



TILIK DATA

Di Balik Angka 8%: Membedah Kebijakan Tarif Ojek *Online*

Jessica Arreta
Hieronimus Ryutama Mulia

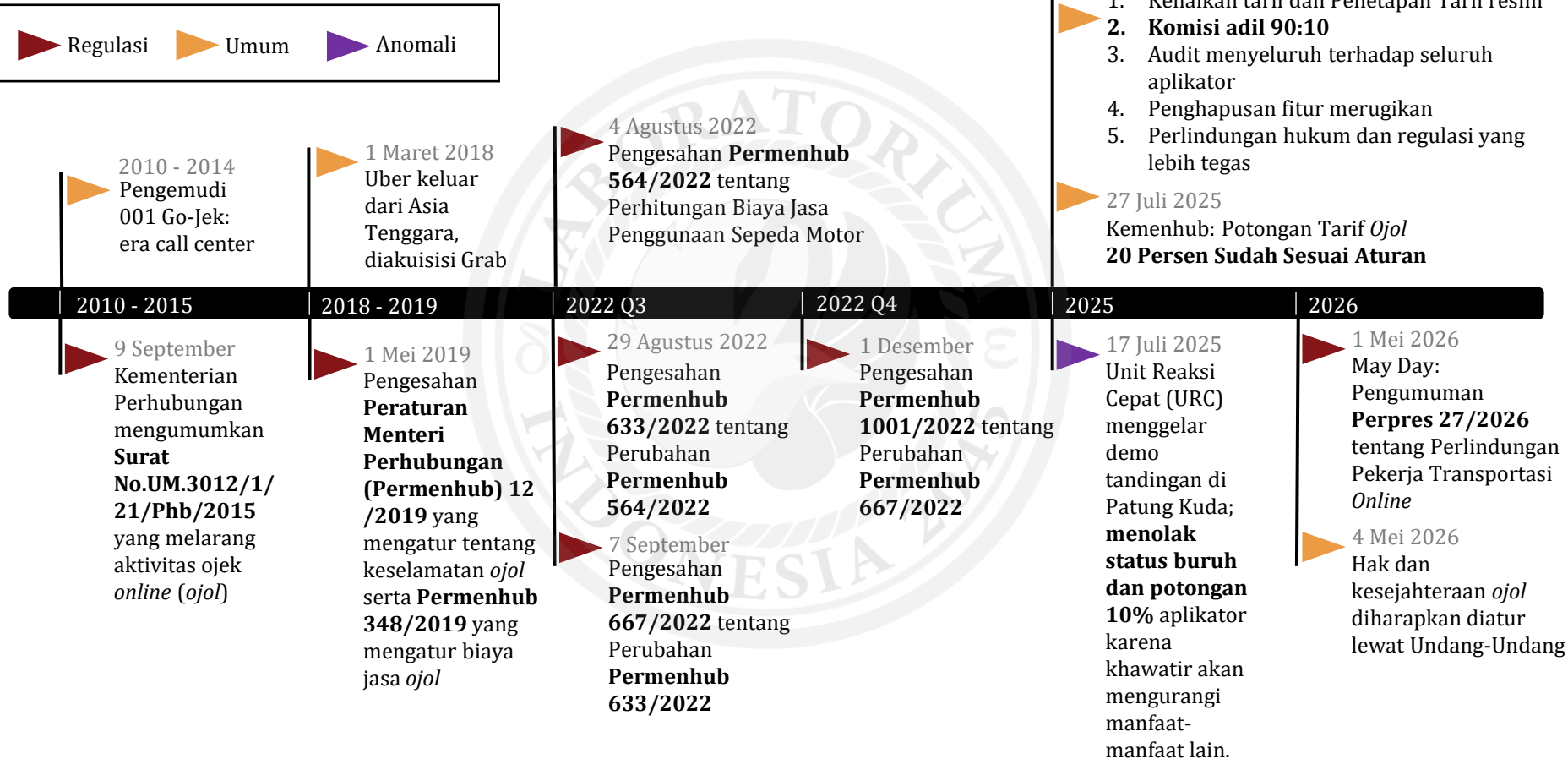
Juni 2026

Ringkasan Eksekutif

1. **Layanan ojek *online* (*ojol*)** telah berkembang menjadi **tulang punggung ekonomi informal** Indonesia dengan estimasi lebih dari 4 juta pengemudi pada 2025 di mana 84,4% di antaranya menjadikannya sebagai pekerjaan utama.
2. **Aturan penurunan potongan aplikasi** dari 20% menjadi 8% dalam Perpres 27/2026 tentang Perlindungan Pekerja Transportasi *Online* **tidak meningkatkan kesejahteraan pengemudi *ojol*** karena hanya mengurangi potongan aplikasi yang ditanggung oleh konsumen. **Kesejahteraan pengemudi** baru akan meningkat jika **regulasi tarif batas atas dan bawah direvisi**.
3. Evaluasi terhadap lima iterasi regulasi terdahulu menunjukkan **Perpres** baru ini **berisiko tetap parsial** jika tidak segera mengintegrasikan transparansi formula tarif, kejelasan perlindungan mitra, dan skema disinsentif yang tegas bagi aplikator.
4. Dari kacamata ekonomi makro, ketergantungan publik pada *ojol* sesungguhnya **memperkuat hipotesis deindustrialisasi dini** yang tercermin dari merosotnya kontribusi manufaktur terhadap PDB menjadi 18,9% pada 2024 serta stagnasi produktivitas yang membatasi penciptaan kerja formal.
5. **Gelombang PHK sepanjang 2025–2026** memaksa pekerja beralih ke pekerjaan non-formal seperti pengemudi *ojol* sebagai pilihan menyambung hidup. Hal ini menjadi cerminan kelemahan struktural dalam memastikan ketersediaan lapangan pekerjaan formal.
6. **Intervensi pemerintah dalam kepemilikan saham GoTo** melalui Danantara menyisakan tanda tanya apakah langkah tersebut merupakan **strategi pragmatis** untuk **mempertahankan lapangan kerja informal** karena **keterbatasan menciptakan pekerjaan formal**.
7. Pada akhirnya, **solusi utama adalah memprioritaskan penciptaan lapangan kerja formal dan produktif** bagi masyarakat. Tidak cukup hanya meningkatkan kesejahteraan dalam ekosistem ekonomi *gig* semata. Sehingga, pekerjaan non-formal seperti menjadi pengemudi *ojol* tidak lagi menjadi opsi mata pencaharian utama.

Lini Masa Perkembangan Kondisi Ojek *Online*

Regulasi Umum Anomali



Perbandingan Tuntutan Demo *Ojol* pada Februari, Mei, dan Juli 2025

Tuntutan yang Berulang

Potongan/komisi aplikator yang tidak proporsional

Feb Sistem kemitraan gagal beri kepastian hukum

Mei Potongan agar turun jadi 10%

Jul Hentikan pemotongan komisi serampangan

Tarif & program diskon yang merugikan pengemudi

Mei Hapus program agro goceng (aceng), hemat, dan program sejenis

Jul Hapus program hemat yang merugikan pengemudi

Penetapan tarif layanan makanan & kiriman barang

Mei Libatkan asosiasi, regulator, aplikator, Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI)

Jul Regulasi tarif pengantaran masih bermasalah

Kesejahteraan & insentif pengemudi tidak memadai

Feb Insentif platform belum sejahterakan *ojol*

Feb Tuntut THR untuk pengemudi *ojol*

Sanksi & regulasi terhadap aplikator

Mei Presiden & Menteri Perhubungan memberikan sanksi atas pelanggaran Permenhub

Jul Audit investigatif perusahaan aplikator

Tuntutan Baru

Perlindungan hukum dan keterlibatan pengemudi dalam kebijakan

Jul Hanya muncul dalam demo Juli 2025, bahwa pengemudi ingin punya suara dalam penentuan kebijakan, bukan sekadar penerima aturan

Komisi V DPR RI gelar Rapat Dengar Pendapat (RDP) gabungan

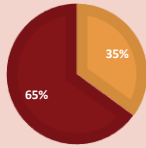
Mei Libatkan Kementerian Perhubungan, asosiasi, dan aplikator. Tuntutan menginginkan mekanisme dialog formal lewat DPR, bukan hanya tekanan ke pemerintah/perusahaan

Sepanjang rangkaian unjuk rasa *ojol* pada tahun 2025, isu **potongan komisi aplikator** konsisten menjadi **tuntutan utama** yang paling banyak diulang oleh pengemudi *ojol*. **Perpres 27/2026** berusaha menjawab kegelisahan tersebut dengan kebijakan penurunan **potongan menjadi 8%**, angka yang jauh lebih rendah dari batas 10% yang semula dituntut oleh pengemudi.

Evolusi Potongan Biaya yang Dibebankan kepada Pengemudi*

● Aplikator ● Pengemudi ● Biaya Tunjangan

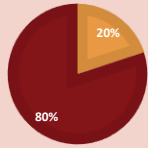
2010 - 2014



Era call center

Bagi hasil 35/65 ditetapkan Gojek secara **sepihak**. Tidak ada regulasi, asosiasi pengemudi, atau perlindungan hukum.

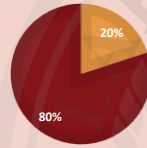
Permenhub
348/2019



Regulasi tarif pertama

Potongan aplikator pertama kali **dibatasi hukum maks 20%**. Sistem 3 zona tarif per km. **Evaluasi tiap 3 bulan**. Belum ada sanksi.

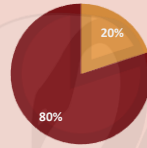
Permenhub
564/2022



Tarif per zona naik

Potongan tetap 20%. Tarif per km dan biaya minimal naik signifikan di Zona II.

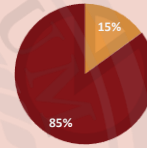
Permenhub
633/2022



Perubahan administratif

Tidak ada perubahan persentase. Hanya **mengubah batas waktu penyesuaian aplikasi** menjadi 40 hari kalender.

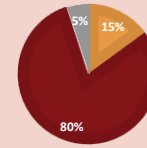
Permenhub
667/2022



Potongan turun ke 15%

Aplikator turun dari 20% ke 15%. Evaluasi maksimal 1 tahun jika biaya pokok berubah lebih dari 20%.

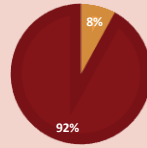
Permenhub
1001/2022



Ketentuan lanjutan potongan

Penerapan biaya sewa **aplikator maks 15%** dan/atau **biaya penunjang kesejahteraan pengemudi maks 5%**

Perpres 27/
2026



Perubahan terbesar

Potongan dipangkas ke 8% via Perpres. BPJS dan asuransi wajib. Belum diketahui apakah tarif dasar mengalami perubahan.

*) Pengemudi yang dimaksud merupakan pengemudi ojek *online* (*ojol*) yang menggunakan sepeda motor. Tidak termasuk kendaraan roda empat atau layanan non-penumpang seperti pesan antar makanan atau barang

Apakah Pemotongan Tarif Aplikator Menyejahterakan Pengemudi?

Model Aditif:
Sesuai Regulasi

✓ Berlaku

80%

Pengemudi Rp2.800/km
Aplikator (20%) Rp700/km

TARIF DASAR ZONA II: JABODETABEK

Batas atas Rp2.800/km

Batas bawah Rp2.550/km

Dasar regulasi & pernyataan pakar

- Sesuai Permenhub 348/2019 hingga Permenhub 1001/2022, tarif yang tertera adalah pendapatan net pengemudi
- Neneng Goenadi (Grab): potongan dihitung dari **tarif dasar**, bukan total yang dibayar konsumen
- Nailul Huda (CELIOS): tarif bersifat **fixed cost**, potongan dibebankan ke konsumen

Pasca Perpres
27/2026

Dalam
proses
review

92%

8%

Pengemudi Rp2.800/km
Aplikator (8%) Rp243/km

TARIF DASAR ZONA II: JABODETABEK

Tarif net pengemudi Rp2.800/km

Tarif ke konsumen *Belum ditentukan*

Implikasi Perpres 27/2026

Potongan turun drastis dari Rp700 menjadi Rp243 per km. Pengemudi tetap menerima Rp2.800. Dalam hal ini, pengemudi tidak diuntungkan

Selama ini terdapat **miskonsepsi** publik bahwa **komisi aplikator dipotong langsung dari tarif yang diterima pengemudi**. Asumsi keliru ini tampaknya mendasari intervensi kebijakan dalam penurunan potongan komisi, dengan ekspektasi akan meningkatkan pendapatan mitra secara otomatis.

Padahal, diktum ketiga Permenhub 667/2022 menegaskan bahwa **biaya jasa ojol** yang terbagi dalam tiga zona merupakan **tarif dasar neto** yang sudah bersih dari biaya sewa penggunaan aplikasi.

Dengan demikian, **kebijakan penurunan potongan menjadi 8%** dalam Perpres 27/2026 **tidak memberikan keuntungan riil bagi pengemudi**. Selama batas tarif dasar tidak dirombak dalam Perpres terbaru, intervensi ini hanya memangkas harga final sehingga **konsumen membayar biaya jasa yang lebih rendah**, bukan serta merta menaikkan margin pendapatan atau kesejahteraan mitra.

Ketiadaan Transparansi sebagai Celah Regulasi



Formula Perhitungan Rinci soal Tarif

- Dasar **perhitungan potongan** belum dijelaskan secara eksplisit.
- **Biaya layanan** dan **biaya tambahan** belum ditampilkan terpisah.
- **Surge pricing** belum memiliki batas maksimum yang jelas.
- Regulasi belum mempertimbangkan **formula dinamis** yang menyesuaikan tarif batas bawah ketika **komponen biaya operasional melonjak** signifikan (misal harga BBM).
- **Layanan nonpenumpang** seperti pesan antar makanan atau barang belum masuk regulasi tarif.



Transparansi dan Perlindungan Mitra

- **Suspend akun** belum memiliki mekanisme banding yang jelas.



Sanksi dan Audit

- Permenhub 1001/2022 belum memberi kewenangan **sanksi langsung** bagi aplikator yang tidak memenuhi aturan.
- Ketiadaan **sanksi** administratif dengan **nominal** yang jelas.
- Belum adanya **transparansi publik** serta mekanisme pelaporan **audit** terkait skema potongan biaya.

Rekomendasi

Peninjauan efektivitas struktur **komponen tarif** secara berkala

Penguatan **partisipasi mitra** dan **transparansi tata kelola** prosedur penanguhan

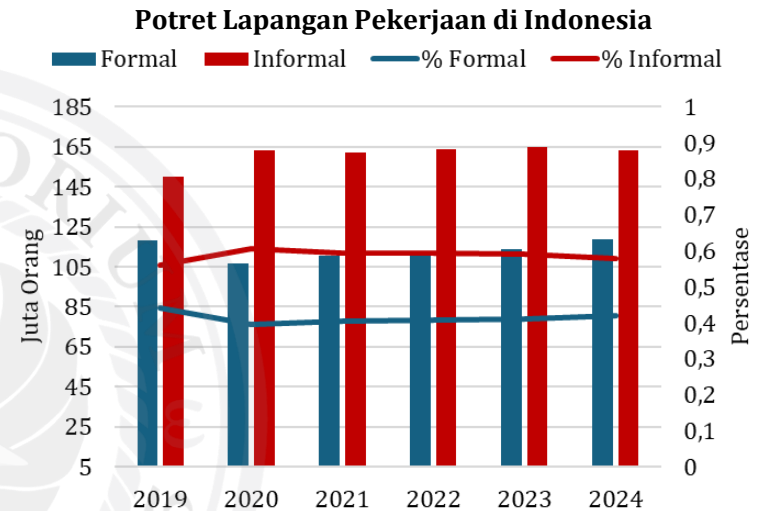
Peningkatan fungsi **pengawasan** pelaku industri terhadap **regulasi tata niaga** yang berlaku

Evaluasi terhadap berbagai **regulasi** yang eksis menunjukkan **belum adanya aturan** rigid yang **memitigasi asimetri informasi** antara aplikator dan pengemudi, **standardisasi tingkat kepatuhan** (*compliance*) aplikator, serta **perlindungan mitra** terkait penanguhan akun secara sepihak.

Potret Ketenagakerjaan Indonesia



*Data 2026 merupakan angka yang bersifat sementara

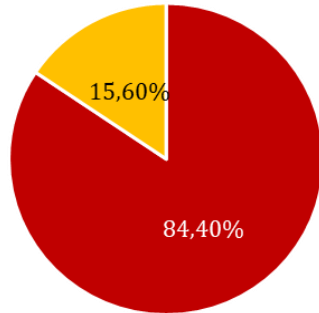


Kondisi ketenagakerjaan di Indonesia menunjukkan kerawanan yang lebih besar. **Lonjakan PHK selama 2025-2026** memperlihatkan meningkatnya tekanan di pasar kerja Indonesia. Di sisi lain, terjadinya **de-industrialisasi dini** yang tercermin dari **kontribusi manufaktur terhadap PDB** yang merosot ke **18,9% pada 2024** serta stagnasi **total factor productivity** yang membatasi kapasitas **industri low-tech** untuk menciptakan **kerja formal**. Akibatnya ketika ketersediaan lapangan pekerjaan formal menyusut, masyarakat terpaksa masuk ke **sektor informal** yang rentan dan berpenghasilan rendah sebagai pilihan paling mudah diakses. **Ojol** adalah contoh nyata di mana **kelompok terdidik dan kelas menengah** yang terdampak PHK beralih profesi demi bertahan hidup. Karena itu, ekosistem **ojol** tidak bisa dibaca hanya sebagai fenomena ekonomi digital, tetapi juga cerminan **kelemahan struktur ekonomi** dalam menyediakan lapangan kerja formal.

Signifikansi Ojek *Online* di Indonesia

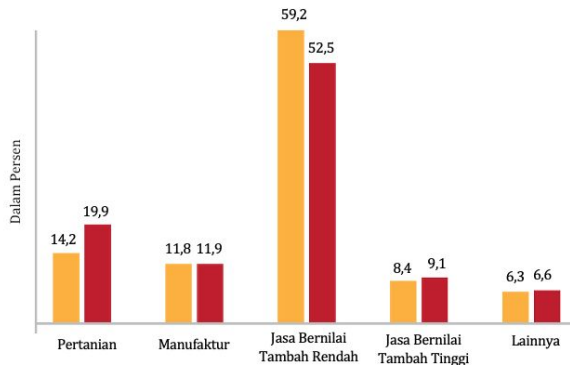
Ojol sebagai Sumber Penghasilan

■ Pekerjaan Utama ■ Pekerjaan Sampingan

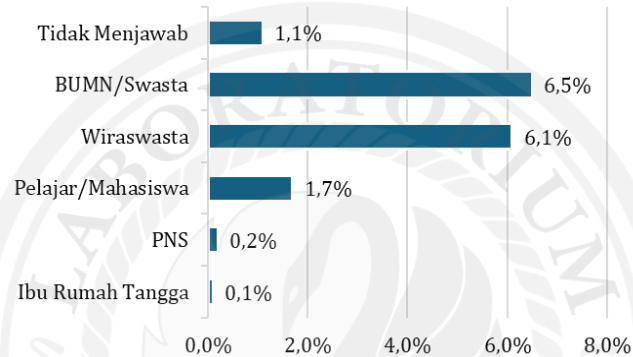


Pekerjaan Kelas Menengah berdasarkan Sektor

■ 2014 ■ 2023

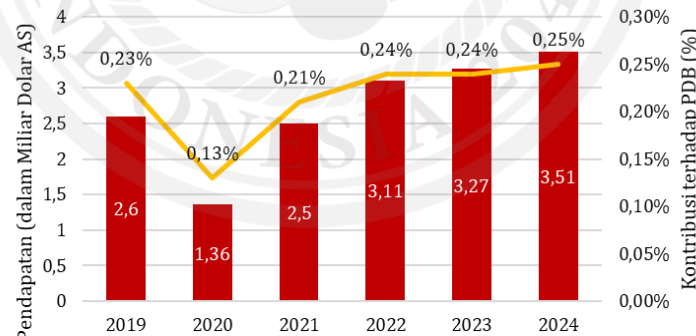


Rincian Ojol sebagai Pekerjaan Sampingan



Kontribusi *Ride-Hailing* di Indonesia

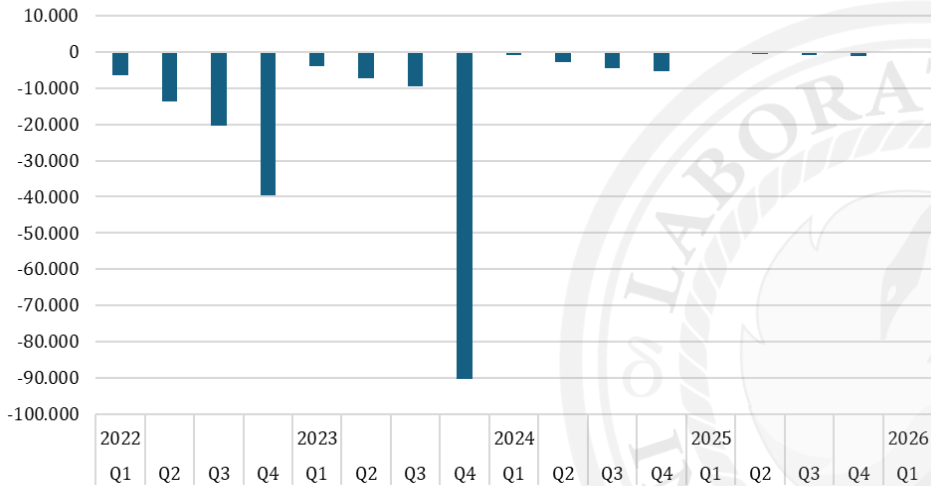
■ Pendapatan ■ Kontribusi terhadap PDB



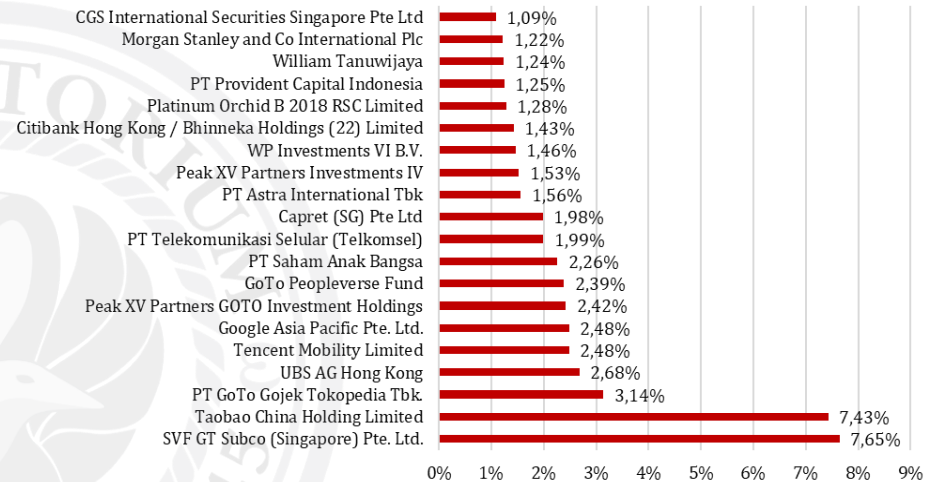
Ojol menjadi salah satu **komponen terbesar dalam ekonomi informal** Indonesia dengan jumlah yang diperkirakan mencapai **4 juta** pengemudi (2025). Signifikansi *ojol* terbukti dari Survei Kemenhub 2022 yang menemukan bahwa **84,4%** pengemudi menjadikan *ojol* sebagai **pekerjaan utama**. Tingginya prevalensi tersebut menjelaskan bagaimana **kelas menengah** di Indonesia masih didominasi oleh pekerjaan **sektor jasa yang bernilai tambah rendah**. Dominasi itu menjelaskan alasan mengapa **kontribusi sektor ride-hailing terhadap PDB** meningkat dari 0,23% pada tahun 2019 menjadi 0,25% pada tahun 2024. Meski demikian, **pemerintah perlu mendorong sektor formal** yang lebih produktif guna menjamin perlindungan sosial yang lebih baik serta meningkatkan nilai tambah ekonomi nasional.

Perkembangan GOTO dan Keterlibatan Danantara

Laba/Rugi Bersih GOTO

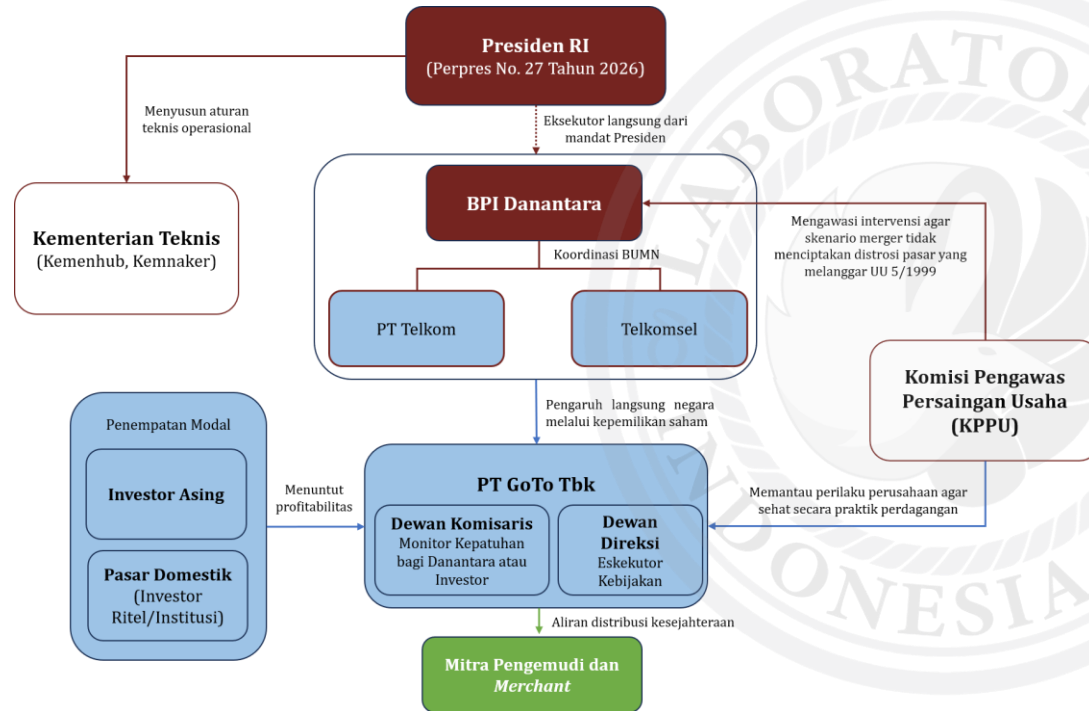


Kepemilikan Saham GOTO



PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk (GOTO) mencatat **laba bersih perdana** sebesar Rp171 miliar pada kuartal I/2026, yang didorong oleh ekspansi segmen *fintech* dan pembiayaan yang menasar kelas menengah bawah. Di tengah momentum ini, masuknya **Danantara** (<1%) bersama saham eksisting **Telkom** dan **Telkomsel** ($\pm 2\%$) membuat **total kepemilikan saham agregat BUMN** hanya berada di kisaran **3%**, meskipun Danantara berencana meningkatkan porsinya secara bertahap. Dengan kepemilikan yang jauh lebih kecil dibandingkan pemegang saham lain, **Danantara relatif tidak memiliki ruang untuk mengintervensi kebijakan perusahaan**. Keterbatasan ini pada akhirnya mengungkap **perbedaan antara logika bernegara** yang sarat agenda publik dengan **logika berbisnis** korporasi yang berorientasi profit.

Intervensi Danantara dalam Perspektif Ekonomi Politik



Meskipun saham agregat negara di GOTO tergolong kecil, **penetrasi Danantara bersama Telkom Group** menyisakan pertanyaan mengenai arah kebijakan nasional. Apakah intervensi ini merupakan sinyal transisi menuju *state capitalism*, ataukah justru bentuk **pragmatisme pemerintah** untuk melanggengkan **dominasi pekerja informal** sebagai jalan pintas demi menghindari kompleksitas **penciptaan lapangan kerja formal yang layak?**

Kendati demikian, perlu dicatat bahwa intervensi yang terlalu kuat ini berpotensi mengirimkan **sinyal negatif bagi pasar** karena dianggap menghambat **inovasi dan fleksibilitas sektor swasta** akibat tergerusnya mekanisme pasar oleh narasi *populist nationalism*. Lebih jauh, upaya kendali ini juga dinilai berisiko memicu **perombakan eksekutif demi kepentingan birokrasi**, terutama karena hingga saat ini belum ada kejelasan apakah Danantara membawa **mandat kontrol khusus** sebagaimana karakteristik tata kelola pada BUMN strategis.



TERIMA KASIH

LAMPIRAN

Perbandingan Regulasi dari Waktu ke Waktu

	Permenhub 348/2019	Permenhub 564/2022	Permenhub 633/2022	Permenhub 667/2022	Permenhub 1001/2022	Perpres 27/2026*
Tarif per Kilometer						
Tarif Zona I: Sumatera, Jawa, Bali	Rp1.850–2.300/km	Rp1.850–2.300/km	Tidak berubah	Rp2.000–2.500/km	Tidak berubah	Tidak diatur
Tarif Zona II: Jabodetabek	Rp2.000–2.500/km	Rp2.600–2.700/km	Tidak berubah	Rp2.550–2.800/km	Tidak berubah	Tidak diatur
Tarif Zona III: Luar Jawa dan Sumatera	Rp2.100–2.600/km	Rp2.100–2.600/km	Tidak berubah	Rp2.300–2.750/km	Tidak berubah	Tidak diatur
Bagi Hasil Aplikator dan Pengemudi						
Potongan aplikator	Maks. 20%	Maks. 20%	Tidak berubah	Maks. 15%	Sewa aplikasi maks 15% dan/atau biaya penunjang 5%	Maks. 8% total
Pendapatan pengemudi	Min. 80%	Min. 80%	Tidak berubah	Min. 85%	Min. 80%	Min. 92%
Rincian 5% penunjang	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Asuransi tambahan, fasilitas pelayanan, pusat informasi bantuan lainnya	Tidak diatur

*Asumsi berdasarkan informasi yang tersedia per Mei 2026 mengingat draf resmi belum dipublikasikan

Perbandingan Regulasi dari Waktu ke Waktu

	Permenhub 348/2019	Permenhub 564/2022	Permenhub 633/2022	Permenhub 667/2022	Permenhub 1001/2022	Perpres 27/2026*
Penetapan Biaya Minimal						
Biaya minimal — Zona I	Rp7.000–10.000	Rp9.250–11.500	Tidak berubah	Rp8.000–10.000	Tidak berubah	Tidak diatur
Biaya minimal — Zona II	Rp8.000–10.000	Rp13.000– 13.500	Tidak berubah	Rp10.200–11.200	Tidak berubah	Tidak diatur
Biaya minimal — Zona III	Rp7.000–10.000	Rp10.500– 13.000	Tidak berubah	Rp9.200–11.000	Tidak berubah	Tidak diatur
Batas jarak biaya minimal	Paling jauh 4 km	Paling jauh 5 km	Tidak berubah	Paling jauh 4 km	Tidak berubah	Tidak diatur

*Asumsi berdasarkan informasi yang tersedia per Mei 2026 mengingat draf resmi belum dipublikasikan

Perbandingan Regulasi dari Waktu ke Waktu

	Permenhub 348/2019	Permenhub 564/2022	Permenhub 633/2022	Permenhub 667/2022	Permenhub 1001/2022	Perpres 27/2026*
Pengawas & Sanksi						
Frekuensi evaluasi tarif	Paling lama setiap 3 bulan	Paling lama setiap 1 tahun atau biaya pokok berubah >20%	Tidak berubah	Sama dengan Permenhub 564/2022	Tidak berubah	Tidak diatur
Pihak pengawas	Menteri, Gubernur, Bupati/Wali Kota	Dirjen Hubdat, BPTJ, Gubernur, Bupati/Wali Kota	Tidak berubah	Sama dengan Permenhub 564/2022	Tidak berubah	Tidak diatur
Sanksi aplikator	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Dirjen Hubdat dapat menerbitkan rekomendasi sanksi	Tidak diatur
Kewajiban laporan	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Wajib lapor setiap 3 bulan, audit <i>big five</i> tahunan	Tidak diatur
Perlindungan Sosial						
Perlindungan sosial pengemudi	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	BPJS Kesehatan dan TK, asuransi kesehatan

*Asumsi berdasarkan informasi yang tersedia per Mei 2026 mengingat draf resmi belum dipublikasikan

Perbandingan Regulasi dari Waktu ke Waktu

	Permenhub 348/2019	Permenhub 564/2022	Permenhub 633/2022	Permenhub 667/2022	Permenhub 1001/2022	Perpres 27/2026*
	Lain-lain					
Batas waktu penyesuaian	Tidak diatur	10 hari kalender	40 hari kalender	3 hari kalender	Tidak berubah	Ditargetkan
Komponen biaya pengemudi	Jaket, helm, sepatu	Jaket, helm, sepatu	Tidak berubah	Tambah jas hujan	Tidak berubah	Tidak diatur
Hierarki hukum	Keputusan Menteri	Keputusan Menteri	Keputusan Menteri	Keputusan Menteri	Keputusan Menteri	Peraturan Presiden
Regulasi yang dicabut	—	Mencabut Permenhub 348/2019	Mengubah Diktum Kesepuluh dalam Permenhub 564/2022	Mencabut Permenhub 564/2022 beserta seluruh perubahannya	Mengubah Diktum Kedelapan Permenhub 667/2022	Belum ada Permenhub turunan

*Asumsi berdasarkan informasi yang tersedia per Mei 2026 mengingat draf resmi belum dipublikasikan

Simulasi Tarif

PERMENHUB 1001/2022

$R = \text{Rp}2.550/\text{km}$ dengan perjalanan 10km

Pengemudi menerima(net) **Rp25.500**

Aplikator 15% tambahan **+ Rp4.500**

Penunjang 5% tambahan **+ Rp1.500**

Tarif dasar ke konsumen **Rp31.500**

+ Biaya platform (tdk diregulasi) **Rp2.000**

+ Biaya jejak karbon **Rp200**

Total dibayar konsumen
Rp33.700

Pengemudi menghitung: $\text{Rp}25.500 + \text{Rp}33.700 = 24,3\%$ dipotong. Padahal potongan sesungguhnya tetap 20% dari $\text{Rp}31.500$ — basis hitungnya berbeda.

YANG DIJAMIN REGULASI SAAT INI

Tarif yang tertera di peraturan merupakan uang yang pasti diterima pengemudi, bukan tarif bruto yang dipotong.

Potongan 20% total sepenuhnya dibebankan ke konsumen, bukan dari saku pengemudi.

5% penunjang merupakan opsional yang digunakan untuk asuransi, pelatihan, dan pusat informasi pengemudi (Permenhub 1001/2022).

Pengemudi tidak rugi dari mekanisme potongan itu sendiri.

YANG TIDAK DIATUR REGULASI SAAT INI

✗ Biaya platform dan biaya karbon tidak ada dalam peraturan manapun.

✗ Tidak ada batas, tidak ada transparansi, tidak ada audit atas komponen ini.

✗ **Membuat total yang dibayar konsumen tampak lebih besar dari yang seharusnya.**

Akibatnya: Pengemudi salah menghitung basis potongan; merasa dipotong lebih dari 20%, padahal selisihnya bisa jadi berasal dari biaya platform yang tidak diregulasi.

PERPRES 27/2026

Potongan turun ke $8\% \cdot R$ tetap $\text{Rp}2.550/\text{km}$

Pengemudi (tetap sama) **Rp25.500**

Aplikator (8%) **Rp2.217**

Tarif ke konsumen **Rp27.717**

vs sebelumnya (20%): $\text{Rp}31.500$

Pendapatan pengemudi tidak naik.

Yang turun adalah harga yang dibayar konsumen dari $\text{Rp}31.500$ menjadi $\text{Rp}27.717$. Perpres menguntungkan konsumen, bukan pengemudi.

KESIMPULAN

SISTEM TARIF

Secara struktural adil, pengemudi menerima tarif penuh, potongan dibebankan ke konsumen.

AKAR KESALAHPAHAMAN

Biaya platform yang tidak diregulasi membuat pengemudi salah basis hitungnya.

EFEK PERPRES 27/2026

Menurunkan harga konsumen. Tidak menaikkan pendapatan pengemudi. Memangkas margin aplikator.

YANG PERLU DIREGULASI

Transparansi biaya platform, bukan persentase potongan yang selama ini menjadi fokus perdebatan.

Potongan 20% total (15% aplikator dan/atau 5% penunjang) dibebankan ke **konsumen di atas tarif dasar**. Pada dasarnya sistem bersifat adil. **Poin** yang masih **keliru** saat ini adalah **komponen biaya tambahan yang tidak transparan**.