



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

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

Judul : Mengapa Skema Baru bagi Hasil Ojol Tetap Berisiko?
Tanggal : Jumat, 26 Juni 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Skema baru bagi hasil pendapatan belum tentu menjadi solusi meningkatkan kesejahteraan jangka panjang bagi pengemudi.

Oleh Caecilia Mediana

Bagaimana skema baru bagi hasil pengemudi ojol dan aplikator muncul?

Gelombang unjuk rasa dan aksi mogok kerja oleh pengemudi ojol, pengemudi taksi daring, dan kurir terus berulang. Mereka, antara lain, menggugat tarif yang dianggap tidak manusiawi, potongan aplikator yang terlalu besar, pengakuan pengemudi sebagai pekerja, hingga penerbitan UU Transportasi Online.

Suara pengemudi daring itu akhirnya didengar pemerintah. Pada Peringatan Hari Buruh Internasional yang digelar di kawasan Monumen Nasional, Jakarta, Jumat (1/5/2026), di depan ribuan buruh, Presiden Prabowo Subianto menyampaikan, dirinya telah menandatangani Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 tentang Pelindungan Pekerja Transportasi Online.

Pepres mewajibkan perusahaan aplikator memberikan jaminan kecelakaan kerja, kepesertaan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Kesehatan, serta asuransi bagi para mitra pengemudi.

Selain itu, pemerintah mengubah skema bagi hasil antara pengemudi ojol dan mitra platform. Presiden menginstruksikan agar pendapatan pengemudi ditingkatkan dari yang semula 80 persen menjadi minimal 92 persen.

"Aplikator perusahaan minta disetor 20 persen. Saya katakan di sini, saya tidak setuju 10 persen. Harus di bawah 10 persen! Enak saja. Lo yang keringat, dia yang dapat duit, sorry saja. Kalau tidak mau ikut kita, tidak usah berusaha di Indonesia," tuturnya.

Bagaimana perbedaan skema lama dan skema baru bagi hasil ini?

Sebelum pemberlakuan Perpres Nomor 27 Tahun 2026, skema bagi hasil di antara pengemudi ojol didasarkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 1001 Tahun 2022. Merujuk pada aturan ini, 80 persen dari tarif menjadi jatah pengemudi. Sementara itu, aplikator mendapatkan 20 persen, dengan 5 persen dikembalikan lagi ke pengemudi dalam bentuk program.

Simulasinya kira-kira seperti ini: seorang konsumen, misalnya, membayar tarif Rp 15.000 untuk satu kali perjalanan. Terdapat dua komponen biaya dari total pembayaran itu. Pertama, biaya perjalanan yang menjadi basis pembagian pendapatan antara pengemudi dan aplikator senilai Rp 14.500.

Kedua, biaya penggunaan aplikasi yang menjadi hak aplikator dan dititipkan melalui pengemudi sebelum diteruskan ke pihak platform senilai Rp 500.

Dengan skema itu, aplikator memperoleh Rp 2.900 (20 persen dari Rp 14.500). Adapun pengemudi menerima Rp 11.600 (80 persen dari Rp 14.500).

Masih dengan simulasi yang sama, dengan skema baru yang diatur Perpres Nomor 27 Tahun 2026, pembagian atas komponen Rp 14.500 tersebut berubah menjadi 92 persen untuk pengemudi (Rp 13.340) dan 8 persen untuk aplikator (Rp 1.160). Dengan demikian, porsi pendapatan yang diterima pengemudi menjadi lebih besar dibandingkan dengan skema sebelumnya.

Mengenai kapan penyesuaian skema baru bagi hasil akan diimplementasikan, perusahaan aplikator saat itu menyatakan masih menunggu instruksi dan dokumen resmi Perpres Nomor 27 Tahun 2026 beserta teknis pelaksanaan dari pemerintah.

Apakah pihak aplikator akan menjalankan perpres tersebut?

Dua platform besar di bidang transportasi daring di Indonesia, yaitu Gojek dan Grab, telah mengumumkan akan menjalankan skema baru tersebut pada 1 Juli 2026 sesuai Perpres Nomor 27 Tahun 2026. Akan tetapi, skema itu hanya untuk layanan ojek daring.

Pengumuman disampaikan Gojek dan Grab se usai bertemu dengan Ketua DPR Sufmi Dasco Ahmad dan Wakil Ketua DPR Cucun Ahmad Syamsurijal di Kompleks Parlemen, Jakarta.

Wakil Direktur Utama GoTo Group Catherine Hindra Sutjahyo, yang mewakili GoTo Group dalam pertemuan itu, mengatakan, perusahaan mendukung Perpres Nomor 27 Tahun 2026 demi meningkatkan kesejahteraan para mitra pengemudi.

Selain mengumumkan pemberlakuan skema baru bagi hasil mulai 1 Juli 2026, Gojek juga mengumumkan akan menghentikan program berlangganan GoRide Hemat untuk mitra pengemudi.

CEO Grab Indonesia Neneng Goenadi mengatakan hal serupa. Skema bagi hasil 92 : 8 persen berlaku pada 1 Juli untuk GrabBike mulai 1 Juli 2026.

Neneng mengakui, realisasi skema bagi hasil 92 persen bagi pengemudi dan 8 persen bagi perusahaan platform itu tidak mudah. Grab akan melakukan penyesuaian-penyesuaian yang penuh pertimbangan.

"Kami harus memastikan harga layanan GrabBike tetap terjangkau dan saat bersamaan harus menjaga peluang pendapatan bagi pengemudi," kata Neneng.

Apa risiko yang muncul dari skema baru tersebut bagi pengemudi ojol?

Skema baru bagi hasil pendapatan belum tentu menjadi solusi meningkatkan kesejahteraan jangka panjang pengemudi. Manfaat dari skema itu bisa tergerus apabila platform menutup selisih pendapatan dengan menaikkan harga sehingga memicu konsumen beralih atau mengurangi penggunaan layanan.

Program Officer in Social Policy di The Prakarsa, Pierre Bernardo Ballo, berpendapat, efektivitas skema bagi hasil pendapatan 8 persen untuk platform dan 92 persen bagi pengemudi belum ada ukuran yang jelas.

Skema seperti itu ternyata hanya berlaku untuk layanan transportasi ojek daring (ojol) dan berisiko membebani layanan-layanan lain yang selama ini disubsidi oleh potongan platform. Misalnya, pengantaran paket barang, makanan, dan biaya operasional lain.

"Beban biaya tambahan juga berisiko dialihkan kepada konsumen sehingga tidak efektif. Ada beban deadweight loss. Kebijakan itu melebihi keuntungan yang bisa diambil platform," ujarnya di Jakarta, Rabu (24/6/2026).

Sebelumnya, peneliti ekonomi gig, Arif Novianto, berpendapat, Perpres Nomor 27 Tahun 2026 merupakan langkah awal untuk menciptakan keadilan distributif dalam ekonomi platform transportasi daring.

Pengemudi selama ini adalah pihak yang menanggung risiko terbesar. Alasannya, mereka menyediakan kendaraan sendiri, membeli bahan bakar, membayar biaya internet, dan menanggung risiko kecelakaan kerja. Oleh karena itu, pengemudi layak memperoleh porsi pendapatan lebih besar. Sementara platform sebagai perantara digital mestinya porsinya lebih kecil.

Namun, efektivitas perpres belum jelas. Apalagi, pemerintah belum tegas apakah berani membatasi munculnya biaya tambahan lain di luar potongan resmi platform atau tidak.

"Pembatasan potongan hingga 8 persen bisa menjadi formalitas jika platform masih diperbolehkan mengenakan biaya lain, seperti biaya admin atau biaya tambahan lain kepada pengemudi," kata Arif.

Bagaimana respons serikat pekerja ojol?

Ketua Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI) Lily Pujiati menyatakan, pihaknya menolak penerapan skema bagi hasil pendapatan 8:92 yang hanya berlaku bagi pengantaran penumpang dengan kendaraan motor.

Alasannya, Perpres Nomor 27 Tahun 2026 mengamanatkan skema bagi hasil yang baru berlaku bagi seluruh pekerja transportasi daring, bukan hanya ojek daring.

"Semua pekerja transportasi daring berarti pengemudi yang melaksanakan pekerjaan pengantaran penumpang ataupun barang (termasuk makanan) dengan menggunakan kendaraan roda dua dan roda empat," ucapnya.

Selama ini, dia menilai, cara perusahaan platform transportasi daring mengambil keputusan cenderung sepihak.