



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Kondisi Pekerja Gig Dunia Belum Layak, Apa yang Salah?
Tanggal : Jumat, 13 Juni 2025
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Seiring dengan pesatnya ekonomi gig, regulasi khusus untuk mengatur perlindungan pekerja gig serta tanggung jawab sosial platform digital semakin mendesak.

Oleh Yosepha Debrina Ratih Pusparisa, Caecilia Mediana, Agnes Theodora

Pekerja gig semakin menjamur seiring dengan meningkatnya tren fleksibilitas kerja dan perkembangan teknologi. Dalam laporan Bank Dunia bertajuk "Without Borders: The Promise and Peril of Online Gig Work" pada tahun 2023, diperkirakan ada 435 juta orang berstatus pekerja gig daring di seluruh dunia.

Mereka mencakup sekitar 4,4 persen sampai 12,5 persen dari total angkatan kerja global. Pekerja gig hadir seiring dengan pesatnya pertumbuhan ekonomi platform yang menawarkan fleksibilitas, otonomi, dan kemudahan untuk bergabung sebagai "mitra" pekerja. Perputaran uang di sektor tersebut bahkan diproyeksikan mencapai 2.145 miliar dollar AS pada 2023.

Namun, apakah pertumbuhan ekonomi platform itu sudah sepadan dengan kesejahteraan para pekerja gig di dalamnya?

1. Seperti apa kondisi pekerja gig di berbagai negara?

Di banyak negara, posisi pekerja gig masih rentan. Mereka menjadi kelompok termarginalkan dan menghadapi banyak risiko kerja tanpa dilindungi hak-hak sebagai pekerja.

Pada 3-5 Juni 2025, serikat pekerja gig dari seluruh dunia, termasuk Indonesia, berkumpul di Geneva, Swiss, atas undangan dari serikat pekerja terbesar di Swiss, Unia. Di sana, organisasi pekerja gig berharap dapat memperjuangkan hak pekerja gig dari tingkat internasional, kemudian disebarkan ke negara masing-masing.

Di Nigeria, Afrika Barat, misalnya, para sopir taksi daring belum memiliki jaminan atas keselamatan dan keamanan dirinya. Mereka bahkan dapat sewaktu-waktu dibunuh oleh para penumpang.

"Mereka (pelaku) membunuh kami, para sopir, dan mengambil bagian tubuh kami untuk disuguhkan dalam sebuah ritual. Mereka tega melakukan itu demi mendapat uang. Kejadian ini banyak terjadi di Nigeria," ujar Abiola Nkechi, salah satu pengemudi taksi daring asal Nigeria saat ditemui di Annemasse, Perancis, Kamis (5/6/2025).

Dengan risiko tinggi itu, rata-rata pendapatan bersih yang bisa dikantongi Nkechi setiap hari hanya 25 persen dari total pendapatan kotor yang sekitar 50.000 naira atau Rp 522.244 (kurs Rp 10,44 per naira), alias Rp 130.560 per hari.

Kondisi miris pekerja gig juga terjadi di Toronto, Kanada, khususnya para pengemudi taksi daring. "Kami berharap dapat dipekerjakan sebagai karyawan, mendapat hak-hak dan imbalan yang seharusnya," kata Muhammad Ejaz Butt, perwakilan International Alliance of App-Based Transport Workers asal Toronto.

2. Bagaimana dengan Indonesia?

Ketua Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI) Lily Pujiati mengemukakan, rekan-rekannya para pengemudi ojek daring merasa sangat dirugikan. Besaran potongan biaya dari aplikasi dinilai memberatkan, diikuti dengan tidak adanya standar upah minimum.

"Kawan-kawan selama ini merasa termarginalkan, mereka merasa dianggap sebagai budak di negeri sendiri. Istilah kami adalah perbudakan modern," ujar Lily.

Baru-baru ini, pada 20 Mei 2025, ribuan pengemudi ojek daring dan kurir logistik digital menggelar unjuk rasa yang ditandai

dengan aksi off-bid massal yaitu penghentian layanan aplikasi secara serentak. Aksi itu dilakukan sebagai bentuk protes mereka terhadap besaran potongan pendapatan oleh aplikator yang dinilai tidak adil.

Ada aplikasi yang memberlakukan potongan aplikasi terhadap mitra hingga 70 persen. Para pengemudi ojek daring pun menuntut agar potongan aplikasi diturunkan menjadi 10 persen untuk penerapan tarif yang lebih manusiawi.

3. Apakah sudah ada regulasi yang melindungi para pekerja gig di berbagai negara?

Ada semacam kekosongan hukum yang terjadi di banyak negara, termasuk Indonesia, untuk mengatur perlindungan para pekerja gig. Hal itu yang menyebabkan pekerja gig masih berkecimpung di kondisi kerja yang tidak layak.

Di Indonesia, status pekerja gig tidak diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan ataupun Undang-Undang Cipta Kerja. Mereka dianggap sebagai "mitra", bukan pekerja, sehingga aplikator terbebas dari kewajiban sebagai pemberi kerja.

Sejak pandemi Covid-19 mendorong menjamurnya pengemudi daring berbasis aplikasi, pemerintah telah mulai menggodok regulasi untuk melindungi para pekerja gig berstatus mitra. Namun, payung hukum itu belum terealisasi. Regulasi itu masih dibahas di bawah Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dengan melibatkan Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Komunikasi dan Digital, serta Kementerian Perhubungan.

Opini yang ditulis oleh Muhyiddin, Analisis Kebijakan Bidang Ketenagakerjaan di harian Kompas menunjukkan, Indonesia tertinggal dari negara tetangga lain perihal urusan regulasi pekerja gig. Semua negara sama-sama menghadapi tantangan mengatur relasi kerja di era ekonomi gig. Namun, Singapura, Malaysia, dan Vietnam, sudah selangkah lebih maju.

Muhyiddin menyoroti, meski negara-negara itu sudah memiliki payung hukum untuk mengatur pekerja gig, dimensi kesejahteraan ekonomi pengemudi belum jadi prioritas utama. Misalnya, jaminan pendapatan layak, batasan jam kerja, dan perlindungan dari penonaktifan akun sepihak. Padahal, justru di situ letak krusialnya perlindungan terhadap pekerja gig.

4. Apa yang perlu dilakukan agar pekerja gig bisa lebih sejahtera?

Peneliti di Institute of Governance and Public Affairs Universitas Gadjah Mada (UGM), Arif Novianto, mengatakan, berdasarkan survei yang dilakukannya bersama tim Institute of Governance and Public Affairs UGM pada 2020–2024, semakin banyak pengemudi layanan transportasi daring yang menginginkan status mereka diubah menjadi pekerja platform. Tujuannya supaya mereka memperoleh hak dan perlindungan sebagaimana yang didapat pekerja formal.

Menurutnya, hal yang mendesak dilakukan pemerintah sekarang ialah membuat kesepakatan antarkementerian terkait untuk menyatukan perspektif dan tanggung jawab. Di dalamnya perlu mencakup regulasi yang mengikat dan ditegakkan, perlindungan bagi pengemudi yang rentan, serta tanggung jawab sosial platform.

Ekonom senior Institute for Development of Economics and Finance (Indef), Tauhid Ahmad, berpendapat, perlu ada solusi win-win terdekat yang bisa menyejahterakan para pekerja sekaligus mempertimbangkan kemampuan perusahaan platform.

"Beban-beban potongan yang tinggi ke pengemudi bisa dikembalikan dalam bentuk jaminan sosial. Memang, semua risiko kerja ditanggung pengemudi, tetapi perusahaan platform juga memiliki kewajiban terhadap hak yang diperoleh pengemudi," ucap Tauhid.