



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

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

Judul : Bonus Hari Raya dan Kerentanan Struktural Ojol
Tanggal : Minggu, 15 Maret 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 6

Dengan jatah bonus hari raya hanya untuk 850.000 pengemudi, jadi ada 6,15 juta orang lainnya yang tidak jelas nasibnya.

Oleh Raymond J Kusnadi

Hari-hari belakangan ini pengemudi ojek online alias ojol seakan mendapat angin segar berupa pemberian bonus hari raya atau BHR yang jumlahnya diklaim mencapai 850.000 pengemudi dengan total uang Rp 200 miliar.

Namun, jumlah total pengemudi ojol sangat jauh di atas angka itu. Data Kementerian Perhubungan pada tahun 2025 mencatat jumlah pengemudi ojol, taksi online (taksol), kurir, dan pengantaran adalah sekitar 7 juta pengemudi. Dengan jatah BHR hanya untuk 850.000 pengemudi, jadi ada 6,15 juta orang lainnya yang tidak jelas nasibnya.

Bagi platform, angka tersebut tidak berarti apa-apa karena mereka menilai bahwa jutaan pengemudi itu bukan pengemudi yang aktif. Hal ini mencerminkan bahwa kerja keras para pengemudi ojol selama ini dianggap tidak ada. Mereka hanya dijadikan simpanan atau stok oleh platform dan hanya digunakan bila dibutuhkan tenaganya. Dalam praktik sehari-hari, para pengemudi ini dalam posisi menunggu order atau pesanan dalam ketidakpastian atau lebih dikenal di kalangan ojol dengan istilah anyep.

Kondisi anyep para pengemudi ojol ini dapat ditelaah melalui konsep reserve army of labour (pasukan pekerja cadangan) yang dikembangkan oleh para akademisi Marxian. Bahwa kelebihan pasokan tenaga kerja ini telah menjadi sebuah keniscayaan. Suatu hal yang diperlukan bagi akumulasi modal yang bercirikan harus fleksibel atau pekerja dapat diputus kontrak kerjanya sewaktu-waktu tanpa kompensasi, upah di bawah standar upah minimum, dan tanpa perlindungan jaminan sosial. Kondisi ini menjadi syarat bagi perkembangan corak produksi kapitalis yang memanfaatkan kelebihan populasi pekerja untuk menekan biaya sekecil mungkin untuk perolehan profit sebesar-besarnya.

Maka, tidaklah mengherankan bila perusahaan platform sejak dimulainya era platform digital pada tahun 2015 hingga sekarang terus-menerus melakukan rekrutmen tenaga kerja untuk posisi kerja sebagai pengemudi ojol. Upaya ini digunakan dalam rangka penyediaan pasokan tenaga kerja dalam memenuhi kebutuhan permintaan customer dalam layanan transportasi berbasis platform.

Hubungan kerja tersamarkan

Perekrutan tenaga kerja yang masif guna memenuhi pasokan pekerja cadangan ini berimplikasi pada ketiadaan pengakuan status pengemudi ojol sebagai pekerja. Dalam Perjanjian Kemitraan sepihak yang telah disiapkan sejak awal oleh platform, tertulis bahwa ini bukan perjanjian kerja (baik dari perspektif hukum ketenagakerjaan, hukum pajak dan/atau jaminan sosial), dan tidak dapat diinterpretasikan sebagai hubungan ketenagakerjaan antara pengemudi dan platform. Maka, dari titik inilah status mitra mulai disematkan platform kepada pengemudi ojol untuk menutupi hubungan kerja di antara keduanya.

Padahal, mengenai hubungan kerja telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Pasal 1 Ayat 15, menyatakan bahwa hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah.

Fakta pertama, unsur pekerjaan telah terpenuhi dalam hubungan antara platform dan pengemudi melalui aplikasi yang dibuat oleh platform. Melalui aplikasi ini terdapat jenis-jenis pekerjaan seperti pengantaran penumpang, barang, dan makanan.

Fakta kedua adalah unsur upah juga terpenuhi melalui pemberian upah di aplikasi dalam bentuk upah satuan hasil yang akan diterima bila pekerjaan telah selesai. Upah tersebut diberikan oleh platform kepada pengemudi dengan perhitungan ongkos pengiriman yang dikurangi potongan sebesar 20 persen.

Fakta ketiga adalah unsur perintah telah terpenuhi melalui kode etik atau tata tertib di dalam aplikasi. Bila pengemudi tidak menjalankan dan menyelesaikan order misalnya, sanksi otomatis oleh platform langsung dikenakan kepada pengemudi

berupa penghentian akun sementara (suspend) bahkan hingga pemutusan hubungan kerja (putus mitra).

Hilangnya hak pekerja

Ketiadaan hubungan kerja ini membawa keuntungan bagi platform karena tidak perlu mematuhi hukum ketenagakerjaan. Secara gamblang, Kementerian HAM pada tahun 2025 telah menyatakan bahwa penggunaan istilah mitra oleh aplikator cenderung untuk menghindari kewajiban sebagai pemberi kerja dalam pemenuhan hak pekerja, meskipun dalam praktiknya mereka mengatur penuh pekerjaan pengemudi.

Hubungan kerja yang disamarkan berdampak pada degradasi status kerja dan upah bagi pengemudi ojol. Berdasarkan Survei Litbang Kompas pada Januari-Februari lalu menemukan bahwa sebagian besar (81,5 persen) pengemudi ojol menjadikan pekerjaannya ini sebagai mata pencarian utamanya. Adapun pengemudi lainnya (28,5 persen) melakukannya sebagai pekerjaan sambilan. Ini membuktikan bahwa ojol adalah pekerjaan utama yang seharusnya dihargai dengan pengangkatan status sebagai pekerja. Kemudian separuh pengemudi memperoleh pendapatan kotor Rp 75.000-Rp 100.000 dengan biaya operasional Rp 25.000-Rp 50.000 dalam sehari. Pendapatan ojol ini sangat tidak layak dan di bawah standar upah minimum secara nasional.

Tidak hanya dari sisi pendapatan, aspek kesehatan dan keselamatan kerja (K3) juga terabaikan karena pendapatan yang tipis memaksa pengemudi ojol untuk memperpanjang jam kerjanya. Survei di atas tadi menunjukkan bahwa enam dari sepuluh pengemudi bekerja lebih dari sembilan jam. Bahkan, 32,2 persen pengemudi bekerja lebih dari 12 jam. Jam kerja di atas standar 8 jam kerja ini berisiko terjadinya kecelakaan kerja di jalan raya yang dapat mencelakakan pengemudi dan orang lain.

Begitu pula dengan hak maternitas bagi pengemudi ojol perempuan yang tidak diberikan oleh platform berupa cuti haid, melahirkan, keguguran, waktu untuk menyusui dan fasilitas pengasuhan anak. Selain ketiadaan hak cuti itu, juga mengakibatkan hilangnya pendapatan karena cuti tersebut tidak pernah dibayarkan oleh platform dengan alasan bahwa pengemudi perempuan tidak melakukan pekerjaan (off bid) dan digolongkan sebagai pengemudi yang tidak aktif dan tidak berkinerja baik sesuai standar platform. Maka, untuk mencukupi nafkahnya, dalam beberapa kejadian kita menemukan pengemudi perempuan yang turut memangku anaknya di sepeda motor dalam menjalankan pekerjaannya sebagai ojol.

Negara hadir

Konstitusi kita telah mengamanatkan bahwa "Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan". Kehadiran lembaga eksekutif, legislatif, dan yudikatif wajib sepenuhnya mengabdikan tugasnya bagi sebesar-besar kepentingan rakyat.

Dalam kondisi kerja rentan saat ini, sudah saatnya negara hadir dalam bentuk pengakuan terhadap para pengemudi transportasi daring sebagai pekerja sebagai wujud komitmen negara dalam menjamin pemenuhan hak-hak pekerja berupa kondisi kerja yang layak, upah minimum yang manusiawi, perlindungan jaminan sosial, pemenuhan hak maternitas dan dukungan pekerja disabilitas, pengakuan serikat pekerja dan perundingan bersama.

Raymond J Kusnadi, Koordinator Advokasi Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI)