



## FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN PENGEMUDI OJEK *ONLINE* DI JABODETABEK

Dwi Raihan Ramadhan<sup>1</sup> Yusuf Wibisono<sup>2</sup>

### Article history:

Submitted: 28 Januari 2025

Revised: 12 Februari 2025

Accepted: 24 Februari 2025

### Keywords:

Gig Economy;

Income;

Jabodetabek;

Online Driver;

Partnerhip;

### Abstract

*Online ojek has a rapid development. The relationship between the driver and the service provider company is a partner. This partner status has an impact on rights and authorities that are different from workers. On the one hand, drivers have freedom and flexibility in working. On the other hand, they do not receive wages from the service provider company. Therefore, this study aims to see what factors affect the income of online ojek drivers. The research uses primary data obtained through questionnaires to online ojek drivers in Jabodetabek. In addition, this study uses multiple linear regression method using STATA application. The results found that age, status, expenses, distance and orders have a significant effect on the income of online ojek drivers in Jabodetabek. The results also found that the income of online ojek drivers varies widely and tends to be low. Researchers suggest that the parties pay more attention to the fate of online ojek drivers and make policies that benefit online ojek drivers, especially in terms of increasing the income of drivers such as providing bonuses, implementing fair tariffs and encouraging dynamic relationships between drivers and companies.*

### Kata Kunci:

Ekonomi Gig;

Jabodetabek;

Kemitraan;

Pendapatan;

Pengemudi Ojek *Online*;

### Abstrak

Ojek *online* memiliki perkembangan yang pesat. Hubungan antara pengemudi dengan perusahaan penyedia jasa merupakan mitra. Status mitra ini berdampak pada hak dan kewenangan yang berbeda dengan pekerja. Di satu sisi, pengemudi memiliki kebebasan dan fleksibilitas dalam bekerja. Di sisi lain, mereka tidak memperoleh upah dari perusahaan penyedia jasa. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk melihat faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan pengemudi ojek *online*. Penelitian menggunakan data primer yang didapat melalui kuesioner kepada para pengemudi ojek *online* di Jabodetabek. Selain itu, Penelitian ini menggunakan metode regresi linear berganda menggunakan aplikasi STATA. Hasil penelitian menemukan bahwa umur, status, pengeluaran, jarak dan order berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Jabodetabek. Hasil penelitian juga menemukan bahwa pendapatan pengemudi ojek *online* sangat bervariasi dan cenderung rendah. Peneliti menyarankan agar para pihak lebih memperhatikan nasib pengemudi ojek *online* dan membuat kebijakan yang menguntungkan para pengemudi ojek *online* khususnya dalam hal meningkatkan pendapatan para pengemudi seperti pemberian bonus, penerapan tarif yang ideal dan mendorong hubungan yang dinamis antara pengemudi dengan perusahaan.

### Koresponding:

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Indonesia, Jawa

Barat, Indonesia

Email:

[dwiraihanramadhan@gmail.com](mailto:dwiraihanramadhan@gmail.com)

om

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia, Jawa Barat, Indonesia<sup>2</sup>

Email: [yusuf.wibisono@ui.ac.id](mailto:yusuf.wibisono@ui.ac.id)

## PENDAHULUAN

Ekonomi *gig* menjadi perhatian beberapa tahun belakangan sekaligus menjadi sebuah fenomena perkotaan. Ekonomi ini memiliki karakteristik dimana pekerjaannya dimediasi oleh *platform* digital Permana *et al.* (2022). Pada tahun 2024, market share ekonomi *gig* sebesar \$556,7 miliar dan di tahun 2032, jumlah tersebut naik tiga kali lipat menjadi \$1.847 miliar (Charlton, 2024). Sementara pekerja *gig* mengacu pada individu yang melakukan pekerjaan secara sementara dan fleksibel. Secara garis besar, ekonomi *Gig* dibagi menjadi dua yaitu pekerja *gig* yang bergerak pada sektor digital seperti entri data, penerjemah, dan pengembangan web. Kedua, pekerja *gig* yang menggunakan aktivitas fisik seperti pengiriman makanan, jasa pembersihan rumah serta jasa transportasi Heeks *et al.* (2021).

Salah satu jenis ekonomi *gig* yang paling dikenal yaitu jasa transportasi atau dikenal dengan sebutan *Ride-hailing*. *Ride hailing* merupakan sistem berbagi yang mempertemukan pihak yang menyediakan tumpangan dengan pihak yang memerlukan tumpangan dengan rancana perjalanan dan jadwal waktu yang telah ditetapkan Agatz *et al.* (2011). Definisi lain, *Ride-hailing* adalah layanan mobilitas sesuai permintaan di mana pengemudi sebagai pemilik kendaraan terhubung dengan penumpang yang meminta perjalanan tertentu Fielbaum & Tirachini (2021). Atau dengan kata lain, *ride-hailing* adalah sistem berbagi tumpangan yang melibatkan pengemudi, aplikator dan penumpang.

Pertumbuhan *platform* ojek *online* sangat pesat sejak 2014 di Indonesia Ford & Honan (2019). Ada beberapa penyedia *platform* ojek *online* yang cukup populer seperti Gojek, Grab, Maxim dan lain-lain. Menurut INDEF, bahwa dari 2310 responden ditemukan bahwa *platform* Gojek merupakan layanan yang paling banyak digunakan oleh konsumen di Indonesia dengan (82 persen), diikuti Grab (53 persen), Maxim (19,6 persen) dan InDriver (4,9 persen). Lebih lanjut, Gojek juga menjadi aplikasi penyedia jasa yang mendapat skor kepuasan konsumen tertinggi yaitu 3,39 dari skala 0-4 kemudian diikuti Grab yang mendapat skor 3,27 Huda (2022).

Di Indonesia sendiri tidak ada data valid dari perusahaan penyedia aplikasi mengenai jumlah pengemudi yang terdaftar Rachmawati *et al.* (2021). Perusahaan aplikator tidak ingin mempublikasikan karena berkaitan dengan privasi, kompetisi dan model bisnis. Namun berdasarkan data Susenas per Agustus 2019, pekerja *Gig* di Indonesia sebesar 430 hingga 2,3 juta orang atau 0,3 sampai dengan 1,7 persen dari total kerja di Indonesia. Yang mana pekerja *gig* di sektor transportasi di sektor transportasi sekitar 1,23 juta. Angka ini sama dengan pekerja *gig* di Amerika Serikat, Eropa, dan Inggris Permana *et al.* (2022). Sementara, GARDA Indonesia mengestimasi bahwa ada sekitar 4 juta lebih *driver* ojek *online* di Indonesia dan seperempat berada di wilayah Jabodetabek Nugraha (2020).

*Ride-hailing* atau di Indonesia biasa disebut ojek *online* menjadi sangat populer. Polling Institute (2022) menemukan bahwa 98 persen lebih memilih ojek *online* sementara sisanya 2 persen lebih memilih ojek pangkalan. Lebih lanjut, Ini dikarenakan *ride-hailing* memberikan harga yang terjangkau dan transparan, waktu tunggu yang lebih cepat, dan pelayanan yang lebih baik Rizkyta *et al.* (2021) & Wang *et al.* (2022). Dari sisi pengemudi atau pekerja juga mengalami pertumbuhan yang sangat pesat karena adanya fleksibilitas waktu, tingkat upah yang memadai, persyaratan ringan, tidak terpengaruh usia, tidak membutuhkan tingkat keterampilan dan tidak membutuhkan tingkat pendidikan yang tinggi Fielbaum & Tirachini (2021); Rachmawati *et al.* (2021); Walandouw & Primaldhi (2021).

Dari sisi pengguna, INDEF menemukan bahwa aspek keamanan (berkendara, pelecehan seksual, penggunaan data, dan asuransi), kualitas layanan (kenyamanan, keramahan pengemudi dan kemudahan aplikasi), dan produktivitas layanan (tepat waktu, kemudahan aplikasi dan kemudahan customer service) merupakan alasan mengapa ojek *online* diminati masyarakat Huda (2022). Selain itu, studi Polling Institute (2022) juga menemukan bahwa sebagian besar pengguna memilih ojek

*online* karena lebih mudah (51,2 persen), lebih cepat (22,3 persen) dan lebih murah (15,3 persen). Sementara sisanya mengatakan lebih aman (9,0 persen) dan lainnya (2,2 persen).

Hadirnya *ride-hailing* memberikan banyak perubahan. Perubahan ini menjadi disrupsi karena mengubah kebiasaan masyarakat khususnya pada bidang transportasi. Ini berdampak negatif dan positif bagi perekonomian. Dampak negatif yang paling dirasakan adalah oleh para pesaing *incumbent* seperti ojek pangkalan dan para pengemudi taksi Ford, & Honan (2017); Rizkyta *et al.* (2021); Wang *et al.* (2022). Sementara dampak positifnya yaitu membuka lapangan pekerjaan baru, menjadi sumber pendapatan lain, mempermudah akses mobilitas, memberikan work life balance, serta mampu meningkatkan kualitas hidup para *driver* Agatz *et al.* (2011); (Walandouw & Primaldhi (2021).

Terlepas dari pesatnya kehadiran ojek *online* dan berkontribusi baik dari sisi ekonomi dan tenaga kerja. Namun dari sisi regulasi, ojek *online* sebagai transportasi umum belum diakui secara formal sebagai layanan angkutan umum dalam UU No.22/2009 tentang Transportasi Darat dan juga tidak terdapat dalam UU No.13/2003 tentang Ketenagakerjaan Sudharma *et al.* (2018); Haerani (2021) hingga diterbitkan Permenhub No.12/2019 yang hanya mengatur sedikit cara main ojek *online* Nastiti (2017). Akibat ketidakjelasan ini, berdampak pada kondisi para pengemudi ojek *online* yang sangat rentan dan rawan eksploitatif Mustika & Savirani (2021); Izzati & Sesunan (2022).

Izzati (2018) menyarankan untuk membuat regulasi yang tepat untuk masa depan layanan *on-demand* serta masa depan pengemudi. Sejalan dengan itu, Sudharma *et al.* (2018) menyarankan agar pemerintah mengatur pengemudi sebagai pekerja agar dilindungi hak-haknya sebagaimana yang terkandung dalam UU Ketenagakerjaan. Penelitian yang dilakukan oleh Fielbaum & Tirachini (2021) juga menemukan bahwa di Chile sebagian besar (56 persen) lebih suka sistem transportasi *online* diatur (untuk memastikan hak pekerja) walaupun harus membayar iuran dan hanya 10 persen yang tidak ingin diatur. Oleh karena itu, regulator harus bisa mengakomodasi untuk menjamin hak-hak para pengemudi ojek *online*.

Salah satu dampak dari ketidakjelasan regulasi yaitu hubungan kerja antara para pengemudi dengan pihak aplikator. Para pengemudi ojek *online* dan pihak penyedia jasa didasarkan pada hubungan kemitraan. Perjanjian antara pihak perusahaan aplikasi dengan para mitra merupakan bentuk perjanjian baru yang tidak diatur dalam KUH Perdata Sudharma *et al.* (2018). Hubungan ini didasarkan pada kemanfaatan hukum dan perlindungan masing-masing pihak Haerani (2021). Hubungan kemitraan yang ideal menekankan prinsip saling menguntungkan dan memiliki kedudukan yang sederajat Halilintarsyah (2021).

Terlepas dari regulasi yang ada, hubungan kemitraan berdampak bagi para pengemudi ojek *online*. Dampak positif dari sistem kemitraan dimana mereka bisa keluar masuk pasar tenaga kerja, tidak ada jam kerja baku, dan memiliki kedudukan yang sama antara pihak pengemudi dengan pihak aplikator. Namun di sisi lain, dampak negatif dari hubungan kemitraan seperti tidak ada jaring pengaman, upah minimum, upah lembur, jam kerja, biaya operasional, dan tidak boleh atau tidak diakui membentuk serikat pekerja Sudharma (2018); Fielbaum & Tirachini (2021); Rizkyta *et al.* (2021); Rachmawati *et al.* ((2021); Halilintarsyah (2021); Permana *et al.* (2022). Oleh karena itu, Untuk melindungi hak-hak para pengemudi ojek *online* mereka telah melakukan berbagai bentuk perlawanan, seperti pemogokan dan demonstrasi jalanan Mustika & Savirani (2021). Namun secara historis, protes yang dilakukan untuk mengubah kebijakan seperti bonus dan tarif tidak menghasilkan perubahan yang diinginkan Nastiti (2017).

*Ride-hailing* menawarkan fleksibilitas dan beberapa keuntungan daripada pekerja tradisional. Namun ada beberapa yang perlu diperhatikan oleh pembuat kebijakan seperti pendapatan, transparansi, dan kepuasan pengemudi Fielbaum & Tirachini (2021). Memastikan kompensasi yang adil bagi pengemudi sangat penting untuk keberlanjutan layanan *ride-hailing* dan untuk mempertahankan pilihan transportasi yang dapat diandalkan bagi pengguna Mohamed *et al.* (2019). Oleh karena itu, harus ada perbaikan kondisi kerja bagi pengemudi termasuk mendorong upah yang

layak, komunikasi yang dinamis dengan operator, dan mendorong otoritas untuk memperbaiki masalah yang dihadapi pada platform ekonomi Vickers *et al.* (2020). Selain dari pemerintah, perusahaan juga harus memberi perhatian lebih untuk menciptakan lingkungan kerja yang layak melalui *corporate governance, good management, dan strong worker management relationship* Rachmawati *et al.* (2021).

Dari pemaparan di atas, peneliti ingin meneliti kondisi para pengemudi ojek *online*. Peneliti bertujuan untuk melihat pendapatan para pengemudi ojek *online*. Penelitian sebelumnya yang membahas mengenai ojek *online* seperti Rizkyta *et al.* (2021) meneliti apakah ada peningkatan kesejahteraan setelah menjadi pengemudi ojek *online* di Jakarta. Fielbaum & Tirachini (2021) meneliti tingkat kesejahteraan, kepuasan dan kondisi pekerja ojek *online* dan kurir di Chile. Wang *et al.* (2022) meneliti kesejahteraan pengemudi ojek *online* pada masa pandemi di China. Rachmawati *et al.* (2021) & Khoiriyah *et al.* (2022) meneliti kesejahteraan pengemudi ojek *online* pada masa pandemi di Indonesia.

Sudharma *et al.* (2018); Haerani (2021) meneliti perlindungan hukum terhadap kondisi pengemudi. Giri & Dewi (2017); Husainah & Munawaroh (2019); Hartadi & Rusdiansyah (2019); Rahmadani & Fahrudin (2020); Rizkyta *et al.* (2021) meneliti faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi ojek *online* seperti jam kerja, umur pengemudi, pengeluaran tingkat pendidikan, pengalaman kerja, tarif dan order. Dengan kata lain, pendapatan pengemudi ojek *online* memiliki fleksibilitas. Para pengemudi bisa menentukan berapa penghasilan yang ingin didapat. Oleh karena itu, peneliti membuat model yaitu ingin melihat faktor umur, status, pengeluaran, jarak, order dan jam kerja yang mempengaruhi pendapatan pengemudi ojek *online* sebagai mitra dari aplikator di Jabodetabek. Peneliti memilih variabel tersebut karena keterbatasan waktu dan tenaga serta signifikansi berdasarkan studi penelitian terdahulu. Selain itu, peneliti juga menambahkan variabel yang belum dibahas secara signifikan.

## METODE PENELITIAN

Penelitian menggunakan data primer yang didapat melalui kuesioner dan wawancara mendalam kepada beberapa responden. Sampel pada penelitian ini adalah para pengemudi ojek *online* yang ada di jabodetabek menggunakan metode *Probability Sampling*. Teknik ini digunakan karena karakteristik para pengemudi ojek *online* memiliki kesamaan seperti peraturan, jam kerja, kriteria pekerja dan lain-lain antar aplikator. Selain itu, teknik *Cluster Sampling Design* digunakan untuk menentukan wilayah responden. Wilayah yang dimaksud yaitu beberapa stasiun yang ada di Jabodetabek dan pembobotan setiap daerah sesuai dengan jumlah penduduk yang ada di jabodetabek. Jumlah sampel yang digunakan adalah 193 responden atau pengemudi ojek *online*. Lebih rinci jumlah responden seperti terlihat pada tabel 1. Yang mana responden terbesar berasal di Jakarta. Sementara Depok memiliki responden yang paling sedikit.

**Tabel 1.**  
**Jumlah Responden**

Wilayah	Stasiun	Responden	
		Jumlah	Persentase
Jakarta	Jakarta Kota, Cakung, Pasar Minggu, Tebet	55	28,50%
Bogor	Bogor	33	17,10%
Depok	Pondok Cina, Depok	19	9,84%
Tangerang	Tangerang	37	19,17%
Bekasi	Bekasi, Kranji, Bekasi Utara	49	25,39%
<b>Total</b>		<b>193</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data Penelitian, 2025

Penelitian ini menggunakan beberapa variabel independen untuk menjelaskan variabel dependen seperti variabel umur (X1), status (X2), pengeluaran (X3), jarak (X4), order (X5), dan jam kerja (X6). Umur (X1) adalah usia pengemudi ojek *online*. Salah satu penyedia jasa *ride-hailing* terbesar yaitu Gojek, memiliki persyaratan minimal berumur 17 tahun dan maksimal berumur 65 tahun saat mendaftar Gojek (2024). Dengan kata lain, menjadi pengemudi ojek *online* sangat fleksibel dari segi umur. Temuan Cahyadi & Pudjihardjo (2017) menemukan bahwa umur berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Malang. Kedua, status pekerjaan (X2) dibuat menjadi *dummy* yaitu sebagai pekerjaan utama dan bukan pekerjaan utama baik itu memiliki pekerjaan lain, *part time* atau berdagang. Temuan Bukhari & Ramadhan (2020) menemukan bahwa pengemudi Grab & Gojek yang bekerja sebagai pekerjaan utama atau *full time* memperoleh pendapatan lebih besar dari UMR di Kota Bekasi.

Ketiga, pengeluaran (X3) adalah biaya yang perlu dikeluarkan oleh pengemudi ojek *online*. Pengemudi yang menyediakan tumpangan, bukan perusahaan termasuk ponsel, bensin hingga pulsa Agatz *et al.* (2012); Sudharma *et al.* (2018); Rizkyta *et al.* (2021). Dalam penelitian, pengeluaran terdiri atas pengeluaran operasional dan pengeluaran bulanan. Pengeluaran operasional terdiri atas bahan bakar, makan-minum, pulsa, rokok, dan potongan. Terkait, potongan tidak semua perusahaan menerapkan kebijakan tersebut. sementara pengeluaran bulanan terdiri dari biaya servis motor dan penggantian oli. Temuan Rizkyta *et al.* (2021) menemukan bahwa pengeluaran berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*. Keempat, Jarak (X4) Agatz *et al.* (2012) Jarak adalah total jarak tempuh kendaraan yang dikendarai oleh semua peserta yang bepergian ke tempat tujuan mereka baik dalam tumpangan bersama maupun mengemudi sendiri. Dalam penelitian, jarak didefinisikan sebagai jarak tempuh yang dilalui pengemudi ojek *online* dalam satuan kilometer setiap harinya. Terlepas apakah mereka membawa atau tidak membawa penumpang. Pasalnya, perjalanan mereka menggunakan bahan bakar yang dibeli oleh pengemudi sendiri. Temuan Hartadi & Rusdiansyah (2019) menemukan bahwa jarak berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*.

Kelima, Order (X5) adalah perjalanan yang telah diatur sebelumnya, yang berarti bahwa para peserta setuju untuk berbagi tumpangan Agatz *et al.* (2012). Dalam penelitian, order dibagi menjadi dua yaitu order yang didapat dan order yang diselesaikan. Order yang didapat adalah jumlah order yang masuk ke aplikasi pengemudi ojek *online*. Sementara, order yang diselesaikan adalah order yang masuk ke aplikasi pengemudi, diterima dan diselesaikan oleh para pengemudi ojek *online*. Penelitian menggunakan model kedua. Pasalnya, order yang tidak diselesaikan tidak dapat dikonversi menjadi pendapatan bagi pengemudi ojek *online*. Temuan Hartadi & Rusdiansyah (2019) & Rizkyta *et al.* (2021) menemukan bahwa order berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*. Keenam, jam kerja (X6) adalah waktu yang dihabiskan di dalam kendaraan ketika melakukan perjalanan antara tempat asal dan tujuan. Lebih lanjut, waktu perjalanan berkaitan dengan jarak tempuh, kecepatan kendaraan, dan kenyamanan Agatz *et al.* (2012). Temuan Giri & Dewi (2017); Cahyadi & Pudjihardjo (2017); Husainah & Munawaroh (2019); Kurniawan & Marhaeni, (2023) menemukan bahwa jam kerja positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*. Dalam penelitian, jam kerja adalah rata-rata waktu kerja per hari pengemudi ojek *online* di jabodetabek. Terlepas dari apakah mereka menggunakan jam kerja untuk mengambil order atau menunggu order. Oleh karena itu, hipotesis dalam penelitian ini adalah:

H<sub>1</sub>: Umur memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*

H<sub>2</sub>: Status memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*

H<sub>3</sub>: Pengeluaran memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*

H<sub>4</sub>: Jarak memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*

H<sub>5</sub>: Order memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*

H<sub>6</sub>: Jam kerja memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*

Regresi linear berganda *cross section* digunakan untuk memprediksi faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi ojek *online* di Jabodetabek. Uji regresi digunakan untuk memprediksi determinan variabel independen terhadap variabel dependen. Lebih lanjut, dilakukan juga uji asumsi klasik seperti uji normalitas, uji multikolinearitas dan uji heteroskedastisitas untuk menghindari bias dan mendapatkan hasil yang tepat dalam estimasi menggunakan aplikasi program statistik STATA. Selain itu, Penelitian ini menggunakan model transformasi logaritma natural untuk menormalkan data dan mengubah hubungan non linear menjadi linear. Berikut persamaan pada penelitian ini:

$$\text{Ln}_Y = \alpha + \beta_1 \text{Ln}_X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 \text{Ln}_X_3 + \beta_4 \text{Ln}_X_4 + \beta_5 \text{Ln}_X_5 + \beta_6 \text{Ln}_X_6 + \beta_7 \text{Ln}_X_7 + \varepsilon \dots \dots \dots (1)$$

Keterangan:

Y = Pendapatan

X<sub>1</sub> = Umur

X<sub>2</sub> = Status

X<sub>3</sub> = Pengeluaran

X<sub>4</sub> = Jarak

X<sub>5</sub> = Order

X<sub>6</sub> = Jam Kerja

$\alpha$  = konstanta

$\beta$  = Koefisien

$\varepsilon$  = *error term*

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil statistik deskriptif menemukan bahwa rata-rata pengemudi ojek *online* memperoleh pendapatan Rp 169.171 per hari. Terlihat, maksimum pengemudi ojek *online* dapat memperoleh pendapatan Rp 300.000 per hari. Sementara, minimum pengemudi ojek *online* di jabodetabek memiliki pendapatan sekitar Rp 100.000 per hari. Namun pendapatan bersih pengemudi ojek *online* atau pendapatan yang dikurangi pengeluaran rata-rata sekitar Rp102.452 per hari. Pengemudi juga mampu memperoleh pendapatan maksimal Rp 214.167 per hari sementara pendapatan bersih minimum pengemudi sekitar Rp 50.000 per hari. Terlihat juga bahwa pengemudi ojek *online* memiliki pendapatan yang sangat beragam. Selain itu, didapatkan juga rata-rata umur, pengeluaran, jarak tempuh, order, dan jam kerja pengemudi ojek *online* di Jabodetabek pada Tabel 2.

**Tabel 2.**  
**Hasil Statistik Deskriptif**

	<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Mean</i>	<i>Std. Deviation</i>
Pendapatan (Y)	193	100000	300000	169171	39384,41
Pendapatan Bersih	193	50000	214167	102452	31988,44
Umur (X1)	193	21	58	36,05	8,88
Status (X2)	193	0	1	0,64	0,48
Pengeluaran (X3)	193	27000	10700	66718	15711
Jarak (X4)	193	25	60	41,37	8,16
Order (X5)	193	2	15	9,67	2,70
Jam Kerja (X6)	193	5	15	10,87	2,71

*Sumber:* Data Penelitian, 2025

Sebelum melakukan uji regresi, terlebih dahulu dilakukan uji asumsi klasik. Pertama, uji normalitas. Uji ini dilakukan untuk menguji apakah data berdistribusi normal atau tidak. Data yang baik yaitu data yang berdistribusi normal. Dalam penelitian, peneliti menggunakan uji normalitas Shapiro-wilk. Data berdistribusi normal jika nilai  $p$ -value lebih besar dari 0,05. dan sebaliknya, data tidak berdistribusi normal jika nilai  $p$ -value kurang dari 0.05. Berdasarkan hasil uji normalitas Shapiro-wilk yang ditampilkan pada tabel 3. didapatkan bahwa nilai  $p$ -value sebesar 0.89218. Nilai  $p$ -value lebih besar dari 0,05 artinya persamaan tersebut memiliki data berdistribusi normal.

**Tabel 3.**  
**Hasil Uji Normalitas**

	Obs	p-value	Nilai Kritis	Keputusan
Model	193	0.89218	0.05	Normal

Sumber: Data Penelitian, 2025

Kedua, uji multikolinearitas adalah kondisi yang mana antar variabel independen memiliki hubungan atau korelasi yang kuat Sholihin & Anggaraini (2020). Model yang baik, jika model tidak terdapat multikolienaritas atau tidak ada korelasi antar variabel independen. Penelitian ini menggunakan metode *Variance Inflation Factor* (VIF). Lebih lanjut, model yang baik jika nilai VIF > 10. Dan sebaliknya, jika nilai VIF lebih besar dari 10 maka model mengandung multikolinearitas. Berdasarkan tabel 4, didapatkan bahwa nilai VIF yaitu 1.85 atau lebih rendah dari nilai kritis yaitu 10. Dengan kata lain, data tidak mengandung multikolinearitas.

**Tabel 4.**  
**Hasil Uji Multikolinearitas**

	Obs	VIF	Nilai Kritis	Keputusan
Model	193	1.85	10	Bebas Multikolinearitas

Sumber: Data Penelitian, 2025

Uji heteroskedastisitas adalah uji yang mensyaratkan bahwa residual dari suatu analisis regresi memiliki variansi yang konsta Sholihin & Anggaraini (2020). Model yang baik, jika bebas dari heteroskedastisitas atau bersifat homokedastisitas. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik Breusch-Pagan. Lebih lanjut, model yang baik jika nilai Prob > chi2 lebih besar dari 0.05 dan sebaliknya jika nilai Prob < chi2 dari 0.05 maka model mengandung heteroskedastisitas. Berdasarkan tabel 5, didapatkan bahwa nilai Prob > chi2 sebesar 0.0722 atau lebih besar dari 0.05. Dengan kata lain, model tidak mengandung heteroskedastisitas atau model homokedastisitas.

**Tabel 5.**  
**Hasil Uji Heteroskedastisitas**

	Chi2 (1)	Prob > chi2	Nilai Kritis	Keputusan
Model	3.23	0.0722	0.05	Homokedastisitas

Sumber: Data Penelitian, 2025

Berdasarkan tabel 6 ditemukan bahwa penelitian menggunakan data observasi sebesar 193 dan ditemukan bahwa Prob > F sebesar 0.000 lebih rendah dari 0.05 atau secara simultan variabel independen berpengaruh dan signifikan terhadap variabel dependen. Didapatkan juga bahwa nilai Adj R-Squared pada penelitian yakni 0.5770 atau 57,70%. Ini mengartikan bahwa 57,70% variabel independen mampu menjelaskan variabel dependen dan sisanya 42,30% dijelaskan oleh variabel lain diluar penelitian ini. Lebih lanjut, jika dibuat persamaan maka model tersebut berdasarkan tabel 6.

$$Ln\_Y = 7.705 - 0.0922X_1 + 0.0721X_2 + 0.2651X_3 + 0.3296X_4 + 0.1503X_5 + 0.0410X_6 \dots \dots \dots (2)$$

**Tabel 6.**  
**Hasil Uji Regresi Linear Berganda**

	Number of Obs		
	193		
	Adj R-Squared		0.5770
	Prob > F		0.000
	Coef.	Std. Dev.	P >  t
Umur (X1)	-0.0922	0.0473	0.053
Status (X2)	0.0721	0.0258	0.006
Pengeluaran (X3)	0.2651	0.0507	0.000
Jarak (X4)	0.3296	0.080	0.000
Order (X5)	0.1503	0.0495	0.003
Jam Kerja (X6)	0.0410	0.061	0.508
Cons	7.705	0.509	0.000

Sumber: Data Penelitian, 2025

Variabel umur (X1) menemukan bahwa rata-rata umur pengemudi ojek *online* di Jabodetabek sekitar 35 tahun pada tabel 2. Lebih lanjut, ditemukan juga bahwa ada pengemudi yang berumur 58 tahun sementara pengemudi yang paling muda berusia 21 tahun. Pengemudi ojek *online* tidak memiliki batasan umur yang kaku atau sangat fleksibel. Asalkan, pengemudi bersedia memenuhi persyaratan yang ditetapkan Gojek (2025). Secara inferensial pada tabel 6, variabel umur (X1) negatif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*. Artinya, semakin berumur pengemudi ojek *online* maka semakin sedikit pendapatan yang diperoleh. Umur erat kaitannya dengan produktifitas dan tenaga. Semakin berumur pengemudi, maka semakin membatasi diri untuk bekerja sehingga berdampak pada pendapatan yang diperoleh.

Hasil ini tidak sejalan dengan Cahyadi (2017) menyatakan bahwa umur positif dan signifikan berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Malang. Selain itu, Fielbaum & Tirachini (2021), Yang mana umur berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pekerja *Gig* di Chile Fielbaum & Tirachini (2021). Namun, hasil ini sejalan dengan Giri & Dewi (2017) & Husainah & Munawaroh (2019) Yang mana umur tidak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi gojek di Bali dan Tangerang Selatan.

Kedua, variabel status (X2) berdasarkan tabel 2, terlihat bahwa pekerjaan utama dikuantifikasikan dengan nilai 1 dan bukan pekerjaan utama dengan nilai 0. Lebih lanjut, jumlah responden pekerjaan utama sebanyak 124 atau 64 persen. Sementara, jumlah responden bukan pekerjaan utama sebanyak 69 atau 35 persen. Secara inferensial pada tabel 6, hasil penelitian menemukan bahwa variabel status (X2) positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Jabodetabek. Artinya pengemudi ojek *online* sebagai pekerjaan utama memiliki pendapatan lebih tinggi daripada ojek *online* bukan sebagai pekerjaan utama. Pengemudi yang bekerja *full time* sebagai pengemudi ojek *online* bekerja lebih lama sehingga berpotensi memperoleh pendapatan yang lebih besar. Di tambah, pengemudi ojek *online* tidak memiliki batasan waktu kerja sehingga pengemudi bisa bebas bekerja berbeda dengan pengemudi yang menjadikan ojek *online* sebagai pekerja sampingan.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan Fielbaum & Tirachini (2021) menemukan bahwa mereka yang bekerja sebagai part time atau pekerja samping memiliki pendapatan yang lebih tinggi di Chile. Penelitian lain ditemukan bahwa pengemudi Grab & Gojek yang bekerja secara full atau sebagai pekerjaan utama memperoleh pendapatan lebih besar dari UMR Kota Bekasi pada masa normal, namun pada masa pandemi, pendapatan mereka di bahwa UMR Kota Bekasi Ramadhan & Bukhari (2020).

Ketiga, berdasarkan pada tabel 2 bahwa rata-rata pengemudi dalam satu hari menghabiskan uang sekitar Rp 66.718. terlihat juga maksimal pengemudi mengeluarkan uang sebesar Rp 107.000 dan minimal pengemudi mengeluarkan uang uang operasional sebesar Rp 27.000. Secara inferensial

pada tabel 6, ditemukan bahwa variabel pengeluaran (X3) positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Jabodetabek. Artinya, semakin besar pengeluaran pengemudi ojek *online* maka semakin besar pendapatan yang didapat. Pengeluaran untuk bensin dan makan sangat penting bagi pengemudi ojek *online* agar mereka dapat bekerja.

Hasil ini sejalan dengan Prima (2019), Yang mana pengeluaran atau biaya operasional mempengaruhi positif terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Kota Malang. Selain itu, Rizkyta *et al.* (2021) juga menemukan bahwa pengeluaran berpengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Jakarta. Pemberian insentif berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Kota Denpasar. Ini mengindikasikan bahwa jika pengemudi mendapat sedikit insentif sangat berpengaruh besar pada pendapatan pengemudi Kurniawan & Marhaeni (2023). Selain itu, pengurangan penggunaan bakar bakar yang signifikan berkontribusi langsung pada peningkatan keuntungan bagi pengemudi. Pasalnya biaya bahan bakar merupakan biaya utama dalam operasi Chen *et al.* (2020).

Keempat, variabel jarak (X4) dalam tabel 2 bahwa rata-rata pengemudi ojek *online* di Jabodetabek menempuh perjalanan sekitar 41 km setiap harinya. Ditemukan juga bahwa maksimal pengemudi menempuh perjalanan sekitar 60 km setiap harinya dan minimal pengemudi menempuh perjalanan sekitar 25 km setiap harinya. Dari hasil analisis inferensial pada tabel 6 ditemukan bahwa variabel jarak (X4) positif dan signifikan berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Jabodetabek. Artinya, semakin jauh jarak tempuh pengemudi maka semakin banyak penghasilan yang didapat.

Jarak erat kaitannya dengan tarif yang dikenakan, semakin jauh jarak yang ditempuh maka tarif yang dikenakan semakin besar sehingga berpengaruh pada pendapatan para pengemudi ojek *online* Hartadi & Rusdiansyah (2019). Namun disisi lain, efisiensi jarak bisa menjadi strategi untuk meningkatkan pendapatan pengemudi. Pasalnya, semakin jauh jarak tempuh pengemudi maka semakin banyak bahan bakar yang digunakan Chen *et al.* (2020).

Pengemudi ojek tidak memiliki rute berulang, mereka melakukan perjalanan sesuai permintaan. Ini mengindikasikan bahwa pengemudi *online* lebih fleksibel karena tidak memerlukan jadwal waktu yang kaku atau rencana perjalanan dari waktu ke waktu Agatz *et al.* (2012). Dari segi konsumen, jarak yang lebih pendek, mendorong konsumen di Jakarta memilih ojek *online* dan *motorcycle taxis* daripada *public transport* Irawan *et al.* (2020).

Kelima, variabel order (X5) berdasarkan tabel 2 bahwa rata-rata order yang diselesaikan sekitar 9 kali setiap harinya. Didapatkan juga bahwa maksimal pengemudi menyelesaikan order sekitar 15 kali setiap harinya. Sementara minimal pengemudi menyelesaikan order sekitar 2 kali setiap harinya. Secara inferensial, pada tabel 6 ditemukan bahwa variabel order (X5) positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Jabodetabek. Artinya, semakin banyak order yang didapat dan diselesaikan maka semakin banyak pendapatan pengemudi ojek *online*.

Temuan LD FE BUI, salah satu manfaat fleksibilitas kerja sebagai mitra gojek adalah bisa bebas on-bid atau off-bid kapanpun Walandouw & Primaldhi (2021). Untuk mendapat order, pengemudi ojek *online* dapat menunggu atau berkeliling Fielbaum & Tirachini (2021). Pengemudi yang menunggu memperoleh pendapatan yang lebih tinggi daripada pengemudi yang berkeliling di Colorado. Lebih lanjut, mereka yang berkeliling artinya harus mengeluarkan biaya sehingga mengurangi pendapatan mereka Henao & Marshall (2019). Temuan lain, menemukan bahwa *moving places* adalah pengemudi mencari tempat yang lebih strategis karena berpeluang mendapat order yang lebih banyak sebagai strategi untuk meningkatkan order dari pelanggan Santoso & Soedarsa (2024).

Hartadi & Rusdiansyah (2019) menemukan bahwa jumlah orderan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver gojek di Kota Banjarmasin. Rizkyta *et al.* (2021) juga menemukan bahwa order mempengaruhi positif terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Jakarta. Order juga dapat mempengaruhi tarif selain jarak. Perubahan tarif yang diberlakukan oleh

perusahaan sangat berdampak pada ketidakstabilan pendapatan para pengemudi ojek *online* sebagai pekerja *Gig* Sardjono *et al.* (2020). Salah satu alasan pendapatan pengemudi gojek yaitu keputusan perusahaan menurunkan tarif Ford & Honan (2017).

Keenam, variabel jam kerja (X6) berdasarkan tabel 2 bahwa rata-rata jam kerja pengemudi ojek *online* di jabodetabek sekitar 10 jam setiap harinya. Yang mana pengemudi maksimal bekerja sekitar 15 jam setiap harinya dan minimal bekerja sekitar 6 jam setiap harinya. Secara inferensial pada tabel 6, ditemukan bahwa variabel jam kerja (X6) positif dan tidak signifikan berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Jabodetabek. Dengan kata lain, jam kerja tidak secara langsung mempengaruhi pendapatan pengemudi ojek *online*.

Hasil ini sejalan dengan beberapa temuan terdahulu seperti Berrones-Sanz (2018); Hartadi & Rusdiansyah (2019); Vickers *et al.* (2020). Sementara penemuan lain, menemukan hal yang berbeda Giri & Dewi (2017); Cahyadi (2017); Husainah & Munawaroh (2019); Kurniawan & Marhaeni (2023) menyatakan bahwa jam kerja memiliki hubungan signifikan dan positif terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*.

Fielbaum & Tirachini (2021) menemukan pekerja *gig* di Chile menghabiskan 53 persen untuk mengantar penumpang, 18 persen mengemudi sambil menunggu permintaan baru, 15 persen mengemudi dalam perjalanan untuk menjemput penumpang baru, dan 14 persen untuk memarkir kendaraan. Pengemudi ojek *online* memiliki kebebasan dalam menentukan jam kerjanya Sudharma *et al.* (2018). Temuan IDEAS, waktu kerja rata-rata per hari pengemudi ojek *online* di Jabodetabek sekitar 11 – 12 jam per hari Wibisono *et al.* (2020). Sejalan dengan Berrones-Sanz (2018) bahwa pekerja *Gig* di Thalauc, Mexico City bekerja dengan long working hours sekitar 11,3 jam per hari namun memiliki pendapatan yang rendah. Selain itu, Jam kerja yang panjang meningkatkan masalah kesehatan seperti stress dan keamanan seperti *safety hazard* Fielbaum & Tirachini (2021).

Ada beberapa strategi yang dapat dilakukan pengemudi untuk meningkatkan pendapatan mereka. Salah satunya, bekerja pada jam-jam tertentu. Pengemudi juga dapat mengemudi pada jam-jam tertentu karena lonjakan harga dan peningkatan permintaan Henao & Marshall (2019). Lebih lanjut, Salah satu *ride hailing* terbesar di Indonesia, Gojek, melalui website resminya menginformasikan bahwa ada perbedaan tarif pada saat jam-jam tertentu (Goride, 2024).

## SIMPULAN DAN SARAN

Pengemudi ojek *online* merupakan mitra dari perusahaan penyedia jasa aplikasi. Sebagai mitra, mereka tidak memiliki hak dan kewajiban sebagaimana pekerja termasuk pendapatan pengemudi ojek *online*. Dengan kata lain, mereka tidak memperoleh pendapatan sebagai pekerja. Di sisi lain, mereka memiliki kebebasan sehingga mereka berpotensi memperoleh pendapatan yang beragam. Secara deskriptif, pendapatan pengemudi cukup variatif namun pendapatan bersih para pengemudi ojek *online* cukup rendah. Secara inferensial, variabel independen mempengaruhi positif dan signifikan terhadap variabel dependen. Dengan kata lain, secara simultan variabel independen berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Jabodetabek. Sementara secara parsial, hanya variabel umur, status, pengeluaran, jarak, dan order yang berpengaruh. Di sisi lain, variabel jam kerja tidak berpengaruh secara signifikan.

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang didapat, sebagai pekerja *Gig* pengemudi ojek *online* memiliki posisi yang rentan terutama terkait pendapatan. Oleh karena itu, dalam rangka meningkatkan pendapatan pengemudi ojek *online*. Pihak aplikator dan pemerintah harus lebih memperhatikan kondisi pengemudi ojek *online*. Dari temuan peneliti, peneliti menemukan beberapa hal yang dapat dilakukan guna meningkatkan pendapatan pengemudi, antara lain, bonus. Bonus sebagai insentif dan tambahan pendapatan bagi para pengemudi. Kedua, tarif. Pemerintah dapat menetapkan tarif yang lebih adil agar pendapatan para pengemudi lebih baik. Pemerintah juga dapat

menetapkan tarif setiap tahun menyesuaikan dengan kenaikan inflasi, pertumbuhan ekonomi, maupun indikator makro lainnya. Ketiga, tripartit. meskipun bukan sebagai buruh, para pengemudi ojek *online* harus memiliki suara dalam menentukan kebijakan terkait ojek *online*. Pasalnya, banyak kebijakan yang dinilai merugikan pengemudi ojek seperti potongan bagi hasil.

## REFERENSI

- Agatz, N. A. H., Erera, A. L., Savelsbergh, M. W. P., & Wang, X. (2011). Dynamic ride-sharing: A simulation study in metro Atlanta. *Transportation Research Part B: Methodological*, 45 (9), 1450–1464. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2011.05.017>
- Agatz, N., Erera, A., Savelsbergh, M., & Wang, X. (2012). Optimization for dynamic ride-sharing: A review. *European Journal of Operational Research*, 223(2), 295–303. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2012.05.028>
- Berrones-Sanz, L. D. (2018). The working conditions of motorcycle taxi drivers in Tláhuac, Mexico City. *Journal of Transport and Health*, 8(May 2017), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.04.008>
- Cahyadi, D. (2017). Factors Affecting the Income of Online Ojek (Motorcycle Taxi) Drivers: a Study Towards Go-Jek. In *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB Universitas Brawijaya* (Vol. 5, Issue 2).
- Charlton, E. (2024). *What is the gig economy and what's the deal for gig workers?* World Economic Forum. <https://www.weforum.org/stories/2024/11/what-gig-economy-workers/>
- Chen, H., Guo, B., Yu, Z., Wang, A., & Zheng, C. (2020). The Framework of Increasing Drivers' Income on the Online Taxi Platforms. *IEEE Transactions on Network Science and Engineering*, 7(4), 2182–2191. <https://doi.org/10.1109/TNSE.2020.2992931>
- Dangin, I. G. A. B. T., & Marhaeni, A. A. I. N. (2019). Faktor-faktor produksi yang mempengaruhi pendapatan pengerajin pada industri kerajinan kulit di Kabupaten Badung. *E-Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana*, 8(7), 681-710. <https://doi.org/10.24843/EEB.2019.v08.i07.p02>
- Eri Bukhari, & Aditya Ramadhan. (2020). Analisis Komparasi Penghasilan Driver Go-Jek Dan Grab Terhadap Standar Upah Minimum Regional Kota Bekasi Pada Saat Pandemi Covid-19. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Manajemen*, 16(2), 26–31. <https://doi.org/10.31599/jiam.v16i2.293>
- Fielbaum, A., & Tirachini, A. (2021). The sharing economy and the job market: the case of ride-hailing drivers in Chile. *Transportation*, 48(5), 2235–2261. <https://doi.org/10.1007/s11116-020-10127-7>
- Ford, M., Honan, V. (2017). The Go-Jek Effect. *Digital Indonesia Connectivity and Divergence. ISEAS-Yusuf Ishak Institute*, 275–278.
- Ford, M., & Honan, V. (2019). The limits of mutual aid\_ Emerging forms of collectivity among app-based transport workers in Indonesia. *Journal of Industrial Relations*, 61(4), 528–548. <https://doi.org/10.1177/0022185619839428>
- Giri, P. C., & Dewi, M. H. U. (2017). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek di Kota Denpasar, Bali. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 6(6), 948–975.
- Gojek. (2025). *Bergabung menjadi Mitra GoRide*. Gojek. <https://www.gojek.com/id-id/help/mitra/bergabung-menjadi-mitra-go-ride>
- Goride. (2024). *Tarif Gojek per KM, Harga, dan Biaya Untuk Layanan GoRide Saat Jam Sibuk*. Gojek. <https://www.gojek.com/blog/goride/tarif>
- Haerani, R. (2021). Perjanjian Kemitraan Antara Pt. Gojek Indonesia Dengan Driver Transportasi Berbasis Teknologi Di Pulau Lombok (Study Di Pulau Lombok). *Jurnal Res Justitia: Jurnal Ilmu Hukum*, 1(2), 157–167. <https://doi.org/10.46306/rj.v1i2.10>
- Halilintarsyah, O. (2021). Ojek Online, Pekerja atau Mitra? *Jurnal Persaingan Usaha*, 2(September), 64–74. <https://doi.org/10.55869/kppu.v2i.24>
- Hartadi, A. S., & Rusdiansyah, R. (2019). Pengaruh Tarif, Jam Kerja Dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Banjarmasin. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi Dan Pembangunan*, 2(1), 231. <https://doi.org/10.20527/jiep.v2i1.1169>
- Heeks, R., Graham, M., Mungai, P., Van Belle, J. P., & Woodcock, J. (2021). Systematic evaluation of gig work against decent work standards: The development and application of the Fairwork framework. *Information Society*, 37(5), 267–286. <https://doi.org/10.1080/01972243.2021.1942356>
- Henao, A., & Marshall, W. E. (2019). An analysis of the individual economics of ride-hailing drivers. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 130(October), 440–451. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.056>
- Huda, N. (2022). Mengupas Industri Transportasi dan Logistik Online di Indonesia Pasca Pandemi. In *Indef* (Issue 18). <https://indef.or.id/>
- Husainah, Nazifah., & Munawaroh, A. (2019). The Factors Affecting Income of Go-Jek Drivers in South Tangerang. *Advances in Economics, Business and Management Research (AEBMR)*, 92(Icame 2018), 119–126.

- Irawan, M. Z., Belgiawan, P. F., Tarigan, A. K. M., & Wijanarko, F. (2020). To compete or not compete: exploring the relationships between motorcycle-based ride-sourcing, motorcycle taxis, and public transport in the Jakarta metropolitan area. *Transportation*, 47(5), 2367–2389. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10019-5>
- Izzati, N. R. (2018). *Exploring Legal Landscape of Indonesia's on Demand Transportation: Case of Go-Jek and The Workers Social Protection*.
- Izzati, N. R., & Sesunan, M. M. G. (2022). 'Misclassified Partnership' and the Impact of Legal Loophole on Workers. *Bestuur*, 10(1), 57–67. <https://doi.org/10.20961/bestuur.v10i1.62066>
- Khoiriyah, N., Sunarti, E., & Latifah, M. (2022). Determinant factors of family welfare among Bogor online riders on pandemic COVID-19. *Humanitas: Indonesian Psychological Journal*, 19(February), 79–86. <https://doi.org/10.26555/humanitas.v19i1.19>
- Kurniawan, M. F., & Marhaeni, A. A. I. N. (2023). Analysis of Factors Affecting Go-Jek Driver Income during the Covid-19 Pandemic in Denpasar City. *European Journal of Development Studies*, 3(2), 52–58. <https://doi.org/10.24018/ejdevelop.2023.3.2.221>
- Mohamed, M. J., Rye, T., & Fonzone, A. (2019). Operational and policy implications of ridesourcing services: A case of Uber in London, UK. *Case Studies on Transport Policy*, 7(4), 823–836. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.07.013>
- Mustika, W., & Savirani, A. (2021). "Ghost accounts", "joki accounts" and "account therapy": Everyday resistance among ride-hailing motorcycle drivers in Yogyakarta, Indonesia. *Copenhagen Journal of Asian Studies*, 39(1), 48–67. <https://doi.org/10.22439/CJAS.V39I1.6175>
- Nastiti, A. D. (2017). Worker Unrest and Contentious Labor Practice of Ride-Hailing Services in Indonesia. In *Arryman Symposium*.
- Nugraha, A. R. (2020). *Organisasi Ojol: Ada 4 Juta Driver Ojol di Indonesia*. KumparanTech. <https://kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia1tBrZLEXOEl/full>
- Permana, M. Y., Izzati, N. R., & Askar, M. W. (2022). Measuring The Gig Economy in Indonesia: Typology, Characteristics, and Distribution. *Jurnal Manajemen Teknologi*, 21(3), 339–358. <https://doi.org/10.12695/jmt.2022.21.3.7>
- Polling Institute. (2022). Kenaikan Tarif Ojek Online di Mata Pengguna dan Pengemudi. In *Polling Institute*. <https://pollinginstitute.id/wp-content/uploads/2022/11/Laporan-Rilis-Survei-Pengguna-dan-Driver-Ojek-Online-Polling-Institute-Agustus-2022.pdf>
- Pratiwi, K. C., & Kartika, I. N. (2019). Analisis efektivitas program revitalisasi pasar tradisional dan dampaknya terhadap pendapatan pedagang dan pengelolaan Pasar Pohgading. *E-Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana*, 8(7), 805–834. <https://doi.org/10.24843/EEB.2019.v08.i07.p06>
- Prima, H. (2019). *Pengaruh Pengalaman Kerja, Lokasi Mangkal, Teknologi, dan Biaya Operasional terhadap Pendapatan Pengemudi Ojek Online di Kota Malang*.
- Rachmawati, R., Safitri, Zakia, L., Lupita, A., & de Ruyter, A. (2021). Urban gig workers in Indonesia during COVID-19 the experience of online "ojek" drivers. *Work Organisation, Labour and Globalisation*, 15(1), 31–45. <https://doi.org/10.13169/WORKORGALABOGL0B.15.1.0031>
- Rahmadani, & Fahrudin, A. (2020). Kualitas Hidup Driver Go-jek Online di Tangerang Selatan. *Khidmat Sosial, Journal of Social Work and Social Service*, 1(1), 27–41.
- Rizkyta, A. H., Nuryakin, C., & Hambali, S. (2021). Is motorcycle e-hailing welfare improving? *Case Studies on Transport Policy*, 9(2), 784–795. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.03.015>
- Sardjono, W., Laksmono, B. S., & Yuniastuti, E. (2020). The social welfare factors of public transportation drivers with online application as a result of the 4.0 industrial revolution in transportation. *ICIC Express Letters*, 14(4), 361–368. <https://doi.org/10.24507/icicel.14.04.361>
- Sholihin, Mahfud., & Anggaraini, P. G. (2020). *Analisis Data Penelitian Menggunakan Software stata* (T. A. Prabawati (ed.); I). PENERBIT ANDI.
- 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(3), 56–62. <https://doi.org/10.29332/ijssh.v2n3.193>
- Teguh Santoso, & Herry Goenawan Soedarsa. (2024). Factors Affecting the Welfare of Online Drivers in Bandar Lampung City. *International Journal of Accounting, Management, Economics and Social Sciences (IJAMESC)*, 2(3), 737–748. <https://doi.org/10.61990/ijamesc.v2i3.233>
- Vickers, T., Dahill, D., Holland, D., King, D., Hutchings, S., Garius, L., & Rendall, J. (2020). *Decent and Good Work in the Platform Economy: Private Hire and Taxi Work in Nottingham*. July. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.18117.88804>
- Walandouw, P., & Primaldhi, A. (2021). Gojek Ecosystem's Contribution to Support National Economic Recovery During the 2020-2021 Pandemic. In *Lembaga Demografi Faculty of Economics and Business Universitas Indonesia*. <https://ldfebui.org/penelitian/ringkasan-penelitian/dampak-ekosistem-gojek>
- Wang, B., Shao, Y., & Miao, M. (2022). a Social Welfare Estimation of Ride-Sharing in China: Evidence From Transaction Data Analysis of a Large Online Platform. *Technological and Economic Development of*

---

*Economy*, 28(2), 419–441. <https://doi.org/10.3846/tede.2022.16284>  
Wibisono, Y., Rosifah, S N., Azhari, F., Anwar, M. (2020). *IDEAS (Institute for Demographic and Poverty Studies)*. <https://ideas.or.id/2020/03/16/kerja-layak-metropolitan/>