



This is an open access article under
CC-BY-SA license

* Corresponding Author

KERENTANAN DAN TANTANGAN KESEJAHTERAAN PENGEMUDI GRAB DALAM EKONOMI GIG INDONESIA

Syauqi Raihan Al-Fadani¹, Nurdin²

^{1,2}Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, Indonesia

Email: ¹ryansyauqi5@gmail.com, ²nurdin.fisip@upnvj.ac.id

Abstract. The purpose of this study is to explain the conflict of social welfare policies between online motorcycle taxi drivers, PT. Grab Indonesia and the Government. This study uses a qualitative method to explain the dynamics and power relations between the Grab online motorcycle taxi driver group, the Ministry of Digital Communication of the Republic of Indonesia, and PT. Grab Indonesia regarding demands for social welfare. Data collection was carried out through in-depth interviews, literature reviews and observations. Meanwhile, the analysis of research problems was answered using social welfare theory and the concept of the gig economy. The results of this study explain that the power relations in determining the social welfare of gig workers are still dominated by the gig company Grab Indonesia. The weak position of the government has had implications for obstacles in making gig economy policies in the transportation sector to date. This condition has affected the level of social welfare of Grab online motorcycle taxi drivers which is not yet adequate. The low level of welfare of online motorcycle taxi drivers can be measured by low daily income, high workload, and the unavailability of health insurance facilities. In addition, the weak involvement of the government in regulating gig worker policies in Indonesia has also affected the political uncertainty of the social welfare of online motorcycle taxi drivers in general and Grab Indonesia online motorcycle taxi drivers in particular in the future amidst competition and scarcity of jobs in Indonesia.

Keyword: GIG Economy, Policy Conflict, GrabBike Drivers, Government, PT. Grab Indonesia.

Abstrak. Tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan konflik kebijakan kesejahteraan sosial antara pengemudi ojek daring, PT. Grab Indonesia dan Pemerintah. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk menjelaskan dinamika dan relasi kekuasaan antara kelompok pengemudi ojek daring Grab, Kementerian Komunikasi Digital Republik Indonesia, dan PT. Grab Indonesia terkait tuntutan kesejahteraan sosial. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, kajian kepustakaan dan observasi. Sementara analisis permasalahan penelitian dijawab dengan menggunakan teori kesejahteraan sosial dan konsep ekonomi gig. Hasil dari penelitian ini menjelaskan bahwa relasi kekuasaan dalam menentukan kesejahteraan sosial pekerja gig masih didominasi oleh perusahaan gig Grab Indonesia. Posisi pemerintah yang lemah telah berimplikasi pada hambatan dalam pembuatan kebijakan ekonomi gig di bidang transportasi hingga saat ini. Kondisi ini telah mempengaruhi tingkat kesejahteraan sosial pengemudi ojek daring Grab yang belum layak. Rendahnya tingkat kesejahteraan pengemudi ojek daring dapat diukur dari pendapatan harian yang rendah, tingginya beban kerja, dan ketidaktersediaan fasilitas asuransi kesehatan. Selain itu masih lemahnya keterlibatan pemerintah dalam pengaturan kebijakan buruh gig di Indonesia juga telah mempengaruhi ketidakpastian politik kesejahteraan sosial pengemudi ojek daring umumnya dan khususnya pengemudi ojek daring Grab Indonesia di masa mendatang di tengah kompetisi dan kelangkaan lapangan pekerjaan di Indonesia.

Kata Kunci: Ekonomi GIG, Konflik Kebijakan, Pengemudi GrabBike, Pemerintah, PT. Grab Indonesia



PENDAHULUAN

Perkembangan ekonomi *gig* telah menjadi fenomena *global* di hampir seluruh negara di dunia. Ekonomi berbasis aplikasi dan *platform* ini telah mentransformasi pasar kerja tradisional ke arah digitalisasi dan otomatisasi melalui berbagai layanan aplikasi *online* (Tolba, 2021; Graham, & Anwar, 2019; Larsson, & Teigland, 2019). Salah satu dampak dari ekonomi *gig* adalah perkembangan pekerjaan pengemudi ojek daring di berbagai negara di dunia (Graham, & Joe, 2017). Beberapa perusahaan transportasi online yang menjadi model percontohan seperti Uber (Amerika Serikat), Didi Chuxing (China), Grab (Singapura), dan Go-jek (Indonesia). Uber merupakan salah satu bentuk inovasi transportasi yang berbasis di Amerika Serikat dan beroperasi di 69 negara di dunia (Lombardo, 2022). China menjadi negara yang juga mengembangkan layanan transportasi *online* melalui *platform* Didi Chuxing, didirikan pada 2015, dan telah mendominasi pasar dalam negeri (Chen, & Qiu, 2019).

Transportasi *online* Grab dan Gojek menjadi dua penyedia *online* yang saling berkompetisi di kawasan Asia Tenggara. Go-jek merupakan layanan transportasi berbasis aplikasi Indonesia yang didirikan pada 2009 di Jakarta. Go-jek telah beroperasi di 50 kota di Indonesia dan 4 negara di Asia Tenggara yaitu Vietnam, Thailand, Filipina, dan Singapura (Susanto, & Aulia, 2020). Adapun Grab merupakan aplikasi transportasi online yang menjadi pesaing Go-jek di Asia Tenggara. Grab beroperasi di Singapore, Malaysia, Kamboja, Indonesia, Myanmar, Filipina, Thailand, dan Vietnam, serta di Asia Timur Jepang (Kee, et al., 2021). Meskipun terjadi rivalitas dan kompetisi bisnis oleh dua aplikator ini baik di Indonesia dan negara-negara Asia Tenggara lainnya namun permasalahan tetap sama (Kurniawati, & Khoirina, 2020). Kedua aplikator ini menerapkan strategi kemitraan dalam melakukan bisnis dan hubungan industrial (Kurniawan, 2020; Rahmat, et al., 2024).

Permasalahan ekonomi *gig* di bidang transportasi *online* (*ride-hailing*) adalah terkait dengan tingkat kesejahteraan dan pendapatan pekerja yang masih rendah (Berger, et al., 2019).

Para pekerja di bidang transportasi tidak mendapatkan kepastian regulasi terkait keamanan pendapatan. Hal ini telah menimbulkan ketidakpuasan para pekerja *gig* dan berharap pemerintah dan perusahaan dapat meningkatkan keamanan pendapatan (Berg, J, 2015). Permasalahan ini masih terfokus pada ekosistem pekerjaan *gig* khususnya dalam perspektif perusahaan penyedia aplikasi. Perusahaan masih menganggap pekerja *gig* hanya sebagai kontraktor independen, pekerja lepas, atau karyawan sementara (Filinovych et al., 2025). Sehingga perusahaan tidak memiliki kewenangan untuk mengatur pekerja layaknya seperti pekerja formal. Pekerja diberikan tugas-tugas jangka pendek dan dapat diselesaikan dalam beberapa jam kerja dalam satu hari sesuai permintaan melalui aplikasi digital (Taylor et al., 2023).

Sementara dalam perspektif pemerintah Indonesia permasalahan pendapatan para pengemudi ojek daring masih belum menguntungkan pengemudi daring. Pemerintah belum secara aktif menetapkan kebijakan pendapatan pengemudi ojek daring dengan regulasi terkait ketenagakerjaan (De Ruyter, & Rachmawati, 2020). Sementara perusahaan *platform* berupaya untuk menghindari hubungan kerja formal dengan pengemudi ojek daring. Kebijakan perusahaan ini sebagai strategi untuk terbebas dari pemenuhan kesejahteraan pekerja. Dengan demikian, perusahaan dapat menghindari kewajiban untuk memberikan upah minimum, asuransi kesehatan, dan tunjangan lainnya (Hsu, 2025). Permasalahan ketiadaan regulasi terkait perlindungan pekerja (Shafira, et al., 2024) dan akses terhadap perlindungan sosial (Pratomo, et al., 2024) terhadap pengemudi ojek daring telah berdampak terhadap kesejahteraan. Dalam perspektif hukum ketenagakerjaan, permasalahan ini berkembang dan menjadi konflik antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi ojek daring dikarenakan ketiadaan regulasi yang mengatur hubungan kemitraan (Hadiati, et al., 2023).

Ketidakpastian regulasi yang mengatur dengan tegas terkait kesejahteraan pengemudi ojek daring telah menimbulkan aksi protes

terhadap penyedia aplikasi dan pemerintah. Beberapa tuntutan para pengemudi ojek daring adalah terkait dengan pengurangan potongan tarif, dan revisi peraturan terkait tarif yang merugikan pengemudi ojek daring. Selain itu para pengemudi ojek daring juga mendesak pemerintah untuk mengatur tarif layanan antar barang yang ditentukan oleh pihak aplikator berdasarkan Peraturan Menkominfo No. 12/2012 (Iskandar, 2024). Menurut Koalisi Ojek Nasional (KON) sistem penetapan tarif saat ini dianggap tidak manusiawi karena perusahaan aplikasi dapat mengubah harga secara sepihak tanpa mempertimbangkan kesejahteraan mitra pengemudi. Para pengemudi ojek daring mendesak pemerintah dan aplikator untuk memberikan perlindungan hukum serta mengurangi potongan biaya aplikasi guna meningkatkan kesejahteraan pengemudi (Bestari, 2024).

Dalam menanggapi aksi protes para pengemudi ojek daring pihak Grab Indonesia menyatakan menghargai hak mitra pengemudi untuk menyuarakan pendapat dan aspirasinya selama dilakukan secara tertib, damai, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Perusahaan menyediakan berbagai saluran komunikasi, termasuk layanan Grab *Support* dan pertemuan tatap muka antara perwakilan Grab dengan komunitas mitra pengemudi, untuk menampung masukan dan aspirasi dari para mitra (Sari, 2024). Sementara pemerintah telah berupaya mengurangi dampak negatif aksi protes pengemudi ojek *online* terhadap masyarakat dan menjaga kelangsungan layanan transportasi berbasis aplikasi masih dapat berjalan. Kementerian Komunikasi dan Digital secara aktif mendengarkan aspirasi para pengemudi dan mempertimbangkannya dengan serius (KOMDIGI, 2024). Peran pemerintah sangat penting dalam menghadapi masalah yang muncul dari perkembangan *gig economy*, terutama dalam melindungi pekerja lepas. Tanpa campur tangan pemerintah, para pekerja rentan tidak akan mendapatkan perlindungan hukum, sosial, dan ekonomi yang memadai karena status pengemudi yang berada di luar hubungan kerja formal (Herrmann et al., 2023). Pemerintah adalah pihak yang punya tanggung jawab konstitusional untuk melindungi seluruh warga negaranya, termasuk

pekerja lepas dalam ekosistem digital baru ini (Albornoz & Chávez, 2024).

Aksi demonstrasi dan protes para pengemudi ojek daring aplikasi Grab juga tidak lepas dari permasalahan pengaturan jam kerja dan potongan tarif yang merugikan. Terdapat beberapa kajian penelitian dalam kurun waktu lima tahun terakhir terhadap pengaturan dan kebijakan Grab Indonesia yang mempengaruhi tingkat kesejahteraan pengemudi ojek daring Grab. Pertama, protes terhadap pengaturan jam kerja para pengemudi ojek daring Grab yang berdampak terhadap kesehatan pengemudi (Alfiansyah, 2023; Zahara, et al., 2023). Kedua, ketidakamanan pekerjaan sebagai pengemudi ojek daring yang tidak didukung dengan sumber daya keuangan dan peluang pengembangan keterampilan (Farhan, & Dewi, 2024). Ketiga, kesehatan mental dikarenakan beban kerja dan berdampak pada kesehatan dan produktifitas kerja (Purnomo, & Waluyo, 2023; Nurrahmad, et al., 2023). Keempat, jaminan keselamatan kerja yang belum dijamin secara penuh oleh penyedia aplikator Grab (Basid, & Yusuf, 2024).

Dengan mendasarkan pada permasalahan tersebut maka pertanyaan penelitian yang ingin dijawab dan dianalisa adalah terkait bagaimana tanggapan pemerintah dan PT. Grab Indonesia dalam menyelesaikan tuntutan peningkatan kesejahteraan para pengemudi ojek daring. Regulasi apa saja yang harus disesuaikan untuk menghasilkan kesepakatan yang saling menguntungkan. Adapun tujuan penelitian ini adalah ingin menjelaskan fenomena politik kesejahteraan buruh *gig* di Indonesia yang belum mendapatkan perhatian dari pemerintah. Fokus kajian yang ingin diteliti adalah terkait pengaturan/regulasi pekerjaan *gig* yang belum dapat memberikan keamanan dan kepastian hukum dengan studi kasus pengemudi ojek daring Grab Indonesia.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Penelitian kualitatif menggambarkan serangkaian teknik penyelidikan nonstatistik untuk mengumpulkan data tentang fenomena sosial. Data kualitatif adalah kata-kata, simbol, gambar, atau catatan, materi, atau artefak nonnumerik lainnya (McNabb, 2015). Metode

penelitian ini dilakukan dengan pendekatan studi kasus untuk mendalami suatu kasus tertentu secara lebih mendalam dengan melibatkan pengumpulan beraneka sumber informasi (Creswell, 2014). Adapun pengumpulan data dilakukan melalui fakta-fakta empiris dari berbagai sumber yaitu dokumentasi pemerintah dan akun verbal dan visual, analisis konten (Pennings, et al., 2005). Sementara teknis pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, studi pustaka, dan observasi (Johnson, et al., 2015). Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan informan seperti individu atau kelompok. Sumber kedua adalah data kuesioner dari 52 orang responden driver ojek online di wilayah Jabodetabek. Adapun data sekunder merupakan informasi yang didapatkan peneliti secara tidak langsung dari sumber yang sudah ada sebelumnya, seperti dokumen, publikasi, laporan, atau artikel jurnal (Wekke, et al., 2019). Metode kualitatif ini digunakan oleh peneliti untuk mengetahui dan menganalisa permasalahan kebijakan kesejahteraan pekerja gig yang berprofesi sebagai pengemudi motor online pada Aplikasi GrabBike Indonesia.

HASIL DAN DISKUSI

Hasil Kuesioner Pandangan Pengemudi Grab Indonesia terkait Kesejahteraan Sosial

Hasil kuesioner yang disebarkan kepada pengemudi ojek daring grab Indonesia memperlihatkan mayoritas responden merasa tidak sejahtera. Hal ini dapat dibaca dari kategori peningkatan pendapatan setelah menjadi pengemudi ojek daring (lihat dan baca tabel di bawah).

Tabel 1. Hasil Kuesioner Pengemudi ojek daring Grab Indonesia

No	Pernyataan/ Kategori	Jumlah	SS	S	TS	STS	Keterangan
1	Pendapatan meningkat setelah jadi pengemudi ojek daring	52	1	2	10	39	Mayoritas merasa pendapatan tidak meningkat
2	Pendapatan cukup	52	0	5	30	17	Mayoritas merasa pendapatan tidak cukup

3	Merasa hidup dengan nyaman	52	0	6	31	15	Mayoritas merasa tidak hidup nyaman
4	Pengemudi tidak membuat stress	52	2	16	22	12	Mayoritas merasa menjalani pengemudi ojek daring membuat stress
5	Punya waktu dengan keluarga	52	1	17	16	18	Mayoritas merasa tidak punya waktu keluarga
6	perusahaan berlaku adil	52	0	14	28	10	Perusahaan berlaku tidak adil
Total		52	4	60	137	111	

Sumber: Diolah Penulis, 2025

Dari sampel tersebut dapat dijelaskan bahwa banyak pengemudi Grab yang merasa belum sejahtera dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari, fenomena transportasi daring di Indonesia, khususnya di kota besar seperti Jakarta, telah membuka peluang kerja baru bagi banyak orang. Namun, di balik kemudahan layanan dan fleksibilitas waktu kerja, terdapat realitas menyedihkan yang dihadapi para pengemudi Grab. Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil kuesioner terhadap 52 pengemudi Grab di wilayah Jakarta, terungkap bahwa sebagian besar pengemudi ojek daring masih berada dalam kondisi yang tidak sejahtera.

Kondisi kesejahteraan sosial pengemudi ojek daring Grab Indonesia yang belum meningkat dapat dianalisa dari berbagai hal. Pertama, politik kesejateraan sosial yang belum diterapkan di dalam ekonomi *gig* Indonesia. Kedua regulasi yang mengatur pengemudi ojek daring masih menguntungkan pihak perusahaan/aplikator grab. Penjelasan berikut ini dapat menggambarkan bagaimana politik kesejahteraan sosial pengemudi ojek daring secara umum dan khususnya Grab Indonesia.

Politik Kesejahteraan Sosial Pekerja Ekonomi GIG

Politik kesejahteraan sosial telah diimplementasikan di berbagai negara baik demokratis dan otoriter baik dengan pendekatan sistem/strukturalis dan institusional (Nurdin, 2023). Politik kesejahteraan sosial didefenisikan sebagai keterkaitan antara negara (pemerintah) dengan seluruh elemen masyarakat mulai dari individu, kelompok, dan publik terhadap kebijakan

kesejahteraan Kesejahteraan sosial merujuk pada program-program perlindungan sosial seperti kesehatan, peningkatan kualitas hidup dan kebahagiaan warga negara atas kepemilikan pribadi baik materi dan non materi (Daly, 2011). Politik kesejahteraan sosial merupakan tujuan bersama yang digagas negara untuk melindungi permasalahan sosial warga negara. Target kebijakan dan program perlindungan sosial adalah kelompok miskin di dalam masyarakat (Barrientos, & Hulme, (Eds.), 2016).

Peran negara (pemerintah) dalam konteks ekonomi *gig* adalah membuat kebijakan, aturan dan regulasi terkait dengan jaminan sosial dan perlindungan sosial. Regulasi ini dimaksudkan untuk mengurangi dampak ekonomi *gig* terhadap permasalahan ketenagakerjaan pekerja *gig* (Bielousov, et al., 2023). Dukungan pemerintah terhadap kesejahteraan sosial pekerja *gig* akan menjadi model perlindungan sosial dan dapat diterima oleh seluruh pihak baik pekerja dan penyedia aplikasi (Yaroshenko, et al., 2024). Pemerintah juga dapat menyusun dan membuat sistem perlindungan hukum yang dapat mendorong dan memaksa penyedia aplikasi untuk bertanggungjawab terhadap perlindungan sosial pekerja *gig*. Tanggungjawab penyedia aplikasi ini diatur dalam regulasi yang mengikat sehingga dapat berdampak terhadap kesejahteraan sosial pekerja *gig* (Barus, & Simamora, 2023).

Analisis Konflik Kebijakan Kesejahteraan Sosil Pengemudi ojek daring GrabBike Indonesia

Untuk menganalisa permasalahan kesejahteraan sosial pengemudi ojek daring Grab Indonesia, maka perlu untuk menganalisa dari tiga perspektif/pandangan baik dari pengemudi ojek daring, PT. Grab Indonesia, dan Pemerintah.

Tuntutan Pengemudi ojek daring Grab

Para pengemudi ojek daring secara terbuka menyampaikan berbagai tuntutan yang saat ini menjadi perhatian utama, terutama yang berkaitan dengan perlindungan hukum yang memadai, jaminan sosial yang komprehensif, dan kejelasan status kerja sebagai mitra aplikasi. Para driver juga menuntut agar biaya potongan aplikasi yang dikenakan oleh Grab diturunkan,

dengan usulan maksimal potongan hanya 10 persen dari setiap transaksi. Driver menolak segala bentuk promosi atau program hemat yang bebannya dibebankan kepada pendapatan *driver*. Pengemudi sangat mengharapkan adanya perbaikan regulasi yang signifikan, yang dapat memberikan jaminan kesejahteraan yang lebih baik dan berkelanjutan bagi pengemudi. Para pengemudi ojek daring Grab mengungkapkan keprihatinan mendalam mengenai ketidakpastian yang pengemudi hadapi dalam pekerjaan sehari-hari. *Driver* merasa rentan terhadap perubahan kebijakan perusahaan yang dapat memengaruhi pendapatan secara signifikan. Selain itu, juga menyoroti kurangnya akses terhadap jaminan sosial seperti asuransi, yang membuat pengemudi merasa tidak aman dalam jangka panjang. Status kerja sebagai mitra aplikasi juga menjadi sumber ketidakjelasan, karena seringkali tidak memiliki hak-hak yang sama seperti karyawan tetap, seperti hak cuti atau kompensasi jika terjadi pemutusan hubungan kerja (Sitorus & Kornitasari, 2024).

Tabel 2. Tuntutan Pengemudi ojek daring Grab Indonesia

Tuntutan	Pemerintah	PT. Grab Indonesia
Perlindungan Hukum	Membuat aturan hukum/regulasi	Bekerja sama dengan pemerintah
Jaminan Sosial	Jaminan Kecelakaan Kerja	Kerjasama dengan BPJS Ketenagakerjaan
Perbaikan Regulasi Status Pengemudi ojek daring	Memperbaiki regulasi terkait pengemudi ojek daring	Mematuhi regulasi pemerintah
Tunjangan Sosial	Menjamin regulasi terkait tunjangan sosial	Bekerja sama dengan pemerintah
Pemotongan Biaya Aplikasi	Menyusun regulasi terkait aturan potongan yang adil	Bekerja sama dengan pemerintah dan pengemudi ojek daring
Keterampilan Kerja	Mendukung peningkatan kompetensi	Menyediakan dana peningkatan kompetensi

Sumber: Wawancara Informan, 2024

Berdasarkan wawancara dengan beberapa pengemudi ojek daring maka dapat dianalisa bahwa tingkat kesejahteraan sosial pengemudi ojek daring sangat ditentukan oleh kejelasan aturan tunjangan sosial seperti tunjangan hari raya, status kerja, dan perlindungan hukum yang lebih kuat bagi para pengemudi ojek daring. Tanpa regulasi pemerintah yang mengatur secara tegas, driver ojek *online* rentan mengalami eksploitasi oleh perusahaan aplikasi

yang memiliki kekuasaan besar dalam menentukan tarif dan kebijakan kerja secara sepihak. Para pengemudi juga menuntut mekanisme keputusan kemitraan yang transparan dan mediasi yang melibatkan perwakilan pengemudi sebelum keputusan kemitraan diambil. Banyak pengemudi ojek daring merasa khawatir tentang masa depan dalam pekerjaan ini. Para pengemudi tidak memiliki kepastian mengenai berapa lama bisa dapat terus bekerja sebagai pengemudi Grab, dan juga tidak memiliki jaminan bahwa pendapatan akan tetap stabil dari waktu ke waktu. Hal ini menciptakan tingkat stres dan kecemasan yang tinggi di antara para pengemudi, yang dapat memengaruhi kualitas hidup pengemudi secara keseluruhan. Untuk mengatasi permasalahan ini mitra Grab mengharapkan perusahaan aplikasi memberikan pelatihan keterampilan tambahan kepada para pengemudi agar memiliki pilihan karir yang lebih beragam di masa depan (Wawancara pribadi, 2 Oktober 2024).

Tanggapan Pemerintah

Kementerian Komunikasi dan Digital (selanjutnya Komdigi) memiliki peran krusial dalam mengawasi *platform-platform* digital seperti Grab, terutama terkait kepatuhan terhadap regulasi digital dan perlindungan data pribadi pengguna. Menanggapi tuntutan para pengemudi ojek daring Grab mengenai potongan biaya aplikasi yang mencapai 30 persen, Komdigi berencana untuk mengadakan pertemuan dengan penyedia aplikasi Grab. Wakil Menteri Komdigi, Nezar Patria, menyatakan bahwa isu tersebut sedang dalam pembahasan intensif oleh pihak kementerian (H, 2025). Nezar Patria juga menekankan pentingnya dialog yang konstruktif antara pemerintah, perusahaan aplikasi, dan perwakilan pengemudi untuk mencapai solusi yang saling menguntungkan. Pemerintah menyadari pentingnya menjaga keseimbangan antara kepentingan perusahaan aplikasi dan kesejahteraan para pengemudi. Pemerintah berupaya untuk mencari solusi yang adil dan berkelanjutan bagi semua pihak yang terlibat. Pertemuan dengan para penyedia aplikasi diharapkan dapat menghasilkan pemahaman

yang lebih baik mengenai struktur biaya dan potensi solusi untuk mengurangi beban biaya bagi para pengemudi. Kementerian Komunikasi dan Digital juga berencana untuk melakukan studi banding dengan negara-negara lain yang telah berhasil mengatur industri ojek daring dengan baik (Arini, 2024). Sementara itu, Direktur Pengawasan Ruang Digital Komdigi, J. Sitompul menjelaskan bahwa hingga saat ini belum ditemukan pelanggaran oleh pihak aplikasi ojek daring terkait kepatuhan terhadap regulasi yang telah ditetapkan. Namun demikian, Komdigi tetap berkomitmen untuk terus memantau dan mengevaluasi praktik-praktik bisnis perusahaan aplikasi untuk memastikan bahwa beroperasi sesuai dengan hukum dan regulasi yang berlaku. J. Sitompul juga mengimbau kepada para pengemudi ojek daring untuk melaporkan segala bentuk pelanggaran yang alami kepada Komdigi agar dapat ditindaklanjuti (Wawancara pribadi, 27 Maret 2025).

Dalam perspektif administrasi publik dan kebijakan kesejahteraan sosial, pemerintah seharusnya bertindak sebagai regulator sekaligus fasilitator yang menjamin terciptanya perlindungan sosial bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk para pekerja di sektor informal seperti pengemudi ojek daring (Adermon & Hensvik, 2022). Pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, adil, dan berkelanjutan bagi semua warga negara. Hal ini sejalan dengan prinsip-prinsip negara kesejahteraan yang menekankan peran aktif pemerintah dalam menjamin kesejahteraan sosial dan ekonomi warga negara. Tanggapan pemerintah dalam mengatur tarif ojek daring harus didasarkan pada pendekatan ilmiah yang sistematis dan objektif, dengan memperhatikan aturan dan prinsip hukum yang berlaku, serta nilai keadilan. Dengan demikian, kebijakan yang dihasilkan tidak hanya pragmatis tetapi juga memiliki dasar hukum yang kuat, proses yang transparan, dan evaluasi berkelanjutan agar dapat diterima secara ilmiah dan sosial serta mendukung tata kelola negara hukum yang baik dan berkeadilan. Pemerintah juga perlu mempertimbangkan dampak ekonomi dan

sosial dari kebijakan yang diambil, serta memastikan bahwa kebijakan tersebut tidak merugikan salah satu pihak yang terlibat (Bunders et al., 2022).

Pemerintah perlu melibatkan berbagai pemangku kepentingan dalam proses pengambilan keputusan, termasuk perusahaan aplikasi, perwakilan pengemudi, akademisi, dan kebijakan publik. Dengan melibatkan semua pihak yang berkepentingan, pemerintah dapat memastikan bahwa kebijakan yang dihasilkan mencerminkan kebutuhan dan aspirasi semua pihak. Proses konsultasi publik yang inklusif dan transparan sangat penting untuk membangun kepercayaan dan legitimasi kebijakan. Pemerintah juga perlu melakukan evaluasi berkala terhadap kebijakan yang telah ditetapkan untuk memastikan bahwa kebijakan tersebut efektif dalam mencapai tujuan yang diinginkan. Evaluasi ini harus didasarkan pada data dan bukti yang akurat, serta melibatkan partisipasi dari berbagai pemangku kepentingan. Hasil evaluasi ini dapat digunakan untuk memperbaiki dan menyempurnakan kebijakan yang ada. Selain itu, pemerintah juga perlu mempertimbangkan aspek-aspek lain yang terkait dengan kesejahteraan pengemudi ojek daring, seperti akses terhadap layanan kesehatan, pendidikan, dan perumahan yang layak. Pemerintah dapat bekerja sama dengan organisasi masyarakat sipil dan sektor swasta untuk menyediakan layanan-layanan ini kepada para pengemudi ojek daring. Pemerintah juga dapat memberikan pelatihan keterampilan tambahan kepada para pengemudi ojek daring agar memiliki kesempatan untuk meningkatkan pendapatan (Brewer, 2000).

Tanggapan PT. Grab Indonesia

Menurut Tirza Munusamy, *Chief of Public Affairs* Grab Indonesia, besaran biaya layanan atau sewa aplikasi yang ditetapkan oleh Grab telah sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 1001 Tahun 2022. Keputusan ini mengubah Keputusan Menteri Perhubungan No. 667 Tahun 2022 tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat Berbasis Aplikasi. Tirza menjelaskan bahwa biaya layanan tersebut merupakan bentuk bagi hasil antara Grab dan mitra pengemudi. Dia pun

menjelaskan bahwa sebagian dari biaya tersebut dikembalikan untuk mendukung kebutuhan dan pengembangan kapasitas mitra melalui berbagai inisiatif seperti layanan pengaduan 24/7, tim cepat tanggap kecelakaan, edukasi Grab Academy, fasilitas Grab Driver Lounge, Driver Center, Grab Excellence Center, dan subsidi biaya transaksi non-tunai (Diahwahyuningtyas, 2025). Tirza juga menambahkan bahwa Grab berkomitmen untuk terus berinovasi dan meningkatkan layanan untuk memberikan pengalaman yang terbaik bagi para pengguna dan mitra pengemudi. Grab mengklaim bahwa telah berupaya untuk memberikan dukungan yang maksimal kepada para mitra pengemudi melalui berbagai program dan inisiatif. Pihak Grab juga menekankan bahwa biaya layanan yang ditetapkan telah sesuai dengan regulasi yang berlaku. Namun, klaim ini perlu diverifikasi secara independen untuk memastikan bahwa program dan inisiatif tersebut benar-benar efektif dalam meningkatkan kesejahteraan para pengemudi. Selain itu, perlu ada transparansi yang lebih besar mengenai bagaimana biaya layanan tersebut dialokasikan dan digunakan (Diahwahyuningtyas, 2025).

Aplikator Grab pada dasarnya mengikuti aturan pemerintah dengan menyesuaikan tarif, namun juga mempertimbangkan daya beli konsumen karena tarif yang terlalu tinggi bisa menurunkan jumlah order dan berdampak pada penghasilan pengemudi. Oleh karena itu, Grab menawarkan promosi yang diklaim berasal dari dana perusahaan, bukan dari potongan pendapatan mitra. Grab tetap berupaya mendukung kesejahteraan pengemudi melalui insentif dan program bantuan. Grab bersama pemerintah dapat menjaga keseimbangan tarif yang adil dan berkelanjutan bagi semua pihak. Namun demikian, tanggapan ini juga perlu diverifikasi secara independen untuk memastikan bahwa promosi tersebut benar-benar didanai oleh perusahaan dan tidak mengurangi pendapatan para pengemudi. Grab menyadari pentingnya menjaga keseimbangan antara kepentingan perusahaan, konsumen, dan mitra pengemudi. Grab berupaya untuk menawarkan tarif yang kompetitif bagi konsumen, dan tetap memberikan penghasilan yang layak bagi para pengemudi. Namun

demikian, pengaturan ini sulit untuk mencapai keseimbangan yang ideal antara ketiga kepentingan yaitu aplikator Grab, pemerintah dan pengemudi. Perlu ada mekanisme yang lebih transparan dan partisipatif untuk menentukan tarif yang adil dan berkelanjutan bagi semua pihak (Zhafira, 2025).

Dalam perspektif etika bisnis dan tanggung jawab sosial perusahaan, pihak perusahaan seharusnya tidak hanya berorientasi pada keuntungan semata, tetapi juga memiliki tanggung jawab moral dan sosial terhadap mitra pengemudi yang menjadi bagian penting dari ekosistem usahanya (Motte-Baumvol & Dablanc, 2025). Perusahaan harus memastikan bahwa harus memperlakukan para mitra pengemudi dengan adil dan hormat, serta memberikan pengemudi ojek daring kesempatan untuk meningkatkan kesejahteraan. Hal ini dapat dilakukan melalui berbagai cara, seperti memberikan pelatihan keterampilan tambahan, menyediakan akses terhadap layanan kesehatan dan pendidikan, serta memberikan dukungan finansial bagi para pengemudi yang mengalami kesulitan (Motte-Baumvol & Dablanc, 2025). Selain itu, perusahaan juga perlu memastikan bahwa beroperasi secara transparan dan akuntabel. Hal ini termasuk memberikan informasi yang jelas dan akurat mengenai biaya layanan, tarif, dan program-program dukungan yang tersedia bagi para pengemudi. Perusahaan juga perlu memiliki mekanisme pengaduan yang efektif untuk menangani keluhan dari para pengemudi.

Hambatan dan Tantangan Regulasi Pekerja *Gig* Transportasi di Indonesia

Profesi dan pekerjaan pengemudi ojek daring yang merupakan pekerja *gig* atau lepas tidak sepenuhnya masuk dalam kategori pekerja tetap. Sebagian besar pekerja *gig* di Indonesia tidak diakui sebagai karyawan tetap, melainkan sebagai mitra atau pekerja lepas. Hal ini menyebabkan status hukum pengemudi ojek *online* berada dalam area abu-abu, sehingga perlindungan yang didapatkan sangat terbatas dibandingkan pekerja formal. Hal ini menjadi salah satu hambatan dikarenakan hubungan dengan perusahaan aplikasi tidak memenuhi unsur perintah, pekerjaan, dan upah

sebagaimana diatur dalam undang-undang ketenagakerjaan. Meskipun pengemudi disebut mitra, kenyataannya ada ketimpangan relasi kerja seperti tidak adanya jaminan atau penghasilan pengganti saat pengemudi mengalami kecelakaan. Konsep mitra dalam konteks ekonomi *gig* seringkali digunakan untuk menghindari tanggung jawab perusahaan terhadap para pekerja. Dalam kasus Inggris menjelaskan bahwa meskipun negara telah mengakui pekerja *gig* dalam hukum ketenagakerjaan. Namun demikian, Indonesia yang masih menganut sistem hukum warisan Belanda belum dapat mengadopsinya secara langsung. Secara hukum negara tetap berkewajiban melindungi pekerja *gig* sebagaimana dijamin dalam UUD 1945. Oleh karena itu, pemerintah perlu segera membuat kebijakan baru yang sesuai dengan kondisi ekonomi *gig* agar perlindungan dan keadilan bagi seluruh pekerja dapat terwujud. Kebijakan ini harus mempertimbangkan karakteristik unik dari ekonomi *gig*, serta memastikan bahwa para pekerja *gig* memiliki hak-hak yang sama seperti pekerja lainnya. (Wawancara dengan Fitriana dosen UI dan pengamat hukum ketenagakerjaan, 31 Oktober 2024).

Pemerintah Indonesia menghadapi tantangan besar dalam memberikan perlindungan yang memadai bagi pekerja *gig*, terutama karena status hukum ojek daring yang belum jelas dan perlindungan sosial yang masih sangat terbatas. Untuk menjawab persoalan ini, pemerintah perlu merumuskan kebijakan yang komprehensif dan responsif terhadap karakteristik pekerja *gig*. Tantangan yang harus dilakukan oleh pemerintah adalah menginisiasi dan melakukan tindakan nyata untuk melindungi hak-hak pekerja *gig*. Kebijakan ini meliputi akses terhadap jaminan sosial, pengaturan hubungan kerja antara aplikator dan pengemudi secara jelas dan mengikat, serta memastikan bahwa pengemudi menerima upah yang layak. Pemerintah juga perlu memastikan bahwa para pekerja *gig* memiliki akses terhadap layanan kesehatan yang berkualitas. Pemerintah perlu segera membuat regulasi yang mengatur hubungan kerja antara aplikator dan pengemudi ojek daring secara jelas dan mengikat, bukan

hanya mengandalkan surat edaran atau imbauan, dengan adanya regulasi yang jelas, kesejahteraan pekerja *gig* dapat terjamin secara hukum (Strüver, 2024). Regulasi tersebut harus mencakup berbagai aspek penting, seperti pengaturan mengenai tarif, potongan biaya aplikasi, jam kerja, dan perlindungan terhadap pemutusan hubungan kerja yang tidak adil. Regulasi ini juga harus memastikan bahwa para pekerja *gig* memiliki hak untuk membentuk serikat pekerja dan melakukan negosiasi kolektif. Pihak aplikasi yang baik kepada pekerja *gig* adalah yang menyediakan perlindungan sosial, bekerja sama dengan pemerintah dan organisasi pekerja untuk memastikan kepatuhan regulasi, menetapkan tarif dan potongan yang adil dan transparan, serta mengedukasi pekerja tentang pentingnya hak dan perlindungan pengemudi agar tercipta ekosistem kerja *gig* yang berkelanjutan, adil, dan mendukung kesejahteraan pekerja (Van Belle et al., 2023).

KESIMPULAN

Konflik kebijakan pengaturan kesejahteraan pekerja *gig* khususnya pengemudi ojek daring Grab masih menjadi permasalahan yang belum dapat diselesaikan di Indonesia. Pemerintah masih belum dapat menyelesaikan konflik ini dikarenakan belum adanya kejelasan pekerjaan *gig* dalam peraturan ketenagakerjaan di Indonesia. Status pekerja *gig* masih dipandang dan diakui sebagai mitra atau kontraktor independen. Kondisi ini membuat pekerja *gig* tidak memiliki jaminan kesejahteraan sosial seperti upah minimum, asuransi kesehatan, atau perlindungan kecelakaan kerja. Di sisi lain perusahaan ekonomi *gig* Grab Indonesia berpendapat bahwa telah memenuhi segala aturan bisnis di Indonesia. Grab Indonesia berpendapat hubungan bisnis dengan pengemudi ojek daring berdasarkan kemitraan dan tidak mengikat selayaknya pekerja formal. Pihak PT. Grab berargumentasi bahwa pekerjaan *gig* didasarkan pada tugas yang harus diselesaikan mitra secara mandiri. Dengan demikian, pihak Grab berpendapat bahwa aplikator hanya sebagai pihak yang menyambungkan atau menjembatani pelanggan dengan pekerja lepas yang dibantu dan difasilitasi aplikasi dan tentunya tidak ada kontrak pejanjian kerja seperti pekerja formal.

Untuk menyelesaikan konflik ini maka Pemerintah dan DPR RI memiliki peran penting untuk menginisiasi penyusunan dan pembuatan regulasi kesejahteraan sosial bagi pekerja *gig* di masa mendatang. Pemerintah harus bertindak atas kepentingan publik dan dapat menjembatani kepentingan kedua pihak. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah membuat dan menyusun serta menetapkan regulasi yang mengatur ekonomi *gig* untuk meningkatkan perlindungan sosial yang berdampak pada kesejahteraan. Untuk menginisiasi regulasi ini maka pemerintah dapat mempelajari implementasi regulasi ekonomi *gig* di negara-negara seperti Inggris, Swiss, Belanda, Malaysia, Spanyol, Amerika Serikat, Italia dan Perancis yang telah mengakui pengemudi *online gig* sebagai pekerja formal.

DAFTAR PUSTAKA

- Barrientos, A., & Hulme, D. (Eds.). (2016). *Social protection for the poor and poorest: Concepts, policies and politics*. Springer.
- Berg, J. (2015). Income security in the on-demand economy: Findings and policy lessons from a survey of crowdworkers. *Comp. Lab. L. & Pol'y J.*, 37, 543.
- Brewer, A. (2000). *kajian kritis Das Capital Karl Marx* (M. Santoso (ed.); Cetakan 3). TePLOK PRESS Jalan SMEA 6 No. 26.
- Creswell, John W. (2014). *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage Publication).
- Daly, M. (2011). *Welfare*. Polity.
- Graham, M., & Anwar, M. A. (2019). The global gig economy: Toward a planetary labor market. In *The digital transformation of labor* (pp. 213-234). Routledge.
- Graham, M., & Joe, S. (2017). *Towards a fairer gig economy*. Meatspace Press.
- Johnson, J. B., Reynolds, H. T., & Mycoff, J. D. (2015). *Political science research methods*. CQ press.
- Larsson, A., & Teigland, R. (2019). *The digital transformation of labor: Automation, the gig economy and welfare* (p. 366). Taylor & Francis.
- Lombardo, A. M. (2022). The Uber challenge: A comparative analysis of regulatory

- schemes governing transportation app firms. *Sw. J. Int'l L.*, 28, 176.
- McNabb, D. E. (2015). *Research methods for political science: Quantitative and qualitative methods*. Routledge.
- Nurrahmad, D., Rahmasari, S., Pradana, D., Utomo, S., Putri, M., Afandi, A., & Scholar, G. (2023, December). *Dilemma of Multi-Platform Ride-Hailing Drivers in Yogyakarta: Between Economic Demands and Psychological Impact in Achieving Well-Being*.
- Pennings, P., Kleinnijenhuis, J., & Keman, H. (2005). Doing research in political science: An introduction to comparative methods and statistics.
- Prawironegoro, D. (2012). *KARL MARX EKONOMI POLITIK DAN AKSI REVOLUSI*. Nusantara Consulting.
- Sugiyono, P. D. (2013). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D* (Sugiyono (ed.). Alfabeta, Bandung.
- Susanto, E. H., & Aulia, S. (2020, May). Communication Technology as Support for Online Transportation (Case Study of GO-JEK in Indonesia). In *Tarumanagara International Conference on the Applications of Social Sciences and Humanities (TICASH 2019)* (pp. 148-151). Atlantis Press.
- Wekke, Ismail Suardi, et al., (2019). *Metode Penelitian Sosial*. Penerbit Gawe Buku.
- Adermon, A., & Hensvik, L. (2022). Gig-jobs: Stepping stones or dead ends? *Labour Economics*, 76(September 2021), 102171. <https://doi.org/10.1016/j.labeco.2022.102171>
- Albornoz, M. B., & Chávez, H. (2024). The challenges of gig economy and Fairwork in Ecuador. *Digital Geography and Society*, 6(November 2023). <https://doi.org/10.1016/j.diggeo.2023.100073>
- Alfiansyah, R. (2023). The Effect of Working Hours on Occupational Health and Safety Mediated by Work Stress: A Study on Grab Drivers in Kuningan City. *Journal of Social Sciences and Cultural Study*, 1(1), 20-27.
- Arini, S. C. (2024). *Kominfo Segera Temui Gojek-Grab Bahas Tuntutan Driver, Janji Selesai 2 Minggu*. Detikfinance. https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-7515247/kominfo-segera-temui-gojek-grab-bahas-tuntutan-driver-janji-selesai-2-minggu?utm_source=chatgpt.com
- Barus, S. I., & Simamora, P. S. J. (2023, October). Legal Formulation on The Protection of Labor Social Security (JAMSOSTEK) for GIG Economy Workers. In *Proceeding Book of The International Conference on Manpower and Sustainable Development: Transformation of Manpower in the Changing World of Work* (Vol. 1).
- Basid, R. A., & Yusuf, M. K. (2024). The Influence of Safety Compliance on Safety Climate with Safety Culture as a Mediator among Grab Drivers in South Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis*, 11(2), 1694-1708.
- Bielousov, V., Mykolalets, A., Platonova, H., Buhlak, O., & Chernysh, A. (2023). The Gig Economy and its Impact on Social Security and Social Protection of Employees. *Revista de Derecho de la Seguridad Social, Laborum*, (36).
- Berger, T., Frey, C. B., Levin, G., & Danda, S. R. (2019). Uber happy? Work and well-being in the 'gig economy'. *Economic Policy*, 34(99), 429-477.
- Brewer, A. (2000). *kajian kritis Das Capital Karl Marx* (M. Santoso (ed.); Cetakan 3). TePLOK PRESS Jalan SMEA 6 No. 26.
- Bunders, D. J., Arets, M., Frenken, K., & De Moor, T. (2022). The feasibility of platform cooperatives in the gig economy. *Journal of Co-Operative Organization and Management*, 10(1), 100167. <https://doi.org/10.1016/j.jcom.2022.100167>
- Chen, J. Y., & Qiu, J. L. (2019). Digital utility: Datafication, regulation, labor, and DiDi's platformization of urban transport in China. *Chinese Journal of Communication*, 12(3), 274-289.
- Diahwahyuningtyas, A. (2025). *Gojek, Grab, dan Maxim Buka Suara soal Potongan Biaya Aplikasi 30 Persen*. Kompas.Com. <https://www.kompas.com/tren/read/2025/01/18/163000165/gojek-grab-dan-maxim-buka-suara-soal-potongan-biaya>

- aplikasi-30-persen?page=all
- De Ruyter, A., & Rachmawati, R. (2020). Understanding the working conditions of gig workers and decent work: evidence from Indonesia's online ojek riders. *Sozialpolitik. ch*, (2/2020), 2-4.
- Farhan, A., & Dewi, R. P. (2024). Employee Wellbeing pada Pengemudi Grab di Yogyakarta Ditinjau dari Job Insecurity. *PERAN PSIKOLOGI DALAM PEMBERDAYAAN MASYARAKAT UNTUK MENINGKATKAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT INDONESIA*, 107-114.
- Filinovych, V., Derevianko, O., Mykolaiets, A., Pohorielova, O., & Denysiuk, M. (2025). Gig contract as a Ukrainian legal phenomenon and features of its occurrence in the framework of gig economy. *Research in Globalization*, 10(September 2024), 100274.
<https://doi.org/10.1016/j.resglo.2025.100274>
- H, A. R. (2025). *Buntut Keluhan Ojol soal Potongan Aplikasi, Gojek Cs Bakal Dipanggil Komdigi*. LIPUTAN 6.
<https://www.liputan6.com/bisnis/read/5883540/buntut-keluhan-ojol-soal-potongan-aplikasi-gojek-cs-bakal-dipanggil-komdigi?page=3>
- Hadiati, D., Budiono, A. R., & Widhiyanti, H. N. (2023). Legal Relationship Between Platform Service Providers and Online Transportation Driver as Gig Workers (Platform Workers). *International Journal of Islamic Education, Research and Multiculturalism (IJIERM)*, 5(3), 751-771.
- Herrmann, A. M., Zaal, P. M., Chappin, M. M. H., Schemmann, B., & Lühmann, A. (2023). "We don't need no (higher) education" - How the gig economy challenges the education-income paradigm. *Technological Forecasting and Social Change*, 186(PA), 122136.
<https://doi.org/10.1016/j.techfore.2022.122136>
- Hsu, C. K. (2025). Burning gig, rewarding risk: Effects of dual exposure to incentive structure and heat condition on risky driving among on-demand food-delivery motorcyclists in Kaohsiung, Taiwan. *Accident Analysis and Prevention*, 210(November 2024), 107841.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107841>
- Iskandar. (2024). *Tanggapan Grab soal Ribuan Ojol yang akan Demo Hari Ini, 29 Agustus 2024*. Liputan6.Com.
https://www.liputan6.com/tekno/read/5687178/tanggapan-grab-soal-ribuan-ojol-yang-akan-demo-hari-ini-29-agustus-2024?utm_source=chatgpt.com
- Kee, D. M. H., Rusdi, S. A. F. M., Mokhtar, S. S., Ridzuan, S. A. M., & Abdullah, S. A. A. (2021). How Grab Becomes One of the Greatest Start-ups in South-East Asia. *International Journal of Tourism and Hospitality*, 4(1), 73-81.
- KOMDIGI. (2024). *Siaran Pers No. 537/HM/KOMINFO/08/2024 tentang Pemerintah Akan Mediasi dan Rumuskan Regulasi Terbaik Soal Tarif Paket Ojol. AGUSTUS*.
<https://www.komdigi.go.id/berita/pengumuman/detail/siaran-pers-no-537-hm-kominfo-08-2024-tentang-pemerintah-akan-mediasi-dan-rumuskan-regulasi-terbaik-soal-tarif-paket-ojol>
- Kurniawan, F. E. (2020). Industrial Relations In the Digital Sharing Economy. *Journal of Indonesian Social Science and Humanities*, 10 (1), 2656-7512.
- Kurniawati, D. E., & Khoirina, R. Z. (2020, May). Online-based transportation business competition model of Gojek and grab. In *1st Borobudur International Symposium on Humanities, Economics and Social Sciences (BIS-HESS 2019)* (pp. 1054-1057). Atlantis Press.
- Motte-Baumvol, B., & Dablang, L. (2025). The key role of motorized two-wheelers in boosting the earnings of on-demand delivery workers in Paris. *Research in Transportation Economics*, 110(October 2024), 101545.
<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2025.101545>
- Novina Putri Bestari. (2024). *6 Tuntutan demo driver ojol hari ini, begini respons Grab-Gojek*. CNBC INDONESIA.
<https://www.cnbcindonesia.com/tech/20240829103721-37-567358/6-tuntutan-demo-driver-ojol-hari-ini-begini-respons->

- grab-gojek
- Nurdin, N. (2023). Kesejahteraan Sosial dalam Persepektif Demokrasi dan Otoritarian: Analisis Perbandingan Inggris dan Singapura. *PARAPOLITIKA: Journal of Politics and Democracy Studies*, 4(2), 140-167.
- Pratomo, D. S., Saputra, P. M. A., Nur, D. A., Asrofi, C. N., & Zenritami, S. L. (2024). Gig Workers in the Digital Era in Indonesia: Development, Vulnerability and Welfare. In *Proceedings of the 2023 Brawijaya International Conference (BIC 2023)* (Vol. 294, p. 47). Springer Nature.
- Purnomo, A. M., & Waluyo, D. E. (2023). The Influence of Workload and Job Stress on the Performance of Online Motorcycle Taxi Drivers (Grab, Maxim, and Gojek) in the Semarang City Area. *ProBisnis: Jurnal Manajemen*, 14(6), 498-506.
- Rahmat, A., Wahdaniah, W., Bahasoan, A. N., Hayadin, M. R., & Fausiah, F. (2024). Digital Giants Duel: How Go-Jek and Grab Are Transforming Indonesia's Economic Landscape. *ProBisnis: Jurnal Manajemen*, 15(4), 533-542.
- Sari, H. P. (2024). *Ojol dan Kurir Demo, Ini Respons Grab*. Kompas.Com. https://money.kompas.com/read/2024/08/29/120300426/ojol-dan-kurir-demo-ini-respons-grab?utm_source=chatgpt.com
- Shafira, S., Dalimunthe, R. F., & Harahap, R. H. (2024, November). DIGITAL TRANSFORMATION AND WORKING CONDITIONS: A CASE STUDY OF RIDE-HAILING DRIVERS IN THE GIG ECONOMY. In *International Conference of Business and Social Sciences* (pp. 731-742).
- Sitorus, A. A., & Kornitasari, Y. (2024). Analisis Tingkat Kesejahteraan Pekerja Gig Di Indonesia. *Journal of Development Economic and Social Studies*, 3(2), 537-551. <https://doi.org/10.21776/jdess.2024.03.2.16>
- Strüver, A. (2024). Platforms mediating domestic care work as service gigs in European cities: Reorganisation of social reproduction through marketisation. *Digital Geography and Society*, 7(August), 100099. <https://doi.org/10.1016/j.diggeo.2024.100099>
- Taylor, K., Van Dijk, P., Newnam, S., & Sheppard, D. (2023). Physical and psychological hazards in the gig economy system: A systematic review. *Safety Science*, 166(May), 106234. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2023.106234>
- Tolba, H. A. S. M. (2021). How The GIG-Economy is Reshaping the World Labor Market. *Turkish Journal of Computer and Mathematics Education Vol*, 12(6), 5246-5261.
- Van Belle, J. P., Howson, K., Graham, M., Heeks, R., Bezuidenhout, L., Tsibolane, P., du Toit, D., Fredman, S., & Mungai, P. (2023). Fair work in South Africa's gig economy: A journey of engaged scholarship. *Digital Geography and Society*, 5(June), 100064. <https://doi.org/10.1016/j.diggeo.2023.100064>
- Yaroshenko, O. M., Tkachenko, V. S., Puntus, D. A., Yakovleva, G. O., & Konopeltseva, O. O. (2024). Models of social protection for workers in the gig economy: Legal challenges and prospects. *Science of Law*, 2024(3), 1-7.
- Zahara, M., Sinaga, A. H., & Dalimunthe, R. F. (2023). THE INFLUENCE OF COMPENSATION AND OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH ON ONLINE OJEK DRIVER PERFORMANCE PRODUCTIVITY IN MEDAN CITY (Study of Go-Jek, Grab, and Maxim Online Ojek Drivers). *Strategic Management Business Journal*, 3(02), 288-298.
- Zhafira, A. N. (2025). *Grab sebut biaya layanan aplikasi sesuai dengan regulasi pemerintah*. Antaranews. <https://www.antaranews.com/berita/4797409/grab-sebut-biaya-layanan-aplikasi-sesuai-dengan-regulasi-pemerintah>