SERI LAPORAN PENELITIAN

Edisi 3 (1), Juli 2022

Mengurai Persoalan

Tarif Murah bagi Pengemudi Online di Indonesia

ARIF NOVIANTO

Magister Administrasi Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Politik
Universitas Gadjah Mada

IGPA

INSIGHT

Penulis:

Arif Novianto

Peneliti Muda di Institute of Governance and Public Affairs (IGPA), MAP Fisipol UGM. Salah satu editor buku "Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia" (2021, IGPA Press) dan bidang kajian yang ditekuni adalah tentang pekerja digital, ekonomi gig, gerakan sosial, dan ekonomi politik kebijakan publik.
Email: arif.novianto@mail.ugm.ac.id

Penyunting:

Anindya Dessi Wulansari

Desain Sampul & Tata Letak:

Wahyu Budi Utomo

Diterbitkan oleh:
Institute of Governance and Public Affairs
Magister Administrasi Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Gadjah Mada

Dan

IGPA Press
Magister Administrasi Publik, DMKP Fisipol UGM
Jalan Prof DR Sardjito, Sekip, Terban, Kecamatan Gondokusuman, Kota Yogyakarta, Daerah Istmewa Yogyakarta. Kode Pos: 55223
No.Telp. : +62 813 9135 5393 atau +62 812 3557 9655
Website : igpa.map.ugm.ac.id
Instagram : igpa.mapfsipolugm
Email : igpa@ugm.ac.id

Dipersilahkan menyebarluaskan sebagian atau seluruh isi buletin ini untuk tujuan pendidikan, namun tidak untuk tujuan komersial. Setiap tindak pembajakan akan diproses sesuai hukum yang berlaku. Pengutipan untuk kepentingan akademis, jurnalistik, penyebarluasan gagasan, dan advokasi diperkenankan.

Mengurai Persoalan **Tarif Murah bagi Pengemudi Online di Indonesia:** Dari Tarif Layanan Antar Penumpang, Barang, dan Makanan

Arif Novianto

Pendahuluan

Pemogokan dan aksi massa pengemudi online (baik motor dan mobil) di layanan antar barang, makanan, dan penumpang terus mengalami peningkatan. Selama Januari sampai Maret 2022 saja, telah terjadi 19 aksi protes di tempat dan waktu yang berbeda. Aksi terbesar berlangsung pada 24 Maret 2022, di mana terjadi pemogokan di 13 kabupaten/kota dan aksi massa di 3 kota, yaitu Surabaya, Yogyakarta, dan Bandung.[1] Aksi pengemudi online yang berlangsung serentak dalam sehari ini, menjadi yang terbesar selama pandemi COVID-19 menghantam Indonesia pada Maret 2020.

Dalam berbagai aksi yang pengemudi online lakukan, persoalan tentang tarif menjadi isu yang banyak disorot. 15 dari 19 aksi pengemudi online (78,9%) selama Januari sampai Maret 2022 menempatkan persoalan tarif yang layak sebagai tuntutan utama. Sementara 8 aksi protes pada periode itu muncul sebagai respon penolakan terhadap kebijakan penurunan tarif yang ditetapkan secara sepihak oleh perusahaan platform, terutama oleh Gojek dan Grab. Gojek mulai menurunkan tarif layanan antar-makanan (GoFood) pada November 2021, misalnya di DKI Jakarta dari 10.000 (0-4 km) menjadi 8.000 dan DI Yogyakarta dari 7.200 (0-4 km) menjadi 6.400. Tidak lama berselang, Grab juga menurunkan tarif untuk pengemudi online pada Februari 2022. Aksi selama Januari sampai Maret 2022 yang berfokus pada persoalan tarif ini melibatkan sekitar 64.450 pengemudi

1 Data tentang aksi protes pengemudi online (ojek online dan kurir yang diklasifikasikan sebagai mitra) selama pandemi COVID-19 dalam tulisan ini merupakan hasil penelitian yang saya lakukan dari Agustus 2020-Maret 2022. Saya bergabung dengan 44 grup media sosial pengemudi (Whatsapp dan Facebook) untuk mendata tentang aksi protes pengemudi online. Data tentang aksi protes pengemudi online juga saya kumpulkan melalui wawancara dengan organisasi pengemudi dan juga melalui pelacakan berita di media daring.

online. Persoalan tarif merupakan hal yang esensial bagi pengemudi online, karena berpengaruh terhadap pendapatan harian mereka.

Klasifikasi pengemudi online sebagai kontraktor independen, dengan sistem kerja gig (Novianto, Keban, & Hernawan, 2021), membuatnya tidak mendapatkan upah minimum per bulan, tetapi dibayar berdasarkan tarif per pesanan (De Stefano, 2015; Heeks, 2017). Jika dalam kerja konvensional sistem pengupahannya berdasarkan waktu kerja (per hari, minggu atau bulan), sistem pengupahan dalam kerja gig adalah berdasarkan jumlah barang atau layanan yang telah diselesaikan, atau juga disebut upah per potong (*piece-rates work*) (Woodcock & Graham, 2019). Dengan klasifikasi sebagai kontraktor independen yang bermitra dengan perusahaan platform, pengemudi online dibayar berdasarkan pesanan dari konsumen yang telah pengemudi selesaikan. Besaran bayaran tiap pesanan tergantung dari jarak tempuh per kilometer (km), dan tarif jarak tempuh per km ditetapkan berdasarkan kebijakan dari pemerintah dan perusahaan.

Dalam berjalannya transportasi berbasis platform di Indonesia, penentuan tarif dibagi dalam tiga layanan, yaitu layanan antar penumpang, barang, dan makanan. Dalam layanan antar penumpang, tarif ditentukan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) PM No. 12 Tahun 2019. Kemudian aturan tersebut diturunkan dalam Keputusan Menteri perhubungan (Kepmenhub) No. 348 Tahun 2019 yang membagi penentuan tarif layanan antar penumpang menjadi tiga zona, dengan tarif dasar dan tarif batas atas-bawah yang berbeda. Sementara tarif layanan non-penumpang orang, yaitu barang dan makanan, diatur dalam Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika (Permenkominfo) No. 01 Tahun 2012, yang merupakan turunan dari UU No. 38 Tahun 2009 tentang Pos. Dalam aturan tersebut, penentuan tarif antar barang dan makanan diserahkan kepada mekanisme pasar. Artinya pemerintah tidak melakukan intervensi penentuan tarif, dengan pertimbangan bahwa kompetisi yang sempurna dan hukum permintaan-penawaran akan menciptakan besaran titik keseimbangan tarif yang adil dan menguntungkan bagi semua pihak (Novianto, 2022).

Pada praktiknya, dua mekanisme penentuan tarif dalam transportasi berbasis platform di Indonesia saat ini belum menciptakan pendapatan yang layak bagi pengemudi online. Mekanisme pertama, penentuan tarif dasar dan batas atas-bawah oleh pemerintah pada layanan antar penumpang memiliki beberapa persoalan: 1) tarif hanya ditetapkan berdasarkan jarak per km, tidak menetapkan biaya tunggu, biaya jika ada pembatalan pesanan, dan biaya kompensasi waktu tanpa orderan; 2) penetapan tarif per km telah dihitung berdasarkan komponen biaya jasa, akan tetapi tidak dibarengi jaminan jumlah orderan minimal untuk pengemudi online agar memastikan mereka memiliki pendapatan yang layak; 3) tarif per km yang ditetapkan masih cenderung murah, sehingga memaksa pengemudi bekerja lebih lama guna memperoleh pendapatan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Mekanisme kedua, penentuan tarif yang

diserahkan kepada pasar dalam layanan antar barang dan makanan memiliki persoalan yang sama dengan mekanisme pertama, dan justru lebih buruk lagi. Ketiadaan tarif dasar dan tarif batas bawah, telah memicu kompetisi di antara perusahaan platform untuk menurunkan tarif bagi pengemudi, sehingga tarif menjadi lebih rendah dibanding layanan antar penumpang (ibid).

Dalam kaca mata dominan, klasifikasi pengemudi online sebagai kontraktor independen dengan hubungan kemitraan, bukan dalam hubungan kerja buruh-perusahaan, dinilai sebagai biang masalah yang memungkinkan berlangsungnya politik upah murah dan kerawanan kerja (Ravenelle, 2019; Van Doorn, 2017). Di satu sisi, kondisi saat ini menunjukan hal yang demikian, tentang ketiadaan keamanan kerja dan kepastian pendapatan layak bagi pengemudi online. Di sisi lain, penempatan hubungan kemitraan yang sepenuhnya buruk telah mendiskreditkan berbagai kemungkinan transformatif di dalam hubungan kemitraan, dan sebaliknya, dapat mendorong adanya klaim buta bahwa hubungan kerja buruh-pengusaha sepenuhnya baik. Penelitian ini berupaya menganalisis persoalan dalam hubungan kemitraan. Fokus utamanya adalah menjelaskan tentang proses penentuan tarif dalam hubungan kemitraan dan kondisi apa yang membuat proses pengaturan tarif tersebut menyebabkan terjadinya penurunan kesejahteraan pengemudi online.

Perbedaan Hubungan Kemitraan dengan Hubungan Kerja Buruh-Pengusaha

Dalam aturan hukum di Indonesia, selain mengatur hubungan kerja antara pekerja dengan majikan, juga mengatur tentang hubungan kemitraan. Hubungan kerja diatur dalam UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, sementara hubungan kemitraan diatur dalam UU No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) dan UU Cipta Kerja. Hubungan kerja dalam UU Ketenagakerjaan didefinisikan sebagai "hubungan antara pengusaha dengan pekerja atau buruh berdasarkan perjanjian kerja yang mempunyai unsur-unsur pekerjaan, upah dan perintah." Sedangkan hubungan kemitraan dalam Pasal 1 ayat 13 Undang-Undang No. 20 Tahun 2008 didefinisikan sebagai "kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar."

Tidak seperti pendapat arus utama yang melihat bahwa hubungan kemitraan membuat pengemudi online tidak memiliki hak dan harus tunduk pada perusahaan platform, secara formal, hubungan kemitraan justru memberi kedudukan yang setara bagi pengemudi. Hal ini yang membedakan antara

hubungan kemitraan dengan hubungan kerja buruh-pengusaha. Dalam hal kedudukan, hubungan kerja buruh-pengusaha mensyaratkan adanya atasan dan bawahan, sehingga ada pihak yang memerintah (pengusaha) dan yang diperintah (buruh). Terkait proses pengambilan keputusan, dalam hubungan kerja buruh-pengusaha keputusan menjadi domain utama pengusaha, sementara buruh hanya menerima keputusan tersebut.

Berbeda dengan hubungan kerja buruh-pengusaha, hubungan kemitraan lebih bersifat egaliter. Dalam hal kedudukan, posisi pihak-pihak yang bermitra adalah setara, tidak ada yang menguasai dan dikuasai. Kesetaraan itu juga terlihat dalam hal pengambilan keputusan kerja, di mana menekankan musyawarah untuk mufakat di antara pihak yang bermitra. Hal ini dimungkinkan, karena dalam kemitraan memiliki prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan (lihat UU No. 20 Tahun 2008).

Dari sisi kedudukan dan pengambilan keputusan, hubungan kemitraan cenderung lebih adil dibanding hubungan kerja buruh-pengusaha. Akan tetapi dalam hal hak-hak pekerja, pihak yang bermitra tidak memiliki berbagai hak sebagaimana pekerja dalam hubungan kerja buruh-pengusaha. Dalam aturan

TABEL 1 **Perbedaan antara Hubungan Kerja Buruh-Pengusaha dengan Hubungan Kemitraan**

Poin	Hubungan Kerja Buruh-Pengusaha	Hubungan Kemitraan
Kedudukan	Atasan dan bawahan, ada yang memerintah, ada yang diperintah	Setara, tidak ada yang menguasai dan dikuasai
Prinsip	Pekerjaan, Perintah, Upah	Saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan
Pengambilan keputusan kerja	Dimonopoli oleh pengusaha atau pemberi kerja	Musyawarah untuk mufakat antar-pihak yang bermitra
Dasar Pembentukan	Perjanjian Kerja	Perjanjian kemitraan
Aturan	UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan & UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja	UU No. 20 Tahun 2008 & UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

Sumber: diolah dari berbagai sumber

hukum di Indonesia saat ini, para pekerja dalam hubungan kerja buruh-pengusaha memiliki 10 hak (lihat Tabel 02) sebagaimana yang masuk dalam indikator kerja layak dari International Labour Organization (ILO). Sedangkan pekerja dalam hubungan kemitraan, saat ini tidak memiliki hak-hak dalam poin kerja layak dari ILO.

Ketiadaan hak-hak dalam poin kerja layak, membuat pekerjaan dalam hubungan kemitraan disebut sebagai pekerjaan non-standar (Izzati, 2021) dan para pekerjanya disebut sebagai pekerja rentan (Yasih, 2022). Dalam hal pendapatan misalnya, para pekerja dalam hubungan kemitraan, seperti pengemudi online, tidak memiliki kepastian pendapatan minimal sesuai dengan upah minimum di daerah mereka kerja. Mereka dibayar berdasarkan jumlah pesanan yang mereka terima dan selesaikan, bukan berdasarkan waktu kerja mereka sebagaimana dalam hubungan kerja buruh-pengusaha. Oleh karena itu, ketika pengemudi online bekerja lebih dari 8 jam per hari, mereka tidak memperoleh upah lembur. Celakanya, waktu kerja yang dicurahkan pengemudi (waktu ketika mengaktifkan akun pengemudi) tidak selalu akan mendapatkan pesanan dari konsumen. Banyak pengemudi yang justru waktu kerjanya habis untuk menunggu pesanan masuk di akunnya. Ketidakpastian mendapatkan pekerjaan berupa pesanan konsumen tersebut menjadi ciri utama dari kerja gig, dan dalam banyak kasus, dimanfaatkan oleh perusahaan platform untuk mengontrol dan menundukan pengemudi online dalam aturan main yang mereka terapkan (Gandini, 2019; Veen et al., 2020).

Persoalan muncul, ketika pengemudi online diklasifikasikan sebagai kontraktor independen yang bermitra dengan perusahaan platform, akan tetapi hak-hak mereka sebagai mitra tidak diberikan. Kedudukan yang setara dan proses pengambilan keputusan yang menekankan musyawarah untuk mufakat, pada praktiknya tidak dijalankan oleh perusahaan platform (Novianto, Wulansari, & Hernawan, 2021). Dalam transportasi berbasis platform digital di Indonesia, semua perusahaan platform (baik Gojek, Grab, Maxim, Shopee Food, InDriver, dll.) memonopoli proses pengambilan keputusan dalam hal kemitraan. Dimulai pada saat penandatanganan perjanjian kemitraan, setiap poin dalam perjanjian dibuat sepihak oleh perusahaan platform. Ada pun poin yang tertera dalam perjanjian kemitraan, hampir semuanya menyebut bahwa perusahaan platform dapat melakukan pengambilan keputusan atau mengubah keputusan secara sepihak tanpa perlu musyawarah dengan pengemudi. Sementara itu, tidak ada mekanisme yang memungkinkan pengemudi online mendiskusikan atau menolak poin tertentu dalam isi perjanjian kemitraan. Hal itu terjadi karena proses penandatanganan perjanjian kemitraan dilakukan secara online, di mana pilihan yang tersedia bagi pengemudi hanya tandatangani atau jika menolak menandatangani maka mereka tidak bisa melanjutkan untuk menjadi pengemudi di platform tersebut. Oleh karenanya, sejak dalam pembuatan dan isi perjanjian kemitraan sudah bertentangan dengan esensi kemitraan. Hubungan kemitraan

TABEL 2 Perbedaan Hak-Hak Pekerja dalam Hubungan Kemitraan dan Hubungan Kerja Buruh-Pengusaha

Poin Kerja Layak	Indikator Kerja Layak	Hubungan Kerja Buruh-Pengusaha	Hubungan Kemitraan
Kesempatan kerja	Perluang dan kepastian mendapatkan pekerjaan	✔	✖
Pendapatan yang cukup	Komponen hidup layak (upah minimum) + biaya sarana produksi dan jaminan sosial yang mana ditanggung oleh pekerja gig	✔	✖
Jam kerja	40 jam per minggu	✔	✖
Menggabungkan Pekerjaan, Keluarga, & Kehidupan Pribadi	Hak untuk libur	✔	✖
Pekerjaan yang tidak diperbolehkan	Tidak ada kerja paksa dan pekerja anak (usia 5-17 tahun)	✔	✖
Stabilitas dan jaminan pekerjaan	Jaminan untuk tidak dipecat atau diberhentikan sewaktu-waktu	✔	✖
Kesempatan dan Perlakuan yang Setara dalam Pekerjaan	Tidak ada diskriminasi berdasar-kan usia, ras, suku bangsa, agama, pandangan politik, dan jenis kelamin.	✔	✖
Lingkungan kerja yang aman	Lingkungan kerja yang aman dan sehat dari adanya kecelakaan kerja	✔	✖
Jaminan sosial	Adanya jaminan kesehatan dan keselamatan	✔	✖
Dialog sosial	Dilibatkan dalam proses pengambilan keputuhan dan mendapat hak untuk berorganisasi dan menyampaikan aspirasi	✔	✖

Sumber: diolah dari berbagai sumber

dalam transportasi berbasis platform saat ini lebih menunjukkan bentuk hubungan kerja buruh-pengusaha, oleh karena kedudukan antara perusahaan platform dengan pengemudi tidak setara dan proses pengambilan keputusan dimonopoli oleh perusahaan platform.

Persoalan menjadi semakin buruk, ketika tidak dipenuhinya hak-hak sebagai mitra dibarengi dengan tidak dipenuhinya hak-hak sebagai buruh. Kondisi kemitraan yang seperti ini dapat disebut sebagai kemitraan palsu (*bogus partnership*). Lemahnya penegakan hukum dari pemerintah dalam memastikan bahwa proses hubungan kemitraan berjalan sesuai regulasi, memberi ruang bagi banyak perusahaan mengklasifikasikan pekerjanya sebagai mitra, sebagai cara untuk menghindari memberi hak-hak kepada pekerja atau juga disebut sebagai jebakan kemitraan (Novianto, 2021a). Jebakan kemitraan ini telah berkembang pesat terutama dalam industri layanan antar barang[2], di mana terjadi gelombang informalisasi terhadap para kurir, dari pekerja formal dalam hubungan kerja buruh-pengusaha menjadi pekerja informal dalam hubungan kemitraan. Dengan menetapkan pekerja sebagai mitra, maka perusahaan secara hukum tidak berkewajiban membayar pekerja sesuai upah minimum, tetapi berdasarkan tarif pengantaran per barang yang mereka tentukan sendiri. Selain itu, dengan klasifikasi sebagai "mitra", pihak perusahaan berupaya menghindari kewajiban untuk memenuhi berbagai hak pekerja (lihat Tabel 02). Para pengemudi online kemudian dihadapkan dengan persoalan ganda, yaitu ketiadaan kepastian mendapatkan pekerjaan berupa pesanan konsumen dan juga tarif yang ditetapkan saat ini cenderung kecil.

Tarif Layak dan Mekanisme Penentuan Tarif

Penentuan tarif menjadi bagian penting yang mempengaruhi kondisi kerja layak bagi pengemudi online yang bekerja dengan sistem kerja gig. Tarif yang ditetapkan secara layak, akan membuat pengemudi memperoleh pendapatan yang cukup tanpa harus bekerja dengan waktu yang panjang. Tarif layak dapat didefinisikan sebagai tarif yang dapat membuat pengemudi memperoleh pendapatan sesuai dengan komponen hidup layak (KHL) di tempat mereka bekerja, biaya pengembangan diri, dan ditambah biaya sarana produksi (bahan bakar, pulsa, perbaikan kendaraan, penyusutan kendaraan dan HP, dll.) yang mereka gunakan agar tetap dapat bekerja.

Sebagai pekerja gig dengan proyek per pesanan yang dikerjakan dalam jangka waktu yang sangat pendek (rata-rata 10-60 menit) dan intensitas bekerja

2 Proses informalisasi kerja telah terjadi di perusahaan pengantaran barang seperti J&T Express, Sicepat, ID Express, Lazada Express, dan juga yang lain.

di platform yang cenderung lama (rata-rata di atas 3 tahun telah bekerja sebagai pengemudi), menjadikan penentuan tarif biaya jasa pengemudi online untuk mencapai pendapatan layak perlu diatur dalam dua sisi. Pertama, sisi penetapan tarif dasar dan tarif batas bawah yang diterima oleh pengemudi online. Dalam sisi pertama ini, tarif dapat ditetapkan dengan menghitung jarak per pesanan, waktu tunggu dalam satu pesanan atau biaya waktu penyelesaian pesanan, biaya pembatalan pesanan, hingga biaya per pemesanan. Formula penghitungan masing-masing biaya dapat mengacu pada formula penghitungan tarif yang tercantum dalam Pasal 11 Permenhub PM No. 12 Tahun 2019.

Kedua, dari sisi kepastian memperoleh pesanan. Sisi kedua ini penting, karena akan memberi keamanan tentang pendapatan minimal yang akan diperoleh pengemudi per minggu atau bulan. Parrott & Reich (2018) dalam studinya di New York, Amerika Serikat, membuat sebuah proyeksi perhitungan tentang tarif layak bagi pengemudi, yaitu dengan menggunakan jumlah pengemudi aktif dan jumlah pesanan dari konsumen pada periode sebelumnya. Dengan data tersebut, mereka merumuskan jumlah pengemudi yang ideal di suatu wilayah dan jumlah pesanan yang mungkin mereka terima, sehingga memungkinkan bagi pengemudi untuk memperoleh pendapatan layak dengan waktu kerja 8 jam sehari. Upaya memastikan adanya jumlah pesanan bagi pengemudi juga dapat dilakukan dengan membuat regulasi di mana perusahaan platform memiliki kewajiban memberikan jumlah pesanan minimal yang nilainya sesuai dengan pendapatan layak per bulan (Wulansari, Novianto, & Keban, 2021).

Dalam konteks transportasi berbasis platform digital di Indonesia, tarif hanya ditetapkan berdasarkan jarak pengantaran pesanan per km. Sementara, sampai saat ini belum ada regulasi yang dapat memberi kepastian bahwa tiap pengemudi mendapatkan jumlah pesanan tertentu, agar mereka memperoleh pendapatan layak. Di tengah pengaturan tarif yang seperti itu, memberi ruang bagi perusahaan platform untuk merekrut sebanyak mungkin pengemudi online, karena mereka tidak memiliki kewajiban untuk memastikan adanya pendapatan layak yang perlu diterima pengemudi.

Dengan jumlah pengemudi online di suatu platform yang besar, maka menguntungkan bagi perusahaan platform. Besarnya jumlah pengemudi memungkinkan perusahaan platform untuk menjalankan kontrol kerja secara ketat dan lebih eksploitatif. Dengan banyaknya pengemudi, mereka dapat membayar murah dan menjatuhkan sanksi secara sepihak tanpa takut kekurangan pengemudi, karena masih banyak pengemudi yang mengantri untuk mengerjakan pesanan konsumen. Selain itu, para pengemudi dibuat untuk saling berkompetisi satu sama lain untuk bekerja lebih lama, lebih keras, dan disiplin agar akun pengemudinya menjadi *gacor* (gampang cari orderan)[3] atau dapat lebih banyak

3 *Gacor* atau gampang cari orderan merupan istilah yang digunakan dalam mendefinisikan kondisi akun pengemudi di suatu platform yang terus ada pesanan masuk dengan jeda waktu setiap

mendapatkan orderan dibanding pengemudi lain yang *gagu* atau *sepi order* (jarang mendapatkan penawaran pesanan).[4]

Sementara bagi pekerja gig, banyaknya jumlah pengemudi aktif dibandingkan jumlah pesanan di sebuah platform, telah membuat banyak di antara mereka tidak memperoleh jumlah pesanan yang layak. Para pengemudi juga harus menghabiskan banyak waktu untuk menunggu mendapatkan pesanan, di mana waktu itu tidak dibayar oleh perusahaan. Sebagaimana hasil survei terhadap pengemudi GoKilat di Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi), para pengemudi hanya memiliki pendapatan bersih 1,6 juta/bulan (setelah dikurangi biaya sarana produksi) pada Mei 2021 jika waktu kerjanya dikonversi menjadi 40 jam/minggu (waktu kerja layak dari ILO), padahal upah minimum di DKI Jakarta pada tahun 2021 adalah 4,4 juta/bulan (Novianto, 2021b). Pada kasus lain, para pengemudi online di Gojek, Grab, dan Maxim pada Juli 2020 hanya memperoleh pendapatan kotor 99.610 rupiah/hari dengan waktu kerja 13,76 jam (Wulansari et al., 2021). Rendahnya pendapatan pengemudi online di Indonesia terjadi, karena penentuan tarif yang murah dan ketiadaan kepastian memperoleh jumlah pesanan minimal bagi tiap pengemudi.

Persoalan tentang tarif murah, menjadi isu utama yang disoroti dalam aksi-aksi yang dijalankan pengemudi online sejak pandemi COVID-19. Tarif merupakan biaya jasa yang dibayarkan oleh konsumen kepada pengemudi online, dan perusahaan platform melakukan pemotongan rata-rata sebesar 20% dari biaya transaksi di platform mereka. Di Indonesia, sebagaimana juga dilakukan di negara lain, penentuan tarif di setiap platform melibatkan peran pemerintah sebagai pihak regulator. Dalam transportasi berbasis platform di Indonesia, pihak regulator membagi pengaturan tarif menjadi dua bentuk dengan dua regulasi yang berbeda, yaitu tarif di layanan antar-penumpang orang melalui Permenhub PM No. 12 Tahun 2019 dan tarif di layanan antar-barang dan makanan (non-orang) melalui Permenkominfo No. 01 Tahun 2012.

Dalam layanan antar-penumpang, pemerintah melalui Kemenhub mengatur tentang tarif dasar dan tarif batas bawah. Formula dalam penentuan tarif ini berdasarkan biaya penyusutan kendaraan, bunga modal, pengemudi (tenaga kerja), asuransi, pajak kendaraan bermotor, bahan bakar, ban, pemeliharaan dan perbaikan, penyusutan telepon seluler, pulsa atau kuota internet, dan profit untuk

pesanan masuk cenderung singkat, antara 1 – 15 menit.

4 *Gagu, budeg,* atau *sepi order* merupakan kondisi akun pengemudi yang berbanding terbalik dengan *gacor.* Akun pengemudi yang *gagu, budeg* atau *sepi order* adalah akun yang jarang sekali mendapat pesanan masuk, sehingga membuat pengemudi menghabiskan waktu kerjanya dengan menunggu ada pesanan masuk ke akun mereka. Akun disebut *sepi order* ketika jeda waktu tunggu per pesanan yang masuk lebih dari 45 menit, sehingga membuat pengemudi cenderung dibayar murah. Misalnya pengemudi bekerja 8 jam, hanya mendapatkan 0-10 pesanan yang besarannya di bawah 80 ribu rupiah, bahkan ada yang hanya mendapat 1 pesanan selama 8 jam mengaktifkan akun pengemudi.

mitra sebagaimana diatur dalam Pasal 11 Permenhub PM 12/2019. Turunan dari Permenhub PM 12/2019 adalah Kepmenhub KP 38/2019 yang mengatur tarif menjadi 3 zona.

Pengaturan tarif layanan antar-penumpang yang dilakukan pemerintah pada praktiknya menimbulkan persoalan. Hal itu karena biaya jasa pengemudi, sebagaimana dalam Pasal 11 Permenhub PM 12/2019, hanya diejawantahkan

TABEL 3 **Perbedaan Regulasi Penentuan Tarif**

Jenis Layanan	Peraturan	Formula Penentuan Tarif
Pengantaran penumpang (orang)	Permenhub KM 12 Tahun 2019, turunan Kepmenhub 345 Tahun 2019	Dalam Pasal 11, tarif ditentukan berdasarkan perhitungan: penyusutan kendaraan, bunga modal, pengemudi (tenaga kerja), asuransi, pajak kendaraan bermotor, bahan bakar, ban, pemeliharaan dan perbaikan, penyusutan telepon seluler, pulsa atau kuota internet, dan profit untuk mitra.
Pengantaran barang	Perkeminfo No.01/2012	Diserahkan pada mekanisme pasar
Pengantaran makanan	Perkeminfo No.01/2012	Diserahkan pada mekanisme pasar

Sumber: diolah dari berbagai data

dalam tarif berdasarkan jarak per km. Penetapan tarif per km tersebut dengan asumsi bahwa pengemudi online tiap hari mendapatkan jumlah pesanan tertentu sehingga membuat mereka memiliki pendapatan layak. Celakanya, pihak yang menentukan siapa pengemudi yang mendapat pesanan dan jumlah pengemudi dalam sebuah platform adalah perusahaan platform itu sendiri. Sehingga mengakibatkan tidak semua pengemudi memperoleh pendapatan layak. Dalam penelitian saya dengan IGPA MAP Fisipol UGM (2020), dari 1 pengemudi yang memperoleh banyak orderan (akun *gacor*) ada 4 pengemudi yang pendapatan kotornya dibawah 100 ribu per hari (akun *gagu, budeg,* atau *sepi order*) dengan rata-rata jam kerja 13,76 jam/hari.

Tarif dasar dan tarif batas bawah berdasarkan jarak per km yang ditetapkan Kemenhub saat ini terbilang begitu rendah. Kondisi itu yang membuat para pengemudi harus bekerja lebih lama agar memiliki peluang untuk mendapatkan pendapatan yang cukup guna memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Dengan asumsi rata-rata penyelesaian satu pesanan konsumen (1-4 km) adalah 20 menit

untuk layanan antar-penumpang, maka dalam 8 jam kerja apabila pengemudi mendapat pesanan tanpa putus, maka mereka memperoleh 21 pesanan. Dengan biaya tarif dasar di DKI Jakarta yang saat ini adalah 9.800 rupiah, dikali 21 pesanan, maka pendapatan kotor pengemudi (tanpa insentif) adalah 205.800 rupiah/hari. Jika para pengemudi bekerja 22 hari dalam satu bulan (setiap minggu libur 2 hari), maka pendapatan kotor pengemudi dalam sebulan adalah 4.527.000 rupiah. Pendapatan tersebut belum dikurangi biaya sarana produksi seperti bahan bakar, pulsa, penyusutan kendaraan, dan yang lain. Selain itu, dalam praktik di lapangan jarang sekali pengemudi yang dalam 8 jam mendapatkan rata-rata 21 pesanan. Artinya dengan skema tarif saat ini, bahkan dengan perhitungan selama 8 jam pengemudi terus mendapatkan pesanan, pendapatan kotor mereka di bawah upah minimum DKI Jakarta yang pada tahun 2022 adalah sebesar 4.641.854 rupiah/bulan.

Persoalan lebih kompleks terjadi dalam mekanisme penentuan tarif di layanan antar barang dan makanan . Keminfo sebagai kementerian yang berwenang mengatur tarif dalam layanan antar barang dan makanan, dalam Permenkominfo No. 01/2012 menegaskan bahwa tarif diserahkan kepada mekanisme pasar. Hal ini juga ditegaskan oleh perwakilan Kominfo dalam diskusi publik di MAP UGM (30/09/2021), yang mana menyebut bahwa penyerahan tarif pada mekanisme pasar atau berdasarkan hukum permintaan-penawaran, karena menilai kompetisi yang sempurna akan menciptakan titik keseimbangan tarif yang menguntungkan bagi semua pihak. Pada praktiknya, titik keseimbangan tarif yang menguntungkan semua pihak tidak terjadi. Penyerahan tarif kepada mekanisme pasar ini, di tengah berlangsungnya kemitraan palsu (Novianto, Wulansari, & Hernawan, 2021), sama artinya dengan menyerahkan penentuan tarif layanan antar barang dan makanan kepada perusahaan platform.

Pada perkembangannya, tarif dalam layanan antar barang dan makanan dari waktu ke waktu semakin turun, bahkan di bawah tarif dalam layanan antar penumpang orang. Kondisi ini terjadi, karena adanya kompetisi di antara perusahaan platform untuk terus berupaya memangkas tarif sebagai pendapatan pengemudi online. Oleh karenanya, tarif dalam layanan antar barang dan makanan saat ini masih jauh dari kata layak. Berdasarkan hasil penelitian saya (2021) kepada pengemudi GoKilat di Jabodetabek pada Mei 2021, pengemudi akan memperoleh pendapatan layak jika tarifnya sebesar 4.684 rupiah/km.[5] Sementara itu, tarif

5 Perhitungan tarif layak ini menggunakan penelitian terhadap pengemudi GoKilat di Jabodetabek pada Mei 2021. Tarif layak dihitung berdasarkan jumlah jarak per km yang ditempuh oleh pengemudi GoKilat dalam menjalankan pesanan konsumen dibagi waktu kerja pengemudi, kemudian dikali waktu kerja layak yaitu 8 jam. Setelah itu, hasil perhitungan dikali dengan hari kerja layak pada Mei 2021 yaitu 21 hari. Hasil perhitungan tersebut digunakan untuk membagi upah minimum di DKI Jakarta pada tahun 2021 yang ditambah dengan biaya sarana produksi yang dikeluarkan oleh pengemudi. Perhitungan tarif layak ini akan berbeda jika dilakukan di daerah berbeda, platform berbeda dan dengan waktu berbeda.

jarak per km yang diterima oleh pengemudi GoKilat di wilayah DKI Jakarta saat ini adalah 2.000 rupiah/km. Artinya tarif tersebut masih terlalu rendah, sehingga merugikan pengemudi online.

Kompetisi Perusahaan Platform dan Tarif Murah

Dalam sub-bab ini, akan berfokus pada persoalan tarif dalam layanan antar barang dan makanan yang diserahkan kepada mekanisme pasar. Logika dasar tentang penyerahan penentuan tarif kepada mekanisme pasar bahwa kompetisi di antara perusahaan platform merupakan sesuatu yang positif jika dibiarkan berlangsung secara alami, tanpa campur tangan negara. Oleh karena itu, peran pemerintah dalam pandangan neoklasik ini perlu diminimalkan hanya sebagai anjing penjaga yang menggong-gong ketika terjadi krisis di pasar. Melalui hukum pasar, permintaan-penawaran, dan kompetisi yang berlangsung sempurna (*perfect competition*), dipercaya akan menciptakan titik keseimbangan dalam penentuan tarif, yang berdampak positif tidak hanya bagi pengusaha, tetapi juga bagi pekerja, konsumen, dan negara.

Pada kenyataannya, kompetisi yang sempurna yang dibayangkan kaum neoklasik tidak pernah terjadi, yang berlangsung adalah kompetisi nyata (lihat Shaikh, 2016). Dalam kompetisi nyata (*real competition*) ini, setiap perusahaan saling bertarung untuk memperebutkan pangsa pasar dengan terus berupaya memangkas biaya produksi dan menjual murah komoditas, dengan kualitas yang sama, di bawah harga yang ditetapkan pesaingnya. Tujuan dari hal tersebut adalah agar konsumen lebih memilih komoditas yang ditawarkan oleh suatu perusahaan, sehingga memungkinkan bagi mereka untuk memenangkan kompetisi dan menyingkirkan para pesaingnya dari pasar.

Bentuk kompetisi nyata ini yang tengah berlangsung dalam layanan antar barang dan makanan berbasis platform digital di Indonesia. Setiap perusahaan saling berlomba memangkas ongkos biaya pekerja, untuk digunakan sebagai amunisi dalam bertarung dengan pesaingnya di medan pasar. Kita dapat melihat kecenderungan kompetisi nyata ini dalam layanan antar makanan, contohnya ketika pemain baru yaitu Shopee Food yang pada tahun 2021 menjalankan strategi bakar uang, telah mampu menggoyahkan dominasi dari Grab dan Gojek. Pada November 2021 Gojek akhirnya menurunkan tarif dasar dalam layanan GoFoodnya, dan diikuti oleh Grab yang pada Februari 2021 melakukan langkah yang sama. Keduanya menurunkan ongkos biaya pekerja dengan alasan agar dapat bersaing dengan kompetitor. Seiring mulai diakhirinya periode bakar uang, Shopee Food akhirnya turut berlomba untuk memangkas bayaran bagi pengemudinya. Pada 27 Juni 2022, tarif minimum di Shopee Food diturunkan, di Yogyakarta dari tarif dasar 7.200 rupiah (0-4 km) menjadi 6.400 rupiah. Sementara itu, perusahaan platform yang cenderung kecil seperti Maxim, menetapkan tarif dasar untuk layanan antar-makanan lebih kecil lagi, yaitu sebesar 4.000 rupiah (0-4 km).

Masing-masing perusahaan platform menyalahkan pesaing mereka di pasar sebagai penyebab kebijakan penurunan tarif untuk pengemudi online di platform mereka. Grab misalnya, ketika mendapatkan protes dari pengemudi karena menurunkan tarif, mereka menanggapi dengan menyebut bahwa "penyesuaian tarif GrabFood ini agar semakin banyak yang menggunakan GrabFood sehingga orderan Im bisa tambah gacor lagi." Hal sama dilakukan oleh Gojek ketika menanggapi protes dari pengemudi di Yogyakarta pada 24 Maret 2022, mereka menolak membatalkan kebijakan penurunan tarif dengan alasan agar tidak kalah bersaing dengan kompetitornya. Kebijakan penurunan tarif tersebut hampir selalu diiringi dengan kata-kata demi memenangkan kompetisi melawan kompetitor atau demi kepentingan perusahaan bukan demi pengemudi.

Para pengemudi online yang menjalankan berbagai aksi protes, pada kenyataannya mempertanyakan alasan dari perusahaan platform yang menurunkan

TABEL 4 Besaran Tarif Dasar dan Tarif per km di Layanan Antar-Makanan di DI Yogyakarta pada Juni 2022

Perusahaan Platform	Tarif Dasar	Tarif per km
Gojek	6.400 (0-2 km)	1.800
Grab	6.400 (0-3 km)	1.800
Shopee Food	6.400 (0-2 km)	1.800
Jogja Kita	7.656 (0-4 km)	1.800
Maxim	4.000 (0-4 km)	1.000

Sumber: diolah dari data lapangan

tarif agar biaya bagi konsumen menjadi lebih murah. Di Gojek, Grab dan Shopee Food misalnya, mereka justru menambahkan beban biaya yang perlu dibayarkan konsumen ketika melakukan pesanan, yaitu biaya pemesanan atau platform (*order fee* atau *platform fee*) yang sebesar 3.000 – 8.000 per pesanan. Biaya tersebut 100% masuk ke kantong perusahaan platform dan tidak dibagi kepada pengemudi. Akibat penambahan tersebut, biaya yang dibebankan ke konsumen semakin naik, namun tidak dibarengi dengan kenaikan tarif untuk pengemudi. Alih-alih menghilangkan atau menurunkan biaya pemesanan untuk bersaing dengan kompetitor, perusahaan platform pada kenyataannya memilih untuk

menurunkan biaya pengiriman yang menjadi pendapatan pengemudi. Artinya perusahaan platform seperti Gojek, Grab, dan Shopee Food tidak mau kehilangan potensi pendapatan terbesar mereka, sehingga memilih mengorbankan ongkos biaya pengemudi untuk bersaing dengan kompetitornya.

Persaingan lebih ketat dengan melibatkan banyak platform terjadi dalam layanan antar barang dengan sistem *peer to peer* atau dari titik ke titik. Di Jabodetabek, selain Gojek dan Grab, ada perusahaan platform seperti Lalamove, Borzo, Maxim, Shopee Express, Deliveree dan berbagai platform lainnya. Penyerahan penentuan tarif pada mekanisme pasar, telah memberi ruang bagi perusahaan platform menentukan tarif kepada pengemudi serendah mungkin, agar platform mereka dipilih oleh konsumen. Perlombaan untuk menurunkan tarif untuk pengemudi di layanan antar barang telah membuat tarif pada layanan ini lebih rendah dibanding layanan antar penumpang dan makanan.

Untuk tetap mampu bertahan di pasar layanan antar barang, perusahaan platform yang cenderung lebih kecil, menawarkan tarif lebih murah sebagai sarana promosi ke konsumen. Pada Januari 2021, perusahaan platform Lalamove menurunkan tarif bagi pengemudinya, dari Rp 8.000 (0-4 km) menjadi Rp 6.400 (0-4 km). Borzo pada awal tahun 2022, juga menurunkan tarif dasar untuk pengemudinya, dari Rp 6.400 menjadi Rp 6.000 (0-4 km) dan tarif per km dari 1.600 menjadi 1.500. Perlombaan membayar pengemudi secara murah ini, telah meningkatkan kerentanan bagi pengemudi.

Kerentanan yang dialami pengemudi berlangsung lebih parah di platform yang cenderung kecil. Hukum kompetisi dalam pasar telah membuat mereka

TABEL 5 **Besaran Tarif Dasar dan Tarif per km di Layanan Antar-Barang di DKI Jakarta pada April 2022**

Perusahaan Platform	Tarif Dasar	Tarif per km
Gojek	10.400 (0-5 km)	1.900-2.250
Grab	10.500 (0-5 km)	2.100
Lalamove	6.400 (0-4 km)	1.600
Borzo	6.000 (0-4 km)	1.500

Sumber: diolah dari data lapangan

memperlakukan pengemudi secara tidak adil, sebagai cara agar tetap bertahan. Hal itu dimungkinkan untuk terjadi, oleh karena ketiadaan regulasi dari negara dalam melindungi hak-hak pengemudi. Di platform Lalamove misalnya, hasil survei secara daring yang saya lakukan pada September – November 2021 kepada 73 pengemudi Lalamove, menunjukkan bahwa rata-rata pendapatan kotor mereka di Lalamove adalah sebesar 85.041 rupiah dengan rata-rata 11,36 jam mengaktifkan aplikasi pengemudi Lalamove. Rendahnya pendapatan, membuat sebanyak 80,8 persen pengemudi Lalamove memiliki akun pengemudi di platform lain, misalnya Gojek, Grab, Maxim, Shopee Food, dan yang lain.

Selain tarif yang murah, ada beragam persoalan lain yang dialami oleh pengemudi Lalamove. Salah satunya adalah adanya sanksi ketika melakukan pembatalan pesanan yang masuk, membayar 100 ribu jika akunnya yang disanksi ingin kembali aktif, dan pembayaran yang hanya bisa dilakukan saat jam kerja kantor Lalamove. Kondisi kerja di Lalamove cenderung lebih buruk dibanding platform yang lebih besar. Perusahaan platform yang lebih kecil sebagai cara agar tetap mampu bertahan di tengah persaingan dengan platform yang lebih besar, mereka menetapkan tarif yang lebih murah ke konsumen. Kondisi itu yang membuat kompetisi sempurna untuk menciptakan tarif yang adil pada kenyataannya tidak terjadi. Perlombaan yang terjadi di antara perusahaan platform justru untuk semakin menurunkan kesejahteraan pengemudi. Ketiadaan regulasi yang mengatur tarif layak, melimpahnya cadangan pekerja (Habibi & Juliawan, 2019) dan belum adanya organisasi pengemudi online yang kuat di Indonesia (Novianto, Keban, & Hernawan, 2021), telah memberi ruang bagi terjadinya praktik ketidakadilan bagi pengemudi. Walaupun begitu, dengan segala upaya dan taktik, para pengemudi melakukan berbagai perlawanan untuk melawan kebijakan penurunan tarif secara sepihak yang dilakukan oleh perusahaan platform, yang mana telah menurunkan kesejahteraan pengemudi.

Melawan Kebijakan Tarif Murah

Industri layanan transportasi berbasis platform digital di Indonesia dapat terus hidup karena ditopang oleh melimpahnya cadangan pekerja dan buruknya kualitas transportasi publik. Jumlah pekerja informal di Indonesia, yang merupakan bagian dari cadangan pekerja, pada Februari 2022 sebesar 81,33 juta jiwa atau terjadi peningkatan 3,33% dari Februari 2020 yang sebesar 75,5 juta jiwa. Sementara itu jumlah pekerja formal di Indonesia pada Februari 2022 adalah 54,28 juta jiwa (40,03% dari total pekerja) mengalami penurunan dari sebelumnya pada Februari 2020 yang berjumlah 57,79 juta jiwa. Peningkatan jumlah pekerja informal dan penurunan jumlah pekerja formal, tidak terlepas dari dampak pandemi COVID-19 yang mulai mengguncang Indonesia pada Maret 2020. Pemerintah berupaya

menciptakan lapangan pekerjaan baru dengan menerbitkan UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Namun regulasi tersebut tetap tidak mampu menciptakan banyak lapangan kerja layak, dan justru lebih banyak menguntungkan kelas pengusaha. Di tengah melimpahnya cadangan pekerja, membuat para pengemudi online tidak memiliki banyak pilihan, sehingga tetap bekerja dalam pekerjaan yang dibayar murah dan bersifat rentan.

Kerentanan yang dialami oleh pengemudi online, pada praktiknya tidak disikapi dengan pasrah, akan tetapi berupaya untuk diubah melalui berbagai bentuk perjuangan. Secara umum, ada dua tipe perjuangan dari pengemudi online, yaitu perjuangan mikro dan makro. Perjuangan mikro merupakan bentuk perjuangan yang dilakukan pada tingkatan kecil dan tidak bertujuan untuk mengubah struktur yang lebih besar. Perjuangan mikro ini terdiri dari dua bentuk, yaitu perlawanan di luar aturan main formal dan perjuangan dalam kerangka aturan main yang telah ditetapkan perusahaan platform. Dalam perlawanan mikro di luar aturan formal, berbagai bentuk perlawanan yang dilakukan oleh pengemudi online seperti dengan menggunakan aplikasi mod, *fake* GPS, membuat orderan palsu, dan tindakan lain yang oleh perusahaan platform dimasukan dalam kategori pelanggaran. Tujuan dari perlawanan tipe ini adalah untuk mempermudah proses kerja (Qadri, 2021) dan mendapatkan pendapatan yang layak, oleh karena cara normal dinilai cenderung lebih sulit.

Sementara bentuk perjuangan mikro kedua adalah dengan mengikuti aturan main dari perusahaan platform, melalui mekanisme gamifikasi yang dikembangkan oleh Gojek, Grab, Maxim dan yang lain. Dalam gamifikasi ini, perusahaan platform mengembangkan proses kerja layaknya sebuah permainan, yang mana ada sistem perlombaan yang dibuat untuk para pekerja gig. Dalam perlombaan ini, ada fitur poin, *rating*, dan performa yang harus dipenuhi oleh pengemudi, jika mereka ingin memenangkan permainan dan mendapatkan hadiah berupa insentif. Sementara pengemudi yang tidak mampu memenuhi target tertentu, maka dinilai kalah dalam permainan dan mendapatkan hukuman yang membuat akun pengemudi mereka menjadi *sepi order*, *anyep*, atau *gagu*. Di tengah gamifikasi seperti itu, maka banyak pengemudi yang berjuang untuk memenuhi target dan cara kerja yang ditetapkan oleh algoritma perusahaan platform, agar akun pengemudi mereka menjadi "gampang cari order (*gacor*)" dan memperoleh berbagai insentif, sehingga membuat pendapatan mereka dapat lebih baik. Agar akun pengemudi menjadi *gacor*, ada berbagai tips yang dibagikan oleh perusahaan atau berdasarkan analisis dari para pengemudi, hampir semuanya menekankan bahwa pengemudi perlu bekerja lebih keras, waktu kerja lebih lama, melayani konsumen dengan semaksimal mungkin, dan lebih disiplin.

Dua bentuk perjuangan mikro politik di atas lebih untuk tujuan individu atau kelompok kecil, dan tidak menyasar persoalan dalam sistem atau struktur yang lebih luas. Sehingga ketika ada kebijakan penurunan insentif atau tarif dari

perusahaan platform, mereka yang berjuang dalam mikro politik tidak menyasar persoalan itu. Mereka cenderung berfokus untuk tetap mencari celah dari sistem yang ada atau mencari peluang untuk menjadi *gacor*. Itu mengapa perjuangan mikro politik ini bersifat regresif atau cenderung sebagai perlawanan orang yang lemah (*weapon of the weak*), karena menempatkan kebijakan dari perusahaan platform sebagai sesuatu yang seolah baik atau tidak bisa ditolak dan diperbaiki untuk menjamin kondisi kerja yang adil.

Sementara itu, perjuangan makro merupakan perjuangan yang memiliki tuntutan yang lebih luas, dengan tujuan untuk mengubah regulasi, sistem atau struktur tertentu, sehingga memerlukan kekuatan kolektif untuk mencapainya. Sebagai contoh dalam konteks pengemudi online, perjuangan makro yang telah mereka lakukan adalah untuk mendorong adanya regulasi yang melindungi pengemudi, menuntut perusahaan platform menetapkan tarif dan kondisi kerja yang layak. Walaupun ada perbedaan mendasar dalam perjuangan mikro dan makro, dalam beberapa kasus keduanya saling beririsan atau dijalankan secara bersamaan.

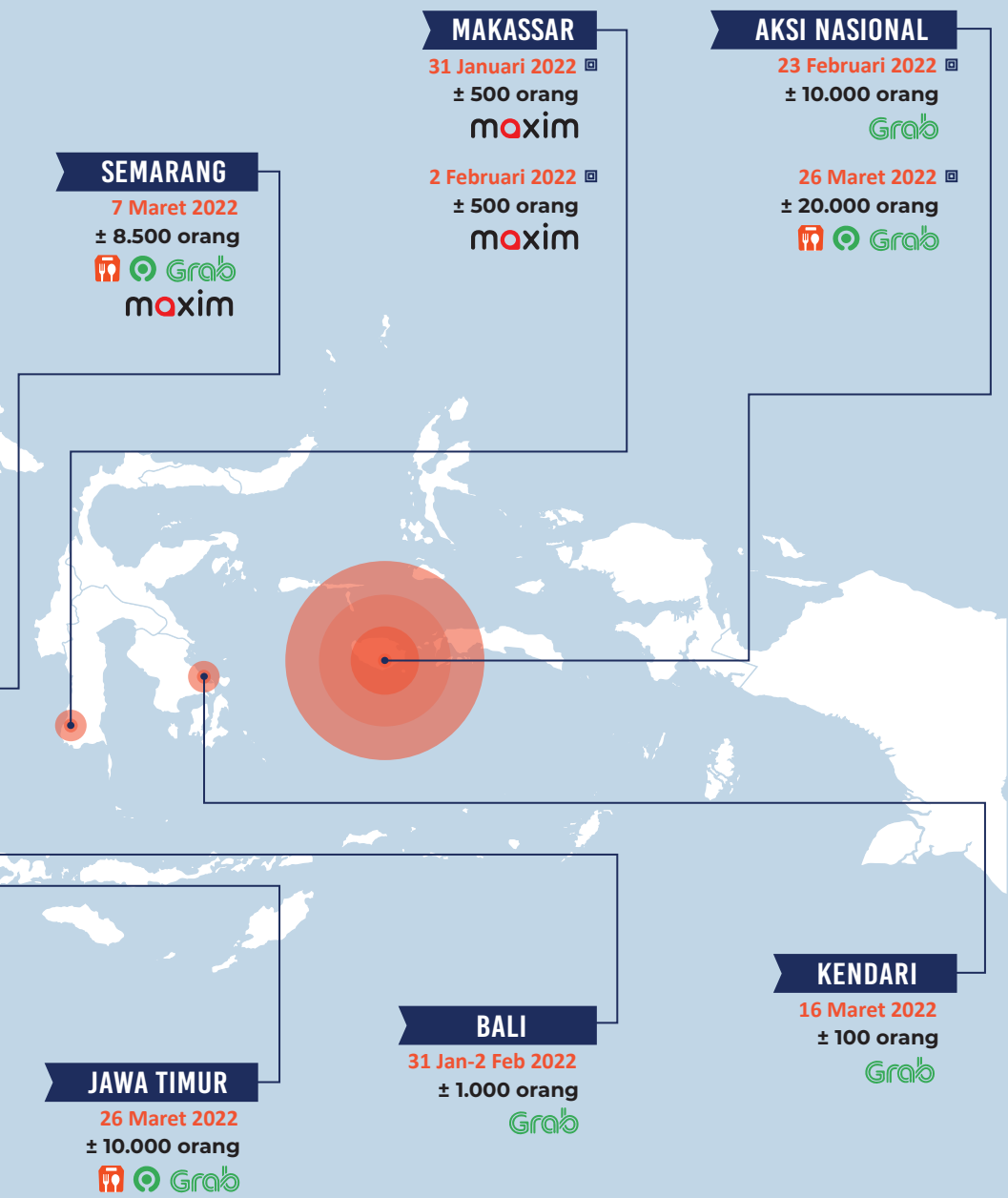
Dalam konteks perjuangan makro, sebagai upaya untuk memperoleh kondisi kerja yang layak dan adil, para pengemudi online melakukan berbagai bentuk perjuangan. Pada saat pandemi COVID-19, yaitu Maret 2020 sampai Maret 2022, terjadi 71 aksi protes yang dilakukan dengan melibatkan 132.960 pengemudi online. Sementara itu pada Januari – Maret 2022 saja, terjadi 19 aksi protes dengan melibatkan sekitar 64.450 pengemudi di Gojek, Grab, Maxim, dan Shopee Food. Tuntutan utama dalam perjuangan makro di tahun 2022 ini adalah terkait pengaturan tarif layak dan kondisi kerja yang adil.

Selain tuntutan tentang tarif yang layak, para pengemudi online juga menuntut hal makro yang lain, misalnya penegakan hukum agar terciptanya kemitraan yang adil, penolakan sanksi putus mitra sepihak, pembatasan pembukaan pengemudi baru di suatu platform, hingga kepastian perlindungan pemerintah bagi pengemudi. Dari 71 aksi protes yang dilangsungkan pengemudi online pada Maret 2020-Maret 2022, hanya 11 aksi protes (15,5%) yang tuntutannya dikabulkan. Akan tetapi tuntutan yang dimenangkan adalah tuntutan yang berskala kecil, yaitu terkait tuntutan parkir gratis di beberapa tempat tetentu, pembayaran tepat waktu, hingga penolakan kerjasama platform dengan transportasi konvensional. Sementara tuntutan yang lebih luas, seperti pengaturan tarif layak, kondisi kerja adil, dan penegakan kemitraan yang sejati, cenderung tidak dipenuhi.

Ketidakmampuan pengemudi untuk memenangkan tuntutan yang lebih luas terjadi karena dipengaruhi oleh beberapa hal. Pertama, masih

Gambar 01:

Peta aksi yang dilakukan pengemudi online di Indonesia selama Januari-Maret 2022


MAKASSAR
31 Januari 2022
± 500 orang
maxim
2 Februari 2022
± 500 orang
maxim
AKSI NASIONAL
23 Februari 2022
± 10.000 orang
Grab
26 Maret 2022
± 20.000 orang
Grab
SEMARANG
7 Maret 2022
± 8.500 orang
Grab
maxim
KENDARI
16 Maret 2022
± 100 orang
Grab
BALI
31 Jan-2 Feb 2022
± 1.000 orang
Grab
JAWA TIMUR
26 Maret 2022
± 10.000 orang
Grab

mendominasinya aksi protes yang bersifat spontan. Hal itu terlihat pada Januari – Maret 2022, dari 19 aksi protes pengemudi online, 15 aksi dilakukan secara spontan (78,9 persen). Aksi-aksi spontan tersebut dilakukan untuk merespon kebijakan penurunan tarif yang dilakukan oleh perusahaan platform. Kelemahan dari aksi spontan adalah cenderung membesar ketika kebijakan pengurangan tarif terjadi, dan ketika tuntutan tidak dipenuhi, seiring berjalannya waktu perlawanan yang dilakukan menjadi semakin menurun secara drastis. Hal itu terjadi, karena aksi-aksi spontan merupakan aksi yang dilakukan dengan tidak terorganisir dan tidak memiliki visi jauh ke depan tentang strategi untuk memenangkan tuntutan.

Kedua, masih sedikitnya keterlibatan pengemudi online untuk melakukan perjuangan makro, sedangkan perjuangan yang dilakukan lebih banyak diskala mikro. Dari aksi protes pengemudi online selama pandemi COVID-19, jika dijumlah ada 132.960 pengemudi yang terlibat dalam aksi protes tersebut. Artinya, dengan jumlah pengemudi online di Indonesia yang mencapai sekitar 3 juta orang, hanya ada 4,4% pengemudi online yang terlibat dalam perjuangan makro, yaitu untuk menuntut tarif layak dan kondisi kerja yang lebih adil.

Walaupun aksi yang bersifat spontan dan perjuangan mikro masih mendominasi, gerakan dari pengemudi online yang berlangsung akhir-akhir ini telah mulai terorganisasi dalam wadah serikat atau aliansi antar komunitas/ organisasi. Serikat Ojol Indonesia (Seroja) misalnya, saat ini memiliki 7.500 anggota pengemudi online. Selain itu, serikat buruh tradisional pun mulai melakukan pengorganisasian kepada pengemudi online, salah satunya dilakukan oleh Federasi Serikat Pekerja Metal Indonesia (FSPMI) dalam wadah Serikat Pekerja Dirgantara dan Transportasi (SPDT). Jika pusat gerakan pengemudi online pada periode sebelum pandemi adalah di Jabodetabek, saat ini gerakan perlawanan meluas ke berbagai daerah. Berbagai aliansi terbentuk dengan cair dan meluas, dengan melibatkan ribuan pengemudi online yang sebelumnya tidak pernah terlibat dalam organisasi dan gerakan perlawanan.

Penutup

Proses penentuan tarif dalam hubungan kemitraan yang berlangsung di Indonesia, baik di layanan antar barang, makanan, dan penumpang, telah berdampak negatif bagi pengemudi online. Hal itu terjadi karena dua hal. Partama, penentuan tarif dalam layanan pengantaran penumpang yang ditetapkan oleh pemerintah, pada kenyataannya tidak mampu memastikan pengemudi untuk mendapatkan pendapatan layak. Itu terjadi karena tarif hanya ditentukan berdasarkan jarak per km (tidak ada tarif biaya tunggu, biaya waktu menyelesaikan pesanan, biaya pembatalan pesanan, hingga pembayaran waktu kerja tanpa orderan). Kedua, penentuan tarif dalam layanan pengantaran barang dan makanan yang ditetapkan

berdasarkan mekanisme pasar, berjalan jauh dari kata "adil". Hal itu terjadi karena masing-masing perusahaan platform justru berkompetisi tidak untuk menetapkan tarif yang adil bagi pengemudi, seperti tarif per km, biaya waktu tunggu, dan biaya pembatalan pesanan yang layak serta kepastian mendapatkan orderan. Dua mekanisme penentuan tarif dalam transportasi berbasis platform di Indonesia saat ini, justru menjadi pondasi dasar bagi berlangsungnya praktik super-eksploitasi yang dilakukan oleh perusahaan platform terhadap pengemudi online.

Persoalan dalam penentuan tarif di sektor transportasi berbasis platform di Indonesia telah menciptakan beberapa tren negatif ke depan jika tidak mendapatkan alternatif kebijakan yang tepat. Pertama, akan terus munculnya tren berupa perlombaan dari berbagai perusahaan platform untuk menurunkan tarif bagi pengemudi. Hal itu sebagai upaya mereka untuk memenangkan persaingan melawan kompetitornya, dan regulasi yang ada saat ini memberi ruang untuk tumbuh suburnya praktik tersebut. Kedua, akan semakin meningkatnya kerentanan yang dialami oleh pengemudi online, sebagai akibat perlombaan dari perusahaan platform dalam menurunkan kesejahteraan pengemudi. Oleh karena itu, praktik kompetisi nyata di antara perusahaan platform yang cenderung merusak perlu untuk dihentikan. Alternatif kebijakan yang dapat ditempuh adalah dengan menetapkan regulasi yang dapat membuat perusahaan platform memenuhi hak-hak pengemudi online, termasuk tarif dan pendapatan layak. Selain itu, alternatif lain yang dapat ditempuh adalah dengan pembangunan transportasi berbasis platform secara kolektif, yang mana pengemudi tidak sekadar sebagai pekerja, akan tetapi juga pemilik platform tersebut.

Daftar Pustaka

De Stefano, V. (2015). The rise of the just-in-time workforce: On-demand work, crowdwork, and labor protection in the gig-economy. *Comp. Lab. L. & Pol'y J.,* 37, 471.

Gandini, A. (2019). Labour process theory and the gig economy. *Human relations, 72*(6), 1039-1056.

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. (2017). Decent work and the digital gig economy: a developing country perspective on employment impacts and standards in online outsourcing, crowdwork, etc. *Development Informatics Working Paper,* (71).

Izzati, N. R. (2021). Eksistensi Yuridis dan Empiris Hubungan Kerja Non-Standar Dalam Hukum Ketenagakerjaan Indonesia. *Masalah-Masalah Hukum*, *50*(3), 290-303.

Novianto, A. (2021a). The partnership trap in the Indonesian gig economy. *Developing*

Economics. https://developingeconomics.org/2021/06/20/the-partnership-trap-in-the-indonesian-gig-economy/

Novianto, A. (2021b). GoTo Menjauhkan Pekerja Gig dari Kerja Layak dan Adil: Survei Kondisi Kerja Kurir GoKilat/Gojek. *Bulletin Insight,* Vol 2 (1).

Novianto, A. (2022). Race to the bottom: Competition between Indonesian food delivery platform companies for cheap gig workers. *Developing Economics.* https://developingeconomics.org/2022/04/02/race-to-the-bottom-competition-between-indonesian-food-delivery-platform-companies-for-cheap-gig-workers/

Novianto, A., Keban, Y. T., & Hernawan, A. (2021). Mendorong kerja layak dan adil bagi pekerja gig. Dalam Y.T. Keban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia* (hal. iii-xxviii). IGPA Press.

Novianto, A., Wulansari, A. D., & Hernawan, A. (2021). Riset: empat alasan kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim merugikan para Ojol. *The Conversation*. https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832

Qadri, R. (2021). Delivery Drivers Are Using Grey Market Apps to Make Their Jobs Suck Less. *Vice*. https://www.vice.com/en/article/7kvpng/delivery-drivers-are-using-grey-market-apps-to-make-their-jobs-suck-less

Ravenelle, A. J. (2019). *Hustle and gig: Struggling and surviving in the sharing economy*. Univ of California Press.

Shaikh, A. (2016). *Capitalism: Competition, conflict, crises*. Oxford University Press.

Van Doorn, N. (2017). Platform labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the 'on-demand'economy. *Information, Communication & Society*, *20*(6), 898-914.

Veen, A., Barratt, T., & Goods, C. (2020). Platform-capital's 'app-etite'for control: A labour process analysis of food-delivery work in Australia. *Work, Employment and Society, 34*(3), 388-406.

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* (p. 127). University of Westminster Press.

Wulansari, A. D., Novianto, A., & Keban, Y. T. (2021). Mengapa Gojek, Grab, hingga Maxim perlu memberikan jaminan pendapatan dasar bagi ojol. *The Conversation*. https://theconversation.com/mengapa-gojek-grab-hingga-maxim-perlu-memberikan-jaminan-pendapatan-dasar-bagi-para-ojol-161984

Yasih, D. W. P. (2022). Normalizing and Resisting the New Precarity: A Case Study of the Indonesian Gig Economy. *Critical Sociology*, 00(0).

Institute of Governance and Public Affairs (IGPA) adalah institusi 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 merupakan upaya revitalisasi kegiatan penelitian yang telah dilaksanakan MAP Fisipol UGM yang berdiri sejak 1994.

Persoalan mengenai studi maupun pengembangan sektor publik di Indonesia dalam era kontemporer menghadapi berbagai tantangan dan problem yang tidak sederhana. Rendahnya kualitas kebijakan publik, lemahnya kapasitas aparat publik, belum efektifnya kinerja organisasi publik, persoalan dalam tata kelola pemerintahan secara digital, ketidakmampuan untuk menyikapi perkembangan ekonomi digital, maupun kebutuhan untuk penguatan *citizenship*, jelas membutuhkan jawaban dan solusi yang efektif sekaligus komprehensif. Oleh karena itu, IGPA didirikan dan dikembangkan dengan fokus melakukan analisis dinamika organisasi sektor publik, *citizenship*, pemerintahan digital, dan tata kelola ekonomi digital di Indonesia. Dengan latar belakang pemikiran tersebut, IGPA diharapkan mampu menghasilkan berbagai penelitian yang berkualitas untuk dimanfaatkan oleh seluruh *stakeholder* kebijakan publik.

I G P A
Institute of Governance and Public Affairs

Magister Administrasi Publik
DEPARTEMEN MANAJEMAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS GADJAH MADA

ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

PROGRAM STUDI MAGISTER DAN DOKTOR

#MAP rumahide dansolusi

Pendaftaran,
Jadwal Seleksi,
dan persyaratan lengkap
dapat dilihat di:

- um.ugm.ac.id

- 0811 255 9944 (Gayatri)
- admisi.map.ugm@gmail.com

PROGRAM S2

SYARAT PENDAFTARAN

Ijazah S1 dari pergguruan tinggi yang terakreditasi dan transkrip nilai.

Sertifikat tes potensi akademik PAPs UGM, TPDA PLTI, atau TPA Bappenas minimum skor 450.

Sertifikat kemampuan Bahasa Inggris minimum AcEPT UGM (149), TOEP PLTI (26), IELTS (4.0), iBT TOEFL (31), atau ITP TOEFL (400).

CV lengkap (Riwayat Hidup, Pekerjaan, Penelitian, Karya Ilmiah/Jurnal).

Esai 2.000 Kata (sudah termasuk daftar pustaka, bukan tulisan skripsi, tema: administrasi publik).

Tes Wawancara.

BIAYA PENDIDIKAN

Biaya Pendaftaran	: Rp. 500.000
UKT/Semester	: Rp. 12.000.000

DIVISI PENDUKUNG

1. Diklat Mandiri (Indikator Kinerja untuk Perencanaan dan Akuntabilitas, Penyusunan Proses Bisnis untukInstansi Pemerintah, Monitoring dan Evaluasi Kebijakan dan tema lain terkait isu kepublikan, perencanaan, manajemen sdm, peningkatan *soft skill*, dll)

PROGRAM S3

Ijazah S2 dari pergguruan tinggi yang terakreditasi dan transkrip nilai.

Sertifikat tes potensi akademik PAPs UGM, TPDA PLTI, atau TPA Bappenas minimum skor 500.

Sertifikat kemampuan Bahasa Inggris minimum AcEPT UGM (209), TOEP PLTI (39), IELTS (5.0), iBT TOEFL (50), atau ITP TOEFL (450).

CV lengkap (Riwayat Hidup, Pekerjaan, Penelitian, Karya Ilmiah/Jurnal).

Statement of Interest 3.000 Kata.

Tes Wawancara.

BIAYA PENDIDIKAN

Biaya Pendaftaran	: Rp. 750.000
UKT/Semester	: Rp. 20.000.000

DIVISI PENDUKUNG

2. IGPA (divisi penelitian MAP)
3. Penguatan *Soft Skill*