

# BAB I

## PENDAHULUAN

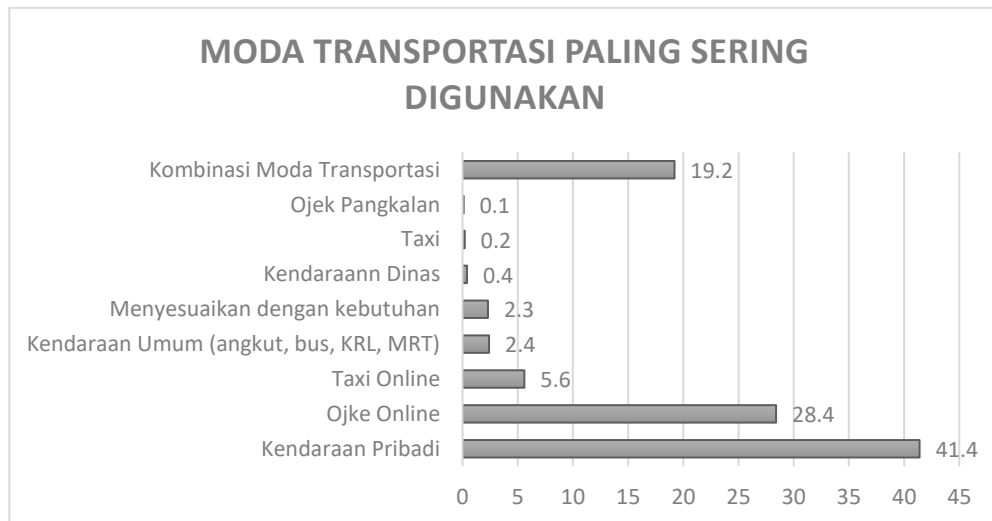
### A. Latar Belakang Masalah

Transportasi pada dasarnya bukan sekadar sarana untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain, melainkan juga motor penggerak sosial-ekonomi masyarakat. Madi (2022) menegaskan bahwa transportasi tidak sekadar menghubungkan individu dengan tujuannya, melainkan juga menjadi katalisator pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan aksesibilitas pasar, distribusi barang, dan interaksi merata, aman, nyaman, dan andal. Keterbatasan ini kemudian mendorong munculnya inovasi transportasi berbasis aplikasi atau ojek *online* (Madi, 2022).

Kehadiran ojek *online* mewakili inovasi disruptif dalam sektor transportasi Indonesia. Layanan yang dipelopori oleh perusahaan seperti Gojek dan Grab sejak 2010, menawarkan kemudahan pemesanan melalui *smartphone*, pelacakan *real-time*, dan pembayaran digital, sehingga dianggap lebih praktis, efisien, dan sesuai dengan gaya hidup masyarakat modern yang sibuk. Inovasi ini tidak hanya mengurangi ketergantungan pada transportasi umum konvensional seperti angkutan kota (angkot) atau bus, tetapi juga membuka peluang ekonomi baru bagi ribuan pekerja informal (Aziah & Adawia, 2018).

Hasil survei Mutia (2022) memperkuat popularitas ojek *online* sebagai salah satu moda transportasi modern yang paling diminati oleh masyarakat pada masa kini. Penelitian Mutia (2022) menjelaskan ojek *online* menempati posisi kedua setelah kendaraan pribadi dengan persentase penggunaan mencapai 28%. Hasil ini mengindikasikan bahwa keberadaan ojek *online* tidak hanya berperan sebagai alternatif transportasi yang efisien, tetapi juga menjadi bagian penting dari gaya hidup masyarakat perkotaan yang menekankan kepraktisan, kecepatan, serta kemudahan akses melalui pemanfaatan teknologi digital. Namun, meningkatnya ketergantungan masyarakat terhadap layanan ojek *online* juga mencerminkan perubahan pola perilaku dalam memilih sarana transportasi yang lebih fleksibel dan sesuai dengan dinamika kehidupan modern. Pada gambar 1.1

mengilustrasikan preferensi moda transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia.



**Gambar 1. 1**  
**Moda Transportasi Paling Sering digunakan**

*Sumber : (Mutia, 2022)*

Berdasarkan Gambar 1.1 terlihat bahwa sebagian besar Masyarakat di Indonesia masih memilih kendaraan pribadi dengan persentase 41,4%, disusul ojek *online* 28%, taxi *online* 5,6%, dan moda transportasi lainnya dengan persentase lebih rendah. Dari gambar tersebut, terlihat bahwa kendaraan pribadi masih mendominasi, tetapi ojek *online* telah merebut pangsa pasar signifikan, terutama di kalangan generasi muda dan pekerja urban. Fakta ini menggambarkan pergeseran perilaku mobilitas masyarakat, di mana ojek *online* tidak hanya memenuhi kebutuhan transportasi harian, tetapi juga berkontribusi pada efisiensi lalu lintas dengan mengurangi jumlah kendaraan besar di jalan. Namun, di balik manfaatnya, perkembangan ini juga menimbulkan isu sosial-ekonomi, seperti persaingan ketat antar *driver* dan ketergantungan pada *platform* digital yang rentan terhadap perubahan algoritma (Mutia, 2022).

Perkembangan ojek *online* ini tidak hanya terasa di tingkat nasional, tetapi juga secara lokal di Kota Cirebon, Jawa Barat. Sebagai salah satu wilayah perkotaan menengah dengan mobilitas penduduk yang terus meningkat, Kota Cirebon yang dikenal sebagai kota pelabuhan historis dan pusat perdagangan,

mengalami urbanisasi cepat akibat migrasi penduduk dari wilayah sekitar dan pertumbuhan sektor industri kecil-menengah (Lestari & Paryanto, 2023). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kota Cirebon Tahun 2021-2025, jumlah penduduk Kota Cirebon menunjukkan tren pertumbuhan yang konsisten, meskipun ada fluktuasi minor yang disebabkan oleh faktor demografis seperti pandemi atau migrasi balik (R. Ambarwani et al., 2023).

**Tabel 1. 1**  
**Jumlah Penduduk Kota Cirebon Tahun 2021-2025**

No	Tahun	Jumlah Penduduk (ribu jiwa)
1.	2021	336,9
2.	2022	338,9
3.	2023	342,0
4.	2024	333,30
5.	2025	347,54

Sumber: (Badan Pusat Statistik Kota Cirebon, 2024)

Peningkatan jumlah penduduk ini berimplikasi langsung pada lonjakan kebutuhan transportasi yang cepat, efisien, dan mudah diakses (Anggraeni et al., 2024). Transportasi konvensional yang disediakan pemerintah, seperti bus Trans Cirebon atau angkutan pedesaan, belum sepenuhnya mampu menjangkau seluruh area kota, terutama di kawasan padat seperti pusat perdagangan atau kawasan industri. Akibatnya, ojek *online* muncul sebagai alternatif yang relevan, terutama di tengah dinamika aktivitas perkotaan yang padat, kemacetan lalu lintas, dan pola kerja fleksibel pasca-pandemi (Purwoko et al., 2022). Di Cirebon, ojek *online* tidak hanya memfasilitasi perjalanan harian, tetapi juga mendukung logistik kecil, seperti pengiriman barang *e-commerce* (Januari et al., 2025).

Variasi kepadatan penduduk antar kecamatan di Kota Cirebon mempertegas pentingnya keberadaan moda transportasi yang fleksibel, efisien, serta mampu menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat di setiap wilayah. Kecamatan dengan tingkat kepadatan tinggi seperti Pekalipan dan Kejaksan menunjukkan kebutuhan mobilitas yang jauh lebih besar, sehingga kehadiran ojek *online* menjadi alternatif transportasi yang tidak hanya praktis dan mudah

diakses, tetapi juga mampu menghemat waktu dan menyesuaikan dengan ritme kehidupan perkotaan (Hajia, 2025).

Di Kota Cirebon daerah dengan kepadatan penduduk yang lebih rendah cenderung masih bergantung pada kendaraan pribadi karena jarak antar lokasi yang lebih renggang serta kebutuhan transportasi yang tidak terlalu mendesak dalam aktivitas sehari-hari. Berdasarkan Tabel 1.2, rata-rata kepadatan penduduk Kota Cirebon mencapai 11.283,20 jiwa/km<sup>2</sup>, yang tergolong cukup padat menurut standar BPS, menunjukkan bahwa wilayah ini memiliki potensi besar untuk terus mengembangkan layanan transportasi berbasis aplikasi seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi, mobilitas masyarakat, serta pertumbuhan infrastruktur kota yang semakin pesat.

**Tabel 1. 2**  
**Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan**  
**di Kota Cirebon Tahun 2023**

No	Kecamatan	Kepadatan Penduduk (jiwa/km <sup>2</sup> )
1.	Harjamukti	7305
2.	Lemahwungkuk	8500
3.	Pekalipan	19823
4.	Kesambi	9245
5.	Kejaksan	11543
<b>rata-rata</b>		<b>11283,20</b>

Sumber: (BPS Kota Cirebon, 2024)

Berdasarkan Tabel Kepadatan Penduduk menurut Kecamatan di Kota Cirebon, terlihat bahwa kepadatan penduduk berbeda-beda di setiap kecamatan. Kecamatan Pekalipan memiliki kepadatan tertinggi yaitu 19.823 jiwa/km<sup>2</sup>, sedangkan Harjamukti memiliki kepadatan terendah, yakni 7.305 jiwa/km<sup>2</sup>. Rata-rata kepadatan di Kota Cirebon mencapai 11.283,20 jiwa/km<sup>2</sup> yang termasuk kategori cukup padat (BPS Kota Cirebon, 2024).

Tingginya kepadatan penduduk di beberapa wilayah menunjukkan bahwa ruang yang tersedia untuk aktivitas sehari-hari, sarana transportasi, dan fasilitas publik menjadi semakin terbatas. Kondisi ini menimbulkan kebutuhan masyarakat akan moda transportasi yang cepat, mudah diakses, serta memiliki fleksibilitas tinggi dalam mendukung mobilitas harian (Al-farij et al., 2025). Di

sinilah peran ojek *online* menjadi signifikan sebagai solusi mobilitas, terutama di kawasan padat di mana kendaraan pribadi atau transportasi konvensional mungkin kurang efisien. Kepadatan penduduk yang tinggi juga berimplikasi pada lapangan kerja bagi *driver* ojek *online*. Semakin padat suatu wilayah, semakin besar permintaan masyarakat terhadap layanan transportasi cepat, sehingga peluang penghasilan bagi *driver* meningkat (Rumaedah et al., 2022).

Saat ini, banyaknya jumlah *driver* ojek *online* di Cirebon, mencerminkan permintaan masyarakat yang tinggi terhadap layanan berbasis aplikasi yang praktis dan fleksibel. Kehadiran ribuan *driver* ini tidak hanya mendominasi sebagai moda alternatif setelah kendaraan pribadi, tetapi juga membuka lapangan pekerjaan baru bagi pekerja informal, terutama pemuda dan mantan pekerja sektor transportasi konvensional. Namun, kontribusi ekonomi ini seperti peningkatan PDB lokal melalui biaya aplikasi dan pengeluaran *driver* dihantui oleh isu kesejahteraan, di mana *driver* sering menghadapi ketidakpastian pendapatan dan risiko kerja di lingkungan urban yang padat (Muhyiddin et al., 2024).

Dalam konteks layanan ojek *online*, sistem upah memiliki posisi strategis karena berkaitan langsung dengan dorongan kerja serta tingkat kesejahteraan *driver*. Upah dipahami sebagai hak normatif pekerja yang diterima dalam bentuk kompensasi finansial atas pelaksanaan pekerjaan atau pemberian jasa. Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 78 Tahun 2015 tentang Pengupahan, kompensasi ini meliputi gaji pokok beserta tunjangan yang diberikan kepada pekerja dan keluarganya. Penetapan upah dilakukan melalui perjanjian kerja, kesepakatan antar pihak, atau ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dengan orientasi utama pada pemenuhan standar kehidupan yang layak (Suhartoyo, 2020).

Pandangan ekonomi klasik, seperti yang dikemukakan Nurul (2019), mengasumsikan bahwa tingkat upah menyesuaikan diri secara alami untuk menyeimbangkan penawaran dan permintaan tenaga kerja, sehingga menghindari pengangguran struktural. Namun, dalam praktik ojek *online*, asumsi ini sering tidak berlaku karena sifat pekerjaan yang *gig-based*, di mana

upah bergantung pada variabel dinamis seperti volume order, jam operasional, dan algoritma *platform*.

Upah merupakan bagian penting dari biaya yang diperhitungkan dalam penentuan tarif jasa transportasi agar operasional berjalan efektif dan efisien, sekaligus menentukan kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon. Dalam perspektif Islam, upah dikenal dengan istilah *ijarah*, yaitu pemberian imbalan atau gaji atas pekerjaan atau jasa yang dilakukan, dan penetapannya harus wajar serta tidak merugikan pihak manapun (Mira, 2024). Hal ini sejalan dengan firman Allah dalam Al-Qur'an surat an-Nahl ayat 90:

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُ بِالْعَدْلِ وَالْإِحْسَانِ.... ﴿٩٠﴾

Artinya: “Sesungguhnya Allah telah menyuruh (kamu) berlaku adil dan berbuat kebajikan....”(Kementerian Agama Republik Indonesia, 2022).

Lebih lanjut, Islam menekankan agar pembayaran upah dilakukan tepat waktu. Nabi Muhammad SAW bersabda: “*Berikanlah upah kepada pekerja sebelum keringatnya kering*” HR. Ibnu Majah, dalam (Mira, 2024). Yusuf Qardhawi juga menegaskan bahwa dalam penentuan upah, dua hal yang harus diperhatikan adalah nilai pekerjaan dan kebutuhan pekerja. Dengan demikian, mekanisme pembayaran upah tidak hanya menuntut keadilan dalam jumlahnya, tetapi juga kejelasan dan ketepatan waktu pelaksanaannya.

Di balik kemudahan yang ditawarkan layanan ojek *online*, terdapat kompleksitas terkait sistem pengupahan dan kebijakan operasional bagi *driver* ojek *online*. Sistem upah yang fleksibel dan berbasis kinerja memang memberikan potensi penghasilan, tetapi implementasinya di lapangan sering menimbulkan ketidakpastian pendapatan. Selain itu, potongan biaya yang dikenakan oleh perusahaan aplikator mencapai 20% dari pendapatan *driver* ojek *online*, angka yang dinilai cukup memberatkan mengingat pendapatan tersebut menjadi sumber utama kehidupan sehari-hari (Santoso et al., 2023).

Kenaikan tarif ojek *online* ternyata tidak serta merta meningkatkan kesejahteraan mitra *driver* ojek *online*. Menurut (Santoso et al. (2023) banyak *driver* ojek *online* mengeluhkan bahwa potongan biaya aplikasi ikut meningkat,

bahkan melebihi ketentuan yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 667 Tahun 2022, yang menurunkan tarif penyewaan aplikasi dari 20% menjadi 15% . Potongan yang diterapkan bisa mencapai 20% hingga 40% dari harga yang tertera pada aplikasi konsumen, sehingga tidak selaras dengan tujuan kenaikan tarif berdasarkan Kemenhub Nomor 564, yaitu untuk menyesuaikan harga bensin dan UMR agar kesejahteraan *driver* ojek *online* meningkat (Dewanta et al., 2023).

Menurut De Ruyter & Rachmawati (2020) praktik ini menunjukkan bahwa perusahaan aplikator, meskipun menaikkan tarif, cenderung mengambil margin lebih tinggi dari ketentuan perundang-undangan dan mengorbankan kesejahteraan mitra *driver* ojek *online*. Pihak aplikator memperbesar biaya potongan aplikasi, bahkan melebihi 20%, sehingga kenaikan tarif lebih dinikmati oleh perusahaan sementara pendapatan *driver* ojek *online* justru menurun.

Temuan tersebut sejalan dengan berbagai penelitian yang menelusuri aspek pengupahan, di mana faktor seperti tarif, jam kerja, dan volume order terbukti sangat menentukan besaran pendapatan *driver*. Namun, ketergantungan pada variabel-variabel tersebut tanpa adanya kontrol kebijakan yang jelas justru rentan menimbulkan ketimpangan dan ketidakadilan pendapatan antar *driver*. Selain itu, pengalaman kerja dan strategi kerja juga sangat dipengaruhi kebijakan perusahaan yang tidak selalu berpihak pada kepentingan *driver* ojek *online* (Wenehenubun et al., 2023).

Relasi kemitraan dalam ekosistem ojek *online* karenanya sering kali dipertanyakan keadilannya. *Driver* ojek *online*, meskipun berstatus pekerja mandiri, tidak memiliki posisi tawar yang kuat dalam negosiasi kebijakan tarif dan kompensasi karena sepenuhnya bergantung pada regulasi yang ditetapkan perusahaan aplikator. Kondisi ini menciptakan ketidakseimbangan antara kewajiban dan hak, yang secara struktural memicu ketidakstabilan pendapatan serta menurunkan tingkat kesejahteraan *driver* ojek *online* (Putra et al., 2022).

Ketidakterbukaan dan ketidakjelasan dalam mekanisme pengupahan menjadi faktor utama yang menimbulkan ketidakpuasan dan keresahan di kalangan pengemudi. Fluktuasi tarif yang tidak terprediksi serta kebijakan

aplikasi yang tidak transparan menyebabkan pendapatan *driver* menjadi sangat tidak stabil dan sulit diperkirakan. Kondisi ini membuat *driver* rentan terhadap situasi ekonomi yang tidak aman dan berpotensi menurunkan kesejahteraan secara signifikan (De Ruyter & Rachmawati, 2020).

Fenomena ketidakstabilan kesejahteraan pekerja sektor digital semakin nyata di berbagai daerah, termasuk di Kota Cirebon. Para pengemudi ojek *online* kerap menyuarkan tuntutan mengenai transparansi sistem potongan tarif, keadilan pendapatan, serta kejelasan kebijakan perlindungan sosial yang mereka terima. Kondisi tersebut menggambarkan adanya ketidakseimbangan hubungan kerja antara perusahaan penyedia layanan transportasi daring dan para mitranya. Menurut Rachmawati & Lan (2022), sistem kemitraan digital di Indonesia masih menghadapi persoalan struktural yang menyebabkan posisi pengemudi berada pada situasi yang rentan secara ekonomi dan sosial.

Ketidakseimbangan tersebut berimplikasi pada rendahnya tingkat kesejahteraan, ketidakpastian pendapatan, serta minimnya jaminan sosial bagi para pekerja digital. Meskipun sejumlah penelitian sebelumnya telah menyoroiti aspek hubungan kerja dalam ekonomi digital, namun kajian yang secara spesifik menganalisis pengaruh mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan pendapatan terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di tingkat lokal, khususnya di Kota Cirebon, masih sangat terbatas. Kesenjangan inilah yang menjadi dasar penting bagi penelitian ini untuk dilakukan. Meskipun telah dilakukan berbagai dialog antara komunitas *driver* dan pihak aplikator, regulasi yang komprehensif dan mengikat terkait mekanisme pengupahan dan perlindungan *driver* masih belum terealisasi. Situasi ini menimbulkan ketidakpastian lanjutan yang berdampak pada hubungan kerja tidak formal yang saat ini menjadi dasar peraturan antara aplikator dan mitra *driver*, sehingga kesejahteraan dan keamanan penghasilan *driver* tetap menjadi isu yang krusial (Muhyiddin et al., 2024).

*Driver* ojek *online* termasuk dalam kategori *gig worker* atau pekerja lepas berbasis *platform* digital, yang menawarkan fleksibilitas waktu kerja tanpa ikatan kontrak formal sebagai karyawan tetap. Konsep *gig economy* ini, yang

pertama kali populer di Amerika Serikat melalui *platform* seperti Uber sejak 2009, kini merambah Indonesia dengan cepat sejak kemunculan Gojek pada 2010 (Muhyiddin et al., 2024). Di Indonesia, *gig worker* seperti *driver* ojek *online* bekerja secara mandiri, di mana *platform* hanya berfungsi sebagai perantara antara penyedia jasa dan konsumen. Fleksibilitas ini menarik bagi banyak orang, terutama di kalangan usia produktif yang mencari pendapatan tambahan atau pekerjaan sampingan. Namun, status ini juga menempatkan *driver* dalam posisi rentan, karena tidak ada jaminan sosial yang komprehensif seperti asuransi kesehatan, kecelakaan kerja, atau pension hal yang biasanya diberikan kepada pekerja formal (Satria, 2025).

Di Indonesia, relasi kerja antara perusahaan penyedia *platform* digital dan *driver* ojek *online* hingga saat ini belum memperoleh pengaturan yang tegas dalam sistem hukum ketenagakerjaan. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menetapkan bahwa suatu hubungan kerja terbentuk apabila memenuhi tiga unsur pokok, yaitu adanya pelaksanaan pekerjaan, pemberian imbalan berupa upah, serta keberadaan instruksi atau perintah dari pihak pemberi kerja (Muhyiddin et al., 2024). Dalam praktik ojek *online*, elemen-elemen ini terpenuhi secara tidak langsung: *driver* melakukan pekerjaan spesifik (pengantaran penumpang/barang), menerima upah berbasis kinerja, dan tunduk pada "perintah" algoritma *platform* yang mengatur distribusi order, penilaian performa, dan sanksi seperti penonaktifan akun.

Meskipun demikian, perusahaan aplikator mengategorikan *driver* sebagai mitra independen berdasarkan Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yang mengacu pada perjanjian perdata biasa tanpa subordinasi formal (W. Saputra et al., 2020). Ambiguitas ini menciptakan zona abu-abu hukum, di mana *driver* tidak memiliki akses penuh terhadap hak-hak ketenagakerjaan seperti upah minimum, cuti, atau perlindungan dari pemutusan hubungan kerja sepihak (Muhyiddin et al., 2024).

Lebih lanjut, kontrol perusahaan terhadap *driver* dilakukan melalui teknologi algoritma, yang semakin memperkuat ketergantungan. Algoritma ini berfungsi sebagai "bos tak terlihat" yang menentukan: (1) distribusi pekerjaan

berdasarkan rating, lokasi, dan prioritas; (2) penetapan pendapatan melalui tarif dinamis yang tidak bisa dinegosiasikan oleh *driver*; dan (3) evaluasi kinerja yang memengaruhi peluang order masa depan, seperti pemblokiran akun jika rating rendah (Dermawan, 2021).

Studi Muhyiddin et al. (2024) menunjukkan bahwa kontrol ini menciptakan ketidakpastian pendapatan harian, di mana *driver* di kota-kota seperti Cirebon harus bekerja lebih lama (rata-rata 10-12 jam/hari) untuk mencapai target minimal, tanpa kompensasi untuk waktu idle atau biaya operasional seperti bensin dan perawatan motor. Di Cirebon, kondisi lalu lintas yang padat dan cuaca tropis yang tidak menentu memperburuk situasi, di mana algoritma sering memprioritaskan zona ramai seperti Pekalipan dan Kesambi, meninggalkan *driver* di pinggiran dengan order minim.

Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 2 Tahun 2022 secara substansial memuat ketentuan mengenai mekanisme serta persyaratan pencairan manfaat Jaminan Hari Tua (JHT) bagi individu yang terdaftar sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan. Regulasi ini disusun sebagai pembaruan terhadap kebijakan sebelumnya dengan tujuan menjamin keberlanjutan dana JHT sebagai tabungan jangka panjang bagi pekerja. Namun, dalam konteks pekerja berbasis *platform digital* seperti *driver* ojek *online*, peraturan tersebut belum memberikan pengaruh yang signifikan terhadap perluasan perlindungan sosial (Suliyono, 2025).

Substansi Permenaker ini lebih menekankan pada mekanisme pencairan manfaat bagi pekerja formal yang telah terdaftar dalam program BPJS, bukan pada kewajiban perusahaan digital untuk mendaftarkan mitra pengemudi sebagai peserta aktif. Kondisi tersebut menimbulkan celah hukum yang memungkinkan perusahaan *platform* menghindari tanggung jawab sosial dengan dalih hubungan kerja yang bersifat kemitraan, bukan ketenagakerjaan. Hal ini menunjukkan bahwa kerangka hukum nasional masih berorientasi pada pekerja formal dan belum mampu mengakomodasi realitas kerja dalam ekonomi digital yang fleksibel. Akibatnya, ribuan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon tetap beroperasi tanpa perlindungan jaminan sosial yang memadai serta menghadapi risiko

kecelakaan, penyakit, maupun kehilangan pendapatan tanpa payung hukum yang kuat (Suliyono, 2025).

Fenomena tersebut menunjukkan adanya pertentangan antara konsep kemitraan yang bersifat bebas dengan kondisi kerja yang justru memperlihatkan bentuk keterikatan yang kuat. Secara yuridis, status *driver* ojek *online* dikategorikan sebagai mitra independen tanpa jaminan sosial maupun perjanjian pendapatan yang pasti. Namun, dalam praktiknya hubungan kerja tersebut sangat dipengaruhi oleh sistem *algoritma* yang mengatur ritme kerja, distribusi *order*, serta evaluasi kinerja berdasarkan indikator tertentu. Pola pengawasan digital ini menimbulkan ketergantungan struktural terhadap *platform*, sehingga otonomi yang seharusnya dimiliki dalam hubungan kemitraan menjadi terbatas. Situasi tersebut memperlihatkan bahwa fleksibilitas yang ditawarkan oleh model *gig economy* bersifat semu, karena di balik kebebasan waktu kerja terdapat bentuk kontrol algoritmik yang menekan kemandirian pekerja dan menciptakan ketidakpastian dalam pendapatan maupun kesejahteraan (Dewanta et al., 2023).

Sebagai perbandingan internasional, Spanyol telah mengambil langkah progresif melalui *Ley Riders* (Undang-Undang Pengendara) tahun 2021, yang mengakui pekerja *gig* di sektor transportasi *online* sebagai pekerja formal. Kebijakan ini mewajibkan perusahaan seperti Uber dan Glovo untuk memberikan hak-hak ketenagakerjaan penuh, termasuk upah minimum sebesar 1.169 euro per bulan atau setara dengan sekitar 20,7 juta rupiah, jaminan sosial (asuransi kesehatan dan pensiun), serta hak negosiasi kolektif melalui serikat pekerja (Muhyiddin et al., 2024)

Hasilnya, tingkat kesejahteraan *gig worker* di Spanyol meningkat 25% dalam dua tahun pertama, dengan penurunan kasus kecelakaan tak terkompensasi hingga 40%. Di sisi lain, negara-negara seperti Inggris dan Australia masih bergulat dengan tuntutan serupa, di mana pengadilan mulai mengklasifikasikan *driver* sebagai karyawan berdasarkan tes kontrol. Pengalaman ini menunjukkan bahwa pengakuan formal dapat menyeimbangkan fleksibilitas *gig economy* dengan perlindungan sosial, sesuatu yang masih menjadi kekurangan signifikan di Indonesia (Muhyiddin et al., 2024)

Berdasarkan hal tersebut, absennya kebijakan perlindungan sosial yang kuat berdampak langsung pada kesejahteraan. Ketergantungan *driver* ojek *online* pada *platform* tanpa jaring pengaman sosial menciptakan kerentanan struktural. Fenomena ini tidak hanya menurunkan motivasi kerja, tetapi juga menghambat kontribusi jangka panjang *driver* terhadap pembangunan lokal, seperti peningkatan konsumsi rumah tangga atau investasi pendidikan anak. Oleh karena itu, reformasi kebijakan seperti integrasi *gig worker* ke dalam BPJS secara wajib atau regulasi khusus *platform* menjadi mendesak untuk menciptakan ekosistem kerja yang adil (Rahmawati & Lan, 2022).

Pendapatan merupakan variabel kunci yang menghubungkan mekanisme upah dan perlindungan sosial dengan kesejahteraan secara keseluruhan bagi *driver* ojek *online*. Kesejahteraan di sini didefinisikan tidak hanya sebagai pemenuhan kebutuhan dasar (sandang, pangan, papan), tetapi juga mencakup aspek seperti stabilitas ekonomi keluarga dan perencanaan keuangan jangka panjang (Budiwan, 2021).

Penelitian Budiwan (2021) menunjukkan bahwa tingkat pendapatan yang diperoleh *driver* ojek *online* terbukti memberikan dampak yang signifikan terhadap kesejahteraan keluarga. Pendapatan tersebut memungkinkan pemenuhan kebutuhan dasar sehari-hari, kesempatan untuk menabung, serta dukungan terhadap kebutuhan masa depan seperti pendidikan anak. Studi Wenehenubun et al. (2023) menunjukkan bahwa faktor seperti tarif, jam kerja, dan volume order terbukti sangat menentukan besaran pendapatan *driver* ojek *online*.

Kondisi ketergantungan pada variabel-variabel tersebut tanpa adanya kontrol kebijakan yang jelas justru rentan menimbulkan ketimpangan dan ketidakadilan pendapatan antar *driver*. Selain itu, pengalaman kerja dan strategi kerja juga sangat dipengaruhi kebijakan perusahaan yang tidak selalu berpihak pada kepentingan *driver* ojek *online*. Temuan ini menegaskan bahwa ketidakpastian dalam mekanisme upah berdampak pada kemampuan *driver* memenuhi kebutuhan dasar dan meningkatkan taraf hidup keluarga.

Penelitian Mulyadana (2023) menjelaskan bahwa jaminan sosial memiliki pengaruh nyata terhadap kinerja *driver* Gojek di Surabaya. Perlindungan melalui jaminan sosial memberi rasa aman dalam bekerja, sehingga *driver* tidak sepenuhnya menanggung risiko ketika menghadapi masalah di lapangan. Rasa aman ini mendorong peningkatan motivasi kerja dan berdampak pada kualitas kinerja yang lebih baik. Lebih lanjut, jaminan sosial juga berhubungan erat dengan kesejahteraan, karena perlindungan tersebut membantu menjaga kestabilan penghasilan serta memberi jaminan dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari. Dengan demikian, jaminan sosial dapat dipahami sebagai salah satu aspek penting yang mendukung kinerja sekaligus meningkatkan kesejahteraan *driver* ojek *online*.

Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan bahwa pendapatan berperan penting dalam meningkatkan kemampuan *driver* ojek *online* memenuhi kebutuhan dasar keluarga serta mendukung perencanaan keuangan jangka panjang (Alparisy et al., 2025). Selain itu, mekanisme upah yang diterapkan perusahaan menjadi faktor penentu stabilitas ekonomi, di mana ketidakpastian dalam kebijakan tersebut berdampak langsung pada kesejahteraan *driver* (Ar Rizqi et al., 2024). Di sisi lain, jaminan sosial memberikan rasa aman dalam bekerja karena mampu melindungi *driver* dari berbagai risiko, sekaligus menjaga keberlangsungan kesejahteraan *driver* (Rahmawati & Lan, 2022). Secara keseluruhan, ketiga aspek tersebut saling berkaitan dan berperan besar dalam menciptakan kondisi yang lebih baik bagi *driver* ojek *online*.

Dengan demikian, mekanisme upah, perlindungan sosial, dan pendapatan tidak dapat dipisahkan dalam melihat kesejahteraan *driver* ojek *online*. Mekanisme upah menentukan keadilan kompensasi atas jasa yang diberikan, perlindungan sosial memastikan adanya jaminan keamanan kerja dan kepastian hak, sedangkan pendapatan mencerminkan hasil nyata yang diterima *driver* untuk memenuhi kebutuhan hidup (Alparisy et al., 2025).

Namun, kajian yang mengintegrasikan ketiga variabel tersebut secara simultan dalam konteks lokal, khususnya di Kota Cirebon, masih sangat terbatas. Sebagian besar penelitian sebelumnya lebih menitikberatkan pada kota-kota

besar, sehingga belum sepenuhnya merepresentasikan kondisi sosial-ekonomi *driver* di daerah dengan karakteristik transportasi berbeda. Kondisi ini menegaskan adanya kesenjangan penelitian yang perlu dijumpai.

Selain literatur, penulis telah melakukan *pra-observasi* terhadap beberapa *driver* ojek *online* di Kota Cirebon untuk memperoleh gambaran nyata di lapangan. Hasil *pra-observasi* menurut Dikdik Darmadi (komunikasi pribadi, September 2025) menunjukkan bahwa sebagian *driver* mengeluhkan potongan upah sebesar 20% yang dianggap cukup memberatkan, khususnya bagi *driver* dengan tanggungan keluarga besar dan tanpa sumber pendapatan tambahan. Beberapa *driver* juga mengaku pernah mengalami kecelakaan di jalan, namun menghadapi kesulitan dalam membiayai pengobatan karena tidak adanya perlindungan sosial atau asuransi yang memadai. Kondisi ini menimbulkan rasa cemas dan beban tersendiri dalam menjalani profesi yang penuh risiko.

Selain itu, ketidakpastian penghasilan harian juga menjadi keluhan utama. Fluktuasi jumlah *order* membuat pendapatan tidak menentu, sehingga kebutuhan hidup sehari-hari kerap tidak tercukupi. Para *driver* berharap adanya sistem upah yang lebih adil sekaligus dukungan perlindungan sosial yang dapat memberikan rasa aman ketika menghadapi risiko kerja maupun kondisi ekonomi yang tidak stabil (D. Darmadi, komunikasi pribadi, September 2025).

Dengan memperhatikan latar belakang yang telah dipaparkan, penelitian ini diarahkan untuk mengkaji **pengaruh mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan pendapatan terhadap kesejahteraan driver ojek online di Kota Cirebon** sehingga mampu memberikan pemahaman yang lebih mendalam dan sesuai dengan kondisi nyata di lapangan.

## B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, dapat dirumuskan beberapa pokok permasalahan sebagai berikut:

1. Mekanisme upah *driver* ojek *online* sering kali berubah secara sepihak oleh perusahaan aplikasi, sehingga menimbulkan ketidakpastian pendapatan dan berdampak pada kestabilan ekonomi *driver*.

2. Potongan biaya perusahaan aplikator yang relatif tinggi mengurangi pendapatan bersih *driver*, sehingga kesejahteraan yang diharapkan dari kenaikan tarif maupun jumlah *order* tidak sepenuhnya tercapai.
3. Kebijakan perlindungan sosial bagi *driver* ojek *online* masih terbatas dan belum diwajibkan secara menyeluruh, sehingga jaminan kecelakaan kerja, jaminan kematian, maupun jaminan hari tua belum optimal dalam memberikan rasa aman.
4. Status sebagai pekerja informal membuat *driver* ojek *online* belum memiliki kepastian hukum dalam memperoleh hak atas jaminan sosial, padahal pekerjaan ini memiliki risiko tinggi di jalan raya.
5. Pendapatan *driver* ojek *online* sangat bergantung pada faktor eksternal seperti jumlah *order*, tarif, dan kebijakan perlindungan sosial, sehingga tingkat kesejahteraan masih bersifat fluktuatif dan belum stabil.
6. Belum adanya keseimbangan antara mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan tingkat pendapatan menyebabkan kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon belum sepenuhnya tercapai.

### C. Pembatasan Masalah

Pembatasan permasalahan ditetapkan guna menghindari perluasan pembahasan yang tidak relevan serta memfokuskan ruang lingkup penelitian agar analisis dapat dilakukan secara lebih terarah dan sistematis. Adapun cakupan permasalahan yang menjadi batasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini berfokus pada *driver* ojek *online* sebagai bagian dari ekonomi digital yang memiliki hubungan kemitraan dengan perusahaan penyedia aplikasi transportasi daring.
2. Kajian dibatasi pada variabel mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, serta dampaknya terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* berdasarkan prinsip keadilan ekonomi.
3. Penelitian dilakukan pada *driver* ojek *online* yang beroperasi di Kota Cirebon.
4. Penelitian ini hanya mencakup *platform* Gojek, Grab, dan Maxim.

#### D. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah yang telah diuraikan, pembahasan penelitian ini diformulasikan ke dalam rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah mekanisme upah berpengaruh terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon?
2. Apakah kebijakan perlindungan sosial berpengaruh terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon?
3. Apakah pendapatan berpengaruh terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon?
4. Apakah mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan pendapatan secara simultan berpengaruh terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon?

#### E. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

##### 1. Tujuan Penelitian

Selaras dengan rumusan masalah di atas, penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh mekanisme upah terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon.
- 2) Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh kebijakan perlindungan sosial terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon.
- 3) Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh pendapatan terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon.
- 4) Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan pendapatan secara simultan terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon.

##### 2. Kegunaan Penelitian

###### a. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan literatur akademik, khususnya mengenai hubungan antara mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan tingkat pendapatan terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online*. Selain itu, hasil

penelitian ini dapat menjadi landasan teoritis dalam kajian ekonomi tenaga kerja serta memperkaya perspektif akademik mengenai kesejahteraan pekerja sektor informal di era digital.

b. Secara Praktis

1) Bagi Mahasiswa

Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan mahasiswa mengenai dinamika ketenagakerjaan dalam sektor informal, terutama pada pekerja berbasis digital seperti *driver* ojek *online*. Mahasiswa juga dapat memperoleh pemahaman praktis mengenai penerapan teori ekonomi dan manajemen dalam menganalisis permasalahan kesejahteraan pekerja.

2) Bagi *driver* ojek *online*

Penelitian ini dapat memberikan gambaran mengenai faktor-faktor yang memengaruhi kesejahteraan *driver* ojek *online*, sehingga hasil penelitian dapat dijadikan bahan refleksi dalam memperjuangkan kondisi kerja yang lebih baik. Selain itu, temuan penelitian dapat mendorong pemahaman mengenai pentingnya kebijakan perlindungan sosial dan mekanisme upah agar dapat dijadikan landasan dalam perumusan strategi peningkatan pendapatan.

3) Bagi pihak akademik

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam memperluas wawasan akademik mengenai pengaruh mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan pendapatan terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon, serta menjadi referensi untuk pengembangan teori dan praktik terkait kesejahteraan pekerja ojek *online*.

4) Bagi penulis

Penelitian ini memberikan pengalaman akademik bagi penulis dalam menganalisis pengaruh mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan pendapatan terhadap kesejahteraan *driver*

ojek *online* di Kota Cirebon, sekaligus meningkatkan kemampuan penulis dalam menyusun kajian ilmiah yang sistematis.

#### 5) Bagi Peneliti Selanjutnya

Temuan penelitian ini diharapkan dapat dijadikan rujukan bagi kajian selanjutnya yang membahas pengaruh mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan pendapatan terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon, serta implikasinya terhadap peningkatan kualitas kerja dan kesejahteraan *driver*.

### F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan representasi dari alur pemikiran peneliti yang disusun secara integratif guna membentuk satu kesatuan argumen yang koheren. Setiap bab diorganisir secara kronologis dengan pembagian sub-bahasan yang saling bertautan, sehingga rangkaian analisis dapat tersaji secara sistematis, transparan, serta mudah dicerna secara logika. Pengaturan sistematika ini berfungsi untuk memetakan deskripsi penelitian secara komprehensif dan terorganisir bagi pembaca. Melalui skema penulisan yang tertata, diharapkan pembaca mampu menelusuri dialektika penelitian secara runut. Adapun rincian mengenai susunan penulisan dalam studi ini, yang telah diselaraskan dengan sasaran akhir penelitian, adalah sebagai berikut:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menyajikan uraian mengenai latar belakang permasalahan yang berkaitan dengan pengaruh mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, serta tingkat pendapatan terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon. Selain itu, bab ini juga memuat perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

#### **BAB II LANDASAN TEORI**

Bab ini menguraikan kajian pustaka yang digunakan sebagai landasan teoretis dalam penelitian, yang mencakup pembahasan mengenai pengaruh mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, serta tingkat pendapatan terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon.

### **BAB III METODOLOGI**

Bab ini menguraikan jenis penelitian yang diterapkan, sumber data primer dan sekunder, serta teknik pengumpulan dan teknik analisis data.

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini memaparkan gambaran umum mengenai pengaruh mekanisme upah, kebijakan perlindungan sosial, dan pendapatan terhadap kesejahteraan *driver* ojek *online* di Kota Cirebon, mencakup kesimpulan hasil penelitian, objek penelitian, dan pembahasan hasil penelitian.

### **BAB V PENUTUP**

Bab ini menyajikan sintesis akhir dari seluruh rangkaian penelitian yang telah dilakukan. Pembahasan di dalamnya mencakup konklusi menyeluruh atas temuan studi, serta formulasi saran dan rekomendasi strategis bagi para pemangku kepentingan (*stakeholders*) maupun peneliti selanjutnya. Bagian ini berfungsi untuk memberikan pemahaman final mengenai implikasi penelitian bagi pembaca secara logis dan terintegrasi.



UINSSC

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SIBER  
SYEKH NURJATI CIREBON