

Hubungan Kelembagaan antara Pengemudi dan PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk: Pendekatan Teori Kontrak

Anisa Fitria Utami, Arum Indiharwati, Ary Fauziah Amini
Fakultas Ekonomi dan Bisnis,
Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur, Indonesia

Diterima: 20 Agustus, 2025 | Direvisi: 29 September 2025 |

Disetujui 30 September 2025 | Dipublikasikan: 2 Oktober 2025

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan menganalisis hubungan kelembagaan antara pengemudi dan PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk dalam kerangka teori kontrak. Fokus utama penelitian adalah menelaah bagaimana kontrak kemitraan berbasis *platform* membentuk dinamika kerja, distribusi risiko, dan potensi ketimpangan relasi antara perusahaan dan pengemudi. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan studi kasus, melalui wawancara mendalam terhadap lima pengemudi Gojek yang dipilih secara purposive dan validasi triangulasi sumber. Analisis data dilakukan secara tematik dengan validasi melalui triangulasi sumber. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan kemitraan ini bersifat kontrak tidak lengkap (*incomplete contract*) yang ditandai dengan asimetri informasi, *moral hazard*, dan masalah *hold-up*. Pengemudi memiliki fleksibilitas kerja, tetapi menanggung seluruh risiko ekonomi tanpa perlindungan sosial memadai. Kebaruan penelitian ini terletak pada penerapan teori kontrak dalam konteks gig economy Indonesia dengan menyoroti transparansi algoritmik dan distribusi risiko yang jarang dieksplorasi sebelumnya. Temuan ini memperkaya literatur kelembagaan sekaligus menawarkan hasil empiris bagi regulasi pemerintah yang lebih adil dalam melindungi para pekerja gig economy

Kata Kunci: Hubungan Kelembagaan, Pengemudi Gojek, Teori Kontrak, *Principal-Agent*

ABSTRACT

This study aims to analyze the institutional relationship between drivers and the PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk within the framework of contract theory. The main focus is to examine how platform-based partnership contracts shape work dynamics, risk distribution, and potential imbalances between the company and drivers. Using a qualitative case study approach, in-depth interviews with five Gojek drivers selected purposively. Data were analyzed thematically and validated through source triangulation. The findings reveal that the partnership represents an incomplete contract, characterized by information asymmetry, moral hazard, and hold-up issues. While pengemudis enjoy flexible working hours, they bear the entire economic risks without sufficient social protection. The novelty of this research lies in applying contract theory to the Indonesian gig economy, highlighting algorithmic transparency and risk distribution dimension rarely explored in previous studies. These insights enrich institutional economics literature while offering empirical foundations for government regulations that are more equitable in protecting gig economy workers.

Keywords: *Institutional relationship, Gojek Driver, Contract Theory, Principal-Agent*

How to Cite:

Utami, A. F., Indiharwati, A. ., & Amini, A. F. (2025). Hubungan Kelembagaan antara Pengemudi dan PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk: Pendekatan Teori Kontrak. JDEP (Jurnal Dinamika Ekonomi Pembangunan), 9(1), 17-32. <https://doi.org/10.33005/jdep.v9i1.906>

*Corresponding Author:

Email : anisa.fitria.ep@upnjatim.ac.id

Alamat : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas
Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur



This article is published under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

PENDAHULUAN

Munculnya ekonomi berbasis *platform* telah melahirkan model hubungan kerja baru di Indonesia, dengan Gojek sebagai pelopor transportasi daring. Gojek tidak hanya menawarkan layanan baru, tetapi juga membuka peluang kerja bagi jutaan orang melalui model kerja sama berbasis kontrak. Dalam skema ini, pengemudi dan mitra lainnya diposisikan sebagai rekan usaha, bukan karyawan tetap. Mereka bekerja secara fleksibel, sehingga dapat menentukan jadwal kerjanya sendiri. Dalam kerangka teori pengangguran struktural, *platform* ini mampu menampung tenaga kerja yang sebelumnya kesulitan masuk ke sektor formal karena keterbatasan keterampilan dan minimnya kesempatan kerja (Mankiw, n.d.). Dengan demikian, Gojek menjadi alternatif penting bagi individu yang menganggur maupun setengah menganggur.

Penelitian yang dilakukan oleh Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia menunjukkan bahwa sebelum bergabung, sebagian besar mitra pengemudi Gojek mengalami kesulitan dalam memperoleh pekerjaan, dengan 77% pengemudi GoRide dan 65% pengemudi GoCar menghadapi hambatan tersebut. Setelah bergabung, 70% pengemudi melaporkan peningkatan pendapatan, dan 90% menyatakan mampu mencukupi kebutuhan keluarga mereka (Gojek, 2022). Hasil riset ini membuktikan bahwa Gojek tidak semata berfungsi sebagai penyedia jasa transportasi, tetapi juga sebagai mekanisme pengurangan pengangguran dengan menyediakan peluang kerja yang inklusif dan fleksibel.

Sejak awal berdiri, Gojek telah menciptakan lebih dari dua juta peluang kerja. Perusahaan ini membangun ekosistem layanan yang mencakup transportasi, pesan-antar makanan, logistik, hingga layanan keuangan digital. Hal ini memberikan potensi ekonomi yang lebih terorganisir bagi mitranya. Mitra pengemudi menyediakan tenaga kerja, kendaraan, dan ponsel pintar untuk mendukung operasi secara mandiri, dengan pembagian hasil sekitar 80% untuk pengemudi dan 20% untuk Gojek sebagai penyedia *platform* dan layanan data.

Jumlah mitra pengemudi menunjukkan pertumbuhan pesat. Pada 2020, jumlahnya telah melampaui 2 juta (Gojek, 2020), meningkat menjadi sekitar 2,7 juta pada 2023 (ExpandedRamblings, 2023), dan menembus 3,1 juta pada 2025. Pertumbuhan jumlah mitra ini beriringan dengan peningkatan kinerja keuangan perusahaan. Pada 2024, layanan on-demand Gojek membukukan pendapatan bruto sebesar Rp14,17 triliun atau naik 17% dari tahun sebelumnya, sementara nilai transaksi bruto (GTV) mencapai Rp63,04 triliun, naik 13% (DetikFinance, 2024). Capaian keuangan ini menegaskan posisi Gojek sebagai aktor penting dalam ekonomi digital sekaligus penyedia lapangan kerja yang signifikan.

Model kemitraan ini memungkinkan banyak pengemudi, terutama kalangan muda, memperoleh penghasilan fleksibel meski menghadapi masalah terkait perlindungan sosial, seperti ketiadaan jaminan kerja formal berupa jaminan sosial, kompensasi lembur, maupun pesangon. Strategi ini berkontribusi besar pada pertumbuhan ekonomi digital Indonesia dengan meningkatkan pemberdayaan ekonomi serta peluang kerja mandiri, sehingga jutaan orang dapat bekerja secara independen dalam ekonomi berbasis *platform*. Namun, fenomena ini menunjukkan

bahwa ada perbedaan antara praktik nyata dan kerangka teori kontrak. Sementara teori kontrak tidak lengkap memperhatikan ruang renegosiasi untuk mengurangi kerugian pihak yang lebih lemah, model agen utama menekankan keseimbangan mekanisme pengawasan dan insentif. Dalam kenyataannya, pengemudi Gojek menghadapi masalah seperti ketidakpastian pendapatan, kurangnya jaminan sosial, dan ketidakadilan dalam pembagian risiko dengan *platform*. Pertanyaan tentang bagaimana hubungan kelembagaan berbasis *platform* bekerja di Indonesia muncul karena ketidaksesuaian antara fenomena empiris dan asumsi teoretis ini.

Dari perspektif teori kontrak, hubungan antara pengemudi dan Gojek mencerminkan hubungan *principal-agent*. Gojek berperan sebagai *principal* yang menetapkan aturan operasional, algoritma tarif, serta struktur insentif, sementara pengemudi bertindak sebagai *agent* yang melaksanakan tugas sesuai kerangka tersebut. Asimetri informasi menjadi tantangan utama: perusahaan menguasai data, aturan, dan algoritma, sedangkan pengemudi sering kali tidak mengetahui secara jelas cara perhitungan tarif maupun penentuan insentif. Kondisi ini menimbulkan ketidakseimbangan daya tawar yang berpotensi melahirkan *moral hazard*; misalnya, ketika pengemudi menerapkan strategi yang tidak sesuai dengan tujuan *platform*, atau ketika *platform* secara sepihak mengubah struktur insentif yang merugikan pengemudi.

Keterikatan kontraktual antara pengemudi dan Gojek dapat dianalisis melalui konsep *incomplete contract*, yang berasumsi bahwa kontrak tidak mampu mencakup semua kondisi yang mungkin terjadi. Hubungan kemitraan ini tidak mencakup jaminan sosial maupun kepastian pendapatan minimum. Akibatnya, ketika permintaan menurun atau kebijakan tarif berubah, pengemudi harus menanggung seluruh risiko. Fenomena protes pengemudi mengenai pembagian komisi 20% dari biaya perjalanan mencerminkan ketidakpuasan atas ketimpangan pembagian risiko tersebut (Reuters, 2025). Hal ini menunjukkan bahwa meskipun hubungan kelembagaan berbasis *platform* dapat menciptakan peluang kerja baru, ia juga menimbulkan kerentanan baru yang perlu dikaji secara mendalam.

Sebaliknya, teori kontrak juga menekankan persoalan *moral hazard* yang muncul dari kedua belah pihak. *Moral hazard* dari sisi pengemudi dapat berupa penggunaan aplikasi secara menyimpang dari aturan, seperti memilih order tertentu (*order picking*) atau menggunakan aplikasi tambahan. Sementara itu, *moral hazard* dari pihak perusahaan muncul ketika *platform* mengubah aturan insentif atau menurunkan komisi tanpa proses negosiasi yang transparan. Ketimpangan ini menyebabkan ketidakstabilan kerja bagi pengemudi dan berpotensi menimbulkan konflik kelembagaan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, meneliti hubungan kelembagaan berbasis *platform* antara pengemudi dan Gojek melalui kerangka teori kontrak menjadi penting untuk memahami dinamika sekaligus persoalan yang terjadi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi kasus untuk memahami dinamika hubungan kelembagaan antara pengemudi Gojek dan

platform Gojek, dengan data primer diperoleh melalui wawancara mendalam kepada lima pengemudi yang dipilih secara *purposive* berdasarkan kriteria sebagai berikut:

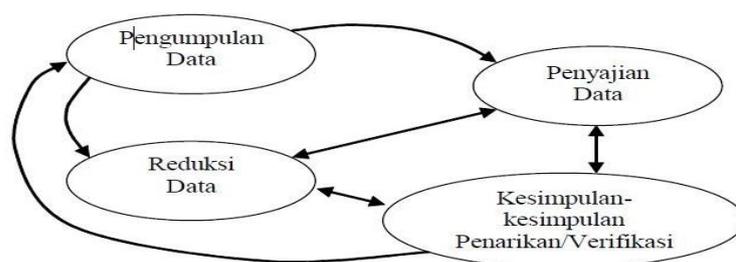
1. pengalaman minimal dua tahun
2. pernah mengalami perubahan kebijakan insentif atau tarif
3. aktif menggunakan aplikasi secara konsisten
4. bersedia diwawancarai.

Wawancara dilaksanakan selama bulan Juni-Juli 2025 di wilayah Gresik, Surabaya, dan Sidoarjo dengan lokasi wawancara berdasarkan kesepakatan bersama narasumber. Persetujuan narasumber diperoleh secara lisan sebelum wawancara dilakukan. Teknik wawancara dilakukan secara semi-terstruktur untuk menggali persepsi mereka terhadap kebijakan insentif, potongan komisi, sistem pembagian order, strategi adaptasi, dan pandangan terhadap hubungan kerja sama dengan *platform*.

Data dianalisis menggunakan model interaktif adalah melalui reduksi data, penyajian data, dan verifikasi/penarikan simpulan. Model interaktif merupakan jenis kegiatan analisis dan aktivitas pengumpulan data dengan proses yang berulang, selanjutnya penarikan kesimpulan yang dikaitkan dengan teori kelembagaan, sementara validitas data dijaga dengan triangulasi sumber dan *member checking* kepada narasumber.

Triangulasi sumber dilakukan dengan membandingkan jawaban dari berbagai sumber untuk mengidentifikasi kesamaan pola dan perbedaan pengalaman. Selain itu, triangulasi mencakup perbandingan data wawancara dengan dokumen pendukung, seperti kebijakan resmi Gojek atau berita tentang perubahan tarif dan insentif. Kriteria triangulasi meliputi konsistensi informasi antar narasumber, kesesuaian dengan data sekunder, dan konfirmasi ulang narasumber melalui *checking member* untuk memastikan interpretasi yang akurat.

Adapun Miles & Huberman (1994) menggambarkan model interaktif yang dijelaskan dalam Gambar 1:



Gambar 1 **Komponen Analisis Data: Model Interaktif**

Sumber: (Miles & Huberman, 1994)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perspektif Ekonomi Kelembagaan terhadap Relasi Pengemudi dan Gojek

Hubungan kontraktual antara Gojek dan pegemudi mencerminkan pola baru dalam dinamika kerja di era ekonomi digital. Secara hukum, relasi ini dikategorikan sebagai

kemitraan, bukan hubungan kerja formal sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 dan perubahannya dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Pratiyudha, P. P. (2018, n.d.; Suhartoyo et al., 2018). Status ini menempatkan pegemudi sebagai *independent contractor* yang tidak memiliki hak normatif pekerja formal, seperti gaji tetap, pesangon, maupun jaminan sosial, sebagaimana dikonfirmasi dalam penelitian yang menunjukkan bahwa pegemudi ojek online diperlakukan sebagai pekerja informal tanpa perlindungan ketenagakerjaan (Sudharma, 2018).

Pendapatan mereka diperoleh dari skema bagi hasil yang bervariasi tergantung layanan, sementara seluruh biaya operasional mulai dari bahan bakar, perawatan kendaraan, hingga kuota internet ditanggung oleh pengemudi sendiri. Kondisi ini menciptakan ketidakpastian kerja bagi jutaan pengemudi di Indonesia, di mana penelitian terbaru menunjukkan bahwa 53.1% pengemudi *platform* transportasi *online* menginginkan status sebagai karyawan perusahaan, sementara 46.9% memilih tetap sebagai *independent contractor* (Ford, M., & Honan, 2023). Seperti pernyataan yang diungkapkan oleh Budi Utomo berikut ini:

“Go-Food ngambil 20 persen mbak, kalo ada perubahan tarif kita gak diberitahu, tahu-tahu potongannya sudah tambah. Ya mau bagaimana lagi, soalnya kita takut di kesuspend.”

Dari perspektif ekonomi kelembagaan, kondisi ini menunjukkan bagaimana aturan formal dan informal membentuk relasi sosial-ekonomi dalam ekonomi *platform*. Aturan formal mengikat pengemudi dalam kerangka hukum kemitraan, sedangkan aturan informal berkembang melalui solidaritas komunitas atau strategi adaptif pengemudi dalam menghadapi kebijakan insentif yang sering berubah tanpa transparansi penuh (Ardiansyah, A., & Pratama, 2022). North (1990) menekankan bahwa institusi adalah "aturan main" yang mengatur interaksi dalam masyarakat, di mana institusi formal berupa peraturan dan hukum, sementara institusi informal berupa norma dan kebiasaan yang berkembang secara organik.

Dalam konteks Gojek, *platform* berperan sebagai aktor dominan yang menetapkan kerangka aturan melalui sistem algoritmik yang mengatur distribusi orderan, zona prioritas, dan perhitungan pendapatan secara real-time, sementara pengemudi menjadi pihak dengan daya tawar lebih lemah yang harus menyesuaikan diri dengan sistem yang opaque dan dapat berubah sewaktu-waktu (Kusuma, 2021; Rest of World., 2023). Penelitian terbaru menunjukkan bahwa hubungan ini menciptakan dialektika hegemonik antara kekuasaan *platform* dan resistensi pengemudi, di mana meskipun terdapat ketidakseimbangan kekuatan yang signifikan, pengemudi mengembangkan berbagai strategi adaptif untuk memaksimalkan pendapatan mereka dalam sistem yang algoritmik (Ardiansyah, A., & Pratama, 2022).

Keberadaan Gojek membawa manfaat penting dalam mengurangi pengangguran struktural, khususnya bagi individu yang sulit memasuki sektor formal.

Penelitian LPEM FEB UI menunjukkan bahwa GoTo (Gojek-Tokopedia) berkontribusi pada penurunan tingkat pengangguran Indonesia di tingkat kabupaten/kota rata-rata 8,25% per tahun antara 2015-2023, dengan penurunan tingkat pengangguran terbuka sebesar 6,8% pada 2023 atau sekitar 570.856 orang (GoTo Company, 2024). Platform ini telah membantu pengemudi, wirausaha mikro, dan usaha kecil memperoleh pendapatan yang fleksibel, dengan rata-rata pendapatan pengemudi-partner sebesar Rp3,31 juta, lebih tinggi dari upah minimum rata-rata di sembilan kota survei sebesar Rp2,80 juta (Rara, 2018).

Namun, dari perspektif kelembagaan, hal ini membentuk ketergantungan baru: fleksibilitas kerja dijadikan daya tarik utama, tetapi risiko ekonomi dialihkan seluruhnya kepada pengemudi. Modernisasi dunia kerja melalui kerja digital dengan skema gig economy merupakan bentuk paling aktual dari "Risk Society," di mana pekerja dalam skema gig economy sangat rentan terhadap distribusi risiko yang tidak adil dari praktik kerja mereka (Putu, I. M., Wahyuni, E., & Setiawan, 2023). Sehingga, relasi ini bukan sekadar hubungan bisnis, melainkan juga arena distribusi kekuasaan yang memiliki implikasi terhadap keadilan sosial ekonomi, di mana pertumbuhan kerja platform sebagai kerja prekarius mengancam target Indonesia untuk memenuhi kerja layak sebagaimana dirumuskan dalam Tujuan 8 SDGs (Sholihah, S., & Anggara, 2021).

Kontrak Tidak Lengkap dan Asimetri Informasi dalam Hubungan Kemitraan

Kontrak kemitraan Gojek dan pengemudi dapat dikategorikan sebagai *incomplete contract* karena tidak mampu mengantisipasi seluruh ketidakpastian. (Williamson, 1985) menegaskan bahwa setiap kontrak memiliki keterbatasan rasionalitas (*bounded rationality*) sehingga tidak bisa mencakup semua kondisi, di mana hampir tidak ada kontrak yang lengkap, baik karena biaya kontrak yang lengkap, maupun karena keterbatasan rasionalitas.

Dalam praktiknya, kontrak ini tidak memuat perlindungan sosial maupun jaminan pendapatan minimum. Situasi ini terbukti rentan pada masa pandemi COVID-19, ketika ribuan pengemudi kehilangan penghasilan tanpa adanya mekanisme kompensasi yang memadai dalam kontrak (Cahyadi, N., & Newhouse, 2021). Meskipun Gojek mengumumkan setidaknya Rp 100 miliar untuk membantu pengemudi menghadapi permintaan rendah dan eksekutif perusahaan menyumbangkan 25% gaji mereka selama 12 bulan, bantuan tersebut bersifat sukarela dan tidak terikat kontrak, menunjukkan kerentanan inheren dalam struktur kontrak yang tidak lengkap. Seperti yang diungkapkan oleh Ridwan sebagai berikut:

"Saya pernah dapet pesanan tengah malem terus ternyata pas sampai toko dia udah tutup padahal jaraknya lumayan jauh dari tempat saya terus saya konfirmasi ke pelanggan mau dibatalin."

"Temen saya pernah cerita kalo dia seharian nyari alamatnya nggak jelas... akhirnya makanan dikasih ke panti asuhan terus konfirmasi ke kantor biar uangnya dikembalikan."

Situasi seperti ini menunjukkan ketidaklengkapan kontrak, karena tidak ada aturan yang jelas mengenai kompensasi dan ganti rugi bila pengemudi sudah mengeluarkan biaya/waktu namun order gagal karena toko tutup. Pernyataan yang sama diberikan pula oleh Budi Utomo mengenai alamat yang fiktif dan berkurangnya peringkat pengemudi.

"...pernah dibohongin alamat sama orang jadi dikasih alamat bangunan kosong makanannya ya ditaro kantor nanti uangnya diganti sama kantor."

"kalo makanannya udah dimasak pembeli gak bisa ngebatalin lagi dari pengemudi bisa ngebatalin tapi peringkatnya berkurang"

Selain kontrak yang tidak lengkap, relasi ini juga memperlihatkan adanya asimetri informasi. Perusahaan menguasai algoritma pembagian order, struktur tarif, serta perhitungan insentif, sedangkan pengemudi tidak memiliki akses terhadap informasi tersebut. Hal ini diungkapkn oleh Muhammad Amin sebagai berikut

"Penilaian pelanggan itu ngefek ke kita mbak ya nanti aplikasi tuh lebih duluin pengemudi yang sering dikasih bintang 5..."

"...makanya biasanya kita sampai kaya ngemis gitu ke pelanggan minta bintang 5 soalnya ya ngaruh ke penghasilan juga mbak."

Keterbatasan ini melemahkan posisi tawar pengemudi dalam menentukan strategi kerja maupun dalam menegosiasikan syarat kontrak. Basukie et al., (2020) menemukan bahwa tata kelola big data pada *platform* transportasi daring di Indonesia justru meningkatkan ketidakjelasan dalam alokasi insentif, yang pada akhirnya memperbesar risiko pendapatan tidak menentu. Penelitian terbaru menunjukkan bahwa ketika pandemi COVID-19 terjadi, pendapatan pengemudi menurun drastis, dan kurangnya perlindungan kerja memaksa mereka hidup dalam kemiskinan, mengonfirmasi dampak negatif dari asimetri informasi dan kontrak yang tidak memadai.

Dengan demikian, *incomplete contract* dan asimetri informasi berjalan beriringan dalam memperkuat dominasi *platform*. Perusahaan memperoleh fleksibilitas untuk mengubah kebijakan sesuai kepentingannya, sedangkan pengemudi tidak memiliki instrumen kelembagaan yang cukup untuk mengimbangi kekuasaan tersebut. Asosiasi pengemudi bahkan menuntut perusahaan untuk tidak menerima komisi 20% dari pendapatan pengemudi selama pandemi COVID-19 dan meminta kompensasi atas kerugian akibat pembatasan sosial, namun tuntutan ini menunjukkan ketidakberdayaan pengemudi dalam struktur kontrak yang ada. Kondisi ini menciptakan relasi yang timpang, di mana keuntungan lebih banyak dinikmati oleh perusahaan, sementara risiko ekonomi ditanggung sepenuhnya oleh pengemudi.

Dinamika Principal-Agent, Moral Hazard, dan Biaya Transaksi

Hubungan antara Gojek dan pengemudi dapat dijelaskan melalui kerangka *principal-agent*. Gojek berperan sebagai *principal* yang menetapkan aturan, algoritma, serta insentif, sedangkan pengemudi berperan sebagai *agent* yang melaksanakan aturan tersebut. Namun, karena distribusi informasi tidak merata, hubungan ini rawan memunculkan *moral hazard*. Dari sisi pengemudi, *moral hazard* terjadi ketika pengemudi memilih order dengan tarif lebih tinggi atau menggunakan aplikasi tambahan untuk meningkatkan keuntungan pribadi. Dari sisi perusahaan, *moral hazard* muncul ketika Gojek mengubah struktur insentif atau komisi secara sepihak tanpa transparansi. Seperti pernyataan dari Budi Utomo.

"Biasanya dapet 12 pelanggan mbak perharinya bersih nominalnya kira-kira 300 - 400 ribu karena Go-Food ngambil 20 persen mbak."

Pernyataan ini menunjukkan bahwa pengemudi memahami adanya potongan tetap, namun tidak memiliki informasi rinci terkait struktur tarif yang sebenarnya. Menurut Kurniawati dan Wibowo (2020), praktik ini kerap menimbulkan ketidakpuasan bahkan aksi protes dari pengemudi.

Fenomena ini juga berkaitan erat dengan biaya transaksi. Pengemudi menanggung seluruh biaya operasional, sementara perusahaan dapat mengurangi beban biaya dengan mengalihkan risiko tersebut melalui kontrak kemitraan.

"Saya pernah dapet pesanan tengah malem terus ternyata pas sampai toko dia udah tutup... padahal jaraknya lumayan jauh"

Kutipan ini memperlihatkan bagaimana biaya transaksi muncul dalam bentuk kerugian waktu dan biaya operasional akibat kontrak yang tidak mengantisipasi kondisi lapangan. Wawancara lain juga menyoroti penalti sepihak:

"...dari pengemudi bisa ngebatalin tapi peringkatnya berkurang, pernah dibohongin alamat sama orang jadi dikasih alamat bangunan kosong..."

Pernyataan ini mengonfirmasi bahwa risiko kontraktual ditanggung sepenuhnya oleh pengemudi, meski kesalahan bukan berasal dari mereka. Sistem algoritmik juga mengurangi simetri informasi. Pengemudi hanya bisa berasumsi karena mereka tidak tahu bagaimana pembagian order dilakukan. Menurut kutipan,

"Penilaian pelanggan itu ngefek ke kita mbak... nanti aplikasi tuh lebih duluin pengemudi yang sering dikasih bintang 5... makanya biasanya kita sampek kaya ngemis gitu ke pelanggan minta bintang 5."

Pernyataan ini menegaskan bahwa pengemudi harus melakukan strategi adaptif untuk menjaga rating, meski tidak memahami sepenuhnya bagaimana algoritma

bekerja. Williamson, (1985) menyebut kondisi semacam ini sebagai *hold-up problem*, yaitu ketika pihak yang telah melakukan investasi spesifik misalnya kendaraan atau smartphone berada pada posisi rentan karena kontrak dapat diubah sepihak oleh pihak yang lebih kuat.

Akibatnya, biaya transaksi dalam hubungan kelembagaan ini sangat tinggi. Pengemudi menghadapi ketidakpastian pendapatan, biaya adaptasi akibat perubahan kebijakan, serta biaya sosial akibat rendahnya perlindungan kerja. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan kelembagaan berbasis *platform* belum mencapai efisiensi kelembagaan sebagaimana diharapkan dalam teori *New Institutional Economics*.

Implikasi Sosial Ekonomi dan Kelembagaan

Relasi kelembagaan antara Gojek dan pengemudi membawa implikasi ganda bagi perekonomian. Di satu sisi, Gojek telah membuka akses lapangan kerja yang luas dan berkontribusi pada penurunan angka pengangguran. Lembaga Demografi FEB UI, (2019) melaporkan bahwa sebagian besar pengemudi mengalami peningkatan pendapatan setelah bergabung dengan Gojek, dengan temuan bahwa 7 dari 10 mitra Gojek mengalami peningkatan pendapatan yang lebih baik sejak bermitra dengan *platform* tersebut, dan peningkatan ini berlaku bagi setiap lapisan pendapatan. Penelitian tersebut juga menunjukkan bahwa total pendapatan yang diperoleh mitra Gojek yang disurvei setara dengan 1% dari PDB Indonesia pada tahun 2019. Hal ini memperlihatkan bahwa *platform* digital mampu menjadi instrumen penting dalam penyerapan tenaga kerja baru.

Namun, di sisi lain, ketiadaan perlindungan sosial dan kepastian pendapatan melahirkan bentuk baru ketidakamanan kerja. Konsep "prekariat" yang diperkenalkan oleh Guy Standing digunakan untuk menggambarkan kerentanan yang dialami oleh pekerja digital ini, di mana pekerja prekariat seperti pengemudi Gojek menghadapi berbagai tantangan termasuk hubungan kerja yang ambigu, kurangnya hak pekerja, dan dukungan negara yang tidak memadai. Penelitian menunjukkan bahwa pengemudi-partner berbagi ketidakamanan yang sama tetapi tidak memiliki aspirasi yang sama mengenai status prekariat mereka, yang mempengaruhi bentuk tindakan kolektif mereka. Kondisi ini menghasilkan kelompok pekerja prekariat yang rentan secara ekonomi maupun hukum.

Dengan menggunakan kerangka *New Institutional Economics*, relasi Gojek-pengemudi memperlihatkan bahwa biaya transaksi tinggi, distribusi risiko timpang, dan ketidakpastian kelembagaan menjadi masalah utama. Kondisi prekariat ini menciptakan bentuk baru mobilisasi untuk melawan eksploitasi, mengingat atomisasi pekerja dalam sistem *platform* (Frey, 2020). Oleh karena itu, diperlukan intervensi regulasi baru yang menekankan transparansi algoritmik, mekanisme penyelesaian sengketa yang adil, serta kewajiban perlindungan sosial minimum bagi pengemudi. Penelitian terbaru menunjukkan bahwa meskipun ada bukti manfaat dan masalah dalam ekonomi gig Indonesia, pengalaman pekerja gig menunjukkan kebutuhan untuk pendekatan yang lebih sistematis dalam menangani isu keadilan (Ford, M., & Honan,

2023). Reformulasi kelembagaan ini penting untuk menciptakan keseimbangan yang lebih adil antara perusahaan *platform* dan pekerja mitra.

Implikasi Kebijakan

Pertama, transparansi dan kepastian kontraktual perlu ditingkatkan dari sekadar pengaturan privat menjadi persyaratan minimum yang dapat diverifikasi oleh lembaga regulator. Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa transparansi dan kepastian kontraktual merupakan prinsip penting dalam regulasi kontrak publik maupun privat. Kedua prinsip ini diverifikasi oleh lembaga regulasi melalui kombinasi kerangka hukum, prosedur pengawasan, dan teknologi modern seperti blockchain dan automated verification tools. Praktik di beberapa negara seperti Uni Eropa, Inggris, Brasil, dan India, memberikan gambaran nyata tentang tantangan operasional sekaligus tren teknologi terbaru dalam memastikan transparansi dan kepastian kontraktual (Atiyah et al., 2024; Janderová & Hubáľková, 2021; Schnell, 2018). Logika alokasi order, formula tarif, serta aturan penalti/deaktivasi harus mencakup prosedur pemberitahuan dan banding yang eksplisit, disertai penanda waktu (*timestamp*) atas setiap perubahan kebijakan di dalam aplikasi untuk tujuan audit.

Instrumen hukum ini dapat dialihkan kepada Kementerian Perhubungan, yang selama ini telah mengawasi regulasi tarif dan aspek keselamatan – khususnya melalui perubahan atau tambahan atas Permenhub No. 12/2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat serta penguatan kerangka keputusan menteri terkait tarif, sebagaimana tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 564/2022 (batas bawah/atas per zona) (Kementerian Perhubungan, 2022). Regulasi tersebut sebaiknya tidak hanya mengatur jumlah tarif, tetapi juga kriteria transparansi manajemen algoritmik yang memengaruhi pendapatan bersih pengemudi. Aturan tarif yang dinilai oleh pemerintah (KP 348/2019, kemudian direvisi menjadi KP 564/2022) secara langsung berkaitan dengan prosedur algoritmik yang menentukan realisasi pendapatan pengemudi, bukan sekadar menetapkan batas nominal per kilometer.

Kedua, perlu adanya mekanisme penyelesaian sengketa yang mengikat dan berjenjang bagi aplikator, yang mencakup kewajiban *due process* sebelum akun pengemudi dinonaktifkan. Dari perspektif *New Institutional Economics* (NIE), mekanisme ini berfungsi mengurangi risiko penegakan aturan serta biaya transaksi akibat kesalahan penegakan secara privat. Administrasi yang ada saat ini telah menunjukkan kekuatan dalam regulasi keselamatan (Kementerian Perhubungan, 2019) dan struktur tarif (KP 564/2022); namun, masih belum menguraikan secara jelas prosedur pemberitahuan–alasan–banding–pemulihan atas sanksi algoritmik.

Penelitian terbaru mengenai *algorithmic management* dalam ekonomi gig (2017–2024) menunjukkan dampak ganda, di mana algoritma dapat meningkatkan keterlibatan pekerja namun juga menimbulkan stres, kelelahan emosional, dan berkurangnya otonomi akibat pelacakan serta evaluasi ketat, sehingga memperkuat urgensi adanya mekanisme penyelesaian sengketa yang berjenjang dan *due process* bagi

pengemudi (Chen, 2023; Peng et al., 2025). Kasus Uber di Inggris bahkan menjadi tonggak penting dalam memperjuangkan hak pekerja *gig economy*, ketika *Employment Tribunal* menetapkan bahwa pengemudi Uber bukan sekadar independent contractors melainkan “workers” yang berhak atas upah minimum dan cuti berbayar, sekaligus menegaskan adanya kontrol signifikan dari *platform* atas pengemudi yang tidak sesuai dengan kontrak kerja formal. Keputusan ini membuka jalan bagi perluasan hak pekerja *gig* lainnya, meskipun akses terhadap serikat pekerja dan hak berunding kolektif masih terbatas (McGaughey, 2019).

Sejalan dengan hal itu, Kementerian Perhubungan dapat mewajibkan mekanisme pengaduan terdokumentasi di dalam aplikasi serta menetapkan batas waktu penyelesaian, sementara Kementerian Ketenagakerjaan dapat menyediakan jalur gugatan kecil (*small claims*) untuk kasus penghentian akses *platform* yang mengancam mata pencaharian. Studi menunjukkan bahwa masih banyak pekerja di sektor informal atau bukan penerima upah (BPU), seperti pengemudi ojek *online* yang belum terlindungi, sehingga diperlukan kerangka hukum yang lebih komprehensif (Pratiwi, 2023).

Ketiga, penyeimbangan risiko dapat dilakukan melalui kewajiban perlindungan sosial berbasis keanggotaan BPJS Ketenagakerjaan BPU (Bukan Penerima Upah) dengan skema iuran bersama (*co-payment*) antara *platform* dan pengemudi. Hal ini secara teoretis merepresentasikan premi risiko minimum atas kontrak yang ditandai ketidakpastian permintaan. Arah kebijakan ini mulai terlihat, termasuk komunikasi resmi BPJS yang mendorong perlindungan BPU bagi mitra ojek *online* serta inisiatif pendaftaran wajib oleh aplikator, yang dapat diperkuat melalui regulasi turunan lintas kementerian (Kementerian Ketenagakerjaan – Kementerian Perhubungan). BPJS Ketenagakerjaan telah menginisiasi program khusus untuk pengemudi ojek *online* dengan iuran sebesar Rp16.800 per bulan untuk program Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM), meskipun dari hampir 2 juta pengemudi ojek *online*, baru 250 ribu yang terlindungi asuransi (BPJS Ketenagakerjaan, 2022; Bisnis.com, 2025).

Gojek juga telah menggandeng BPJS Ketenagakerjaan untuk menyediakan kemudahan akses terhadap layanan jaminan sosial pada sektor BPU bagi para mitra pengemudi (Gojek, n.d.). Pengalaman serupa dapat dilihat di India melalui *Code on Social Security* (2020), yang memasukkan pekerja *gig* ke dalam skema jaminan sosial nasional dengan pembiayaan berbasis kontribusi bersama antara pekerja, *platform*, dan pemerintah (Deepika & Madhusoodhan, 2022). Kebijakan ini memperlihatkan model integrasi perlindungan sosial yang lebih sistematis, di mana risiko ketidakpastian permintaan dalam ekonomi *gig* didistribusikan secara lebih adil. Dengan demikian, upaya BPJS Ketenagakerjaan di Indonesia dapat diposisikan sebagai bagian dari tren internasional dalam membangun skema perlindungan sosial berbasis *co-payment* yang menyeimbangkan kepentingan pekerja dan *platform*.

Keempat, negara dapat mengakui aspek relasional dari kontrak *platform*: dalam kondisi guncangan sistemik atau perubahan signifikan kebijakan tarif, regulator dapat mewajibkan mekanisme adaptasi seperti pembayaran transisi atau masa tenggang yang

dirundingkan melalui forum konsultasi tripartit (aplikator, perwakilan pengemudi, pemerintah). Hal ini sejalan dengan kerangka UU Cipta Kerja dan PP 35/2021 yang mengatur hubungan kerja formal; namun, regulasi tersebut dapat dijadikan referensi untuk menilai praktik terbaik terkait standar minimum kepastian, jam kerja aman, serta prosedur perubahan syarat ekonomi, tanpa perlu mengklasifikasikan pengemudi sebagai pekerja formal.

Dalam konteks global, perdebatan mengenai AB5 dan Proposition 22 (Prop 22) di California menjadi salah satu contoh paling penting dalam regulasi ekonomi gig (Rawling & Munton, 2022; Wang et al., 2023). AB5 lahir dengan tujuan mengklasifikasikan pekerja *platform* sebagai karyawan, sehingga mereka berhak atas upah minimum, tunjangan, dan perlindungan ketenagakerjaan (Rawling & Munton, 2022). Sebaliknya, Prop 22, yang didukung besar-besaran oleh perusahaan gig seperti Uber dan Lyft, memperkenalkan model hibrida yang mempertahankan status pekerja sebagai kontraktor independen tetapi dengan jaminan upah terbatas selama waktu mengemudi aktif (*engaged time*) (Shetty et al., 2022). Model ini relevan untuk menjadi pembanding dalam diskusi regulasi di Indonesia, khususnya dalam merancang mekanisme perlindungan minimum tanpa harus mengubah klasifikasi status pekerja. Penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja gig di Indonesia bekerja rata-rata 12 jam per hari, dengan penurunan pendapatan yang signifikan, menunjukkan perlunya intervensi regulasi yang lebih efektif (Izzati, 2023).

Kelima, perlu adanya integrasi regulasi yang lebih jelas: Kementerian Perhubungan berwenang atas aspek keselamatan dan tarif; Kementerian Ketenagakerjaan mengawasi standar hubungan kerja serta penyelesaian sengketa; sementara BPJS Ketenagakerjaan mengelola skema perlindungan BPU. Tanpa koordinasi, kebijakan yang terfragmentasi (misalnya kenaikan tarif tanpa diikuti penguatan perlindungan sosial atau prosedur *due process* yang lemah) tidak akan menghasilkan perbaikan yang signifikan. Ketidakseimbangan kewajiban para pihak dalam regulasi ojek *online* menunjukkan distorsi logika hubungan kemitraan ekonomi gig yang perlu diperbaiki melalui koordinasi lintas kementerian (Wardani, 2022).

Upaya integrasi regulasi ini sejalan dengan praktik global. Uni Eropa melalui *Platform Work Directive* mendorong koordinasi lintas otoritas dengan mengatur transparansi algoritmik, hak atas informasi, serta mekanisme banding (Fredman et al., 2025; Göksal & Joamets, 2025). Sementara itu, India melalui *Code on Social Security* berhasil memasukkan pekerja gig ke dalam skema perlindungan sosial nasional dengan model iuran bersama antara *platform*, pekerja, dan pemerintah (Deepika & Madhusoodhan, 2022). Kedua contoh ini menunjukkan bahwa integrasi regulasi lintas lembaga tidak hanya meningkatkan kepastian hukum, tetapi juga memperkuat jaring pengaman sosial. Pemerintah saat ini tengah berupaya mentransformasi kontrak dari kondisi timpang ke arah optimum kelembagaan komparatif ala NIE, dengan menetapkan standar minimum transparansi algoritmik, mekanisme pemberitahuan dan banding, kewajiban perlindungan BPU berbasis iuran bersama, serta forum konsultasi terjadwal terkait tarif dan insentif. Upaya ini diharapkan dapat menurunkan biaya

transaksi, mendistribusikan risiko secara lebih adil, dan menyelaraskan insentif antara pengemudi dan *platform*.

Meskipun demikian, penerapan regulasi terpadu tersebut mungkin menghadapi sejumlah masalah. Pertama, perusahaan aplikasi mungkin menentang regulasi ketat karena mereka khawatir akan mengurangi fleksibilitas model bisnis mereka. Kedua, birokrasi mungkin tidak dapat mengawasi algoritmik dengan baik, yang dapat menghambat penerapan aturan. Ketiga, mekanisme banding dan perlindungan sosial mungkin kurang efektif jika sebagian besar pengemudi tidak memahami hukum dan teknologi. Keempat, koordinasi kebijakan dapat terganggu jika kewenangan dibagi antara beberapa kementerian. Kebijakan yang dibuat tanpa mempertimbangkan masalah ini berpotensi tidak efektif dalam melindungi pengemudi dan menjaga keberlanjutan ekosistem *platform*.

SIMPULAN

Hubungan kelembagaan berbasis *platform* antara pengemudi dan Gojek, jika dianalisis melalui perspektif teori kontrak, menunjukkan bahwa kemitraan yang secara nominal dibentuk ternyata memiliki karakteristik kontrak yang tidak lengkap. Menurut New Institutional Economics (NIE), kontrak tidak dapat mengantisipasi seluruh kemungkinan yang akan terjadi, terutama dalam konteks ketidakpastian permintaan, fluktuasi tarif, dan intervensi algoritmik. Kondisi ini memberikan posisi tawar yang lebih menguntungkan bagi Gojek, sementara para pengemudi menghadapi ketidakstabilan pendapatan, asimetri informasi, serta risiko yang tinggi akibat investasi khusus yang telah mereka lakukan, seperti kendaraan, telepon genggam, dan biaya operasional.

Pembahasan menyoroti adanya masalah moral hazard, hold-up problem, dan asimetri informasi yang pada akhirnya menjadikan pengemudi berada dalam posisi rentan dalam hubungan kemitraan ini. Secara hukum hubungan tersebut disebut sebagai "kemitraan," tetapi dalam praktik lebih menyerupai hubungan kerja yang timpang karena seluruh risiko ditanggung oleh pengemudi. Kerangka regulasi yang ada, termasuk Peraturan Menteri Perhubungan No. 12/2019 tentang keselamatan dan Keputusan Menteri Perhubungan KP 564/2022 mengenai tarif, belum mampu menjawab isu transparansi algoritmik, mekanisme banding atas sanksi, serta kepastian pendapatan. Akibatnya, kontrak ini menimbulkan biaya transaksi yang tinggi, meliputi biaya pemantauan, biaya akibat kebijakan sepihak, serta ketidakpastian ekonomi yang dialami oleh pengemudi.

Dengan demikian, Gojek berfungsi sebagai alternatif sumber pekerjaan bagi individu yang terdampak pengangguran terbuka maupun setengah menganggur di wilayah perkotaan. Namun, tanpa adanya kerangka kelembagaan yang lebih adil, pekerjaan ini berisiko melahirkan kelompok prekariat baru, alih-alih benar-benar mengurangi kerentanan ekonomi secara berkelanjutan.

Penelitian selanjutnya perlu melakukan penelitian perbandingan yang dilakukan di antara berbagai platform (Gojek, Grab, Maxim, dan ShopeeFood) sangat

penting untuk memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang perbedaan model kontrak. Hal ini terutama berkaitan dengan skema insentif-komisi, transparansi dan mekanisme banding algoritmik, distribusi risiko operasional, dan ketersediaan perlindungan sosial. Perbandingan ini akan menunjukkan pola kelembagaan yang berbeda di antara platform dan memberikan gambaran lebih lengkap tentang praktik terbaik dalam manajemen kolaborasi di ekonomi gig Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardiansyah, A., & Pratama, B. (2022). Hegemonic dialectics between power and resistance in the Indonesian sharing economy: Study of Gojek. *Informasi*, 52(1), 63–82. <https://doi.org/10.21831/informasi.v52i1.49348>
- Atiyah, G. A., Ibrahim, A. I., & Jasim, A. A. (2024). Enforcement of smart contracts in cross-jurisdictional transactions. *International Journal of Law and Management*. <https://doi.org/10.1108/IJLMA-06-2024-0220>
- Basukie, J., Wang, Y., & Li, S. (2020). Big data governance and algorithmic management in sharing economy platforms: A case of ridesharing in emerging markets. *Technological Forecasting and Social Change*, 161, 120310. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.120310>
- Cahyadi, N., & Newhouse, D. (2021). *The impact of COVID-19 on gig workers in Indonesia* (WPS 9776).
- Chen, M. (2023). Algorithmic-control analysis of improvisational behavior of gig workers based on PSL-SEM method. *ACM International Conference Proceeding Series*, 328–336. <https://doi.org/10.1145/3656766.3656823>
- Deepika, M. G., & Madhusoodhan, M. (2022). Labour Laws for Gig Workers in the Context of Labour Law Reforms. *Economic and Political Weekly*, 57(30), 38–44.
- ExpandedRamblings. (2023). *tatistik dan data Gojek: Pertumbuhan mitra pengemudi di Indonesia*. ExpandedRamblings.
- Ford, M., & Honan, V. (2023). Searching for a better job: Indonesian gig workers and the limits of decent work agendas. *Work Organisation, Labour & Globalisation*, 17(2). <https://doi.org/10.13169/workorgalaboglob.17.2.0071>
- Fredman, S., Dutoit, D., Bertolini, A., Valente, J., & Graham, M. (2025). Fair Work for Platform Workers: Lessons from the EU Directive and Beyond. *Industrial Law Journal*, 54(3), 425–457. <https://doi.org/10.1093/indlaw/dwaf018>
- Frey, B. (2020). Platform Labor and In/Formality: Organization among Motorcycle Taxi Drivers in Bandung, Indonesia. *Anthropology of Work Review*, 41(1), 36–49. <https://doi.org/10.1111/awr.12187>
- Gojek. (2020). *Laporan tahunan 2020: Dampak ekonomi dan sosial platform Gojek*. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa.
- Gojek. (2022). *Laporan tahunan 2020: Dampak ekonomi dan sosial platform Gojek*. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa.
- Göksal, Ş. İ., & Joamets, K. (2025). THE IMPLEMENTATION OF BCTrustAISL INTO THE AUTOMATED PRACTICES OF DIGITAL LABOUR PLATFORMS TO ENSURE FAIRNESS, TRANSPARENCY AND ACCOUNTABILITY. *Bratislava Law Review*, 9(1), 9–26. <https://doi.org/10.46282/blr.2025.9.1.949>
- Izzati, N. R. (2023). *Workers Lose as Indonesian Laws Can't Keep Pace With Rideshare Apps*. The Diplomat.
- Janderová, J., & Hubáľková, P. (2021). Legal Certainty – Protected Values and Partial Objectives: The Case of the Czech Republic. *Central European Public Administration*

- Review*, 19(1), 63–82. <https://doi.org/10.17573/cepar.2021.1.03>
- Kementerian Perhubungan. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat*.
- Kementerian Perhubungan. (2022). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 564 Tahun 2022*.
- Kusuma, R. (2021). *Street smart technology of Indonesia*. UC Santa Barbara Electronic Theses and Dissertations.
- Lembaga Demografi FEB UI. (2019). *iset dampak ekosistem Gojek terhadap perekonomian Indonesia*. Universitas Indonesia.
- Mankiw, N. G. (n.d.). *Principles of economics (9th ed.)*. Cengage Learning.
- McGaughey, E. (2019). Uber, the taylor review, Mutuality and the duty not to misrepresent employment status. *Industrial Law Journal*, 48(2), 180–198. <https://doi.org/10.1093/indlaw/dwy014>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis : an expanded sourcebook*. <https://lib.ui.ac.id>
- Peng, J., Wei, M., Loi, T. I., & Li, J. (2025). Every coin has two sides: a self-determination perspective on the relationship between algorithmic management and gig workers' job burnout. *Journal of Managerial Psychology*, 40(3), 243–258. <https://doi.org/10.1108/JMP-12-2023-0737>
- Pratiyudha, P. P. (2018, A. 18). (n.d.). *Mencari definisi para driver ojek online: Pekerja biasa, kontraktor independen, atau pekerja independen?*
- Putu, I. M., Wahyuni, E., & Setiawan, A. (2023). Contextualization of Risk Society in the Reality of Digital Work in Indonesia. *Journal of Social Sciences*, 8(2), 145–162.
- Rara, N. (2018). *The story behind 1 million GO-JEK drivers*. Life at Gojek.
- Rawling, M., & Munton, J. R. (2022). CONSTRAINING THE UBER-POWERFUL DIGITAL PLATFORMS: A PROPOSAL FOR A NEW FORM OF REGULATION OF ON-DEMAND ROAD TRANSPORT WORK. *University of New South Wales Law Journal*, 45(1), 7–34. <https://doi.org/10.53637/DPEI2001>
- Rest of World. (2023). *On Gojek's gamified platform, the rules change, and the drivers lose*.
- Reuters. (2025). *Gojek driver protests and platform economy challenges in Indonesia*. Reuters.
- Schnell, S. (2018). From information to predictability: transparency on the path to democratic governance. The case of Romania. *International Review of Administrative Sciences*, 84(4), 692–710. <https://doi.org/10.1177/0020852316648756>
- Shetty, A., Li, S., Tavafoghi, H., Qin, J., Poolla, K., & Varaiya, P. (2022). An analysis of labor regulations for transportation network companies. *Economics of Transportation*, 32. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2022.100284>
- Sholihah, S., & Anggara, S. (2021). The growth of platform work as precarious work that threatens Indonesia's target to meet decent work as formulated in goal 8 of SDGs. *Indonesian Journal of Social Research*, 3(3), 184–201. <https://doi.org/https://doi.org/10.30997/ijsr.v3i3.128>
- Sudharma, K. J. A. (2018). Regulation of protection and fulfillment of employee rights of go-jek drivers under Indonesian employment regulation. *International Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(2), 139–146. <https://doi.org/10.29332/ijssh.v2n3.193>
- Suhartoyo, S., Sonhaji, S., Azhar, M., & Suharso, P. (2018). Legal Aspects of PT. Gojek Indonesia in the Partnership Agreement Dealing with the Public Transport Standards. *E3S Web of Conferences*, 68(2), 23–31. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/20186802008>

-
- Wang, X., Lin, Y.-W., & Han, W. (2023). Does regulation help? The impact of California's AB5 on Gig Workers. In B. T.X. (Ed.), *Proceedings of the Annual Hawaii International Conference on System Sciences* (Vols. 2023-Janua, pp. 3557–3566). IEEE Computer Society.
- Wardani, S. K. (2022). Ketidakseimbangan kewajiban para pihak dalam regulasi ojek online: Distorsi logika hubungan kemitraan ekonomi gig. *Undang: Jurnal Hukum*, 5(2), 371–394.
- Williamson, O. E. (1985). *The economic institutions of capitalism: Firms, markets, relational contracting*. Free Press.