E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI
http://epaper.dpr.go.id

**Judul** : Perpres Ojol: Menghilangkan Pelindungan Pekerja Transportasi ”Online”
**Tanggal** : Kamis, 29 Oktober 2026
**Surat Kabar** : Kompas
**Halaman** : -

Dari sebelumnya berpihak kepada pengemudi ojol, kini berpaling kepada perusahaan platform.

Oleh Raymond J Kusnadi

Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 terkait ojek online atau ojol tiba-tiba berubah haluan. Dari sebelumnya berpihak kepada pengemudi ojol, kini berpaling kepada perusahaan platform.

Kita tentu masih ingat pernyataan presiden saat mengumumkan perpres ini di hadapan buruh pada perayaan May Day beberapa bulan lampau. Orasinya membawa pesan populis: keringat pengemudi ojol harus dihargai, bukan diperas untuk keuntungan perusahaan platform.

Seiring berjalannya waktu, pada bulan Oktober ini sekejap saja semuanya berubah. Perpres No 27/2026 diubah judulnya menjadi Pelindungan Ekosistem Transportasi Berbasis Platform Digital dari sebelumnya Pelindungan Pekerja Transportasi ”Online”. Perubahan ini menandakan pekerja platform, seperti pengemudi ojol, taksi online (taksol), dan kurir kargo, tidak lagi ditempatkan sebagai titik pusat pelindungan. Sebaliknya, pelindungan bergeser kepada perusahaan platform dengan mengatasnamakan ”ekosistem transportasi”.

Permainan kata seperti ini bukan kali pertama terjadi. Sebelumnya status pekerja bagi pengemudi ojol sudah terlebih dahulu diubah menjadi status mitra melalui perjanjian kemitraan yang dibuat oleh perusahaan platform.

Penyematan mitra ke tubuh pengemudi ojol bukanlah tanpa sebab. Ini merupakan bentuk nyata dalam menjauhkan pengemudi ojol dari hubungan kerja. Seperti yang bisa kita simak dalam perjanjian kemitraan yang menyatakan bahwa perjanjian ini tidak dapat diinterpretasikan ke dalam hukum ketenagakerjaan, sebaliknya justru merujuk kepada peraturan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM).

**Ilusi fleksibilitas**

Perjanjian kemitraan digaungkan sebagai hubungan fleksibel yang memberi keleluasaan kepada pengemudi ojol dalam melakukan pekerjaannya. Pengemudi diklaim dapat menentukan kapan dia on bid (bekerja) dan kapan dia mengatur waktu untuk beristirahat atau melakukan pekerjaan sambilan lainnya.

Dijanjikan juga bahwa pengemudi ojol dapat menggunakan lebih dari satu platform yang bisa membuka peluang untuk mendapatkan order dari aplikasi lainnya, bila orderannya sedang anyep (sepi order).

Namun, faktanya, klaim fleksibilitas itu hanyalah mimpi di siang bolong. Dari segi waktu, pengemudi ojol tidak secara leluasa dapat mengatur waktu kerjanya. Sebaliknya, algoritma dan akal imitasi (AI) rekayasa perusahaan platform telah mengondisikan pengemudi untuk selalu siaga (on bid) dalam menunggu order yang didistribusikan platform.

Di saat sepi, pengemudi ojol terpaksa menunggu tanpa kepastian. Walaupun seakan ada alternatif lain dengan mengaktifkan aplikasi platform lainnya, hasilnya setali tiga uang karena platform lain juga digunakan oleh semua pengemudi dengan tujuan yang sama. Dengan demikian, 7 juta pengemudi ojol menunggu order yang dialokasikan oleh platform pada saat permintaan konsumen stagnan bahkan menurun karena kondisi ekonomi yang tidak baik-baik saja di tengah sulitnya lapangan kerja dan tingginya jumlah PHK.

**Kemitraan dan kondisi kerja rentan**

Perjanjian kemitraan diagung-agungkan sebagai hubungan pekerjaan yang bersifat fleksibel. Namun, faktanya, pengemudi ojol di bawah perjanjian kemitraan justru semakin diperas tenaga kerjanya. Hal ini dapat dilihat dari tingkat pendapatan yang berada di bawah standar upah minimum dan jam kerja yang panjang.

Hasil kajian Institute for Demographic and Affluence Studies (IDEAS) menunjukkan rata-rata pendapatan bersih pengemudi ojol pada 2025 hanya sekitar Rp 1,7 juta per bulan, jauh merosot dibandingkan Rp 2,9 juta per bulan di tahun 2023. Deretan angka ini di bawah standar upah minimum nasional Rp 3,3 juta per bulan di tahun 2025.

Fakta upah murah tersebut konsisten dengan survei Litbang Kompas pada 2026 yang mengungkap hampir separuh pengemudi ojol rata-rata pendapatannya berkisar Rp 75.000 hingga Rp 100.000 per hari. Itu pun belum dipotong dengan biaya operasional, seperti bahan bakar yang nilainya mencapai separuh dari penghasilan kotor pengemudi. Bila dikalikan sebulan, pendapatan pengemudi adalah sebesar Rp 3 juta per bulan, masih di bawah rata-rata upah minimum nasional 2026 yang sebesar Rp 3,5 juta per bulan.

Survei tersebut juga menggambarkan kondisi jam kerja yang panjang 9-12 jam, bahkan lebih, melampaui standar jam kerja 8 jam. Bila dihitung dalam seminggu, akan menghabiskan waktu kerja 63 jam dan 72 jam dalam seminggu, melebihi standar 40 jam kerja seminggu.

Jam kerja panjang yang melelahkan ini telah diperingatkan dalam laporan Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) dan Organisasi Buruh Internasional (ILO) sejak 2021 yang menunjukkan bahwa jam kerja panjang berkontribusi besar pada kematian pekerja. Tidaklah mengherankan bila kita mendapatkan kabar pengemudi ojol, taksol, dan kurir kargo yang tiba-tiba meninggal di jalan akibat kelelahan.

Kondisi kerja yang rentan tersebut adalah akibat dari akumulasi fleksibel seperti yang dituliskan Arif Novianto dalam bukunya berjudul Rezim Kerja Murah (2026). Ia menuliskan secara gamblang bahwa akumulasi fleksibel bersandar pada fleksibilitas proses kerja demi mengamankan tingkat profitabilitas perusahaan platform. Akumulasi fleksibel ini termanifestasi dalam penerapan kontrak kerja berbasis penerimaan (on-demand), disintegrasi hubungan kerja formal, serta konstruksi rekayasa hukum yang mengklasifikasikan pekerja sebagai mitra, yang secara yuridis membebaskan platform dari kewajiban normatifnya sebagai pemberi kerja.

**Status mitra dan hilangnya hak pekerja**

Status mitra tidak hanya membuat para pengemudi ojol, taksol, dan kurir kargo terperangkap dalam situasi rentan di dalam pekerjaannya, tetapi juga membuat hak pekerja yang seharusnya melekat pada dirinya menjadi hilang.

Dalih status mitra, di sisi lain, memberi keuntungan bagi perusahaan platform dengan melepaskan tanggung jawab atas hak pekerja bagi para pengemudinya. Perusahaan platform tidak lagi diwajibkan untuk memberikan hak pekerja seperti upah minimum (UMP) yang layak, upah lembur, THR, hak pekerja perempuan (cuti haid, melahirkan, keguguran), jaminan sosial, membentuk serikat pekerja, perundingan bersama, hak mogok, penghapusan diskriminasi dalam pekerjaan, penyelesaian perselisihan hubungan industrial agar tidak terjadi suspend dan putus mitra sewenang-wenang.

**Angin perubahan**

Pada Juni lalu, Pemerintah Indonesia diwakili oleh Kementerian Ketenagakerjaan menghadiri sesi International Labour Conference (ILC) ke-114 pada sidang International Labour Organization (ILO) di Geneva, Swiss. Pada momentum bersejarah itu, pemerintah telah menyetujui lahirnya norma internasional baru yang bernama Konvensi ILO Nomor 193 tentang Pekerjaan Layak pada Ekonomi Platform.

Konvensi ini telah mengklasifikasikan tenaga kerja yang bekerja di ekonomi platform sebagai pekerja dalam hubungan kerja termasuk pengemudi ojol, taksol, dan kurir kargo. Termasuk di dalamnya menetapkan prinsip dan hak dasar di tempat kerja, seperti hak berserikat dan perundingan kolektif, penghapusan kerja paksa dan diskriminasi, keselamatan dan kesehatan kerja, pelindungan dari kekerasan dan pelecehan, jaminan sosial, pelindungan data pribadi dan dampak otomatisasi, pelindungan dari penonaktifan akun dan pemutusan hubungan kerja yang diskriminatif, penyelesaian perselisihan yang adil dan efektif.

Maka, saat ini, langkah mendesak bagi pemerintah adalah dengan melakukan adopsi dan ratifikasi Konvensi ILO Nomor 193 ini sebagai wujud komitmen politik pemerintah dalam memastikan hak setiap orang mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan.

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