

Paparan Hasil Riset

Mewujudkan Ekosistem Ojek Online yang Menyejahterakan, Berkelanjutan dan Berkeadilan

29 April 2026

paramadina
public policy
institute

INDEF



I. Latar Belakang

- Ekosistem digital mendorong ekspansi ojek online yang berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi, penyerapan jutaan tenaga kerja, dan penguatan aktivitas UMKM;
- Pengaturan regulasi masih memerlukan harmonisasi untuk memperkuat kepastian hukum (rekomendasi agar dapat tertuang jelas di UU induk);
- Koordinasi kebijakan pemerintah terfragmentasi, sehingga kebijakan cenderung adaptif terhadap inovasi digital;
- Industri menghadapi persaingan tarif dan promosi yang agresif, hingga menekan *margin* perusahaan aplikasi; dan
- Pengemudi menikmati fleksibilitas, tetapi menghadapi ketidakpastian pendapatan dan tuntutan perlindungan/kesejahteraan.

Desk Research dan Legal Analysis

Telaah literatur dan analisis hukum atas regulasi nasional yang relevan dengan ojek online dan *gig worker* di Indonesia dan juga di tingkat global.

Analisis Dampak Ekonomi Makro

Pemodelan *Computable General Equilibrium* (CGE) WAYANG untuk mengestimasi dampak industri ojek online terhadap perekonomian Indonesia.

Survei Nasional Pengemudi dan Pengguna

Survei terhadap 1.000 pengemudi dan 1.000 pengguna ojek online di seluruh Indonesia dengan sebaran wilayah Indonesia secara proporsional.

FGD dan Wawancara beragam *Stakeholders*

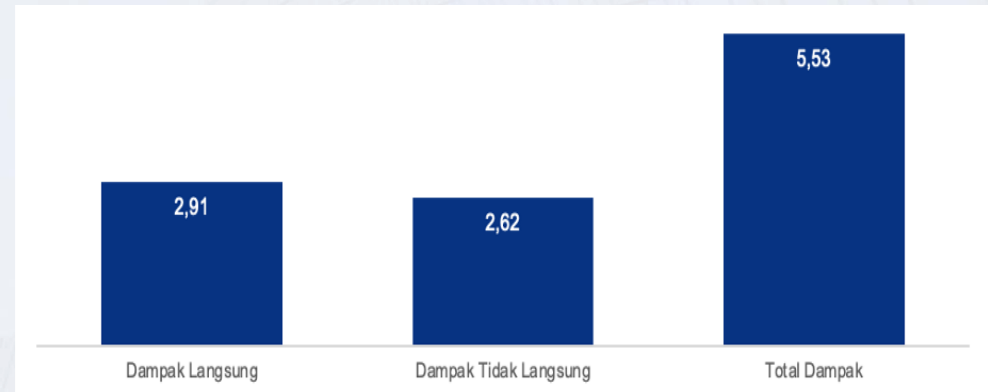
Diskusi kelompok terarah dan wawancara mendalam dengan para pemangku kepentingan kunci (pemerintah, perusahaan aplikasi, dan pengemudi).



II. Dampak Ekonomi

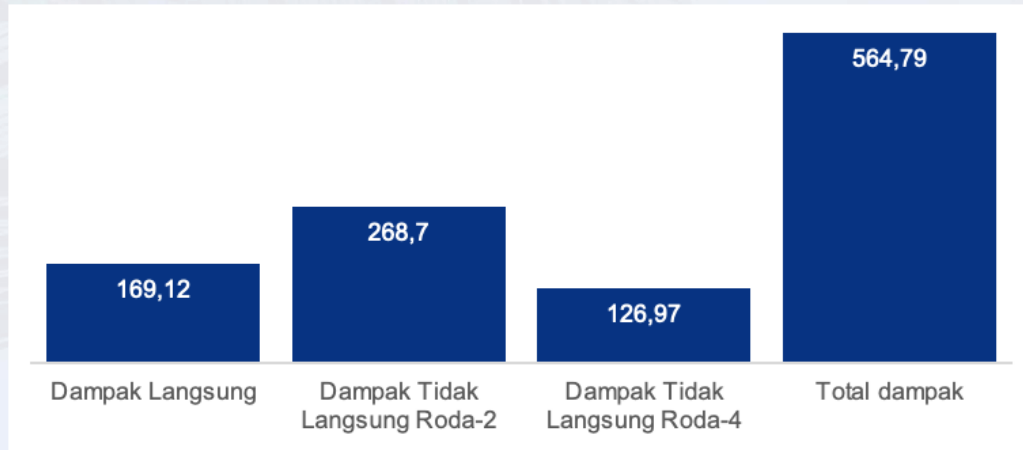
- Transportasi online efektif menjadi penyangga pendapatan rumah tangga, menurunkan angka pengangguran dan menguatkan ekonomi lokal maupun nasional.
- Menyerap **2,91 juta pengemudi** (mitra aplikasi) dan berfungsi sebagai *employment buffer* bagi pekerja urban berkeahlian rendah-menengah atau korban PHK.
- Menciptakan **2,62 juta pekerjaan turunan** pada ekosistem UMKM dan ekonomi digital.
- Sehingga, total yang diciptakan secara langsung dan tidak langsung mencapai **5,53 juta pekerjaan**.

Dampak Terhadap Tenaga Kerja (Juta)



Note: Dari 2,91 juta pengemudi, sekitar 0,9 juta adalah pengemudi dengan kategori produktifitas sedang-tinggi, sekitar 1,5 juta yang tidak masuk dalam kategori tersebut tetapi menarik penumpang minimal sekali dalam sebulan, dan sisanya adalah pengemudi yang menarik kurang dari sekali dalam sebulan

Dampak Terhadap PDB (Rp Triliun)



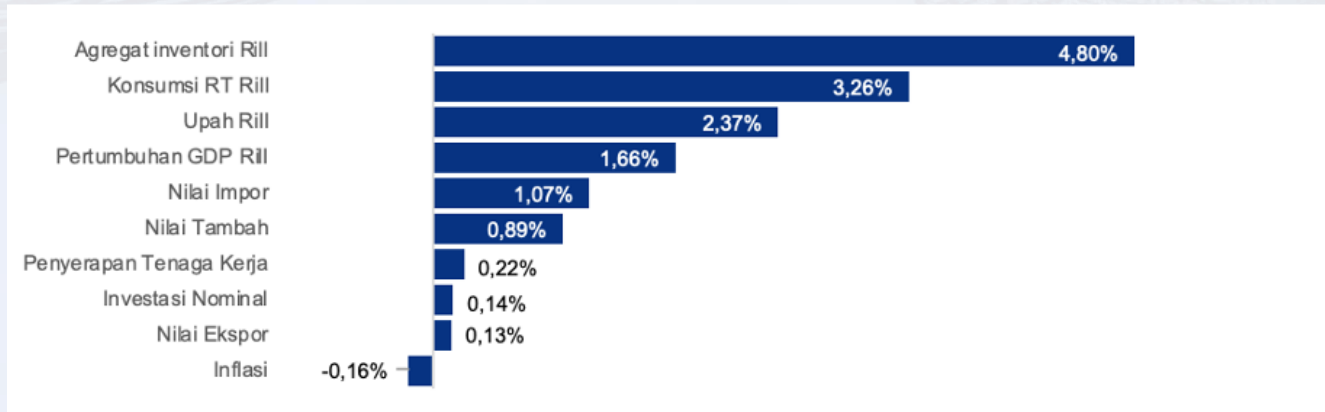
Transportasi online menyumbang sekitar **Rp565 triliun** atau setara dengan **2,37% PDB**

- Dampak langsung dan tidak langsung mencapai sekitar **Rp169 triliun** dan **Rp396 triliun**;
- Porsi kontribusi terbesar berasal dari *multiplier/spillover* lintas sektor;
- Kontribusi didominasi oleh ojek online roda dua lebih besar dibanding taksi online roda empat, dengan proporsi 2,1 kali.

Dampak terhadap Indikator Makro

- Konsumsi RT, sebagai komponen terbesar PDB (sekitar 55%), mengalami peningkatan hingga 3,26%;
- Upah Riil masyarakat juga meningkat hingga 2,37%, mendorong stabilitas dan peningkatan daya beli;
- Inflasi mengalami penurunan, ini mengindikasikan ojek online berperan dalam meningkatkan volume produksi dan menurunkan biaya distribusi, sehingga harga barang turun.

Dampak Terhadap Indikator Makro Ekonomi Utama





III. Analisis Regulasi

Regulasi di Berbagai Negara

Amerika Serikat

- 'Pekerja' berbasis *platform* (termasuk transportasi online) diklasifikasikan sebagai kontraktor independen, dengan *minimum benefit*
- Regulasi sekedar mengontrol untuk memastikan keberlanjutan kewirausahaan
- Pengambilan kebijakan berbasis algoritma cukup besar, minim kontrol dari operator manusia

Uni Eropa (EU)

- EU mengklasifikasikan pekerja ekonomi gig sebagai karyawan
- Regulasi digunakan untuk memastikan adanya keadilan, antara pengemudi dan perusahaan aplikator
- Mengedepankan pengawasan dan sistem operasi berbasis supervisi manusia. Algoritma hanya sebagai instrumen penguat

Asia/Asia Tenggara

- Mengedepankan keseimbangan: memiliki fleksibilitas kontraktor, tetap mendapat sebagian manfaat seperti karyawan
- Regulasi fokus pada jaring pengaman sosial dan perlindungan dasar, tanpa hilangkan fleksibilitas pasar
- Algoritma moderat: supervisi manusia saling melengkapi dengan sistem algoritma

Perbandingan Kebijakan Lintas Negara

- Berbagai kebijakan terkait transportasi online (Komisi, Tarif, Keselamatan) perlu menjaga keberlanjutan, investasi, dan keseimbangan pengemudi–konsumen–aplikator.
- Secara global, regulasi sektor ini umumnya tidak rigid. Sektor yang dinamis perlu fleksibilitas untuk inovasi dan penyesuaian pasar.
- Di Asia Tenggara, Indonesia mengatur komisi secara eksplisit.
- Penentuan kebijakan terkait perlu pendekatan adaptif dan berbasis data.
- CONTOH: Komisi fleksibel (dimediasi oleh *demand*, insentif, dan kualitas ekosistem) + harga perjalanan stabil dinilai lebih efektif.

Perbandingan Kebijakan Transportasi Online di Asia Tenggara

Negara	Nilai Komisi		Biaya Jasa		Keselamatan	
	Diregulasi	Tidak	Diregulasi	Tidak	Diregulasi	Tidak
Indonesia	●		●		●	
Thailand		●	●		●	
Malaysia		●		●	●	
Vietnam		●		●	●	
Filipina		●		●	●	
Singapura		●		●	●	
Myanmar		●		●		●
Kamboja		●		●		●

Indonesia: Fragmentasi Otoritas & Regulasi

Ketidakpastian Kerangka Regulasi

- Berbagai regulasi terkait tidak terkoordinasikan (asumsi: bahwa banyak regulasi, banyak benefit)
- Fokus pada teknis *granular* (tarif, komisi dan promo), bukan pada perlindungan minimum dan tata kelola.

Status Ojek Online Roda Dua

- UU LLAJ tidak mengakui motor sebagai angkutan umum, sehingga statusnya masih “abu-abu”.
- Aturan turunan Kemenhub jadi rentan diperdebatkan, termasuk oleh MK dan Ombudsman. Sehingga penegakan hukum menjadi lemah.

Koordinasi antar K/L dan urgensi “Kementerian Pengampu”

- Banyak instansi terlibat, koordinasi lemah, respons cenderung reaktif.
- Belum ada mandat tegas siapa yang mengampu tata kelola sektor ojek online.

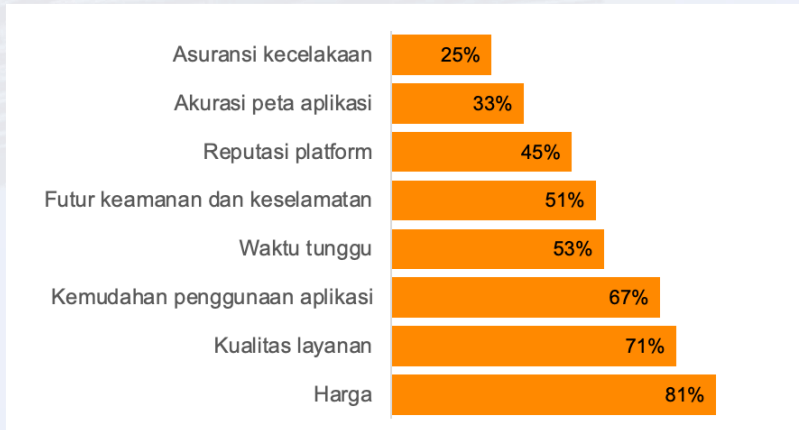


IV. Promo, Tarif, Komisi & Status Pengemudi

Promo: Pandangan Pengguna

- Pengguna memahami terdapat perbedaan tarif layanan karena adanya perbedaan promo-promo (termasuk diskon) yang ditawarkan oleh masing-masing perusahaan aplikasi.
- Aspek harga menjadi dasar utama pertimbangan pengguna dalam memilih layanan ojol (**81%**). Hal ini mengindikasikan harga layanan yang kompetitif penting diperhatikan.

Pertimbangan Pengguna Memilih Ojol



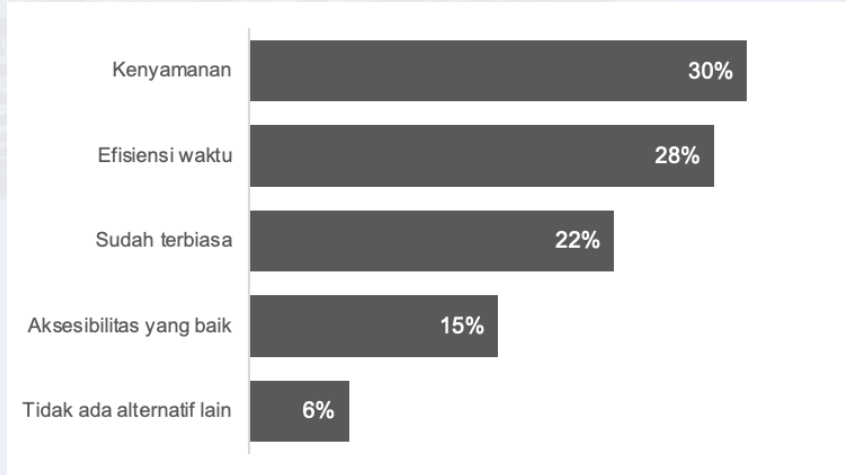
Pandangan Pengguna tentang Perbedaan Tarif Ojol



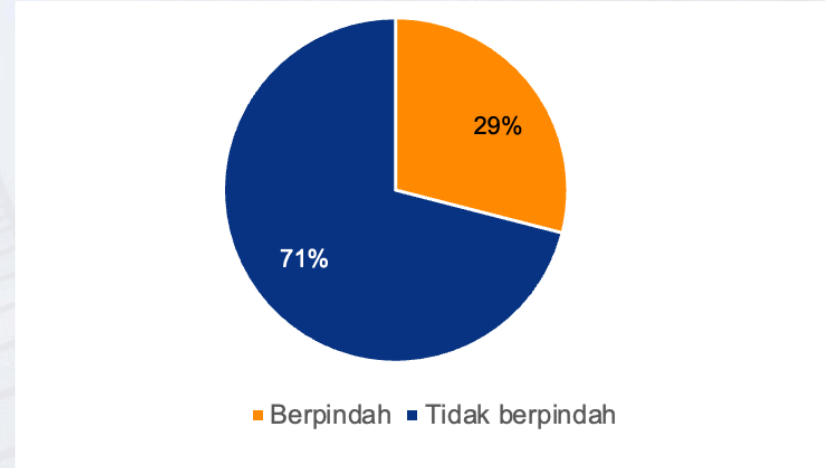
Promo: Pandangan Pengguna

- **Mayoritas pengguna (71%)** menyatakan akan tetap menggunakan ojek online meskipun promosi berkurang
- Sensitivitas harga tak dominan di kalangan pengguna. Preferensi pengguna dipengaruhi oleh kualitas layanan (e.g. kenyamanan dan efisiensi waktu) dan faktor lainnya.

Alasan Menggunakan Ojol Saat Promo Berkurang



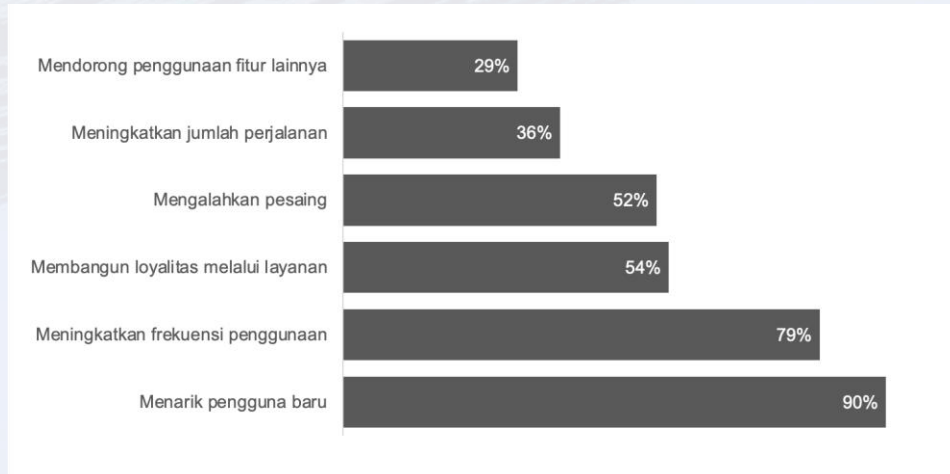
Kesediaan Gunakan Ojol Saat Promo Berkurang



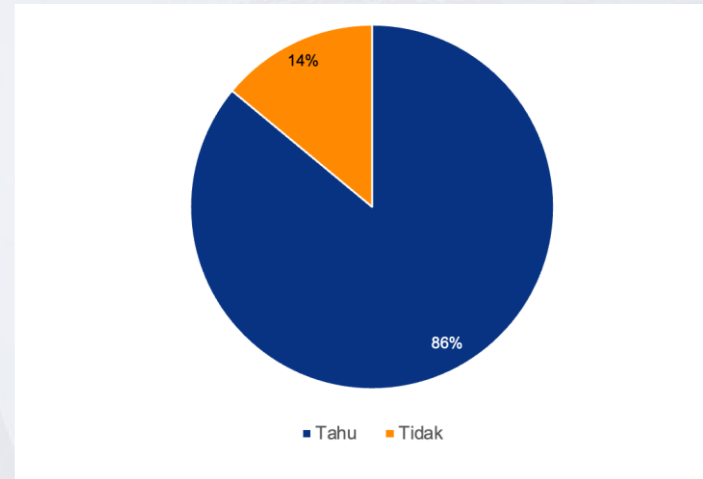
Promo: Pemahaman Pengemudi

- Mayoritas pengemudi (**86%**) mengetahui tentang promo yang ditawarkan, mengindikasikan pengaruhnya dalam membentuk pasar, memengaruhi kesejahteraan pengemudi, perilaku konsumen, dan keberlanjutan industri secara keseluruhan.
- Promo dipersepsikan oleh mayoritas pengemudi (**90%**) sebagai langkah untuk menarik pengguna baru serta meningkatkan frekuensi pemesanan layanan oleh pengguna.

Persepsi Pengemudi Mengenai Promo



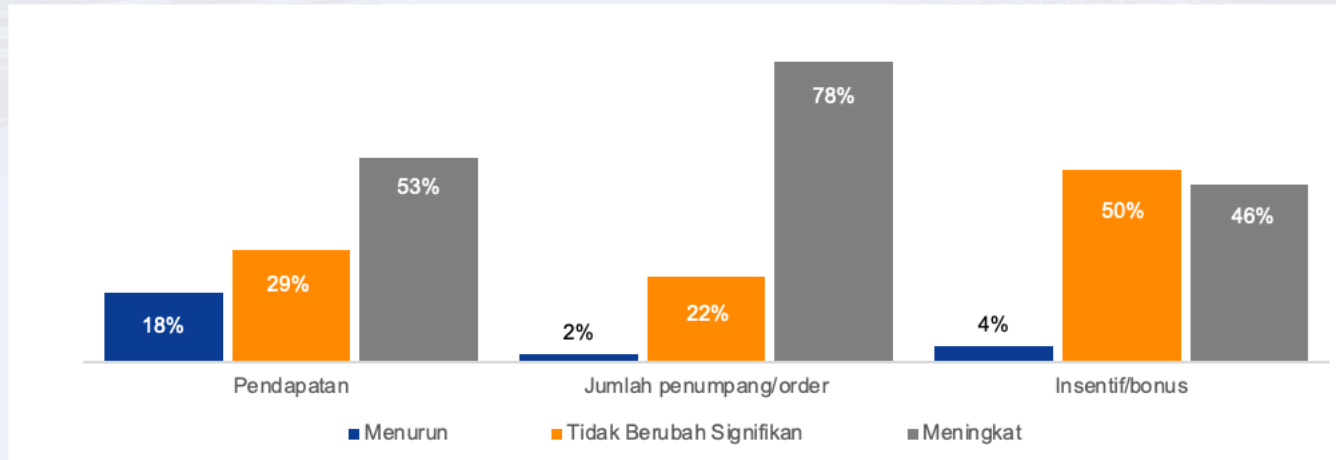
Pemahaman Pengemudi Mengenai Promo



Promo: Dampak Bagi Pengemudi

- Pengemudi merasakan manfaat promo bagi peningkatan pendapatan, order dan bonus yang mereka terima.
- Dengan adanya promo, 78% pengemudi yang merasakan **peningkatan jumlah order**. Data juga menunjukkan 53% pengemudi merasakan **peningkatan pendapatan**.

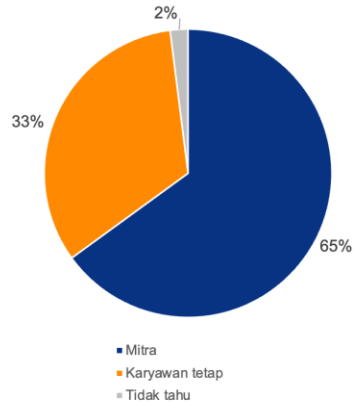
Dampak Promo Terhadap Pendapatan, Order dan Insentif Pengemudi



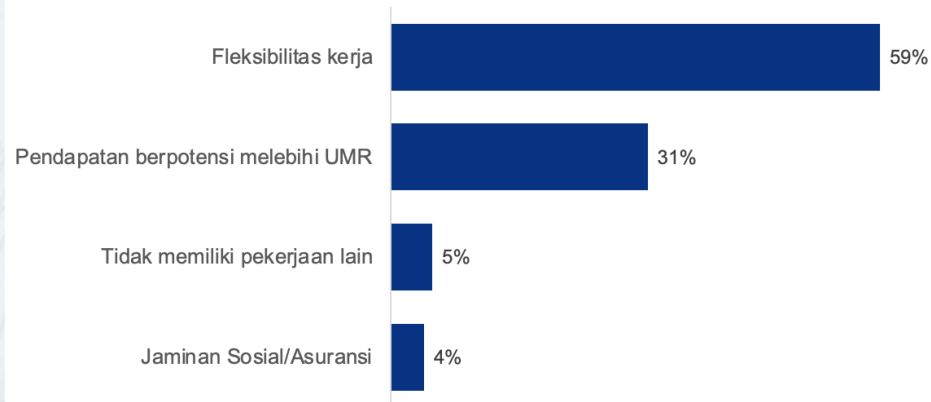
Status Pengemudi: Mengapa Kemitraan?

- Pengemudi menyadari fleksibilitas jam kerja merupakan keuntungan terbesar dari status kemitraan, dengan potensi pendapatan yang bahkan di atas Upah Minimum Regional (UMR) setempat.
- Jaminan sosial/asuransi dan berbagai benefit menjadi daya tarik sektor pekerjaan ini;
- Status kemitraan juga menjadi *last resort* bagi masyarakat yang memiliki keterbatasan untuk masuk ranah pekerjaan formal (faktor usia, latar belakang pendidikan, disabilitas, dll).

Status Kerja yang Diharapkan



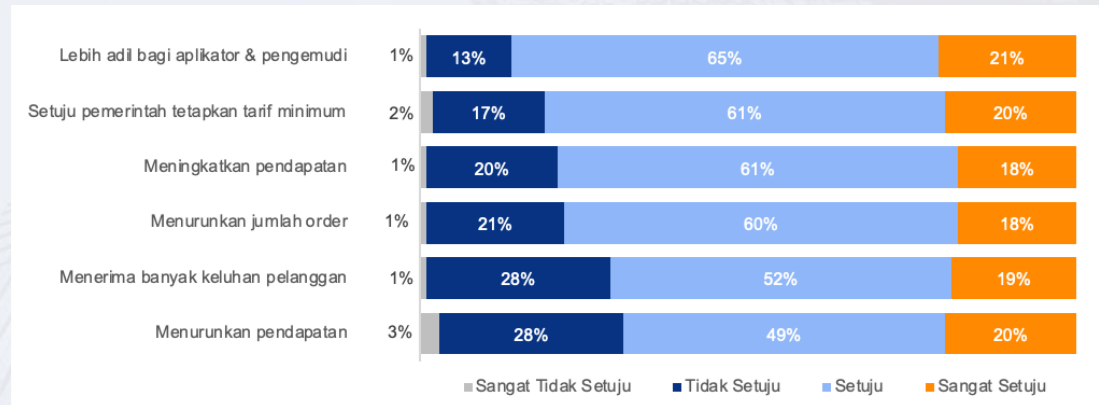
Alasan Utama Pengemudi Memilih Status sebagai Mitra



Kenaikan Tarif: Persepsi Pengemudi

- Mayoritas pengemudi (setuju dan sangat setuju) mendukung langkah pemerintah dalam menetapkan tarif minimum untuk layanan ojek online maupun pengantaran makanan/barang, dengan total **81%**. Hal ini menunjukkan adanya kebutuhan akan standar upah yang jelas.
- Sebanyak **86%** responden merasa kenaikan tarif akan berdampak lebih adil bagi aplikator dan pengemudi, serta **79%** optimis pendapatan akan meningkat secara personal.
- Meskipun mendukung kenaikan tarif, pengemudi sadar akan risikonya, dimana **78%** pengemudi setuju hal ini akan mengurangi jumlah orderan.
- Pengemudi mengantisipasi adanya keluhan dari pelanggan terkait tarif baru, dan memahami akan menjadi pihak pertama yang menghadapi resistensi atau ketidakpuasan konsumen.

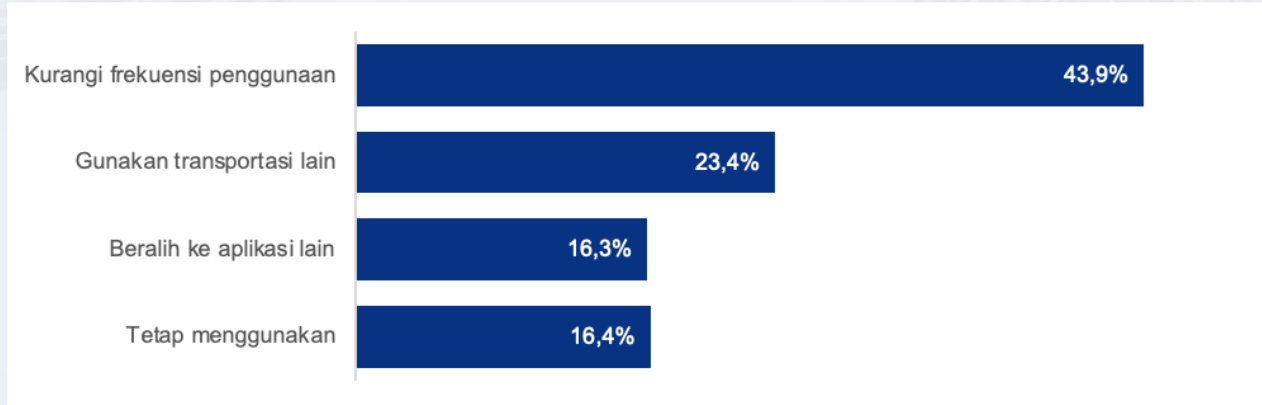
Respon Pengemudi Terhadap Kenaikan Tarif Minimum



Kenaikan Tarif: Respons Pengguna

- Sensitivitas harga terkait tarif jelas terlihat, dimana mayoritas pengguna akan meninjau kembali penggunaan ojek online, baik mengurangi frekuensi, beralih ke aplikasi lain, dan bahkan beralih menggunakan transportasi lain.
- Meski mengurangi frekuensi penggunaan, perlu dipahami bahwa mayoritas pengguna tetap bertahan menggunakan aplikasi yang sama (**43,9% + 16,4%**).

Respon Pengguna Terhadap Kenaikan Tarif Minimum

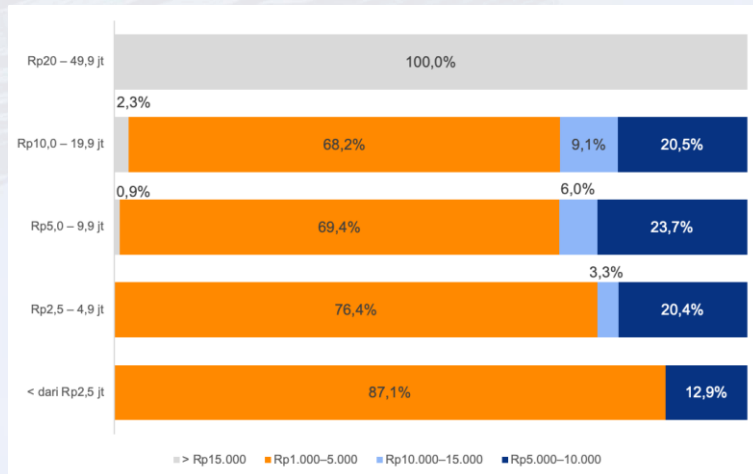


Kenaikan Tarif: Kesiediaan Pengguna

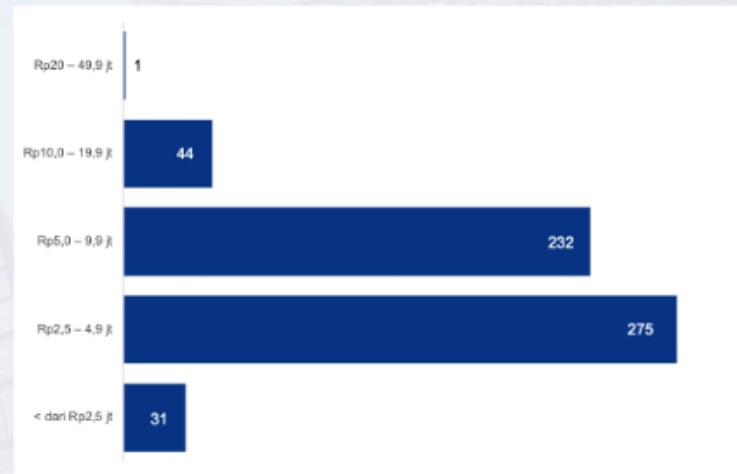
- Mayoritas pengguna memandang angka kenaikan tarif Rp5.000 sebagai ambang batas atas – dengan syarat dikomunikasikan sebagai upaya menjaga kualitas layanan dan keberlanjutan pendapatan pengemudi.
- Persepsi ini relatif seragam dari pengguna dari berbagai kelompok penghasilan yang berbeda.

Kesiediaan Membayar Tambahan Tarif Berdasarkan Pendapatan Pengguna

Kesiediaan Membayar Tarif Tambahan



Komposisi Sample Berdasarkan Income

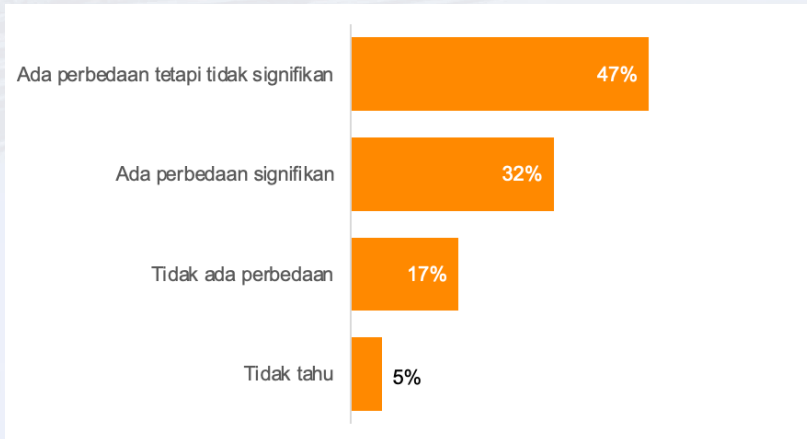


Besaran Komisi: Perbedaan Manfaat

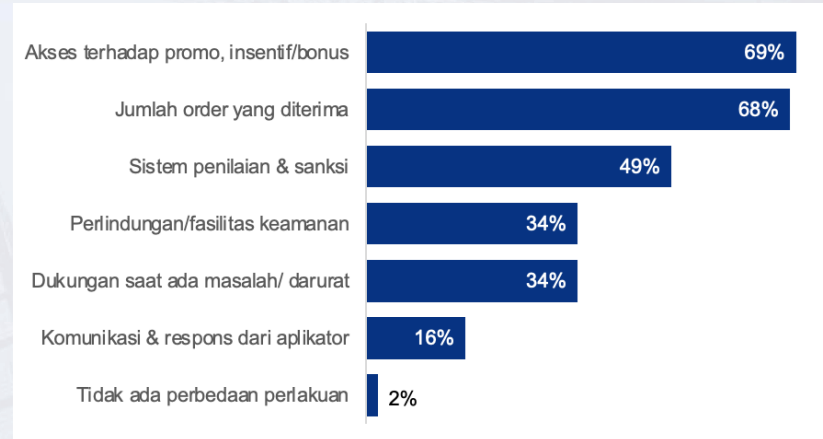
- Mayoritas pengemudi (**79%**) merasakan perbedaan perlakuan antar aplikasi dengan komisi berbeda (misalnya 10% vs 20%), dan dampaknya terutama terasa di aspek ekonomi, bukan teknis.
- Perbedaan paling menonjol ada pada akses promo/insentif dan jumlah order (yang langsung memengaruhi pendapatan), sementara aspek teknis seperti komunikasi platform relatif kecil pengaruhnya.

Persepsi Pengemudi Terhadap Perbedaan Manfaat dari Aplikasi dengan Komisi Berbeda

Ada atau Tidaknya Perbedaan



Bentuk Perbedaan Manfaat

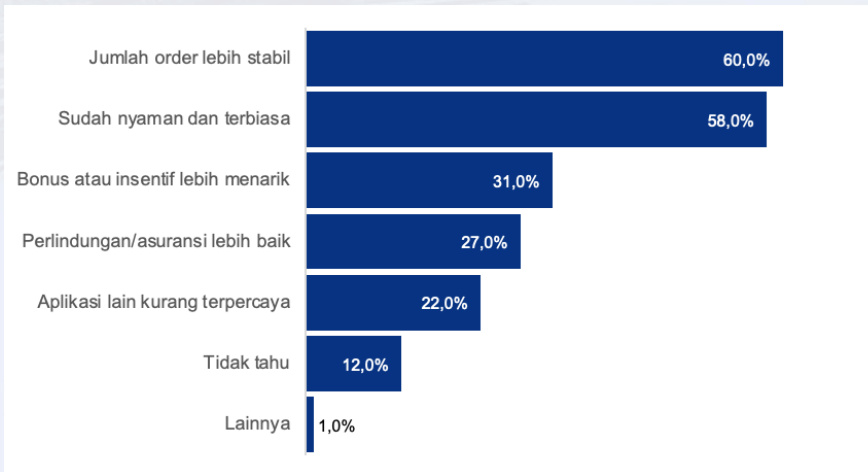


Besaran Komisi: Preferensi Pengemudi

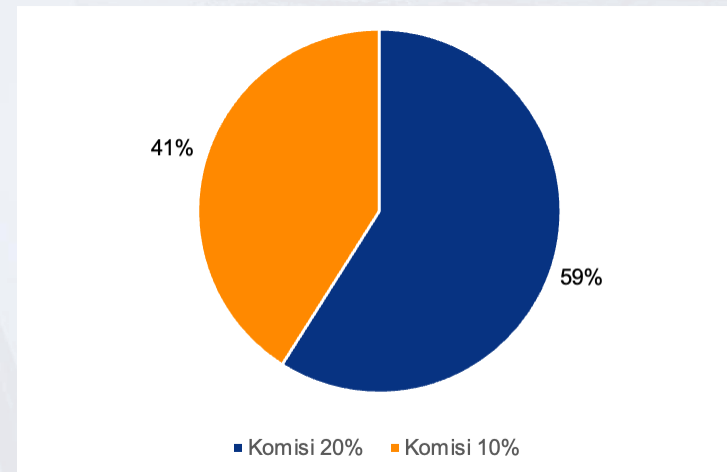
- Faktor utama yang mempengaruhi loyalitas pengemudi adalah jumlah order yang stabil, kenyamanan penggunaan aplikasi, dan insentif yang diterima seperti bonus dan Asuransi
- Mayoritas pengemudi menyadari bahwa komisi yang lebih kecil tidak otomatis meningkatkan pendapatan. Terkait komisi/potongan aplikator, mayoritas pengemudi lebih memilih terjaminnya faktor-faktor, seperti jumlah order, kenyamanan, bonus dan insentif, serta perlindungan asuransi.

Loyalitas dan Preferensi Pengemudi Terkait Besaran Komisi

Loyalitas Pengemudi dan Besaran Komisi



Preferensi Pengemudi





V. Rekomendasi Kebijakan

Rekomendasi Kebijakan (1/2)

1 Berkolaborasi
Mewujudkan Ekosistem
Industri Berkelanjutan

Mendorong kolaborasi antar perusahaan aplikasi lewat penguatan asosiasi untuk membangun ekosistem industri yang kondusif, termasuk melalui pengaturan standar bersama. Selain itu perlu membentuk *policy forum* yang melibatkan pakar independen, sebagai kanal dialog dengan para pemangku kepentingan, termasuk pengambil kebijakan.

2 Definisi yang Jelas

Mendorong agar Pemerintah merumuskan, dan menetapkan definisi tentang "ojek online roda dua" di dalam UU terkait yang ada (UU LLAJ) atau UU yang akan datang seperti RUU Sistranas. Hal ini penting untuk memastikan payung hukum yang kuat untuk industri ojek online.

3 Kewenangan
yang Jelas

Mendorong pemerintah untuk menunjuk satu Kementerian pengampu untuk memperbaiki koordinasi lintas kementerian dan lembaga (K/L). Secara paralel, perlu dibentuk Komite Lintas K/L yang terdiri dari Kementerian Komunikasi dan Digital, Kementerian Tenaga Kerja, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian UMKM untuk mempermudah koordinasi dan kolaborasi.

Rekomendasi Kebijakan (2/2)

4

Penataan Tarif

Mendorong penetapan kebijakan tarif oleh pemerintah pusat dengan mempertimbangkan kondisi daerah, kemampuan dan kemauan membayar masyarakat, serta berbasis pada data empiris dan metode perhitungan yang tepat.

5

Pengaturan Komisi

Mendorong kebijakan yang menjaga kesehatan ekosistem ojek online secara menyeluruh, dengan mempertimbangkan keterkaitan antara keberlanjutan perusahaan aplikasi, stabilitas order, manfaat, insentif, dan perlindungan pengemudi, keberlanjutan UMKM, kualitas layanan, serta kemampuan membayar konsumen.

6

Status Kemitraan dan Perbaikan Kesejahteraan

Mempertahankan model kemitraan diiringi upaya serius memperbaiki kesejahteraan pengemudi, termasuk melalui perlindungan minimum berupa jaminan sosial/asuransi.

7

Perbaikan Standar Keselamatan dan Pengawasannya

Mewajibkan perusahaan aplikasi untuk memperkuat standar keselamatan, termasuk dalam hal rekrutmen/pelatihan, fitur keselamatan, asuransi, dan evaluasi layanan. Secara paralel pemerintah menetapkan dan mengawasi standar minimum keselamatan yang idealnya diatur dalam Permenhub.



VI. Kesimpulan

- Ojek online menjadi penopang mobilitas, konsumsi rumah tangga, aktivitas UMKM, serta sumber pendapatan bagi jutaan masyarakat di tengah terbatasnya lapangan kerja formal.
- Layanan ini meningkatkan efisiensi logistik, memperluas akses pasar UMKM, dan mendorong konsumsi sehingga memperkuat ekonomi perkotaan dan ekonomi digital.
- Isu kesejahteraan pengemudi, kenaikan biaya operasional, serta ketidakpastian regulasi dan persaingan tarif masih menjadi tantangan utama sektor ini.
- Diperlukan regulasi kolaboratif yang menyeimbangkan perlindungan pengemudi, inovasi teknologi, keterjangkauan layanan, dan keberlanjutan industri.
- Diperlukan kolaborasi antar perusahaan aplikasi, penguatan asosiasi industri, serta pembentukan forum kebijakan independen agar ojek online dapat berkembang secara berkelanjutan dan berkeadilan.

Kontak:

P: +62 823-4514-2331

E: alia.rahmatulummah@paramadina.ac.id

Kantor:

Paramadina Public Policy Institute (PPPI),
Universitas Paramadina, Jl. Raya Mabes
Hankam Kav. 9, Cipayung,
Jakarta, Indonesia, 13880

Website: <https://policy.paramadina.ac.id/>

Institute for Development of Economics
and Finance (INDEF)

Jl. Batu Merah No.45, Pejaten Timur,
Pasar Minggu, Jakarta, Indonesia 12510

Website: <https://indef.or.id/>

Tim Kami:

- Senior Advisor** : Wijayanto Samirin, MPP.
Eko Listiyanto, MSE.
- Project Leader** : Ahmad Khoirul Umam, Ph.D.
- Vice Project Leader** : Eisha Maghfiruha Rachbini, Ph.D.
- Administration** : Alia Rahmatulummah, M.Sos.
- Researcher** : Dr. M. Rizal Taufikurahman
Muhamad Rosyid Jazuli, Ph.D.
Muhammad Fajar Anandi, MGPP.
Annisa Rizkiayu Leofianti, M.Psi., Psikolog
Fadhila Maulida, M.S.E
Maisie Sagita Gunawan, S.T.
Fathie Hamadi, S.Sos