

## **BAB V PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

Sejak tren ekonomi gig mencuat ke permukaan yang pada awal kemunculannya didominasi melalui berbagai website seperti Task Rabbit, Fiver, dan lain sebagainya, mengubah corak hubungan kerja tradisional menjadi lebih fleksibel dari segi jam kerja, juga pendapatan. Hubungan tersebut menjadi lebih berkembang ketika Uber memasuki pasar taksi di Amerika Serikat pada tahun 2009, membuat istilah ekonomi gig dan pekerja gig lebih terikat dengan pekerja aplikasi yang sejenis dengan gaya dan mekanisme kerja seperti yang diinisiasi Uber. Tren pekerjaan yang di platformisasi, ternyata juga sampai ke Indonesia dengan Gojek yang menjadi inisiator pekerjaan aplikasi yang mengawali bisnis mereka dengan layanan ojek online melalui *call center*. Seiring perkembangannya, Gojek menjelma menjadi perusahaan besar yakni perusahaan *decacorn* pertama di Indonesia hingga dapat berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi sebesar 1,6 persen PDB Indonesia. Gurita bisnis Gojek dengan berbagai layanan *on-demand* hingga melakukan merger dengan Tokopedia menjadi Goto, ternyata tidak cukup baik direspon oleh kesiapan negara untuk meregulasi praktik hubungan kerja yang terjadi antara Gojek dengan para mitra pengemudinya. Hal tersebut terbukti melalui Kementerian Ketenagakerjaan yang lepas tanggung jawab mengatur praktik hubungan kerja yang terjadi, Kementerian Perhubungan yang justru mengatur tentang tarif, hingga Kementerian Komunikasi dan Informatika yang tidak sigap mengawasi perubahan-perubahan yang terjadi pada aplikasi.

Minimnya peran negara melalui keterlibatan Kementerian terkait, menyebabkan Gojek semakin berada di atas angin atas hubungan kemitraan semu yang mereka inisiasi. Berbagai komunitas yang mewadahi pengemudi transportasi online di DKI Jakarta seperti Asosiasi Driver Online (ADO) dan Serikat Pekerja

Angkutan Indonesia (SPAI), melihat bahwa hubungan kemitraan yang diinisiasi oleh Gojek hanyalah persoalan bisnis dan profit. Tidak ada tujuan atau cita-cita untuk mensejahterakan para mitra pengemudi mereka, karena jika ada, mereka tidak akan menggunakan istilah mitra dan langsung menyebut hubungan antara Gojek dan pengemudi mereka adalah hubungan kerja. Gojek sangat mengerti bagaimana konsekuensi yang terjadi bila mereka menggunakan kata mitra kepada para pengemudinya, yang mengisyaratkan bahwa mereka harus mematuhi segala kewajiban pemberi kerja kepada pekerja mereka mulai dari cuti lahir untuk perempuan, hingga tunjangan hari raya. Kita tidak bisa membayangkan berapa besar biaya yang dibutuhkan Gojek untuk memenuhi kewajiban dan hak-hak pekerja mereka yang mencapai kurang lebih 2 juta mitra pengemudi.

Peran maksimal negara melalui keterlibatan Kementerian terkait benar-benar dibutuhkan dalam praktik hubungan kerja antara Gojek serta perusahaan aplikasi lainnya dan para pengemudi mereka. Negara harus tegas untuk menyatakan bahwa hubungan ini adalah hubungan industrial dan jika perlu harus ada regulasi mengenai ekonomi gig, khususnya transportasi online. Selain negara, peran masyarakat juga sangat dibutuhkan untuk memperjuangkan konflik yang sedang terjadi antara Gojek dan para pengemudi mereka. Karena sesungguhnya, penulis masih percaya bahwa kekuasaan terbesar dalam sebuah negara hari ini adalah kekuatan yang berasal dari masyarakat (*people power*).

## **5.2 Saran**

### **5.2.1 Saran Teoritis**

Penelitian ini masih menggunakan teori Konflik Marx namun dengan menggabungkan pemikiran-pemikiran Karl Marx dalam ekonomi digital. Harapan penulis, penelitian ini dapat menjadi referensi untuk berbagai akademisi untuk mengembangkan penelitian serupa, namun lebih kearah hubungan bisnis dan politik dengan menggunakan berbagai konsep dan teori seperti *rent seeking*, *elite*, *oligarki*, dan lain sebagainya. Keterbatasan penulis tidak dapat mengembangkan penelitian

seperti yang diharapkan karena penulis belum mempunyai resource dan kapasitas untuk membuat penelitian yang diharapkan.

### **5.2.2 Saran Praktis**

Penelitian ini ingin memberikan masukan dan rekomendasi kepada Kementerian terkait untuk lebih tergas mengatur praktik hubungan kerja yang terjadi diantara Gojek serta perusahaan aplikasi sejenis, dan para pengemudi mereka. Jangan sampai keadaan dan fenomena ini terus-menerus terjadi dan yang diuntungkan hanyalah satu pihak saja. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi himbauan kepada teman-teman pengemudi ojek online agar tetap memperjuangkan hak-hak pekerja seperti yang diatur dalam regulasi ketenagakerjaan yang berlaku di Indonesia. Konflik yang terjadi hari ini, sesungguhnya merupakan konflik yang sudah terlebih dahulu dialami berbagai negara di dunia, dan seharusnya kita bisa mengambil pelajaran itu untuk mengembangkan praktik hubungan industrial yang lebih layak dan menguntungkan semua pihak.