

Polemik BHR Pengemudi Ojek *Online* di Media Sosial



cfds_ugm



cfds.fisipol@ugm.ac.id



digitalsociety.id

Latar Belakang

- Pada 17 Februari 2025, unjuk rasa digelar ratusan pengemudi ojek *online* (ojol) di depan kantor Kemenaker untuk menuntut kesejahteraan bagi para mitra perusahaan platform *ride hailing* (Gojek dan Grab).
- Salah satu tuntutan dari pengemudi ojol dalam demo ini adalah kepastian pemberian Tunjangan Hari Raya (THR) dari perusahaan platform *ride hailing* kepada mitra pengemudi ojol.
- Pada 11 Maret 2025, Menteri Tenaga Kerja (Menaker) menerbitkan Surat Edaran Menteri Ketenagakerjaan Nomor M/3/HK.04.00/III/2025 yang mengatur tentang kewajiban pemberian Bonus Hari Raya (BHR) oleh perusahaan kepada mitra pengemudi ojol.
- BHR sendiri belum diatur dalam undang-undang khusus dan dianggap sebagai bentuk dukungan tambahan dari perusahaan yang tidak termasuk dalam manfaat rutin sebagaimana THR.¹ Hal ini dikarenakan status pengemudi ojol yang bukan termasuk pekerja formal.
- Pemerintah menghimbau perusahaan untuk memberikan BHR dalam bentuk uang tunai dengan perhitungan sebesar 20% dari rata-rata pendapatan bersih bulanan selama 12 bulan terakhir selambat-lambatnya diberikan 7 hari sebelum Hari Raya Idul Fitri 1446 H.
- Pemberian BHR kepada pengemudi ojol kemudian menuai pro-kontra dari masyarakat, seperti yang terjadi di platform X dan Facebook.

¹ <https://www.tempo.co/ekonomi/prabowo-imbau-pemberian-bhr-bagi-ojol-apa-bedanya-dengan-thr--1219404>

Metode

 Rentang Pengambilan Data

3-16 Maret 2025

 Sumber

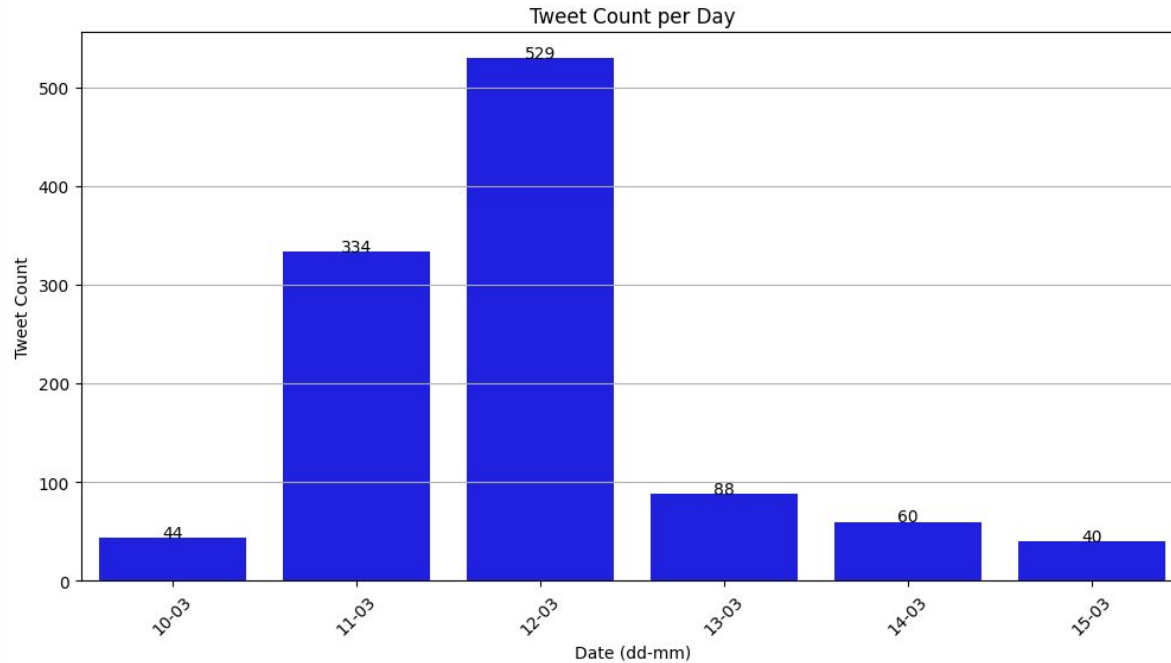
Twitter/X & Facebook

Dipilih karena terus berkembang pembicaraanya. Sebagian besar komunitas ojol ada pada facebook. Sedangkan twitter adalah masyarakat umum.

 Keywords

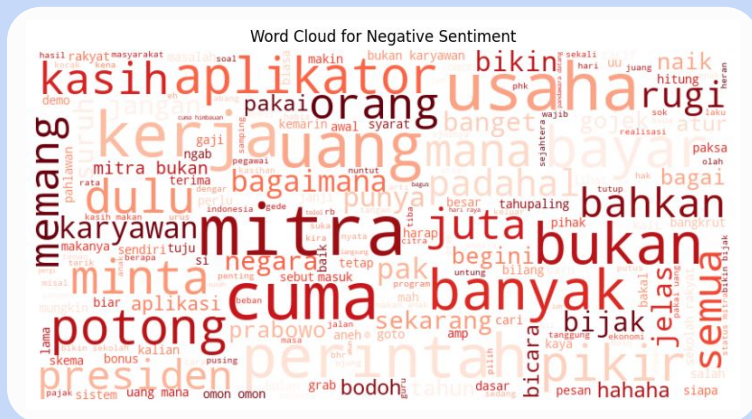
**"BHR OJOL" "THR OJOL" "THR GOJEK" "BHR GOJEK"
"THR GRAB" "BHR GRAB"**

Hasil Analisis **Twitter**



→ Pembahasan mencapai puncaknya pada 12 Maret 2025, saat syarat kelayakan untuk menerima BHR resmi diumumkan.

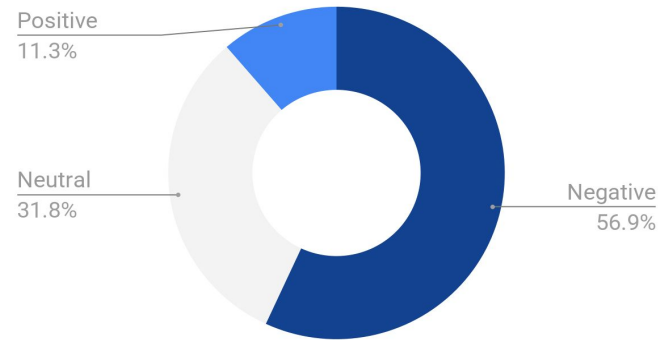
→ Sentimen Negatif



Sentimen negatif dalam perbincangan ini didominasi oleh keluhan terkait posisi driver sebagai mitra. Banyak driver merasa bahwa aplikasi menetapkan terlalu banyak syarat yang memberatkan untuk memenuhi kriteria BHR. Selain itu, mereka berpendapat bahwa dengan keuntungan besar yang diperoleh perusahaan, seharusnya pemberian BHR tidak menjadi masalah.

Di sisi lain, sentimen positif lebih sering mencerminkan rasa terima kasih atas kebijakan BHR yang diberikan oleh Presiden Prabowo.

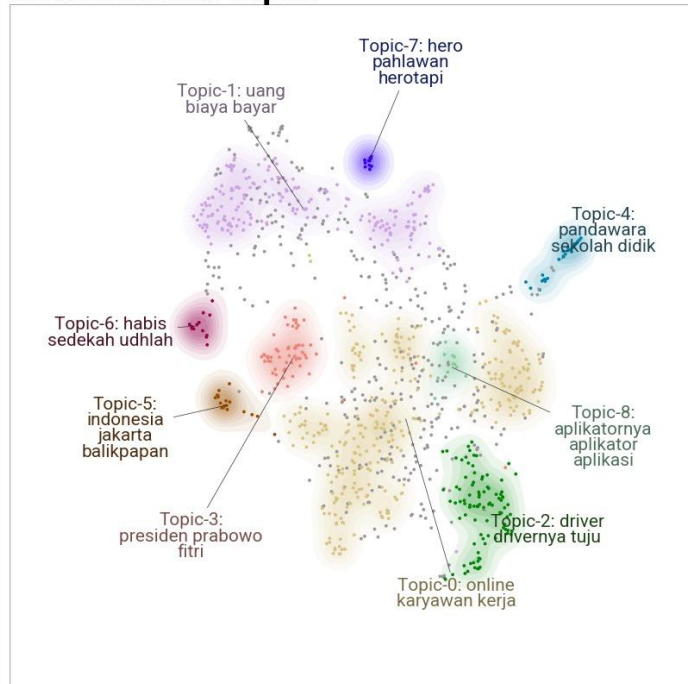
→ Sentiment Count



→ World Cloud for Negative Sentiment



Documents and Topics



Gambar 1. Documents and Topics

Jumlah	Topik	Penjelasan
299	1 Karyawan, Mitra, dan Aplikator	Membandingkan perbedaan perlakuan aplikator dalam ekosistem ojek online
205	2 Uang BHR	Mengkhawatirkan apakah perusahaan mempunyai cukup alokasi dana untuk THR
93	3 Perbedaan Driver	Setiap perusahaan seperti gojek, grab, maxim memiliki syarat yang tidak seragam
61	Presiden Prabowo	Berterima kasih atas kebijakan presiden Prabowo untuk meminta perusahaan mengeluarkan THR

Selain keempat topik utama yang sering dibicarakan, terdapat juga pembahasan menarik mengenai peran Presiden sebagai pahlawan. Beberapa percakapan menyoroti bahwa kebijakan ini dianggap sebagai upaya pencitraan Presiden dalam membangun citra kepahlawanan.

Hasil Analisis Facebook

“

TOTAL
DATA

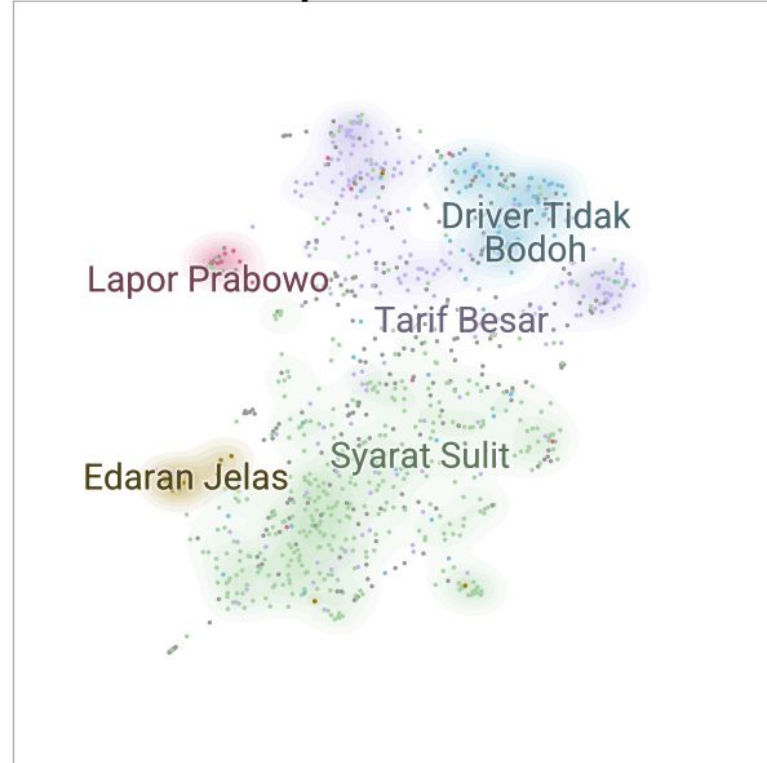
969

Dalam percakapan yang terjadi di Facebook, topik pembicaraan didominasi oleh keluhan terkait syarat sulit yang ditetapkan oleh aplikasi. Banyak driver yang menyoroti betapa kompleksnya persyaratan yang harus dipenuhi, sehingga menimbulkan ketidakpuasan di kalangan driver.

Selain itu, muncul pula perdebatan mengenai manfaat Bonus Hari Raya (BHR), terutama karena tarif yang dikenakan oleh aplikasi masih tergolong tinggi. Beberapa driver mempertanyakan apakah kebijakan tersebut benar-benar menguntungkan driver atau justru membebani mereka lebih lanjut.

Topik lain yang turut mencuat adalah kesadaran para driver terhadap skema yang dianggap menyulitkan. Mereka menegaskan bahwa tidak mudah dibodohi oleh aturan yang merugikan, terutama karena sudah ada edaran resmi dari Presiden Prabowo yang seharusnya memberikan kejelasan kebijakan BHR.

Documents and Topics



Gambar 2. Documents and Topics

Celah Hukum Atas **Status Pengemudi Ojol**



Dalam relasinya dengan perusahaan platform, pengemudi ojek online dianggap sebagai 'mitra' sehingga keberadaannya tidak dapat dilindungi oleh UU Ketenagakerjaan dan menempatkan mereka dalam posisi rentan.² Namun, **narasi 'kemitraan' hanyalah sebuah mitos, hubungan antara pengemudi ojol dan perusahaan platform sejatinya tetap merupakan hubungan antara pekerja dan pemberi kerja.** Melalui status kemitraan, **perusahaan justru memanfaatkan celah untuk menghindari tanggung jawab sebagai pemberi kerja.** Hal ini berimplikasi pada hilangnya hak-hak pekerja seperti upah dan jam kerja yang layak, jaminan kesehatan, hak untuk cuti, hingga pemberian pesangon. Kewajiban pemberian THR, seperti yang diatur dalam Permenaker No. 6 Tahun 2016 dan UU Ciptaker No. 11 Tahun 2020, hanya mewajibkan perusahaan untuk memberi THR pada pekerja yang memiliki perjanjian kerja dengan perusahaan.³ Terbitnya Surat Edaran Menteri Ketenagakerjaan Nomor M/3/HK.04.00/III/2025, yang mengimbau perusahaan platform untuk memberikan BHR kepada pengemudi online, memicu diskusi masyarakat mengenai landasan hukum yang belum secara jelas mengakui pengemudi online sebagai pekerja.

² https://igpa.map.ugm.ac.id/wp-content/uploads/sites/274/2021/12/Ebook_Menyoal-Kerja-Layak-dan-Adil-dalam-Ekonomi-Gig-di-Indonesia_IGPA-Press.pdf

³ <https://www.tempo.co/ekonomi/kupas-tuntas-aturan-thr-bagi-pekerja-swasta-dalam-permenaker-1221407>

Case BHR Ojol ini bikin mikir, ada nggak ya pembentukan hukum yang dimulai dari Surat Edaran? Jadi bikin istilah/norma baru lewat kebijakan non peraturan perundang-undangan, terus di kemudian hari dilegitimasi jadi peraturan perundangan yang lebih resmi 🤔

[Translate post](#)

06.19 · 12/03/25 · **13K** Views

Kalo dari UU yg berlaku, sebenarnya perusahaan ojol tidak harus mengeluarkan THR karena statusnya mitra. Kalo kayak gini, jadinya nabrak UU.

Bowir ketimbang omom omom, ada baiknya mendorong ekosistem yg lebih baik untuk pendapatan ojol.

[Translate post](#)

18.10 · 24/03/25 · **428** Views

Tweet Representatif

Realita di Balik Hubungan ‘Kemitraan’ Pengemudi Ojol dengan Perusahaan Platform Ride Hailing

Hubungan kemitraan antara perusahaan platform *ride hailing* dengan pengemudi ojol dalam kenyataannya sendiri bersifat sangat eksploitatif. Terjadi ketimpangan kuasa berupa kontrol dominan dari perusahaan platform dalam hubungan yang semestinya bersifat mutual dengan pengemudi ojol. Kontrol ini mencakup misalnya dalam pembuatan keputusan-keputusan penting—seperti terkait mekanisme kerja, penetapan tarif, dan sanksi—yang minim melibatkan pengemudi ojol, praktik gamifikasi yang dibentuk secara sepihak oleh perusahaan platform mengontrol proses kerja pengemudi ojol untuk tunduk pada sistem, hingga monopoli akses data dan informasi oleh perusahaan.⁴ Akibatnya dari praktik gamifikasi misalnya, pengemudi ojol terpaksa bekerja lebih dari 8 jam per harinya agar mendapat bonus dari perusahaan platform.⁵ Sistem AI yang digunakan dalam operasional platform *ride hailing* juga tidak transparan dan menyebabkan tarif ojol berubah-ubah tanpa alasan yang jelas sehingga merugikan pengemudi ojol.⁶

⁴ <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>

⁵ <https://jurnal.ugm.ac.id/jurnalpemuda/article/view/45240>

⁶ <https://theconversation.com/menyingkap-black-box-ai-di-balik-permainan-naik-turun-tarif-ojek-online-243587>

Jerih Payah Pengemudi Ojol & Minimnya Rekognisi Perusahaan Atas Jasanya

Dalam menyikapi kondisi pemberian BHR pengemudi ojol, **perspektif legalistik semata tidak dapat dijadikan pandangan tunggal karena justru mengabaikan aspek keadilan bagi pengemudi ojol.** Platform *ride hailing* memperoleh keuntungan dari hasil kerja para pengemudinya. Sudah sepantasnya pengemudi ojol mendapat kesejahteraan yang menjadi bentuk timbal-balik perusahaan atas jasa-jasa yang telah mereka berikan. Pemberian BHR sendiri menjawab salah satu tuntutan kesejahteraan yang disuarakan oleh pengemudi ojol. Meskipun demikian, **pada praktiknya, pemberian BHR bersifat diskriminatif dengan syarat-syarat yang memberatkan.**⁷ Ketika BHR mulai dicairkan pada 22 Maret lalu, pengemudi ojol juga mengeluhkan besaran nominal yang tidak sesuai dengan janji yang diberikan. Banyak dari pengemudi yang hanya memperoleh BHR sebesar 50 ribu rupiah padahal pendapatan pertahun yang mereka hasilkan dapat mencapai 33 juta.⁸ Pemberian BHR adalah upaya setengah hati negara yang tidak sungguh-sungguh menyentuh akar permasalahan yakni dalam mengatur kondisi kerja layak bagi pekerja di industri *ride hailing* melalui regulasi dan kebijakan yang tegas.

⁷ <https://megapolitan.kompas.com/read/2025/03/14/07194141/keluh-driver-soal-thr-ojol-tak-yakin-bisa-dapat-karena-syarat-dirasa>

⁸ <https://oto.detik.com/berita/d-7838565/ojol-ngeluh-thr-cuma-rp-50-ribu-padahal-penghasilan-rp-33-juta-tahun>

Jika benar ada aplikator yang menipu Presiden, hanya memberikan BHR 50 ribu rupiah, sungguh terlalu.

Penting dicek dan dipastikan oleh Menaker dan jajarannya. Jangan sampai kebijakan tentang THR (BHR) Ojol hanya macan ompong dan diabaikan.

[Translate post](#)

enggak ya tolong. Gue kemarin naik ojol, dia cerita kalo BHR ini nyaris mustahil buat didapat.

Dia juga bilang, kalo Rp 50 ribu mah buat beli apaan hari gini.

Dan perlu diingat, ini bukan kebaikan pemerintah atau pengusaha, ini perjuangan temen-temen yg bolak balik aksi

[Translate post](#)

Tweet Representatif

Kurangnya Pertimbangan Finansial dan Ketidakpatuhan Platform

Secara konseptual, kebijakan BHR yang mewajibkan perusahaan membayar 20% dari pendapatan pengemudi dapat menjadi beban finansial tak terduga, terutama bagi perusahaan dengan margin keuntungan tipis dan biaya operasional tinggi. Tanpa penyesuaian kapasitas keuangan, kebijakan ini berisiko memicu lonjakan biaya operasional, penurunan investasi, dan berkurangnya mitra pengemudi.⁹

Dalam praktiknya, penetapan BHR tidak dipatuhi sepenuhnya karena ketiadaan pertimbangan terhadap kapasitas finansial platform dan ketiadaan standar nasional yang baku. Akibatnya, setiap platform menerapkan skema dan strategi adaptasi yang berbeda untuk meminimalkan dampaknya terhadap operasional mereka. Strategi adaptasi kebijakan GoTo yang memperkuat citra merek melalui iklan kolaborasi dengan pengemudi atau Maxim yang menawarkan BHR minimal Rp500 ribu untuk menarik mitra¹⁰ mencerminkan bahwa perusahaan lebih fokus mengurangi beban finansial daripada meningkatkan kesejahteraan pengemudi. Akibatnya, fleksibilitas penerapan BHR justru menciptakan ketidakpastian bagi pengemudi maupun industri, dan tidak cukup untuk menyelesaikan masalah kerentanan kerja di industri *ride hailing*. Oleh karena itu, peran pemerintah sangat diperlukan dalam merumuskan regulasi yang lebih jelas dan komprehensif agar kebijakan ini dapat menjamin hak ketenagakerjaan pengemudi sekaligus mempertimbangkan keberlangsungan bisnis industri.

⁹ <https://industri.kontan.co.id/news/penyaluran-bhr-harus-pertimbangkan-kelangsungan-bisnis-aplikator>

¹⁰ https://voi.id/ekonomi/471357/wamenaker-apresiasi-maxim-yang-beri-bhr-hingga-rp1-juta#google_vignette

Prabowo gak paham bisnis Ojek online dan dari mana keuntungan mrk? Sebenarnya mrk itu mengandalkan nilai valuasi, cooking money, jualan data dan jaringan. Cash flownya tdk tll besar jika hrs bayar2 THR, bisa bangkrut.

[Translate post](#)

Mungkin akan di bantu dgn pengambilan saham perusahaan. Atau akan di paksakan ke pihak GoTo, jk tdk mampu akan di pailitkan & akan di take over BUMN & dananya pasti dr DANANTARA.

[Translate post](#)

Dugaaku, oprator keluarkan thr dg angka200-300rb, kalo rp2juta dari mana duitnya.. Hayyya lu olang nyuluh2 aja bisa bangklut usaha ini. Ini jg sama2 menjaga keberlangsungan usaha..

[Translate post](#)

Takutnya habis ngasi THR malah makin berat beban perusahaan yg bisa berakibat negatif

[Translate post](#)

Tweet Representatif

Skema Kebijakan BHR di Berbagai Platform Ride-Hailing

Platform	Bentuk BHR	Nominal BHR/ Range	Kriteria Utama	Periode Distribusi	Catatan Tambahan
inDrive	Paket sembako + voucher belanja	Tidak disebutkan nominal spesifik	- Minimal 400 trip/bulan - Aktif minimal 90 jam/bulan (Feb 2024–Feb 2025)	Mulai 24 Maret 2025	- Bonus diberikan dalam bentuk barang, bukan tunai
Grab	Tunai (OVO Cash/dompot terhubung)	Rp 450.000–Rp 1,6 juta*	- Aktif 12 bulan terakhir - Tingkat penyelesaian order tinggi - Rating baik - Tidak ada pelanggaran	Mulai 22 Maret 2025	- BHR bukan kewajiban tahunan, melainkan "langkah ekstra" - *Rp1,6 juta untuk mitra roda empat.
Gojek	Tunai (saldo GoPay)	Rp 450.000–Rp 1,6 juta	- 5 kategori* - Minimal 24 hari kerja/bulan - Aktif minimal 200 jam online/bulan - Tingkat penerimaan & penyelesaian order $\geq 90\%$	22–24 Maret 2025	- *Mitra dibagi ke dalam 5 kategori (mitra juara utama, mitra juara, mitra unggulan, mitra andalan, mitra harapan) - Mayoritas menerima Rp450 ribu – Rp900 ribu
Maxim	Tunai	Rp 500.000–Rp 1,3 juta	- Aktif reguler - Rating tinggi & ulasan positif - Tidak ada pelanggaran - Mitra >1 tahun	Mulai 21 Maret 2025	- Mitra roda empat bisa dapat hingga Rp 1,2–1,3 juta. - Mayoritas mitra menerima Rp 700.000–1 juta.

Sumber:

- <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20250324180211-37-621336/syarat-driver-ojol-maxim-dapat-bhr-rp-500-ribu-hingga-rp-12-juta>
 - <https://regional.kompas.com/read/2025/03/24/143411978/driver-ojol-gojek-cuma-terima-bhr-rp-450000-begini-hitungannya>

- <https://www.portalbanten.net/thr-ojol-gojek-dan-grab-di-2025-syaratnya-begini>
 - <https://www.tempo.co/ekonomi/indrive-berikan-bonus-hari-beraya-untuk-ojol-berupa-paket-sembako-dan-voucher-belanja-1223779>

Dampak BHR pada **Kesejahteraan Pengemudi**



BHR dialokasikan sebagai upaya merespons kebutuhan dasar masyarakat, terutama saat hari raya ketika pengeluaran cenderung meningkat. Kebijakan ini berfungsi sebagai langkah untuk meringankan tekanan finansial keluarga di momen-momen penting. Namun, **implementasi kebijakan BHR justru membuka ketimpangan dalam ekosistem *gig economy*, baik dalam skema pencairan, syarat, maupun besaran nominal yang bervariasi antar platform.** Perbedaan ini tidak hanya menimbulkan ketidakadilan antar pengemudi dalam satu platform, tetapi juga antara kota besar dan daerah. Pengemudi di wilayah perkotaan, misalnya, sering kali sulit memenuhi target karena tingkat pembatalan pesanan yang lebih tinggi.¹² Sementara itu, perbedaan skema BHR antara Gojek, Grab, Maxim, dan inDrive menunjukkan bahwa platform memiliki pendekatan berbeda dalam menentukan siapa yang berhak menerima BHR dan berapa jumlahnya. Hal ini memunculkan pertanyaan tentang efektivitas kebijakan dalam menjamin kesejahteraan pengemudi secara merata. Lebih jauh, konsep "mitra" yang diterapkan oleh perusahaan *ride-hailing* semakin mengaburkan batas antara hak pekerja dan fleksibilitas kerja, menjadikan pengemudi tetap berada dalam posisi rentan tanpa perlindungan ketenagakerjaan yang memadai.

Meskipun secara teori BHR dapat meningkatkan daya beli pengemudi dan berfungsi sebagai stimulus ekonomi lokal, **kebijakan ini masih bersifat reaktif dan bukan solusi jangka panjang. Tanpa regulasi yang mengakui status pekerja *gig* sebagai tenaga kerja formal, kebijakan ini hanya menjadi bentuk apresiasi sementara tanpa mengubah struktur ketidakadilan dalam sektor *gig economy*.** Selain itu, serikat pekerja juga menyoroti bahwa nilai BHR masih jauh dari kontribusi ekonomi yang telah diberikan pengemudi kepada perusahaan.¹³ Tanpa regulasi yang lebih jelas dan kebijakan jangka panjang yang adil bagi pekerja *gig*, pemberian BHR akan tetap menjadi kebijakan simbolis yang tidak menyelesaikan

¹² <https://regional.kompas.com/read/2025/03/24/143411978/driver-ojol-gojek-cuma-terima-bhr-rp-450000-begini-hitungannya>

¹³ <https://artik.id/news-11936-spai-kritik-besaran-bonus-hari-raya-untuk-pengemudi-transportasi-online>

PS sebetulnya cuma ingin ada perputaran ekonomi, kalau ojol sekeluarga dapat thr maka mereka akan berbelanja thus ekonomi berputar. Masalahnya 'mungkin' pemerintah udah gak punya duit buat mendorong pergerakan ekonomi sehingga dia minta swasta (aplikator ini) terlibat

[Translate post](#)

Watak kapitalis2 Indonesia asli gak di loke r gak di lomba, gak, di thr gak di giveway, gak di sedekah, gak di amal, semua ribet syaratnya, udhlah abang2 ojol cuekin aja percayalah Tuhan akan kasih kalian rejeki dr mana saja,...tahun kemaren kalian jg bisa lebaran

[Translate post](#)

Demo ojol soal THR bikin heboh! Tapi status mereka masih 'mitra', bukan karyawan. Layak dapet hak pekerja formal? 🤔

Tanpa regulasi jelas, pekerja gig makin rentan. THR ini solusi atau sekadar reaktif? 🚦

Pada rame ya kmrn, "ojol statusnya bukan karyawan kok dapet THR?", tp kami skrg dituntut kerja ngikutin jam kerja karyawan klo mau dapet bonus atau insentif, dengan potongan lebih dari 20%. Salah siapa? Ya pemerintah, bikin aturan gak jelas dan gak tegas.

[Translate post](#)

Tweet Representatif

Kesimpulan

- Status 'mitra' dalam hukum yang mengatur relasi kerja antara pengemudi ojol dan perusahaan platform menjadikan pengemudi ojol tidak bisa mendapatkan THR sesuai dengan regulasi ketenagakerjaan.
- Pemberian BHR menjawab salah satu tuntutan pengemudi ojol, tetapi dalam praktiknya masih jauh dari kata ideal. Implementasinya menimbulkan ketimpangan akibat variasi skema, syarat, dan besaran nominal antar platform.
- Kebijakan BHR hanya bersifat responsif dan simbolis, tidak menyentuh dimensi struktural dari masalah, yakni relasi kerja eksploitatif antara pengemudi dan platform yang disamarkan dengan relasi "kemitraan".
- Masalah-masalah yang diakibatkan relasi kemitraan meliputi ketimpangan kuasa dalam penetapan tarif, kontrol algoritma yang tidak transparan, serta praktik gamifikasi yang memaksa pengemudi bekerja >8 jam/hari untuk memperoleh insentif.

Thank You!



FACULTY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES
UNIVERSITAS GADJAH MADA
ROOM BC 201-202, BC BUILDING 2nd FLOOR,
JALAN SOCIO YUSTISIA 1
BULAKSUMUR, YOGYAKARTA, 55281, INDONESIA

GO-WORK JAKARTA
LEVEL 38
MILLENNIUM CENTENNIAL CENTER,
JL. JENDERAL SUDIRMAN
NO.KAV. 25, JAKARTA PUSAT

PHONE : (0274) 563362, Ext. 116 | +62 838 6969 8181 (WHATSAPP RESMI)



cfds_ugm



digitalsociety.id



cfds.fsipol@ugm.ac.id



CfDS UGM



Center for Digital Society (CfDS)