

# ALIENASI KERJA TRANSPORTASI ONLINE SEBAGAI PARADOKS RELASI KEMITRAAN

Hamzah Turmudi<sup>1</sup>, Dede Syarif<sup>2</sup>, Meli Fauziah<sup>3</sup>, Rini Sulastri<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Sosiologi, UIN Sunan Gunung Djati Bandung, hamzah.turmudi@uinsgd.ac.id

<sup>2</sup>Sosiologi, UIN Sunan Gunung Djati Bandung, dede.syarif@uinsgd.ac.id

<sup>3</sup>Sosiologi, UIN Sunan Gunung Djati Bandung, melifauziah@uinsgd.ac.id

<sup>4</sup>Sosiologi, UIN Sunan Gunung Djati Bandung, rinisulastri10@uinsgd.ac.id

## ABSTRAK

Relasi antara pengemudi transportasi online dengan pengelola usaha transportasi online seharusnya merujuk pada relasi kemitraan. Namun interaksi yang terjalin menunjukkan adanya hierarki kekuasaan. Sistem kerja dinilai mengalami alienasi terhadap pengemudi transportasi online yang tidak memiliki kuasa atas regulasi perusahaan. Seolah terjadi skenario eksploitasi yang melahirkan unsur antagonisme kelas sehingga tidak tercipta kesetaraan yang sejatinya melekat dengan konsepsi kemitraan. Dengan menggunakan perspektif Marx berkaitan dengan kelas-kelas sosial, kajian ini bertujuan untuk mendiskusikan bagaimana alienasi kerja transportasi online terjadi ditengah relasi kemitraan. Melalui studi literatur, kami berargumen bahwa meskipun interaksi antara pengemudi transportasi online dengan pengelola dikonstruksi dalam konsep kemitraan, tetapi ia merepresentasikan adanya relasi kuasa. Kajian ini mengungkap adanya paradoks relasi kemitraan yang terjalin antara pengemudi transportasi online dengan pengelola sehingga melahirkan ketidakpuasan dan konflik antar kelas. Dalam kasus transportasi online, kelas tercipta karena adanya pendikotomian sistem kerja.

**Kata Kunci: Alienasi, Konflik Kelas, Kemitraan, Pengemudi dan Pengelola Transportasi Online**

## ABSTRACT

Relationships between online transportation drivers and online transportation business managers should shape partnership relations. But the intertwined interactions indicate to the hierarchy of power. The work system is considered alienated from online transportation drivers who have no authority over company regulations. As if there is an exploitation scenario that provoked the elements of class antagonism. Therefore, the equality is not created. It should be inherently attached to the conception of partnership. Using Marx's perspective regard with social classes, this study aims to discuss how alienation of online transportation work takes place in the middle of a partnership relationship. Trough the literature study, we argue that although the interaction between online transportation drivers and managers is constructed in the concept of partnership, it represents a power relationship. This study reveals the paradox of the partnership relationship between online transportation drivers and managers, giving rise to dissatisfaction and conflict between classes. In the case of online transportation, class is created because of the dichotomy of the work system.

## PENDAHULUAN

*“Uber is treating its drivers as sweated labour”*- (Frank Field, *Anggota Parlemen Inggris dari Partai Buruh*). Pernyataan ini menjadi problematika transportasi online di beberapa negara. Adanya konflik kelas antara pengemudi transportasi online versus pengelola transportasi online berjalan seiring dinamika relasi kuasa yang bukan tanpa sebab hadir di tengah-tengah adanya dikotomi. Di era serba digital ini, masyarakat disuguhkan kemudahan akses transportasi namun seiring dengan itu, bentuk eksploitasi muncul dan terjadi secara global dengan pola yang hamper sama. Ialah pola memaksimalkan keuntungan yang justru menguntungkan sebelah pihak dan mengorbankan pihak lainnya yang ikut berperan dalam proses ini. Indonesia, Inggris, India dan Amerikamisalnya, menjadi Negara- Negara yang tampak diuntungkan dengan hadirnya era digital namun dibalik itu terjadi sebuah bentuk alienasi kerja.

Dalam kasus transportasi online, kelas tercipta karena adanya pendikotomian sistem kerja. Ketidakpuasan lahir atas dasar alienasi terhadap mereka pengemudi transportasi yang tidak memiliki kuasa atas regulasi perusahaan. Perubahan bentuk kerja yang terjadi pada awalnya berupa perjanjian kemitraan namun pada realitanya menunjukkan suatu hierarki kekuasaan, representasi atasan dengan bawahan. Ada persoalan transparansi upah kerja, sistem kerja diberlakukan oleh pengelola terhadap pengemudi seolah tanpa mempertimbangkan konsep kemitraan yang telah disepakati bersama. Seolah ketidakadilan pemberian sistem upah yang terjadi diantara pengemudi transportasi berbasis online dengan Pengelola jasa transportasi berbasis online.

Kesenjangan terjadi lantaran adanya penciptaan hierarki kepemimpinan berbasis kepada kepentingan finansial dari pemilik modal yang dalam hal ini merupakan pengelola perusahaan jasa transportasi online. Hingga pada akhirnya muncullah gejolak massa yang terepresentasikan dalam aksi demonstrasi, mogok kerja, dan pelayangan gugatan peradilan sebagai konsekuensi atas adanya pendikotomian yang dilakukan oleh pengelola perusahaan.

Fenomena konflik kelas pada hakikatnya merupakan skenario eksploitasi oleh mereka yang telah melahirkan unsur antagonisme kelas. Pola ini nampaknya berlaku di beberapa Negara. Hal tersebut merangsang keinginan kalangan yang terdiskriminasi untuk bebas dari belenggu penindasan (Basir & Ismail, 2012). Tak ubahnya konflik kelas yang terjadi membentuk suatu sistem masyarakat sosial yang baru berkenaan dengan problematika relasi kuasa.

Bila meninjau hal ini melalui perspektif Marxian, pada dasarnya Marx bersandar pada teori nilai lebih, dimana seiring dengan kebutuhan yang tinggi, berkaitan dengan faktor produksi, pemilik modal usaha atau kapitalis terus menerus melanggengkan proses ekonomi dengan ketidakadilan, menekan upah pekerja demi memangkas biaya produksi. Karenanya dalam sebuah sistem kapitalis yang kompetitif, terjadi persaingan pasar untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar besarnya (Malaranggeng, 2008).

Hal ini pada akhirnya nampak hanya menguntungkan sebelah pihak. Sebagaimana yang terjadi pada pengemudi transportasi online dengan pengelola jasa transportasi berbasis online tersebut. Fenomena problematika tarif, transparansi upah menjadi krisis yang kompleks di sekeliling tata kelola wacana kemitraan yang pada akhirnya kembali lagi memunculkan struktur hierarkis dan realita kesenjangan antara “Pengusaha dan Buruh”. Tak ubahnya dalam hal ini pengelola jasa menjadi pelaku hegemoni yang mendominasi kegiatan ekonominya, sementara pengemudi menjadi subyek yang terasing.

Argumen ini dibangun atas dasar pernyataan Marx pada polayang terdapat dalam logika sistem produksi kapitalis, bahwa manusia harus terkondisikan untuk saling bersaing, ini tidak bisa dihindarkan sebab pengeluaran yang semakin tinggi menjadi target penting. Bagi yang tidak dapat mencapainya maka di anggap gagal dan terlempar dalam percaturan kompetitif, sementara modal yang dimiliki terambil alih pemenang dalam persaingan. Suasana kompetitif inilah yang menjadikan satu sama lainnya terpinggirkan (hendrawan, 2014).

Dalam situasi seperti ini, kelas pekerja merasa tidak terlibat dalam proses aktifitas serta tidak terlihat dalam hasil nyatanya karena hasil kerja menjadi asing bagi pekerja. Marx menyebut hal ini dengan alienasi dari proses produktif (ibid).

Sebagaimana menurut Lipset (dalam Houtman, 2014) pada saat terciptanya kondisi kaum pekerja yang teralienasi. Muncul konflik dan kesadaran kelas. Terdapat perlawanan yang diejawantahkan sebagai agenda politik bersama. Sejalan dengan pernyataan Marx (dalam Nasar, 2010) yang menyatakan bahwa revolusi akan datang dengan sendirinya apabila sebagian besar dari pada masyarakat sudah menderita.

Penelitian terdahulu yang serupa dengan hal ini berkaitan dengan analisis dan tinjauan konflik kelas ialah Industrial kontemporer (Sutinah, 2011). Pertentangan ini pada kenyataannya menjadi fenomena dalam lingkungan publik. Perspektif yang digunakan dalam penelitiannya juga menekankan kepada pendekatan Marx, dimana dalam kajiannya terdapat pada hubungan aput pengolahan antar majikan dan pekerja. Dari kondisi seperti ini melahirkan keuntungan bagi majikan dan kemiskinan bagi pekerja; maka yang terjadi adalah

antara pemilik modal besar dengan pekerja hubungannya sebatas pemanfaatan si kaya terhadap si miskin yang melahirkan terjadinya konflik dan pergerakan.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut di atas, kajian ini ditujukan untuk menjawab pertanyaan bagaimana alienasi kerja transportasi online terjadi ditengah relasi kemitraan?.Teori kelasMarx di gunakan dalam kajian ini dikarenakan isu transportasi online menjadi problematika relasi kuasa yang didalamnya sarat dengan suasana konflik. Dalam konsepsi kelas, konflik yang terjadi disebabkan karena adanyaalienasi.Adanya konsekuensi kepentingan yang tidak diharapkan muncul akibat tindakan pengelola perusahaan transportasi online. Kondisi inimemicu konflik yang semakin tegas ditemui dalam wacana relasi kemitraan yang sebelumnya disepakati bersama. Pengemudi transportasi online memaknai konsepsi kemitraan sebagai hubungan yang *equal*, sementara pengelola mengacu pada kepentingan yang berkaitan dengan *profit oriented* sehingga merubah tatanan relasi.

## **METODOLOGI**

Studi literatur digunakan sebagai metode untuk membedah kajian ini. Kami mengumpulkan teori, perspektif dan mencari dari literatur yang memiliki hubungan kuat dengan topik kajian seperti halnya jurnal, beberapa artikel, dan buku-buku utama sosiologi. Dalam kerangka analisis, kajian ini dimulai dengan mengkonstruksi kerangka teoritis, khususnya teori kelas dari Marx. Teori ini dianggap penting untuk memandu analisis dari fenomena konflik kelas. Sebagai fokus kajian, pokok bahasan kami terletak pada kajian alienasi kerja transportasi online yang terjadi dalam relasi kemitraan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Alienasi Perspektif Marx**

Berangkat dari tinjauan atas pemikiran Marx, yang bersumber dari dinamika humanisme. Pola yang diajukan Marx dalam melihat humanisme cukup menarik. Dalam perspektif alienasi kerja terdapat degradasi humanisme (hendrawan, 2014). Alienasi tentunya berkaitan dengan konsepsi dalam masyarakat kapitalis, dimana menurut Marx pekerja tidak dapat melihat pekerjaannya atau hasil capaiannya sebagai representasi dirinya. Mereka melakukannya sejalan maksud dan tujuan yang diberlakukan oleh kapitalis sebagai aktor pembayar dan pengupah, dan tidak berdasar kepada maksud serta tujuan manusia itu sendiri. Lebih dari pada itu, pekerjaan bukan sebagai refleksi profesional humanisme. Mereka

hanyalah sebagai alat mencapai keinginan pemilik modal, yakni memperoleh keuntungan material, dengan kata lain, keuntungan yang melimpah (Ritzer, 2012).

Ide alienasi Marx tertumpu pada struktur humanism, serta kegelisahan dari produk struktur di atas. Sebab produksi dalam perspektif kapitalisme bukanlah refleksi dari humanisme. Buruh melakukan pekerjaan bukanlah merupakan hasilnya melainkan merupakan produk kapitalis atau pemilik modal. Terlebih lagi kondisi kegelisahan terjadi karena semua hasil produksinya di ambil alih oleh pemilik uang besar. Maka humanisme menjadi rusak oleh kapitalisme (Schmitt, 2002).

Terkait dengan hal ini, pengemudi transportasi berbasis online mengalami fenomena alienasi ketika menghadapi realita bahwa relasi kemitraan berubah menjadi relasi hierarkis. Terbentuk strata sosial baru dalam konteks pengusaha dengan buruh. Terjadinya relasi kuasa antara pemilik modal melahirkan sejumlah peraturan ketat antara majikan dan buruh. Pola alienasi ini berlaku marak di beberapa Negara.

Realitas *suspend* menjadi kendala yang kemudian menghentikan kinerja dan pembayaran upah bagi mereka seolah tanpa adanya rasionalisasi yang jelas. Di Indonesia salah seorang delegasi unjuk rasa pengemudi transportasi online menyatakan kepada wartawan keluhannya terhadap pihak pengelola terkadang memberikan peringatan yang kurang di pahami pengemudi (Idhom, 2018). Saldo atau deposit mereka yang mengendap dalam kondisi suspend tidak dapat dicairkan (Nailufar, 2017). Di Inggris dan Amerika perusahaan pengelola transportasi berbasis online “Uber” memperlakukan pengemudinya sebagai tenaga kerja bukan sebagai mitra, beberapa pengemudi membawa pulang kurang dari upah minimum. Pengemudi di perusahaan aplikasi transportasi berbasis online itu mengeluhkan waktu kerja yang sangat lama dimana terhitung 70 minggu, hanya untuk mencari nafkah pokok (theguardian.com, 2016). Sebenarnya dalam konsepsi kemitraan, hendaknya para aktor ekonomi senantiasa menjalankan transpatransi satu sama lain. Namun pada realitanya berbanding terbalik. Bahwa inilah fakta alienasi sebagaimana menurut Marx.

### **Paradoks Kemitraan**

Dari perspektif Marx sebelumnya dapat dipahami, bahwa sebenarnya pengelola transportasi yang di bangun berbasis perjanjian kerjasama. Sistem kemitraan ini pada dasarnya berjalan secara horizontal, bersifat kerjasama, mengedepankan interaksi berbasis keputusan atas konsensus bersama demi terciptanya suatu *common good*. Menurut Notoatmodjo (dalam Wirawan, 2011), kemitraan merupakan suatu kerja sama formal yang terjalin baik antar sesamaindividu, maupun kelompok dengan maksud menuntaskan tugas

maupun mencapai keinginan tertentu. Disamping itu, interaksi maupun interelasi yang turut melibatkan dua pihak atau lebih dimana masing-masing pihak merupakan "mitra" atau "partner". Konsepsi kemitraan dipahami sebagai sebuah proses perwujudan bentuk kebersamaan yang semestinya dapat saling menguntungkan untuk mencapai kepentingan bersama. Didalamnya terdapat upaya untuk melibatkan berbagai komponen baik sektoral, kelompok masyarakat, lembaga pemerintah atau non-pemerintah dalam rangka bekerja sama mencapai tujuan bersama berlandaskan asas kesepakatan, prinsip, dan peran masing-masing (Wirawan, 2011). Lebih dari itu, kesepakatan terjadi dimana individu maupun kelompok sedang dalam rangka bekerjasama mencapai tujuan, mengambil peran dalam pembagian tugas. Tolak ukur penting dalam sebuah kemitraan yakni menanggung bersama baik resiko maupun keuntungan, meninjau ulang interelasi didalamnya secara teratur serta memperbaiki kembali kesepakatan bila diperlukan.

Dalam memahami apa yang terjadi pada fenomena konflik kelas ini dimulai dari prinsip kemitraan itu sendiri. Secara substantif kemitraan berada dalam Prinsip Kesetaraan (*Equality*). Individu, organisasi atau institusi yang telah bersedia menjalin kemitraan haruslah memperhatikan prinsip *equal* atau sejajar kedudukannya dengan yang lain dalam mencapai tujuan yang disepakati, ditambah lagi dengan adanya prinsip keterbukaan. Disamping itu prinsip azas manfaat bersama (*mutual benefit*), individu, organisasi atau institusi yang telah menjalin kemitraan memperoleh manfaat dari kemitraan yang terjalin sesuai dengan kontribusi masing-masing. Kegiatan atau pekerjaan akan menjadi efisien dan efektif bila dilakukan bersama (Wiratraman, 2007).

Namun pada pelaksanaannya, keterlibatan pengemudi jarang terjadi sehingga kurang terakomodir., sehingga hal ini memunculkan problematika dan pertanyaan apa sebenarnya relasi antara pengemudi transportasi online dengan pengelolanya? Apakah merupakan relasi kesepakatan mitra atau justru bertumpu pada perjanjian kerja dimana secara konsepsi keduanya memiliki perbedaan yang signifikan.

Persoalan yang mengemuka adalah pola interaksi yang tidak lagi *equal*. Transformasi pola relasi terjadi. Meski pihak pengelola transportasi online menyangkal dan tidak pernah mau mengakui bahwa para pengemudi transportasi online pada hakikatnya itu adalah pegawai, tetapi mitra yang setara. Ini adalah taktik bisnis yang jitu untuk menekan biaya, karena perusahaan seolah menjadi kurang bertanggung jawab terhadap gaji, jaminan kesehatan, dan banyak biaya lain terkait dengan sumber daya manusia. Tetapi di sisi lain, perusahaan memberikan aturan yang ketat dan tidak membuka seluruh data yang ada kepada para mitranya, seakan-akan para mitra adalah pegawai mereka (Luphdika, 2017). Sehingga

mengkonstruksi pengemudi transportasi online ini menjadi kelompok pekerja, bukan lagi mitra kerja.

Hubungan kemitraan antara pengemudi transportasi berbasis online perusahaan dan buruh transportasi ini bersifat eksploitatif karena menganggap pengemudi transportasi online seolah sebagai mitra;dimana yang sebenarnya mempekerjakan mereka sama seperti buruh pada umumnya. Hubungan kemitraan bisa saja tidak eksploitatif jika buruh menguasai sendiri alat produksinya, menguasai sendiri sistem produksi, memiliki kekuatan untuk mengambil keputusan sendiri, dan memiliki hubungan setara dengan mitra yang ingin bekerja sama. Hal tersebut sejalan dengan adanya pemikiran untuk mewujudkan pengelolaan swadaya oleh pekerja (*worker selfmanagement*)(Siagian, 2016).Perjanjian kemitraan seyogyanya menjadi suatu perjanjian pada umumnya, yang didalamnya berlaku syarat-syarat perjanjian.Kedua belah pihak berada pada posisi yang setara dan seimbang.

Ditinjau dari fenomena keseharian, banyak pengendara transportasi berbasis online yang mendapat sangsi atas peraturan perusahaan yang menurut mereka secara sepihak. Seperti halnya *suspend account*. Di Indonesia, di duga saat ini para pengemudi daring individu sulit mendapatkan order atau “orderan anyep” karena adanya *priority bidding* atau prioritas pemberian order kepada pihak-pihak tertentu. Priority bidding jelas-jelas telah melanggar UU No 5 Tahun 1995 tentang Undang-Undang Anti-Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Nada, 2018).Di Inggris yang serupa dengan India, **83 pengemudi** mengatakan bahwa upah mereka yang sering dibawa pulang secara signifikan lebih sedikit daripada upah hidup nasional setelah membayar biaya operasional mereka.

Meskipun perusahaan pengelola transportasi online ini mengklasifikasikan drivernya sebagai wiraswasta, yang menempatkan mereka di luar undang-undang upah minimum, namun bahwa pada realitanya pekerja online, mereka hampir tidak memiliki independensi.Perusahaan menentukan pola kerja mereka begitu mereka melakukan login sebagai pengemudi, kemudian telah menaikkan komisi sambil memotong tingkat pendapatannya secara tidak langsung, dan memaksakan penguncian dari sistemnya jika driver menolak terlalu banyak pekerjaan.Ini, dikombinasikan dengan biaya kendaraan yang diperlukan untuk memenuhi persyaratan perusahaan, yakni menciptakan upah rendah.

Sesungguhnya dalam konsep kemitraan seharusnya jam kerja maksimum tidak diatur.Namun realitasnya adanya minimal trip seakan memaksa pengemudi untuk mau tak mau menyelesaikan kewajiban secara terikat dan bertanggung jawab. Sehingga telaah tentang fenomena empiriknya menunjukkan suatu kontradiksi konsep relasi yang seharusnya mitra namun pada realitanya menjadi pekerja, namun perjanjian kemitraan yang secara hukum

sudah diatur dalam regulasi memang masih relevan digunakan karena menguntungkan baik bagi pengemudi maupun pengusaha. Pemerintah perlu turut berperan dalam menyejajarkan posisi antara pengemudi transportasi berbasis online dengan manajemennya melalui pembuatan regulasi tentang standar tarif, jaminan sosial, dan pengawasan pelaksanaan perjanjian. Negara seharusnya dengan fungsi pengawasan yang dimiliki dapat mengawasi aturan tersebut (Nola, 2018). Karena tanpa adanya pengawasan, relasi antara pengemudi transportasi berbasis online dengan pengelolanya dapat berjalan tidak kondusif dan dalam track yang bukan semestinya.

Meski regulasi kemitraan secara hukum sudah diatur oleh negara. Hanya saja dalam pelaksanaannya, diduga pelaku usaha yang dalam hal ini pengelola transportasi berbasis online masih seringkali menentukan caranya sendiri yang terkadang dapat merugikan pengemudi online; oleh karenanya keterlibatan pemerintah dalam menentukan regulasi menjadi niscaya adanya.

Regulasi dari pemerintah menjadi sebuah keniscayaan untuk menghindari alienasi buruh. Sekali lagi bahwa pola alienasi ini menjadi fakta global atau terjadi di beberapa Negara yang memperbolehkan adanya perusahaan transportasi online beroperasi. Sistem semacam ini membentuk pola yang disebut dengan “*gamification of work*” atau kerja yang dibuat menyerupai permainan. Perusahaan menentukan target pencapaian penghasilan yang mendorong pengemudi untuk bekerja lebih lama dan lebih keras. Kerja pengemudi tidak hanya sederhana memberikan tumpangan tapi juga permainan matematika: pengemudi harus terus mengkalkulasi poin, bonus, persentase performa, dan rating agar mendapatkan upah yang cukup. Perusahaan menutupi praktik eksploitasi tenaga kerja dalam bingkai retorika kebebasan, fleksibilitas, dan kemitraan. Retorika ini bertumpu pada konsep konvensional hubungan kerja yakni pemberi kerja memiliki alat produksi dan membayar upah per jam. Kenyataan bahwa perusahaan hanya menyediakan aplikasi selalu ditekankan untuk menciptakan kesan bahwa pengemudi bukanlah pekerja (Beawiharta, 2017).

Reaksi atas adanya ketidakadilan dan alienasi menjadi sebuah representasi gagasan Marx dimana Marxian menyebut sebagai model *Struggle of Classes*. Marx menggambarkan sejarah umat manusia diwarnai oleh perjuangan atau pertarungan antara kelompok-kelompok manusia. Marx sendiri mengakui perjuangan kelas atau revolusi yang terencana bukan bermula sebagai satu kelas masyarakat, tetapi ia berfungsi sebagai wakil atas masyarakat dalam mengemukakan tuntutan kolektif (Basir & Ismail, 2012).

Kecenderungan akan lahirnya sebuah kesadaran kelas sehingga menghendaki adanya konflik dan pertentangan kelas mulai hadir ketika kepentingan material kaum kapitalis ini



meningkat, tetapi kepentingan material pekerja tidak berubah. Dalam konteks ini, adanya kesadaran kolektif yang dipicu oleh kepentingan keuntungan material kemudian muncul agenda politik kolektif dimana terjadi bentuk-bentuk perlawanan yang dilakukan oleh kelompok pengemudi transportasi online terhadap pengelola transportasi online. Seperti dengan adanya demonstrasi, mogok kerja, dan melayangkan gugatan peradilan sebagai sebuah reaksi terhadap bentuk ketidakadilan dan alienasi.

Skenario eksploitasi terhadap mereka telah melahirkan unsur antagonisme kelas yang merangsang keinginan untuk bebas dari belenggu penindasan. Keinginan tersebut kemudian menjadi daya penggerak utama sebuah agenda politik kolektif untuk membentuk sistem masyarakat sosial yang baru. Ada reaksi yang terejawantahkan dalam proses perlawanan mengkoordinir kuasa-kuasa produktif, karena sebagaimana menurut Marx bahwa kuasa produktif adalah kelas revolusioner itu sendiri (Schmitt, 2002). Dalam beberapa kasus, tuntutan para pengemudi transportasi berbasis online kali ini adalah menagih janji pengelolanya, menolak keras alienasi yang menjurus pada perusahaan transportasi yang semena-mena, menolak keras eksploitasi terhadap pengemudi transportasi online, dan menolak keras kartelisasi maupun monopoli bisnis transportasi online (Nada, 2018). Muncul tuntutan akan persamaan tarif antar-aplikator. Hal ini dilakukan agar tidak ada ketimpangan bagi para konsumen dalam menggunakan jasa mereka.

Di Indonesia Konfederasi Serikat Pekerja Indonesia (KSPI) bersama Komite Aksi Transportasi Online (KATO) bahkan menyerukan wacana unjuk rasa besar-besaran di seluruh wilayah Indonesia. Lebih daripada tuntutannya terhadap pengelola. Dalam aksi ini mereka menuntut pemerintah untuk dapat lebih memperhatikan nasib para pengemudi taksi dan ojek online. KATO menyampaikan aturan mengenai transportasi online yang dikeluarkan pemerintah belum sepenuhnya berpihak kepada para pengemudi transportasi online, baik bagi pengendara roda dua maupun roda empat. Hal ini terbukti dari perlindungan tarif, perlindungan hukum, dan kesejahteraan pengemudi transportasi online masih di anggap minim. Disinggung pula perihal pemerintah yang terkesan lebih memproteksi para pengusaha dalam hal ini pengelola transportasi online karena alasan penyerapan tenaga kerja tanpa memberikan perlindungan tarif dan kesejahteraan bagi para pengemudi (Deny, 2018).

Di beberapa daerah, tuntutan serupa disuarakan. Seperti halnya di Kuningan, unjuk rasa dilakukan oleh pengemudi ojek online di depan kantor pusat Grab. Para pengemudi ojek online yang tergabung dalam "Garda Indonesia" (Gabungan Roda Dua Indonesia) menyampaikan keinginan agar dihapusnya potongan komisi 20 persen bagi

aplikator. Kemudian juga di Jawa Timur, Tuntutan para pengemudi transportasi online disuarakan terhadap pengelolanya karena dianggap seringkali mengorbankan pengendara untuk kepentingan perusahaan (Jatimtribunnews.com, 2018).

Di London, sekelompok 19 pengemudi Uber membawa perusahaan ke pengadilan ketenagakerjaan dengan bantuan serikat GMB, dengan alasan bahwa mereka tidak benar-benar wiraswasta dan berhak atas hak-hak pekerja, termasuk upah hidup nasional. Pengadilan memutuskan mendukung pengemudi tetapi Uber mengatakan akan mengajukan banding terhadap keputusan tersebut. Undang-undang ketenagakerjaan saat ini mewajibkan pekerja perorangan untuk membawa kasus mereka sendiri daripada putusan yang secara otomatis diterapkan pada pengemudi lain (theguardian.com, 2016).

Adanya reaksi dari pengemudi online atas problematika transportasi online di berbagai Negara menandai sebuah pola yang samayakni pola eksploitasi dalam bentuk alienasi kerja. Dalam kasus transportasi online, kelas tercipta karena adanya pendikotomian sistem kerja. Ketidakuasan lahir atas dasar alienasi terhadap mereka pengemudi transportasi online yang tidak memiliki kuasa yang sama atas regulasi perusahaan. Perubahan bentuk kerja yang terjadi pada awalnya berupa perjanjian kemitraan namun pada realitanya menunjukkan suatu hierarki kekuasaan. Bagi Marx konsep alienasi kerja dapat di gunakan untuk meninjau terjadinya degradasi humanisme dimana alienasi berbanding lurus dengan kapitalisme. Menurut Marx pekerja bekerja sesuai dengan maksud dan tujuan yang diberlakukan oleh kapitalis sebagai aktor yang mendominasi. Makna kerja direduksi oleh kapitalisme menjadi bagian yang penting dalam mencapai keinginan memperoleh materi sebesar besarnya. Disinilah pentingnya regulasi yang mengendalikan keteraturan antara pemilik modal dan buruh sehingga tidak terjadi eksploitasi pengemudi dan terus mendorong pengemudi untuk memperoleh hak haknya.

## **SIMPULAN**

Kajian ini mendiskusikan bagaimana alienasi kerja transportasi online terjadi ditengah relasi kemitraan. Dalam kajian ini, kami menemukan bahwa terjadinya alienasi ditandaidengan pola interaksi yang tidak lagi *equal* antara pengelola dengan pengemudi transportasi online. Pengelola transportasi online meposisiikan pengemudi transportasi online seolah tidak lagi sebagai mitra yang setara. Pengemudi transportasi online seolah tidak memiliki kuasa yang sama atas regulasi perusahaan. Perubahan bentuk kerja yang terjadi pada awalnya berupa perjanjian kemitraan namun pada realitanya menunjukkan suatu hierarki kekuasaan

Berkaitan dengan hal ini, teori Marx telah berhasil membuktikan bahwa reaksi atas adanya ketidakadilan dan alienasi menjadi sebuah representasi model *Struggle of Classes*. Kesadaran kelas menghendaki adanya konflik, dan pertentangan kelas hadir ketika kepentingan kaum kapitalis meningkat, tetapi kepentingan pekerja tidak berubah. Eksploitasi terhadap pekerja telah melahirkan unsur antagonisme kelas yang merangsang keinginan untuk bebas dari belenggu penindasan. Keinginan tersebut kemudian menjadi daya penggerak utama agenda kolektif untuk membentuk sistem masyarakat sosial yang baru. Ada reaksi yang terejawantahkan dalam proses perlawanan mengkoordinir kuasa-kuasa produktif, karena kuasa produktif adalah kelas revolusioner. Adanya reaksi dari pengemudi online atas problematika relasinya menandai sebuah pola eksploitasi dalam bentuk alienasi kerja. Dalam kasus transportasi online, kelas tercipta karena adanya pendikotomian sistem kerja.

Oleh karenanya, kita harus memformulasikan ulang tentang konsep relasi antara pengelola dengan pengemudi transportasi online yang seharusnya sebagai mitra bukan pekerja. Pemerintah perlu turut berperan dalam menyejajarkan posisi antara pengelola dengan pengemudi berbasis online melalui pembuatan regulasi tentang standar tarif, jaminan sosial, dan pengawasan pelaksanaan perjanjian kerja.

## REFERENSI

- Beawiharta. (2017). Cerita pengemudi menguak eksploitasi di Gojek, Grab, dan Uber. Retrieved December 25, 2018, from <https://theconversation.com/cerita-pengemudi-menguak-eksploitasi-di-gojek-grab-dan-uber-84599>
- Deny, S. (2018). Tuntut Hak, Pengemudi Taksi dan Ojek Online Bakal Demo Besar-besaran - Bisnis Liputan6.com. Retrieved October 30, 2018, from <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3413593/tuntut-hak-pengemudi-taksi-dan-ojek-online-bakal-demo-besar-besaran>
- hendrawan, datu. (2014). *Alienasi Pekerja Pada Masyarakat Kapital*. Retrieved from <https://media.neliti.com/media/publications/232226-alienasi-pekerja-pada-masyarakat-kapital-5ea7b7db.pdf>
- Houtman, D. (2014). *Lipset and Working-Class Authoritarianism. The American Sociologist* (Vol. 34). Springer. <https://doi.org/10.2307/27700345>
- Idhom, A. (2018). Demo Driver Online: Pemprov Jatim Didesak Atur Tarif Lewat Pergub - Tirto.ID. Retrieved October 30, 2018, from <https://tirto.id/demo-driver-online-pemprov-jatim-didesak-atu-tarif-lewat-pergub-cN7z>
- Jatimtribunnews.com. (2018). Driver Ojek Online Jatim Tuntut Soal Tarif hingga Suspend, Ketua DPRD Surabaya Beri Dukungan - Tribun Jatim. Retrieved October 30, 2018, from <http://jatim.tribunnews.com/2018/07/13/driver-ojek-online-jatim-tuntut-soal-tarif-hingga-suspend-ketua-dprd-surabaya-beri-dukungan>
- KAMAL BASIR, Z., & Ismail, I. (2012). Karl Marx dan Konsep Perjuangan Kelas Sosial. *International Journal of Islamic Thought*, 1. Retrieved from <http://journalarticle.ukm.my/5285/1/4Indriaty.pdf>
- Luphdika, S. (2017). Sisi Gelap Taksi Online: Siapa yang Diuntungkan Sebenarnya? Retrieved October 30, 2018, from <https://medium.com/@msenaluphdika/sisi-gelap-taksi-online-siapa-yang-diuntungkan-sebenarnya-b6d30c2ecdd>
- Malaranggeng, R. (2008). *Dari langit: kumpulan esai tentang manusia, masyarakat, dan kekuasaan - Rizal Mallaranggeng - Google Books*. Jakarta: Gramedia. Retrieved from <https://books.google.co.id/books?id=BMA2Yf2Uz5QC&pg=PA316&dq=keuntungan+pekerja+dalam+sistem+kapitalis&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwinuabYqYneAh#v=onepage&q=keuntungan%20pekerja%20dalam%20sistem%20kapitalis&f=false>
- Nada, N. (2018). Pengemudi Transportasi "Online"; Demo demi Kemitraan yang Setara - Kompas.com. Retrieved October 30, 2018, from <https://megapolitan.kompas.com/read/2018/09/13/08285801/pengemudi-transportasi-online-demo-demi-kemitraan-yang-setara>
- Nailufar, N. N. (2017). Pengemudi Go-Jek Laporkan Manajemen atas Dugaan Penggelapan -

- Kompas.com. Retrieved October 30, 2018, from <https://megapolitan.kompas.com/read/2017/02/17/18265771/pengemudi.go-jek.laporkan.manajemen.atas.dugaan.penggelapan>
- Nasar, M. F. (2010). Kemiskinan dan Bahaya Laten Komunis. Retrieved October 26, 2018, from [http://mirror.unpad.ac.id/koran/republika/2010-10-04/republika\\_2010-10-04\\_006.pdf](http://mirror.unpad.ac.id/koran/republika/2010-10-04/republika_2010-10-04_006.pdf)
- Nola, L. F. (2018). PERJANJIAN KEMITRAAN vs PERJANJIAN KERJA BAGI PENGEMUDI OJEK ONLINE, *10*(7). Retrieved from [http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info\\_singkat/Info\\_Singkat-X-7-I-P3DI-April-2018-209.pdf](http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info_Singkat-X-7-I-P3DI-April-2018-209.pdf)
- Ritzer, G. (2012). *Edisi Kedelepan Teori Sosiologi: Dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir Postmodern, terjemahan The Eight Edition of Sociological Theory*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Schmitt, R. (2002). *Alienation and Freedom*. Cambridge: Westview Press.
- Siagian, O. W. (2016). *PERBUDAKAN GAYA BARU: "Laporan Sistem Kerja Kontrak pada Buruh Transportasi."* Retrieved from [www.bantuanhukum.or.id](http://www.bantuanhukum.or.id)
- Sutinah. (2011). *Konflik Industrial (Suatu Kajian Kritis Terhadap Konflik Industrial Kontemporer)*. Surabaya: FISIP Universitas Airlangga.
- theguardian.com. (2016). Uber is treating its drivers as sweated labour, says report | Technology | The Guardian. Retrieved December 25, 2018, from <https://www.theguardian.com/technology/2016/dec/09/uber-drivers-report-sweated-labour-minimum-wage>
- Wiratraman, R. P. (2007). NeoLiberalisme, Good Governance, dan Hak Azasi Manusia. *Jurnal JENTERA XV*, 1–14.
- Wirawan. (2011). *II. TINJAUAN PUSTAKA*. Retrieved from [http://digilib.unila.ac.id/3703/16/BAB II.pdf](http://digilib.unila.ac.id/3703/16/BAB%20II.pdf)

## Biografi Penulis

	<p>Penulis Pertama, Dr. Hamzah Turmudi, M.Si. Dosen FISIP UIN Menyelesaikan Studi S2 dengan bidang kajian utama Sosiologi &amp; Antropologi Universitas Padjadjaran, dan S3 bidang kajian utama Komunikasi di perguruan tinggi yang sama.</p>
	<p>Penulis Kedua, Dr. Dede Syarif, S.Sos, M.Ag Dosen pada Jurusan Sosiologi, FISIP UIN Sunan Gunung Djati Bandung. Menyelesaikan pendidikan SI pada Jurusan Sosiologi, Fisipol, UGM, Yogyakarta. Kemudian melanjutkan pendidikan S2 di Pascasarjana UIN Bandung dengan konsentrasi Studi Masyarakat Islam (SMI), dan menyelesaikan pendidikan doktoral (S3) pada program <i>Indonesian Concoertium for Religious Studies</i> (ICRS), Sekolah Pascasarjana UGM Yogyakarta padatahun 2018.</p>
	<p>Penulis Ketiga, Meli Fauziah, S.Pd., M.A Dosen FISIP UIN Sunan Gunung Djati Bandung Jurusan Sosiologi, menyelesaikan program SI di IAIN SGD Bandung Jurusan Pendidikan Bahasa Inggris tahun 2003. Selanjutnya program S2 mengambil konsentrasi Psikologi Pendidikan Islam di Universitas Muhammadiyah Yogyakarta tahun 2005.</p>
	<p>Penulis Keempat, Rini Sulastri, S.Sos., M.Si Dosen Jurusan sosiologi Fisip UIN Sunan Gunung Djati Bandung, menyelesaikan program sarjana di Universitas Jenderal Soedirman Purwokerto jurusan sosiologi tahun 2008. Melanjutkan pendidikan S2 di Program Pasca Sarjana Universitas Padjadjaran tahun 2010.</p>