




Ditertbitkan Oleh : Yayasan Edukasi Cakrawala Nusantara

## Analysis Of The Effect Of Social Security And Commission On Platform System Obscurity Among Student Drivers In Bandung City

### Analisis Pengaruh Jaminan Sosial Dan Komisi Driver Mahasiswa Di Kota Bandung Terhadap Ketidakjelasan Sistem Aplikator

Ari Assrishan S.M<sup>1</sup>, Halimah Zahrah<sup>2</sup>, Nilam Meylani<sup>3</sup>, Siti Azmi N.I<sup>4</sup>, Zaid Abdul Hamid<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4,5</sup>Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Bandung, Bandung, Indonesia

ARTICLE INFO	ABSTRACT
<p>Article history: Received: 12 Juli 2025 Revised: 19 Juli 2025 Accepted: 5 Agustus 2025</p> <p>Keywords: Commission; Driver; Gojek; Partnership; Social Security;</p>	<p><i>This study aims to examine the impact of the unclear applicator system on social security fairness and commission deductions for student online motorcycle taxi drivers in Bandung City. The research is motivated by ongoing demonstrations demanding transparency, fair working conditions, and protection for drivers, particularly concerning the partnership status and high commission cuts of 30% or more. Using a mixed methods approach with sequential exploratory design, the study began with qualitative interviews to explore key issues, followed by a quantitative survey involving 97 respondents. Regression analysis revealed that 60.1% of the perceived system obscurity is influenced by two main factors: the commission system and lack of social security. However, only the commission variable showed a significant partial effect. These findings emphasize the urgency of improving transparency in commission policies and fostering open, two-way communication between applicators and drivers to build a fairer and more sustainable partnership model in the digital transportation platform sector.</i></p>
<p>This is an open access article under the <a href="https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/">CC BY-NC-SA</a> license</p> 	<p>Corresponding Author: Halimah Zahrah Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Bandung, Bandung, Indonesia Email: halimahzahrah@umbandung.ac.id</p>

## PENDAHULUAN

Ojek beroperasi secara konvensional di lokasi tertentu untuk menjangkau daerah terpencil, namun seiring waktu, perannya meluas hingga menjadi kurir dadakan. Kehadiran Gojek pada tahun 2010, yang diresmikan oleh Nadiem Makarim pada 2011, mengubah industri ini dengan menghubungkan pengemudi dan penumpang melalui layanan pelanggan, menjawab tingginya kebutuhan transportasi di kota besar seperti Jakarta, seiring perkembangan digitalisasi, aplikasi Gojek resmi diluncurkan, menandai tonggak perubahan mendasar dalam industri ojek di Indonesia dan memunculkan istilah 'Ojol' untuk pengemudi ojek yang terhubung melalui internet, (Kumparan.com, 2015). Perlu diingat juga dengan pentingnya regulasi dan kebijakan yang menguntungkan bagi pengemudi ojek online menjadi sorotan akhir-akhir ini, terutama dengan maraknya aksi demonstrasi. Salah satunya adalah demonstrasi besar-besaran ribuan pengemudi ojek online di berbagai wilayah termasuk Bandung yang menuntut keadilan tarif dan status ketenagakerjaan sebagai respons atas perlakuan aplikator, (Bisnis.com, 2025).

Meskipun aktivitas pengemudi ojek online secara substantif memenuhi unsur hubungan kerja sesuai Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003, status 'mitra' yang diterapkan perusahaan aplikator menyebabkan penghindaran kewajiban ketenagakerjaan formal, sehingga pengemudi tidak mendapatkan perlindungan normatif seperti upah layak dan jaminan sosial. Permenaker No. 5 Tahun 2021 belum secara eksplisit mencakup pekerja berbasis platform ini, padahal karakteristik kerja mereka menunjukkan adanya unsur hubungan kerja. Akibatnya, implementasi UU No. 24 Tahun 2011 mengenai jaminan sosial bagi pengemudi ojek online seringkali terhambat karena status mitra membuat aplikator tidak secara otomatis mendaftarkan mereka ke program BPJS, menciptakan kesenjangan perlindungan hukum dan sosial serta menandakan perlunya penyesuaian regulasi untuk dinamika kerja di era digital, (UUD, 1945).

Praktik bisnis modern, sebagaimana ditekankan dalam Pengantar Bisnis, menuntut etika yang melampaui kepatuhan hukum, di mana standar moral dan kode etik, baik berbasis kepatuhan maupun integritas menjadi fondasi perilaku organisasi yang bertanggung jawab dan membangun kepercayaan publik. Namun, model ekonomi platform seperti Gojek. Dinamika "*winner take all*" yang menguasai memungkinkan penetapan komisi tinggi (misalnya 30%) dan pengalihan risiko kepada pengemudi melalui status "kontraktor independen," sehingga menimbulkan pertanyaan etis mengenai keadilan distribusi nilai dan kondisi kerja yang genting, (Neufeind, 2018). Dalam konteks ini, pemotongan insentif secara sepihak oleh aplikator dapat memicu keluhan (*grievance*) dari pengemudi karena melanggar prinsip hubungan industrial yang adil, yang idealnya, dalam buku kedua, memerlukan mekanisme penyelesaian sengketa seperti mediasi atau arbitrase untuk mencapai solusi yang adil dan mengikat dalam buku kedua, (Nickels, 2009)

Pendapatan dan kepuasan pengemudi transportasi daring sangat rentan terhadap faktor eksternal (kenaikan BBM, persaingan) dan kebijakan internal platform (perubahan sistem insentif). Perubahan ini sering kali menyebabkan ketidakpastian pendapatan dan persepsi ketidakadilan yang menurunkan kepuasan pengemudi. Meskipun demikian, sistem kompensasi berbasis bonus dan perjalanan, sekalipun tanpa gaji tetap, dalam beberapa konteks masih dapat memberikan kepuasan bagi sebagian pengemudi, (Darma et al., 2019). Meskipun hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi didefinisikan sebagai kemitraan, terdapat praktik-praktik yang berpotensi eksploitatif. Hal ini terlihat dari kebijakan yang ditentukan secara sepihak oleh platform seperti perubahan insentif, kontrak kerja yang tidak dapat dinegosiasikan, serta mekanisme penyelesaian sengketa yang lemah, terutama pada kasus penangguhan akun (*suspend*). Praktik-praktik ini secara kolektif menciptakan ketidakseimbangan kekuatan dan menempatkan pengemudi pada posisi yang rentan, (Melynda Dwi Puspita, 2021). Ketidakpuasan pengemudi terhadap perusahaan

aplikasi memicu respons kolektif yang terorganisir. Ketika mekanisme internal seperti musyawarah gagal menyelesaikan masalah, konflik ini mendorong para pengemudi untuk membangun solidaritas, membentuk aliansi, dan melakukan aksi unjuk rasa sebagai bentuk perlawanan serta cara untuk menuntut penyelesaian masalah, (Tech, 2022).

Aksi demonstrasi dugaan pelanggaran aturan potongan aplikasi diungkapkan Ketua Umum Garda Indonesia, Raden Igun Wicaksono, yang menyebut potongan aplikator bisa mencapai 50%, bertentangan dengan Kepmenhub Nomor 1001 Tahun 2022 yang membatasi biaya sewa aplikasi maksimal 15% dan biaya penunjang kesejahteraan 5%, (BBC NEWS.com). Senada dengan itu, Ketua Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI), kondisi pengemudi ojol jauh dari layak dengan potongan hingga 70% dan merencanakan unjuk rasa besar-besaran karena aplikator diduga melanggar batasan maksimal potongan 20% yang ditetapkan Kepmenhub, (Lily Pujiati, 2022). Pengemudi ojek online juga berunjuk rasa di depan Gedung Sate, menuntut revisi tarif yang lebih adil dari aplikator seperti Gojek, dengan usulan tarif baru untuk roda dua (batas bawah Rp2.600, batas atas Rp2.900, tarif minimum Rp11.600/4 km) dan roda empat (tarif dasar Rp5.000, tarif atas Rp10.000, tarif minimum Rp24.000/4 km) karena tarif saat ini tidak sesuai kenaikan biaya hidup dan suku cadang. Mereka juga mengeluhkan pemotongan penghasilan akibat promo aplikator serta mendesak regulasi yang lebih adil dan perlindungan hak-hak mereka, (Detik.com, 2024).

Meskipun terdapat berbagai studi mengenai ketenagakerjaan di sektor *gig economy*, termasuk pengemudi ojek online, sebagian besar penelitian masih berfokus pada isu-isu umum seperti kepuasan kerja, fleksibilitas waktu, dan pendapatan. Namun, sangat sedikit penelitian yang secara eksplisit membahas kerentanan sistemik yang dialami oleh driver mahasiswa, yakni mereka yang menjalani peran ganda sebagai mahasiswa dan mitra aplikasi transportasi online. Lebih lanjut, jaminan sosial sebagai bentuk perlindungan tenaga kerja dan skema komisi sebagai sumber pendapatan utama belum banyak dikaji secara simultan dalam kaitannya dengan ketidakjelasan sistem kerja aplikator. Ketidakjelasan ini mencakup aspek seperti ketidakpastian algoritma, tidak adanya kontrak kerja formal, serta perubahan skema insentif yang tidak transparan, yang semuanya berdampak langsung pada keberlanjutan kerja para driver mahasiswa.

Penelitian-penelitian sebelumnya juga cenderung menggeneralisasi kondisi mitra pengemudi tanpa memperhatikan segmen khusus seperti mahasiswa, yang memiliki beban ganda antara dunia akademik dan tuntutan kerja. Dengan demikian, terdapat kekosongan dalam literatur mengenai bagaimana jaminan sosial dan skema komisi memengaruhi persepsi dan realitas ketidakjelasan sistem aplikator dalam konteks driver mahasiswa. Penelitian ini bertujuan untuk mengisi kekosongan tersebut dengan memberikan analisis empiris berbasis data lokal di Kota Bandung, serta menawarkan perspektif baru mengenai perlindungan dan keadilan kerja di sektor *gig economy*, khususnya dari sudut pandang mahasiswa yang terlibat sebagai mitra pengemudi.

Tujuan penelitian ini di landaskan untuk menganalisis dampak pemotongan komisi sebesar 30% oleh aplikator terhadap kesejahteraan driver gojek kalangan mahasiswa, untuk mengkaji peran regulasi ketenagakerjaan dan hubungan industrial dalam perlindungan hak-hak driver gojek, untuk mengevaluasi penggunaan status kemitraan oleh aplikator sebagai bentuk kemungkinan penghindaran terhadap kewajiban ketenagakerjaan, untuk menilai apakah besaran komisi 30% yang diambil aplikator merupakan persentase yang adil bagi kedua belah pihak, yakni driver dan aplikator, untuk membantu mitra gojek mendapat hak mereka agar mendapatkan komisi yang sesuai.

## METODE PENELITIAN

Metodologi penelitian ini menggunakan desain campuran (*Mixed Methods*) model Sekuensial Eksploratori (Kualitatif → Kuantitatif). Tahap kualitatif bertujuan mengeksplorasi isu pemotongan komisi, status kemitraan, jaminan sosial dan dampaknya pada kesejahteraan driver Gojek untuk mengembangkan instrumen kuantitatif. Tahap kuantitatif selanjutnya akan menguji dan menggeneralisasi temuan pada sampel yang telah diperoleh, (Dr.Widodo, 2017).

### Tahap Pengumpulan dan Analisis Data Kualitatif

Pada tahap pertama, penelitian menggunakan metode kualitatif yang berfungsi untuk mencari variabel independen serta menemukan hipotesis. Pengumpulan data kualitatif dilakukan melalui wawancara secara langsung dengan informan. Penentuan informan dilakukan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu pengemudi ojek online aktif dikalangan mahasiswa. Wawancara ini bertujuan untuk mengeksplorasi pengalaman terkait pemotongan komisi, pemahaman status kemitraan, implikasi terhadap hak dan jaminan sosial, serta dampak pada kesejahteraan. Hasil wawancara kemudian dianalisis dengan melakukan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

### Tahap Pengumpulan dan Analisis Data Kuantitatif

Pada tahap ini populasi yang kami dapatkan yaitu 3000 pengemudi ojek online yang mengikuti demo dan terdaftar di komunitas, dengan sampel yang dihasilkan 97 pengemudi dengan menggunakan rumus slovin dengan menetapkan margin error 10%. Teknik pengambilan sampel yaitu *accidental sampling* adalah metode pengambilan sampel non-probabilitas di mana responden dipilih karena ketersediaannya dan kemudahan akses bagi peneliti. Ini berarti peneliti mengambil sampel dari orang-orang yang secara kebetulan ditemui atau tersedia pada saat penelitian dilakukan.

Instrumen berupa kuesioner yang dikembangkan dari temuan kualitatif mencakup demografi, persepsi keadilan komisi, dampak pada pendapatan dan kesejahteraan, pemahaman status kemitraan, serta kepuasan kerja menggunakan skala Likert akan diuji validitas dan reliabilitasnya melalui. Data dikumpulkan melalui survei *Google Forms* yang disebarakan melalui komunitas pengemudi, kemudian dianalisis menggunakan perangkat lunak statistik (SPSS) untuk statistik deskriptif dan *inferensial* (seperti Mean, Median, Modus uji korelasi, Uji-t/ANOVA, Analisis regresi) guna menguji hipotesis terkait dampak pemotongan komisi, evaluasi status kemitraan, dan penilaian keadilan komisi.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil penelitian Kualitatif

Dari hasil wawancara yang dilakukan teridentifikasi beberapa faktor utama, yaitu potongan komisi yang tidak transparan, perubahan tarif per kilometer yang tiba-tiba, ketiadaan jaminan sosial (kesehatan dan ketenagakerjaan), skema prioritas order yang tidak jelas, status hubungan kemitraan yang ambigu, serta lemahnya mekanisme penyelesaian keluhan. Setelah dilakukan analisis tematik, dua faktor muncul sebagai yang paling dominan dan sering dikeluhkan oleh informan. Pertama adalah ketiadaan jaminan sosial. Banyak informan merasa cemas karena tidak memiliki perlindungan BPJS Kesehatan maupun Ketenagakerjaan dari perusahaan, padahal pekerjaan mereka memiliki risiko tinggi. Faktor dominan kedua adalah sistem komisi yang didapatkan. Informan merasa potongan komisi sebesar 20% atau lebih tidak adil dan tidak disertai penjelasan yang transparan mengenai alokasinya, yang secara langsung mengurangi

pendapatan bersih mereka. Oleh karena itu, dua faktor dominan yang mempengaruhi persepsi ketidakjelasan sistem aplikator adalah ketiadaan jaminan sosial (X1) dan sistem komisi yang didapatkan (X2).

Berdasarkan temuan kualitatif, pola hubungan dapat digambarkan sebagai berikut: Ketiadaan jaminan sosial dan sistem komisi yang memberatkan secara langsung membentuk persepsi negatif dan rasa ketidakpercayaan mahasiswa terhadap sistem aplikator. Hal ini diperparah oleh status kemitraan yang tidak jelas, yang membuat mereka merasa tidak memiliki daya tawar. Pola hubungan ini kemudian menjadi dasar hipotesis untuk tahap kuantitatif.

Sehingga hipotesis ditemukan sebagai berikut :

H0<sup>1</sup> : Persepsi ketiadaan jaminan sosial tidak berpengaruh signifikan terhadap persepsi ketidakjelasan sistem

H1<sup>1</sup> : Persepsi ketiadaan jaminan sosial berpengaruh signifikan terhadap persepsi ketidakjelasan sistem

H0<sup>2</sup> : Persepsi sistem komisi tidak berpengaruh signifikan terhadap persepsi ketidakjelasan sistem

H1<sup>2</sup> : Persepsi sistem komisi berpengaruh signifikan terhadap persepsi ketidakjelasan sistem

H0<sup>3</sup> : Persepsi ketiadaan jaminan sosial dan persepsi sistem komisi tidak berpengaruh signifikan terhadap persepsi ketidakjelasan sistem

H1<sup>3</sup> : Persepsi ketiadaan jaminan sosial dan persepsi sistem komisi berpengaruh signifikan terhadap persepsi ketidakjelasan sistem

### Hasil penelitian Kuantitatif

Tabel 1. Hasil analisis regresi linier berganda *model summary*

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,775 <sup>a</sup>	,601	,575	2,676

a. *Predictors: (Constant), Komisi, Jaminan Sosial*

Sumber: Data Olahan SPSS ver 25

Model regresi memiliki nilai koefisien determinasi (*R Square*) sebesar 0,601, yang menunjukkan bahwa sebesar 60,1% variasi dalam ketidakjelasan sistem aplikator dapat dijelaskan oleh dua variabel independen, yaitu komisi dan ketiadaan jaminan sosial. Nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,575 juga mendukung kecukupan model dalam menjelaskan fenomena yang diteliti, meskipun terdapat sekitar 39,9% variasi lain yang dijelaskan oleh faktor di luar model.

Tabel 2. Hasil analisis regresi linier berganda model anova

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	334,381	2	167,191	23,346	,000 <sup>b</sup>
	Residual	222,001	31	7,161		
	Total	556,382	33			

a. *Dependent Variable: Ketidakjelasan Sistem*

b. *Predictors: (Constant), Komisi, Jaminan Sosial*

Sumber: Data Olahan SPSS ver 25

Hasil uji ANOVA menunjukkan nilai F hitung sebesar 23,346 dengan tingkat signifikansi (Sig.) sebesar 0,000. Karena nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05, dapat disimpulkan bahwa model regresi secara simultan signifikan, artinya variabel komisi dan ketiadaan jaminan sosial secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap ketidakjelasan sistem aplikator di kalangan driver mahasiswa di Kota Bandung.

Tabel 3. hasil analisis regresi linier berganda model *coefficients* tabel

Model		Coefficients <sup>a</sup>			t	Sig.
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5,585	3,187		1,752	,090
	Jaminan Sosial	,441	,305	,175	1,445	,158
	Komisi	,980	,171	,695	5,730	,000

a. *Dependent Variable*: Ketidakjelasan Sistem

Sumber: Data Olahan SPSS ver 25

Dapat dilihat dari table 3 berdasarkan hasil uji koefisien regresi (uji t), dapat disimpulkan bahwa pengaruh variabel independen terhadap ketidakjelasan sistem tidak bersifat simultan. Dari dua variabel yang diuji, hanya variabel **komisi** yang terbukti memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap ketidakjelasan sistem dengan nilai signifikansi sebesar  $0,000 < 0,05$ . Sementara itu, variabel ketiadaan jaminan sosial tidak memiliki pengaruh signifikan secara parsial karena nilai signifikansinya sebesar  $0,158 > 0,05$ .

Solusi yang bisa kami berikan sebagai upaya meminimalkan ketidakjelasan sistem yang dominan disebabkan oleh potongan komisi, disarankan bagi driver khususnya kalangan mahasiswa untuk meningkatkan literasi terhadap kebijakan aplikator, aktif memanfaatkan saluran pengaduan resmi, serta membangun forum diskusi internal guna saling bertukar informasi dan klarifikasi. Sementara bagi pihak aplikator, disarankan untuk meningkatkan transparansi skema potongan komisi, menyediakan fitur simulasi pendapatan bersih dalam aplikasi, serta meninjau ulang kebijakan prioritas order agar lebih terbuka dan dipahami driver. Selain itu, aplikator juga dapat menyelenggarakan sesi dialog rutin sebagai media komunikasi dua arah dan mempertimbangkan program jaminan sosial sukarela sebagai bentuk kepedulian. Dengan langkah-langkah tersebut, diharapkan ketidakjelasan sistem yang dirasakan driver dapat diminimalkan, menciptakan hubungan kemitraan yang lebih transparan, adil, dan berkelanjutan.

## KESIMPULAN

Berdasarkan uji t statistik yang dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa variabel ketiadaan jaminan sosial tidak berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketidakjelasan sistem aplikator di kalangan driver mahasiswa di Kota Bandung karena nilai signifikansi sebesar  $0,158 > 0,05$ . Selain itu variabel komisi berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketidakjelasan sistem aplikator di kalangan driver mahasiswa di Kota Bandung karena nilai signifikansi sebesar  $0,00 < 0,05$ . Berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda, penelitian ini menemukan bahwa ketidakjelasan sistem aplikator di kalangan driver mahasiswa di Kota Bandung dapat dijelaskan sebesar 60,1% oleh variabel komisi dan ketiadaan jaminan sosial, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh faktor lain di luar model. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ketidakjelasan sistem aplikator yang dirasakan driver mahasiswa lebih dominan disebabkan oleh persoalan

potongan komisi yang tidak transparan dibandingkan faktor ketiadaan jaminan sosial. Temuan ini menegaskan pentingnya peningkatan transparansi kebijakan komisi dan komunikasi dua arah yaitu pihak aplikator dan driver untuk meminimalkan ketidakjelasan sistem yang terjadi di lapangan.

## **SARAN**

Untuk mengurangi tingkat ketidakjelasan dalam sistem kerja yang dirasakan oleh para pengemudi, khususnya mahasiswa yang berprofesi sebagai mitra ojek online, pihak aplikator diharapkan dapat meningkatkan transparansi dalam skema potongan komisi. Informasi mengenai besaran dan alasan potongan sebaiknya disampaikan secara terbuka dan mudah dipahami. Selain itu, penyediaan fitur simulasi pendapatan bersih dalam aplikasi akan sangat membantu mitra dalam merencanakan aktivitas kerja mereka secara lebih bijak. Status kemitraan yang selama ini menimbulkan ambiguitas juga perlu ditinjau ulang agar tidak menimbulkan kesan penghindaran tanggung jawab ketenagakerjaan. Penerapan program jaminan sosial secara sukarela, seperti akses terhadap BPJS Kesehatan dan Ketenagakerjaan, dapat menjadi salah satu bentuk kepedulian aplikator terhadap kesejahteraan mitranya. Di sisi lain, forum komunikasi terbuka secara rutin antara aplikator dan pengemudi perlu dibangun sebagai sarana untuk menyampaikan aspirasi, klarifikasi kebijakan, serta menciptakan hubungan kerja yang sehat dan saling menghargai. Tidak kalah penting, kebijakan prioritas order perlu disusun secara lebih adil dan transparan agar tidak menimbulkan ketimpangan antar mitra.

Bagi para pengemudi yang berasal dari kalangan mahasiswa, disarankan untuk terus meningkatkan literasi hukum dan pemahaman terhadap hak-hak mereka sebagai pekerja berbasis platform. Pemanfaatan saluran pengaduan resmi harus menjadi langkah pertama ketika menghadapi permasalahan, sekaligus sebagai bentuk partisipasi aktif dalam pengawasan kebijakan aplikator. Selain itu, membentuk komunitas internal antar pengemudi dapat menjadi ruang diskusi sekaligus wadah penguatan solidaritas untuk saling bertukar informasi, pengalaman, dan solusi. Pengaturan waktu kerja yang disesuaikan dengan jadwal perkuliahan juga penting agar kegiatan akademik tidak terganggu, serta membantu menjaga keseimbangan antara tuntutan pekerjaan dan studi. Tidak kalah penting, setiap kejadian yang dinilai merugikan, seperti pemotongan komisi yang tidak dijelaskan secara rinci atau penangguhan akun secara sepihak, sebaiknya didokumentasikan dengan baik sebagai bentuk perlindungan diri dan dasar pengajuan keberatan. Dengan langkah-langkah ini, diharapkan tercipta sistem kemitraan yang lebih transparan, adil, dan berkelanjutan bagi seluruh pihak yang terlibat.

## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Terima kasih kami sampaikan kepada Universitas Muhammadiyah Bandung atas segala dukungan yang telah diberikan dalam pelaksanaan penelitian ini. Penelitian ini juga didukung oleh hibah pendanaan dari dosen pengampu mata kuliah Etika Hukum dan Bisnis, Halimah Zahrah, S.E., M.M. Kami sangat berterima kasih atas dukungan finansial yang diberikan. Terima kasih juga kami sampaikan kepada para responden dari driver yang telah bersedia memberikan persepsinya untuk membantu kami melaksanakan penelitian ini. Dan yang terakhir, terima kasih kami sampaikan kepada diri kami sendiri karena telah melaksanakan penelitian ini hingga tuntas.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bagaskara, B. (2024). *Tuntutan Ojol yang Demo di Depan Gedung Sate*. Detikjabar. <https://www.detik.com/jabar/berita/d-7407683/tuntutan-ojol-yang-demo-di-depan-gedung-sate>
- Darma, G. S., Wicaksono, K., Sanica, I. G., & Abiyasa, A. P. (2019). Faktor Kompensasi Dan Strategi Gojek Dalam Meningkatkan Kepuasan Kerja Para Driver. *JMBI UNSRAT (Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis Dan Inovasi Universitas Sam Ratulangi)*, 6(3), 232–244. <https://doi.org/10.35794/jmbi.v6i3.27105>
- Dina Sarah Syahreza, Hilma Harmen, Fahmi Aditiya, Khairur Rahmah Azjahra, Najha Nawanda Zhufriy, Patricia Wanda Sianturi, & Siti Fauziah. (2024). Perubahan Skema Insentif pada PT Grab dan Gojek: Dampak terhadap Kepuasan Drive. *Economic Reviews Journal*, 3(3), 2004–2019. <https://doi.org/10.56709/mrj.v3i3.300>
- Fadilah, I. (2025). *Driver Minta Potongan Komisi Dikurangi, Grab Ungkap Sumber Pendapatan*. DetikFinance. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-7887092/driver-minta-potongan-komisi-dikurangi-grab-ungkap-sumber-pendapatan>
- Hasan, A. Al. (2021). *Serukan Matikan Aplikasi Massal dan Turun ke Jalan, Serikat Ojol Protes soal Ketenagakerjaan*. Tempo.Co. <https://www.tempo.co/ekonomi/serukan-matikan-aplikasi-massal-dan-turun-ke-jalan-serikat-ojol-protos-soal-ketenagakerjaan-1444264>
- Hasan, A. Al. (2025). *Gojek Pastikan Potongan Komisi Ojol Tetap 20 Persen*. Tempo.Co. <https://www.tempo.co/ekonomi/gojek-pastikan-potongan-komisi-ojol-tetap-20-persen-1195594>
- Junior, M. S. (2018). Fungsionalitas Konflik Gojek: Studi Fenomenologi Terhadap Konflik Pengemudi Gojek Di Kota Kediri. *Jurnal Analisa Sosiologi*, 6(1). <https://doi.org/10.20961/jas.v6i1.18176>
- Kurniasih, W. (2021). *Mengenal Siapa Pendiri Gojek dan Perkembangannya*. Gramedia. [https://www.gramedia.com/literasi/pendiri-gojek/#google\\_vignette](https://www.gramedia.com/literasi/pendiri-gojek/#google_vignette)
- Melynda Dwi Puspita, A. A. H. (2021). *Ini Tuntutan yang akan Disampaikan Pengemudi Ojol pada 20 Mei*. Tempo.Co. <https://www.tempo.co/ekonomi/ini-tuntutan-yang-akan-disampaikan-pengemudi-ojol-pada-20-mei-1483926>
- Ramadhanty, D. A., & Huda, L. (2025). *Klarifikasi Lengkap Gojek, Grab, Maxim, dan inDrive soal Isu Potongan Komisi Ojo*. Kompas.
- Reilly, J. O. (2019). *Work in the digital age : challenges of the fourth industrial revolution Identifying the challenges for work in the digital age* (Issue September).
- Said, S. (2025). *Maxim Indonesia Buka Suara soal Aksi Demo Driver: Kami Tidak Pernah Imbau Off Bid*. Pranala. <https://pranala.co/maxim-indonesia-buka-suara-soal-aksi-demo-driver-kami-tidak-pernah-imbau-off-bid/>
- Tech, K. (2022). *Sejarah Ojek Sebelum Gojek*. Kumparan. <https://kumparan.com/kumparantech/sejarah-ojek-sebelum-gojek-1zRuQzx9UFO/full>
- UUD. (1945). *UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA REPUBLIK INDONESIA 1945*. 105(3), 129–133.
- Zulmi, N. (2024). *Mendudukkan Permasalahan Potongan Komisi 20% Aplikasi Ojek Online*. Bloomberg Technoz. <https://www.bloombergtechnoz.com/detail-news/74312/mendudukkan-permasalahan-potongan-komisi-20-aplikasi-ojek-online/2>