

Kondisi Kerja dalam Relasi Kemitraan: Studi Kasus pada Mitra Perusahaan Transportasi Online

Nur Siti Annazah^{1*}, Henriko Tobing¹, Faizal Amir P Nasution¹, Muhyiddin¹

¹Kementerian Ketenagakerjaan

*Email Korespondensi: annazah.siti@gmail.com

Abstrak

Terjadi fenomena ketenagakerjaan yang cukup unik di Indonesia seiring dengan berkembangnya ekonomi gig. Salah satu fenomena ketenagakerjaan yang berkembang dalam satu dekade terakhir yaitu munculnya hubungan kemitraan yang semakin *booming* akibat munculnya Gojek sebagai salah satu pelopor transportasi *online* di Indonesia. Pasar tenaga kerja di Indonesia tersegmentasi antara tenaga kerja formal dan tenaga kerja informal. Pada tahun 2022, share tenaga kerja di sektor formal sebesar 49,69% lebih kecil jika dibandingkan dengan sektor informal (59,31%). Hal ini menunjukkan bahwa dorongan masyarakat untuk dapat bekerja di sektor informal masih tinggi. Kajian ini bertujuan untuk menganalisis serta mengidentifikasi kondisi kerja kemitraan pada transportasi *online* di Indonesia. Kajian ini menggunakan data primer yang diperoleh dari *indepth interview* dengan komunitas ojek *online* di tiga provinsi pada zonasi 1, yaitu D.I Yogyakarta, Jawa Timur, dan Jawa Barat. Data primer juga diperoleh melalui *Focus Group Discussion* (FGD) dengan *stakeholder* terkait seperti Dinas Tenaga Kerja yang berada di setiap wilayah kajian. Data primer selanjutnya dianalisis dengan menggunakan metode analisis deskriptif. Kajian ini juga menggunakan data sekunder yang diperoleh dari beberapa studi literatur terkait kondisi transportasi *online* di beberapa negara. Data sekunder yang diperoleh selanjutnya dianalisis menggunakan analisis komparatif. Hasil analisis menunjukkan transportasi *online* berkembang dengan sangat cepat di Indonesia. Terdapat permasalahan umum terkait transportasi *online* di Indonesia, diantaranya (1) kekosongan pengaturan hukum terkait kemitraan; (2) Kekosongan pengaturan hukum terkait transportasi *online*; dan (3) kerentanan-kerentanan yang dialami oleh pengemudi. Kebijakan terkait transportasi *online* berbeda-beda di setiap negara bergantung dengan peraturan yang dibuat oleh pemerintah setempat.

Kata Kunci: ekonomi gig, kemitraan, transportasi *online*

DOI: 10.47198/naker.v18i3.305

Dikirim: 3-9-2023

Dipublikasikan: 29-12-2023

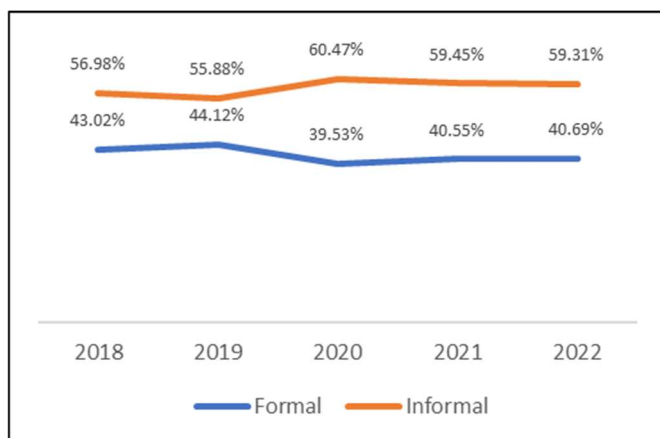
1. Pendahuluan

Terjadi fenomena ketenagakerjaan yang cukup unik di Indonesia seiring dengan berkembangnya ekonomi gig. Salah satu fenomena ketenagakerjaan yang berkembang dalam

satu dekade terakhir yaitu munculnya hubungan kemitraan yang semakin *booming* akibat munculnya Gojek sebagai salah satu pelopor transportasi *online* di Indonesia. Padahal jika dianalisis lebih lanjut, hubungan kemitraan tidak hanya muncul pada perusahaan transportasi *online* saja melainkan perusahaan lain yang berbasis aplikasi dan pelaksanaannya dilakukan secara *daring/online* seperti ruang guru, titipku, dan aplikasi lainnya.

Istilah ojek *online* jauh lebih populer di masyarakat dibandingkan dengan istilah lain yang lebih baku, seperti “ojek *daring*”. Dalam jangka waktu empat tahun sejak dirilis, Gojek berhasil mencatatkan peluang pekerjaan sebanyak lebih dari dua juta orang. Hal ini tentunya memberikan dampak positif bagi kondisi ketenagakerjaan, karena dapat menyerap tenaga kerja secara lebih luas di beberapa wilayah di Indonesia. Berdasarkan studi yang dilakukan oleh Brail (2020), valuasi Gojek yang merupakan salah satu *unicorn* di Indonesia menduduki peringkat 6 di Dunia.

Tidak dapat dipungkiri, keberadaan perusahaan transportasi *online* juga berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LPEM FEB UI) melakukan riset terkait dampak ekosistem GoTo terhadap Pemulihan Ekonomi Indonesia pada tahun 2022. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Gojek telah memberikan kontribusi terhadap perekonomian nasional sebesar Rp349-Rp428 triliun pada tahun 2022. Nilai ini setara dengan 1,8 persen hingga 2,2 persen dari Pendapatan Domestik Bruto (PDB) Indonesia yakni sebesar Rp19,588 Triliun. Selain itu, GoTo juga berkontribusi terhadap tambahan kesempatan kerja untuk 1,7 juta orang atau setara dengan 1,2 persen dari total penduduk bekerja pada tahun 2022.



Gambar 1. Tenaga Kerja Formal dan Informal

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2022

Pasar tenaga kerja di Indonesia tersegmentasi antara tenaga kerja formal dan tenaga kerja informal. Pada tahun 2022, *share* tenaga kerja di sektor formal sebesar 49,69% lebih kecil jika dibandingkan dengan sektor informal (59,31%). Hal ini menunjukkan bahwa dorongan masyarakat untuk dapat bekerja di sektor informal masih tinggi. Kondisi ini mendorong terjadinya pergeseran tenaga kerja dari sektor formal menjadi informal. Ekonomi gig dianggap sebagai sebuah peluang

untuk dapat menyerap tenaga kerja, dimana penyerapan Tenaga Kerja di sektor formal masih lemah. Gambar 1 menunjukkan perkembangan tenaga kerja pada sektor formal dan informal. Dari sisi ketenagakerjaan, keberadaan transportasi *online* memberikan peluang kerja yang cukup tinggi karena membuka kesempatan bagi banyak orang untuk dapat bekerja dengan pekerjaan yang cukup mudah diakses. Namun demikian, konsep transportasi *online* yang dijalankan sedari

awal merupakan konsep bisnis ekonomi gig yang waktu pekerjaannya singkat serta dimediasi menggunakan aplikasi atau platform digital (Izzati, 2022). Lebih lanjut Izzati (2022) menjelaskan bahwa konsep bisnis yang dijalankan oleh perusahaan transportasi *online* di Indonesia secara tidak langsung menempatkan pengemudi ojek *online* bukan sebagai pekerja, melainkan *self employed*, atau di Indonesia dikenal dengan istilah 'mitra'. Akibatnya, hubungan antara pengemudi ojek *online* dan perusahaan aplikasi bukanlah hubungan kerja, melainkan hubungan kemitraan. Hubungan kemitraan ini menimbulkan sebuah konsekuensi bahwa pengemudi tidak akan memperoleh hak-hak sebagai pekerja pada umumnya. Pengemudi juga tidak akan mendapatkan perlindungan yang layak sebagaimana seharusnya perusahaan memberikan hak tersebut kepada pekerja yang berada dalam hubungan kerja.

2. Metode Penelitian

Kajian ini bertujuan untuk menganalisis serta mengidentifikasi kondisi kerja kemitraan pada transportasi *online* di Indonesia. Kajian ini memanfaatkan data primer dan sekunder untuk selanjutnya dilaksanakan analisis mendalam. Data primer yang digunakan diperoleh dari *indepth interview* dengan komunitas ojek *online* di tiga provinsi pada zonasi 1, yaitu D.I Yogyakarta, Jawa Timur, dan Jawa Barat. Data primer juga diperoleh melalui *Focus Group Discussion* (FGD) dengan *stakeholder* terkait seperti Dinas Tenaga Kerja yang berada di setiap wilayah kajian. Data primer yang diperoleh selanjutnya dianalisis dengan menggunakan metode analisis dekriptif. Kajian ini juga menggunakan data sekunder yang diperoleh dari beberapa studi literatur terkait kondisi transportasi *online* di beberapa negara. Data sekunder yang diperoleh selanjutnya dianalisis menggunakan analisis komparatif.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Potret Kondisi Kerja Relasi Kemitraan pada Transportasi *online* di Pulau Jawa

Pulau Jawa merupakan pulau yang memiliki jumlah penduduk terbanyak di Indonesia. Pada tahun 2022 jumlah penduduk di Pulau Jawa sebanyak 150,32 juta jiwa (BPS, 2022). Jumlah ini setara dengan 50% dari keseluruhan jumlah penduduk di Indonesia yang mencapai lebih dari 270 juta jiwa. Peningkatan jumlah penduduk di Pulau Jawa disebabkan karena pusat industri banyak tersebar di Pulau Jawa. Selain itu, pusat pembelajaran juga banyak terdapat di Pulau Jawa. Hal ini tentunya menarik banyak masyarakat untuk menjadi pendatang. Tidak sedikit pendatang tersebut menetap dan berkeluarga di salah satu wilayah di Pulau Jawa sehingga menghasilkan keturunan yang menambah jumlah penduduk. Tingginya perkembangan jumlah penduduk di Pulau Jawa diduga menyebabkan perkembangan beberapa sektor menjadi lebih cepat dibandingkan wilayah lainnya. Salah satu yang mengalami perkembangan cukup pesat di Pulau Jawa adalah transportasi *online*. Meskipun data resmi terkait jumlah transportasi *online* tidak tersedia, tingginya jumlah penduduk diiringi dengan banyaknya pendatang yang berdomisili di Pulau Jawa diduga turut berkontribusi terhadap tingginya jumlah permintaan terhadap transportasi *online*.

Untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif, pengumpulan data primer dilakukan di tiga Provinsi di Pulau Jawa yaitu Jawa Barat, Jawa Timur dan Daerah Istimewa Yogyakarta. Provinsi Jawa Barat dan Jawa Timur merupakan Provinsi yang memiliki jumlah penduduk terbesar di Pulau Jawa termasuk di Indonesia. Selanjutnya D.I Yogyakarta memiliki jumlah penduduk yang paling kecil di antara Provinsi lain yang berada di Pulau Jawa. Hasil analisis dikelompokkan menjadi 8 poin utama, yaitu: (1) Waktu kerja dan waktu istirahat; (2) Jaminan Sosial; (3) Keselamatan dan Kesehatan Kerja; (4) Kesejahteraan; (5) Perselisihan; (6) Kontrak Kerja; (7) Komunitas; dan (8) Pengaturan Transportasi *online*.

3.1.1. Waktu Kerja

Waktu kerja pengemudi ojek *online* rata-rata berkisar antara 10-12 jam per hari. Para pengemudi rata-rata bekerja setiap hari tanpa libur. Hal ini disebabkan karena jika tidak bekerja, maka pengemudi tidak akan mendapatkan penghasilan sama sekali. Terdapat hubungan positif antara jam kerja dan penghasilan yang diperoleh. Jika ingin mendapatkan penghasilan yang lebih tinggi, maka pengemudi harus bekerja lebih lama di lapangan. Terkait waktu istirahat, tidak tentu karena bergantung kepada jumlah orderan yang masuk. Jumlah orderan juga bergantung kepada kondisi di lapangan. Jika di lapangan hujan, maka orderan akan meningkat namun waktu sampai akan lebih lama. Namun demikian, waktu istirahat bagi pengemudi grab sudah diatur secara otomatis oleh aplikator. Jika pengemudi Grab sudah *online* selama 12 jam, maka akan muncul notifikasi dari aplikator untuk melakukan istirahat. Secara bersamaan, jumlah orderan yang diperoleh oleh pengemudi akan melambat.

3.1.2. Jaminan Sosial

Saat ini jaminan sosial yang diikuti adalah asuransi yang sudah bekerja sama dengan aplikator. Beberapa pengemudi juga mengikuti jaminan sosial dari BPJS Ketenagakerjaan. Asuransi yang dibayarkan tersebut sebesar Rp16.800 per bulan dengan rincian Rp10.000,- untuk JKK dan Rp6.800,- untuk JKM. Jaminan sosial ini pembayarannya dilakukan secara otomatis dan terpotong langsung dari saldo Gopay, OVO, atau Shoppe pay. Sementara itu, untuk pengemudi Maxim dan Indrive belum banyak mengetahui program jaminan sosial dari BPJS ketenagakerjaan tersebut. Untuk aplikator Grab, terdapat asuransi khusus yang bekerjasama dengan Grab yang sudah di *cover* dari biaya perjalanan. Dengan demikian banyak pengemudi Grab yang tidak mengikuti jaminan sosial dari BPJS Ketenagakerjaan karena sudah memiliki asuransi dari aplikator. Muncul persoalan baru terkait jaminan sosial transportasi *online*. Untuk memperoleh penghasilan yang layak, mayoritas pengemudi daftar di beberapa Perusahaan aplikator. Hal ini menjadi berat karena jika ingin mendapatkan perlindungan, maka harus mengikuti program jaminan sosial di setiap aplikasi. Sebagai contoh, jika pengemudi menjadi mitra Gojek dan Grab, maka jika ingin mendapatkan perlindungan keselamatan kerja dan kematian, harus mengikuti program jaminan sosial kedua aplikasi tersebut sehingga iuran yang dibayarkan menjadi lebih tinggi.

3.1.3. Keselamatan Kerja

Setiap aplikasi mewajibkan membeli perlengkapan ojek *online* yang selanjutnya disebut atribut. Atribut tersebut rata-rata meliputi helm dan jaket dengan harga berkisar Rp400.000,-. Perusahaan aplikasi mewajibkan pembelian atribut tentunya untuk memperkecil peluang pengemudi mengalami kondisi yang lebih parah jika terjadi kecelakaan kerja. Atribut ini juga menjadi persyaratan utama bagi pengemudi jika akan melakukan klaim terhadap asuransi maupun jaminan sosial dari BPJS Ketenagakerjaan jika terjadi kecelakaan.

3.1.4. Kesejahteraan

Pasca COVID-19 dan naiknya harga BBM, pendapatan pengemudi mengalami penurunan. Salah satu pengemudi menyampaikan rata-rata penghasilan yang diterima dalam satu hari sebesar Rp150.000,-. Penghasilan ini belum termasuk biaya BBM dan biaya lain yang dikeluarkan seperti biaya perawatan motor dan biaya makan. Ketika sedang melakukan pengantaran. Jika dibandingkan dengan sebelum COVID-19, pada tahun 2017/2018 penghasilan pengemudi bisa mencapai Rp300.000,- per hari dengan jam kerja yang lebih sedikit dibandingkan sekarang. Menurunnya pendapatan juga disebabkan karena masuknya kompetitor Perusahaan lain yang memberikan tarif lebih murah. Jika mengacu kepada aturan yang diberikan oleh pemerintah, aplikasi hanya diperkenankan melakukan pemotongan tarif maksimal sebesar 20%. Namun demikian, aturan tersebut diduga tidak merata karena tarif yang diberlakukan berbeda-beda di setiap aplikasi. Hal ini tentunya membuat pengguna memilah aplikasi yang memberikan harga paling murah. Setiap Perusahaan pada dasarnya memberikan insentif/bonus jika pengemudi berhasil melakukan aktivitas di luar ketentuan aplikasi. Sebagai contoh, pengemudi Gojek berhak mendapatkan insentif jika berhasil melewati 22 trip dalam 1 hari. Namun demikian, pengemudi menyampaikan bahwa untuk mendapatkan trip tersebut seolah-oleh dipersulit oleh Perusahaan. Sebagai contoh, pengemudi berhasil melewati 20 trip dalam sehari. Untuk memperoleh bonus, pengemudi memerlukan 2 trip selanjutnya. Namun trip selanjutnya dirasa sangat lama dan posisi pengguna terkadang cukup jauh sehingga memerlukan waktu tempuh lebih lama. Hal ini menyebabkan pengemudi tidak dapat menyelesaikan trip tersebut karena waktu *online* sudah melebihi ketentuan Perusahaan.

3.1.5. Perselisihan

Hingga saat ini, konflik yang terjadi di antara aplikasi hanyalah konflik lisan dan dapat diselesaikan secara kekeluargaan. Konflik lain yang sering muncul biasanya terjadi antara pengemudi dengan pengguna. Sebagai contoh, terdapat pengemudi yang diberikan rating satu oleh pengguna sehingga tidak dapat mengantar penumpang/barang lagi. Pengemudi biasanya datang ke kantor perwakilan aplikasi untuk melakukan mediasi. Mediasi dilakukan antara Perusahaan aplikasi, pengemudi, dan pengguna untuk mendapatkan gambaran kejadian yang lebih detail serta lebih jelas. Namun demikian, pengemudi menganggap bahwa Perusahaan aplikasi hanya mendengarkan satu pihak saja, yakni pengguna padahal kejadian yang disampaikan terkadang berbeda dengan kejadian aslinya. Perselisihan lain yang terjadi juga

biasanya berasal dari tuntutan pengemudi terhadap Perusahaan. Perselisihan tersebut disampaikan oleh pengemudi kepada Perusahaan untuk dilakukan perundingan. Perundingan dilakukan antara pengemudi dengan perwakilan aplikator di setiap wilayah. Namun demikian, hasil akhir dari tuntutan tersebut ditetapkan oleh Perusahaan aplikator dan pengemudi menduga bahwa perundingan yang dilakukan tersebut hanyalah formalitas saja.

3.1.6. Kontrak Kerja

Kontrak kerja muncul Ketika pengemudi mendaftarkan diri melalui aplikasi. Namun demikian, tidak semua pengemudi membaca dengan seksama kontrak kerja tersebut karena dorongan untuk segera mendapatkan pekerjaan. Pengemudi pun tidak mengetahui isi kontrak kerja tersebut. Bahkan, kontrak kerja tersebut diduga hanya berisikan syarat dan ketentuan aplikasi saja. Tidak secara komprehensif membahas kontrak kerja ketenagakerjaan secara keseluruhan.

3.1.7. Komunitas

Komunitas yang dibentuk pada dasarnya merupakan inisiatif dari beberapa pengemudi ojek *online*. Komunitas ini dibentuk sebagai wadah untuk pertukaran informasi sehingga informasi dapat menyebar secara lebih luas dalam waktu yang singkat. Terkait komunitas yang ditemui di Kota Bandung, komunitas tersebut berfokus kepada kegiatan sosial seperti membantu pengemudi ojek *online* yang kecelakaan. Komunitas ini juga membantu pengemudi ketika motornya mengalami kerusakan. Tidak dilakukan pemungutan iuran wajib, hanya saja siapa yang mau berdonasi dipersilahkan. Komunitas ini juga biasanya menjadi perwakilan para pengemudi ojek *online* Ketika melakukan diskusi baik dengan pengguna maupun dengan Perusahaan aplikator. Namun demikian, komunitas ojek *online* belum memiliki posisi yang cukup kuat dalam membantu aplikator merubah kebijakan.

3.1.8. Pengaturan Ojek Online

Terkait pengaturan ojek *online*, beberapa pengemudi menyebutkan bahwa mereka lebih menyukai kondisi saat ini yakni relasi kemitraan. Hal ini disebabkan karena pengguna lebih menyukai fleksibilitas waktu kerja. Artinya, jika pengguna menginginkan penghasilan yang cukup besar, maka pengguna akan bekerja lebih giat. Selain itu, waktu kerja dan waktu istirahat yang fleksibel juga menjadi alasan pengemudi lebih menyukai relasi kemitraan. Namun demikian, beberapa pengemudi juga menyebutkan bahwa mereka menginginkan diangkat menjadi pegawai tetap dengan sistem yang lebih terikat. Hal ini disebabkan karena kondisi pendapatan yang terus menurun menyebabkan ketidakpastian semakin besar. Untuk itu, jika diberikan pilihan pengemudi yang berada pada level bawah lebih menginginkan diangkat menjadi pegawai tetap. Jika dilihat secara keseluruhan, yang menjadi harapan bagi pengemudi adalah perbaikan terhadap tingkat kesejahteraan. Hal ini ditunjukkan dalam bentuk penghasilan yang cukup bagi para pengemudi. Pengemudi berharap pemerintah dapat membuat suatu aturan bagi Perusahaan aplikator agar tarif yang diterapkan seragam di setiap aplikator.

3.2. Permasalahan Umum dalam Relasi Kemitraan dalam konteks Transportasi *online* di Indonesia

3.2.1. Kekosongan Pengaturan Hukum Terkait Kemitraan

Saat ini, dasar hukum hubungan kemitraan yang digunakan oleh ojek *online* adalah Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM). Jika mengacu kepada istilah kemitraan pada UU Nomor 20 Tahun 2008, definisi kemitraan menurut Pasal 1 Angka 13 UU UMKM adalah kerja sama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar. Terdapat dua pendapat yang berbeda mengenai pengaturan hukum hubungan kemitraan yang berlaku di Indonesia.

Pendapat pertama menyebutkan bahwa tidak ada Undang-undang secara khusus yang mengatur hubungan kemitraan dalam konteks ketenagakerjaan. Sehingga perjanjian atas dasar kemitraan (*partnership agreement*) menggunakan ketentuan umum KUHPerdara yang diatur oleh Pasal 1338 jo. Pasal 1320 KUHPerdara yang idealnya menuntut kesetaraan (Wibowo, 2023). Pasal 1338 KUHPerdara yang digunakan sebagai asas perjanjian kemitraan memiliki beberapa asas penting, yaitu: (1) kebebasan berkontrak (*freedom of contract*), (2) kontrak menjadi Undang-undang bagi pembuatnya (*pacta sunt servanda*); serta (3) terdapat itikad baik (*good faith*). Sementara itu, Pasal 1320 KUHPerdara mengatur mengenai syarat sahnya sebuah perjanjian baik secara subjektif maupun objektif, meliputi: (1) sepakat atau persamaan kehendak; (2) kecakapan para pihak (dewasa secara hukum dan tidak di bawah pengampunan; (3) terdapat obyrk yang diperjanjikan; dan (4) isi perjanjian tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan (Pangestu, 2019).

Pendapat kedua menyebutkan bahwa aturan terkait kemitraan menggunakan ketentuan Undang-undang Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) sudah tepat. Halilintarsyah (2021) meyakini bahwa peraturan kemitraan yang ada di dalam UU UMKM dapat digunakan sebagai dasar hukum yang megatur terkait kemitraan ojek *online* di Indonesia. Aturan ini digunakan oleh pemerintah karena dalam UU Nomor 20 Tahun 2008 terdapat frasa hubungan kemitraan. Pendapat ini menyebutkan bahwa aturan tersebut terkesan “dipaksakan” karena terdapat ketidaksesuaian antara kemitraan yang digunakan di UMKM dan kemitraan yang digunakan di transportasi *online*.

Izzati (2022) menyebutkan bahwa UU Nomor 20 Tahun 2008 tidak dapat dijadikan dasar hukum terkait hubungan kemitraan pada ojek *online*. Hal ini disebabkan karena ruang lingkup pembahasan hubungan kemitraan yang ada di dalam UMKM berbeda dengan hubungan kemitraan yang ada di ojek *online*. Hubungan kemitraan yang ada di dalam UU UMKM merupakan hubungan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar, dengan bentuk-bentuk meliputi: (1) inti-plasma; (2) subkontrak; dan (3) waralaba. Pendapat lain menyebutkan bahwa dasar hukum hubungan kemitraan adalah kitab Undang-

Undang hukum perdata karena berdasarkan kepada perjanjian para pihak, sehingga hubungan kemitraan yang terdapat di dalam UU UMKM tidak tepat jika diterapkan pada ojek *online* (Tan, 2021).

Izzati & Sesunan (2022) menyebutkan bahwa istilah mitra banyak digunakan khususnya oleh platform ekonomi gig di sektor transportasi karena adanya legal loophole di dalam definisi kemitraan. Kondisi ini disebabkan karena definisi hubungan kerja yang tersedia sudah tidak relevan lagi. Definisi hubungan kerja konvensional yang terdapat di Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 berisi bahwa hubungan kerja haruslah memenuhi tiga unsur, yaitu (1) pekerjaan; (2) upah; dan (3) perintah. Dalam perkembangan ekonomi gig, tidak terdapat hubungan kerja karena ketiga unsur tersebut tidak terpenuhi. Perusahaan aplikator menganggap bahwa unsur upah dan perintah tidak diberikan secara langsung. Kondisi ini dijadikan celak oleh Perusahaan aplikator untuk menggunakan istilah kemitraan dan tidak terdapat hubungan kerja.

Lebih lanjut Izzati & Sesunan (2022) menyebutkan bahwa adanya *legal loophole* pada hubungan kemitraan berimbas terhadap eksploitatif tenaga kerja. Hal ini disebabkan karena tidak tersedianya perlindungan-perlindungan dasar terhadap pekerja seperti jaminan sosial dan jaminan upah. Kondisi ini dikhawatirkan akan semakin berkembang di Indonesia mengingat Indonesia memiliki jumlah cadangan tenaga kerja yang melimpah. Segala bentuk risiko dibebankan kepada pekerja yang membuat ketidaksesuaian hubungan kemitraan dengan prinsipnya. Risiko yang terjadi saat ini ialah ketidakstabilan pendapatan akibat honeymoon period Perusahaan aplikator sudah lewat. Di sisi lain, para mitra juga tidak memiliki pilihan untuk bekerja di sektor formal sehingga bergabung dalam relasi kemitraan. Hal ini disebabkan karena masih terbatasnya lapangan pekerjaan formal.

Belum adanya definisi serta aturan yang spesifik mengatur terkait hubungan kemitraan menyebabkan banyak Perusahaan berlindung di bawah naungan kemitraan untuk mempekerjakan karyawannya. Melihat perkembangan teknologi informasi dan komunikasi yang semakin pesat, dikhawatirkan relasi kemitraan mejadi wabah bagi perusahaan untuk memperoleh pekerja murah. Definisi kemitraan yang digunakan saat ini mengikuti Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang UMKM tidak secara spesifik mengatur perihal kemitraan.

3.2.2. Pengaturan Hukum Transportasi Online

Selain pengaturan hubungan kemitraan yang dianggap belum sesuai, polemik lain yang muncul di Masyarakat adalah terkait pengaturan hukum transportasi *online*. Isu lain yang banyak menjadi perdebatan di Masyarakat adalah terkait fenomena ojek *online* yang dianggap menormalisasikan penggunaan sepeda motor sebagai transportasi publik (Izzati, 2022). Merujuk kepada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) yang saat ini dijadikan dasar hukum mengenai angkutan umum di Indonesia menyebutkan bahwa pada dasarnya sepeda motor tidak dapat digunakan sebagai transportasi publik. Pasal 138 UU LLAJ menyebutkan bahwa angkutan umum orang dan/atau barang hanya boleh dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Selanjutnya pasal 47 ayat (2) menyebutkan bahwa

kendaraan umum dibatasi jenisnya, meliputi: (1) mobil penumpang; (2) mobil bus; (3) mobil barang; dan (4) kendaraan khusus. Melihat pada aturan tersebut, sepeda motor tidak dapat digunakan baik untuk pengantaran orang maupun pengantaran barang.

Rumitnya urusan transportasi *online* di Indonesia salah satunya disebabkan karena aturan yang muncul setelah fenomena ojek *online* sudah cukup populer. Kehadiran transportasi *online* diawali dengan kekisruhan antara pengemudi ojek *online* dengan ojek pangkalan. Sebetulnya, Kementerian perhubungan juga pernah mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan saat itu yakni Ignasius Jonan tertanggal 9 November 2015 tentang larangan beroperasinya ojek maupun taksi berbasis aplikasi *online*. Surat pemberitahuan tersebut muncul bukan tanpa alasan. Jika mengacu kepada UU LLAJ, transportasi berbasis daring (*online*) dinilai tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum karena dalam pelaksanaan operasinya pengemudi menggunakan transportasi pribadi dan melakukan pemungutan biaya.

Penetapan surat pemberitahuan terkait larangan beroperasinya ojek maupun taksi berbasis aplikasi *online* menuai kecaman dari berbagai Masyarakat khususnya pengemudi ojek *online*. Bahkan, presiden Joko Widodo segera memanggil Menteri Perhubungan untuk mencabut surat pemberitahuan tersebut. Presiden Joko Widodo menilai bahwa kehadiran transportasi *online* sangat membantu Masyarakat dalam mencari transportasi yang aman serta nyaman. Joko Widodo juga berpendapat bahwa ekonomi tradisional perlu sentuhan aplikasi yang dapat mempermudah Masyarakat.

Namun lagi-lagi polemik aturan UU LLAJ ini menjadi salah satu rumitnya payung hukum bagi layanan ojek *online*. Peraturan yang dikeluarkan oleh kemenhub dari 2016-2018 hanyalah untuk taksi *online* bukan ojek *online*. Barulah tahun 2019 muncul aturan ojek *online* yakni Pemenhub Nomor 12 Tahun 2019 yang merupakan satu-satunya aturan hukum yang mengatur ojek *online* di Indonesia. Izzati (2022) menyebutkan bahwa lahirnya permenhub ini dianggap sebagai kemenangan pekerja ojek *online* karena melegitimasi hadirnya model bisnis ojek *online* melalui aplikasi.

Peraturan ini secara jelas menyebutkan bahwa hubungan yang terjalin adalah hubungan kemitraan (Pasal 15 ayat 2). Pasal 15 ayat (2) menyebutkan bahwa pengaturan mengenai hukum kemitraan sebagaimana diatur pada ayat (1) diatur sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Padahal sejatinya peraturan terkait hubungan kemitraan di Indonesia belum tersedia dengan jelas. Pertanyaan selanjutnya yang muncul adalah aturan mana yang dimaksud pada pasal 15 ayat (2) tersebut. Selain itu pasal 14 menyebutkan bahwa aplikasi harus membuat Standar Operasional Prosedur (SOP) terkait *suspend* atau penghentian sementara atau seterusnya terhadap pengemudi. Pasal ini menunjukkan bahwa Perusahaan memiliki kuasa sepenuhnya terhadap pembuatan SOP meskipun dalam prosesnya dilakukan pembahasan dengan mitra pengemudi terlebih dahulu.

Permenhub 12/2019 juga mengatur lima aspek utama, yaitu (1) keselamatan; (2) keamanan; (3) kenyamanan; (4) keterjangkauan; dan (5) keteraturan. Izzati (2022) menguraikan mengenai ketidakseimbangan kewajiban para pihak yang terdapat di dalam Permenhub 12/2019. Pasal 4 Permenhub 12/2019 mengatur mengenai pemenuhan aspek keselamatan. Namun jika dilihat secara lebih rinci, aspek keselamatan dibebankan seluruhnya terhadap pengemudi. Padahal, pihak aplikator seharusnya juga bertanggung jawab terhadap keselamatan pengemudi. Sama halnya dengan Pasal 6 Permenhub 12/2019 mengenai kenyamanan, aturan ini menyerahkan aspek kenyamanan kepada pengemudi seutuhnya. Pasal selanjutnya mengenai keterjangkauan, di dalam permenhub 12/2019 dibebankan kepada pengemudi. Padahal, aplikator sebagai Perusahaan yang memiliki lebih banyak Sumber Daya seharusnya berkontribusi terhadap aspek baik keamanan, kenyamanan, maupun keterjangkauan.

Barulah pada pasal 5 Permenhub 12/2019 yakni aspek keamanan bagi pengguna maupun pengendara dipenuhi dan dibebankan kepada Perusahaan. Pada pasal ini diatur mengenai keharusan Perusahaan aplikator dari mulai mencantumkan identitas hingga mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan di dalam aplikasi. Selain itu, pasal ini juga menyebutkan bahwa aplikasi dilengkapi dengan fitur tombol darurat (*panic button*) baik bagi pengemudi maupun pemilik akun. Selanjutnya pasal 8 Permenhub 12/2019 mengenai keteraturan dibebankan kepada Perusahaan aplikator dan pengguna. Pada pasal ini berisikan terkait bagaimana seharusnya pengemudi menaikkan dan menurunkan penumpang dan Perusahaan aplikator adalah pihak yang menyediakan shelter untuk kepentingan Masyarakat. Selanjutnya pasal ini juga menjelaskan bahwa Perusahaan aplikasi harus melakukan pembinaan dan pengawasan kepada mitra pengemudi terkait kepatuhan dan keselamatan berlalu lintas.

Kementerian Perhubungan merupakan satu-satunya pihak yang mengeluarkan aturan terkait transportasi *online*. Aturan Permenhub 12/2019 merupakan langkah maju dari pemerintah khususnya terkait regulasi di bidang ekonomi gig. Namun demikian, karena aturan yang tersedia saat ini disediakan oleh Kemenhub, maka fokus bahasan dilihat dari sudut pandang transportasi saja. Pembahasan ini dinilai kurang mempertimbangkan aspek sosial dan kesetaraan sehingga dikhawatirkan akan semakin menimbulkan ketimpangan.

3.2.3. Sumber Kerentanan Pekerja dalam Relasi Kemitraan

Pengemudi mengalami kerentanan terhadap ketidakpastian ekonomi. Pendapatan pengemudi tidak menentu karena permintaan tidak selalu ada. Hal ini mempengaruhi pendapatan yang diperoleh oleh pengemudi. Ditambah lagi, saat ini aplikator penyedia ojek *online* semakin banyak. Perang tarif menjadi isu baru sehingga menyebabkan pendapatan pengemudi semakin rendah dan jauh dari penghasilan yang layak. Pengguna akan beralih menggunakan aplikator dengan tarif yang lebih murah. Selain itu, tambahan terhadap biaya layanan dan biaya lain-lain juga menyebabkan harga beberapa aplikator menjadi lebih tinggi dan pengguna mencari alternatif lain karena perbedaan tarif yang cukup tinggi.

Adanya ketidakpastian ekonomi yang menyebabkan penghasilan tidak menentu mendorong pengemudi untuk dapat bekerja lebih giat. Dalam artian, jika pengemudi ingin pendapatan yang lebih besar, maka perlu jam kerja yang lebih lama. Tidak sedikit pengemudi yang bekerja lebih dari 12 jam. Hal ini tentunya agar pendapatan yang diperoleh walaupun tidak banyak, minimal dapat menutupi kebutuhan rumah tangga. Waktu kerja yang terlalu lama menyebabkan pengemudi rentan terhadap kelelahan.

Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi menyebabkan ancaman terhadap pencurian dan penyalahgunaan data pribadi. Tidak hanya bagi pengemudi, pencurian data serta penyalahgunaan data pribadi juga dapat terjadi pada pengguna. Walaupun sudah dilengkapi dengan *one time password* (OTP), pelaku penipuan justru mengandalkan teknologi untuk menguasai kode tersebut. Di akun aplikasi gojek, pelaku dapat mengurus saldo dompet digital gojek (Gopay) dan membajak akun tersebut untuk pencurian data korban lainnya. Polri menerima sekitar 1.617 laporan terkait penipuan dari total laporan 4.586 yang diterima. Angka ini menunjukkan bahwa kejahatan siber semakin berkembang seiring dengan berkembangnya teknologi informasi dan komunikasi.

Selain itu, pekerjaan sebagai pengemudi yang dilakukan secara rutin dan monoton dianggap menjadi jebakan keterampilan karena akan menurunkan keterampilan pengemudi. Padahal banyak pengemudi yang rela melepaskan pekerjaan utama sebelumnya untuk menjadi mitra ojek *online* (Permana et al., 2023). Ketika keterampilan pengemudi mengalami penurunan maka pengemudi diduga tidak memiliki daya saing untuk masuk kembali ke pasar kerja.

3.3. Kondisi Transportasi *online* di Beberapa Negara

Tidak hanya di Indonesia, perkembangan transportasi *online* juga terjadi di beberapa negara. Perkembangan ini semakin menunjukkan bahwa transportasi *online* merupakan salah satu sektor yang berkembang sangat pesat. Hal ini menunjukkan bahwa negara menyadari kehadiran transportasi *online* sangat membantu dalam memudahkan konsumen dalam memperoleh transportasi dengan mudah dan nyaman. Selain itu, kehadiran transportasi *online* juga berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi di setiap negara.

Salah satu regulasi yang diterapkan oleh pemerintah China terkait transportasi *online* khususnya pengantaran orang adalah pembatasan jumlah mobil. Pemerintah China mensyaratkan pengemudi hanya penduduk asli yang bertempat tinggal di daerah tersebut. Aturan ini dikunci oleh sistem sehingga orang yang bertempat tinggal di luar penduduk asli tidak dapat mendaftar. Regulasi juga mengharuskan pengemudi untuk mengikuti serangkaian tes yang disediakan meskipun kuota yang tersedia sangat kecil. Regulasi juga membatasi jenis mobil yang digunakan, yang mana mobil kecil secara otomatis tidak diterima oleh sistem (Wang et al., 2022). Selain itu, Kementerian transportasi China juga memberikan aturan bahwa pengemudi tidak boleh berpenghasilan kurang dari upah minimum provinsi. Pengendara juga diberikan akses kepada asuransi sosial namun belum dibayarkan sepenuhnya oleh perusahaan. Pengemudi tidak

diperbolehkan bekerja lembur dengan alasan mengejar target. Regulasi juga mengatur bahwa aplikator harus memantau jam kerja pengemudi.

Ennen & Heilker (2020) menyebutkan bahwa keberadaan transportasi *online* dinilai memberikan manfaat bagi Masyarakat meskipun tetap menimbulkan biaya eksternal. Lebih lanjut Ennen & Heilker (2020) menyebutkan bahwa Pemerintah Jerman juga menerapkan regulasi yang cukup ketat. Namun demikian, pemerintah Jerman memberikan dukungan terhadap kesejahteraan pengemudi taksi. Pengemudi diharuskan kembali ke kantor setelah menarik satu trip. Jika hal ini tidak dipenuhi, maka perusahaan berhak melakukan *banned* terhadap pengemudi. Pemerintah Jerman juga menerapkan upah per-jam untuk sistem pengupahan jasa pengantaran barang.

Pada tahun 2021, Mahkamah Agung di Inggris memutuskan model ketenagakerjaan pengemudi Uber. Keputusan tersebut menyatakan bahwa pengemudi Uber adalah pekerja, sehingga dalam lingkup Undang-undang ketenagakerjaan harus diterapkan tidak hanya kepada pengemudi yang mengajukan kasus tersebut saja. Namun demikian, kondisi ini juga menyebabkan beberapa investor besar menarik bagian dalam pencatatan saham salah satu Perusahaan aplikator seperti Deliveroo karena kebijakan tersebut diduga akan mengganggu kelangsungan model bisnis pengantaran *online* (Prassl, et al., 2021). Keputusan Mahkamah Agung menyebutkan sekitar 70 ribu pengemudi diangkat menjadi penkerja (*worker*) sehingga menerima sejumlah tunjangan, seperti upah minimum, waktu liburan, dan uang pensiunan. Namun demikian, pengemudi uber tidak akan mendapatkan tunjangan pekerja secara penuh seperti pekerja pada umumnya.

Sebelumnya, driver Uber menuntut Perusahaan untuk memberikan tunjangan pensiun yang pembayarannya dilakukan melalui pemotongan dari penghasilan pengemudi. Hal ini mengingat kondisi kerja para pengemudi cukup membahayakan mendorong para pengemudi untuk berjuang mendapatkan pengakuan dan perlindungan. Pada akhirnya tuntutan tersebut dikabulkan dengan menaikkan status pengemudi transportasi *online* Uber menjadi setara dengan pekerja (*worker*). Dengan demikian, pengemudi mendapatkan upah atas pekerjaan yang dilakukan berdasarkan ketentuan yang berlaku, yaitu memperoleh upah setara dengan upah minimum nasional (Prassl, et al., 2021).

Manaf et al. (2021) melakukan analisis lebih lanjut terkait regulasi layanan *e-hailing* di Malaysia. Hasil temuan secara keseluruhan menunjukkan bahwa peraturan terkait *e-hailing* di Malaysia memberikan manfaat baik bagi Perusahaan aplikator maupun pengemudi karena penerapan manajemen struktur yang cukup baik. Seluruh regulasi transportasi *online* berada di bawah Kementerian Perhubungan dan aplikator harus melakukan pendaftaran terlebih dahulu ke Badan Angkutan Umum Darat agar dapat beroperasi secara legal. Sejak Oktober 2019, pengemudi harus mematuhi seluruh aturan yang dibuat oleh Kementerian Perhubungan seperti pemeriksaan kendaraan tahunan, mematuhi dan lulus pemeriksaan latar belakang Kesehatan, serta mendapatkan izin mengemudi. Terkait jaminan sosial, pengemudi diharuskan membayar asuransi tambahan melalui *Social Security Organization* (Organisasi Jaminan Sosial). Pemerintah

Malaysia juga masih melakukan pengkajian lebih lanjut terkait hubungan kerja pekerja ekonomi gig termasuk pada sektor *e-hailing*.

4. Kesimpulan

Pada dasarnya keinginan pengemudi adalah adanya jaminan penghasilan. Hal ini disebabkan karena penghasilan pengemudi mengalami penurunan khususnya ketika ada Perusahaan aplikasi baru yang masuk dengan menetapkan tarif yang jauh lebih murah sehingga Masyarakat beralih mencari transportasi *online* yang lebih murah. Perusahaan juga terus membuka lowongan untuk pengemudi sehingga menyebabkan persaingan antar pengemudi menjadi lebih ketat. Pengemudi juga berharap pemerintah dapat membuat peraturan agar tarif pada setiap aplikasi transportasi *online* sama.

Kementerian ketenagakerjaan sebaiknya mengatur regulasi secara komprehensif terkait hubungan kemitraan yang dapat mengatur secara keseluruhan mengenai pekerja ekonomi gig. Hal ini perlu dilakukan berdasarkan fakta empiris bahwa semakin banyak pekerja yang tidak terlindungi oleh aturan ketenagakerjaan. Kedua, perlu merubah definisi hubungan kerja, perubahan definisi perlu penyesuaian dengan konteks hubungan-hubungan kerja di luar hubungan kerja standar. Ketiga, mengatur beberapa permasalahan yang berimbas kepada mitra seperti jaminan penghasilan, jaminan perlindungan sosial, dan jam kerja yang layak. Regulasi ini dapat memberikan sebagian perlindungan dasar bagi pekerja dalam hubungan kemitraan. Dalam pengaturannya, dapat diatur di tingkat Peraturan Menteri dan banyak hal yang bisa diatur di dalamnya. Peraturan ini menjadi pelaksana dari mandat Undang-Undang Ketenagakerjaan dapat mengatur hal-hal yang berkaitan dengan Ketenagakerjaan yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 di atur lebih lanjut khusus untuk kondisi Kemitraan.

Daftar Pustaka

- Arifin, S. 2022. Upah Piece-rate, Kolonialisme Data dan Pemiskinan Ojol, Website, <https://majalahsedane.org/upah-piece-rate-kolonialisme-data-dan-pemiskinan-ojol/> diakses tanggal 12 Oktober 2022
- Badan Pusat Statistik. 2023. Sosial dan Kependudukan. Diakses melalui <https://www.bps.go.id/indicator/6/1168/1/persentase-tenaga-kerja-formal-menurut-provinsi.html>
- Badan Pusat Statistik. 2023. Sosial dan Kependudukan. Diakses melalui <https://www.bps.go.id/indicator/12/1975/1/jumlah-penduduk-pertengahan-tahun.html>
- Badan Pusat Statistik. 2023. Survei Angkatan Kerja Nasional (Sakernas) Bulan Agustus Tahun 2018
- Badan Pusat Statistik. 2023. Survei Angkatan Kerja Nasional (Sakernas) Bulan Agustus Tahun 2020
- Brail, S. 2022. World cities of ride-hailing. *Urban Geography*, 43(1), 12–33. <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1775030>

- Ennen, D., & Heilker, T. 2020. Ride-Hailing Services in Germany : Potential Impacts on Public Transport. Motorized Traffic, and Social Welfare, 29, 1-25. <http://www.iv-muenster.de>
- Halilintarsyah, O. 2021 Ojek *online* , Pekerja atau Mitra?. Jurnal Persaingan Usaha, 2, 64-74
- International Labour Organization (ILO). 2016. Non-standard employment around the world: Understanding challenges, shaping prospects. Geneva: International Labour Office
- Izzati, N.R. 2022. Eksistensi Yuridis dan Empiris Hubungan Kerja Non-Standar dalam Hukum Ketenagakerjaan Indonesia. Masalah-masalah Hukum, 50(3), 290-303
- Izzati, N.R. 2022. Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek *online* : Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig. Undang: Jurnal Hukum, 5(2), 325-356
- Izzati, N.R., & Sesunan, M. M. G. 2022. 'Misclassified Partnership' and the Impact of Legal Loophole on Workers. Bestuur, 10(1), 57-67
- Kessler, S. (2018). Gigged: The Ekonomi gig, the End of the Job and the Future of Work. Penguin Random House
- Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LPEM FEB UI). 2022. Kontribusi Ekosistem Gojek kepada PDB Indonesia Diperkirakan Meningkat 60% di Akhir 2021. Tersedia pada: <https://ldfebui.org/penelitian/ringkasan-penelitian/dampak-ekosistem-gojek-terhadap-perekonomian-indonesia-2021-mendukung-pemulihan-ekonomi-nasional/>
- Manaf, A. A., Mohamed, A.M., & Zahrin, Z. 2021. Exploring Regulatory Policies on E-Hailing Services in Malaysia. Economies, Business and Management Research, 209, 569-571
- Megawati, F. S., & Sudiro, A., Perlindungan Hukum Bagi Driver Ojek *online* Terhadap Pembatalan Sepihak Oleh Konsumen Yang Tidak Beritikad Baik. Journal Hukum Adigama Volume 3 Nomor 2, Desember 2020. <https://doi.org/10.24912/adigama.v3i2.10616>
- Permana, M.Y., Izzati, N.R., & Askar, M.W. 2023. Measuring The Gig Economy in Indonesia: Typology, Characteristics, and Distribution. Jurnal Manajemen Teknologi, 21(3), 339-358
- Prassl, A.A., Prassl, J.A., & Coyle, D. 2021. Uber and Beyond: Policy Implications for the UK. The Productivity Institute Productivity Insight Paper No. 001
- Putusan Pengadilan Putusan Mahkamah Agung Nomor 841 K/Pdt.Sus/2009 ARIFIN ADNAN VS. PT. BLUE BIRD GROUP. Ditetapkan 12 April 2010 Ditetapkan 12 Apr 2010
- Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Lembaran Negara Tahun 2003 Nomor 39, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4279
- Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4866
- Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025

- Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan. Peraturan Menteri Nomor PM 12 tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Berita Negara Tahun 2019 Nomor 266
- Tan, D. 2022. A Brave New Frontier in the Dichotomous Indonesian Labour Law: Gig Economy, Platform Paradox, and Workers Without Employers. *Mimbar Hukum*, 33(1), 1-38
- Teo, B., Mustaffa, M.A., & Rozi, A. I. M. 2018. To Grab or Not to Grab?: Passenger Ride Intention Towards E-Hailing Services. *Malaysian Journal of Consumer and Family Economics*, 21, 153-163
- Wibowo, R. J.A. 2023. Urgensi Pembaharuan Hukum Ketenagakerjaan Indonesia untuk Mengakomodasi Perlindungan Hubungan Kemitraan. *Jurnal Ketenagakerjaan*, 18(2), 109-124