcome to the Gig Economy: Neoliberal Industrial Relations and the Case of Uber". *GeoJournal*, 83(5).

Burnout dan Eksploitasi-Diri: Bagaimana Pekerja Lepas Menjadi Depresi dan Kelelahan

Khoiril Maqin

Pendahuluan

Bekerja di sebuah platform digital, baik untuk kebutuhan materi atau senang-senang, tidak selalu dapat diterjemahkan ke dalam kepuasan. Pekerja terperangkap dalam produktivitas berlebih dan seringkali menyangkal kelelahan yang dialami. Tubuh pekerja tidak lagi didisiplinkan oleh proses kerja dalam platform daring yang menempatkan efisiensi sebagai ukuran, ia tidak langsung merebut tubuh individu, tetapi

memungkinkan mereka memasuki hubungan dominasi dan para pekerja menerimanya sebagai kebebasan. Untuk bebas tentu tidak gratis, harga yang harus dibayar dari konsep kebebasan ini mahal.

Contoh paling pas dari logika tersebut adalah urun daya (*crowdsourcing*)¹, sebuah

Pengutipan:

Maqin, K. (2021). "Burnout dan Eksploitasi-Diri: Bagaimana Pekerja Lepas Menjadi Depresi dan Kelelahan". Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 121-139). IGPA Press.

1 Di KBBI dan beberapa terbitan di internet, menyebut *crowdsourcing* dengan "urun daya", dan memberi pengertian sekadar ke arah "sumbangan" atau "bantuan" oleh khalayak ramai di internet. Tidak menyebutnya sebagai "kerja". Penggunaan istilah urun daya dalam artikel ini sejauh dimaknai sebagai kerja oleh kerumunan di internet yang hidup di balik komputernya dan untuk

konsep hibrid yang menggabungkan paradigma alih daya (*outsourcing*) neoliberal dengan kerumunan (*crowd*) di jaringan digital (Aytes, 2012; Felstiner, 2011). Jika alih daya memerlukan subkontrak ke perusahaan lain, urun daya menjangkau individu dalam kerumunan global secara langsung. Mereka adalah orang dengan keahlian, tanpa keahlian, sekadar coba-coba, atau para penghobi. Perusahaan yang menjalankan platform dengan skema ini menawarkan jenis pekerjaan yang beragam, mulai dari pengembangan web dan perangkat lunak, analisis data, desain grafis, menulis, menerjemahkan, kerja administratif, pemasaran, hingga akuntansi dan konsultasi (Ettliger, 2016). Kompetensi yang dibutuhkan untuk kerja-kerja tersebut juga variatif, dari yang membutuhkan kemampuan kognitif dasar hingga keahlian terasah seperti kontributor aset digital di situs *microstock* seperti Freepik, Shutterstock, dan Adobe Stock.

Pada perkembangannya, urun daya dibingkai oleh berbagai perusahaan internasional menjadi platform berbasis internet dan lintas-negara, di seputar gagasan tentang kebebasan dan fleksibilitas. Dalam ekonomi digital, gagasan tersebut diproduksi dari pemikiran neoliberal, bahwa kebebasan individu lebih penting daripada kebebasan kolektif. Kebebasan individu biasa diartikan sebagai bentuk fasilitasi pengembangan dan kepuasan pribadi (Standing, 2011). Di ranah individu, kebebasan dan fleksibilitas tidak serta merta dapat diterjemahkan ke dalam kondisi kerja yang lebih baik dan selalu terpenuhi. Meskipun kerja urun daya sebagian besar dilakukan dari rumah dan terlihat menarik, tetapi menutupi keadaan jam kerja yang panjang dan tidak teratur. Sebagian besar pekerja berbasis platform seringkali tidak memiliki kemampuan untuk mengontrol jam kerja mereka karena menginginkan produktivitas berlebih, yang mana seringkali mengakibatkan berbagai bentuk masalah seperti merasa gagal, kurang tidur, stres, dan kelelahan. Didorong oleh permintaan untuk bertahan dan tidak boleh gagal, serta ambisi efisiensi, pekerja digital memasuki pusaran eksploitasi-diri dan menjadi subjek pencapaian dalam proses kerja yang tampak bukan kerja dalam kapitalisme digital.

Apa kaitan antara subjek pencapaian dan eksploitasi dalam kerja digital? Untuk mengeksplorasi pertanyaan ini, saya merujuk pada gagasan

mendapatkan bayaran.

an *Burnout Society* (2015) dari Byung-Chul Han. Han melihat ada kecenderungan bahwa masyarakat kontemporer, yang ia sebut sebagai masyarakat pencapaian (*achievement society*), berkembang ke arah keadaan kelelahan umum atau masyarakat kelelahan (*society of tiredness*). Untuk menunjukkan tesisnya ini, pertama, Han membagi antara masyarakat modern yang dicirikan sebagai masyarakat kontrol (merujuk pada gagasan Foucault) dan masyarakat kontemporer yang dicirikan sebagai masyarakat pencapaian.

Masyarakat modern diatur oleh disiplin imun (imunitas), bagaimana imun merespons munculnya negativitas, misal karena entitas eksternal seperti virus. Paradigma ini mengarah pada pembentukan dunia penuh pendisiplinan seperti mewujud dalam rumah sakit, rumah sakit jiwa, penjara, barak, dan pabrik. Masyarakat kontemporer juga punya ancaman terbesar, yakni subjek itu sendiri. Hal ini menjelaskan mengapa penyakit abad ke-21 bukan lagi infeksi yang disebabkan oleh sesuatu dari luar atau liyan yang mengatur tubuh, tetapi penyakit neurologis (Han, 2015: 4), seperti *attention deficit hyperactivity disorder* (ADHD), *borderline personality disorder* (BPD), dan *burnout syndrome* (BS).² Dari sudut pandang patologis, bukan negativitas yang menjadi sumber masalahnya, melainkan kelebihan positivitas, dan tidak ada respons yang mungkin untuk mengatasi positivitas ini, karena masalahnya ada pada subjek itu sendiri.

Kedua, Han berusaha untuk mengkarakterisasi keadaan masyarakat saat ini. Salah satu ciri masyarakat kontemporer adalah manusia tidak lagi perlu didisiplinkan. Oleh karena itu, subjek pencapaian bebas dari segala bentuk dominasi eksternal yang memaksanya bekerja (misal: aturan pabrik), apalagi mengeksploitasinya. Namun, subjek pencapai-

2 Terdapat beberapa jenis *attention deficit hyperactivity disorder* (ADHD), tergantung pada jenis simtom mana yang paling kuat dalam individu. Salah satunya yang berkaitan dengan kerja adalah simtom *Inattentive*: kesulitan individu untuk mengatur atau menyelesaikan tugas, memperhatikan detail, atau mengikuti instruksi atau percakapan, mudah terdistraksi atau lupa detail rutinitas sehari-hari. *Borderline personality disorder* (BPD) atau gangguan kepribadian ambang biasanya juga didiagnosis berdasarkan simtom, yang meliputi ketidakstabilan emosional, perasaan tidak berharga, rasa tidak aman, impulsif, dan gangguan hubungan sosial. Sedangkan *Burnout syndrome*, lebih spesifik lagi, dikonseptualisasikan sebagai akibat dari stres kronis dari aktivitas bekerja yang belum berhasil dikelola. Hal ini ditandai dengan perasaan kehabisan energi atau kelelahan, peningkatan beban mental, dan berkurangnya kinerja profesional.

an menyerahkan dirinya pada kebebasan kompulsif yaitu, “bebas untuk memaksimalkan pencapaian” (Han, 2015: 11), yang mengarah pada proses eksploitasi diri. Menurut Han, penyakit psikis masyarakat kontemporer hanyalah manifestasi dari “kebebasan paradoks” ini. Dalam masyarakat di mana prestasi atau pencapaian adalah semboyan, ketidakmampuan untuk mentolerir kebosanan sebagai kemalasan mendalam (Han, 2015:13), bisa menjadi sangat bermasalah, karena pencapaian budaya manusia, misal seperti berpikir dan melawan, memerlukan perhatian kontemplatif yang dalam. Bagi Han, kapasitas untuk menyela atau memperlambat adalah cara untuk melawan kepositifan mutlak, salah satu kemampuan besar manusia yang menjadi mesin itu sendiri, termasuk program komputer atau algoritma, dilarang untuk melakukannya. Pada saat manusia menjeda, kemungkinan perenungan muncul, untuk memenuhi hasrat artistik atau pengetahuan dan untuk berefleksi menjadi diri yang manusiawi.

Konsep Han tentang eksploitasi-diri tersebut mengisi diskusi tentang eksploitasi dalam kerja digital. Kritik Marx terhadap kapitalisme muncul dalam ranah diferensiasi modern yang jelas, yakni pada terpeleliharanya perbedaan antara tempat kerja dan bidang kehidupan sosial lainnya. Hari ini, teknologi digital memfasilitasi bentuk-bentuk yang menantang perbedaan tersebut. Kita dapat bekerja dari rumah dan bersosialisasi di tempat kerja kita, berkat ponsel, pesan teks, laptop, dan sebagainya. Perubahan ini membawa pada situasi di mana, seperti kata Alexander Galloway (2007), tidak mungkin untuk membedakan secara jelas antara aktivitas waktu luang nonproduktif yang ada dalam lingkup permainan dan aktivitas produktif yang ada dalam tempat kerja. Pada saat yang sama, pergeseran budaya dan ekonomi yang terkait dengan perkembangan kerja immaterial mengkapitalisasi aktivitas yang mengaburkan perbedaan jelas antara waktu luang, kerja, dan urusan domestik.

Beberapa peneliti lain juga telah menunjukkan adanya budaya kerja (baru) yang ditandai dengan meleburnya batas-batas antara kerja dan aspek kehidupan lainnya yang mengarah pada eksploitasi paling halus. Maurizio Lazzarato (1996) mendefinisikan kerja immaterial seperti itu sebagai aktivitas yang menghasilkan konten kultural dari suatu komoditas. Tiziana Terranova (2000) meneliti bentuk-bentuk baru eksploitasi kapitalis atas tenaga kerja cuma-cuma (*free labor*) tanpa bayaran. Terranova,

mengutip Negri (1989) tentang gagasan ‘pabrik sosial’ yang menggambarkan “proses kerja telah bergeser dari pabrik ke masyarakat, sehingga menggerakkan mesin yang benar-benar kompleks” (Negri dalam Teranova, 2012). Ketika kita membantu membagikan sebuah unggahan atau memberi rating di Facebook yang biasa dilakukan di rumah, di kereta, atau di pantai, kita sedang berpartisipasi dalam pabrik sosial ini. Kerja digital seringkali diterjemahkan ke dalam aktivitas produktif berlebih yang dinikmati dan pada saat yang sama dieksploitasi.

Artikel ini mengemukakan pentingnya mempertimbangkan bagaimana eksploitasi beroperasi dalam konteks afirmasi atas produktivitas berlebih yang difasilitasi teknologi. Saat ini, tantangannya adalah untuk memikirkan bagaimana jika kerja digital menciptakan kondisi semakin tidak terpisahkan antara kerja dan waktu luang, mengejar produktivitas berlebih dan mengabaikan kelelahan, bahkan hal tersebut tampak dinikmati? Bagaimana jika jargon kebebasan dalam kerja digital itu sendiri adalah suatu sistem kontrol yang paling baru? Pendekatan kritis terhadap eksploitasi perlu ditinjau kembali. Fokus artikel ini melihat keterkaitan antara pekerja, kekuasaan platform, dan kebebasan di bawah kapitalisme digital. Tujuan artikel ini memetakan bagaimana kerja digital membentuk corak baru subjektivitas dalam kapitalisme. Studi kasus pengalaman desainer dan ilustrator yang dibahas di sini, salah satunya adalah hasil wawancara pada pertengahan 2021. Artikulasi mereka menawarkan gambaran penting tentang makna kebebasan yang mendiami ekonomi digital hari ini. Apa yang menarik dari golongan desainer transnasional ini adalah, seperti yang akan dipaparkan di bawah, mereka sendiri mengaku bahwa nominal pendapatan mencukupi (rata-rata 3,5 juta/bulan) dan di atas upah minimum kota tempat mereka tinggal (Jogja, 2 juta; Jember, 2,3 juta; Banyuwangi, 2,3 juta). Akan tetapi, terlepas dari penghasilan, tawaran kebebasan dari sistem kerja platform itu sendiri menyisakan kecemasan akan kegagalan menjaga produktivitas dan kelelahan mental.

Di Balik Automasi Platform dan Kebebasan

Artikel Jeff Howe (2006) di *Wired*, yang pertama kali mengidentifikasi dan mendefinisikan urun daya di media arus utama, mencatat keadaan buruk para fotografer yang sebagian usahanya telah runtuh setelah

munculnya iStockphoto dan perusahaan *microstock* lainnya. *Microstock* mengacu pada agen fotografi yang mengambil gambar dari kumpulan besar fotografer di internet dengan beragam keahlian. Dalam artikelnya tersebut, Howe menganalisis tentang perubahan skema harga dan royalti dalam industri fotografi. Ketika fotografer profesional mengenakan biaya \$100 (Rp 1,4 juta) dan lebih tinggi untuk satu foto, hampir seluruh foto di situs web *microstock* dijual seharga \$1 (sekitar Rp 14.000) hingga \$5 (sekitar Rp 70.000) dan bebas royalti.³

Dari awal kemunculan urun daya hingga hari ini di tahun 2021, perkembangannya tidak begitu jauh. Kontributor yang bergabung di berbagai platform semakin banyak dan harga per download semakin murah. Berdasarkan wawancara dengan pekerja desain di *microstock*, pada Agustus 2021, pengguna lokapasar stok desain seperti Freepik mengeluhkan standar pengajuan yang ketat—seperti komposisi, konsistensi, dan *style* pasar—dan harga \$0,11 (sekitar Rp 1.500) per unduhan—jauh lebih banyak daripada beberapa situs lain, tetapi masih cukup rendah. Para pekerja kreatif harus menghabiskan waktu berjam-jam dengan keahlian desain khusus dan kemahiran menggunakan *software*, hanya untuk mendapatkan nol koma sekian dolar. Setiap desain yang diunggah, belum tentu laku dan mendapat jumlah download tinggi. Tetapi, ada sesuatu yang membuka segala kesulitan itu tetap berada di latar belakang dan dimaklumi, yakni tawaran fleksibilitas dan kebebasan. Berikut nilai yang ditawarkan di halaman utama platform Freepik (contributor.freepik.com):

Fleksibilitas. Kamu dapat bekerja dari mana saja di berbagai belahan dunia, selama kamu memiliki akses ke Internet. Gunakan waktu sesukamu dan bekerjalah di saat paling produktif—apa pun cara kerja yang cocok menurutmu, maka itu cocok untuk kami.

Jargon seringkali bekerja dengan efektif, dan sekaligus menunjukkan sifat gandanya. Kerja kreatif membuka corak kerja baru, tetapi juga membawa jenis kerentanan baru. Misalnya, fleksibilitas temporal dan spasial telah menjadi salah satu nilai jual paling kuat dalam konteks kerja kreatif dan digital yang menjajah ruang personal. Misalkan situasi-

3 Berdasarkan rata-rata kurs hari ini, September 2021.

nya seperti ini: seseorang membutuhkan ilustrasi perawat mengenakan masker untuk menyusun konten promosi di sosial media. Menggaji seorang desainer untuk mengolah ilustrasi itu dari nol tentu memakan ongkos produksi: seperti wifi, laptop, fasilitas kantor dan gaji bulanan sekitar 5-6 juta rupiah (jika lokasinya di Jakarta). Maka ia membeli gambar yang siap digunakan dan murah di situs stok desain seperti Freepik, dengan sistem berlangganan bebas akses dan atribusi, per bulan seharga 9,99 Euro (sekitar Rp 165.500).⁴ Di sana, Ulya (salah satu responden penelitian ini), 26 tahun, seorang kontributor *microstock* transnasional, mengunggah hasil desainnya. Ia hampir tiap hari duduk 12 jam dibalik komputernya, memproduksi desain grafis berdasar kebutuhan gambar pada kategori atau momen tertentu. Ia menarik Pen Tool di Adobe Illustrator-nya, menyalin beberapa objek, menekan perintah Intersect pada panel Pathfinder, membuat ilustrasi tenaga kesehatan, masker, dan simbol-simbol lain. Itu semua dilakukan sembari berharap desainnya muncul di halaman pertama hasil pencarian saat seseorang mengetik kata kunci “health mask” atau “pandemic”.

Hari itu, ia harus menghasilkan 10 *template* desain untuk menjaga level produktivitasnya, dan kepalanya sudah tegang. Akan tetapi, kelelahan bukanlah persoalan. Esok hari, ia menuntut dirinya bekerja lebih keras lagi. Selain hobi dan merasa keahlian desainnya yang mumpuni, bekerja lepas atau *freelancing* juga menyediakan pendapatan lumayan jauh di atas upah minimum DI Yogyakarta, tempat ia tinggal. Nol koma dolar dikali 3.000 download dari beberapa hasil desainnya yang paling populer, maka seiring berjalannya waktu menghasilkan pendapatan yang besar.⁵ Ulya dan pekerja kerumunan global (*global crowd*) lainnya,

-
- 4 Di halaman berlangganan Freepik, menjelaskan beberapa keuntungan dari berlangganan atau bergabung dalam keanggotaan premium. Pengguna dapat mengunduh lisensi yang memungkinkan penggunaan jutaan sumber/stok desain tanpa atribusi. Artinya menggunakan ilustrasi apa pun baik untuk penggunaan komersial atau pribadi tanpa memberi kredit kepada kreator. Apa yang menjadikan bisnis menguntungkan bagi perusahaan dan pengguna dengan kata lain adalah faktor reproduksi bebas dan penghapusan kredit dan asal-usul karya tersebut.
 - 5 Tidak semua yang diunggah ke Freepik mendapat jumlah unduhan tinggi. Dalam satu bulan, menurut para responden yang sudah bergabung 1 tahun lebih, hanya 1-5 dari 100 desainnya yang mendapat unduhan tinggi. Dalam kasus Ulya, angka 3.000 unduhan adalah angka bulanan tertinggi setelah rajin memproduksi minimal 5 desain per hari selama kurang lebih 6 bulan. Artinya tidak setiap desain akan dan langsung menghasilkan. Terdapat aspek lain yang berpengaruh seperti ketepatan

bergantung pada perusahaan *microstock* penyedia foto dan grafik seperti Shutterstock, Freepik dan Adobe Stock sebagai sumber penghidupan sekaligus aktualisasi keahliannya mendesain. Dia menceritakan pengalamannya dengan semangat:

“Yah, karena saya merasa benar-benar bebas bekerja di sini dan saya bisa menggambar apa pun yang saya mau. Di mana pun berada, selama memiliki ide bagus, saya bisa membuat beberapa ilustrasi makanan sambil duduk di dapur, dan terbukti cukup berhasil! Bagian paling enak nya, saya bisa mendapatkan *invoice* per bulan tanpa harus keluar rumah. Kalau kenapa Freepik... ya karena Freepik salah satu platform *microstock* besar di pasaran. Freepik memiliki trafik lebih tinggi dibandingkan agensi *microstock* lainnya, dan menguntungkan saya sebagai seorang desainer. Semakin populer, semakin tinggi penghasilan yang bisa saya peroleh” (wawancara, 13/08/2021).

Akan tetapi, dalam kerja digital, seringkali hasil yang membahagiakan berbenturan dengan kenyataan dalam proses mencapainya. Ulya dan kontributor lain yang saya temui menyadari tentang kondisi di platform online tempat mereka bekerja yang memiliki prosedur cukup menyulitkan. Selain ketentuan penolakan hasil desain, seperti orisinalitas, bahaya reproduksi dan segi “estetika pasar” lainnya yang tidak jelas, bayaran per unduhan (dikurangi pajak) juga dapat berubah sewaktu-waktu dan sepihak. Namun, platform telah memungkinkan mereka mendapat kebebasannya dan penghasilan yang lumayan meskipun naik turun.⁶ Kondisi itu yang membuat mereka cenderung mengabaikan prosedur yang menyulitkan dan menekan, alhasil muncul anggapan bahwa kekuasaan platform adalah sesuatu yang harus diterima. Seperti perasaan aneh yang datang tiba-tiba dan mengganggu, alih-alih memeriksanya, memilih untuk mengabaikan dan tidak menyia-nyiakan kesempatan ini dinilai sebagai hal yang terbaik. “Tidak ada yang bisa kami

kata kunci dalam deskripsi, selera pasar, tingkat produktivitas dan kejegan kreator.

- 6 Dalam 3 bulan di waktu paling produktifnya, ia mendapat rata-rata 3.000 unduhan per bulan, dan mendapat penghasilan 4,5 juta dipotong pajak 10%. Pendapatan tersebut dua kali dari UMR kota Yogyakarta. Tetapi, ada masa di mana penghasilannya sangat turun hingga 50% karena intensitas mendesain turun, misal karena masalah kebosanan, mencoba menemukan kategori desain lain yang menarik, kekurangan ide, kelelahan, dan lain sebagainya.

lakukan,” adalah jawaban yang umum dalam menghadapi kekuasaan platform. Sikap ini bukan berarti tanpa konsekuensi, bekerja lebih banyak, lebih sering, dan risiko kebosanan melakukan hal repetitif menjadi sesuatu yang harus diterima. Seperti kata Kaef, 27 tahun, kontributor Freepik asal Jember:

“Karena kerja sendiri, segalanya diurus sendiri, stres sendiri, dapat uang sendiri. Saya tidak tahu bagaimana dengan pekerjaan formal, karena belum pernah merasakannya. Tapi saya kira sama, karena melakukan pekerjaan yang berulang-ulang. Kalau dari saya ya, untuk mengatasi ini mungkin lebih butuh manajemen diri yang jelas. Membutuhkan pola kerja yang tertata. Jam sekian sampai jam sekian pagi riset, siang desain dan malam *upload*” (wawancara, 15/08/2021).

Sementara itu, Andi (29 tahun) seorang kontributor Freepik dari Banyuwangi berupaya mengatasi persoalan yang dialami dengan berkompromi dan bergabung dengan platform sejenis agar jumlah pendapatannya dapat stabil atau bertambah meski salah satu platform mengurangi harga per unduhan.

“Tetapi aku merasa sumber penghasilan satu-satunya bukan dari situ. Masih ada Shutterstock dan lain-lainnya. Perubahan itu memang berpengaruh, tapi tidak berpengaruh banyak jika berkontribusi di platform lain juga... Tantangan utama kalau untuk desain sih mungkin, salah satu kekurangan *microstock* adalah memproduksi desain yang generik, mirip satu sama lain. Sedangkan secara pribadi pengen memiliki ciri khas sendiri” (wawancara, 19/08/2021).

Akan tetapi, keinginan menyalurkan gairah kesenimanannya dan mencari ciri khas artistiknya sendiri, berbenturan dengan waktu. Selain itu, Andi dan Kaef yang telah menyukai membuat ilustrasi dan desain sejak di bangku sekolah, merasa harus mengeksplorasi hal lain yang tidak komersial, dengan tema ilustrasi yang berbeda, sesuai standar estetika personalnya. Meskipun hasrat itu jarang terwujud, karena kesibukannya menambah keterampilan desain baru untuk tetap *up to date*, Andi menyadari hal itu terkait dorongan yang harus diwujudkan, tetapi waktu berbicara secara berbeda:

“Aku suka menjadi sibuk tetapi kemudian jatuhnya mengambil risiko terlalu banyak ... dan kemudian sadar bahwa tidak punya waktu untuk melakukannya. Saya bekerja berjam-jam dan bekerja *weekend*, tidak kenal waktu. Saya menikmatinya, memang, tetapi mungkin akan ada pengaruhnya juga ke depan” (wawancara, 19/08/2021).

Platform tempat mereka bekerja merupakan sebuah sistem yang memungkinkan mereka mendapatkan apa yang diinginkan, sistem tidak akan luput menilai kerja-kerjanya yang terekam dengan istilah *rate* atau *download*. Sejauh mengikuti alur dan terus produktif untuk mencapai standar pendapatan, hidup masih tetap berlanjut. Selalu ada upaya untuk mengubah dunia kerjanya menjadi sesuatu yang penuh antusiasme dan kenikmatan, tetapi hal ini juga mengarah pada situasi di mana, ketika terjadi kesalahan/kekurangan, mereka merasa hanya dapat menyalahkan diri mereka sendiri. Hal ini kemudian berkembang ke arah eksploitasi-diri sendiri, di mana pekerja rela dan siap mengambil risiko lebih: seperti *upgrade* keterampilan mandiri, menambah waktu kerja, *upgrade* peralatan, dan lain sebagainya. Fenomena ini sejalan dengan budaya kerja cuma-cuma (*free labor*) di industri digital, yang kemudian mengharuskan pekerja untuk melakukan kerja tanpa dibayar.

Pada titik ini, tawaran platform akan fleksibilitas dan kebebasan menjadi alat baru yang efektif untuk menarik pekerja. Usaha untuk mengatasinya menjadi sulit karena kebebasan dipasang di latar depan. Hal ini menyebabkan para pekerja luput mempertimbangkan bahwa platform itu sendiri menyelubungi apa yang berada di balik seluruh proses kerja tersebut. Selama platform berada di layar komputer dan dibungkus infrastruktur fisik, metafora “platform” tampak tidak merugikan dan dianggap netral.

Contoh menarik untuk melihat bagaimana platform bekerja, yakni *chess-playing automaton* yang terkenal di abad 18. Pada akhir 1760-an, seorang bangsawan Hungaria bernama Wolfgang von Kempelen membangun mesin pertama yang mampu menyaingi manusia dalam permainan catur. Turk, sebutan untuk mesin von Kempelen ini, terdiri dari kabinet kayu kecil seperti kubus kotak dengan papan catur di atasnya, dan ada tubuh manekin bersorban (gambaran oriental orang Turki). Turk berhasil keliling Eropa dan mendapat banyak pujian. Tentu saja,

mesin itu adalah tipuan, sebuah *humanoid automata* (Aytes, 2012), karena di dalam kabinet bersembunyi seorang “master” catur yang memiliki darah dan daging (manusia), bukan mesin.

Inilah mengapa Amazon.com menamai mesin *crowdsourcing*-nya mirip dengan alat von Kempelen, yaitu: Amazon Mechanical Turk. *Marketplace* berbasis Web yang membantu perusahaan menemukan orang untuk melakukan tugas-tugas komputer yang umumnya terkesan remeh—mengidentifikasi item dalam foto, membaca sekilas dokumen untuk menemukan informasi identitas, menulis deskripsi produk secara singkat, mentranskrip audio, menanggapi pertanyaan survei, menerjemahkan teks, atau melakukan riset internet. Amazon menyebut tugas tersebut sebagai HIT (*Human Intelligence Task*); pekerjaan yang dirancang dengan penyelesaian dalam waktu singkat, dan sebagai balas jasanya mereka menawarkan kompensasi yang rendah—sebagian besar hanya beberapa sen hingga beberapa dolar. Di dalam tugas-tugas komputer, bahkan AI yang semakin canggih, ada pekerja-pekerja yang kondisinya rentan.

Dari contoh tersebut, terdapat dua hal yang perlu digaris bawahi. Pertama, meskipun digambarkan netral secara teknologi, platform bersifat politis. Hal ini menyiratkan bahwa platform menyamakan keputusan politik yang dibuat oleh investor dengan algoritma yang akurat. Dalam arti tertentu, tidak ada algoritma, yang ada hanya keputusan seseorang (Casilli & Posada, 2019). Kedua, tak jauh berbeda dengan *microstock* seperti Freepik, meskipun membutuhkan keahlian desain dan kreativitas yang mumpuni (tidak sesederhana HIT), soal perlakuan pada kontributornya, dihitung rata/sama di depan platform. Dalam arti tertentu, kerumunan heterogen “*precariat*” (Standing, 2011) atau “*cybertariat*” (Huws & Leys, 2003) dengan segala kondisinya, tidak dianggap. Dalam istilah yang berbeda, *crowdtariat*, pekerja direduksi sekadar menjadi *crowd* atau kerumunan di balik layar komputer yang hanya tampak dari produknya atau hasil HIT-nya. Dengan demikian, yang ada hanya produksi lebih banyak dan lebih sering untuk akumulasi dan persaingan.

Proses di atas menjadi petunjuk tentang skenario bagaimana pekerja kemudian menjadi agen eksploitasi-diri sendiri. Pertama, ada pemberi kerja (dengan platformnya) yang memberikan motif dan konteks—bekerja di mana saja, kapan saja. Kedua, pekerja yang berusaha

mencapai kebebasannya sendiri, yang justru pada akhirnya menjamin dirinya mampu memberi akumulasi nilai lebih untuk pemberi kerja. Artinya narasi kebebasan dan kuasa yang ditopengi platform agar seolah objektif, adalah cara efektif untuk menginterpelasi pekerja untuk selalu bekerja produktif, seolah dengan tanpa paksaan. “Masyarakat disiplin” (Foucault, 1975) di mana hierarki akan menegakkan sistem hubungan kekuasaan (di tempat kerja) yang ada melalui hukuman dan larangan, sekarang dilihat sebagai hambatan bagi perluasan produktivitas (Han, 2015). Kerja digital hari ini berarti menunjukkan perubahan dari kerangka disiplin ke bentuk kontrol yang lebih canggih, yang menghasilkan subjek produktif tanpa melalui paksaan, melainkan melalui pengembangan mekanisme pengaturan-diri (*self-regulatory mechanisms*) dan tawaran kebebasan, yang bisa disebut sebagai pascadisiplin.

Hal ini memberi makna bahwa, bergabung menjadi kontributor Freepik atau platform lain berarti memperoleh otonomi pribadi atau kemampuan untuk membuat keputusan sendiri dengan tujuan mencapai tahap profesional atas keahliannya. Beberapa pekerja menjelaskan bahwa kebebasan memilih dan otonomi memungkinkan mereka untuk menjadi autentik, sesuai dengan nilai-nilai pribadi mereka—aku ahli mendesain dan membuat ilustrasi, aku memiliki selera artistik tertentu yang berbeda dari orang kebanyakan. Meskipun demikian, kemampuan menciptakan otonomi, keautentikan diri, dan kreativitas, berbenturan dengan kerja-kerja desain yang menyita waktu. Andi misalkan, waktu yang ia butuhkan untuk merampungkan satu desain adalah 30 menit - 1 jam, jika berhadapan dengan detail-detail yang banyak sekali maka bisa memakan lebih banyak waktu, sedangkan ia memiliki target 12 desain dalam satu hari. Alhasil, terjadi kesulitan mengalokasikan cukup waktu dan ruang untuk berkembang secara profesional, atau biasanya berusaha menyelipkannya di tengah-tengah waktu kerja atau selepas kerja (jika jadwalnya berjalan sesuai harapan). Andi menyempatkan membeli 2 *course* Adobe Photoshop di situs Domestika dan mendalami tentang UI/UX Desain melalui pelatihan tersebut. Ia mengalokasikan jam belajar di antara jam 7-9 pagi, dan selepas Magrib hingga menjelang tidur.

Para desainer lepas ini menciptakan pengaturan pada dirinya sendiri, mereka menggambarkan bagaimana mereka mencari tantangan dan mendorong diri mereka sendiri karena mereka percaya, bahwa kerja yang sedang digeluti memungkinkan mereka untuk meningkatkan kualiti-

tas pekerjaan dan menciptakan pengalaman baru. Melakukan proyek yang berbeda dianggap memberikan kesempatan untuk mengembangkan keterampilan. Akhirnya, pekerja mengungkapkan kesadaran yang kuat tentang persaingan yang ketat di platform. Akan tetapi persaingan ini tidak dilihat secara negatif, justru ke arah persaingan yang disambut baik. Bagi mereka, kemampuan untuk bersaing dan memenangkan persaingan menambah nilai tertentu. Pekerja sebagai subjek pencapaian, bebas dari segala bentuk dominasi eksternal yang mengaturnya untuk bekerja, tetapi menyerahkan dirinya pada kebebasan kompulsif, bebas untuk memaksimalkan pencapaian.

Burnout dan Produktivitas Berlebih

Fleksibilitas kerja, impian mendesain gambar di laptop dan di rumah sendiri, dengan mudah bergeser dari “kamu bisa bekerja kapan saja” menjadi “kamu harus selalu bekerja”. Sementara itu, daya tarik untuk bekerja secara kreatif dan secara memuaskan berfungsi sebagai rayuan otonomi, tak jarang menjadi alasan yang cukup kuat bagi pekerja untuk menolak kesulitan dalam pekerjaan dan menutupi perasaan lelah serta putus asa (Banks, 2007). Proses individualisasi dalam kerja kreatif mula-mula mengarah pada pembongkaran keamanan kerja dan jaminan sosial, kemudian merangkul apa yang disebut kerja fleksibel. Rayuan kuat untuk menjadi lebih mandiri dan menggunakan sumber daya sendiri telah meningkatkan kemungkinan eksploitasi-diri dengan konsekuensi kelelahan fisik dan mental. Kelelahan pekerja merupakan suatu kondisi kuasi-medis yang memaksa untuk menghabiskan atau menambah waktu kerja sebebannya, sementara gagal mencurahkan cukup waktu untuk istirahat dan bersantai. Situasi ini dapat digambarkan sebagai hasrat untuk menjadi produktif setiap saat, atau kebutuhan untuk bekerja lebih lama dan lebih banyak, dan pekerja telah sampai tahap membawa pekerjaan ke dalam dirinya sendiri.

Kembali ke pengalaman Kaef, sebagai pekerja dengan sumber daya produksi yang terbilang lengkap, menurutnya kondisi tidak bisa bekerja bukan karena keterbatasan alat dan kondisi eksternal. Ipad, Macbook, meja dan kursi nyaman ia miliki. Tetapi hal itu tidak membuatnya produktif seperti yang ia harapkan sebelumnya ketika belum memiliki alat produksi yang cukup. Di awal tahun, ia memberi target sendiri untuk

menghasilkan 5 desain dalam satu hari dan sambil berusaha mendalami tentang desain melalui 3 dimensi dari pelatihan online yang ia ikuti. Kontinuitas target pribadi dan penjelajahan keterampilan barunya tersebut tersendat. Selama Maret hingga pertengahan Agustus 2021, ide untuk mendesainnya sering berhenti, seolah tidak berjalan meskipun dipaksakan. Tidak jauh berbeda dengan Kaef, Ulya yang pada bulan April menginisiasi proyek besar secara mandiri di Freepik dan sambil melakukan percobaan mengunggah desain di platform lain yaitu Shutterstock, tidak pernah dapat mengurai perasaan *stuck*-nya, bagaimana ia macet dalam berkarya. Tetapi, ia menyadari bahwa ia memasang target jumlah unggahan yang tidak masuk akal. Ia selalu punya proyek lain untuk dikerjakan, meskipun bukan tanpa risiko. “Aku bekerja lembur, suatu hari dari jam 9 pagi sampai jam 4 pagi keesokan harinya, (itu yang membuat -ed) kualitas pekerjaanku turun drastis” (wawancara, 13/08/2021).

Andi, yang percaya dirinya telah menuangkan semua tekniknya ke dalam desain, tetap menghabiskan waktu lebih dari 8 jam untuk menyempurnakan setiap detail hasil desainnya di hari itu. Dan ia mengira telah memecahkan setiap masalah kenapa desainnya ditolak. Meskipun berhadapan dengan platform berbasis web, sulit untuk tidak menganggap penolakan itu cukup mengganggu. Sebagai seorang profesional, ia menerima penolakan tersebut dan melakukan revisi untuk unggahan berikutnya. Tidak jarang ia harus membuang semua teori desainnya dan memulai mendesain dari awal, yang merupakan tantangan bagi dirinya. Tetapi kecemasan akan kegagalan terlanjur muncul dan membuat dirinya terlalu memikirkan banyak hal (seperti pertanyaan *apakah aku tidak mampu?*). Kondisi seperti ini buruk karena, menurutnya, terus berpacu dari satu desain ke desain berikutnya tanpa memberi jeda, yang mana dapat menyebabkan menurunnya kualitas desain.

Dari artikulasi dalam wawancara pekerja platform web seperti *microstock*, saya dapat menarik dua poin penting. Pertama, pekerja menjadi subjek yang merasa bebas dan fleksibel, sehingga mereka dapat menyiapkan dirinya dalam narasi tersebut untuk sirkulasi komoditas yang cepat dan efisien. Hal tersebut merupakan pilar utama dari mekanisme kontrol pascadisiplin. Kedua, menambah aktivitas sampingan di luar kerja artinya meningkatkan risiko, bahkan ketika itu melatih keterampilan, pekerja tetap memerlukan serangkaian perilaku dan sikap eksploitasi-diri (investasi ekonomi untuk alat dan pelatihan,

dedikasi waktu, pengabaian kelelahan fisik & mental). Skenario inilah yang membuat mereka lebih bergantung pada pekerjaannya, ketika semakin banyak upaya untuk memecahkan ketergantungan itu dengan cara bekerja atau berinvestasi lebih banyak, mereka justru semakin tereksplorasi. Produktivitas berlebih dan kepositifan manajemen diri untuk mengatasi segala tantangan meskipun dirinya rentan, membawa ke situasi kelelahan dan *burnout*.⁷ Kerugian dari kelebihan produktivitas ini didistribusikan secara berbeda. Bisa jadi ada yang tidak memiliki tekanan finansial, tetapi ada yang tetap melakukan pekerjaan ekstra, dan merasa terdorong untuk melakukannya terus menerus.

Jika bahayanya datang dari cara berhubungan dengan diri sendiri, maka perlu menganggapnya lebih serius daripada menghilangkannya dengan solusi individual atau menyiapkan kelapangan diri dengan rekreasi sesaat untuk siap dieksplorasi lagi. Pertanyaan dari mana situasi ini berasal harus diajukan bersama dan lebih sering. *Burnout* tidak dapat diperhalus dengan menempatkannya sebagai masalah medis yang dialami pekerja secara pribadi atau individu yang mudah disembuhkan atau diperbaiki. Oleh karena ini melibatkan kondisi struktural tentang bagaimana proses kerja diatur dan dikelola. Pada titik ini, bentuk kerja urun daya seperti kontributor Freepik dan kerja jarak jauh lainnya akan selalu berkontribusi dalam menciptakan *burnout* ke para pekerja kreatifnya.

Dominasi neoliberalisme dan pasca-fordisme semakin mengait seiring tiap-tiap pekerja menjadi pengusaha, yang mana secara sukarela mengeksplorasi dirinya sendiri dan bertindak sendiri. Menurut Han, tidak ada sistem kelas yang nyata dalam neoliberalisme. Akibat keterasingan subjek yang mengeksplorasi diri sendiri, politik Kita (*political Us*) tidak dapat terbentuk untuk melakukan aksi bersama (Han, 2017). Hasil dari neoliberalisme adalah proses transformasi kelas yang diekspresikan dengan konsep berbeda, salah satunya prekariat. Sebagaimana menurut Standing (2011), prekariat merupakan konsep yang

⁷ *Burnout* atau stres dalam aktivitas kerja menyebabkan gejala fisik dan mental. Ketika seseorang mengalami *burnout*, ia cenderung merasa terkuras secara mental dan fisik, tidak dapat melakukan tugas lebih jauh, merasa lelah terus-menerus, bahkan tidak dapat berkonsentrasi. Seseorang dalam situasi kelelahan cenderung mengalami peningkatan tingkat kecemasan dan perasaan kurang produktif. Tidak ada penyebab umum dalam kondisi ini, akan tetapi salah satu penyebabnya seperti komitmen ekstrem yang mengakibatkan orang mengabaikan kebutuhan dasar mereka sendiri.

menekankan kerentanan eksistensial dan memudarkan jaring jaminan sosial.

Pekerja prekariat terindividualisasi dan terisolasi baik dalam proses kerja maupun di bagian lain kehidupannya. Mereka menyalahkan dirinya sendiri atas keagalannya dalam masyarakat neoliberal. Oleh karena itu, kemarahan atau kekesalan hanya diarahkan pada dirinya sendiri. Kondisi ketika pekerja tidak mampu menyelesaikan target kerjanya kemudian dipahami sebagai kesalahan pribadi, yaitu karena kurang giat. Akibatnya, kekesalan tersebut tercurahkan secara depresif, bukan revolusioner (Han, 2017). Alat kekuasaan seperti platform online atau lokapasar berbasis web menjadi psikopolitik daripada biopolitik yang mengajak untuk lebih disiplin. Hari ini, kekuasaan neoliberal tidak lagi terpusat pada tubuh, tetapi pada mental atau *Psyche* (Han, 2017). Dengan demikian, platform tidak secara langsung merebut individu, tetapi memungkinkan individu memasuki hubungan dominasi dan menerimanya sebagai kebebasan.

Namun, kesempatan lain masih terbuka, tidak ada jawaban langsung dan sederhana apakah proses ini langsung mengarah ke eksploitasi-diri, meskipun keluar darinya juga sulit. Persis di persimpangan antara melakukan aktivitas kreatif (yang didasari kecintaannya menghasilkan karya artistik, desain, game, dan yang lain) untuk kerja atau untuk mengisi waktu luang. Aktivitas kreatif secara aktif menegaskan ideologi etos kerja dengan menyediakan cara produktif untuk menggunakan waktu luang (Gelber, 1999). Seperti yang dilakukan responden dalam penelitian ini, mereka juga berusaha untuk mewujudkan proyek pribadinya yang dianggap mampu memberi jeda sejenak, seperti menggambar buku cerita anak dan ilustrasi kecil lain untuk kepuasan pribadi. Aktivitas kreatif lain berupa penelusuran dan praktik pengetahuan baru, yang tidak selalu masuk dalam rangkaian tuntutan kerja yang melelahkan, tetapi cukup memberi jeda dan ruang. Seperti Kaef suka membuka referensi desain di Behance, Pinterest, dan Instagram untuk menemukan ide-ide baru. “Beberapa pekan ini suka dengan grafis yang dibuat oleh klub-klub sepakbola, karakter desain yang kotor, *bold*, dan berantakan membuat saya bersemangat melakukan eksperimen sejenis” (wawancara, 15/08/2021).

Hasrat artistik untuk menegaskan otonomi dan kemandirian ber-

tegangan dengan keharusan dari cara kerja sistem kapitalis untuk menghasilkan keuntungan dan akumulasi. Dengan demikian, pemisahan seni dan produk jualan menjadi diperlukan dalam produksi industri budaya, atau setidaknya kesadaran pemisahan itu dipertahankan (Banks, 2007). Maka yang memiliki daya tidak hanya subjek individual kapitalis, tetapi potensi untuk memberikan pekerja peluang untuk menguji coba atau memulihkan bentuk-bentuk produksi alternatif yang memprioritaskan segi artistik, sekaligus memperlihatkan potensi ‘manusiawi’ tentang bagaimana sistem ini dapat diinterupsi dengan alternatif untuk memahami dan melakukan pekerjaan. Dalam dunia desain visual, hasrat artistik dapat dibaca sebagai menjeda mesin produktivitas.

Kesimpulan

Di bawah neoliberalisme, kebebasan menjadi teknologi kontrol, sebuah bentuk subjektivikasi diri yang baru dan lebih efisien. Kebebasan baru ini sendiri melahirkan bentuk-bentuk batasan, paksaan yang baru dan bermutasi. Kebebasan untuk selalu ‘Bisa’ (*Can*) menghasilkan lebih banyak paksaan daripada ‘Harus’ (*Should*) disiplin yang menghasilkan perintah dan larangan. Paksaan yang ditimbulkan oleh *Can* tidaklah terbatas (Han, 2017). Dalam pengertian ini, patologi psikis seperti depresi atau kelelahan adalah patologi kebebasan dan eksploitasi yang dibentuk oleh cara kerja pasar. Masalah struktural yang diinternalisasikan sebagai kegagalan pribadi (individu), menghasilkan rasa malu dan depresi daripada tindakan nyata untuk mengatasi masalah itu sendiri.

Saya mencatat bentuk kerja ini untuk menekankan bahwa industri *microstock* dan kerja digital yang lebih luas lainnya, saling berhubungan secara mendalam dan erat. Artikel ini memberikan cara berpikir awal tentang segi-segi makna kebebasan kerja digital yang bisa jadi sangat kompleks dan mungkin menawarkan kesadaran politik tertentu. Bukan berarti pekerja terlepas dari sistem pengaturan-diri dan eksploitasi-diri yang lebih luas dalam industri digital, tetapi mereka menunjukkan cara alternatif untuk menjadi desainer lepas yang mendisrupsi siklus eksploitasi itu sendiri (misalkan, mewujudkan gairah kreativitasnya dengan membuat proyek artistik pribadi). Para desainer ini perlu dipahami sebagai pekerja lepas taktis, mereka tidak luput dari strategi *top-down* kapitalisme neoliberal dan individualisme, tetapi mereka juga

tidak hanya sekadar mengikutinya. Mereka menemukan cara untuk mengembangkan keahlian mereka dengan menghindari berbagai corak eksploitasi dan subjektivikasi. Selain itu, perlu untuk melihat berbagai alasan produktif dan non-produktif, rasional dan irasional, komersial dan kreatif mengapa melakukan aktivitas tersebut.

Daftar Pustaka

- Aytes, A. (2012). "Return of The Crowds: Mechanical Turk and Neoliberal States of Exception". *Digital labor* (hal. 87-105).
- Banks, Mark. (2007). *The Politics of Cultural Work*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Casilli, A., & Posada, J. (2019). "The Platformization of Labor and Society". dalam *Society and The Internet: How Networks of Information and Communication are Changing Our Lives*, 293-306.
- Ettlinger, N. (2016). "The Governance of Crowdsourcing: Rationalities of The New Exploitation". *Environment and Planning A: Economy and Space*, 48(11), 2162-2180.
- Felstiner, A. (2011). "Working the Crowd: Employment and Labor Law in the Crowdsourcing Industry. *Berkeley J. Emp. & Lab. L.*, 32, 143.
- Foucault, M. (1975). *Discipline and Punish: The Birth of The Prison*. (penerj: A. Sheridan). Vintage.
- Galloway, A. (2007). "We Are All Goldfarmers." *Culture and Communication*. Sumber: http://cultureandcommunication.org/galloway/interview_barcelona_sept07.txt
- Gelber, Steven M. (1999). *Hobbies: Leisure and the Culture of Work in America*. New York: Columbia University Press.
- Han, B. C. (2015). *The Burnout Society*. Stanford University Press.
- Han, B. C. (2017). *Psychopolitics: Neoliberalism and New Technologies of Power*. Verso Books.
- Howe, J. (2006). "The Rise of Crowdsourcing". *Wired magazine*, 14(6), 1-4.
- Huws, U., & Leys, C. (2003). "The Making of a Cybertariat: Virtual Work in a Real World". *Monthly Review*, Vol. 55, No. 3.
- Lazzarato, M. (1996). "Immaterial Labor". *Radical Thought in Italy: A potential politics*, 1996, 133-47.
- Negri, A. (1989). *The Politics of Subversion*, trans. J. Newell. Oxford: Polity/Blackwell.

Scholz, T. (Ed.). (2012). *Digital Labor: The Internet as Playground and Factory*. Routledge.

Standing, G. (2011). *The Precariat*. New York: Bloomsbury.

Terranova, T. (2000). "Free Labor: Producing Culture for the Digital Economy". *Social text*, 18(2), 33-58.

Terranova, T. (2012). "Free Labor". *Digital Labor* (hal. 41-65). Routledge.

Logika Pasar Mendikte Kerja Musisi: Politik Portofolio dalam Narasi Industri Kreatif

Febrian Adinata Hasibuan

Pendahuluan

Politik portofolio adalah manifestasi kebebasan semu bagi pekerja industri kreatif. Dalam politik portofolio terjadi irisan antara ambisi portofolio, liberalisme individual, dan masokisme¹. Watak besar ambisi portofolio (*portfolio ambition*) muncul dari kehendak pekerja kontrak atau *freelance* mengejar pencapaian untuk dirinya sendiri. Pada perkembangannya, surplus pencapaian diri pekerja industri kreatif menjadi lahan

subur bagi tumbuhnya watak masokisme: antara perayaan atas kebebasan, kepuasan, kenikmatan individu, serta ketidaksetaraan relasi pekerja dan pemberi kerja yang cenderung represif dan eksploitatif. Contohnya adalah adanya upaya pekerja mereduksi risiko-risiko kerja dan kesehatan emosionalnya (afeksi) dalam rangka memompa produktivitas. Dinamika

Pengutipan:

Hasibuan, F. A. (2021). "Logika Pasar Mendikte Kerja Musisi: Politik Portofolio dalam Narasi Industri Kreatif". Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 141-156). IGPA Press.

1 Masokisme merupakan istilah yang lazim digunakan pada disiplin psikoanalisa dan psikologi untuk menamai perilaku seseorang dalam mendapatkan kepuasan dari kesakitan melalui kekerasan. Umumnya, masokisme dipakai untuk menggeledah kecenderungan seksual tertentu.

penyatuan kenikmatan dan respesifitas kemudian dibayangkan sebagai proses membentuk dirinya (*self making*) sebagai moda pembentukan biografi ideal.

Kemunculan politik portofolio di tubuh pekerja industri kreatif merupakan efek dari kapitalisme global-neoliberal. Untuk mengisi kekosongan (*fill to void*) dari model sebelumnya atau fordisme dengan ciri utama produksi massal dan bahan material, kapitalisme mengubah wajahnya (seolah lebih ramah) melalui pemusatan produktivitas pada individu sebagai produsen kapital berupa jasa dan intelektual (Morgan & Wood, 2013). Dalam rangka membongkar ulang patronasi feodalisme dan kapitalisme awal, sistem pasar membuka jalan lapang pada pertumbuhan ekonomi yang konon lebih inklusif. Misalnya, pemberi upah dan relasi upahan terus beradaptasi dan mengangkut perkembangan budaya massa dan sistem hak cipta sebagai karier baru. Perubahan karier kontemporer berlangsung dinamis melalui jalinan internasionalisasi ekonomi, kemajuan teknologi, dan deregulasi pasar tenaga kerja. Industri kreatif dinilai relatif strategis bagi negara-negara selatan dengan semangat menghadapi kekuatan nasional dan global, dengan promosinya: “*good for the economy*” dan “*good for the culture*” (Banks & O’Connor, 2006). Resep ini tampak progresif dan inklusif, mengakomodir kreativitas individu dan ekspresi simbolik kolektif. Apalagi mengingat industri manufaktur Indonesia cukup tertinggal dengan negara Dunia Pertama. Salah satu janji industri kreatif ini adalah partisipasi, kreativitas, dan produktivitas yang muncul dari akar rumput.

Di Indonesia, pada tahun 2008 mencuat kepekaan pemerintah terhadap wacana pasar global mengenai nilai tambah produk jasa yang berasal dari intelektual insani yang dimiliki oleh Indonesia berupa ekonomi kreatif (Departemen Perdagangan RI, 2009). Mengacu pada doktrin ekonomi global, industri kreatif dirumuskan sebagai tahapan ekonomi baru melampaui tiga evolusi ekonomi sebelumnya: ekonomi pertanian, ekonomi industri, dan ekonomi informasi. Wacana global yang sedemikian rupa didudukkan sebagai tantangan yang perlu dijawab melalui kebijakan. Bentuk responnya berupa penyusunan cetak biru ekonomi kreatif berjudul *Pengembangan Ekonomi Kreatif Indonesia 2025* (2008), dengan pokok permasalahannya adalah 1) Kuantitas dan kualitas sumber daya insani sebagai pelaku industri kreatif; 2) Iklim kondusif untuk memulai dan menjalankan usaha industri kreatif; 3) peng-

hargaan/apresiasi terhadap insan industri kreatif dan karya yang dihasilkan; 4) Percepatan pertumbuhan teknologi informasi dan komunikasi; 5) Lembaga pembuatan yang mendukung pelaku industri kreatif. Dari perumusan tersebut muncullah definisi, kategori, dan regulasi industri kreatif sebagai fondasi pertamanya. Pada lustrum pertama kemunculan desain ini menunjukkan pengikatan ekonomi yang signifikan dan dibentuknya kabinet baru yakni Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemenparekraf) pada tahun 2011. Pada lustrum kedua, di bawah pemerintahan Jokowi, skema Industri kreatif Indonesia semakin digarap serius dengan adanya kebijakan yang ditetapkan.

Seiring dengan kemunculan wacana global tentang peluang baru negara-negara selatan untuk melakukan intensifikasi di sektor jasa, ditambah perkembangan teknologi digital yang semakin masif, pemerintah semakin getol mengampanyekan industri kreatif atau revolusi industri 4.0. Berdasarkan data dari BPS yang bekerjasama dengan Badan Ekonomi Kreatif (Bekraf) (2016), persentase kontribusi ekonomi kreatif di Indonesia adalah sebesar 7,66% pada tahun 2010 dan 7,44% pada tahun 2016—meski mengalami penurunan, di kemudian hari angka menunjukkan peningkatan—kontribusi ekonomi kreatif terbesar adalah kuliner (41,40%), fesyen (18,01%), dan kriya (15,40%). Sementara sumbangan sektor musik hanya 0,48% dari total PDB industri kreatif yang sebesar 9.222,59 triliun rupiah. Walaupun sumbangan sub-sektor musik masih di bawah satu persen (1%), akan tetapi pada tahun 2017 sub-sektor ini mengalami pertumbuhannya yaitu 7,26%, di bawah Desain Komunikasi Visual (DKV) yang sebesar 10,26% (Pemetaan Ekologi Sektor Musik Indonesia, 2020).

Bukti keseriusan pemerintah menjalankan skema industri kreatif juga tersirat lewat pertemuan-pertemuan simbolis antara pelaku industri kreatif dan Presiden Joko Widodo. Misalnya, pada 7 Juli 2019 Presiden ditemani kepala Bekraf, Triawan Munaf secara khusus mengundang Brian Emanuel Suwarno atau Rich Brian di Istana Negara untuk membicarakan prospek industri kreatif dan kemungkinan bagi adanya kolaborasi². Sebagai musisi rapper Asia pertama yang memuncaki tangga album iTunes musik hip-hop, dan masuk jajaran orang berpengaruh

2 Lihat <https://seleb.tempo.co/read/1222159/rich-brian-temui-jokowi-bahas-musik-indonesia> dalam pertemuan itu, Presiden, didampingi Kepala Bekraf, mengajak Rich Brian berkolaborasi mengembangkan musisi tanah air.

versi majalah ekonomi Forbes bertajuk *30 Under 30 Asia*, Rich Brian direpresentasikan sebagai kesuksesan karier anak muda di industri kreatif. Lebih lanjut, lewat akun twitternya, Presiden berucut: “Ia anak muda asal Indonesia yang membanggakan³”. Menariknya lagi, postingannya disambar oleh warganet dalam ekspresi antusias: *wah udah ganteng beprestasi* atau *KESAYANGAN TUHAN NIH* atau *Jangan sepelekan kaum Andorid, kalau udah bangun akan meruntuhkan kerajaan lama dan membuat kerajaan baru*. Pertemuan simbolis dan politis antara pemerintah dengan para pelaku industri kreatif seperti Atta Halilintar, Ria Ricis, Rafi Ahmad, Baim Wong, hingga Agnes Mo bukan pertama kali dilakukan, pertemuan tersebut acap dipakai sebagai kampanye industri kreatif oleh pemerintah.

Angka-angka dan pertemuan-pertemuan simbolis-politis di atas, selain meningkatnya partisipasi warga menghidupkan ekonomi nasional sekaligus memberi imajinasi biografi anak muda ideal. Namun, gemerlap ekonomi sering melupakan sisi gelap (*dark side*) bagi para pelakunya, yaitu adanya kerentanan yang terus mengintai. Resmadi (2020), peneliti British Council, mencatat kerentanan musisi tiga kota (Bandung, Jakarta, dan Bali) akibat minimnya program pelatihan, dukungan pendanaan, venue musik, serta dominasi laki-laki, hal itu disebabkan oleh absennya produksi kebijakan yang berorientasinya pada ekosistem musik harmonis. Kritik serupa dilancarkan oleh Koalisi Seni (2021) karena masih adanya berbagai kasus pelecehan terhadap perempuan, hilangnya posisi tawar musisi dengan pihak swasta atau bisnis, lemahnya praktik pengarsipan, dan tentu saja pendanaan. Kondisi tersebut mendesakkan kembali narasi ekosistem sebagai usulan atas problem kerentanan di lingkungan musisi.

Selain kerentanan di atas, kerentanan mendasar yang dialami oleh musisi terletak pada fleksibilitas pasar tenaga kerja sebagai efek dari era kapitalisme platform (*platform capitalism*), era di mana kerja permanen bergeser menjadi fleksibilitas (pemberian kebebasan) di lingkungan kerja anak muda. Di saat yang sama, fleksibilitas juga menandai ketiadaan jaminan, perlindungan sosial, dan keamanan pekerjaan. Situasi tersebut kerap disebut *flexploitation* sebagai gabungan dua watak fleksibilitas

3 Lihat <https://twitter.com/jokowi/status/1147847810215075840/photo/1> sebagai komentar-komentar di sana menunjukkan adanya afirmasi imajinasi anak muda sukses ala industri kreatif.

dan eksploitasi. Dalam penelitian Sindikasi terhadap pekerja industri kreatif di Indonesia, memperlihatkan kerentanan pekerja industri kreatif, termasuk musisi, hadir bersamaan dengan kebebasan memilih karier sesuai hasrat individu (Izaati et al., 2021). Untuk berpartisipasi ke industri kreatif, seorang pekerja, musisi misalnya, dituntut untuk menghimpun data aktivitas individu atau portofolio.

Untuk itu, tulisan ini secara konstruktif hendak mengeksplorasi percakapan musisi sebagai pekerja atau pekerja portofolio melalui pengalaman sehari-hari musisi. Secara spesifik lagi, saya akan menelusuri bagaimana tidak mudahnya membicarakan kerentanan dan kebebasan dalam lingkungan musisi akibat politik portofolio. Terlebih, akhir-akhir ini, gambaran atau imajinasi anak muda ideal masuk di permainan portofolio.

Musisi dan (Eko)sistem Pekerja Portofolio

Musisi sebagai pekerja tercipta oleh relasi samar-samar dalam industri kreatif: saat hobi menjadi pusat aktivitas pasar. Perubahan ini dapat dilacak melalui perubahan corak produksi musisi yang tidak sekadar bekerja dalam relasi antara musisi dengan label, pertunjukan lokal, dan industri rekaman (Cloonan, 2014: 14), melainkan juga terkait dengan kehendak individu, bakat alam, kreativitas, dan cita-cita karier anak muda digabungkan dengan logika pasar yang akomodatif (Morgan & Wood, 2013). Sistem akomodatif pasar terhadap kreativitas seperti seniman menjadi teladan baru bagi ekonomi baru industri kreatif di bawah pengaturan kapitalisme neoliberal. Morgan dan Wood (2013) menegaskan situasi itu tidak cukup hanya memamerkan kualitas tradisional—inovatif, ikonklastik, dan hidup mereka—tetapi juga memperluas definisi kreativitas untuk dimasukkan dalam disposisi pemecahan masalah praktis dan kecerdasan kewirausahaan. Di saat bersamaan, ekonomi kreatif mengubur dalam-dalam warisan era Pencerahan: kreativitas identik dengan produksi budaya dan intelektual tanpa beban. Sederhananya, seni pencerahan menekankan kemampuan individu dan melahirkan genre baru yang tidak dibebani oleh nilai-nilai ekonomi. Sehingga seni pencerahan diandaikan bagian dari letupan ekspresi diri ‘murni’. Sementara, ekonomi kreatif, tampaknya sedang mendorong musik ke arah lain, semakin tidak terkendali oleh perkembangan teknologi digital

(Hesmondhalgh, 2010). Musik tidak cukup dimaknai sebagai ekspresi, ia lahir bersama meledaknya ekonomi kreatif, perpaduan kreativitas dan sistem ekonomi.

Gejala besar perubahan sistem pasar melahirkan kemenduaan di tubuh musisi, antara otonomi (*autonomy*) dan ketidakpastian (*uncertainty*) sebagai kondisi yang sulit ditolak, sehingga melahirkan pekerja portofolio (Clinton, 2006). Pekerja portofolio, menunjukkan kondisi di mana individu mengatur pekerjaan dan karier mereka sendiri. Umumnya mereka bekerja dengan independensi tinggi, tanpa pengaturan dari pihak lain, agen, atau semacamnya. Kerja ini banyak diminati anak muda, karena mereka dapat leluasa mengatur diri mereka sendiri, terkait kontrak-kontrak kerja sementara.

Beberapa responden dalam penelitian ini mengaku sangat terbantu dengan perkembangan teknologi digital⁴. Melalui platform digital, musisi tidak lagi berurusan dengan industri rekaman atau label dengan segala mekanisme legitimatornya. Melalui platform semacam Youtube, Spotify, Joox, iTunes, Bandcamp, dan platform distribusi lainnya, musisi dapat terhubung secara langsung dengan pasar atau konsumen. Tidak hanya itu, perkakas produksi berupa studio rekaman yang semakin murah dan mudah diakses, memberikan keleluasaan produksi bagi para musisi dan menggeser studio ke rumah-rumah (*home studio*). Selain memutus hierarki rantai produksi, musisi tidak hanya semakin produktif, tetapi juga mandiri: “Aku nggak perlu ke Jakarta untuk produksi musik. Sekarang aku bisa rekaman di studio sendiri, kapanpun aku mau” (Roni, 08/08/2021). Manajemen diri tingkat tinggi para musisi sebagai penentu produktivitas dan pendapatan mereka menghasilkan otonomi tingkat tinggi. Sehingga tidak heran, dalam pengalaman kerja mereka hampir tidak ada campur tangan pemerintah, kecuali penyediaan panggung—dan itu pun sedikit⁵.

Adanya otonomi bagi musisi juga berbarengan dengan adanya keti-

4 Ketiga informan terdiri dari Assalova, Roni, dan Arman, mengaku kehadiran platform digital membantu mendistribusikan karyanya pada khalayak dan membuka peluang baru bagi musisi.

5 Dalam wawancara tiga narasumber mengatakan jarang sekali bersentuhan dengan negara, baik dalam produksi dan distribusi. Eksposur yang diberikan pemerintah, misalnya agenda Bekraf tidak lebih banyak daripada acara swasta: seperti Sinkronize, Soundrenaline, dan even luar negeri lainnya.

dakmenentukan (*uncertainty*) kerja dan hasil kerja. Ketidakmenentuan itu tercipta dari fleksibilitas kerja: jam kerja, ritme kerja, pendapatan, jaminan sosial, dan masa depan para pekerja (Juliawan et al., 2019). Absennya kontrak kerja antara musisi dan pemberi kerja—platform digital dan label—mempercepat prekariatisasi bagi para musisi, seolah kemandirian pekerja membangun kesetaraan relasi kerja atau mitra, padahal kondisi ini justru cerminan perjanjian kerja yang brutal, di mana risiko kerja ditanggung secara penuh oleh pekerja. Di awal karier musisi, demi mendapatkan eksposur dari platform digital, mereka mesti memproduksi karya sebanyak dan serapat mungkin untuk mendapatkan posisi strategis dalam pasar digital. Bahkan salah satu dari mereka memproduksi 3 karya/minggu selama hampir setengah tahun. Namun, pendapatannya pun tidak pasti, tergantung tingkat konsumsi pasar terhadap karya. Apalagi di masa pandemi COVID-19, pembatasan perjumpaan fisik membuat mereka tidak dapat melakukan kerja-kerja lapangan atau manggung secara langsung (*off air*), sehingga menghambat rencana kerja yang telah disusun (*planning*), dan menghilangkan penghasilan reguler mereka.

Kondisi perentanan pekerja industri kreatif mendorong para musisi mencari aktivitas ekonomi lain dan ruang ekspresi lain, seperti bekerja di tempat lain. Tidak hanya itu, saat membayangkan masa depan, dua dari tiga musisi dalam penelitian ini mengatakan bahwa mereka tidak akan menetap di industri musik. Hal tersebut tidak hanya terjadi pada subsektor musik. Sejalan dengan penelitian Sindikasi (2021), dari 16 informan pekerja kreatif dari berbagai subsektor industri kreatif mengatakan bahwa 75% responden memiliki pekerjaan lebih dari satu, 50% dari keluarga cukup mapan sehingga memungkinkan bagi mereka untuk berinvestasi di tempat lain, dan 25% memiliki tanggungan yang besar atau kredit piutang di luar dirinya. Artinya, di balik gemerlap kehidupan musisi, hal tersebut menyembunyikan sisi rentannya.

Berdasarkan data temuan, kajian pustaka, dan pendekatan konstruktif yang demikian, maka politik portofolio dalam konteks musisi dan ekosistem industri kreatif di Indonesia tidak lain adalah sebuah sistem kerja portofolio yang berada di bawah logika pasar, relasi kerja dan afeksi jadi ternafikan, dan tidak lagi memiliki posisi penting dalam perbincangan terkait. Merujuk pada data responden, politik portofolio berjalan halus, dan nyaris tidak ada kecemasan, risiko, hingga afeksi

yang dipertanyakan responden. Segala risiko dan kecemasan yang sebenarnya mereka alami, direduksi dan bertransformasi menjadi klaim tentang kebebasan berkarya. Atau dengan bahasa lain, kerentanan justru muncul dari “dalam diri” (*it self*) yang memompa produktivitas dan inovasi kreativitas sebagai proses internalisasi logika pasar.

Ambisi Portofolio

Kunci pekerja portofolio terletak pada sentralitas individu dalam menyusun biografi kariernya berupa praktik-praktik kerja lepas dan fleksibel. Prinsipnya, semakin produktif pekerja menyusun portofolio, semakin besar pula peluangnya mendapat imbalan (*reward*), dan sebaliknya. Dalam kasus musisi, imbalan itu tidak selalu berasal dari luar seperti keuntungan material, popularitas, penghargaan otoritas lain, tetapi yang tidak kalah menyenangkan bagi mereka adalah kepuasan. Pola kerja ini memang menarik, karena sifatnya tidak berbentuk paksaan atau aturan baku dan ketat, dan biasanya didasarkan pada kebebasan seseorang memilih pekerjaan atau *passion*nya. Kondisi tersebut seringkali membuat orang bekerja dengan bahagia, sukarela, dan merasakan kenikmatan jika mencapai apa yang diinginkannya.

“Yang jelas aku pengen punya banyak album, dapet *award* di mana-mana, pengen nyanyi di Disney, pengen kolaborasi sama musisi-musisi senior, internasional” (wawancara Assalova, 03/08/2021).

Di balik kesukarelaan dan kebahagiaan akan kerja kreatif, terdapat dorongan untuk membentuk dirinya (*self making*). Umumnya, dorongan itu dilatarbelakangi oleh imajinasi tentang biografi ideal seseorang. Dalam kasus Assalova, imajinasi biografi ideal menunjukkan bahwa kehendak untuk menjadi manusia kosmopolit, melintas sekat-sekat negara, sebagai kontribusi sebagai warga negara Indonesia. Hal itu ditopang kehendak berjejaring dan pacuan untuk menjadi produktif. Yovie Widianto, penyanyi kawakan Indonesia, salah satu bagian dari jejaring yang berkontribusi membentuk karier Assalova, hingga pada tahun 2018, dia memproduksi lagu dan album sendiri, serta meninggalkan aktivitas sebelumnya yakni penyanyi cover.

“Capaian saya, bukan munafik, ya karya sih. Karena dari situ kalau

kita mau ngomong rejeki kan sudah diatur dan digariskan sama tuhan. Kalo kita *as a musician* produk kita, ya lagu. Ya semoga kita akan terus menerus diberi keistimewaan berkarya, karena dari situ mungkin harapannya ada *surprise-surprise* yang tidak bisa kita bayangkan, panggilan manggung, diajak *tour*, atau kolaborasi. Kalau belum punya produk karya, nggak ada produk yang bisa dijual. Biar orang-orang di luar musisi yang *selling*, membaca *market* dan lainnya” (wawancara Roni, 10/08/2021).

Berbeda dengan Assalova, yang manajemen kerjanya dikelola oleh keluarga, dan kadang membuat dirinya canggung dan tidak mengetahui mekanisme monetisasi atas karyanya, Roni sebagai anggota band sekaligus manajer Rubah Di Selatan, yang juga pentas keliling Eropa dan Asia, melakukan riset pasar untuk menganalisis peluang produksi karyanya. Hingga akhirnya, musik folk yang mereka pilih. Menurutnya, tren musik folk pada tahun 2015 memungkinkan mereka berdamai dengan pasar. Memproduksi karya folk merupakan salah satu cara bagi mereka untuk menemukan pasar dan konsumen. Begitu juga Arman (wawancara, 14/Agustus/2021), berbasis riset sejarah industri musik di Indonesia, dirinya berkesimpulan bahwa memproduksi ‘lagu cinta’, dan secara spesifik ‘lagu patah hati’ menjadi peluang untuk berekspresi sekaligus agar karyanya laku dan diminati. Arman cukup beruntung, lagunya segera viral lantaran dicover oleh Duta, vokalis Sheila On 7. Seperti kebanyakan musisi pendatang baru yang berbasis platform digital, memperbanyak konten adalah hukum tak tertulis.

Rangsangan produktivitas kerja musisi telah menghipnotis para musisi untuk tetap memproyeksikan semua hal yang dijumpainya menjadi karya. Assalova mengaku merasa tidak pernah bisa berhenti berkarya, bahkan di saat dia merasa sangat kelelahan karena tarik menarik antara kuliah dan menjadi seorang musisi, “Aku gak pernah berhenti bikin lagu. Karena aku bikin lagu setiap hari. Ya, aku keluarin aja dari hati⁶” ungkapnya. Bahkan, dalam kondisi sangat lelah, justru sering muncul inspirasi membuat lagu. Begitu juga Arman, selain memiliki ratusan lirik lagu yang ditulis sejak lama, ia kerap mendapatkan inspirasi dari komentar warganet di platform Youtubanya. Artinya, platform tidak sekadar me-

6 Saat itu dirinya harus bolak balik Yogyakarta-Purwokerto untuk membagi waktu antara urusan perkuliahan dan rekaman.

dia produksi atau distribusi, melainkan juga digunakan untuk menimba inspirasi. Atau memakai istilah Hesmondhalgh (2010), hal tersebut disebut sebagai *produsage*, gabungan antara produksi (*production*) dan penggunaan (*use*), yang dalam proses kreatif musisi semakin memacu produktivitasnya.

Daya pacu produktivitas tingkat tinggi, membuat para musisi selalu ditantang oleh ketidakmenentuan pasar. Dalam proses produksi, tidak setiap lagu dari para musisi akan diterima pasar atau konsumen. Waktu produksi dan keseriusan dalam menggarap lagu bukan menjadi ukuran diterima atau tidaknya lagu tersebut oleh konsumen. Arman dan Roni berkata, kadang produksi karya yang tidak digarap secara serius justru menjadi karya yang viral. Hal ini menunjukkan bahwa adanya kegagalan diterima para musisi sebagai hal yang lazim, normal, dan dinamis. Artinya tidak semua produksi karya sukses di pasar digital. Akan tetapi, situasi ketidakpastian berkarya di platform digital justru membuat ketiganya semakin bersemangat, ketimbang membuatnya lesu dan mengeluh. Rasa semangat, kebersamaan, dan identitas sebagai musisi justru mendorong mereka berkolaborasi satu sama lain. Roni dan Arman, sebagai sesama musisi Jogja, saling membantu untuk mendistribusikan musiknya di platform digital atau berkolaborasi dalam memproduksi karya. Dengan kata lain, ambisi portofolio teraba dari produktivitas mencapai imajinasi tentang biografi idealnya sebagai individu. Sehingga, ambisi portofolio bukanlah soal kesuksesan semata, pada satu waktu, hubungan antara kegagalan dan kesuksesan justru mendorongnya untuk semakin produktif dan ambisius.

Liberalisme Individual

Pada perkembangan masyarakat kontemporer, negara kian menggantikan peran dan fungsinya di masyarakat. Orientasi negara mengatur dan mendudukan dirinya dalam melayani kepentingan pasar atau mengikuti doktrin neoliberalisme yang telah mengubah banyak hal, terutama konfigurasi kebebasan di masyarakat. Restrukturisasi pelayanan kesehatan, keamanan, dan kesejahteraan kepada mekanisme ekonomi pasar sebagai pusat koordinasi mempengaruhi keputusan individu dan menciptakan definisi ulang tentang kebebasan. Dalam hal ini, cara negara menggeser koordinatnya pada logika pasar, yaitu ekonomi politik

negara yang mewajibkan warga negara untuk bekerja (pekerja kreatif) adalah politik yang memberikan keuntungan bersama bagi individu dan kolektif (Rosse, 1999: 154), yang dalam konteks pekerja industri kreatif, mereka seakan diberi kemandirian dalam berbagai hal, termasuk memaknai kebebasan.

Kebebasan di sini bukan lagi soal kebebasan dari keinginan (*freedom from want*), yang disediakan dan dijamin oleh negara, melainkan kapasitas untuk merealisasikan diri yang hanya dapat diperoleh melalui aktivitas individu. Seperti dikatakan di atas, para informan tidak berada dalam koordinasi birokrasi negara, namun topangan ekonomi keluarga dan ekspresi bermusik menjadi faktor pendorongnya, sesuai partikularitas masing-masing. Seperti yang diungkapkan oleh Assalova, bahwa:

“[Musik adalah] panggilan hati dan cita, karena allah sudah memberi talenta buat aku. Dari kecil udah pengen jadi penyanyi, musisi. ... berawal dari hobi, terus berkarya, dilakukan secara konsisten, terus kemudian jadi hobi.”

Lahir dalam keistimewaan secara ekonomi dan orang tua pecinta musik, segala kebutuhan Assalova boleh dibilang tercukupi. Hampir seluruh keinginannya soal hobi menjadi musisi telah terpenuhi sejak kecil dan berlanjut hingga hari ini. Bahkan kesuksesan itu telah tercapai sejak awal kariernya, yaitu ketika karyanya diunggah di platform Youtube berkolaborasi dengan sang ayah. Tidak hanya itu, dukungan pengetahuan dan skill bermusik dari keluarga membuatnya mendapat kesempatan mengenyam pendidikan di Jurusan Pendidikan Musik di Universitas Negeri Yogyakarta. Kelak, pengetahuan dan skillnya berguna menunjang proses kreatifnya. Hal serupa dialami oleh Roni, personil Rubah Di selatan, pemuda kelahiran Lampung yang sejak kecil iseng menyusun perkakas dapur layaknya drum set, selalu mendapat dukungan dari keluarga, dan tercatat sebagai alumni Jurusan Etnomusikologi di Institut Seni Indonesia, Yogyakarta.

Berbeda dengan Assalova dan Roni, Arman ketika meniti karier menjadi musisi tidak memiliki banyak pilihan atau privilese. Kondisi keluarganya tidak memungkinkan dirinya meniti karier bermusik di bangku sekolah. Salah satu bekal bermusik yang dimiliki adalah karena dukungan lingkungan sekitar, seperti teman sekampung dan studio kecil dekat

rumah. Di awal tahun 2000-an, saat industri *clothing* dan keterampilan desain dan sablon cukup istimewa dan berharga, keterampilan menggeluti desain grafis lantas membawanya ke Jakarta sebagai *freelancer* (pekerja lepas). Namun, hal itu tidak berjalan sesuai ekspektasi, meski secara ekonomi pekerjaan sebagai *freelancer* desain memiliki pendapatan yang lebih besar dari aktivitas bermusiknya, namun ia kurang menyukai kerja yang terlalu diperintah atau diatur. Arman menyebut:

“Aku dulu desainer. Jauh lebih menjanjikan secara finansial. Tapi gak semata-mata uang. Nyari kepuasan tersendiri. Aku suka gambar, tapi kaya ada ruang kosongnya. Tapi kalo musik ruang desainku masih, bikin *artwork*, video-video, konsep-konsep apa gitu, jadi itu terpenuhi. Kalo secara finansial itu lumayan hari ini. Cukuplah buat hidup, walaupun di jaman itu (desainer grafis – pen). Tapi sekarang jauh lebih bahagia.”

Kebebasan tentang individualitas nampaknya mengubah relasi dan kohesi sosial, menjadi eksistensi diri atau terkadang mengisolasi diri melayani percepatan laju industri. Dalam korespondensi kami, mereka gamblang mengatakan bahwa platform digital memfasilitasi kebebasannya: ekspresi lewat karya musik, menghapus hierarki label, ‘hobi yang menghasilkan cuan’, membuka jejaring pertemanan, dan menggapai cita-cita. Kebebasan tersebut juga dapat dijumpai dari upaya-upaya mereduksi risiko-risiko kerja dan afeksi: seperti lelah, kesal, hingga bosan, menjadi ambisi bagi kebebasan kariernya untuk mengejar imajinasi akan kebebasan berekspresi. Dengan kata lain, wajah kebebasan di sini sebenarnya bermakna kemandirian atau otonomi. Akan tetapi, kemandirian selain memberi kebebasan untuk memilih karier, jam kerja, sarana berekspresi, dan kepuasan bahkan kenikmatan berkarya, tetapi juga membuat musisi bergantung terus menerus pada platform digital.

Pada akhirnya kebebasan individu tidak lain merupakan upaya struktur besar, terutama neoliberalisme yang terus beradaptasi dengan perkembangan gaya hidup anak muda digital, penyediaan barang murah, dan fleksibilitas kerja yang mengakomodasi ekspresi kebebasan dalam bekerja. Sederhananya, kemunculan produk-produk teknologi seperti gawai pintar, laptop, piranti rekaman portable, hingga aplikasi rekaman dengan harga murah dan mudah melalui bantuan jasa *fintech*, aplikasi bajakan, dan *trial used*, memungkinkan seorang musisi bisa

menunaikan kerja kreatifnya, di mana saja dan kapan saja (fleksibel). Perayaan kebebasan dalam bekerja ini, sesungguhnya dituntun oleh manuver-manuver logika pasar, baik sebagai penyedia barang dan jasa, atau mitra kerja.

Masokisme

Ambisi dan kebebasan pekerja portofolio membawa kita pada situasi masokisme pekerja, sehingga sistem kerja portofolio menawarkan kebebasan semu belaka. Membuncahnya hasrat kebebasan hanya dimaknai dengan kebebasan berkarier, sementara produktivitas, mengasah skill, berkolaborasi, dan sesekali mendapatkan pemasukan ekonomi yang memang banyak disukai anak muda justru menciptakan kerentanan. Di masa pandemi COVID-19, mereka mengalami stres tinggi akibat beberapa agenda yang batal, pendapatan menurun, absennya jaminan kerja, dan minimnya jadwal manggung. Kerentanan tersebut dirasakan jamak oleh pekerja portofolio. Akan tetapi bagi para musisi adanya kerentanan justru berupaya direduksi, dan cenderung memandangnya sebagai sia-sat baru melalui karya berkolaborasi: tidak mudah menyerah dan tetap produktif. Hal tersebut yang juga menjadi salah satu fitur kebebasan individu.

Pengalaman pekerja mengoperasikan ambisi portofolio dan kebebasan individu telah sedemikian terinternalisasi dalam pola kerja mereka. Risiko-risiko kerja dan segala kerentanan lain, seperti hak-hak pekerja, kebebasan membangun serikat, mengaspirasikan kondisinya, atau turut menentukan aturan main pasar industri kreatif menjadi sulit dibayangkan. Masing-masing merasa tidak pernah bersentuhan dengan serikat pekerja industri musik untuk mewakili kepentingan politik mereka, atau serikat semacam Sindikasi yang memiliki fokus pada advokasi isu-isu pekerja imaterial. Adapun asosiasi atau perkumpulan yang mereka ikuti, lebih berfokus pada tukar menukar pekerjaan, *upgrade skill*, strategi memasuki pasar, dan hal-hal yang sifatnya di luar kepentingan politik mereka sebagai pekerja portofolio. Sampai di sini, politik portofolio bekerja secara halus dan tidak terasa. Bukan hanya pengaburan kerja dan hobi, tetapi membentuk imajinasi tentang biografi ideal yang mendarah daging bagi musisi yang dipaksa oleh logika pasar untuk membangun portofolionya.

Kendati demikian, bukan berarti perasaan tidak nyaman menjadi tidak dirasakan. Dalam kadar masing-masing, mereka merasakan sering kali mendapati retaknya sistem kerja yang demikian. Roni merasa cemas jika suatu hari internet gulung tikar, akan tetapi kecemasan tersebut segera menguap, diisi kenikmatan bekerja. Begitupun Assalova yang mereduksi risiko-risiko dengan sikap positif:

“be careful what you wish: Apa yang dipikirkan itu yang akan terjadi. Aku takut banget memikirkan hal-hal negatif, apalagi untuk karierku sendiri. Aku orangnya overthinking banget. Aku gak mikirin itu karena aku hati-hati dari awal.”

Dapat dipahami bahwa kecemasan, ketakutan, dan risiko kerja memang terkadang sulit dipertemukan dengan produktivitas. Apalagi untuk seseorang dalam meniti karier kreatif. Kebebasan individu dan ambisi portofolio di satu sisi dipandang musisi sebagai sesuatu yang positif, namun di sisi lain justru menciptakan masokisme. Kemandirian menyalurkan kreativitas pekerja kreatif ini sesungguhnya terikat terus menerus pada platform pemberi kerja, entah jadwal manggung atau produksi konten platform digital. Dalam bahasa lain, ia adalah prinsip pengaburan bagi adanya proses eksploitasi. Hesmondhalgh (2010) menegaskan ungkapan Wright, prinsip dasar eksploitasi yaitu ketika terpenuhinya tiga syarat; Pertama, ketika kesejahteraan material dari satu kelas secara kasual bergantung pada perampasan kelas lain. Industri kreatif tidak dapat eksis tanpa ada deprivasi kelas pekerja atau penciptaan ‘kesadaran palsu’. Kedua, ketergantungan kasual pekerja dari sumber daya produktif utama. Ketiga, mekanisme yang melaluinya mencirikan ketergantungan kausalitas dan eksklusivitas yang beroperasi, yang mana ada perampasan nilai tenaga kerja. Artinya, otonomisasi bagi musisi dalam sistem ekonomi kapitalisme adalah kondisi yang diciptakan lewat mekanisme ketergantungan dan pengecualian pada tenaga kerja (musisi) yang diappropriasi oleh pekerja itu sendiri melalui ambisi portofolio.

Sebebas dan seambisius seseorang menyusun portofolio, pada kenyataannya mereka berada dalam relasi yang tidak banyak diuntungkan. Sebutlah relasi musisi dengan platform digital, selalu tidak pernah berimbang, kekuasaan platform lebih besar dan otonom. Dengan kata lain, otonomisasi platform digital justru menghasilkan eksploitasi yang berlebih berupa produktivitas, sementara produktivitas berupa input

data, dalam hal ini konten musik dan data pribadi musisi, menjadi santapan *artificial intelegent* atau *big data*. Seperti kita tahu, data merupakan tulang punggung industri digital, prinsipnya: semakin data diinput secara sukarela, semakin besar tingkat eksploitasinya. Inilah yang disebut Hesmondhalgh (2010) sebagai *free labour* atau pekerja tanpa upah. Maka, dalam pendekatan ekonomi politik, akumulasi nilai lebih dari hasil konten dan data yang didaftarkan terus menerus ke dalam perusahaan digital justru menunjukkan sisi yang semakin eksploitatif, serta mendikte dan menentukan ketergantungan musisi pada pasar tenaga kerja. Sementara itu, pekerja seolah tidak diberi kesempatan menginterupsi watak eksploitatif dari proses bisnis yang berjalan. Paling tidak, adanya ruang mediasi yang menghubungkan keluh kesah sebagai pekerja. Sehingga, kapital terus mendapat keuntungan lebih dari produktivitas para musisi.

Politik portofolio sebagai instrumen ujung tombak pasar telah sedemikian diterima di kalangan musisi. Segala perintah, pengaturan, dan keterikatan kerja telah berubah wujud menjadi sebetulnya ‘keimanan’ dalam diri seseorang. Pengaturan yang tidak berasal dari luar (sistem kapitalisme gaya lama) melainkan muncul dari diri: produktif, kreatif, dan inovatif.

Kesimpulan

Narasi ekosistem industri musik yang hendak memberi pengandaian mutualis (menyenangkan banyak pihak) sulit terjadi dan tidak akan terjadi, kecuali pengaturan relasi yang setara, upaya identifikasi musisi sebagai kelas pekerja, membuka ruang dialog dengan pihak pemberi kerja (platform digital atau pihak swasta lainnya), membangun serikat pekerja, dan sebagainya, sebagai platform bersama untuk menyalurkan keluh kesah dan risiko kerjanya, dapat terealisasi. Terlebih, di era ini, pekerja portofolio telah jamak dirayakan anak muda dan untuk waktu yang lama akan berpengaruh pada konstruksi imajinasi anak muda ideal di Indonesia. Gelora kebebasan berapi-api dan ambisi politik portofolio yang bahkan semakin sulit ditolak, maka hanya dengan merancang platform perjuangan bersama oleh individu dan kolektif maka eksploitasi dapat dihapuskan dan keadilan bagi musisi dapat dicapai.

Daftar Pustaka

- Banks, M. & O'Connor, J. (2009). "Introduction: After the Creative Industries". *International Journal of Cultural Policy*, 15(4), 365-373.
- Clinton, M., Totterdell, P., & Wood, S. (2006). "A Grounded Theory of Portfolio Working: Experiencing the Smallest of Small Businesses". *International Small Business Journal*, 24(2), 179-203.
- Cloonan, M. (2014). "Musicians as Workers: Putting the UK Musicians' Union into Context". *MUSICultures*, 41(1).
- Dellyana, D., Hadiansyah, F., Hidayat, A., & Asmoro, W. (2015). *Ekonomi Kreatif: Rencana Pengembangan Industri Musik Nasional 2015-2019*. Jakarta: PT. Republik Solusi
- Gunaryo, dkk. (2008). *Renacan Pengembangan Ekonomi Kreatif Indonesia 2009-2015*. Departemen Perdagangan RI
- Hesmondhalgh, D. (2010). "User-generated Content, Free Labour and the Cultural Industries". *Ephemera: theory & politics in organization*, 10(3/4), 267-284.
- Izzati, F. H., Larasati, R. S., Laksana, B. K. C., Apinino, R., & Azali, K. (2021). *Pekerja Industri Kreatif Indonesia: Flexploitation, Kerentanan dan Sulitnya Berserikat*. Jakarta: Sindikasi & FNV Mondiaal
- Juliawan, B. H., Sinelir, H., Saraswati, I., Hasibuan, F. A., & Kurniawan, E. (2019). *Buruh Digital: Peluang Keuntungan dan Intaian Kerentanan*. Yogyakarta: SDUP & Pusdep.
- Morgan, G., & Wood, J. (2014). "Creative Accommodations: The Fractured Transitions and Precarious Lives of Young Musicians". *Journal of Cultural Economy*, 7(1), 64-78.
- Paramasatya, H., Ninditya, R., Kusuma, A., & Burhan, Z. (2021) *Potret Ekosistem Musik di Indoensia: Studi Kasus dengan Pendekatan Ekologi budaya di kota Bogor dan Makassar*. Jakarta: Koalisi Seni
- Resmandi, Idhar & Rendy Pandita Bastari. (2020). *Rangkuman Riset: Pemetaan Ekologi Sektor Musik Indonesia*. (2020). Jakarta & UK: British Council
- Rose, N. (1999). *Powers of freedom: Reframing political thought*. Cambridge University Press.
- Shaidra, Aisha (ed.). (2019). "Rich Brian Temui Jokowi Bahas Musik Indonesia". *Tempo*, sumber: <https://seleb.tempo.co/read/1222159/rich-brian-temui-jokowi-bahas-musik-indonesia>.

Mitos Kemitraan dan Konstruksi Normalitas Kerja Gig: Kajian Operasi Kekuasaan Hegemonik¹

*Dzaky Yusuf Muhammad, Rima Anhar Roospita,
dan Naomi Ayu Nugraheni*

Pendahuluan

Saat ini, kapitalisme telah berkembang begitu jauh dan pada akhirnya sampai pada tahap apa yang dipopulerkan oleh Ernest Mandel sebagai bentuk *Late Capitalism* atau ‘Kapitalisme Akut’. Mandel memperingatkan bahwa dalam jangka panjang, ‘kapitalisme akut’ akan semakin memperluas globalisasi dan mengakibatkan upah yang stagnan (Lowrey, 2017). Menurut Amadeo (2020), beberapa ciri utama dari tahap akhir

kapitalisme adalah ketika ada segelintir orang yang menguasai sebagian besar kekayaan masyarakat dan terjadinya peningkatan jumlah kelas menengah sehingga menyebabkan kompetisi kerja yang semakin tinggi.

Sejalan dengan ‘kapitalisme akut’, era pasca-masyarakat industri juga berjalan bersamaan dengan tahap akhir kapitalisme. Bell (1976) menyebut pasca-masyarakat industri

Pengutipan:

Muhammad, D. Y., Roospita, R. A., & Nugraheni, N. A. (2021). "Mitos Kemitraan dan Konstruksi Normalitas Kerja Gig: Kajian Operasi Kekuasaan Hegemonik". Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 157-173). IGPA Press.

1 Ditulis di bawah supervisi Joash Tapiheru (Dosen Fisipol UGM) dan Amalinda Savirani (Dosen Fisipol UGM). Kami selaku penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada Mahasiswa Mata Kuliah Politik Perburuhan semester genap 2020-2021 yang telah berkontribusi dalam riset dan penelitian ini.

sebagai masyarakat yang menyandarkan sektor industrinya pada sektor jasa. Masyarakat ini ditandai dengan semakin banyaknya golongan terpelajar dan berpendidikan tinggi. Crouch (2019) menjelaskan bahwa perkembangan pasca-masyarakat industri ini berdampak pada meningkatnya jumlah pekerjaan baru dan mengubah peta pekerjaan formal yang selama ini menjadi norma umum. Selain itu, Crouch (2019) menambahkan bahwa globalisasi juga membuat persaingan tenaga kerja semakin kompetitif untuk mendapat pekerjaan. Kondisi itu juga memiliki andil dalam memperlebar kesenjangan antara kelas-kelas sosial di masyarakat.

Kondisi Indonesia memang belum sepenuhnya linear dengan masyarakat pasca-industri yang dijelaskan Bell dan Crouch atau ‘kapitalisme akut’ yang Mandel populerkan. Namun, satu hal yang amat cocok dengan kondisi di Indonesia adalah kemunculan korporasi baru dan meningkatnya pekerjaan baru yang menggusur peta dan norma lama mengenai kerja. Hal itu terlihat dari lahirnya berbagai jenis pekerjaan baru yang berbasis digital, salah satunya adalah pekerjaan gig, suatu bentuk pekerjaan yang dicirikan dengan kontrak dalam jangka pendek atau pekerja *freelance* (pekerja lepas). Dalam pekerjaan ini, pekerja di-upah berdasarkan jumlah pekerjaan yang diselesaikan dengan pendapatan tidak bersifat tetap (Wilson dalam Manik, 2015). Selain *freelance*, kerja gig juga sering diidentikan dengan pekerjaan informal, seperti barista, pramuniaga toko, guru les mata pelajaran, dan pekerjaan lainnya yang bersifat fleksibel. Dengan bermunculannya banyak jenis pekerjaan baru dan para pencari kerja, membuat celah bagi para pemberi kerja untuk mencari tenaga kerja murah dengan beberapa kompensasi seperti tawaran fleksibilitas kerja. Sejalan dengan munculnya korporasi baru dan bertumbuhnya sektor jasa akibat globalisasi dan ‘kapitalisme akut’, jumlah pekerjaan yang semakin bertambah menuntut setiap individu untuk berkompetisi agar bisa mendapatkan pekerjaan layak. Bagi kalangan yang hanya bisa mendapat pekerjaan seadanya, pada akhirnya mereka menjadi ‘tumbal’ dari berkembangnya ekonomi gig. Munculnya pekerjaan gig memiliki implikasi serius dalam pengurangan hak-hak pekerja, oleh karena perusahaan platform meminimalisir ongkos produksi, salah satu cara yang ditempuh adalah intensifikasi kerja dan mengurangi atau meminimalkan upah buruh, serta membebankan sarana produksi ke pekerja (Stanford, 2020).

Potensi tekanan pekerjaan yang berat, upah di bawah standar, dan bahkan eksploitasi menjadi salah satu risiko dalam pekerjaan gig. Atas nama fleksibilitas, sistem pengupahan dalam ekonomi gig berdasarkan jumlah barang atau layanan yang diselesaikan, bukan berdasarkan waktu kerja. Hal ini seakan memberikan keuntungan yang besar bagi pekerja. Namun, realitanya hal tersebut justru menghalangi pekerja untuk mendapatkan hak-hak mereka akan kehidupan yang layak, seperti waktu kerja 8 jam/hari, hak libur, pendapatan sesuai upah minimum, jaminan sosial, dan yang lain. Walaupun kerja gig ini tidak memenuhi hak-hak pekerja, namun pekerjaan tersebut tetap diminati. Apalagi di tengah pandemi COVID-19, di mana berdasarkan data Kementerian Ketenagakerjaan pada tanggal 13 April 2020 ada 1,2 juta tenaga kerja formal dirumahkan dan 212,4 ribu di-PHK (Dewi et al., 2020). Hal ini menjadikan pekerjaan gig sebagai peluang baru atau alternatif lain dalam dunia kerja.

Meskipun kerja gig identik dengan menguras waktu (*overtime*), beban kerja berat (*overwork*), upah rendah (*underpaid*), dan kontrak kerja tidak tetap, tetapi pekerjaan ini justru banyak digandrungi, khususnya oleh anak muda. Berdasarkan survei yang kami lakukan pada 02-21 Juni 2021 dengan responden alumni dan mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (Fisipol) Universitas Gadjah Mada (UGM) dari angkatan 2012-2020 berjumlah 203 orang, sebanyak 70,2% responden merupakan pekerja gig yang menyatakan tidak mendapat uang lembur. Akan tetapi menariknya, 70,2% juga menyatakan puas dengan upah yang diterima. Jika dilihat dari sisi pendapatan keluarga, mayoritas pendapatan orang tua responden berada pada penghasilan menengah ke bawah. Sebanyak 37,6% penghasilan orang tua responden berada dikisaran di bawah 5 juta rupiah/bulan dan 34,8% berpenghasilan Rp 5-10 juta per bulan. Dengan hasil tersebut, kami mengasumsikan adanya konstruksi normalitas baru mengenai kerja gig. Fenomena tersebut melahirkan pertanyaan-pertanyaan baru, misalnya, “Jika kondisi kerja gig dirasakan tidak ideal oleh sebagian besar pelakunya, mengapa mereka dan banyak orang lain tetap melihat kerja gig sebagai sesuatu yang diinginkan? Mengapa meskipun dirasakan eksploitatif, masih banyak orang tertarik bekerja sebagai pekerja gig?”

Guna menjelaskan pertanyaan di atas, teori mengenai bekerjanya fantasi ideologi di lingkungan kerja dapat digunakan. Fantasi atau ima-

jinasi yang muncul tentang sebuah pekerjaan, pada kenyataannya telah melahirkan berbagai ekspektasi. Jason Glynos (2008: 283) menyatakan bahwa logika fantasi tersebut melahirkan sebuah struktur naratif. Di dalam struktur naratif tersebut mengandung skenario ideal yang menjanjikan kepenuhan atau keutuhan imajiner (sisi fantasi yang indah) dan bisa juga skenario bencana (sisi fantasi yang mengerikan). Žižek (2009: 44), merujuk kepada Lacan, juga mengatakan bahwa dalam oposisi di antara mimpi dan kenyataan, fantasi berada di sisi kenyataan dengan dukungan fantasmatik yang memberikan konsistensi pada apa yang kita sebut “realitas”. Contohnya bila berbicara mengenai kerja gig, narasi yang sering muncul adalah mengenai generasi milenial (sebagai subyek dalam kerja gig) dan pekerjaan masa depan di era digital. Fantasi ini akan melahirkan sebuah skenario ideal yang membuat fleksibilitas dan kebebasan kerja dianggap sebagai suatu yang memudahkan pekerja. Skenario positif tersebut akan menggeser logika dalam melihat realita kerja yang cenderung merugikan.

Problematika dalam kerja gig sudah banyak ditulis oleh beberapa akademisi. Fatmawati et al. (2019) membahas mengenai paradoks kehadiran perusahaan platform transportasi, yang di satu sisi, keberadaan perusahaan berbasis transportasi membuka lapangan kerja masif bagi pekerja muda, tetapi di sisi lain justru menyebabkan *deskilling* (proses pelemahan posisi pekerja) dan *skill trap* (kondisi pekerja memiliki keterampilan yang terbatas karena syarat pekerjaan dengan keterampilan rendah). Selain itu, artikel dari Novianto (2021) membahas mengenai hubungan kemitraan yang dimanfaatkan oleh perusahaan platform bidang pengantaran barang untuk mengklasifikasikan pekerja mereka, agar dapat menghindari kewajiban untuk memberi kerja layak. Kajian lain juga telah dilakukan oleh De Ruyter dan Rachmawati (2020) yang membahas mengenai kondisi kerja dari pekerja gig transportasi dan pengiriman berbasis platform di Indonesia serta kaitanya dengan agenda kerja layak yang dipromosikan oleh International Labour Organization (ILO).

Hal mendasar yang membedakan tulisan ini dengan tulisan lainnya adalah alih-alih hanya mendeskripsikan kondisi kerja yang merugikan bagi pekerja gig, tulisan ini lebih jauh menawarkan jawaban untuk pertanyaan: bagaimana fantasi normalitas kerja *gig* beroperasi membentuk hasrat dari para pelaku dan calon pelaku untuk terjun dalam kerja gig,

meskipun mereka memahami kondisi kerja di sektor itu jauh dari kata ideal. Selain itu, tulisan ini mengelaborasi bekerjanya berbagai dimensi seperti kekuasaan hegemonik, struktur sosial, dan logika fantasi yang saling mempengaruhi satu sama lain.

Kekuasaan Tiga Dimensi dan Fantasi Ideologis

Power atau kekuasaan telah menjadi objek kajian utama dalam ilmu politik. Selama berabad-abad, filsuf dan ilmuwan politik, dari Plato, Hobbes, hingga Max Weber, terus berusaha mendefinisikan kekuasaan dalam berbagai macam sudut pandang. Salah satu kajian kekuasaan yang cukup populer dipetakan oleh Steven Lukes. Kajian kekuasaan menurut Lukes (1974), terbagi menjadi tiga kategori, yaitu satu dimensi, dua dimensi, dan tiga dimensi. Kajian kekuasaan tiga dimensi yang ditawarkan oleh Lukes menjadi salah satu teori yang digunakan dalam penelitian ini. Hal ini berkaca atas kondisi sebagian pekerja gig yang tidak menyadari bahwa terdapat kekuasaan yang bekerja.

Bagi Lukes, kekuasaan justru bekerja dengan membuat subjeknya tidak menyadari keberadaan kekuasaan tersebut, caranya adalah dengan mengkonstruksi fantasi tertentu. Cara pikir dan perilaku mereka dibingkai oleh struktur tertentu, yang mengimplikasikan relasi kekuasaan tertentu pula. *Pertama*, konsep satu wajah kekuasaan (*one dimensional view of power*) dipelopori oleh Robert A. Dahl dalam *The Concept of Power*. Dalam karyanya tersebut, Dahl (1957: 202-203) mengungkapkan bahwa kekuasaan adalah satu aktor yang mampu membuat aktor lain melakukan sesuatu yang sebenarnya tidak ingin dilakukan oleh aktor tersebut. *Kedua*, Peter Bachrach dan Morton Baratz (dalam Agussalim, 1998) menjelaskan kekuasaan berupa konsep ‘dua wajah’ yang meliputi pembuatan keputusan (*decisions-making*) dan non-pengambilan keputusan. Dengan demikian, non-pengambilan keputusan merupakan bentuk kekuasaan meskipun tindakan yang dilakukan tidak konkret. Kedua konsep kekuasaan dari Dahl serta Bachrach & Baratz sama-sama menekankan ide kepentingan subjektif yang dapat diamati secara aktual, konkret, dapat diamati, serta terjadi secara langsung melalui tingkah laku para aktor (*ibid*).

Ketiga, cara pandang kekuasaan tiga dimensi yang mencakup kekuasaan dalam pengambilan keputusan, non-pengambilan keputus-

an, dan ideologis (Triantini, 2019: 04) dari Steven Lukes. Dalam *Power: A Radical View*, Lukes (1974) mengungkapkan kekuasaan merupakan kondisi ketika satu aktor mampu mempengaruhi aktor lain untuk melakukan sesuatu yang berlawanan dengan kepentingan dari aktor tersebut. Lukes memberikan penekanan kekuasaan tidak hanya nampak dalam keputusan yang aktual, tetapi juga dapat dijalankan dalam ranah non-keputusan dan ranah ideologis di level sistem dan struktur. Kekuasaan biasanya berwujud sebuah konstruksi normalitas¹ atau bahkan ideologi yang memanipulasi preferensi orang lain. Dua aspek tersebut mengontrol ruang pemikiran dan kebenaran menjadi sedemikian rupa sehingga kekuasaan tampak laten. Kondisi ini membuat objek yang dikuasai lebih sering tidak menyadari bahwa ia dikuasai (Pringle, 2017: 15).

Dalam penelitian ini, cara pandang kekuasaan tiga dimensi dari Lukes digunakan sebagai kerangka konseptual untuk meneropong fenomena hegemoni ekonomi gig. Berbeda dengan teori hegemoni Gramsci atau teori *governmentality* Foucault, teori kekuasaan wajah ketiga Steven Lukes tidak memandang normalitas sebagai sesuatu yang hadir tanpa sebab (*given*). Teori ini melihat normalitas sebagai produk kekuasaan. Secara spesifik, teori wajah kekuasaan ketiga Lukes berusaha mendeskripsikan hegemoni ekonomi gig terhadap para pekerja gig. Namun, cara pandang kekuasaan tiga dimensi Lukes tidak memiliki sebuah kerangka teoritis yang holistik untuk menjelaskan sebuah gejala kekuasaan hegemonik. Oleh karena itu, guna menjangkau dan menganalisis kekuasaan tiga dimensi, konsep “fantasi” perlu digunakan sebagai bagian dari kerangka analisis yang digunakan.

Fenomena fantasi di tempat kerja berhasil dijelaskan oleh Jason Glynos (2008) dengan pendekatan logika dalam teori politik. Pendekatan tersebut bersandar pada tradisi pendekatan post-strukturalis dan post-marxis. Dengan menggunakan pendekatan tersebut, menurut Glynos, fenomena kehadiran fantasi di tempat kerja dapat dibedah

2 Konstruksi normalitas yang dimaksud di sini adalah segala bentuk penormalan terhadap praktik-praktik sosial yang sesungguhnya merugikan pihak tertentu. Salah satu wujud konkret konstruksi normalitas yang dapat dirujuk adalah kondisi buruh dalam pola produksi kapitalis. Marx, dengan menggunakan teori nilai lebih, menemukan bahwa, dalam pola produksi kapitalis, buruh terjebak dalam proses eksploitasi berupa pemberian jam kerja berlebihan, tetapi mendapat upah yang tidak sesuai. Namun, imajinasi mengenai sistem kapitalisme yang menyejahterakan mampu mengaburkan pola eksploitasi tersebut.

dalam tiga aspek, yakni logika sosial, logika politik, dan logika fantasi. Logika sosial (*sosial logic*) sebagaimana dijelaskan oleh Glynos & Howarth (2007:15), mengacu pada aturan, nilai, dan norma yang jelas dalam praktik sosial. Pendekatan logika dalam analisis sosial berusaha melihat praktik-praktik fantasi dalam tempat kerja yang dianggap benar oleh lingkungan dan masyarakat. Dalam logika ini, terjadi proses redefinisi kembali atas suatu konstruksi yang disesuaikan dengan nilai-nilai sosial. Oleh karena itu, dalam fantasi di tempat kerja, makna bekerja tidak lagi hanya berkuat secara instrumental sebagai usaha memenuhi kebutuhan sehari-hari. Akan tetapi lebih jauh dari itu, sebagaimana dijabarkan oleh Best & Connolly (1982), di dalamnya terdapat nilai-nilai sosial yang mengiringinya, mulai dari penyaluran minat, produk sosial, hingga bentuk kontribusi yang bermanfaat untuk kepentingan bersama.

Dimensi politik juga bekerja dalam fantasi yang disebutkan oleh Glynos. Logika politik bekerja lebih fokus mengamati tentang bagaimana bekerjanya politik, bagaimana hal tersebut dikontestasikan. Logika politik juga mengamati proses terbentuknya garis batas politis antaraktor. Dalam pengamatan tersebut, kondisi aktor akan dapat diketahui yang bisa saja mengalami kestabilan dan penguatan, atau justru sebaliknya, melemah dan terpecah belah (Glynos, 2008: 278). Di dalam kenyataan yang terjadi di dunia kerja, sebagaimana yang telah disampaikan oleh Lukes, bahwa hal-hal yang bersifat mengikat seperti peraturan dan norma acap kali ditentukan oleh siapa yang berhasil untuk mendapatkan legitimasi dari banyak pihak dalam proses-proses yang telah ditentukan.

Sementara itu, logika fantasi digunakan untuk memahami alasan di balik praktik dan rezim tertentu dalam menguasai suatu subjek. Hal ini menyangkut kekuatan dibalik operasi kekuasaan hegemonik yang terjadi di masyarakat. Logika fantasi bukan hanya aspek ideologis, melainkan juga menjadi bagian dari realitas itu sendiri, yang kemudian membentuk preferensi individual. Bukan hanya sekadar ‘konten’ fantasi, tetapi juga fantasi tersebut menjadi wadah “investasi subyektif” yang akhirnya digunakan untuk memuaskan preferensi tersebut. Dalam konteks dunia kerja yang sering kali diwarnai dengan tumpang tindih praktik ekonomi politik dan norma sosial, fantasi dapat membantu untuk memahami proses tersebut. Bahkan, fantasi dapat membentuk cara pandang dan respon fisik terhadap suatu praktik atau fenomena, baik

yang bersifat menerima, menolak, ataupun sebagian menerima dan sebagian menolak.

Normalitas Baru: Kerja Kemitraan dalam Ekonomi Gig

Tumbuhnya pekerjaan gig secara signifikan merupakan dampak dari lahir dan menjamurnya perusahaan-perusahaan platform teknologi (Soerjoatmodjo, 2019). Beberapa perusahaan teknologi seperti Shopee, Gojek, Grab, Airbnb, dan Uber merupakan platform online yang mengakomodasi pekerjaan gig. Pesatnya pertumbuhan model ekonomi gig ditandai dengan bentuk pekerjaan yang berkarakteristik sementara, tidak terbatas, dan bekerja berdasarkan permintaan atau proyek tertentu (*on-demand workers*), dan bersifat fleksibel (Mukhopadhyay & Mukhopadhyay, 2020). Senada dengan hal tersebut, Robertson (2017) menjelaskan tentang karakteristik dari pekerjaan gig, yaitu pekerjaan yang memungkinkan para pekerja untuk melakukan lebih dari satu jenis pekerjaan atau lebih dari satu proyek dalam sehari. Itu dimungkinkan karena adanya kontrak sementara, proyek jangka pendek, jam kerja fleksibel, dan biasanya berbasis aplikasi online. Kondisi ini dipandang sebagai sebuah kelebihan, terutama oleh generasi milenial, karena dinilai menawarkan ide segar, fleksibel, terhindar dari rutinitas kerja, dan mempunyai jejaring yang luas.

Salah satu implementasi ekonomi gig pada era dewasa ini ditandai dengan menjamurnya hubungan kemitraan yang diterapkan oleh perusahaan platform. Setelah diimplementasikan di industri *ride-hailing* (seperti Gojek, Grab, dan Uber), pola kemitraan tersebut juga mulai diterapkan oleh perusahaan pengiriman barang, seperti Shopee Express, JNE Express, ID Express, Wahana, SiCepat, Lel Express, Lala Move, dan juga yang lain (Novianto, 2021). Pada dasarnya, ide utama dari hubungan kemitraan yaitu keseimbangan dan kesetaraan kedudukan, baik perusahaan maupun pekerjanya yang dituangkan dalam kontrak kerja kemitraan. Kemitraan dianggap sebagai strategi yang tepat karena kesesuaiannya dengan sifat fleksibilitas dalam ekonomi gig. Sebagai strategi bisnis, kepatuhan antaranggota mitra sangat menentukan keberhasilan kemitraan (Isyhadilfath, 2019). Menurut Vivian Lora (2018) setidaknya terdapat tiga prinsip dalam hubungan kemitraan: prinsip kesetaraan (*equity*), prinsip keterbukaan, prinsip asas manfaat bersama (*mutual*

benefit). Kemitraan memiliki peran penting guna memastikan bahwa terdapat kestabilan dari kontrak yang telah disepakati, baik saat proses pembuatan kontrak maupun pelaksanaan atas hal-hal yang sudah disetujui. Namun dalam praktiknya, keberadaan kemitraan ini hanya sebagai sebuah mitos belaka. Hal ini disebabkan adanya benturan kepentingan antara pekerja dan pemberi kerja.

Dalam beberapa kasus, perusahaan justru memanfaatkan hubungan kemitraan untuk kepentingan mereka. Studi Novianto (2021) memperlihatkan adanya praktik “kemitraan palsu” (*bogus partnership*) yaitu tindakan politis yang dilakukan oleh perusahaan platform untuk mengklasifikasikan pekerja sebagai ‘mitra’ akan tetapi tanpa menerapkan prinsip-prinsip kemitraan. Model kemitraan palsu ini menjamur dengan didukung adanya bonus demografi yang besar di Indonesia, dengan angkatan tenaga kerja setiap tahunnya bertambah sehingga tidak seimbang dengan jumlah lapangan pekerjaan yang ada (Adriyanto et al., 2020), khususnya pekerjaan formal, sehingga banyak dari mereka yang beralih pada pekerjaan gig.

Peluang adanya kelebihan tenaga kerja yang kemudian dimanfaatkan oleh perusahaan platform untuk menyerap banyak tenaga kerja tetapi dengan biaya produksi seminimal mungkin. Menurut De Ruyter dan Brown (dalam De Ruyter dan Rachmawati, 2020) pekerjaan gig berbasis aplikasi dan kemitraan ini telah memantik kontroversi karena pekerja diposisikan sebagai ‘mitra’ dan bukan sebagai buruh atau karyawan. Dengan status sebagai mitra, para pekerja pun tidak mendapat jaminan sosial, jaminan kesehatan, upah minimum, dan serangkaian hak lain yang diatur dalam regulasi ketenagakerjaan. De Ruyter dan Rachmawati (2020) dalam wawancaranya kepada salah satu pengemudi ojek online mendapati bahwa selain tidak memiliki jaminan yang didapat pekerja formal, mereka tidak memiliki daya tawar yang kuat dalam menghadapi perusahaan. Salah satu narasumber mengaku akun mereka dicekal secara sepihak oleh perusahaan platform karena adanya komplain dari pelanggan. Kondisi tersebut, menunjukkan bahwa model kemitraan di industri transportasi online tidak sesuai dengan konsep kemitraan yang tercantum dalam UU Nomor 20 Tahun 2008, karena posisi pengemudi dengan perusahaan platform tidak setara dan adanya kontrol sepihak dari perusahaan dalam mengatur proses kerja.

Konstruksi Normalitas Baru dalam Praktik Kerja Gig

Dengan cara pandang kekuasaan tiga dimensi, kekuasaan hegemonik dari ekonomi gig yang membuatnya tampak sebagai sebuah kondisi kerja yang ideal dapat dibedah. Kekuasaan hegemonik ekonomi gig yang termanifestasi dalam konstruksi kerja yang ideal membuat pekerja tidak menyadari bahwa hak-hak mereka tidak terpenuhi. Akibatnya, sekalipun mereka tidak mendapat haknya, mereka tidak menuntut hal tersebut karena menganggap kondisi mereka sudah ideal. Fenomena tersebut merupakan hasil dari bekerjanya sebuah fantasi dalam bekerja.

Fantasi merupakan sebuah konsep yang tak bisa dilepaskan dari kehidupan sehari-hari. Secara umum, konsep tersebut dikenal luas sebagai salah satu terminologi yang umum ditemui dalam dunia sastra. Menurut Rosemary Jackson (1981), fantasi adalah sesuatu yang berkebalikan dari realitas. Jackson menekankan bahwa fantasi bahkan dapat menghancurkan atau mengganti realitas itu sendiri. Akibatnya, realitas pun menjadi tidak dikenali lagi. Kemampuan dari fantasi untuk menghilangkan realitas membuatnya dimanfaatkan oleh beberapa aktor untuk mengkonstruksi realitas baru supaya sejalan dengan kepentingannya. Guna membangun proses kerja yang produktif dan akumulasi kapital yang maksimal, suatu tempat kerja perlu didukung oleh sebuah fantasi. Fantasi dalam lingkungan kerja dipengaruhi oleh adanya logika fantasi yang dimiliki oleh masing-masing individu yang memberi mereka berbagai ekspektasi.

Adanya realitas kerja di era ekonomi gig yang cenderung bersifat eksploitatif dan fleksibel, tidak menjadi penghalang bagi para pekerja untuk tetap menjalankan pekerjaan tersebut. Dengan adanya imajiner yang juga terbentuk dari adanya normalitas sosial (misalnya dorongan harus bekerja, memiliki pendapatan sendiri, kebutuhan menikah, membeli rumah, dan yang lain) akhirnya menghilangkan kekhawatiran normatif akan adanya praktik-praktik kerja yang eksploitatif seperti *overtime*, *overwork*, gaji yang tidak sesuai beban kerja, tidak ada kontrak kerja, dan yang lain. Seperti hasil wawancara yang peneliti lakukan di bawah ini:

“Motivasi ambil *freelance* ya untuk mencari pengalaman kerja aja biar pas lulus dapat memudahkan untuk masuk dunia kerja

sesungguhnya yang biasanya mensyaratkan para pelamar udah punya pengalaman kerja.”

-A.A., 21 tahun, *freelancer* staf marketing WO

“Karena saya bekerja di bidang *food & beverage* dan pelayanan, jadi mau gak mau *customer* tetap nomor 1 dan kita agak mengesampingkan bayaran kita seberapa yang penting performa kita di depan atasan dan pelanggan... Jadi dulu aku berpikirnya yaudahlah gapapa ini namanya bentuk profesionalitas dan risiko kerja.”

-O.P., 24 tahun, *part-timer* pelayan restoran

Beberapa pernyataan di atas merupakan contoh nyata bekerjanya sebuah fantasi dalam dunia kerja, dengan adanya keharusan yang dianggap normal oleh pekerja tingkat mahasiswa—seperti kebutuhan akan tambahan pendapatan dan pengalaman kerja—menjadikannya sebagai standar baru bagi mereka untuk “memaklumi” eksploitasi yang secara sadar atau tidak sadar terjadi pada mereka. Imajiner ini kemudian mengesampingkan kelayakan kerja yang seharusnya menjadi hak pekerja. Alih-alih mengemukakan protes, pekerja gig justru menganggap praktik eksploitasi sebagai bentuk ujian untuk memperoleh pengalaman dalam membentuk profesionalitas dan tampil baik di depan atasan serta pelanggan dengan harapan akan mendapat predikat baik dan bonus gaji sebagai hadiahnya.

Logika fantasi yang terbentuk pada masing-masing individu, pada kenyataannya telah mengikis kesadaran kritis akan keadilan dalam bekerja. Akibatnya, sistem ekonomi kapitalis yang merugikan pekerja tidak lagi dianggap keabnormalan dan sesuatu yang harus dilawan. Seiring dengan adanya revolusi industri 4.0 dan *society 5.0 (human-centered technology based)* menjadikan tren-tren ketidakadilan yang ada pada kerja gig diterima di kalangan pekerja. Hal ini juga dibuktikan dengan adanya perubahan popularitas dari sektor formal ke sektor informal yang melesat tajam meskipun masyarakat sudah mengetahui betapa rentannya bekerja di sektor informal.

Realitas yang dihadapi para pekerja gig dapat diamati dalam logika sosial. Dalam konteks fantasi yang dihadapi para pekerja gig, logika so-

sial dapat terlihat dalam berbagai aturan, nilai, dan norma dalam konsep pekerjaan gig. Menurut Jamie Woodcock dan Mark Graham (2020), pekerjaan gig erat dengan berbagai macam pekerjaan yang sifatnya jangka pendek, sementara, dan sulit diprediksi beban kerjanya. Selain itu, pekerjaan gig juga menggunakan indikator kemampuan dan kualitas kerja para pekerjanya untuk memperoleh upah yang lebih tinggi. Meskipun memberikan perhatian besar pada kemampuan dan kualitas pekerja, menurut Woodcock dan Graham (2020), pekerjaan gig justru memberikan kesempatan kecil bagi para pekerjanya untuk melakukan mobilitas karir. Alih-alih memperoleh kenaikan jabatan atau pangkat di tempat kerja, para pekerja gig justru seringkali berakhir melakukan berbagai macam tugas yang sama, yang terus-menerus diulang. Dalam kerangka berpikir logika sosial, realitas tersebut merupakan sebuah kondisi yang dinormalisasi dalam pekerjaan gig. Berbagai hal tersebut dipandang sebagai norma yang sudah semestinya ada dalam suatu pekerjaan gig. Dalam praktiknya, wujud normalisasi tersebut tampak pada penyebutan pekerja gig sebagai pekerja lepas.

Selain norma, pekerja gig juga berhadapan dengan berbagai aturan yang khas. Pekerja gig menghadapi serangkaian risiko di dunia kerja tanpa dibarengi dengan jaminan apapun. Sebab, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan hanya mengatur hak-hak pekerja konvensional atau pekerja formal, dan pekerjaan gig tidak termasuk di dalamnya. Kehadiran tipologi pekerjaan baru yaitu kerja gig belum diatur dalam peraturan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003. Akibatnya, berbagai macam hak, seperti bantuan sosial, perlindungan sosial, dan upah minimum tidak mereka dapatkan. Dalam praktiknya, ketiadaan berbagai macam hak itu termanifestasi dalam kontrak kerja yang mengikat para pekerja gig, sebagaimana temuan hasil wawancara di bawah ini:

“Menjadi *freelancer* itu lebih fleksibel karena tidak terikat dengan suatu perusahaan atau instansi. Oleh karena itu, ruang untuk diskusi menjadi lebih bebas. Namun, selama menjadi *freelancer* saya tidak mendapat hak-hak pekerja, selain upah.”

-M.R.N., 22 tahun, *freelance content creator*.

Selain jaminan hak yang belum jelas, beberapa pekerja gig lain juga berhadapan dengan upah di bawah standar. Dalam penentuan upah, beberapa instansi biasanya menggunakan indikator Upah Minimum Regional (UMR) suatu daerah.

“Di tempat kerja saya yang pertama, saya menerima gaji sebesar 700.000 rupiah. Sementara itu, di tempat kerja kedua, saya menerima gaji sebesar 1.600.000 rupiah. (Upah itu –pen) tentu masih kurang dari UMR Jogja, yaitu sekitar 1.846.400 rupiah.”

-N.O., 22 tahun, barista yang bekerja di Jogja.

Hal ini juga berlaku pada sistem kemitraan yang sering digunakan oleh sektor-sektor penyubur ekonomi gig seperti platform *ride-hailing*. Sistem kemitraan yang dijalankan, pada kenyataannya menyimpang dari prinsip-prinsip kemitraan yang diatur dalam UU Nomor 20 Tahun 2008. Sebagaimana yang dialami oleh salah satu pengemudi ojek online sebagai berikut:

“Kesepakatan kerja yang mengatur sistem, kebijakan, S&K sampai skema bonus kerja ditentukan oleh perusahaan. Saya sebagai driver harus menerima segala peraturan tersebut apabila ingin menjadi mitranya. Jadi pilihannya, setuju atau tidak sama sekali.”

-M.R.N., 22 tahun, pengemudi ojek online.

Sistem kemitraan ini juga tidak memberikan hak-hak mitra secara penuh. Mitra hanya memperoleh hak terkait pendapatan yang seringkali tidak sesuai dengan upah minimum. Aspek jaminan kesehatan dalam sistem kemitraan ini pun tidak diperoleh pekerja secara gratis dari perusahaan platform, oleh karena jika ingin mempunyai jaminan sosial, mereka perlu membayarnya secara mandiri.

“Kalau sakit di luar kondisi kerja, nggak ada asuransinya. Kalau mau ya beli premi asuransi sendiri dari luar atau yang ditawarkan oleh *e-commerce* tempat bekerja.”

-R.F.R., 22 tahun, pengemudi ojek online.

Sistem kerja yang fleksibel memicu pekerja mengalami waktu kerja yang panjang, kerja yang berat, dan pendapatan di bawah standar. Kondisi seperti itu tidak lantas membuat para pekerja gig melakukan perlawanan. Justru dalam banyak kasus, kondisi kerentanan kerja tersebut dijadikan sebagai sebuah normalitas baru di kalangan pekerja.

Dalam menghadapi berbagai aspek—yang dapat dilihat dari logika sosial—para pekerja gig berpendapat bahwa kekurangan pendapatan dan ketiadaan jaminan sosial dinilai dapat diganti dengan pengalaman dan beberapa aspek lain di luar logika sosial. Dengan semakin kompleksnya jenis pekerjaan beserta risiko dan manfaatnya, pemberi kerja makin selektif dalam memilih calon pekerja dengan berbagai macam kriteria, salah satunya adalah pengalaman kerja. O'Connor dan Bodicoat (2017) menyoroti bahwa kerja sampingan yang dilakukan oleh mahasiswa acap kali berkaitan dengan pengalaman kerja, yang digunakan sebagai batu pijakan untuk mendapatkan karir yang lebih baik. Reay (dalam O'Connor dan Bodicoat, 2017) menyebut praktik ini lekat dengan upaya dari masyarakat golongan menengah ke atas untuk menjamin keturunannya agar bisa mendapatkan kesempatan kerja yang lebih baik dibandingkan orang lain. Oleh karena kerja gig tidak mengakomodasi kenaikan pangkat, maka pengalaman kerja yang didapat dari bekerja dapat digunakan sebagai persembaian karir untuk menggapai pekerjaan yang lebih baik.

Selain itu, pekerjaan gig juga sering digunakan sebagai ruang tunggu untuk mendapatkan pekerjaan lain yang mereka inginkan. Hasil survei kami menunjukkan bahwa sebanyak 22% dari total 141 responden menginginkan Aparatur Sipil Negara (ASN) sebagai pekerjaan yang selanjutnya, 18,4% mengharapkan bisa bekerja di perusahaan, dan 19,1% ingin bekerja di lembaga internasional. Mayoritas mengharapkan pekerjaan yang lebih baik di masa mendatang. Upaya yang dilakukan oleh mahasiswa ini didorong pasar persaingan tenaga kerja yang semakin kompetitif. Hal ini melazimkan realitas yang ada dalam kerja, serta mengukuhkan logika sosial kerja gig dalam diri mahasiswa.

Kesimpulan

Pada awal abad ke-21, pekerjaan-pekerjaan yang dalam bentuk ekonomi gig, secara spesifik pekerjaan *freelance* dan berbasis kemitraan, menja-

di pekerjaan yang sangat digandrungi. Hal ini karena adanya kesempatan kerja yang lebih terbuka lebar, adanya fleksibilitas, dan adanya kebebasan kerja yang memungkinkan mahasiswa untuk bekerja sembari kuliah. Ironisnya, kegandrungan terhadap ekonomi gig tersebut membuat berbagai pola eksploitasi yang ada di dalamnya menjadi tidak terlihat. Akibatnya, para pekerja gig pun terjebak dalam posisi yang rentan terjerumus dalam pola eksploitasi, seperti kerja lebih berat, waktu kerja berlebihan, dan dibayar di bawah upah minimum.

Eksplorasi yang dialami pekerja gig dapat terjadi karena operasi kekuasaan hegemonik yang menggerakkan ekonomi gig. Secara spesifik, kekuasaan hegemonik tersebut bekerja dengan menggunakan fantasi ideologis. Dengan menggunakan kerangka pikir fantasi ideologis dari Jason Glynos, operasi kekuasaan hegemonik ekonomi gig dapat dipecah menjadi tiga kerangka pikir, yakni logika sosial, fantasi, dan politik. Tiga logika tersebut bekerja secara simultan yang kemudian membentuk suatu realitas di balik praktik-praktik ekonomi gig. Logika sosial dalam kerja gig menempatkan *freelance* sebagai sesuatu yang bukan lagi dianggap negatif seperti periode sebelumnya, justru disinonimkan dengan hal yang “mulia” karena dikaitkan dengan kemandirian, kebebasan, dan fleksibilitas. Dimensi fantasmatik juga menopang “kejayaan” dunia dan profesi kerja gig. Pada saat yang sama, secara politik kedua hal ini mengeksklusif munculnya pandangan atau pemikiran-pemikiran kritis dalam melihat pekerjaan gig.

Bekerjanya kuasa hegemonik, telah membuat terjadinya penerimaan pekerja gig terhadap kondisi kerja yang rentan, dan justru mereka menginginkan pekerjaan tersebut. Berdasarkan penelitian kami, praktik eksploitasi dan subordinasi justru dinormalisasi dalam lingkungan kerja karena beberapa alasan, dari alasan bahwa itu konsekuensi pekerjaan, karena posisi pekerja sebatas mitra, adanya janji-janji mendapat pengalaman, dan juga ilusi fleksibilitas kerja. Kemakluman yang terbentuk secara hegemonik inilah yang menyebabkan makin menjamurnya penerimaan sosial atas praktik ketidakadilan dalam kerja gig.

Daftar Pustaka

Adriyanto, Prasetyo, D., & Khodijah, R. (2020). “Angkatan Kerja dan Faktor yang Mempengaruhi”. *Jurnal Ilmu Ekonomi & Sosial*, Vol. 11 (2), 66-82.

- Agussalim, D. (1998). "Menelusuri Perdebatan Mengenai Konsep Kekuasaan". *Jurnal Sosial Politik (JSP)*, Vol. 1 (3) , 11-29.
- Amadeo, K. (2020). "What Is Late Stage Capitalism and Why Is It Trending Today?". *The Balance*, sumber: <https://www.thebalance.com/late-stage-capitalism-definition-why-it-s-trending-4172369>
- Bell, D. (1976). "The Coming of the Post-Industrial Society". *The Educational Forum*, 40(4), 574-579.
- Best, M. H., & Connolly, W. E. (1982). *The Politicized Economy*. Lexington: MA: D. C. Heath and Co.
- Crouch, C. (2019). "Inequality in Post-industrial Societies". *Structural Change And Economic Dynamics*, 51, hal. 11-12.
- Dahl, R. A. (1957). "The Concept of Power". *Behavioral Sciences* (2), 201-215.
- Dahl, R. A. (1958). "A Critique of the Ruling Elite Model". *American Political Science Review*, 52.
- De Ruyter, A., & Rachmawati, R. (2020). "Understanding the Working Conditions of Gig Workers and Decent Work: Evidence from Indonesia's online Ojek Riders". *SOZIALPOLITIK.CH*, 2(2.4), 1-11.
- De Stefano, V. (2016). "The Rise of the 'Just-in-Time Workforce': On-Demand Work, Crowd Work and Labour Protection in the 'Gig-Economy'". *SSRN Electronic Journal*, 71(3), 12-13.
- Dewi, M. M., Magdalena, F., Ariska, N. P. D., Setiyawati, N., & Rumboirusi, W. C. B. (2020). "Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Tenaga Kerja Formal di Indonesia". *Populasi*, 28(2), 32-53.
- Fatmawati, D., Isbah, F., & Kusumaningtyas, A.P. (2019). "Pekerja Muda dan Ancaman Deskilling-Skill Trap di Sektor Transportasi Berbasis Daring". *Jurnal Studi Pemuda*, 8(1), 29.
- Glynos, J. (2008). "Ideological Fantasy at Work". *Journal of Political Ideology*, 13(3), 275-296.
- Glynos, J., & Howarth, D. (2007). *Logics of Critical Explanation in Social Political Theory*. Abingdon: Routledge.
- Isyhadilfath, M. (2019). "Perlindungan Hukum bagi Mitra (Driver) dalam Perjanjian Kerjasama Kemitraan Antara Perusahaan Penyedia Aplikasi (Go-Jek) dengan Mitra (Driver)". *Skripsi*, 1-59.
- Jackson, R. (1981). *Fantasy: The Literature of Subversion*. Routledge.
- Lacan. (1988). *The Seminar of Jacques Lacan, Book II. The Ego in Freud's Theory and in the Technique of Psychoanalysis, 1954-1955*, (J-A. Miller, Editor; S. Tomaselli, Penerjemah). NY, London: W.W. Norton & Company.

- Lora, V. (2018). "Tinjauan Hukum Terhadap Perjanjian Kemitraan Antara PT Gojek Indonesia Cabang Medan Dengan Driver Gojek". *Vivian Lora*, 1-110.
- Lowrey, A. (2017). "Why the Phrase 'Late Capitalism' Is Suddenly Everywhere". *The Atlantic*, sumber: <https://www.theatlantic.com/business/archive/2017/05/late-capitalism/524943/>.
- Lukes, S. (1974). *Power: A Radical View*. PALGRAVE McMillan.
- Manik, R. A. (2015). "Hasrat Nano Riantiarno dalam Cermin Merah: Kajian Psikoanalisis Lacanian". *Journal Kendai*, 11(2), 266–280.
- Mukhopadhyay, B. R., & Mukhopadhyay, B. K. (2020). "What is the Gig Economy?". *Article Tripura Times, Post-Editorial*, 1-5.
- Novianto, Arif. (2021). "The Partnership Trap In The Indonesian Gig Economy". *Developing Economics*, sumber: <https://developingeconomics.org/2021/06/20/the-partnership-trap-in-the-indonesian-gig-economy/>
- O'Connor, H., & Bodicoat, M. (2017). "Exploitation or Opportunity? Student Perceptions of Internships in Enhancing Employability Skills". *British Journal of Sociology of Education*, 38 (4).
- Pringle, B. (2017). "Steven Lukes and the 'Three-Dimensional' Power of Neoliberal Discourse: A Case Study of Australian Policy". *Documentation. Institute for Culture and Society Western Sydney University*.
- Robertson, P. (2017). "Not Lovin' It: How Insecure Work Creates Insecure Lifestyles for The Poorest in Society". *The Conversation*, sumber: <https://theconversation.com/not-lovin-it-how-insecure-work-creates-insecure-lifestyles-for-the-poorest-in-society-82726>
- Soerjoatmodjo, G. W. (2019). "Memahami Gig Economy dari Perspektif Psikologi". *Article Gig Economy*, Vol. 5 (6), 1-5.
- Triantini, Z. E. (2019). "Meta Konsep Kekuasaan dan Demokrasi dalam Kajian Teori Politik". *Politika*, 2(2).
- Woodcock, J., & Graham, M. (2020). *The Gig Economy: A Critical Introduction*. Polity Press.
- Zizek, Slavoj. 2009. "The Sublime Object of Ideology". dalam *The Essential Žižek*. London: Verso Books.

Perubahan Agraria dan Kondisi Pekerja Gig di Perdesaan: Potret Relasi Kerja Informal Buruh Jahit di Jawa Tengah

Sinergy Aditya Airlangga

Pendahuluan

Adanya fleksibilitas pasar tenaga kerja merupakan salah satu ciri utama dalam ekonomi gig. Bentuk kerja dalam ekonomi gig ini, sering kali ditandai dengan kontrak jangka pendek, ketidakpastian jenis pekerjaan yang ditawarkan (kasual/non-permanen), jam kerja yang tak menentu, rendahnya pengembangan karir, dan berbasis pada kerja-kerja kecil (Woodcock & Graham, 2020). Kemunculan bentuk ekonomi gig ini sebenarnya bukanlah hal baru. Istilah “gig” itu sendiri merujuk pada sistem kerja di ruang seni baik pertunjukan ataupun permusikan. Sistem kerja di ruang seni dan permusikan memiliki karakter perjanjian jangka pendek, yakni perjanjian kerja dengan sistem upah/gaji yang diberikan seusai melaksanakan satu pertunjukkan seni (gig) saja. Selain itu, para pekerja seni tersebut juga tidak memiliki kepastian apakah dalam pertunjukkan selanjutnya akan dipekerjakan lagi atau tidak (Woodcock & Graham, 2020). Persoalan yang dialami para pekerja seni tersebut adalah ter-

Pengutipan:

Airlangga, S. A. (2021). “Perubahan Agraria dan Kondisi Pekerja Gig di Perdesaan: Potret Relasi Kerja Informal Buruh Jahit di Jawa Tengah”. Dalam Y. T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. 175-186). IGPA Press.

kait ketiadaan kepastian upah standar dan jaminan pendapatan dalam jangka panjang. Beberapa diantaranya hanya dibayar uang kompensasi, bagi hasil, atau hanya biaya akomodasi saja (makanan, minuman, rokok, transportasi, atau tempat tinggal sementara).

Model ekonomi gig, sebagaimana yang dijalankan dalam cara kerja musisi atau pekerja seni, kemudian diterapkan secara luas dalam bisnis yang dikembangkan oleh Uber, Grab, Gojek, dan juga perusahaan platform lain. Pesatnya perkembangan bisnis dari perusahaan platform yang menggunakan model ekonomi gig ini, turut meningkatkan persoalan tentang kondisi pekerja gig. Hal itu terjadi karena hubungan kerja yang dijalankan tidak menggunakan hubungan kerja standar, yaitu buruh-pengusaha, akan tetapi menggunakan hubungan kerja non-standar, yaitu hubungan kemitraan. Dalam hubungan kemitraan ini, masih belum ada perlindungan sosial terkait upah minimum, jaminan sosial, jam kerja layak, dan juga yang lain—sebagaimana yang diterima pekerja dalam hubungan kerja buruh-pengusaha—sehingga mendorong adanya ketidakpastian pendapatan, jam kerja yang cenderung panjang, dan ketiadaan perlindungan sosial bagi pekerja gig (Novianto, 2021).

Berbicara tentang ekonomi gig ini, narasi umum yang berkembang luas cenderung mengasosiasikannya dengan para pekerja yang proses kerjanya menggunakan input teknologi digital (seperti internet, *handphone*, aplikasi, GPS, uang digital, dan yang lain), dan berada di kawasan perkotaan. Padahal, secara substantif, konsep pekerja gig mengacu pada mereka yang bekerja dengan sistem kerja upah per potong yang biasanya bekerja berdasarkan proyek dalam waktu dan ruang kerja yang fleksibel (Shorthose & Strange, 2004). Berdasarkan definisi kerja gig tersebut maka kerja gig dapat dipandang dengan lebih luas, tidak hanya berkuat pada proses kerja dengan input teknologi digital yang biasanya berjalan di kawasan perkotaan saja, akan tetapi juga para pekerja gig di perdesaan yang proses kerjanya tanpa input teknologi digital. Oleh karena itu, tulisan ini ingin menunjukkan fenomena kemunculan pekerja gig dan kondisi kerjanya dalam konteks di perdesaan dengan studi kasus buruh garmen rumahan di Jawa Tengah.

Buruh jahit di industri garmen rumah tangga di perdesaan dipilih sebagai salah satu unit analisis penelitian ini karena memiliki karakteristik yang sama dengan pekerja gig, yakni sistem pengupahan mereka meng-

gunakan penghitungan upah per potong sesuai dengan jumlah barang yang dihasilkan. Jawa Tengah diambil sebagai salah satu lokasi penelitian karena banyaknya ragam industri sentra garmen di area tersebut. Jawa Tengah juga menjadi provinsi kedua terbesar setelah Jawa Barat dengan persebaran pekerjaan di sektor garmen yang meliputi tekstil, produksi pakaian, dan alas kaki (Horne & Andrade, 2017), oleh karena banyak industri garmen di kawasan Jabodetabek yang melakukan relokasi ke Jawa Tengah. Hal demikian dikarenakan Jawa Tengah memiliki standar upah buruh yang murah, hubungan industrial yang harmonis, dan tidak adanya gerakan serikat buruh yang militan (TURC, 2016). Data pekerja formal di industri garmen menunjukkan bahwa ada 1.1 juta pekerja (Horne & Andrade, 2017), sementara perkembangan industri-nya di tahun 2016 mencapai 1.336 industri (BPS, 2019). Data tersebut belum termasuk pekerja informal di industri garmen, yang jumlahnya juga bisa mencapai jutaan orang. Dibanding pekerja formal (hubungan kerja buruh-pengusaha), kondisi pekerja informal di industri garmen yang menggunakan model ekonomi gig ini cenderung lebih rentan, karena tidak memiliki perlindungan sosial dan pendapatan minimum. Kondisi tersebut yang berupaya dianalisis secara mendalam dalam tulisan ini.

Studi tentang kondisi kerja ekonomi gig dalam konteks pekerjaan non-input teknologi digital masih cenderung terbatas. Studi-studi terdahulu lebih banyak yang membahas kemunculan pekerja gig dalam aplikasi digital dan juga dampak yang diterima oleh pekerja digital untuk kebutuhan hidupnya (Graham, et. al, 2017a). Dalam studi lain, Graham et al. (2017b) juga menunjukkan kondisi kerentanan para pekerja digital. Selain itu, laporan penelitian Izzati et al. (2021) menunjukkan pekerja industri kreatif sebagai salah satu pekerja gig dibawah kondisi eksploitatif atas sistem yang fleksibel. Kajian mengenai pekerja gig pada umumnya sering melekat dengan tren pekerja yang menggantungkan proses kerjanya dengan input aplikasi atau teknologi digital. Beberapa literatur telah membahas kondisi pekerja informal di wilayah perdesaan, namun belum secara detail membahas isu pekerja gig. Literatur tersebut membahas mengenai peran pekerja informal di perdesaan yang memiliki dampak pada peluang di tengah keterbatasan kesempatan kerja (Conner, 2021). Sementara itu, Novianto (2018) dalam studinya menunjukkan keterkaitan pekerja informal, yaitu buruh jahit rumah tangga, dan dinamika agraria di Kabupaten Pati, Jawa Tengah. Tulisan ini hen-

tidak melengkapi tulisan Novianto di beberapa kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang memiliki signifikansi perkembangan perburuhan di sektor garmen, baik di tingkat perkotaan maupun perdesaan. Berlatar belakang kajian literatur di atas, artikel ini berupaya untuk mengisi kekosongan penelitian tentang kerentanan kondisi kerja para pekerja gig dalam konteks perdesaan yang dikaitkan dengan perubahan agraria. Artikel ini hendak menjawab pertanyaan tentang bagaimana perubahan agraria membentuk pekerja gig di perdesaan.

Perubahan Agraria dan Surplus Pekerja

Kemunculan buruh jahit di industri garmen rumah tangga memiliki keterkaitan dengan perubahan agraria di wilayah perdesaan. Perubahan agraria adalah suatu perubahan yang terjadi di sektor agraria, baik dari susunan masyarakat yang bekerja di sektor agraria maupun relasinya dengan akses terhadap alat produksi. Perubahan agraria merupakan salah satu konsekuensi dari dinamika kelas agraria. Dinamika kelas agraria adalah fenomena yang terjadi karena relasi produksi yang didominasi oleh salah satu kelas sosial agraria berdampak pada relasi produksi kelas sosial yang lain.

Dalam dinamika kelas agraria, cenderung terjadi proses inklusi dan eksklusi. Eksklusi dalam hal ini dimaknai sebagai proses pelepasan tanah atau hilangnya akses terhadap tanah (Hall, Hirsch, & Li, 2011). Dengan kata lain, proses eksklusi merupakan proses penyingkiran petani terhadap lahannya. Kondisi hilangnya akses terhadap alat produksi menjadikan mereka bergantung kepada tenaga kerjanya sebagai cara untuk bertahan hidup, misalkan dengan menjual tenaga kerjanya ke tuan tanah atau pengusaha untuk mendapat upah. Fenomena demikian yang disebut sebagai proses proletarianisasi. Beberapa dari mereka yang terusir dari lahannya berharap untuk mendapat pekerjaan formal di perkotaan. Jika mereka tidak mendapatkan pekerjaan formal, beberapa dari mereka kembali ke desa dan bekerja di sektor informal perdesaan, misalnya menjadi buruh jahit. Hal demikian sejalan dengan pendapat Habibi & Juliawan (2018) yang menilai bahwa pekerja yang terlempar dari sektor agraria, akibat dari dinamika kelas agraria, namun tidak terserap sebagai tenaga kerja formal di daerah perkotaan dise-

but sebagai surplus pekerja. Pada akhirnya, mereka terpaksa bekerja sebagai pekerja informal dengan kondisi kerja yang rentan.

Fenomena eksklusi menjadi salah satu penyebab utama terjadinya ketimpangan di daerah perdesaan. Di beberapa perdesaan Jawa Tengah, ketimpangan penguasaan dan konsentrasi lahan menjadi faktor yang signifikan terhadap kemiskinan (Husken, 1998). Kondisi tersebut yang membuat para petani yang kehilangan akses terhadap sarana produksi yang mencukupi untuk bertahan hidup, akhirnya memilih bekerja di sektor informal perdesaan, seperti buruh bangunan, buruh jahit, buruh gendong, atau bahkan menjadi pedagang dan pekerjaan lain. Seperti yang dicontohkan oleh Novianto (2018) tentang buruh jahit di industri garmen rumah tangga di Kabupaten Pati, yang sebagian besar dari mereka dulunya bekerja di sektor pertanian, namun karena dinamika kelas agraria yang terjadi di perdesaan, mereka tereksklusi dan tersingkir dari lahannya. Mata pencaharian mereka akhirnya bergeser, tidak lagi bekerja di sektor pertanian, namun menjual tenaga kerjanya kepada pemilik modal (lahan/industri rumah tangga di perdesaan).

Kondisi Kerja dan Kerentanan Pekerja Gig

Kondisi dan status kerja para buruh jahit pada industri garmen rumah tangga di beberapa kabupaten di Jawa Tengah dapat dikategorikan sebagai pekerja gig, meskipun tidak menggunakan input teknologi digital dalam proses kerjanya. Seperti yang ditegaskan oleh Woodcock & Graham (2020), sistem kerja gig memiliki ciri perjanjian jangka pendek dan upah berdasarkan kuantitas yang dihasilkan oleh pekerja atau upah per potong. Jika merujuk pada sejarah pengupahan, pemberian upah yang dibayarkan per potong (*piece-rate wage*) sudah diterapkan dalam beberapa industri di Eropa pada abad ke 18 (Glasmier, 2000). Sejarah ekonomi dan pasar tenaga kerja juga menunjukkan bahwa beberapa industri di Eropa telah menerapkan sistem kerja dengan pemberian upah ketika pihak industri memberikan pekerjaan/pesanan (Grantham, 1994). Hal demikian merupakan bentuk kerja pada awal era kapitalisme (Wood, 2002). Kriedte et al. (1981) juga menunjukkan bahwa sistem kerja borongan (*putting-out system*) atau industri rumahan menjadi sistem produksi yang umum pada masa awal perkembangan kapitalisme perdagangan di Eropa. Sementara, Stanford (2017) berpendapat bahwa

sistem kerja gig yang serupa secara umum terjadi di perdesaan Eropa pada masa tersebut. Sebagaimana dicontohkan oleh Glasmeir (2000) tentang ketergantungan pengusaha rumahan pada buruh yang menyediakan material mentah di sektor tekstil, pakaian, alas kaki, peralatan makan, perabot kecil, dan barang konsumsi sederhana lainnya yang mana kerja para pekerja dibayar sesuai dengan jumlah barang yang telah mereka hasilkan.

Walaupun sudah memasuki perkembangan kapitalisme tahap lanjut, akan tetapi bentuk kerja gig sebagaimana yang terjadi pada abad ke 18 masih berlangsung di era sekarang. Misalnya kondisi kerja buruh jahit di Kabupaten Pemalang (Hidayah, 2018) yang dibayar per potong, begitupula di Kabupaten Pati (Novianto, 2018) yang mana jika dijumlah upahnya ternyata tidak mencapai upah minimum per bulan di daerah mereka bekerja. Besaran upah yang kecil, memiliki implikasi pada pemenuhan kebutuhan ekonomi keseharian yang cenderung berada di bawah rata-rata. Selain persoalan pendapatan yang rendah, buruh jahit rumah tangga ini juga dihadapkan dengan jumlah pesanan untuk menjahit dari perusahaan yang naik-turun, ketiadaan perlindungan sosial, dan sebagian dari mereka menggunakan sarana produksinya sendiri (misalkan mesin jahit, biaya listrik, rumah, dan yang lain). Kondisi kerentanan mereka dapat secara tajam dilihat dalam beberapa aspek seperti: sistem kepemilikan alat produksi, sistem pembagian kerja/relasi kerja, sistem pembagian surplus/distribusi hasil produksi, dan pola reproduksi sosial. Hal tersebut yang membuat kondisi kerja buruh jahit rumah tangga ini menjadi sangat rentan.

Berkaitan dengan sistem kepemilikan alat produksi, tidak semua buruh jahit di industri garmen rumah tangga memiliki alat produksi sendiri. Lebih dari itu, sebagian dari mereka yang memiliki mesin sebagai alat produksi pun masih bergantung pada pihak ketiga yakni sub-kontraktor yang memiliki akses ke pihak industri besar dan sebagai penentu pembagian pekerjaan/pesanan, tenggat waktu penyelesaian, penentu harga, dan pemberian insentif dan lainnya. Terdapat perbedaan kondisi antara buruh jahit yang memiliki mesin jahit dengan yang tidak. Buruh jahit yang memiliki mesin jahit dapat disebut sebagai sub-unit produksi. Mereka dapat mengerjakan pekerjaan/pesanan dari sub-kontraktor di rumahnya sehingga pengaturan jam waktu cukup fleksibel. Di Kabupaten Pati sebagai contoh, beberapa buruh yang memiliki mesin jahit di

rumahnya melakukan kerja menjahit hingga di luar batas waktu layak-bekerja, yakni sekitar 10-12 jam/hari (Novianto, 2018). Sementara itu, buruh jahit yang tidak memiliki alat produksi harus mengerjakan pekerjaannya di tempat kerja sub-kontraktor industri jahit.

Dalam industri jahit rumahan yang bersifat informal ini, ada hubungan ketergantungan, yaitu para buruh sebagai sub-unit produksi bergantung pada sub-kontraktor, sementara sub-kontraktor bergantung pada perusahaan besar yang memberi pesanan. Buruh jahit yang bergantung pada akses terhadap pesanan & alat jahit terdisiplinkan oleh aturan kerja yang ditentukan oleh pihak yang berkuasa atas pembagian pesanan. Keadaan tersebut yang memunculkan beberapa kondisi yang diterima para buruh jahit seperti penentuan jam kerja dan pengupahan. Meskipun jam kerja tidak terlalu kaku dan cenderung fleksibel, namun mereka masih bergantung pada adanya target kerja. Di satu sisi, narasi tentang fleksibilitas dianggap memiliki sisi baik, yakni sebagai sebuah kesempatan para pekerja untuk meraih kebebasan dalam bekerja (Pink, 2001). Para pekerja dapat mengatur waktu kerja mereka sendiri dan memiliki peluang untuk dapat mengerjakan hal lain (Cohen, 2012). Di lain sisi, kebebasan tersebut dapat tergolong semu karena masih terdapat sebuah relasi dominasi pemberi kerja untuk mengontrol para buruh. Sebagai contoh, ketertundukkan dalam relasi kerja buruh jahit tersebut dapat terlihat pada penentuan tenggat waktu pengerjaan suatu pesanan dan skema pengupahan. Beberapa buruh sub-unit produksi di Kabupaten Pati terikat pada tenggat waktu yang ditentukan oleh sub-kontraktor pemberi pekerjaan. Hal demikian yang membuat pendisiplinan pada buruh jahit dalam melakukan kerja-kerja produksinya (Novianto, 2018). Sementara itu, di Kabupaten Pamulang para buruh harus melakukan kerja ekstra dikarenakan pengupahan per-potong yang dihasilkan sangat rendah (Hidayah, 2018). Kedua hal demikian yang membentuk ketidakadilan dalam sistem relasi kerja. Pendisiplinan melalui waktu dan pengupahan membuat para buruh tidak memiliki kebebasan dalam mengatur kedua hal tersebut. Tertekan dan kelelahan menjadi risiko dengan skema sistem relasi kerja yang telah terdisiplinkan.

Selain itu, penentuan distribusi hasil produksi juga memiliki hubungan dengan pendisiplinan kerja, upah, dan keterikatan waktu. Penentuan harga yang rendah di setiap potong pakaian yang dikerjakan menjadi faktor yang membuat buruh bekerja dalam waktu yang panjang agar

memungkinkan bagi mereka mendapatkan pendapatan yang lebih besar. Sebagai contoh di Kabupaten Pemalang, penentuan upah tukang potong dihargai Rp 2.500/potong dan ongkos 'kernet' manajemen pemotongan garmen dihargai Rp 1.500/potong (Hidayah, 2018). Dalam sehari, mereka dapat mengerjakan sekurang-kurangnya 10-15 pesanan dengan jam kerja selama 11 jam dari jam 10.00-21.00. Jika diambil nilai terendah, maka dalam satu bulan para buruh hanya mendapatkan sekitar Rp 450.000/bulan. Nominal ini sangat jauh dengan Upah Minimum Kabupaten (UMK) Pemalang yang sebesar Rp 1.460.000 di tahun 2017. Adapun beberapa tunjangan makan setiap harinya adalah sekitar Rp 20.000 (normal)–30.000 (jika lembur) (Hidayah, 2018), namun jika pun ditambah dengan tunjangan tersebut, total upah yang diterima tetap tidak mencapai nilai UMK. Kondisi serupa dialami oleh buruh jahit rumahan di Kabupaten Pati, para buruh dibayar senilai Rp 2.500/lusin komoditas kaos yang ia kerjakan (menjahit dalam kondisi kain-kain sudah terpotong dalam bentuk pakaian). Sementara itu, untuk desain kaos yang lebih rumit para buruh mendapat bayaran Rp 5.500/lusin. Bagi para pekerja yang sudah terampil, mereka mampu mengerjakan 10 lusin per hari dengan 8 jam (normal) kerja, sehingga mendapatkan Rp 25.000/hari. Jika mereka bekerja satu bulan penuh, maka rata-rata upah yang mereka terima adalah Rp 750.000. Sementara itu, bagi buruh jahit yang masih kurang terampil rata-rata per hari hanya mendapatkan upah Rp 15.000 sampai Rp18.000, sehingga per bulan upah mereka dikisaran Rp 500.000 (Novianto, 2018). Jumlah upah tersebut tentu masih jauh dibanding dengan UMK Pati yang sebesar Rp 1.585.000/bulan di tahun 2018.

Kondisi pendapatan yang rendah juga dialami oleh buruh jahit di Kota Pekalongan. Para buruh jahit di sana, dengan model ekonomi gig, dibayar hanya Rp 2.500/potong dan catatan target ± 10 potong/hari. Jika dihitung menjadi per bulan dengan target seperti itu, maka total pendapatan sebulan sebesar Rp 750.000, nominal ini juga masih di bawah UMK Kota Pekalongan tahun 2020 yakni sebesar Rp 2.072.000 (Ariyani, 2020). Beberapa informasi dari 3 daerah di Jawa Tengah menunjukkan bahwa pengupahan buruh jahit di industri garmen rumahan masih dibawah standar kelayakan. Hal tersebut yang mendorong para buruh bekerja dalam waktu yang panjang dan lebih lama untuk memproduksi dengan kuantitas banyak guna mencapai pendapatan yang lebih besar.

Panjangnya waktu kerja memberi dampak pada kesehatan para buruh jahit di industri garmen rumah tangga. Pasalnya, semakin panjang dan lama bekerja, maka semakin banyak energi yang dikeluarkan oleh buruh, sehingga membuat mereka rentan terkena sakit. Waktu yang fleksibel menjadi payung besar untuk membenarkan kondisi yang eksploitatif tersebut. Bekerja dalam format ruang-waktu yang fleksibel memberikan dampak kaburnya batas antara waktu luang atau istirahat, waktu kerja, dan waktu sosial. Fleksibilitas kerja dalam konteks yang ekstrem, membuat kerja tidak lagi mengenal ruang dan waktu, setiap waktu adalah waktu bekerja (Valoura, 2013). Hal demikian yang membuat para pekerja garmen rumah tangga di Jawa Tengah tidak banyak memiliki waktu sosial, seperti waktu luang untuk bersama kerabat dan waktu untuk aktualisasi diri, misal untuk mengasah hobi, keterampilan, dan olahraga. Tidak sedikit kondisi kerja yang berat dan waktu kerja yang panjang berdampak pada persoalan psikologis para pekerja. Temuan empiris menunjukkan bahwa fleksibilitas kerja dan upah murah akan membawa dampak serius pada kesehatan buruh, seperti: penyakit mental, stres, *anxiety*, dan perasaan terisolasi (Hesmondhalgh & Baker, 2010). Kondisi demikian sangat mengancam kesehatan fisik dan jiwa (mental) para buruh jahit (Kong, 2014).

Lebih dari itu, sebagai pekerja informal, para buruh jahit di perdesaan juga tidak mendapatkan jaminan sosial yang memadai seperti jaminan kesehatan. Di Kabupaten Pati, para buruh jahit hidup dengan kondisi yang sangat rentan karena ketiadaan jaminan kerja, jaminan kesehatan, upah yang layak, dan jaminan hari tua, namun hanya ada insentif biaya listrik bagi penjahit rumahan yang merupakan sub-unit produksi (Novianto, 2018). Hal yang hampir sama juga terjadi di beberapa daerah di Jawa Tengah, seperti Kabupaten Pemalang dan Pekalongan, para buruh jahit di industri garmen rumah tangga juga tidak memiliki jaminan kesehatan (Hidayah, 2018). Beberapa insentif yang ada hanyalah tunjangan hari raya. Sementara itu, jika para buruh sakit parah, mereka hanya mendapatkan santunan dari majikannya (Afriyani, 2020). Ketidadaan jaminan kesehatan menambah deretan catatan tentang kondisi rentan yang dialami oleh buruh jahit informal.

Kesimpulan

Pasokan tenaga kerja dan kondisi kerja dalam ekonomi gig tidak terlepas dari dinamika kelas sosial dan perubahan agraria di perdesaan, baik pekerja gig di platform digital dan pekerja gig di industri garmen rumah tangga. Proses eksklusi petani dari lahannya atau proletarianisasi, adalah proses yang mendorong munculnya surplus pekerja yang terlempar dari sektor agraria dan berebut mencari pekerjaan formal di kota-kota besar. Namun, banyak dari mereka yang tidak terserap oleh lapangan pekerjaan formal di perkotaan, sehingga ada yang memilih menjadi pengemudi ojek online atau pekerjaan informal yang lain dan juga ada yang memilih kembali ke kampung halaman. Bagi mereka yang terpaksa kembali ke desa, pada akhirnya menjadi surplus populasi relatif yang menjadi pasokan pekerja murah bagi industri jahit rumah tangga, sebagaimana yang diulas dalam tulisan ini.

Secara umum, artikel ini menyimpulkan bahwa dinamika perburuhan, terutama di perdesaan, tidak terlepas dari perubahan agraria dan pertarungan antar-kelas sosial. Kelas sosial yang tersingkir akibat dinamika agraria, ditambah dengan keterbatasan ketersediaan pekerjaan formal di perkotaan, membuat surplus pekerja ini bekerja sebagai pekerja informal, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Bagi mereka yang kembali ke perdesaan, buruh jahit di industri garmen rumah tangga merupakan salah satu pekerjaan yang cukup banyak menyerap tenaga kerja di perdesaan Jawa Tengah. Beragam kondisi yang diterima buruh jahit membuat kelas sosial ini menjadi salah satu kelompok pekerja yang rentan. Upah yang rendah, jam kerja panjang, ancaman kesehatan, dan ketiadaan jaminan sosial menjadi potret relasi kerja informal yang membuat buruh jahit dalam kondisi yang tidak layak.

Daftar Pustaka

- Ariyani, L. U. (2020). "Mekanisme Pengupahan Tenaga Kerja pada Industri Konveksi dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Kasus di Desa Kemasan Kecamatan Bojong Kabupaten Pekalongan)". *Disertasi di IAIN Pekalongan: Doctoral dissertation*.
- BPS. (2019). "Jumlah Perusahaan dan Tenaga Kerja Menurut Klasifikasi Industri di Provinsi Jawa Tengah, 2015-2016". *BPS*. Sumber: <https://jateng.bps.go.id/statictable/2018/01/24/1685/jumlah-perusahaan->

dan-tenaga-.

- Cohen, N. S. (2012). "Cultural Work as a Site of Struggle: Freelancers and Exploitation". *Triple-C*, 10(2), 141–155.
- Conner, T. W. (2021). "A Tale of Two Societies: The Impact of 'Gig Economy'" *Laws on Rural America*. Lincoln Memorial University Law Review, 8(3), 1-13.
- Glasmeier, A. K. (2000). *Manufacturing Time: Global Competition in the Watch Industry, 1795- 2000*. Guilford Press.
- Graham, M., Hjorth, I., & Lehdonvirta, V. (2017a). "Digital Labour and Development: Impacts of Global Digital Labour Platforms and The Gig Economy on Worker Livelihoods". *Transfer: European review of labour and research*, 23(2), 135-162.
- Graham, M., Lehdonvirta, V., Wood, A., Barnard, H., Hjorth, I., & Simon, P. D. (2017b). "The Risks and Rewards of Online Gig Work at the Global Margins". *Oxford Internet Institute*, University of Oxford.
- Grantham, G. (1994). "Economic History and The History of Labour Markets". dalam Grantham, G., & MacKinnon, M. (Eds). *Labour Market Evolution: The Economic History of Market Integration, Wage Flexibility and the Employment Relation*. Routledge.
- Habibi, M., & Juliawan, B. H. (2018). "Creating Surplus Labour: Neo-liberal Transformations and The Development of Relative Surplus Population in Indonesia". *Journal of Contemporary Asia*, 48(4), 649-670.
- Hall, D., Hirsch, P., & Li, T. M. (2011). *Introduction to powers of exclusion: land dilemmas in Southeast Asia*. University of Hawaii Press.
- Hesmondhalgh, D., & Baker, S. (2010). "A very Complicated Version of Freedom': Conditions and Experiences of Creative Labour in Three Cultural Industries". *Poetics*, 38(1), 4-20.
- Hidayah, A. (2018). "Sistem Upah Pekerja pada Konveksi Celana Jeans Bapak Toid di Dusun Wangkaldoyong, Desa Sumurkidang, Kecamatan Bantarbolang, Kabupaten Pemalang". *Disertasi* di UIN Walisongo Semarang.
- Horne, R., & Andrade, M. C. (2017). "Gambaran Beragam untuk Sektor Garmen Indonesia". *ILO: Buletin Sektor Garmen dan Alas Kaki Indonesia*. Edisi: 1 - September 2017.
- Husken, F. (1998). *Masyarakat Desa dalam Perubahan Jaman: Sejarah Diferensiasi Sosial di Jawa 1830-1980*. Grasindo
- Izzati, F. Fildzah., Larasati, R. S., Laksana, B, K. C., Apinino, R., & Azali, K. (2021).

Pekerja Industri Kreatif Indonesia: Flexploitation, Kerentanan dan Sulitnya Berserikat. Sindikasi x FNV Mondiaal.

- Kong, L. (2014). "From Cultural Industries to Creative Industries and Back? Towards Clarifying Theory and Rethinking Policy". *Inter-Asia Cultural Studies*, 15(4), 593-607.
- Kriedte, P., Medick, H., & Schlumbohm, J. (1981). *Industrialization before Industrialization: Rural Industry in the Genesis of Capitalism*. Cambridge University Press.
- Novianto, A. (2018). "Keringat Murah Buruh Jahit di Perdesaan Jawa". *BASIS*, edisi No. 11-12, Tahun ke-67, 2018.
- Novianto, A. (2021). "GoTo Menjauhkan Pekerja Gig dari Kerja Layak dan Adil: Survei Kondisi Kerja Kurir Go-Kilat". *Bulletin Insight*, Edisi Juli 2021 Volume 2 (1).
- Pink, Daniel H. (2001). *Free Agent Nation: How America's New Independent Workers are Transforming the Way We Live*. New York: Warner.
- Shorthose, J. & Strange, G., (2004). "The New Cultural Economy, the Artist and Social Configuration of Autonomy". *Capital & Class*, 28(3), 43-59.
- Stanford, J. (2017). "The Resurgence of Gig Work: Historical and Theoretical Perspectives". *The Economic and Labour Relations Review*, 28(3), 382-401.
- TURC. (2016). "Press Release: Siapa Aktor Rantai Pasok Global Industri Garmen & Sepatu Sesungguhnya". *Trade Union Rights Centre (TURC)*, sumber: <https://turc.or.id/2016/10/11/press-release-siapa-aktor-rantai-pasok-global-industri-garmen-dan-sepatu-sesungguhnya/>
- Valoura, L. (2013). "Time-Space Flexibility and Work: Analyzing the 'Anywhere and Anytime Office' in the Entertainment, New Media, and Arts Sector". *Culture Unbound: Journal of Current Cultural Research*, 5(3), 339-360.
- Wood, E. M. (2002). *The Origin of Capitalism: A Longer View*. Verso Books.
- Woodcock, J., & Graham, M. (2020). *The Gig Economy: A Critical Introduction*. Polity Press.

Tentang Editor dan Penulis

Anindya Dessi Wulansari adalah Peneliti Muda di Institute of Governance and Public Affairs (IGPA), Magister Administrasi Publik (MAP), Fisipol Universitas Gadjah Mada. Menempuh studi sarjana di Manajemen dan Kebijakan Publik Fisipol UGM dan pasca-sarjana di Magister Administrasi Publik Fisipol UGM. Publikasi terbarunya berjudul *Indonesia's Cheap Wages Regime* (2021) dan *Kerja Tak Terbayar di Media Sosial* (dengan Arif Novianto, 2017). Minat kajian tentang isu kebijakan industrial, ekonomi gig, gender, dan perburuhan. Email: anindya.dessi@mail.ugm.ac.id

Ari Hernawan merupakan Guru Besar hukum perburuhan di Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada. Beberapa publikasinya adalah buku berjudul *Penyelesaian Sengketa Hubungan Industrial* (2019) dan *Ketidakadilan dalam Norma dan Praktik Mogok Kerja di Indonesia* (2013). Selain menjadi dosen di Fakultas Hukum UGM, saat ini ia juga menjadi Peneliti Tamu di Institute of Governance and Public Affairs (IGPA), MAP Fisipol UGM. Minat studi pada tema hukum perburuhan, hubungan industrial, dan pekerja digital. Email: ari_hernawan@mail.ugm.ac.id

Arif Novianto adalah Peneliti Muda di Institute of Governance and Public Affairs (IGPA), Magister Administrasi Publik (MAP), Fisipol Universitas Gadjah Mada. Beberapa publikasi terbarunya adalah *Ilmu Administrasi Modern dan Kekuasaan* (ditulis dengan Erwan Agus Purwanto, 2021), *No Union Is a Problem: Wildcat Strike Season of Gig Workers in Indonesia* (2021), *GoTo Menjauhkan Pekerja Gig dari Kerja Layak dan Adil* (2021), dan juga yang lain. Minat kajian yang ditekuni adalah tentang ekonomi politik kebijakan publik, ekologi politik, gerakan sosial, dan pekerja gig. Email: arif.novianto@mail.ugm.ac.id

Aulia D. Nastiti adalah kandidat doktor Ilmu Politik di Northwestern University, Illinois, Amerika Serikat dan Peneliti Tamu di Institute of Governance and Public Affairs (IGPA), MAP Fisipol UGM. Saat ini, ia sedang menyusun disertasi mengenai ekspansi perusahaan platform digital dan dampak sosial-politiknya khususnya terhadap relasi kerja dan mobilisasi pekerja gig. Selain ekonomi gig, minat kajiannya juga berkisar pada relasi kuasa antara warga dan institusi negara dalam konteks penurunan demokrasi di Indonesia. Berbagai tulisannya pernah dipublikasikan baik di jurnal akademik seperti *Contemporary Southeast Asia* ataupun media massa seperti *The Jakarta Post* dan *The Conversation*. Untuk korespondensi, silakan hubungi email: aulianastiti@u.northwestern.edu.

Dzaky Yusuf Muhammad merupakan Mahasiswa Aktif Program Sarjana Departemen Politik dan Pemerintahan Fisipol UGM angkatan 2019. Hasil riset kolaboratif Mata Kuliah Politik Perburuhan 2021 yang berjudul '*Mitos Kemitraan dan Konstruksi Normalitas Kerja Gig: Kajian Operasi Kekuasaan Hegemonik*' pada buku bunga rampai yang ditulis bersama dengan Rima Anhar Roospita dan Naomi Ayu Nugraheni ini merupakan publikasi pertamanya. Bidang yang menjadi minat studinya meliputi isu perburuhan, politik agraria, kebijakan publik, dan pemberdayaan masyarakat. Email : dzakyyusufmm@gmail.com

Fathimah Fildzah Izzati bekerja sebagai peneliti (ahli muda) di Pusat Riset Politik BRIN (dulu bernama LIPI). Bidang kepakaran yang ditekuni ialah ekonomi politik dan pembangunan dengan fokus pada isu-isu seputar politik perburuhan, gender, dan lingkungan. Berbagai publikasinya baik dalam Bahasa Indonesia maupun Inggris (serta ada yang diterjemahkan ke dalam bahasa-bahasa lainnya) dapat dijumpai di berbagai buku, jurnal ilmiah, serta jurnal-jurnal dan media daring baik nasional maupun internasional. Untuk korespondensi, dapat menghubungi akun media sosial terlebih dahulu: @fathimafildza (Instagram dan Twitter).

Febrian Adinata Hasibuan bekerja sebagai peneliti lepas dengan minat kajian seni, performance, dan budaya anak muda. Ia merupakan lulusan Magister Ilmu Religi dan Budaya, Universitas Sanata Dharma Yogyakarta, dan kini aktif mengelola kolektif bernama Semasa Youth Studies & Forum, berbasis di Yogyakarta. Menulis buku *Buruh Digital: Peluang Keuntungan dan Intaian Kerentanan Pekerja* (2020) dan *In Search of Lost Space* (2021). Email: hasibuanaan210@gmail.com

Izzan Fathurrahman adalah peneliti dan praktisi di bidang pembangunan. Ia pernah terlibat pada penelitian yang berfokus namun tidak terbatas pada topik pendidikan tinggi, migrasi, dan kemiskinan anak-anak. Saat ini menaruh minat pada pengembangan sektor pertanian di Indonesia dan isu-isu seputar gerakan politik dan pekerja gig. Beberapa tulisannya dapat ditemukan di media nasional dan blog akademik, seperti The Jakarta Post, The Jakarta Globe, dan New Mandala. Izzan menyelesaikan pendidikan sarjananya di Program Studi Ilmu Politik, Universitas Indonesia. Tulisan pada buku bunga rampai ini merupakan versi ringkas dari tesis studi pascasarjananya yang telah dirampungkan di Program Development Studies, Lund University, Swedia. Ia dapat dihubungi melalui email: fathurrahman.izzan@gmail.com.

Khoiril Maqin aktif di komunitas penerbitan alternatif Antinomi Institute, komunitas sekolah KUNCI atau biasa disebut Sekolah Salah Didik (SSD) dan komunitas riset anak muda Semasa Youth Studies & Forum. Sehari-hari bekerja sebagai editor dan penerjemah lepas untuk penerbit lokal. Minat studinya mencakup filsafat, cultural studies, budaya digital, dan estetika. Email: khoiril.maqin@gmail.com

Naomy Ayu Nugraheni adalah Mahasiswa aktif Departemen Politik dan Pemerintahan. Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Gadjah Mada, tahun 2019. Artikel berjudul *Mitos Kemitraan dan Konstruksi Normalitas Kerja Gig: Kajian Operasi Kekuasaan Hegemonik (2021)* adalah artikel publikasi perdananya sekaligus hasil riset kolaboratif bersama dalam mata kuliah Politik Perburuhan 2021 di bawah supervisi Joash Tapiheru Ph.D dan Amalinda Savirani Ph.D. Minat studinya antara lain perburuhan, pemerintahan komunitas, politik perkotaan, dan perempuan. Email: naomy.ayu.nugraheni@mail.ugm.ac.id

Prima Yustitia Nurul Islami adalah Dosen Muda di Program Studi Pendidikan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta. Sebelumnya, ia pernah aktif sebagai peneliti muda di *Center for Climate Risk and Opportunity Management (CCROM)* IPB. Menyelesaikan studi sarjana di Sains Komunikasi dan Pengembangan Masyarakat IPB di tahun 2010. Ia melanjutkan studi magister di Sosiologi Pedesaan IPB dan selesai di tahun 2015. Beberapa publikasinya adalah artikel yang berjudul *Eksklusi Sosial Atas Masalah Pendidikan Bagi Keluarga Miskin (2020)* dan chapter di Buku Perempuan dan Media berjudul *Stop! Kekerasan Perempuan Di Media Massa (2021)*. Konsentrasi minat kajiannya meliputi sosiologi ekonomi, sosiologi Komunikasi, pemberdayaan, sosiologi lingkungan, dan studi pedesaan. Email : primayustitia@unj.ac.id

Rima Anhar Roospita adalah Mahasiswa Aktif Departemen Politik dan Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada tahun 2019. Artikel berjudul *Mitos Kemitraan dan Konstruksi Normalitas Kerja Gig: Kajian Operasi Kekuasaan Hegemonik* (2021) adalah artikel publikasi perdananya sekaligus hasil riset kolaboratif bersama dalam mata kuliah Politik Perburuhan 2021 di bawah supervisi Joash Tapiheru Ph.D dan Amalinda Savirani Ph.D. Minat studi berkaitan dengan kebijakan publik, politik pendidikan, politik perburuhan, serta perlindungan anak dan perempuan. Email: rimaanhar01@mail.ugm.ac.id

Rio Apinino adalah lulusan Jurusan Ilmu Perpustakaan Universitas Indonesia. Turut serta mengelola media alternatif IndoPROGRESS sejak 2013. Ia menjadi editor buku Mencari Marxisme (2016) yang diterbitkan Marjin Kiri. Selain itu, juga salah satu penulis buku bunga rampai *Friedrich Engels: Pemikiran dan Kritik* (2020) dan buku *Pekerja Industri Kreatif Indonesia: Flexploitation, Kerentanan, dan Sulitnya Berserikat* (2021). Sehari-hari mencari nafkah sebagai editor di sebuah media massa di Jakarta. Email: rioapinino@gmail.com

Sinergy Aditya Airlangga adalah Asisten Departemen Manajemen & Kebijakan Publik FISIPOL Universitas Gadjah Mada (UGM). Sebelumnya, ia pernah aktif sebagai peneliti muda di Centre for Policy & Management Studies (Reforma) Fisipol UGM. Menyelesaikan studi sarjana di FIA Universitas Brawijaya di tahun 2017. Ia kemudian melanjutkan studi magister di MKP FISIPOL UGM dan selesai di tahun 2020. Menggeluti kajian tentang kebijakan agraria, perburuhan, studi perdesaan, dan isu-isu lingkungan. Email: sinergyaditya@mail.ugm.ac.id

Sunardi merupakan dosen muda di Institut Agama Islam Palu, Sulawesi Tengah. Menyelesaikan studi pascasarjana di Magister Ilmu Administrasi Publik Universitas Gadjah Mada pada tahun 2017. Sejak tahun 2009 hingga 2014 tercatat sebagai mahasiswa Politik Pemerintahan di Universitas Hasanuddin. Tertarik pada isu perburuhan dan pedesaan. Publikasi terbarunya adalah *Informal Politics and labor activism in Indonesia* (Ditulis bersama dengan Nurlinah, Haryanto & Sukri Tamma, 2021), Memeras Peluh Buruh Angkot di Makassar (2020). Email: sunardi@iainpalu.ac.id

Yeremias T. Keban adalah Guru Besar di Departemen Manajemen dan Kebijakan Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (Fisipol), Universitas Gadjah Mada (UGM). Menyelesaikan studi program doktor pada jurusan Urban & Regional Planning di Florida State University. Beberapa publikasinya adalah buku berjudul *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik* (2004) dan artikel di Majalah Prisma berjudul *Studi Niat Bermigrasi di Tiga Kota*. Minat kajian pada isu teori organisasi, manajemen sumber daya manusia, dan ekonomi gig. Email: yeremiaskeban@ugm.ac.id

Tentang IGPA MAP Fisipol UGM



Institute of Governance and Public Affairs (IGPA) adalah pusat kajian yang didirikan dengan tujuan untuk melakukan penelitian serta melakukan diseminasi dan publikasi hasil penelitian di Magister Administrasi Publik (MAP), Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (Fisipol) Universitas Gadjah Mada (UGM). IGPA didirikan sebagai upaya untuk merevitalisasi kegiatan penelitian yang telah dilaksanakan MAP Fisipol UGM

yang berdiri sejak 1994. Sebagai pusat kajian, IGPA fokus melakukan kajian terkait dinamika organisasi sektor publik, citizenship, tata kelola pemerintahan di Indonesia, dan juga persoalan publik di era kontemporer.

Sejak tahun 2020, IGPA fokus melakukan penelitian tentang pemerintahan digital dan ekonomi digital di Indonesia. Beberapa penelitian yang telah dilakukan adalah terkait ekonomi gig, sistem pemerintahan berbasis elektronik, desa dan kota cerdas, hingga persoalan sekolah daring pada saat pandemi COVID-19. Dengan berbagai kajian dan publikasi yang telah, tengah, dan akan dilakukan, maka IGPA diharapkan mampu menghasilkan berbagai penelitian yang berkualitas guna dimanfaatkan oleh semua pihak untuk mendorong lahirnya kebijakan dan manajemen publik yang adil dan memberi kebermanfaatn bagi masyarakat luas.

Berbagai hasil penelitian dan terbitan IGPA MAP Fisipol UGM dapat diunduh di:

igpa.map.ugm.ac.id

Ekonomi gig, sebagai bentuk ekonomi yang menekankan pada upah berdasarkan jumlah barang/jasa yang diselesaikan, kini semakin banyak diperbincangkan. Di satu sisi, banyak yang menyanjung ekonomi gig sebagai ekonomi masa depan, karena telah mampu menyerap jutaan tenaga kerja, memberi mereka fleksibilitas, dan menunjang pertumbuhan ekonomi. Namun di sisi lain, ekonomi gig telah berkontribusi pada ketidakadilan dan kerentanan kerja, karena ketiadaan perlindungan sosial dan kepastian pendapatan bagi para pekerjanya. Kerentanan tersebut memungkinkan untuk terjadi, sebab pekerja gig diklasifikasikan sebagai kontraktor independen dengan hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja buruh-pengusaha. Dampaknya, pekerja gig menjadi belum menikmati perlindungan kerja berupa upah minimum, jam kerja 40 jam/minggu, hak berserikat, hak libur, dan jaminan sosial sebagaimana yang diterima pekerja dalam hubungan kerja buruh-pengusaha. Sementara itu, hubungan kemitraan berjalan dengan tidak adil, karena setiap keputusan dilakukan sepihak oleh perusahaan platform, sehingga merugikan pekerja gig.

Dalam buku ini, kami mengurai persoalan yang terjadi dalam ekonomi gig di Indonesia. Buku ini menyajikan analisis tentang belum tercapainya kondisi kerja layak dan adil bagi pekerja gig, baik yang bekerja sebagai pengemudi ojek online, kurir, musisi, buruh jahit, dan pekerja kreatif. Persoalan tersebut dianalisis dari kacamata yang beragam, dari pendekatan ekonomi politik, regulasi, budaya kritis, hingga kekuasaan. Buku ini menjadi bacaan awal yang penting untuk memahami beragam persoalan di ekonomi gig dan bagaimana untuk mendorong terwujudnya kerja layak dan adil bagi pekerja gig.



Seri Ekonomi Digital

ISBN 978-623-96204-6-2

