



Pengaruh Persaingan Jam Kerja dan Kebijakan Tarif pada Ojek Online terhadap Tingkat Pendapatan Mitra Driver Goride di Kota Denpasar

*Marthen Rohi Riwu¹, Ni Made Yudhaningsih², Putu Budhiyasa³

^{1,2,3}Universitas Mahendradatta

E-Mail: marthenrohiriwus5@gmail.com¹; Nimadeyudha@gmail.com²;
putubudhiyasa32@gmail.com³

Abstract

The rapid growth of the online transportation sector in Indonesia has driven a significant transformation in urban mobility systems, including in Denpasar City. One of the impacts of this development is the increasing competition among driver-partners, which directly affects fluctuations in their income. This study aims to empirically analyze the influence of competition level, working hours duration, and fare policies on the income of GoRide partners in Denpasar City. A quantitative approach was used in this research, with the population consisting of all active GoRide driver-partners in the area. The sample was determined using the Slovin formula with a 10% significance level, resulting in 67 randomly selected respondents. Data were collected through the distribution of structured questionnaires and analyzed using multiple linear regression methods to examine the effect of each independent variable on income as the dependent variable. The results show that the competition variable has a significant negative effect on partner income, indicating that the higher the level of competition, the lower the income earned. Conversely, working hours have a positive and significant effect, indicating that increased working duration directly contributes to higher income. Meanwhile, fare policy shows a positive but insignificant effect, meaning that although there is a statistically positive relationship, the effect is not strong enough to significantly impact income. These findings highlight the importance of efficient management of working hours and strategic adaptation to competition levels as efforts to maintain the economic sustainability of driver-partners. In addition, platform providers are advised to periodically review fare policies to ensure they remain aligned with market dynamics and partner needs, in order to maintain a sustainable income balance.

Keywords: *Competition; Income; Transportation.*

Abstrak

Pertumbuhan pesat sektor transportasi daring di Indonesia telah mendorong transformasi signifikan dalam sistem mobilitas urban, termasuk di Kota Denpasar. Salah satu dampak dari perkembangan ini adalah meningkatnya kompetisi di antara mitra pengemudi, yang berdampak langsung pada fluktuasi pendapatan mereka. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara empiris pengaruh tingkat persaingan, durasi jam kerja, dan kebijakan tarif terhadap pendapatan mitra GoRide di Kota Denpasar. Pendekatan kuantitatif digunakan dalam penelitian ini, dengan populasi seluruh mitra pengemudi GoRide yang aktif di wilayah tersebut. Sampel ditentukan menggunakan rumus Slovin dengan tingkat signifikansi 10%,

menghasilkan 67 responden yang dipilih secara acak. Data dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner terstruktur, dan dianalisis menggunakan metode regresi linier berganda untuk menguji pengaruh masing-masing variabel independen terhadap pendapatan sebagai variabel dependen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel persaingan memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap pendapatan mitra, yang mengindikasikan bahwa semakin tinggi tingkat persaingan, semakin rendah pendapatan yang diperoleh. Sebaliknya, jam kerja berpengaruh positif dan signifikan, menunjukkan bahwa peningkatan durasi kerja berkontribusi langsung terhadap peningkatan pendapatan. Adapun kebijakan tarif menunjukkan pengaruh positif namun tidak signifikan, yang berarti meskipun ada hubungan positif secara statistik, pengaruh tersebut belum cukup kuat untuk memengaruhi pendapatan secara nyata. Temuan ini menegaskan pentingnya pengelolaan jam kerja yang efisien dan adaptasi strategis terhadap tingkat persaingan sebagai upaya untuk menjaga keberlanjutan ekonomi mitra pengemudi. Selain itu, penyedia platform disarankan untuk meninjau kembali kebijakan tarif secara berkala agar tetap selaras dengan dinamika pasar dan kebutuhan mitra dalam menjaga keseimbangan pendapatan yang berkelanjutan.

Kata-kata Kunci: Persaingan; Pendapatan; Transportasi.

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah menjadi kekuatan pendorong utama transformasi sosial dan ekonomi global, dan Indonesia tidak luput dari arus perubahan besar ini, terutama di sektor transportasi yang kini menghadapi disrupsi signifikan. Salah satu bentuk nyata dari transformasi tersebut adalah munculnya layanan transportasi berbasis aplikasi seperti ojek online, yang tidak hanya memberikan kemudahan bagi konsumen dalam hal mobilitas tetapi juga membuka peluang kerja yang luas di tengah tantangan ekonomi yang terus berubah. Ojek online kini bukan lagi sekadar alternatif transportasi, melainkan telah menjadi bagian integral dari ekosistem digital ekonomi Indonesia yang menjangkau hampir seluruh lapisan masyarakat di berbagai daerah, termasuk kota-kota besar seperti Denpasar. Seiring waktu, pekerjaan sebagai mitra pengemudi ojek online, khususnya GoRide dari Gojek, telah berkembang dari sekadar pekerjaan sampingan menjadi sumber penghidupan utama bagi jutaan individu di tengah dinamika ekonomi yang tidak menentu.¹

Transformasi digital yang terjadi di sektor transportasi ini memungkinkan masyarakat untuk melakukan pemesanan jasa secara cepat, efisien, dan *real time*, baik melalui kereta api, bus kota, pesawat terbang, hingga kapal laut, yang kini semua telah terintegrasi dengan sistem reservasi online. Pergeseran pola konsumsi dan mobilitas masyarakat Indonesia semakin mengandalkan layanan berbasis aplikasi karena

¹ Dhara Ayu Crystrie dan Syarifa Adhianur, "Pengaruh Inovasi Ojek Menjadi Ojek Online pada Ekonomi Kreatif di Era Revolusi Industri 4.0 (Studi Kasus pada Masyarakat Kota Tasikmalaya)," *Parta: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* 3, no. 1 (2022): 52–59, <https://journal.undiknas.ac.id/index.php/parta/article/view/3573>.

aksesibilitasnya yang tinggi, fleksibilitas pemakaian, serta kemudahan transaksi yang ditawarkan, menjadikan teknologi ini semakin lekat dengan keseharian masyarakat urban. Munculnya layanan transportasi daring seperti Maxim, Grab, InDrive, dan terutama Gojek, menjadi simbol utama dari revolusi digital yang menyentuh sektor transportasi nasional dan memperlihatkan bagaimana inovasi dapat mengubah struktur kerja, kebiasaan mobilitas, hingga hubungan antara penyedia jasa dan pengguna. Gojek sendiri tampil sebagai pionir dan pemain dominan yang tidak hanya mengembangkan layanan antar penumpang melalui GoRide, tetapi juga mengintegrasikan layanan makanan, logistik, dan keuangan dalam satu ekosistem digital.²

Bermula dari *call center* sederhana pada tahun 2010 dengan hanya dua puluh mitra pengemudi, Gojek mengalami lonjakan pertumbuhan pesat setelah peluncuran aplikasi berbasis Android dan iOS pada tahun 2015, yang menjadi titik balik dari seluruh sistem operasionalnya dan mengubah perilaku pengguna jasa transportasi di Indonesia secara menyeluruh. Peluncuran aplikasi ini memperkenalkan transparansi harga, kecepatan pemesanan, hingga sistem rating dan penilaian performa yang menjadi bagian dari standar operasional pelayanan digital, mengkokohkan Gojek sebagai salah satu unicorn terbesar di Asia Tenggara. Dengan adopsi model kemitraan, Gojek memberikan kesempatan bagi siapa saja yang memenuhi persyaratan dasar seperti kepemilikan kendaraan, KTP, dan SIM, untuk bergabung menjadi mitra pengemudi dan mengatur jadwal kerja mereka secara fleksibel, suatu model yang memberikan kebebasan namun juga tantangan dalam menjaga pendapatan yang stabil. Berdasarkan data resmi dari Gojek, jumlah mitra pengemudi terus meningkat dari 2,6 juta pada 2021 menjadi 3,1 juta pada 2023, menandakan pertumbuhan sebesar 19,2% dalam tiga tahun terakhir yang mencerminkan tingginya daya tarik profesi ini.³

Namun, keberhasilan Gojek dalam menarik minat masyarakat untuk bergabung sebagai mitra pengemudi tidak terlepas dari konsekuensi berupa meningkatnya tingkat persaingan, terutama setelah kehadiran GrabBike dari Grab pada 2015 yang memperketat kompetisi di pasar transportasi daring. Kedua perusahaan besar ini terus melakukan ekspansi layanan dan bersaing dalam memperkenalkan inovasi, baik dari sisi fitur aplikasi, harga, promosi, hingga sistem insentif, dengan tujuan utama mempertahankan loyalitas pengguna dan meningkatkan basis mitra pengemudi mereka. Kompetisi yang begitu ketat bahkan

² Ghany Aulia Pratiwi et al., "Kontestasi Start-up Ojek Online di Indonesia: Strategi Promosi Digital Gojek, Grab, Indriver, dan Maxim," *Oikonomika: Jurnal Kajian Ekonomi dan Keuangan Syariah* 5, no. 1 (2024): 64–80, <https://e-journal.iainfmpapua.ac.id/index.php/oikonomika/article/view/955>.

³ Gina Salma Zain, "Pengaruh Fleksibilitas Jam Kerja, Kompensasi, dan Dukungan Rekan Kerja terhadap Kepuasan Kerja (Studi Kasus pada Driver Gojek di Madiun)" (Universitas PGRI Madiun, 2025).

menyebabkan berbagai aplikasi lain seperti Uber (sebelum diakuisisi Grab), Maxim, dan InDrive turut memasuki pasar dan menyumbang pada intensitas kompetisi yang semakin kompleks, terutama di kota-kota besar dengan konsentrasi tinggi pengemudi dan pengguna. Dinamika persaingan yang terbentuk dari pertumbuhan masif ini berdampak langsung pada kondisi kerja para mitra pengemudi, yang tidak hanya harus bersaing secara kuantitas tetapi juga kualitas pelayanan demi mempertahankan pendapatan mereka.^{4,5}

Di balik narasi kesuksesan layanan ojek online, terdapat kenyataan yang tidak kalah penting untuk dikaji, yakni ketidakstabilan pendapatan mitra pengemudi yang menjadi isu utama di lapangan, terutama bagi mereka yang menjadikan profesi ini sebagai mata pencaharian utama. Kenaikan jumlah mitra pengemudi tanpa disertai dengan kenaikan jumlah permintaan yang seimbang menciptakan kondisi *oversupply* yang mengakibatkan turunnya frekuensi penerimaan order, sehingga secara langsung menurunkan rata-rata pendapatan harian atau bulanan driver. Persaingan yang semakin intens juga berdampak pada tekanan psikologis dan beban kerja yang semakin tinggi, di mana driver merasa harus memperpanjang jam kerja demi mengejar target penghasilan yang sama dengan periode sebelumnya. Seiring bertambahnya kompetitor dan mitra pengemudi baru, peluang untuk mendapatkan order dalam jumlah yang konsisten pun menjadi semakin menipis, menimbulkan ketidakpastian dalam aspek finansial yang sebelumnya diharapkan stabil.⁶

Selain faktor persaingan, jam kerja memainkan peran sentral dalam membentuk struktur pendapatan mitra pengemudi, namun relasi antara durasi kerja dan pendapatan tidak selalu bersifat linear, karena kelelahan, jam-jam tidak produktif, serta intensitas permintaan yang fluktuatif dapat mengganggu efektivitas kerja. Banyak mitra driver GoRide merasa perlu bekerja lebih dari 10 jam sehari untuk mencapai penghasilan tertentu, namun tidak semua jam memiliki produktivitas yang sama, sehingga waktu kerja yang panjang tidak serta-merta menjamin peningkatan pendapatan. Di satu sisi, fleksibilitas jam kerja menjadi keunggulan dari sistem kemitraan ini, tetapi di sisi lain, ketidaktahuan mengenai pola waktu kerja yang optimal dapat menyebabkan ketidakefisienan yang tinggi, termasuk menurunnya performa akibat kelelahan. Oleh karena itu, penting untuk memahami hubungan antara durasi kerja dan tingkat pendapatan secara lebih mendalam guna membantu mitra

⁴ Arifin, "Pengaruh Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Ojek Online terhadap Tingkat Pendapatan Driver Grab Bike di Kecamatan Medan Tembung" (Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, 2020).

⁵ Pratiwi et al., "Kontestasi Start-up Ojek Online di Indonesia: Strategi Promosi Digital Gojek, Grab, Indriver, dan Maxim."

⁶ Berry Rivinaldo Noor, "Pengaruh Kemitraan, Persaingan dan Pendapatan Ojek Online terhadap Kesejahteraan Driver Gojek di Jakarta Selatan" (Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, 2024).

pengemudi mengatur strategi kerja yang lebih efektif dan menghindari kelelahan yang tidak proporsional dengan hasil finansial yang diperoleh.⁷

Faktor kebijakan tarif juga tidak kalah krusial karena menjadi landasan utama dari struktur penghasilan driver, di mana tarif per kilometer dan tarif minimum per perjalanan menentukan besaran penerimaan sebelum dipotong oleh biaya sewa aplikasi atau komisi perusahaan. Sebelum ada regulasi formal dari pemerintah, perusahaan aplikator seperti Gojek bebas menetapkan tarif sendiri, yang seringkali terlalu rendah akibat promosi besar-besaran demi menarik konsumen, namun justru merugikan pengemudi yang bekerja di lapangan. Pemerintah akhirnya mulai menetapkan batas bawah dan atas tarif ojek online sejak 2019 melalui regulasi yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan, yang membagi Indonesia menjadi tiga zona tarif berdasarkan kondisi geografis dan biaya hidup, termasuk Zona II yang mencakup wilayah padat seperti Jabodetabek. Revisi terbaru melalui KM KP 564 Tahun 2022 bahkan menurunkan batas potongan aplikasi dari 20% menjadi 15%, tetapi kenyataannya di lapangan masih sering ditemukan promo yang menurunkan tarif secara tidak sesuai dengan ketentuan resmi, menunjukkan kesenjangan antara regulasi formal dan praktik aktual.⁸

Meski kebijakan tarif diharapkan menciptakan ekosistem yang adil antara aplikator, driver, dan konsumen, realitas di lapangan menunjukkan bahwa tarif yang diterapkan oleh aplikator tidak selalu mengikuti peraturan, dan sering kali berada di bawah tarif batas bawah karena alasan promosi. Hal ini tentunya berdampak langsung pada kesejahteraan driver, karena potongan aplikasi yang besar ditambah dengan tarif rendah membuat penghasilan bersih per order menjadi semakin kecil, memaksa driver untuk bekerja lebih keras dan lebih lama demi mencapai pendapatan yang layak. Ketidakeimbangan ini menunjukkan adanya ketimpangan struktural antara kekuatan negosiasi driver dengan perusahaan aplikator, yang menguasai sistem penetapan tarif dan strategi promosi tanpa melibatkan pertimbangan langsung dari mitra pengemudi. Padahal, bagi sebagian besar driver, kestabilan penghasilan

⁷ Ngurah Made Novianha Pynatih, I Made Gitra Aryawan, dan Si Nyoman Sudana, "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek di Kabupaten Tabanan," *Majalah Ilmiah Universitas Tabanan* 18, no. 1 (2021): 140–147, <https://ejournal.universitastabanan.ac.id/index.php/majalah-ilmiah-untab/article/view/122/>.

⁸ Adimas Raditya Fahky P, "Kemenhub Terbitkan Aturan Batas Tarif Ojek Daring," *Antara*, last modified 2022, <https://www.antaraneews.com/berita/3046205/kemenhub-terbitkan-aturan-batas-tarif-ojek-daring>.

adalah hal yang sangat penting untuk mendukung kehidupan ekonomi keluarga, terutama di tengah naiknya biaya hidup dan kebutuhan dasar.^{9,10}

Kota Denpasar, sebagai salah satu pusat ekonomi dan pariwisata utama di Indonesia, memberikan konteks unik dalam mengkaji dinamika pendapatan mitra driver GoRide karena karakteristik masyarakatnya yang heterogen, tingkat mobilitas tinggi, serta eksistensi wisatawan lokal maupun mancanegara. Sebagai kota metropolitan di Pulau Bali, Denpasar tidak hanya menjadi pusat pemerintahan dan pendidikan, tetapi juga menjadi episentrum kegiatan komersial, sehingga kebutuhan akan transportasi daring sangat tinggi, baik dari sisi permintaan maupun penawaran. Kondisi ini menimbulkan tingkat persaingan yang tinggi antar driver, terutama pada jam-jam sibuk atau di lokasi-lokasi strategis seperti bandara, pusat perbelanjaan, dan kawasan wisata.¹¹

Fenomena ini menimbulkan pertanyaan penting mengenai seberapa besar pengaruh jumlah order, jam kerja, dan kebijakan tarif terhadap variasi pendapatan mitra driver GoRide di wilayah Denpasar, sehingga pemahaman yang komprehensif terhadap faktor-faktor tersebut sangat dibutuhkan untuk merumuskan strategi yang dapat meningkatkan kesejahteraan para mitra pengemudi sekaligus menjaga kelangsungan operasional layanan transportasi daring. Penelitian ini bertujuan menganalisis hubungan antara jumlah order, durasi jam kerja, dan kebijakan tarif dengan tingkat pendapatan mitra driver GoRide di Denpasar untuk memperoleh gambaran jelas mengenai tantangan dan peluang yang dihadapi dalam mengoptimalkan pendapatan mereka, serta memberikan rekomendasi kebijakan bagi perusahaan aplikasi dan pembuat regulasi agar tercipta ekosistem transportasi daring yang lebih adil, berkelanjutan, dan berorientasi pada kesejahteraan mitra pengemudi. Melalui pendekatan kuantitatif dan analisis data lapangan, studi ini diharapkan memberikan kontribusi penting dalam memahami dinamika kerja dan pendapatan mitra GoRide, khususnya di Denpasar sebagai barometer perkembangan ekonomi digital di Bali, serta menjadi rujukan bagi pengembangan layanan transportasi daring yang lebih responsif terhadap kebutuhan mitra pengemudi dan masyarakat luas.

⁹ Arifin, "Pengaruh Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Ojek Online terhadap Tingkat Pendapatan Driver Grab Bike di Kecamatan Medan Tembung."

¹⁰ Dodi Darmawan, "Hubungan Kemitraan Ekonomi Berbagi pada Transportasi Berbasis Daring di Indonesia (Perspektif Pengemudi Roda Dua)" (Universitas Brawijaya, 2021).

¹¹ Team Redaksi, "Survei, Kontribusi Gojek ke Perekonomian Kota Denpasar Capai Triliunan Rupiah di 2019," *BaliPost*, last modified 2020, <https://www.balipost.com/news/2020/10/03/150250/Survei,Kontribusi-Gojek-ke-Perekonomian...html>.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang bertujuan untuk menganalisis secara objektif pengaruh variabel persaingan, jam kerja, dan kebijakan tarif terhadap tingkat pendapatan mitra driver Gojek di Kota Denpasar. Pendekatan ini bersifat deduktif, berlandaskan pada paradigma positivistik yang memandang realitas sosial sebagai sesuatu yang dapat diukur secara sistematis melalui instrumen terstandar.¹² Dengan karakteristik utamanya berupa penggunaan data numerik dan analisis statistik, pendekatan kuantitatif memungkinkan peneliti menguji hipotesis yang telah dirumuskan sebelumnya secara empiris. Penelitian ini juga didesain sebagai studi eksplanatif yang berfokus pada hubungan kausal antarvariabel, guna memperoleh kesimpulan generalis yang dapat diterapkan pada populasi serupa di wilayah lain.¹³

Lokasi penelitian ditetapkan di Kota Denpasar yang merupakan pusat aktivitas transportasi daring di Provinsi Bali dan memiliki kepadatan mitra pengemudi yang cukup tinggi. Waktu pelaksanaan penelitian dimulai pada bulan Mei hingga Agustus 2025, menyesuaikan dengan ketersediaan data primer di lapangan dan proses distribusi kuesioner secara daring maupun luring. Populasi penelitian terdiri atas seluruh mitra driver GoRide yang aktif beroperasi di wilayah administratif Kota Denpasar, baik warga lokal maupun pendatang, yang tercatat sebanyak 3.000 orang (Lampiran 14 Dokumentasi Slot Gojek). Pengambilan sampel dilakukan dengan teknik *simple random sampling*, yang memungkinkan seluruh anggota populasi memiliki peluang yang sama untuk terpilih.¹⁴ Jumlah sampel ditentukan menggunakan rumus Slovin dengan tingkat kesalahan 12%, menghasilkan sampel sebesar 67 responden.¹⁵

Jenis data yang digunakan adalah data kuantitatif, yang mencerminkan fenomena sosial dalam bentuk angka atau statistik.¹⁶ Sumber data terdiri atas data primer yang diperoleh melalui penyebaran kuesioner Google Forms dan distribusi langsung kepada mitra driver di titik-titik operasional, serta data sekunder berupa literatur ilmiah, regulasi pemerintah, dan dokumentasi relevan lainnya.¹⁷ Instrumen penelitian diuji validitas dan

¹² Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D* (Bandung: Alfabeta, 2022).

¹³ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek* (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2019).

¹⁴ John W. Creswell, *Research Design Pendekatan Metode Kualitatif Kuantitatif dan Campuran*, Edisi 4. (Yogyakarta: Penerbit Pustaka Pelajar, 2016).

¹⁵ I Ketut Swarjana, *Populasi-Sampel, Teknik Sampling dan Bias dalam Penelitian*, ed. Erang Risanto, Edisi 1. (Yogyakarta: Penerbit Andi, 2022), https://books.google.co.id/books?id=87J3EAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=id&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false.

¹⁶ Moh. Nazir, *Metode Penelitian* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2014).

¹⁷ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D* (Bandung: Alfabeta, 2019).

reliabilitasnya untuk memastikan bahwa setiap indikator mengukur konstruk yang tepat dan konsisten. Variabel bebas dalam penelitian ini meliputi persaingan, jam kerja, dan kebijakan tarif, sedangkan variabel terikat adalah tingkat pendapatan mitra driver GoRide.

Teknik analisis data menggunakan regresi linear berganda untuk menguji pengaruh simultan dan parsial variabel bebas terhadap pendapatan. Uji asumsi klasik seperti normalitas, multikolinieritas, autokorelasi, dan heteroskedastisitas dilakukan guna menjamin keakuratan model regresi yang digunakan. Uji F digunakan untuk mengetahui pengaruh simultan seluruh variabel independen terhadap variabel dependen, sedangkan uji t digunakan untuk menguji pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial. Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikat. Model regresi disusun dalam bentuk $Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \varepsilon$, dengan Y sebagai pendapatan dan X sebagai variabel bebas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Gambaran Umum PT. Gojek Indonesia

PT. Gojek Indonesia berdiri pada tahun 2010 di Jakarta sebagai karya anak bangsa yang bertujuan memberikan solusi transportasi di tengah kemacetan perkotaan. Perusahaan ini digagas oleh Nadiem Makarim yang sering menggunakan jasa ojek dan melihat adanya peluang untuk meningkatkan efektivitas serta efisiensi layanan. Awalnya, Gojek hanya menghubungkan pengemudi dan penumpang melalui sistem panggilan telepon. Model sederhana tersebut berkembang pesat setelah tahun 2015 ketika aplikasi Gojek resmi diluncurkan.

Peluncuran aplikasi membuat layanan semakin mudah diakses oleh masyarakat perkotaan. Pemesan dapat melacak keberadaan pengemudi secara real time, melakukan pembayaran secara tunai maupun non-tunai, serta menikmati layanan tambahan melalui *Go-Pay*. Model bagi hasil yang diterapkan sebesar 20% untuk perusahaan dan 80% untuk mitra pengemudi. Seiring waktu, Gojek memperluas layanan dari transportasi menuju kebutuhan sehari-hari seperti makanan, pengiriman barang, hingga pembayaran tagihan. Pertumbuhan pesat ini membuat Gojek dikenal luas sebagai pionir layanan *on-demand* di Indonesia.

Keberhasilan Gojek tidak hanya tampak dari jumlah pengunduhan aplikasi, tetapi juga melalui penghargaan bisnis dan sosial yang diterimanya. Sejak bulan pertama peluncuran, aplikasi telah diunduh lebih dari 150.000 kali dengan peringkat rata-rata 4,4 dari 5 bintang. Pada Maret 2018, jumlah mitra pengemudi mencapai lebih dari 250.000 orang

yang tersebar di 50 kota di seluruh Indonesia. Gojek juga terus melakukan inovasi dengan meluncurkan 16 layanan yang meliputi transportasi, pengiriman, hiburan, hingga layanan rumah tangga. Ekspansi ini memperlihatkan strategi perusahaan yang berorientasi pada pemenuhan berbagai kebutuhan masyarakat urban.

Logo Gojek menampilkan pengendara motor dengan gelombang sinyal hijau di atas kepalanya. Warna hijau dipilih sebagai lambang pertumbuhan, ketahanan, dan kemakmuran. Identitas visual tersebut menekankan citra perusahaan yang ingin memberikan dampak positif bagi lingkungan sekitar dan kesejahteraan mitra. Tagline *An Ojek for Every Need* semakin menegaskan posisi Gojek sebagai penyedia layanan serbaguna untuk berbagai kebutuhan harian masyarakat. Identitas ini berhasil melekat di benak konsumen dan menjadi kekuatan merek yang mudah diingat.

Karakteristik Responden

Penelitian ini melibatkan 67 responden yang merupakan pengemudi Gojek di Kota Denpasar. Berdasarkan jenis kelamin, mayoritas responden adalah laki-laki sebanyak 61,2% sedangkan perempuan berjumlah 38,8%. Data ini menggambarkan bahwa pekerjaan sebagai pengemudi ojek online masih didominasi oleh laki-laki. Dari segi usia, responden terbanyak berada pada usia 25 tahun dengan persentase 16,4%. Kelompok usia tersebut termasuk kategori produktif sehingga dianggap potensial dalam menjalani profesi sebagai pengemudi.

Pendidikan responden menunjukkan mayoritas lulusan SMA/ sederajat dengan jumlah 60%. Sementara itu, responden yang menempuh pendidikan sarjana berjumlah 25,7% dan diploma sebanyak 14,3%. Komposisi ini menandakan bahwa profesi sebagai pengemudi Gojek cukup menarik bagi lulusan sekolah menengah. Keterlibatan kelompok usia produktif dan lulusan SMA mendukung asumsi bahwa pekerjaan ini menjadi alternatif lapangan kerja yang menjanjikan di perkotaan. Kondisi tersebut sekaligus menunjukkan bahwa latar belakang pendidikan tidak menjadi hambatan untuk bergabung sebagai mitra pengemudi.

Uji Instrumen Penelitian

Uji validitas dilakukan untuk memastikan setiap butir pernyataan dalam kuesioner benar-benar mengukur variabel yang dimaksud. Hasil menunjukkan seluruh indikator pada variabel persaingan, jam kerja, kebijakan tarif, dan pendapatan dinyatakan valid karena nilai korelasi lebih besar dari batas minimal. Kondisi ini memperlihatkan bahwa kuesioner telah dirancang dengan baik sehingga dapat digunakan untuk mengukur fenomena yang diteliti. Selanjutnya, uji reliabilitas menghasilkan nilai Cronbach Alpha di atas 0,70 untuk seluruh

variabel. Nilai ini membuktikan bahwa instrumen memiliki konsistensi tinggi sehingga layak dipakai pada analisis berikutnya.

Deskripsi Variabel Penelitian

Responden menilai persaingan antar pengemudi dengan skor rata-rata 4,22 yang masuk kategori sangat baik. Indikator dengan skor tertinggi adalah persaingan yang memengaruhi waktu kerja dengan nilai 4,41. Artinya, sebagian besar pengemudi merasa harus bekerja lebih lama agar memperoleh pendapatan memadai. Sementara indikator dengan nilai terendah, yaitu ketidakstabilan kerja akibat persaingan, tetap berada pada kategori baik dengan skor 4,03. Secara keseluruhan, hasil ini menunjukkan bahwa meskipun persaingan ketat, pengemudi masih menilai kondisinya relatif positif.

Jam kerja memperoleh skor rata-rata 4,27 yang juga masuk kategori sangat baik. Pengaruh jam kerja terhadap pendapatan menjadi indikator tertinggi dengan nilai 4,47, menandakan semakin lama waktu kerja maka semakin besar pula penghasilan yang diperoleh. Fleksibilitas waktu kerja dinilai positif karena memungkinkan pengemudi mengatur jadwal sesuai kebutuhan pribadi. Hanya indikator durasi jam kerja lebih dari delapan jam yang mendapat skor sedikit lebih rendah, meskipun masih berada pada kategori baik. Temuan ini menunjukkan jam kerja panjang dipandang sebagai konsekuensi wajar bagi mereka yang ingin memperoleh pendapatan maksimal.

Kebijakan tarif memperoleh rata-rata 4,06 dan termasuk kategori baik. Indikator potongan komisi aplikasi menjadi sorotan utama dengan skor 4,23 yang berarti sangat baik. Responden menilai transparansi tarif cukup jelas meskipun beberapa masih berpendapat bahwa biaya operasional belum sepenuhnya seimbang dengan tarif yang diterima. Perlindungan pemerintah dalam hal regulasi tarif juga dianggap bermanfaat meskipun nilainya relatif lebih rendah dibanding indikator lain. Secara umum, kebijakan tarif dipersepsikan cukup adil meski masih menyisakan ruang perbaikan.

Pendapatan pengemudi memperoleh skor rata-rata 3,96 yang berada pada kategori baik. Biaya operasional menjadi indikator yang paling berpengaruh dengan nilai 4,36. Faktor ini memperlihatkan bahwa pengeluaran seperti bensin dan perawatan kendaraan memengaruhi besar kecilnya pendapatan bersih. Stabilitas pendapatan mendapat skor terendah yaitu 3,82, menunjukkan bahwa penghasilan harian sering kali berfluktuasi. Meski demikian, sebagian besar responden menyatakan cukup puas dengan jumlah yang diperoleh dari pekerjaan ini.

Uji Asumsi Klasik

Hasil uji normalitas menunjukkan data penelitian berdistribusi normal. Grafik histogram maupun probability plots memperlihatkan pola distribusi menyebar di sekitar garis diagonal. Kondisi ini memperkuat temuan bahwa model regresi yang digunakan sesuai dengan asumsi dasar. Selanjutnya, uji multikolinearitas menghasilkan nilai tolerance di atas 0,10 dan VIF di bawah 10, menandakan tidak ada hubungan antar variabel bebas yang berlebihan.

Uji heterokedastisitas menggunakan metode Glejser menunjukkan tidak adanya gejala penyimpangan pada residual. Hal tersebut dibuktikan dengan nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 untuk seluruh variabel bebas. Dengan demikian, model regresi yang dipakai dapat dianggap valid dan layak digunakan. Seluruh hasil uji asumsi klasik ini memastikan keandalan model yang digunakan dalam analisis data.

Analisis Regresi Linier Berganda

Hasil analisis regresi menghasilkan persamaan $Y = 2,916 + 0,083X_1 + 0,105X_2 + 0,692X_3$. Persamaan tersebut menunjukkan bahwa kebijakan tarif memiliki koefisien terbesar dibandingkan persaingan dan jam kerja. Nilai konstanta sebesar 2,916 menandakan bahwa pendapatan tetap memiliki nilai positif meskipun variabel bebas diasumsikan nol. Temuan ini menegaskan bahwa faktor tarif merupakan penentu utama dalam pendapatan pengemudi.

Uji t (Parsial)

Pengujian parsial memperlihatkan bahwa persaingan tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Nilai signifikansi yang lebih besar dari 0,05 menegaskan hipotesis pertama ditolak. Jam kerja juga terbukti tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan, sehingga hipotesis kedua ikut ditolak. Sebaliknya, kebijakan tarif berpengaruh positif dan signifikan dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05. Kondisi ini memperlihatkan bahwa penentuan tarif perjalanan berhubungan langsung dengan besar kecilnya penghasilan pengemudi.

Uji F (Simultan)

Pengujian simultan menghasilkan nilai F hitung sebesar 43,878 yang lebih besar dari F tabel 2,75 dengan tingkat signifikansi 0,000. Hasil ini berarti variabel persaingan, jam kerja, dan kebijakan tarif secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Hipotesis keempat diterima, sehingga model regresi dinyatakan fit. Keseluruhan temuan ini menunjukkan adanya interaksi antar variabel bebas yang saling mendukung dalam memengaruhi pendapatan pengemudi.

Koefisien Determinasi

Nilai Adjusted R Square sebesar 0,661 menandakan bahwa 66,10% variasi pendapatan dapat dijelaskan oleh persaingan, jam kerja, dan kebijakan tarif. Sementara itu, sisanya 33,90% dijelaskan oleh faktor lain di luar model penelitian. Hasil ini mengindikasikan bahwa meskipun ketiga variabel memiliki pengaruh cukup besar, masih terdapat variabel eksternal lain yang ikut menentukan tingkat pendapatan. Faktor-faktor tersebut kemungkinan meliputi kondisi pasar, tingkat permintaan, hingga perubahan kebijakan perusahaan maupun pemerintah.

Pembahasan

Pengaruh Persaingan terhadap Pendapatan Driver

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel persaingan (X1) tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan mitra driver (nilai $t = 0,478$; signifikansi = 0,634). Temuan ini mengindikasikan bahwa walaupun kompetisi antar pengemudi nyata terjadi, pengaruhnya terhadap pendapatan direduksi oleh mekanisme internal platform. Alokasi order melalui algoritma aplikasi tampaknya menjaga distribusi yang relatif merata, sehingga intensitas persaingan antar individu menjadi kurang menentukan. Konsep *platform governance* menjelaskan bahwa dalam ekonomi digital, kontrol distribusi order cenderung berada di tangan penyedia *platform*, bukan pasar antar pengguna.¹⁸

Pada lingkup ojek online, persaingan antar *platform* sering kali lebih menentukan kebijakan tarif, promosi, dan mekanisme insentif dibanding kompetisi antar driver. Studi *Measuring the Gig Economy in Indonesia* menyebut bahwa pekerja di sektor *Gig*, termasuk driver ojek online, menghadapi tekanan algoritmik dan struktur kekuatan asimetris yang menguntungkan platform dibanding individu pengemudi.¹⁹ Dengan demikian, pendapatan mitra lebih dipengaruhi oleh kebijakan platform dan regulasi daripada jumlah pesaing. Implementasi regulasi tarif yang adil serta transparansi distribusi order menjadi penting agar persaingan tidak merugikan pengemudi.

Pengaruh Jam Kerja terhadap Pendapatan Driver

Pengujian hipotesis menunjukkan bahwa jam kerja (X2) juga tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan (nilai $t = 0,758$; signifikansi = 0,452). Hal ini

¹⁸ Martin Kornberger, Dane Pflueger, dan Jan Mouritsen, "Evaluative Infrastructures: Accounting for Platform Organization," *Accounting, Organizations and Society* 60 (2017): 79–95, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0361368217300351>.

¹⁹ Muhammad Yorga Permana, Nabiyla Risfa Izzati, dan Media Wahyudi Askar, "Measuring the Gig Economy in Indonesia: Typology, Characteristics, and Distribution," *SSRN Electronic Journal* (2023): 1–22, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4349942.

menunjukkan bahwa durasi kerja panjang tidak otomatis diterjemahkan menjadi pendapatan tinggi. Dalam ekonomi tenaga kerja, productive hours (jam produktif) lebih penting dibanding total jam kerja, karena output per jam bervariasi tergantung kondisi eksternal. Driver yang bekerja lebih lama pada periode sepi (*low demand*) mungkin memiliki banyak waktu kosong tanpa pesanan, yang mengurangi produktivitas.

Literatur di sektor *gig economy* menyebut bahwa waktu menunggu order (*idle time*) dan jarak kendaraan tanpa muatan (*empty miles*) merupakan faktor *overhead* yang signifikan yang mengurangi efektivitas jam kerja.²⁰ Karena itu, driver yang mampu memaksimalkan jam operasional puncak (*peak hours*) cenderung memperoleh rasio pendapatan per jam yang lebih tinggi dibanding mereka yang bekerja panjang di waktu *non-peak*. Strategi optimalisasi jam kerja produktif harus menjadi bagian dari kebijakan operasional pengemudi daripada hanya memperpanjang jam kerja.

Pengaruh Kebijakan Tarif terhadap Pendapatan Driver

Variabel kebijakan tarif (X3) terbukti mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan mitra (nilai $t = 4,799$; signifikansi = 0,000). Temuan ini menunjukkan bahwa kebijakan tarif adalah penentu utama pendapatan: setiap kenaikan tarif cenderung meningkatkan pendapatan per perjalanan. Penetapan tarif menjadi instrumen strategis yang dapat diatur oleh perusahaan aplikasi atau regulasi pemerintah.

Kebijakan tarif ojek online di Indonesia diatur melalui Keputusan Menteri Perhubungan KP 564/2022 yang menetapkan tarif batas bawah dan atas serta potongan aplikasi maksimal 20 %. Penyesuaian tarif ini bertujuan menjaga keseimbangan antara daya beli konsumen dan penghasilan driver, namun implementasinya tidak selalu sepenuhnya konsisten. Penelitian “Pengaruh Kenaikan Tarif Ojek Online terhadap Pendapatan Driver di Stasiun Bekasi” menemukan bahwa kenaikan tarif secara parsial berpengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi, tetapi efeknya terkadang tertahan oleh penurunan volume order.²¹

Temuan ini konsisten dengan kajian “Implikasi Kenaikan Tarif Ojek Online bagi Mitra Pengemudi di Kota Palembang” yang menyebut bahwa kenaikan tarif dapat meningkatkan pendapatan dalam jangka pendek namun berpotensi menekan permintaan jika

²⁰ Treviliana Eka Putri et al., *Fairwork Ratings Indonesia 2021: Standar Kerja Layak pada Gig Economy* (Yogyakarta: Fairwork, 2021).

²¹ Muhammad Farhan Ar Rizqi, Pristanto Ria Irawan, dan Supriyadi, “Pengaruh Kenaikan Tarif Ojek Online terhadap Pendapatan Driver Ojek Online di Stasiun Bekasi,” *Jurnal Minfo Polgan* 13, no. 2 (2024): 2013–2018, <https://www.jurnal.polgan.ac.id/index.php/jmp/article/view/14363/>.

pengguna merasa ongkos menjadi terlalu tinggi.²² Oleh karena itu, kebijakan tarif harus dirancang hati-hati, tidak cukup hanya untuk meningkatkan kesejahteraan mitra, tetapi tetap menjaga volume order agar permintaan tidak tergerus. Keberlanjutan pendapatan tergantung pada keseimbangan elastisitas permintaan konsumen terhadap tarif.

Interaksi Simultan: Persaingan, Jam Kerja, dan Kebijakan Tarif

Uji F simultan menunjukkan bahwa ketiga variabel (persaingan, jam kerja, dan kebijakan tarif) secara bersama-sama memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Kondisi ini mengindikasikan bahwa meskipun beberapa variabel tidak signifikan secara parsial, kontribusi kombinatorial dari variabel-variabel tersebut penting dalam menjelaskan variasi pendapatan. Pendekatan sistem kompleks menyatakan bahwa interaksi antar variabel bisa memperkuat atau mereduksi efek variabel tunggal.²³

Pada praktiknya, tarif yang memadai memungkinkan jam kerja produktif lebih optimal dan persaingan sehat tidak merusak margin. Persaingan yang wajar bisa menjadi pendorong inovasi dan efisiensi asalkan tidak mendorong adu tarif tak terkendali. Sebaliknya, tarif yang terlalu rendah dapat menekan pendapatan walaupun jam kerja atau kedekatan dengan permintaan tinggi. Model simultan ini memperlihatkan bahwa kebijakan tarif yang efektif harus dipadukan dengan manajemen jam kerja dan kondisi pasar agar efek intinya optimal.

Interaksi ini juga mencerminkan bahwa elemen regulasi, strategi platform, dan perilaku pengemudi tidak dapat dipisahkan. Sebagai contoh, kebijakan tarif saja tidak cukup jika alokasi order tidak adil atau jam kerja tidak efektif. Sebaliknya, jam kerja panjang atau persaingan intens tidak bermanfaat jika tarif terlalu rendah. Strategi peningkatan pendapatan driver harus bersifat holistik, memperhatikan semua variabel dalam ekosistem.

Implikasi Kebijakan, Regulasi, dan Kesejahteraan Pengemudi

Dari temuan ini, beberapa implikasi penting muncul. Pertama, regulasi pemerintah harus konsisten dalam menetapkan dan menegakkan tarif serta batas potongan aplikasi agar tidak melewati batas yang bisa merugikan pengemudi. Kedua, platform aplikasi perlu meningkatkan transparansi algoritma alokasi order agar distribusi pendapatan antar driver tidak sepihak. Ketiga, edukasi dan pelatihan bagi driver dalam merancang strategi jam kerja

²² Zulkifli, Choirunnisak, dan Choiriyah, "Implikasi Kenaikan Tarif Ojek Online bagi Mitra Pengemudi di Kota Palembang," *JURBISMAN: Jurnal Bisnis dan Manajemen* 1, no. 4 (2023): 1007–1028, <https://ejournal.lapad.id/index.php/jurbisman/article/view/283/>.

²³ David Byrne dan Gillian Callaghan, *Complexity Theory and the Social Sciences: The State of the Art*, Edisi 2. (New York: Routledge, 2023).

produktif (memilih jam sibuk, lokasi strategis) menjadi penting untuk meningkatkan efisiensi.

Beberapa kajian legal menyebut bahwa status kemitraan driver di Indonesia memosisikan mereka sebagai kontraktor independen sehingga tidak mendapat perlindungan ketenagakerjaan penuh.²⁴ Perbandingan regulasi dengan negara lain seperti California yang menggunakan uji ABC5 untuk menentukan status pekerja menunjukkan bahwa regulasi yang memperjelas hak-hak pekerja gig sangat diperlukan (Studi Perbandingan Regulasi Hukum bagi Pekerja Ekonomi Gig di Sektor Transportasi: Indonesia dan California).²⁵ Tanpa perlindungan hukum yang memadai, pengemudi tetap rentan terhadap kebijakan tarif agresif atau promosi platform yang merugikan.

Standar kerja layak (*fair work*) bagi pekerja digital juga menjadi perhatian global: dokumen Fairwork Indonesia merekomendasikan transparansi pendapatan, jaminan keamanan dan proteksi data untuk pekerja *platform*.²⁶ Pada konteks ojek online, perlindungan semacam ini bisa berupa batas minimum tarif per perjalanan, kompensasi waktu henti, dan regulasi potongan aplikasi. Jika kebijakan ini dijalankan secara efektif, kesejahteraan pengemudi dapat meningkat tanpa mengorbankan daya saing layanan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, penelitian ini menyimpulkan bahwa pendapatan mitra driver GoRide di Kota Denpasar dipengaruhi secara berbeda oleh variabel persaingan, jam kerja, dan kebijakan tarif. Uji parsial menunjukkan bahwa persaingan dan jam kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan, sedangkan kebijakan tarif berpengaruh positif dan signifikan. Hal ini mengindikasikan bahwa kesejahteraan ekonomi pengemudi lebih ditentukan oleh faktor struktural yang bersumber dari kebijakan perusahaan maupun regulasi pemerintah, dibandingkan oleh faktor individual seperti intensitas persaingan dan lamanya jam kerja. Distribusi order berbasis algoritma menempatkan pengemudi pada posisi yang relatif pasif dalam menentukan pendapatan, sehingga intensitas persaingan antar pengemudi tidak berdampak nyata. Sementara itu, jam kerja yang panjang tidak selalu berkorelasi dengan peningkatan penghasilan karena adanya idle time serta

²⁴ M. Khairullah et al., "Digital Exploitation in the Gig Economy: A Marxian Study on Platform and Online Ojek Driver Relations," *eJESSET: Electronic Journal of Education, Social Economics and Technology* 6, no. 1 (2025): 647–655, <https://ejeset.saintispub.com/ejeset/article/view/706/>.

²⁵ Erda Afifah, "Studi Perbandingan Regulasi Hukum bagi Pekerja Ekonomi Gig di Sektor Transportasi: Indonesia dan California," *Jurnal Restorasi Hukum* 7, no. 2 (2024): 209–235, <https://ejournal.uin-suka.ac.id/syariah/jrh/article/view/3801>.

²⁶ Putri et al., *Fairwork Ratings Indonesia 2021: Standar Kerja Layak pada Gig Economy*.

fluktuasi permintaan, yang membuat efektivitas kerja lebih penting daripada sekadar durasi. Dengan demikian, variabel kebijakan tarif merupakan faktor penentu utama yang memengaruhi keberlanjutan pendapatan pengemudi transportasi daring.

Selanjutnya, hasil uji simultan menunjukkan bahwa persaingan, jam kerja, dan kebijakan tarif secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variasi pendapatan mitra driver. Temuan ini menegaskan bahwa dinamika pendapatan dalam sektor transportasi daring harus dipahami melalui pendekatan multidimensional yang mempertimbangkan interaksi antarvariabel. Regulasi pemerintah mengenai batas bawah dan batas atas tarif perlu ditegakkan secara konsisten guna menjamin keadilan bagi konsumen, perusahaan aplikasi, dan mitra pengemudi. Di samping itu, penyedia layanan transportasi daring dituntut untuk meningkatkan transparansi algoritma distribusi order agar lebih proporsional, sementara pengemudi perlu memperoleh edukasi terkait manajemen jam kerja yang efektif dan strategi operasional berbasis permintaan. Penelitian ini juga mengidentifikasi bahwa terdapat 33,90% variasi pendapatan yang dipengaruhi oleh faktor eksternal di luar model, seperti kondisi pasar, jumlah wisatawan, maupun kebijakan internal perusahaan. Oleh karena itu, penelitian lanjutan perlu dilakukan untuk mengkaji faktor-faktor eksternal tersebut secara lebih mendalam sehingga dapat menghasilkan pemahaman yang lebih komprehensif dan memberikan kontribusi empiris bagi pengembangan kebijakan strategis dalam meningkatkan kesejahteraan pengemudi transportasi daring di Indonesia.

REFERENSI

- Afifah, Erda. "Studi Perbandingan Regulasi Hukum bagi Pekerja Ekonomi Gig di Sektor Transportasi: Indonesia dan California." *Jurnal Restorasi Hukum* 7, no. 2 (2024): 209–235. <https://ejournal.uin-suka.ac.id/syariah/jrh/article/view/3801>.
- Arifin. "Pengaruh Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Ojek Online terhadap Tingkat Pendapatan Driver Grab Bike di Kecamatan Medan Tembung." Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, 2020.
- Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2019.
- Byrne, David, dan Gillian Callaghan. *Complexity Theory and the Social Sciences: The State of the Art*. Edisi 2. New York: Routledge, 2023.
- Creswell, John W. *Research Design Pendekatan Metode Kualitatif Kuantitatif dan Campuran*. Edisi 4. Yogyakarta: Penerbit Pustaka Pelajar, 2016.
- Crystrie, Dhara Ayu, dan Syarif Adhianur. "Pengaruh Inovasi Ojek Menjadi Ojek Online pada Ekonomi Kreatif di Era Revolusi Industri 4.0 (Studi Kasus pada Masyarakat Kota Tasikmalaya)." *Parta: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* 3, no. 1 (2022): 52–59. <https://journal.undiknas.ac.id/index.php/parta/article/view/3573>.

- Darmawan, Dodi. "Hubungan Kemitraan Ekonomi Berbagi pada Transportasi Berbasis Daring di Indonesia (Perspektif Pengemudi Roda Dua)." Universitas Brawijaya, 2021.
- Khairullah, M., Romi Oktarian Novasari, Tina Kartika, dan Nina Yudha Aryanti. "Digital Exploitation in the Gig Economy: A Marxian Study on Platform and Online Ojek Driver Relations." *eJESSET: Electronic Journal of Education, Social Economics and Technology* 6, no. 1 (2025): 647–655. <https://ejaset.saintispub.com/ejaset/article/view/706/>.
- Kornberger, Martin, Dane Pflueger, dan Jan Mouritsen. "Evaluative Infrastructures: Accounting for Platform Organization." *Accounting, Organizations and Society* 60 (2017): 79–95. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0361368217300351>.
- Nazir, Moh. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia, 2014.
- Noor, Berry Rivinaldo. "Pengaruh Kemitraan, Persaingan dan Pendapatan Ojek Online terhadap Kesejahteraan Driver Gojek di Jakarta Selatan." Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, 2024.
- P, Adimas Raditya Fahky. "Kemenhub Terbitkan Aturan Batas Tarif Ojek Daring." *Antara*. Last modified 2022. <https://www.antaraneews.com/berita/3046205/kemenhub-terbitkan-aturan-batas-tarif-ojek-daring>.
- Permana, Muhammad Yorga, Nabiyla Risfa Izzati, dan Media Wahyudi Askar. "Measuring the Gig Economy in Indonesia: Typology, Characteristics, and Distribution." *SSRN Electronic Journal* (2023): 1–22. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4349942.
- Pratiwi, Ghany Aulia, Raisa Majid Almakhsun, Ratna Dwi Setiyawati, Andira Putri Farahdila, dan Ahmad Zaki. "Kontestasi Start-up Ojek Online di Indonesia: Strategi Promosi Digital Gojek, Grab, Indriver, dan Maxim." *Oikonomika: Jurnal Kajian Ekonomi dan Keuangan Syariah* 5, no. 1 (2024): 64–80. <https://e-journal.iainfmpapua.ac.id/index.php/oikonomika/article/view/955>.
- Putri, Treviliana Eka, Paska Darmawan, Nabiyla Risfa Izzati, Amelinda Pandu Kusumaningtyas, Ruth Tarullyna Simanjuntak, dan Amri Anjas Asmara. *Fairwork Ratings Indonesia 2021: Standar Kerja Layak pada Gig Economy*. Yogyakarta: Fairwork, 2021.
- Pynatih, Ngurah Made Novianha, I Made Gitra Aryawan, dan Si Nyoman Sudana. "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek di Kabupaten Tabanan." *Majalah Ilmiah Universitas Tabanan* 18, no. 1 (2021): 140–147. <https://ejournal.universitastabanan.ac.id/index.php/majalah-ilmiah-untab/article/view/122/>.
- Rizqi, Muhammad Farhan Ar, Pristanto Ria Irawan, dan Supriyadi. "Pengaruh Kenaikan Tarif Ojek Online terhadap Pendapatan Driver Ojek Online di Stasiun Bekasi." *Jurnal Minfo Polgan* 13, no. 2 (2024): 2013–2018. <https://www.jurnal.polgan.ac.id/index.php/jmp/article/view/14363/>.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta, 2019.
- . *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta, 2022.
- Swarjana, I Ketut. *Populasi-Sampel, Teknik Sampling dan Bias dalam Penelitian*. Diedit

- oleh Erang Risanto. Edisi 1. Yogyakarta: Penerbit Andi, 2022.
[https://books.google.co.id/books?id=87J3EAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=id
&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.co.id/books?id=87J3EAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=id&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false).
- Team Redaksi. “Survei, Kontribusi Gojek ke Perekonomian Kota Denpasar Capai Triliunan Rupiah di 2019.” *BaliPost*. Last modified 2020.
[https://www.balipost.com/news/2020/10/03/150250/Survei,Kontribusi-Gojek-ke-
Perekonomian...html](https://www.balipost.com/news/2020/10/03/150250/Survei,Kontribusi-Gojek-ke-Perekonomian...html).
- Zain, Gina Salma. “Pengaruh Fleksibilitas Jam Kerja, Kompensasi, dan Dukungan Rekan Kerja terhadap Kepuasan Kerja (Studi Kasus pada Driver Gojek di Madiun).” Universitas PGRI Madiun, 2025.
- Zulkifli, Choirunnisak, dan Choiriyah. “Implikasi Kenaikan Tarif Ojek Online bagi Mitra Pengemudi di Kota Palembang.” *JURBISMAN: Jurnal Bisnis dan Manajemen* 1, no. 4 (2023): 1007–1028.
<https://ejournal.lapad.id/index.php/jurbisman/article/view/283/>.