Policy Brief **Mei 2026**

Mengakhiri Kerja Tak Layak Ojek Daring



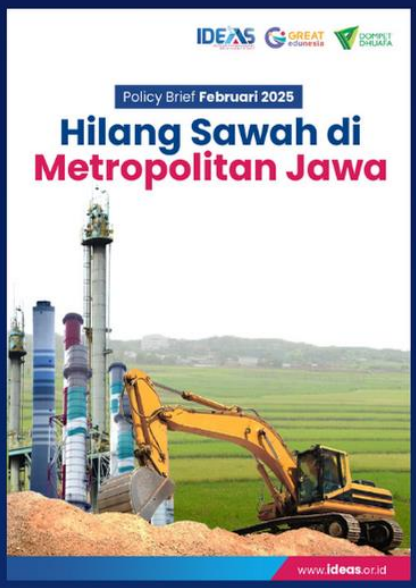
www.**ideas**.or.id

Policy Brief
FREE DOWNLOAD

IDEAS INSTITUTE FOR DEMOGRAPHIC AND AFFLUENCE STUDIES · GREAT edunesia · DOMPET DHUAFA

Unduh disini

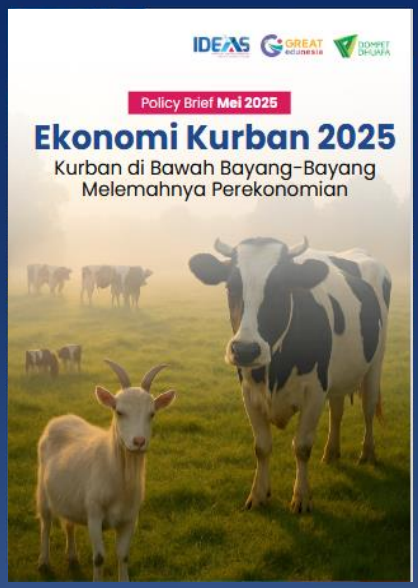
www.Ideas.or.id













Mengakhiri Kerja Tak Layak Ojek Daring



Yusuf Wibisono
Peneliti Senior
IDEAS



M. Anwar
Peneliti IDEAS

Wacana regulasi perlindungan untuk pekerja kontrak lepas yang lazim difasilitasi platform digital (*gig workers*), terutama di sektor transportasi online, menguat dalam tahun-tahun terakhir. Sebagai salah satu negara dengan jumlah gig workers terbesar di dunia, terutama pengemudi ojek online, Indonesia tertinggal dari banyak negara lain. Di kawasan Asia Tenggara, Singapura telah memiliki *Gig Workers Bill* pada 2024 dan Malaysia pada 2025. Meski lamban, Indonesia sedang bergerak ke arah yang sama. RUU Pekerja Ekonomi Gig telah masuk dalam Program Legislasi Nasional (Prolegnas) Prioritas 2026 pada sidang paripurna DPR 23 September 2025.

Dan yang terbaru, pada peringatan May Day 2026, Presiden Prabowo mengumumkan telah diterbitkannya Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 27 Tahun 2026 tentang Perlindungan Pekerja Transportasi Online. Perpres ini menetapkan bahwa potongan komisi oleh aplikator dibatasi maksimal 8%, sehingga pengemudi menerima sedikitnya 92% dari pendapatan. Selain itu, regulasi ini juga menjamin perlindungan sosial bagi pengemudi, termasuk jaminan kecelakaan kerja serta kepesertaan dalam BPJS Kesehatan.

Layanan mobilitas *on-demand* berbasis platform digital (*ride-hailing*) kini telah menjadi bagian tak terpisahkan dari kehidupan Masyarakat, terutama di daerah perkotaan. Sejak kemunculannya pada 2010-an, pasar *ride-hailing* dengan cepat membesar di Indonesia, terutama layanan pemesanan makanan-minuman, kurir paket logistik dan transportasi *on-demand* berbasis sepeda motor (ojek online). Jumlah pengemudi ojek online (ojol) kini diperkirakan Kemenhub mencapai 7 juta orang di seluruh Indonesia, terutama di wilayah perkotaan.

Model bisnis digital berbasis *sharing-economy* awalnya diklaim sebagai sistem yang berkeadilan dimana pekerja dapat memilih pekerjaan sesuai kemampuan dan mengontrol sendiri jam kerja mereka serta disaat yang sama pengusaha dapat merekrut pekerja sesuai kebutuhan tanpa perlu melakukan perekrutan permanen. Pekerja mendapatkan fleksibilitas dan kebebasan kerja sedangkan perusahaan dapat menghemat biaya operasional.

Namun terlepas dari popularitas dan kecepatan pertumbuhan usahanya, eksploitasi terhadap pekerja di bisnis layanan mobilitas *on-demand* berbasis platform digital (*ride-hailing*) ini, adalah masif. Secara konseptual, pekerja gig adalah mitra independen dari pemberi kerja dengan otonomi dalam waktu kerja hingga tidak adanya pembatasan untuk menjalankan pekerjaan lain. Namun retorika otonomi dan independensi dalam menentukan jenis pekerjaan, waktu kerja hingga jumlah pendapatan yang diinginkan, menjadi jargon kosong untuk menutupi fakta eksploitasi pekerja informal yang dibayar murah tanpa pemberian hak dan perlindungan kerja yang memadai. Ojol dianggap sebagai mitra, bukan karyawan tetap, sehingga tidak mendapatkan hak-hak ketenagakerjaan formal seperti upah minimum, jaminan pensiun, jaminan kesehatan, jaminan kecelakaan kerja hingga THR.

Ojol dianggap sebagai mitra, bukan karyawan tetap, sehingga tidak mendapat-kan hak-hak ketenagakerjaan formal seperti upah minimum, jaminan pen-siun, jaminan kesehatan, jaminan kecelakaan kerja hingga THR.

Digital Tetapi Informal

Untuk lebih memahami karakter dari penciptaan lapangan kerja oleh sektor digital terutama di daerah perkotaan ini, pada Desember 2025 IDEAS melakukan survei non-probabilitas dengan teknik *purposive sampling* terhadap 1.018 pengemudi ojek online (ojol) di 62 Kabupaten-Kota di seluruh Indonesia, terutama di wilayah aglomerasi Jawa dan Sumatera. Sebelumnya, pada April-Mei 2023, IDEAS juga melakukan survey terhadap 225 pengemudi ojol di Jabodetabek. Secara menarik, survei nasional kami pada akhir 2025 memberikan banyak temuan yang menguatkan dan memperjelas temuan di survei lokal kami sebelumnya pada 2023.

Secara mengejutkan, kami menemukan bahwa partisipasi perempuan di industri *ride-hailing* adalah signifikan. Digitalisasi kerja oleh bisnis *ride-hailing* secara intuitif seharusnya tidak akan memiliki dampak signifikan kepada perempuan. Fleksibilitas pekerjaan yang ditawarkan platform digital tidak akan memadai untuk meningkatkan partisipasi perempuan karena sifat dasar pekerjaan ojol yang mengharuskan kekuatan fisik dengan tempat kerja utama adalah di jalan raya. Namun survei terkini kami menemukan jumlah pengemudi perempuan ojol adalah signifikan. Pada survei lokal 2023, kami menemukan jumlah pengemudi perempuan ojol hanya 3,1 persen. Namun pada survei nasional 2025 angka ini melonjak menjadi 16,6 persen.

Secara mengejutkan kami juga menemukan bahwa kelompok usia tua merespon lebih kuat digitalisasi kerja dalam industri transportasi online ini dibandingkan kelompok usia muda.

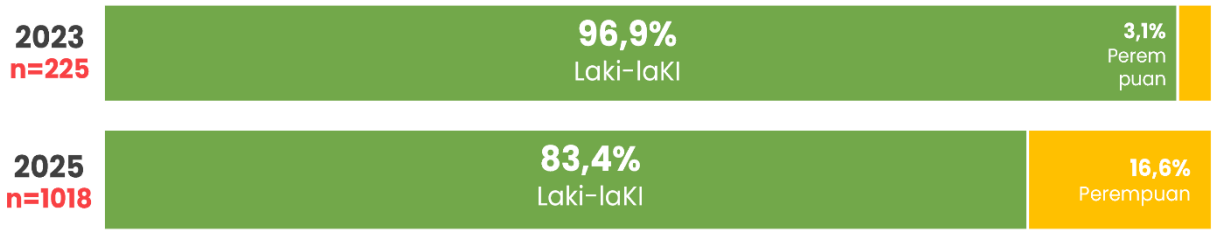
Secara mengejutkan kami juga menemukan bahwa kelompok usia tua merespon lebih kuat digitalisasi kerja dalam industri transportasi online ini dibandingkan kelompok usia muda. Digitalisasi dalam bisnis layanan transportasi seharusnya lebih kuat direspon oleh kelompok usia muda yang lebih peka terhadap transformasi digital yang dilakukan perusahaan aplikator, dimana pekerjaan seperti ojek dan kurir online banyak bergantung pada teknologi digital.

Namun survei kami menemukan pengemudi ojol kini semakin didominasi oleh pekerja dengan usia semakin tua. Pada survei 2023 pengemudi ojol didominasi pekerja muda dengan usia 18-40 tahun (74,7 persen). Namun pada survei 2025 pengemudi ojol lebih didominasi pekerja tua dengan usia 41-64 tahun (55,2 persen).

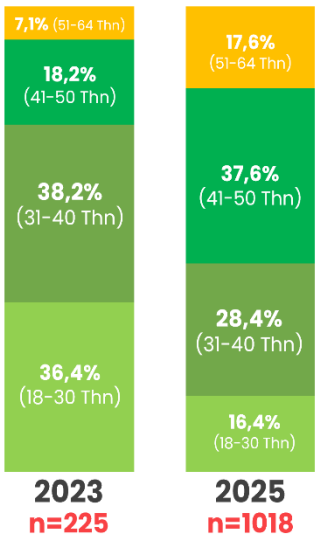
Pekerja Digital Informal Metropolitan

Profil Responden Survei Nasional Ojek Online IDEAS, 2023 - 2025

Jenis Kelamin Ojol



Usia Ojol



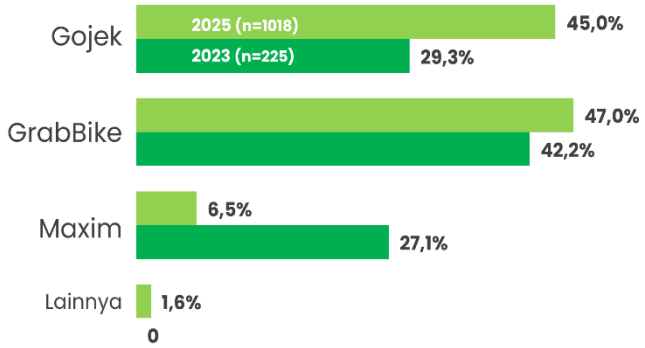
Lokasi Survei

	2023	2025
Jakarta	75	139
Bogor	38	104
Bekasi	51	99
Depok	20	82
Tangerang	41	55
Solo	-	81
Surabaya	-	74
Metropolitan Jawa Lainnya	-	228
Metropolitan Luar Jawa	-	156
n	**225**	**1.018**

Pendidikan Terakhir Ojol

	2023	2025
SD	4,0%	3,1%
SMP	15,1%	10,1%
SMA/SMK	**66,7%**	**71,0%**
Diploma-S1	12,9%	15,7%
Tidak Menjawab	1,3%	-
n	**225**	**1.018**

Platform Digital / Aplikator dari Ojol



Sumber: *Survei IDEAS, April - Mei 2023 dan Desember 2025*

Survei nasional kami menegaskan posisi industri ride-hailing sebagai katup pengaman lapangan kerja, terutama bagi warga miskin kota dengan pendidikan rendah.

Survei nasional kami menegaskan posisi industri ride-hailing sebagai katup pengaman lapangan kerja, terutama bagi warga miskin kota dengan pendidikan rendah. Ojol didominasi oleh mereka dengan pendidikan tertinggi SMA/SMK (71,0 persen), dan secara menarik, diikuti dengan tamatan perguruan tinggi (15,7 persen). Dengan sebagian besar ojol adalah lulusan SMA/SMK ke bawah (84,3 persen), bisnis ride-hailing telah menjadi jawaban yang mudah dan murah atas problem ketenagakerjaan kota, baik terkait kelebihan pasokan tenaga kerja maupun terkait keahlian dan tingkat pendidikannya.

Rendahnya tingkat pendidikan menjelaskan rendahnya tingkat mobilitas, daya tawar dan kapasitas mencari pekerjaan alternatif dari para pengemudi ojol, yang berujung pada rendahnya tingkat upah dan kesejahteraan ojol. Rendahnya keahlian dan kapasitas mencari pekerjaan alternatif membuat ojol rentan terpapar guncangan di dunia kerja, seperti menjadi pengangguran dan setengah menganggur, sehingga rela menjalani pekerjaan dengan upah rendah, yang membuat mereka terus berada dalam kemiskinan.

Untuk menilai kualitas pekerjaan dari ojol, kami menggunakan 5 kriteria utama kerja layak (decent work), yaitu pendapatan yang layak (*fair pay*), lingkungan kerja yang aman (*fair condition*), perjanjian kerja yang adil (*fair contract*), pengelolaan kerja yang partisipatif (*fair management*) dan keterwakilan yang memadai (*fair representation*). Dalam survei kami, pekerjaan sebagai ojol gagal memenuhi 5 kriteria kerja layak tersebut.

Di waktu yang berdekatan, digitalisasi muncul dan menjadi mantra baru pembangunan, terutama pasca pandemi. Digitalisasi telah merubah wajah perekonomian dan perilaku konsumen, termasuk pasar tenaga kerja.

Pendapatan yang Tidak Layak

Kebangkitan bisnis *ride-hailing* bersesuaian dengan kejatuhan industri manufaktur terutama industri padat karya di dekade terakhir. Di waktu yang berdekatan, digitalisasi muncul dan menjadi mantra baru pembangunan, terutama pasca pandemi. Digitalisasi telah merubah wajah perekonomian dan perilaku konsumen, termasuk pasar tenaga kerja. Bisnis oleh platform digital telah menjadi salah satu katup pengaman pasar tenaga kerja. Besarnya angkatan kerja baru dan pekerja yang mengalami PHK massal membuat perusahaan aplikator dipandang penting terkait kemampuannya dalam menyerap tenaga kerja dalam jumlah signifikan.

Namun besarnya angkatan kerja usia muda dari bonus demografi dan perkembangan pesat digitalisasi bisnis di industri ride-hailing ini secara ironis menghasilkan kelas pekerja dengan kesejahteraan yang rendah. Arus digitalisasi pasar tenaga kerja di Indonesia lebih banyak menciptakan pekerjaan informal yang menawarkan fleksibilitas namun dengan upah yang rendah dan perlindungan kerja yang minim. Digitalisasi bisnis justru semakin memperdalam kerentanan pekerja Indonesia.

Tarif yang rendah, potongan yang besar, syarat bonus yang semakin sulit dan persaingan yang semakin ketat, membuat pendapatan pengemudi ojol terus menurun dan semakin tidak memadai.

Pendapatan mitra ojol adalah rendah, yang merupakan hasil dari kombinasi banyak faktor mulai dari tarif dasar layanan, potongan yang dikenakan aplikator, jumlah order yang berhasil diselesaikan, bonus atas pencapaian performa hingga banyaknya pesaing sesama mitra ojol. Tarif yang rendah, potongan yang besar, syarat bonus yang semakin sulit dan persaingan yang semakin ketat, membuat pendapatan pengemudi ojol terus menurun dan semakin tidak memadai.

Pada survei lokal kami di 2023, rerata pendapatan kotor harian ojol adalah Rp 168 ribu per hari. Sedangkan pada survei nasional kami di 2025, rerata pendapatan kotor harian ojol hanya Rp 126 ribu per hari. Terlihat pendapatan kotor ojol cenderung menurun, dari kisaran Rp 4,2 juta per bulan pada 2023 menjadi hanya Rp3,2 juta per bulan pada 2025.

Namun pada survei nasional kami di 2025, rerata biaya operasional harian ojol naik menjadi Rp 58 ribu per hari, atau sekitar 46 persen dari pendapatan kotor harian.

Bila kita memperhitungkan biaya operasional yang ditanggung pengemudi ojol, pendapatan ojol semakin anjlok. Ketika pendapatan kotor harian cenderung menurun, di waktu yang sama biaya operasional harian ojol, yaitu biaya bensin dan makan-minum, cenderung meningkat. Pada survei lokal kami di 2023, rerata biaya operasional harian ojol masih Rp 53 ribu per hari, atau sekitar 31 persen dari pendapatan kotor harian. Namun pada survei nasional kami di 2025, rerata biaya operasional harian ojol naik menjadi Rp 58 ribu per hari, atau sekitar 46 persen dari pendapatan kotor harian.

Implikasinya, pendapatan bersih ojol cenderung menurun, dari kisaran Rp 2,9 juta per bulan pada 2023 menjadi hanya Rp1,7 juta per bulan pada 2025. Jika kita memperhitungkan tidak hanya biaya operasional harian namun juga biaya operasional pekanan atau bulanan seperti biaya pulsa dan perawatan motor, pendapatan bersih ojol akan semakin menyusut.

Minim Pendapatan Ojek Online

Pendapatan Tak Layak dan Eksploitasi Pekerja Digital Metropolitan, 2023 - 2025

Rerata Pendapatan Ojol

Waktu	n	Pendapatan Harian (Rp)	Pendapatan Bulanan (Rp)
Survei April-Mei 2023	225	168.192	4.204.799
Survei Desember 2025	1.018	126.313	3.157.834

Rerata Biaya Operasional Ojol

Waktu	n	Biaya Harian (Rp)*	Biaya Bulanan (Rp)*
Survei April-Mei 2023	186	52.903	1.322.581
Survei Desember 2025	1.018	58.258	1.456.446

* Biaya Bensin dan Makan-Minum Harian

Potongan Aplikator

	2023	2025
10%-15%	18,2%	19,0%
20%	**52,9%**	**50,3%**
25%-30%	-	24,2%
35%-50%	-	2,3%
Bingung, Potongan Berubah-ubah	-	4,3%
Tidak Menjawab	28,9%	-
n	225	1.018

Sumber: *Survei IDEAS, April - Mei 2023 dan Desember 2025*

Salah satu penyebab utama dari rendahnya pendapatan ojol adalah tingginya potongan dari pihak aplikator.

Salah satu penyebab utama dari rendahnya pendapatan ojol adalah tingginya potongan dari pihak aplikator. Aplikator menerapkan potongan atas setiap order yang diselesaikan mitra ojol sebagai biaya sewa atas platform digital miliknya. Namun penentuan potongan dari aplikator bersifat sepihak dan jauh dari hubungan yang setara. Aplikator secara umum menetapkan potongan diatas ketentuan pemerintah (Kepmenhub No. KP 667/2022 dan KP 1001/2022) yang mematok angka maksimum 15 persen dan dibolehkannya mengutip potongan tambahan sebagai biaya dukungan kesejahteraan maksimum 5 persen. Sebanyak 50,3 persen ojol mengaku dikenakan potongan 20 persen dari aplikator, dan bahkan 24,2 persen ojol mengaku dikenakan potongan hingga 25-30 persen.

Lebih jauh, potongan aplikator dapat meningkat lebih tinggi di jam sibuk (rush hours). Tarif di jam sibuk adalah lebih tinggi dibandingkan jam normal, sehingga seharusnya akan memberi tambahan pendapatan bagi ojol. Namun ternyata ojol dikenakan potongan yang lebih besar di jam sibuk dibandingkan jam normal. Dengan penguasaan mutlak terhadap infrastruktur platform digital, pihak aplikator secara sederhana mengabaikan aspirasi mitra ojol. Dengan potongan yang lebih tinggi sedangkan biaya operasional lebih tinggi dan waktu pengerjaan order lebih lama di jam sibuk, mengambil order di jam sibuk seringkali menjadi pilihan yang tidak rasional bagi ojol. Hal ini yang menjelaskan fenomena "kelangkaan" ojol di jam-jam sibuk.

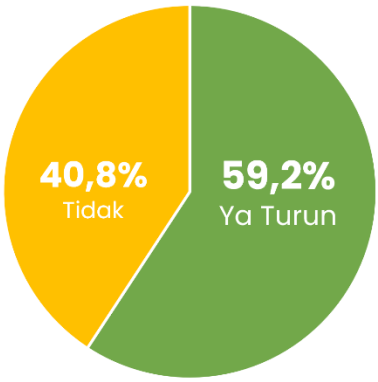
Dengan penguasaan mutlak terhadap infrastruktur platform digital, pihak aplikator secara sederhana mengabaikan aspirasi mitra ojol.

Lemah Mitra, Timpang Kuasa

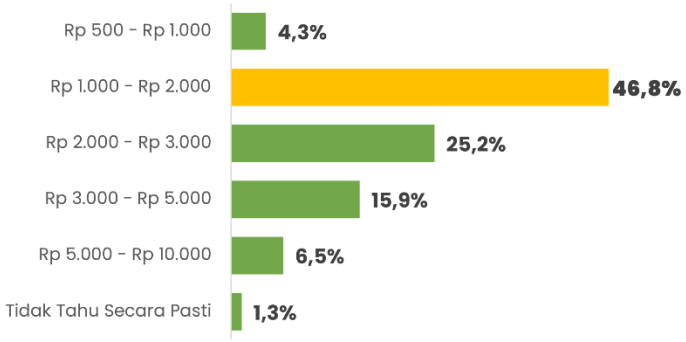
IDEAS GREAT edunesia DOMPET DHUAFA

Dominasi Perusahaan Aplikator Terhadap Mitra Ojek Online, 2025

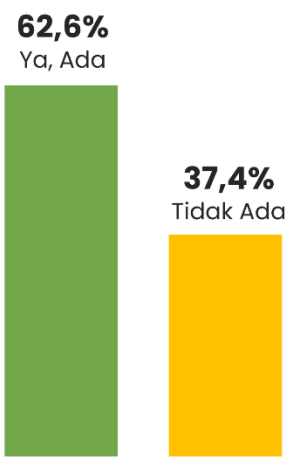
Pendapatan per Order Turun Ketika Aplikator Melakukan Promosi (n=1.018)



Jumlah Potongan terhadap Pendapatan Per Order Ketika Ada Promosi (n=603)



Bonus/Reward/Poin Jika Mampu Mencapai Target (n=1.018)



Tingkat Keberhasilan Mendapatkan Bonus/Reward/Poin	
Hampir Setiap Hari	2,4%
Tidak Setiap Hari, Hanya Beberapa Kali dalam Seminggu	14,6%
Tidak Setiap Hari, Hanya Beberapa Kali dalam Sebulan	9,4%
Sangat Jarang	**42,7%**
Tidak Pernah Dapat	30,9%
n	**637**

Penghargaan Atas Masa Kerja (n=1.018)



Sumber: *Survei IDEAS, Desember 2025*

Bisnis ride-hailing mengusung jargon penghubung antara "mitra" ojol dengan pengguna layanan. Sebagai gig workers, mitra ojek daring diklaim memiliki otonomi dan independensi dalam menentukan jenis pekerjaan, waktu kerja, hingga jumlah pendapatan yang diinginkannya. Namun dalam kenyataannya, perusahaan aplikator-lah yang mengendalikan "mitra" ojol, nyaris secara penuh: jenis dan jumlah layanan yang harus mereka kerjakan, kemana tempat yang harus mereka tuju, hingga jumlah pendapatan yang akan mereka terima.

Kuasa penuh platform digital atas pengemudi ojol lebih lanjut terlihat pada insiden promosi aplikasi. Untuk menarik pelanggan baru, aplikator seringkali memberikan tarif promosi yang menarik bagi konsumen.

Kuasa penuh platform digital atas pengemudi ojol lebih lanjut terlihat pada insiden promosi aplikasi. Untuk menarik pelanggan baru, aplikator seringkali memberikan tarif promosi yang menarik bagi konsumen. Berbagai promosi oleh pihak aplikator disukai dan menguntungkan konsumen tanpa mereka menyadari bahwa biaya promosi secara sederhana dibebankan aplikator kepada mitra ojol melalui potongan yang lebih tinggi.

Sebagian besar responden ojol melaporkan bahwa pendapatan per oder mereka turun ketika aplikator melakukan promosi (59,2 persen). Pendapatan ojol di masa ketika aplikator melakukan promosi turun hingga Rp 1.000 – Rp 2.000 per order (46,8 persen), bahkan hingga Rp 2.000 – Rp 10.000 per order (47,6 persen). Tarif promosi oleh platform digital tidak pernah benar-benar murah. Ketika harga di satu sisi (konsumen) ditekan rendah atas nama promosi, maka beban promosi secara sederhana dialihkan ke sisi yang lain (mitra ojol).

Sebagian besar ojol gagal mendapatkan bonus disebabkan oleh tingginya target yang ditetapkan oleh pihak aplikator.

Kombinasi antara tarif layanan per kilometer yang rendah, tingginya potongan aplikator dan keharusan mencapai target tingkat performa (rasio order yang diselesaikan terhadap order yang diterima) yang tinggi, membuat pengemudi ojol menjadi sangat bergantung pada bonus sebagai tambahan pendapatan yang utama. Bagi ojol, untuk pendapatan yang memadai tidak sekedar memberi layanan namun mengejar jumlah order dan rating tinggi dari penumpang demi mendapatkan bonus. Namun hanya 62,6 persen responden ojol yang mengaku aplikator masih memberi bonus (reward/poin) jika mereka mampu mencapai target. Lebih mengenaskan lagi, dari 637 responden yang mengaku aplikator masih memberi bonus, sebesar 30,9 persen diantaranya tidak pernah mendapat bonus dan 42,7 persen lainnya sangat jarang mendapat bonus. Sebagian besar ojol gagal mendapatkan bonus disebabkan oleh tingginya target yang ditetapkan oleh pihak aplikator.

Dengan ketentuan yang semakin ketat dan sulit untuk mendapatkan bonus, pendapatan mitra ojek daring semakin tertekan. Hanya 2,4 persen responden ojol yang mengaku mampu mendapatkan bonus setiap hari. Lebih jauh, algoritma platform tidak memperhitungkan masa bakti ojol. Sebanyak 86,8 persen responden mengaku tidak ada penghargaan dari aplikator atas masa kerja ojol.

dengan pendapatan yang stagnan bahkan menurun, jam kerja pengemudi ojol kini semakin panjang dengan risiko kerja sebagai ojol lebih banyak ditanggung individu.

Lingkungan Kerja yang Tidak Aman

Digitalisasi pasar tenaga kerja di Indonesia lebih banyak menciptakan pekerjaan informal yang menawarkan fleksibilitas namun dengan upah yang rendah dan perlindungan kerja yang minim. Digitalisasi justru semakin memperdalam kerentanan pekerja Indonesia. Survei kami menemukan fakta yang mengkhawatirkan: dengan pendapatan yang stagnan bahkan menurun, jam kerja pengemudi ojol kini semakin panjang dengan risiko kerja sebagai ojol lebih banyak ditanggung individu.

Pada survei lokal 2023, sebagian besar ojol menyelesaikan 6-10 order per hari (59,6 persen) dan sisanya (30,2 persen) menyelesaikan 11-15 order per hari, dengan sebagian besar ojol menempuh jarak 21-40 km (60,9 persen) dan 41-60 km (39,1 persen). Pada survei nasional 2025, angka ini meningkat signifikan, sebesar 52,8 persen ojol menyelesaikan 6-10 order per hari, kemudian 21,7 persen ojol menyelesaikan 11-15 order per hari, dan 10,3 persen ojol menyelesaikan lebih dari 15 order per hari. Di waktu yang sama, jarak tempuh per hari ojol melonjak dimana 43,6 persen ojol setiap hari menempuh 41-60 km, dan 27,3 persen menempuh 61-100 km, hanya 15,8 persen ojol yang menempuh 21-40 km.

Pada survei nasional 2025, sebagian besar ojol menghabis-kan waktu kerja antara 9-12 jam per hari (51,0 Angka ini meningkat dibandinpersen) dan 7 hari kerja tanpa libur (55,5 persen).

Ketentuan jumlah minimum order yang harus diselesaikan dari order yang diterima, yang kemudian dikombinasikan dengan tarif per kilometer yang rendah, rating minimum dari penumpang yang tinggi dan adopsi sistem bonus, telah memaksa pengemudi ojol untuk terus bekerja dengan usaha yang semakin keras untuk sekedar mendapat penghasilan yang cukup memadai. Sistem penalti atas pembatalan order, mulai dari skorsing (*suspend*) hingga putus mitra, memaksa mitra ojol untuk selalu menerima setiap order yang datang: mereka harus siap setiap saat untuk pergi bekerja. Mitra ojol dipaksa untuk tidak pernah menolak order.

Pada survei nasional 2025, sebagian besar ojol menghabiskan waktu kerja antara 9-12 jam per hari (51,0 Angka ini meningkat dibandinpersen) dan 7 hari kerja tanpa libur (55,5 persen). gkan survei lokal 2023, dimana ojol dengan jam kerja 9-12 jam per hari hanya 37,8 persen dan ojol dengan 7 hari jam kerja hanya 42,2 persen.

Kerja Tak Layak Metropolitan

Kerja Keras Tanpa Batas Pengemudi Ojek Online, 2023 - 2025

Order Diselesaikan per Hari

	2023	2025
1 - 5 Order	5,8%	14,6%
6 - 10 Order	**59,6%**	**52,8%**
11 - 15 Order	30,2%	21,7%
> 15 Order	-	10,3%
Tidak Menjawab/Tidak Menentu	4,4%	0,6%
n	225	1.018

Jarak Tempuh per Hari

	2023	2025
< 21 Km	-	3,9%
21 - 40 Km	60,9%	15,8%
41 - 60 Km	**39,1%**	**43,6%**
61 - 100 Km	-	27,3%
> 100 Km	-	7,7%
Tidak Menentu	-	1,7%
n	225	1.018

Waktu Kerja per Hari

	2023	2025
2 - 4 Jam	-	2,4%
5 - 8 Jam	29,3%	34,0%
9 - 12 Jam	**37,8%**	**51,0%**
13 - 16 Jam	31,1%	9,7%
17 - 20 Jam	-	2,4%
Tidak Menjawab/Tidak Menentu	1,8%	0,6%
n	225	1.018

Hari Kerja per Pekan

	2023	2025
1 - 3 Hari	-	2,8%
4 Hari	4,9%	3,8%
5 Hari	13,3%	7,4%
6 Hari	37,3%	30,6%
7 Hari	**42,2%**	**55,5%**
Tidak Menjawab	2,2%	-
n	225	1.018

Sumber: *Survei IDEAS, April - Mei 2023 dan Desember 2025*

Kerasnya persaingan antar sesama mitra ojek daring diperburuk dengan sistem pelevelan mitra oleh aplikator, dari peringkat terendah hingga tertinggi.

Waktu kerja ojol yang sangat panjang ini jauh diatas jam kerja normal 8 jam per hari dengan 5 hari kerja. Waktu kerja ojol semakin panjang seiring terus meningkatnya jumlah pengemudi ojol dan semakin kerasnya persaingan antar platform digital. Waktu penyelesaian order yang semakin lama seiring kemacetan yang meningkat dan semakin panjangnya waktu menunggu order masuk (ngetem), semakin menambah panjang jam kerja ojol.

Lebih jauh, algoritma platform digital dan insentif atas produktivitas "tinggi", telah menciptakan kompetisi ekstrem antar pengemudi ojol, membuat ojol bekerja semakin lama, namun menurunkan pendapatan ojol secara kolektif.

Kerasnya persaingan antar sesama mitra ojek daring diperburuk dengan sistem pelevelan mitra oleh aplikator, dari peringkat terendah hingga tertinggi.

Semakin rendah level mitra, semakin kecil peluangnya mendapatkan order dan semakin panjang waktu tunggu untuk mendapatkan order. Sistem pelevelan mitra yang diperkenalkan aplikator sejak 2020-an ini, dengan berbagai istilah seperti basic, silver, gold dan platinum atau anggota, pejuang, satria dan jawara, cenderung menguntungkan mitra level tinggi diatas kerugian mitra level rendah. Untuk naik ke level lebih tinggi, mitra ojek daring dipaksa untuk bekerja jauh lebih lama dan jauh lebih keras demi mengumpulkan poin lebih banyak.

Kombinasi waktu kerja yang sangat panjang dan tempat utama kerja adalah jalan raya membuat mitra ojol rentan terpapar kecelakaan dan memiliki risiko kecelakaan kerja yang tinggi. Dengan sebagian besar waktu kerja dihabiskan di jalan raya, dikombinasikan dengan kondisi tubuh yang sering kelelahan akibat jam kerja yang panjang, mengalami kecelakaan menjadi tidak terhindarkan bagi banyak ojol.

Dengan sebagian besar waktu kerja dihabiskan di jalan raya, dikombinasikan dengan kondisi tubuh yang sering kelelahan akibat jam kerja yang panjang, mengalami kecelakaan menjadi tidak terhindarkan bagi banyak ojol.

Risiko Tinggi Minim Perlindungan

Insiden Kecelakaan Kerja dan Jaminan Kesehatan Pengmudi Ojek Daring

Kecelakaan Saat Bekerja

	2023	2025
Pernah, Luka Berat, Motor Rusak Berat	**2,7%**	**5,6%**
Pernah, Luka Ringan, Motor Rusak Ringan	**6,2%**	**34,9%**
Pernah, Tidak Luka, Motor Tidak Rusak	**22,7%**	**9,8%**
Tidak Pernah	60,4%	49,7%
Tidak Menjawab	8,0%	-
n	**225**	**1.018**

Kepemilikan BPJS Kesehatan

	2023	2025
Ya, dari Aplikator	12,9%	8,6%
Ya, dari Perusahaan Non Aplikator	16,0%	-
Ya, Mandiri	33,3%	47,9%
Ya, Didaftarkan Serikat/Komunitas Ojol secara Kolektif	-	9,0%
Ya, dari Pemerintah (PBI/KIS)	-	8,0%
Tidak Punya	**35,1%**	**26,4%**
Tidak Menjawab	2,7%	-
n	**225**	**1.018**

Sumber: *Survei IDEAS, April - Mei 2023 dan Desember 2025*

Pada survei nasional 2025, sebanyak 50,3 persen responden mengaku pernah mengalami kecelakaan selama menjadi mitra ojol, dengan 5,6 persen diantaranya mengalami luka berat dan motor rusak berat. Angka ini meningkat signifikan dari survei lokal 2023 dimana hanya 31,6 persen ojol yang mengaku pernah mengalami kecelakaan dengan 2,7 persen diantaranya mengalami luka berat dan motor rusak berat.

Ironisnya, dengan sifat dan desain pekerjaan yang membuatnya terpapar risiko tinggi kecelakaan, mitra ojek daring tidak dilindungi dengan jaminan kesehatan dan jaminan kecelakaan kerja yang memadai.

Ironisnya, dengan sifat dan desain pekerjaan yang membuatnya terpapar risiko tinggi kecelakaan, mitra ojek daring tidak dilindungi dengan jaminan kesehatan dan jaminan kecelakaan kerja yang memadai. Pada survei nasional 2025, sebanyak 26,4 persen responden mengaku tidak memiliki jaminan kesehatan (BPJS Kesehatan), membaik dari survei lokal 2023 yang angka-nya di kisaran 35,1 persen. Namun hanya 8,6 persen ojol yang memiliki BPJS Kesehatan karena difasilitasi oleh perusahaan aplikator, lebih rendah dari angka survei sebelumnya yang mencapai 12,9 persen. Tanpa kesadaran dan inisiatif pribadi, ojol tanpa jaminan kesehatan di survei 2025 akan melonjak menjadi 74,4 persen, semakin memburuk dari angka sebelumnya di survei 2023 yang sebesar 68,4 persen.

Kontrak Kerja yang Tidak Adil

Secara formal, hubungan aplikator digital dan mitra ojol adalah hubungan kemitraan berbasis sistem bagi hasil. Aplikator mendapatkan bagian persentase tertentu atas setiap order yang diselesaikan mitra. Namun agar hubungan kemitraan saling menguntungkan, kedudukan kedua belah pihak haruslah seimbang. Dalam realitasnya, hubungan kemitraan aplikator dan ojol ini berjalan sangat tidak seimbang, hubungan yang tidak setara.

Hubungan kerja kedua pihak cenderung hubungan satu arah dimana pihak aplikator memiliki relasi kuasa yang nyaris mutlak terhadap mitra ojol.

Meski berstatus pekerja independen, faktanya mitra pengemudi ojol hanya "*working on demand* via apps" dengan platform digital memiliki kewenangan penuh sebagai organisasi pemberi kerja. Melalui algoritma dari infrastruktur digital yang dikuasainya secara penuh, pihak aplikator memiliki kuasa penuh untuk menentukan jenis dan jumlah layanan yang "mitra" kerjakan, kemana tempat yang harus "mitra" tuju, "mitra" mana yang diprioritaskan, menetapkan tarif layanan dan potongan, membuat aturan kerja "mitra" hingga memutuskan kerjasama dengan "mitra", yang karenanya akan menutup akses ojol ke pelanggan dan pendapatan. Hubungan kerja kedua pihak cenderung hubungan satu arah dimana pihak aplikator memiliki relasi kuasa yang nyaris mutlak terhadap mitra ojol.

Namun, terlepas dari fakta bahwa aplikator memiliki kuasa nyaris mutlak atas mitra ojol, ojol tidak pernah diperlakukan sebagai pekerja formal. Dan dengan diperlakukan sebagai "mitra", maka ojol tidak pernah mendapatkan hak-hak ketenagakerjaan sebagaimana umumnya pekerja formal, seperti upah minimum, jam kerja maksimum, hak cuti dan libur, jaminan kesehatan, jaminan kecelakaan kerja hingga hak berkumpul dan berserikat.

Namun, terlepas dari fakta bahwa aplikator memiliki kuasa nyaris mutlak atas mitra ojol, ojol tidak pernah diperlakukan sebagai pekerja formal.

Aspirasi ojol terkait status ketenagakerjaan terbelah. Sebagian responden (50,4 persen) menginginkan menjadi pegawai/karyawan aplikator, namun sebagian lainnya (49,6 persen) tetap ingin berstatus mitra. Independensi dan fleksibilitas kerja terlihat menjadi alasan utama mengapa Sebagian ojol tetap menginginkan status sebagai mitra. Nyaris seluruh responden (92,5 persen) bersepakat status ojol sebagai "pekerja khusus" yang tetap fleksibel namun mendapatkan hak-hak dasar sebagaimana pegawai formal.

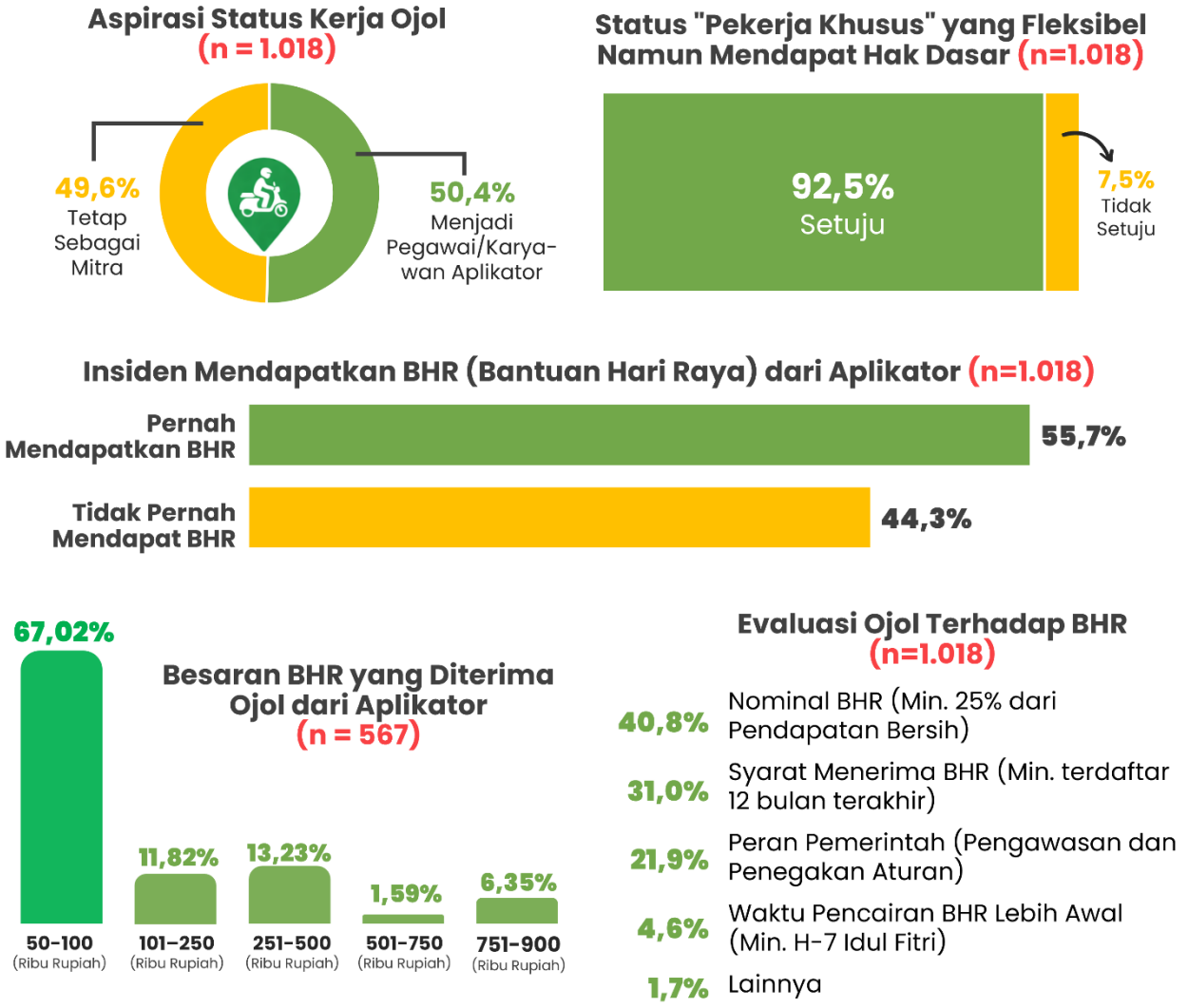
Kasus pemberian BHR (Bantuan Hari Raya) di hari raya Idul Fitri yang mulai dilakukan sejak 2025, menjadi proksi yang cukup baik untuk melihat itikad awal perusahaan aplikator dalam memberikan hak-hak dasar ojol. Sebanyak 44,3 persen responden mengaku tidak pernah mendapatkan BHR. Hal ini menunjukkan lemahnya komitmen aplikator karena syarat penerima BHR hanya terdaftar di aplikator minimal dalam 12 bulan terakhir. Lebih jauh, dari 567 responden yang menerima BHR, sebanyak 67,0 persen diantaranya hanya menerima BHR sebesar Rp 50-100 ribu. Dari formula BHR yang minimum 20 persen dari pendapatan bulanan (dan meningkat menjadi 25 persen untuk tahun 2026), rerata BHR seharusnya berada di kisaran Rp 632 ribu.

Resiko tinggi pekerjaan mereka terentang dari masalah kesehatan, kecelakaan, hingga rusaknya smatphone dan hilangnya kendaraan. Lebih buruk lagi, mereka tidak mendapat perlindungan upah minimum dan jam kerja maksimum.

Indonesia membutuhkan reformasi regulasi ketenagakerjaan, agar ketentuan seperti upah minimum dan jaminan kesehatan tidak hanya meliputi pekerja tetap, namun juga pekerja kontrak dan pekerja sub-kontrak. Mitra ojol tidak diperlakukan sebagai pekerja tetap, terlepas dari fakta bahwa bisnis utama platform digital dibangun diatas tetesan keringat *gig workers* ini. Dengan ketiadaan regulasi dan rendahnya daya tawar, jutaan pekerja platform digital ini tidak memiliki perlindungan kerja yang memadai dan bekerja dalam lingkungan kerja yang buruk. Resiko tinggi pekerjaan mereka terentang dari masalah kesehatan, kecelakaan, hingga rusaknya smatphone dan hilangnya kendaraan. Lebih buruk lagi, mereka tidak mendapat perlindungan upah minimum dan jam kerja maksimum.

Status Informal Pekerja Digital Metropolitan

Dilema Status Pekerjaan Ojol Sebagai Mitra dari Perusahaan Aplikator, 2025



Sumber: *Survei IDEAS, Desember 2025 dan SE Menaker No. M/4/HK.04.00/111/2026*

hingga memutuskan hubungan kerja secara sepihak dengan "mitra" yang karenanya menutup akses ojol ke pelanggan dan pendapatan.

Manajemen Kerja yang Tidak Partisipatif

Meski secara formal ojol berstatus "mitra", namun dalam realitasnya perusahaan aplikator berperilaku dan memiliki kewenangan penuh sebagai organisasi pemberi kerja, mulai dari menetapkan tarif layanan, membuat aturan kerja bagi "mitra", memberikan sanksi atas perilaku kerja "mitra" yang dipandang merugikan aplikator, hingga memutuskan hubungan kerja secara sepihak dengan "mitra" yang karenanya menutup akses ojol ke pelanggan dan pendapatan.

Lebih jauh, status ojol sebagai "mitra" dijadikan sebagai pembenaran untuk tidak memberikan jaminan keamanan kerja sebagaimana umumnya pekerja di sektor formal.

Dalam hubungan kemitraan antara aplikator dan mitra ojol, hubungan kerja kedua pihak cenderung merupakan hubungan satu arah dimana aplikator memiliki relasi kuasa yang nyaris mutlak terhadap mitra ojol. Hubungan satu arah tanpa interaksi timbal balik ini terjadi karena rendahnya daya tawar mitra ojol. Secara umum, tidak ada interaksi langsung antara ojol dengan aplikator. Hampir seluruh interaksi ojol dengan aplikator dilakukan melalui aplikasi digital yang cenderung bersifat satu arah.

Hampir seluruh interaksi ojol dengan aplikator dilakukan melalui aplikasi digital yang cenderung bersifat satu arah.

Relasi Kuasa Platform Digital

Kuasa Manajemen Aplikator dan Rendah Daya Tawar Ojek Onilne, 2023 - 2025

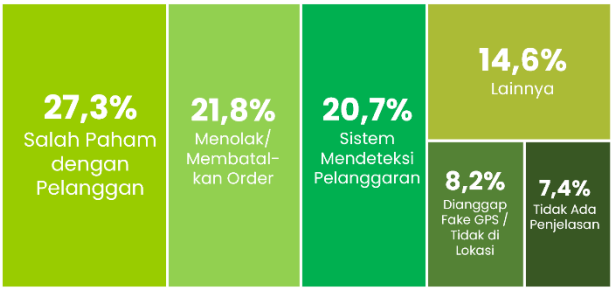
Pengalaman Terkena Suspend

	2023	2025
Pernah Mengalami	45,3%	46,5%
Tidak Pernah Mengalami	42,2%	53,5%
Tidak Menjawab	12,4%	-
n	225	1.018

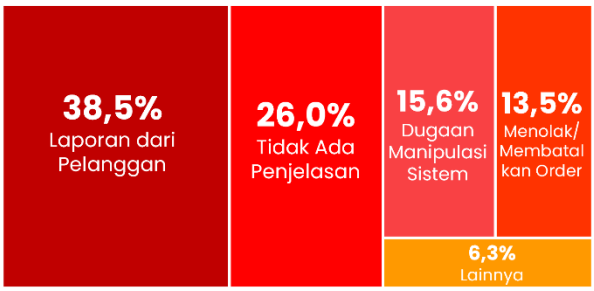
Pengalaman Terkena Putus Mitra

	2023	2025
Pernah Mengalami	2,7%	9,4%
Tidak Pernah Mengalami	46,2%	90,6%
Tidak Menjawab	51,1%	-
n	225	1.018

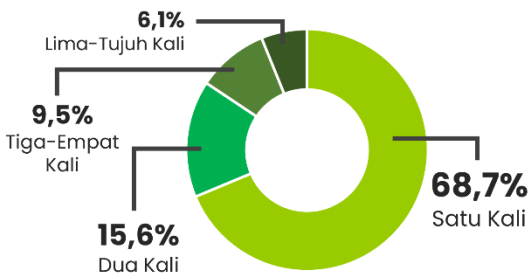
Alasan Sanksi Suspend* (n=473)



Alasan Sanksi Putus Mitra* (n=96)



Frekuensi Terkena Suspend dalam Setahun Terakhir (n=473)



Pengalaman Mekanisma Banding atas Suspend - Putus Mitra *

	Suspend	Putus Mitra
Mengajukan banding dan banding diterima	42,5%	32,3%
Mengajukan banding namun banding ditolak	26,2%	52,1%
Tidak mengajukan banding	31,3%	15,6%
n	473	96

* Survei Desember 2025

Sumber: *Survei IDEAS, April - Mei 2023 dan Desember 2025*

Relasi kuasa pihak aplikator sangat terlihat jelas dari tingginya insiden pembekuan sementara akun (suspend) mitra ojol, yang berlaku dari 30 menit hingga 7 hari. Sebanyak 46,5 persen responden di survei nasional 2025 mengaku pernah terkena suspend, konsisten dengan survei lokal 2023 sebesar 45,3 persen. Dari 473 responden di survei nasional 2025 yang pernah terkena suspend, sebesar 31,3 persen ojol mengalami insiden suspend sebanyak dua kali hingga tujuh kali dalam setahun terakhir.

Dari 473 responden di survei nasional 2025 yang pernah terkena suspend, sebesar 31,3 persen ojol mengalami insiden suspend sebanyak dua kali hingga tujuh kali dalam setahun terakhir.

Sementara itu, dari 473 responden di survei nasional 2025 yang pernah terkena suspend, sebagian besar disebabkan oleh salah paham dengan pelanggan (27,3 persen), menolak atau membatalkan order (21,8 persen), terdeteksi oleh sistem melakukan pelanggaran (20,7 persen), dianggap melakukan fake GPS atau tidak ada di lokasi (8,2 persen), tanpa ada penjelasan (7,4 persen) dan berbagai alasan lainnya (14,6 persen).

Lemahnya daya tawar ojol juga terlihat jelas dari tingginya insiden putus mitra atau pembekuan permanen akun. Sebanyak 9,4 persen responden di survei nasional 2025 mengaku pernah terkena putus mitra, meningkat signifikan dari survei lokal 2023 sebesar 2,7 persen. Dari 96 responden di survei nasional 2025 yang pernah terkena putus mitra, sebagian besar disebabkan karena adanya laporan dari pelanggan (38,5 persen), tidak ada penjelasan (26,0 persen), dugaan manipulasi sistem (15,6 persen), menolak atau membatalkan order (13,5 persen), dan berbagai alasan lainnya (6,3 persen).

Keterwakilan yang Jauh dari Memadai

Masa kerja mitra ojol terlihat semakin meningkat, mengindikasikan rendahnya kapasitas mendapatkan pekerjaan alternatif.

Penyebab utama kerentanan ojol dari eksploitasi adalah keterwakilan ojol yang sangat tidak memadai dalam pembuatan keputusan-keputusan penting dimana aplikator sangat mendominasi hubungan kemitraan. Akar dari dominasi aplikator adalah lemahnya daya tawar mitra ojol, yang tercermin secara jelas dari panjang-nya masa kerja yang telah dijalani mitra sebagai ojol. Masa kerja mitra ojol terlihat semakin meningkat, mengindikasikan rendahnya kapasitas mendapatkan pekerjaan alternatif.

Di survei nasional 2025 sebanyak 52,4 persen responden memiliki masa kerja 6-9 tahun dan bahkan 17,8 persen responden memiliki masa kerja hingga 10-12 tahun. Angka ini jauh meningkat dari survei lokal 2023 dimana 54,6 persen responden memiliki masa kerja 2-5 tahun dan hanya 24,4 persen responden yang memiliki masa kerja 6-9 tahun.

Terdapat indikasi yang jelas bahwa ojol telah bertransformasi menjadi profesi permanen bagi tenaga kerja kota tanpa keahlian. Menjadi ojol adalah pilihan ekonomi kaum miskin kota yang tak bisa dihindari untuk bertahan hidup, bukan sebuah jenjang karir atau alternatif menunggu untuk pekerjaan di sektor formal dengan penghasilan tetap yang lebih tinggi.

Lemah Posisi Pekerja Digital Metropolitan

Dominasi Korporasi dan Lemahnya Representasi Ojek Online, 2023 - 2025

Masa Kerja Sebagai Ojol

	2023	2025
0 - 1 Tahun	14,7%	4,4%
2 - 3 Tahun	18,2%	13,8%
4 - 5 Tahun	36,4%	11,7%
6 - 9 Tahun	24,4%	52,4%
10 - 12 Tahun	-	17,8%
Tidak Menjawab	6,2%	-
n	225	1.018

Status Pekerjaan Sebagai Ojol

	2023	2025
Pekerjaan Satu-Satunya	61,3%	71,3%
Pekerjaan Utama, memiliki Pekerjaan Sampingan	13,3%	14,0%
Pekerjaan Sampingan, memiliki Pekerjaan Utama	21,8%	14,6%
Tidak Menjawab	3,6%	-
n	225	1.018

Pekerjaan Sebelum Menjadi Ojol

	2023	2025
Buruh/Pegawai	47,1%	50,7%
Serabutan/Pekerjaan Tidak Tetap	17,8%	19,8%
Ojek Pangkalan	7,1%	5,1%
Supir/Kurir/Ojol	6,2%	1,6%
Mahasiswa	3,1%	1,8%
Pengangguran	2,7%	7,2%
Ibu Rumah Tangga	1,8%	9,3%
Pensiunan	0,9%	0,5%
Pedagang/Wirausahawan	-	3,6%
Lainnya	-	0,4%
Tidak Menjawab	13,3%	
n	225	1.018

Sumber: *Survei IDEAS, April - Mei 2023 dan Desember 2025*

Dengan rendahnya kapasitas mencari pekerjaan alternatif, ketergantungan pengemudi ojol pada platform digital adalah sangat tinggi. Di survei nasional 2025 sebanyak 71,3 persen responden menyatakan bahwa ojol adalah satu-satunya pekerjaan mereka, lebih tinggi dari angka survei lokal 2023 yang sebesar 61,3 persen responden. Bagi kaum miskin kota yang tidak memiliki kemewahan untuk tidak bekerja, menjadi ojol adalah pilihan ekonomi ekonomi yang tak bisa dihindari untuk melanjutkan hidup. Menjadi ojol adalah pilihan menjanjikan bagi angkatan kerja miskin kota tanpa keahlian dan pengalaman kerja, mulai dari pengangguran hingga ibu rumah tangga bahkan pensiunan.

Menjadi ojol adalah pilihan menjanjikan bagi angkatan kerja miskin kota tanpa keahlian dan pengalaman kerja, mulai dari pengangguran hingga ibu rumah tangga bahkan pensiunan.

Ojol telah menjadi katup pengaman dari kejatuhan industri padat karya dan pemutusan hubungan kerja (PHK) oleh sektor formal. Pada survei nasional 2025, sebanyak 50,7 persen responden mengaku pekerjaan sebelum menjadi ojol adalah sebagai buruh atau pegawai, meningkat dari angka survei lokal 2023 yang hanya 47,1 persen.

Ojol juga telah menjadi katup pengaman bagi rendahnya penciptaan lapangan kerja baru. Di survei 2025, sebesar 7,2 persen ojol mengaku berlatar belakang pengangguran sebelum menjadi ojol. meningkat dari angka survei 2023 yang hanya 2,7 persen.

Maka potensi kehilangan pekerjaan sebagai ojol menjadi ancaman sangat serius bagi mitra, terlebih ketika keputusan sanksi terhadap mitra dilakukan pihak aplikator secara sepihak.

Maka potensi kehilangan pekerjaan sebagai ojol menjadi ancaman sangat serius bagi mitra, terlebih ketika keputusan sanksi terhadap mitra dilakukan pihak aplikator secara sepihak. Meskipun terdapat mekanisme banding atas sanksi dari pihak aplikator, namun peluang untuk diterimanya banding adalah kecil. Dari 473 responden yang pernah terkena suspend, sebanyak 26,2 persen ojol bandingnya ditolak dan 31,3 persen tidak mengajukan banding. Sedangkan dari 96 responden yang pernah terkena putus mitra, sebanyak 52,1 persen ojol bandingnya ditolak dan 15,6 persen tidak mengajukan banding.

Ketika seseorang hidup dekat pada tingkat subsisten, resiko dan biaya psikologis untuk berpindah pekerjaan adalah tinggi relatif terhadap pendapatan potensial. Di daerah metropolitan dengan biaya hidup tinggi dan persaingan di pasar kerja yang keras, kecenderungan ini semakin menguat. Berpindah pekerjaan bagi ojol memiliki resiko dan biaya psikologis yang sangat tinggi.

Tingginya resiko dan biaya psikologis dari berpindah pekerjaan, membuat pengemudi ojol rentan dengan eksploitasi dan terpaksa menjalani pekerjaan yang tak layak. Rendahnya daya tawar ojol membuat mereka dipaksa menerima berbagai keputusan penting yang dibuat pihak aplikator secara sepihak tanpa melibatkan mereka sama sekali. Keputusan penting yang dibuat aplikator tanpa melibatkan mitra ojol terentang mulai dari perubahan syarat dan ketentuan mitra (48,9 persen), penurunan tarif layanan per kilometer (20,9 persen), kenaikan potongan aplikator (15,4 persen), perubahan sistem performa (5,4 persen), perubahan aturan suspend/putus mitra (4,4 persen), hingga perubahan sistem rating oleh pelanggan (3,7 persen).

Pekerja atau buruh umumnya meningkatkan daya tawar mereka di hadapan perusahaan dengan mengorganisasikan diri dan menyuarakan aspirasi mereka secara kolektif.

Pekerja atau buruh umumnya meningkatkan daya tawar mereka di hadapan perusahaan dengan mengorganisasikan diri dan menyuarakan aspirasi mereka secara kolektif. Namun perusahaan aplikator seringkali tidak mengakui serikat pekerja dengan alasan ojol adalah “mitra” yang memiliki hubungan setara. Meski demikian, secara menarik, sebesar 74,6 persen responden menyatakan bahwa mereka aktif atau terlibat dalam serikat pekerja ojol.

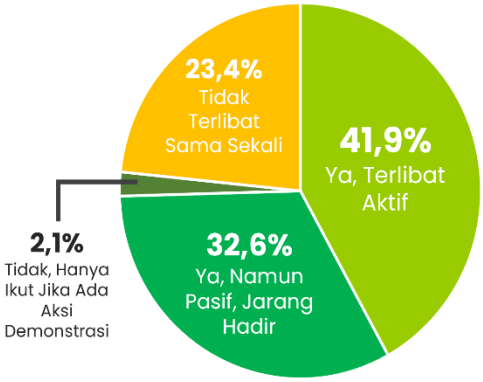
Melalui serikat pekerja, ojol dapat menyuarakan aspirasi mereka dengan lebih artikulatif, terlepas dari ketergantungan ojol kepada aplikator yang sangat tinggi sebagai pemberi kerja. Aspirasi ojol untuk sistem kerja yang lebih adil dan perbaikan kesejahteraan terentang luas mulai dari kenaikan tarif layanan per kilometer yang terlalu rendah (68,5 persen), menurunkan potongan aplikator yang terlalu tinggi (23,9 persen), perbaikan sistem distribusi dan pembagian order yang tidak adil (2,1 persen), jaminan perlindungan dan keselamatan kerja (2,0 persen), sistem bonus yang lebih mudah dan berkeadilan (1,8 persen), dan sistem penalti suspend/putus mitra yang lebih adil (1,3 persen).

Lemah Posisi, Banyak Aspirasi

Rendah Daya Tawar dan Aspirasi Terbungkam Ojek Online, 2025

Keputusan Penting yang Dibuat Aplikator Tanpa Melibatkan Mitra Ojol	
Perubahan Syarat dan Ketentuan Mitra	48,9%
Perubahan / Penurunan Tarif per Km	20,9%
Kenaikan Potongan Aplikator	15,4%
Perubahan Sistem Performa (Point)	5,4%
Perubahan Aturan Suspend / Putus Mitra	4,4%
Perubahan Kebijakan Rating (Penilaian) oleh Pelanggan	3,7%
Lainnya	1,2%
n	1.018

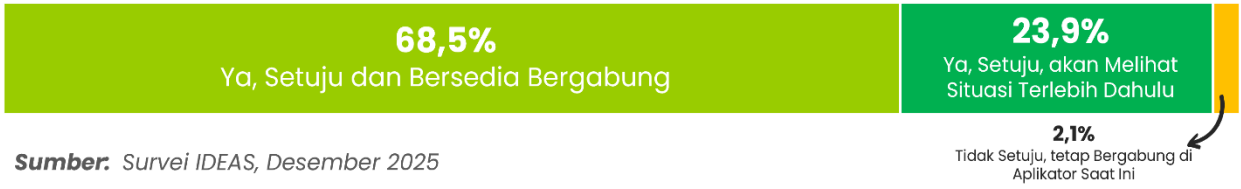
Keterlibatan Ojol dalam Komunitas/Serikat Driver (n=1.018)



Aspirasi Ojol Untuk Perubahan Kebijakan (n=1.018)

- **68,5%** Tarif Layanan per Km Terlalu Rendah
- **23,9%** Potongan Aplikator Terlalu Tinggi
- **2,1%** Persaingan Mendapatkan Order yang Tidak Adil
- **2,0%** Perlindungan Kerja yang Minim
- **1,8%** Bonus yang Sulit untuk Dicapai
- **1,3%** Suspend dan Putus Mitra yang Tidak Adil
- **0,6%** Lainnya

Wacana Pembentukan Platform Digital Berbentuk Koperasi Ojol (n=1.018)



Sumber: *Survei IDEAS, Desember 2025*

Arah Kebijakan ke Depan

Dalam dunia tanpa batas, banyak perusahaan yang tidak membutuhkan pekerja tetap dan lebih bergantung pada pekerja lepas dalam arus pemanfaatan sumber daya bersama (*crowdsourcing*). Gig workers tidak memiliki status karyawan karena bekerja dibawah kontrak dan mengerjakan pekerjaan secara mandiri. Bagi professional, gig economy menawarkan fleksibilitas waktu kerja dan penghasilan yang menjanjikan. Namun bagi sebagian besar gig workers yang tanpa keahlian, yang menjadikan pekerjaan freelance sebagai mata pencaharian utama, kemewahan itu tidak berlaku. "Mitra" ojol misalnya, tidak menawarkan jenjang karir, pertumbuhan keahlian dan keamanan finansial, terlebih lagi jaminan keamanan kerja.

Profesi ojol kini semakin menjadi tumpuan penghidupan kelas bawah kota, tidak lagi sebagai pekerjaan sampingan melainkan sebagai pekerjaan utama.

Profesi ojol kini semakin menjadi tumpuan penghidupan kelas bawah kota, tidak lagi sebagai pekerjaan sampingan melainkan sebagai pekerjaan utama. Ojol menjadi tumpuan tenaga kerja urban tanpa keahlian, bahkan tidak jarang menjadi pintu darurat bagi pekerja kota dengan pendidikan tinggi. Menjadi ojol kini bahkan telah menjadi profesi permanen terutama bagi tenaga kerja kota tanpa keahlian. Meski tidak menawarkan jenjang karir, pertumbuhan keahlian, dan terlebih keamanan finansial, menjadi ojol adalah pilihan ekonomi kaum miskin kota yang tak bisa dihindari untuk bertahan hidup, bukan sebuah jenjang karir atau alternatif menunggu untuk pekerjaan di sektor formal dengan penghasilan tetap yang lebih tinggi.

Rendahnya tingkat mobilitas, daya tawar dan kapasitas mencari pekerjaan alternatif, membuat ojol rentan dengan eksploitasi dan terpaksa menjalani pekerjaan yang tak layak.

Namun hidup sebagai ojol juga tidak memberi janji kesejahteraan yang memadai, bahkan tingkat kesejahteraan yang rendah ini semakin menurun dari waktu ke waktu. Maka ojol menghadapi dilema ekonomi yang amat sulit: bertahan dengan tekanan pekerjaan yang semakin berat atau berpindah kerja dengan ketidakpastian yang sangat tinggi. Rendahnya tingkat mobilitas, daya tawar dan kapasitas mencari pekerjaan alternatif, membawa ojol pada trauma: terjebak pada tingkat kesejahteraan yang tetap rendah dan semakin menurun dari waktu ke waktu, bahkan lebih rendah dari pekerjaan sebelumnya.

Rendahnya tingkat mobilitas, daya tawar dan kapasitas mencari pekerjaan alternatif, membuat ojol rentan dengan eksploitasi dan terpaksa menjalani pekerjaan yang tak layak. Potensi eksploitasi buruh murah di pekerjaan beresiko tinggi ini. kini semakin membesar seiring menguatnya aspirasi investor untuk keuntungan yang tercermin dari aksi korporasi seperti mega-merger antar platform digital hingga penawaran umum perdana saham di pasar modal.

Karena itu kehadiran UU Pekerja Ekonomi Gig sebagai regulasi yang akan melindungi ojol adalah krusial dan mendesak untuk melindungi jutaan pekerja miskin kota.

Regulasi harus menetapkan bahwa, dengan jam kerja normal, penentuan tarif dasar layanan dan berbagai potongan aplikator tidak boleh membuat mitra ojol menerima pendapatan dibawah upah minimum (UMP). Ketentuan kerja dari aplikator yang membuat mitra ojol dengan jam kerja normal menerima pendapatan dibawah UMP, harus dianggap batal demi hukum. Regulasi juga harus memberikan batasan jam kerja maksimum, untuk menurunkan resiko kelelahan di jalan dan menekan tingkat kecelakaan kerja.

Karena itu kehadiran UU Pekerja Ekonomi Gig sebagai regulasi yang akan melindungi ojol adalah krusial dan mendesak untuk melindungi jutaan pekerja miskin kota.

Regulasi juga harus mendorong penciptaan lingkungan kerja yang aman dan sehat bagi ojol dengan mengatur kewajiban adopsi kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) oleh aplikator. Perusahaan aplikator sebagai pemberi kerja bagi ojol, harus menerapkan penilaian dan pengendalian resiko kerja, memberi peralatan keamanan kerja yang dibutuhkan, serta memberi perlindungan atas resiko kerja yang dialami mitra ojol.

Semua reformasi kebijakan untuk perbaikan kesejahteraan ojol bermuara pada diakhirinya status “mitra” kepada pengemudi ojol. Dengan perusahaan aplikator nyaris sepenuhnya mengendalikan “mitra” ojol, maka aplikator harus mengakui pengemudi ojol sebagai karyawan mereka. Formalisasi bisnis layanan transportasi digital melalui regulasi penetapan upah minimum serta pemberian jaminan kesehatan dan keselamatan kerja, akan menjamin perbaikan kesejahteraan jutaan pekerja miskin kota. Alternatif lain yang dapat ditempuh UU adalah status ojol sebagai “pekerja khusus” yang tetap fleksibel namun mendapatkan hak-hak dasar sebagaimana pegawai formal.

Regulasi juga harus mendorong kewajiban mekanisme pengaduan internal oleh aplikator serta pembentukan tribunal untuk memeriksa dan memutus sengketa non pidana, dimana selama ini ojol seringkali dirugikan.

Regulasi juga harus mendorong kewajiban mekanisme pengaduan internal oleh aplikator serta pembentukan tribunal untuk memeriksa dan memutus sengketa non pidana, dimana selama ini ojol seringkali dirugikan. Agar putusan sengketa non pidana oleh tribunal ini efektif dan mengikat, tribunal harus dibekali sanksi yang tegas atas ketidakpatuhan terhadap putusan tribunal.

Kebijakan lain yang menjanjikan untuk didorong dalam UU adalah mendorong transformasi kelembagaan platform digital menjadi koperasi untuk keterwakilan yang lebih memadai bagi ojol dalam pengambilan keputusan.

Dengan kelembagaan koperasi, platform digital akan dimiliki, dikontrol dan dikendalikan oleh pekerja lepas-nya sendiri, yaitu ojol. Dengan keterwakilan yang memadai, aspirasi mitra ojol yang kini banyak terabaikan, akan dapat disuarakan dengan lebih keras dan diakomodasi secara lebih proporsional. Secara menarik sebagian besar responden ojol (68,5 persen) setuju dengan wacana pembentukan platform berbentuk koperasi ini dan siap bergabung menjadi anggota-nya. Program pendirian 80 ribu koperasi merah putih yang dicanangkan Presiden Prabowo dengan dukungan anggara fantastis, akan lebih efektif dan tepat sasaran bila dialihkan menjadi pendirian koperasi yang terfokus pada kelompok tenaga kerja miskin yang rentan seperti ojol.

Terakhir, penting bagi UU untuk secara progresif untuk melindungi pekerja ekonomi gig perempuan. Meski kini terlihat perempuan semakin kuat merespon digitalisasi oleh bisnis ride-hailing, namun pengemudi ojol perempuan menanggung beban lebih berat dibandingkan pengemudi ojol laki-laki.

Terakhir, penting bagi UU untuk secara progresif untuk melindungi pekerja ekonomi gig perempuan. Meski kini terlihat perempuan semakin kuat merespon digitalisasi oleh bisnis ride-hailing, namun pengemudi ojol perempuan menanggung beban lebih berat dibandingkan pengemudi ojol laki-laki. Pendapatan ojol sepenuhnya ditentukan oleh order yang berhasil diselesaikan dengan algoritma aplikasi digital gagal memahami bahwa pengemudi ojol perempuan selain bekerja juga seringkali memiliki beban ganda sebagai pengasuh anak hingga mengurus pekerjaan rumah tangga. Selain memiliki keterikatan domestik rumah tangga, pengemudi ojol perempuan juga mengalami siklus hidup sebagai perempuan seperti menstruasi dan melahirkan.

Lingkungan kerja dan ekosistem bisnis ride-hailing saat ini sangat tidak ramah bagi ojol perempuan karena algoritma platform digital yang memberi penghargaan bagi mereka yang on-bid terus menerus dengan jam kerja yang sangat tinggi. Platform digital terus mempertahankan metrik performa yang sangat kaku bagi mitra ojol perempuan. Ketidakhadiran ojol perempuan di aplikasi karena kendala rumah tangga, kerentanan kesehatan sebagai perempuan atau karena faktor keamanan seperti jam kerja di malam hari, akan segera dihukum oleh algoritma dengan performa yang rendah.[]

Tentang Survei

Survei ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif dengan data yang diperoleh melalui survei pada 1–15 Desember 2025 terhadap 1.018 pengemudi ojek daring di 67 kabupaten/kota di Indonesia. Teknik sampling yang digunakan adalah *non-probability sampling* dengan pendekatan *purposive*, mengingat tidak tersedianya data populasi pengemudi ojek daring yang otoritatif dan komprehensif sehingga penarikan sampel secara probabilistik tidak memungkinkan.

Sebelum survei utama, dilakukan validasi instrumen melalui uji coba terbatas (*pilot test*) kepada lima pengemudi untuk memastikan kejelasan pertanyaan, kesesuaian istilah, dan estimasi waktu pengisian. Selanjutnya, kuesioner dikonsultasikan kepada *Ekspert* guna menilai relevansi indikator dan kesesuaian dengan tujuan penelitian. Hasil masukan digunakan untuk menyempurnakan instrumen.

Pengumpulan data dilakukan melalui dua mekanisme, yaitu wawancara langsung oleh enumerator menggunakan formulir digital dan *metode snowball sampling* melalui jejaring serikat pengemudi. Pendekatan ini bertujuan memastikan responden merupakan pengemudi aktif sekaligus memperluas jangkauan survei.

Ucapkan Terimakasih

Kami mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam penyusunan naskah ini, khususnya kepada pengelola Beasiswa Aktivis Nusantara Bakti Nusa, Ricky Hardiansyah (Ketua) dan Fitriawati serta para Awardee program yang bersedia menjadi Enumerator: Wahyudin, Listia Puji Astuti, M. Fathan Izzuddin, Melly, Rifa Aulia M. A, Ali Bahtanazar Umar, Ukhti Rahima, Rida Badriyah, Saadul Rijal, M. Yudhi Styra Adyan Muin, Yusuf, Iqbal, Hamdan Fuadi, Indah Setyowati P, Amalia Sandi Alzahrah, M. Taqwa Addari, Toni Windra, Zikra Hanifah, Amalia Hasanah, Ahmad Fauzan, Mohd. Aufa Rafiqie, Tiara Ashari, M. Syafnat Fu'aini, Naurah Nazifah, Sofiyana, Yobi Adi Pratama, Widya Ristiawati, Anas, Tsabitah Rif'ah Nur R, M. Zidny Ubaydillah, Lintang Afra Karisma, Nadiva, Muh. Ilham Kholid, serta Azra.

Ucapan terima kasih juga kami sampaikan kepada Federasi Serikat Pengemudi Daring (Federasi SPEED Indonesia) dan para pengemudi daring atas dukungan serta kontribusinya dalam pelaksanaan penelitian ini.

Mitra Kolaborasi

FEDERASI Speed SERIKAT PENGEMUDI DARING INDONESIA

BAKTI NUSA Beasiswa Aktivis Nusantara

E-BOOK
FREE DOWNLOAD

IDEAS INSTITUTE FOR DEMOGRAPHIC AND AFFLUENCE STUDIES
GREAT edunesia
DOMPET DHUAFA

Publikasi Policy Brief "Mengakhiri Kerja Tak Layak Pengemudi Ojek Daring" merupakan **seri ketiga** dari Survei Kerja Layak (*Decent Work*) Pengemudi Ojek Daring yang diterbitkan IDEAS, setelah sebelumnya terbit pada tahun 2020 dan 2023.





Unduh kedua publikasi tersebut di:

www.ideas.or.id

Atau link sementara: https://linktr.ee/ideas.riset



IDEAS
INSTITUTE FOR DEMOGRAPHIC AND AFFLUENCE STUDIES

Menuju Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia

PROFILE IDEAS

Institute for Demographic and Affluence Studies (IDEAS) merupakan lembaga think tank tentang pembangunan nasional dan kebijakan publik.

IDEAS secara resmi diluncurkan ke publik pada 23 Mei 2016, hingga kini telah melakukan berbagai riset untuk berkhidmat pada kepentingan masyarakat Indonesia, khususnya masyarakat miskin dan marjinal.

ADVOKASI KEBIJAKAN

IDEAS mempublikasikan kajian kebijakan publik (*Policy Brief*) secara berkala melalui Rubrik 'Dialektika' Republika dan Rubrik 'Studia' Koran Tempo.

KONSENTRASI KAJIAN

IDEAS berkonsentrasi pada lima wilayah kajian yaitu kajian kebijakan publik (policy brief), analisis keuangan negara (APBN dan APBD), kontra draft Undang-Undang, cetak biru kebijakan sektoral (industri), dan strategi pembangunan nasional.

PRODUK KAJIAN

- Indonesia Poverty and Inequality Report
- Agriculture and Rural Development Report
- Urban and Sustainable Development Report
- Indonesia Pro Poor Budget Review
- Indonesia Economic and Social Development Review
- Islam, Society and Social Change Review

KONTAK KAMI

Phone/WA: +62 852-1588-0021
E-mail: ideas.riset@gmail.com

Menuju Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia



IDEAS INSTITUTE FOR DEMOGRAPHIC AND AFFLUENCE STUDIES
GREAT edunesia
DOMPET DHUAFA

Jl. Raya Parung-Bogor, Jampang,
Kemang, Kab. Bogor - Jawa Barat,
16330, Indonesia
Phone: +62 852-1588-0021
Email: ideas.riset@gmail.com

Institute for Demographic and Affluence Studies
@ideas_riset
@ideas.riset
www.ideas.or.id