

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Hubungan industrial atau sebelumnya dikenal dengan hubungan perburuhan (*labour relations*) merupakan sebuah konsep yang didalamnya berisikan hubungan antara buruh dan pengusaha. Namun, hubungan perburuhan yang kental dengan hubungan secara bipartit tersebut hanya berusaha melihat masalah antara buruh dan pengusaha saja dan tidak melihat pada dimensi lain seperti ekonomi, sosial, dan politik, maka muncul konsep terbarukan yang mencoba tidak hanya mengkaji masalah buruh dan pengusaha dalam pemaknaan industri yang sempit seperti masalah produksi, tetapi juga berfokus kepada dimensi-dimensi yang telah disebutkan sebelumnya, dimana konsep tersebut adalah hubungan industrial (Marnisah, 2019). Hubungan industrial membahas secara spesifik tentang seluruh aspek dan permasalahan hubungan buruh dengan pengusaha yang menyangkut ekonomi, sosial, politik, dan budaya secara langsung maupun tidak langsung. Namun, semakin berkembangnya teknologi dan informasi, turut merubah corak hubungan industrial, dimana lahir sebuah istilah yang disebut sebagai ‘ekonomi gig’. Ekonomi gig dapat digambarkan sebagai ekonomi “*platform*”, “*crowd-based*”, “*sharing*” ataupun “*on demand*” yang menciptakan tren baru sebagai bentuk tahapan kapitalis yang lebih lanjut dan turut mengancam hubungan industrial secara tradisional. Belakangan, para akademisi ilmu sosial mulai memberi perhatian pada ekonomi gig khususnya pekerjaan digital yang dimediasi oleh platform dan aplikasi ponsel yang mempertemukan antara pembeli dan penjual layanan, dan gambaran yang tepat untuk menggambarkan ekonomi platform adalah layanan transportasi Uber.

Munculnya Uber Tahun 2009 di AS dinilai menjadi rujukan utama dari bagaimana platform ekonomi bekerja. Bagaimana tidak, dalam beberapa tahun tepatnya di tahun 2014, Uber telah memiliki sebanyak 140 juta pengemudi yang menyediakan layanan transportasi dibawah nama Uber di seluruh dunia. Cohen et

Fathurahman Saleh, 2023

**KONFLIK DOMINASI HUBUNGAN INDUSTRIAL ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN BURUH
PENGEMUDI OJEK ONLINE TAHUN 2020-2022**

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Ilmu Politik

[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

al. (2016), memperkirakan bahwa setiap dolar yang dihabiskan oleh konsumen untuk perjalanan Uber, sekitar 1,60 dollar surplus konsumen dihasilkan. Perhitungan menunjukkan bahwa surplus konsumen secara keseluruhan yang dihasilkan oleh layanan UberX di Amerika Serikat pada tahun 2015 mencapai 6,8 miliar dollar. Dengan menyediakan layanan transportasi dengan biaya lebih rendah, valuasi Uber telah meningkat menjadi lebih dari 50 miliar dollar dan membuat kekayaan bersih CEO-nya, Travis Kalanick, mencapai lebih dari 5.3 miliar dollar (Zwick, 2017). Keberhasilan Uber, membuat pasar persaingan layanan transportasi lewat platform ekonomi tersebut semakin ramai dengan kemunculan perusahaan platform serupa seperti Glovo, Deliveroo, Rappi, Cabify, dan lain sebagainya. Survey tahun 2016 oleh Pew Research menunjukkan bahwa sebanyak 1 dari 10 remaja Amerika sekitar umur 18-29 tahun, menyatakan bahwa mereka memperoleh tambahan uang dari pekerjaan pada berbagai platform ekonomi. Setengah dari mereka menjadikan pekerjaan pada ekonomi platform tersebut sebagai pekerjaan utama, dan sisanya adalah pelajar yang hanya mencari tambahan uang. Di Amerika Serikat, merujuk pada Heeks (2019), penghasilan ekonomi gig mencapai 50 miliar dollar AS per tahun, dengan model kerja platform. Di Inggris, 1,1 juta orang bekerja pada ekonomi platform, sedangkan di AS, sekitar 8 persen warganya dan naik signifikan menjadi 16 persen untuk warga dengan usia 18 – 29 tahun merupakan pekerja gig (Wulansari, 2021).

Di Indonesia, merujuk kepada data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2019, jumlah masyarakat yang menjadi pekerja lepas harian atau freelance mencapai angka 5,89 juta orang yang tersebar ke dalam berbagai jenis pekerjaan dan pekerja ekonomi gig menjadi andil dari total angka tersebut (Wulansari, 2021). Pekerja ekonomi gig di Indonesia tumbuh subur tatkala pandemic COVID-19 yang berdampak sangat besar terhadap perekonomian masyarakat, dengan hampir lebih 1,7 juta masyarakat Indonesia kehilangan pekerjaan mereka ataupun mengalami penurunan penghasilan yang signifikan (Aristi & Pratama, 2021). Mereka harus mencari cara untuk dapat membiayai kehidupan rumah tangga mereka, serta harus

berjibaku dengan berbagai regulasi pemerintah untuk menekan angka penyebaran COVID-19 mulai dari *physical distancing*, sampai *work from home*. Hal tersebut yang membuat tidak sedikit dari mereka “banting setir” untuk melakukan pekerjaan ekonomi gig, mulai dari menjajakan jasa kemampuan seperti desain, konsultan, programing, hingga hal-hal lain dalam platform seperti Fiverr, Upwork, Sketchmob, dan lain sebagainya. Adapula dari mereka yang menjadi pengemudi ojek online akibat banyaknya PHK yang dilakukan perusahaan guna bertahan di situasi pandemi. Salah satu perusahaan atau medium bagi para pekerja ekonomi platform ini mencari pundi-pundi penghasilan menjadi pengemudi online, yakni GOJEK. GOJEK adalah perusahaan Indonesia yang didirikan pada tahun 2010. Saat itu GOJEK bermula dengan menawarkan layanan pemesanan taksi sepeda motor secara daring, yang kini disebut Go-Ride, dan kemudian memperluas cakupannya untuk menawarkan serangkaian layanan berbeda. Setelah meluncur pada Januari 2015, GOJEK diunduh oleh 10 juta pengguna pada masa itu, yang kemudian naik menjadi 35 juta pengguna pada awal 2017. Pada pertengahan 2021, total ada 2 juta pengemudi ojek online yang terdaftar sebagai mitra GOJEK (Wulansari, 2021).

Jumlah pekerja platform yang bekerja pada layanan antar makanan, antar barang, dan antar penumpang tentu akan lebih besar lagi jika memasukkan mereka yang bekerja dengan Grab, Lalamove, Maxim, Mr. Speedy, InDriver, dan perusahaan lainnya, atau mereka yang bekerja sebagai pekerja di industri kreatif dan pekerja upah per potong di sektor non-platform. Gojek merupakan sebuah perusahaan aplikasi penyedia layanan transportasi daring yang didirikan tahun 2010 oleh Nadiem Makariem, yang diawali sebagai *call center* yang menghubungkan antara pengemudi aplikasi dengan para konsumen melalui satu aplikasi. Nadiem Makarim dalam sebuah artikel yang ditulis oleh Leighton Coosebum tahun 2015 mengatakan bahwa dirinya memulai hanya dengan 20 mitra pengemudi ojek daring dengan 1 layanan *call center*, mengatakan bahwa saat awal pembentukan dan perjalanan bisnisnya, dia memulai menawarkan layanan bisnisnya kepada kerabat,

saudara, dan dari situlah perkembangan kecil tumbuh secara organik (Cosseboom, 2015).

Sempat memasuki masa-masa sulit diawal perintisan GOJEK, tahun 2014 Nadiem menemukan titik terang dimana berbagai investor asing berdatangan untuk melakukan penanaman modal kepada perusahaan yang mengedepankan slogan “Karya Anak Bangsa” tersebut (Gojek, 2023a). Beberapa investor pertama yang menyuntikan dana ke Gojek adalah perusahaan *private equity* Nothstar Grup yang berbasis di Singapura, dengan bekerja sama dengan NSI Venture dan beberapa investor lainnya dimana jumlah dana yang dikucurkan mencapai 2 juta dollar Amerika Serikat atau sekitar 26.8 Miliar Rupiah. Pada tahun yang sama pula, Gojek mengeluarkan sebuah aplikasi *on demand*, yang berisi sejumlah layanan mulai dari Go-Ride (layanan transportasi roda dua), Gocar (layanan transportasi roda empat), Go-Food (layanan pesan antar makanan), Go-Send (layanan pengiriman instan dan hari yang sama), hingga Go-Tix (layanan pemesanan tiket). Pemesanan layanan akibat peluncuran aplikasi membludak, dari semula yang hanya lewat *call center* hanya 3000 pesanan/hari, menjadi 100.000 pesanan/hari (Gojek, 2023a). Pada tahun selanjutnya, yakni tahun 2016, Gojek resmi diumumkan menjadi perusahaan unicorn pertama di Indonesia dengan total jumlah orderan mencapai 300.000 order/hari. Gojek juga mendapatkan kembali kucuran dana oleh investor asing yakni konsorsium yang dipimpin oleh Warburg Pincus dan KKR & Co. dengan jumlah yang sangat besar, yakni 550 juta dollar AS atau sekitar 7.37 Triliun Rupiah (Franedy, 2018). Pada saat yang bersamaan, Gojek merilis sebuah dompet elektronik yang mempunyai fitur penyimpanan uang serta pembayaran transaksi secara elektronik yang dinamakan Gopay.

Pada Tahun 2017, Gojek mendapatkan urutan ke-17 (tujuh belas) dalam *Fortune's Top 20 Companies That Changes the World* dengan pertumbuhan sebesar 3.600x dalam waktu 18 bulan, dan tercatat sebagai salah satu perusahaan dengan pertumbuhan tercepat di dunia. Tahun 2018, Gojek membesarkan ekspansinya ke Vietnam dan Thailand, dengan jumlah total order mencapai 100 juta order/hari dan

pertumbuhan mencapai 1100 kali dalam total volume transaksi. Presiden Joko Widodo dalam pembukaan acara Mitra Juara Gojek tahun 2019, memberikan apresiasi kepada Mitra serta perusahaan Gojek karena bersama-sama mengembangkan sebuah karya yang digadang-gadang buatan anak bangsa tersebut, lantaran GOJEK menyandang status *decacorn* pertama di Indonesia dengan nilai valuasi sebesar 10 miliar dollar AS, serta memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia sebesar 27 miliar dollar AS pada tahun 2018 (Rizkinaswara, 2019).

Dampak pandemi COVID-19 yang menyerang berbagai sektor vital tersebut, justru membuat Gojek berada diatas angin. Bulan Agustus tahun 2020, Menteri Keungan Sri Mulyani menyatakan bahwa hanya aktivitas ekonomi digital yang dapat bertahan dari tantangan pandemi COVID-19 dan Indonesia adalah negara dengan pertumbuhan konsumen ekonomi digital tertinggi di Asia Tenggara dengan total populasi konsumen yang akan tumbuh dari 144 juta pada tahun 2020 menjadi 185 juta di tahun 2021. Sepanjang tahun 2020, Gojek mencatat transaksi dibawah perusahaan tersebut mencapai 12 Milliar Dollar AS atau sebesar 170 Triliun Rupiah, dengan rincian peningkatan sebesar 10 persen dibanding tahun sebelumnya (Tempo, 2020). Mark Plus Inc, mencatat bahwa pada kurun 2016-2019, total transaksi tahunan dari 42 platform dompet dan transaksi elektronik yang resmi terdaftar di Bank Indonesia mencapai 186,5 Triliun Rupiah, dimana Gopay yang dimiliki perusahaan Gojek memimpin pasar dompet dan transaksi elektronik di Indonesia dengan bermitra lebih dari 300.000 usaha mikro, kecil, dan menengah (Taufik et al., 2022). Pada tahun 2021, sebuah keputusan Gojek membuat publik geger, dimana Gojek memutuskan untuk melakukan merger dengan Tokopedia. Prediksi valuasi merger Goto dinilai mencapai 20-25 Miliar Dollar AS atau sekitar 284-355 Triliun Rupiah. Huda menjelaskan untuk mendominasi pasar Asia Tenggara masih cukup sulit untuk Goto, karena pasar ekonomi digital di Asia Tenggara masih didominasi perusahaan dari Cina. Dibawah nama Goto, ada 3 pilar utama yang menjadi struktur

dari bisnis ini, yakni Tokopedia dalam *e-commerce*, Goto financial dalam urusan keuangan, dan Gojek dalam urusan layanan *on-demand* (Goto, 2023).

Setelah melakukan merger dengan Tokopedia, perkembangan Gojek kian signifikan terhadap aktivitas ekonomi di Indonesia. Total unduhan pada aplikasi Gojek mencapai lebih dari 221 juta unduhan, 1 juta mitra usaha yang meliputi 99 persennya adalah Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM), serta total mitra pengemudi mencapai 2 juta pengemudi di Asia Tenggara. Per Juni tahun 2022, Goto sukses berkontribusi untuk pertumbuhan ekonomi Indonesia sebesar 1,8 persen – 2,2 persen atau dari PDB Indonesia atau sekitar 349 Triliun hingga 428 Triliun Rupiah dengan jumlah transaksi pengguna tahunan mencapai 59.3 juta, 15, 1 juta pedagang, 99 persen kecamatan terjangkau melalui *e-commerce*, dan total mitra pengemudi mencapai 2,6 juta (Goto, 2022). Diketahui bahwa layanan *on-demand* Gojek berkontribusi sekitar 60 persen atau sekitar 13,6 Triliun Rupiah kepada pendapatan kotor Goto Group tahun 2022 yang mencapai 22.9 Triliun Rupiah dengan 8,6 Triliun rupiah berasal dari segmen *e-commerce*, 1,7 Triliun Rupiah dari finansial, dan 300 Miliar Rupiah dari segmen jasa lainnya (CNBC Indonesia, 2023). Hal tersebut mengindikasikan bahwa mitra pengemudi menjadi bagian yang paling sentral dari profit yang didapatkan Goto Group karena mereka merupakan aktor kunci keberhasilan transaksi pada setiap layanan *on-demand* Gojek yang dipesan *customer*. Disisi yang berseberangan, para mitra pengemudi dalam praktiknya justru kerap terabaikan dan mengalami ketidakadilan dari mekanisme hubungan kerja yang diinisiasi oleh Gojek.

Sepanjang tahun 2020, demonstrasi besar-besaran terjadi yang diikuti ribuan driver ojek online Gojek dan Grab dengan melakukan long march dari Balai Kota DKI Jakarta menuju Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Adapun aksi demonstrasi tersebut dilakukan karena tidak ada tanggapan serius dari pihak Perusahaan maupun pemerintah dalam menanggapi konflik hubungan industrial antara buruh ojek online dengan perusahaan. Aksi demonstrasi tersebut melayangkan beberapa tuntutan yang diantaranya, menghapus tarif zona, dan

memberlakukan tarif per provinsi, serta melanjutkan tuntutan di tahun 2018 sebelumnya mengenai payung hukum perlindungan yang jelas terhadap ojek online (Budiansyah, 2020). Tahun 2021, aksi demonstrasi kembali terjadi dibawah Himpunan Driver Gosend Se-Jabodetabek yang mengultimatum pihak perusahaan Gojek bahwa para driver akan melakukan aksi mogok kerja pada 29 dan 30 Juni. Yulian selaku perwakilan dari Himpunan Driver Gosend se-Jabodetabek mengatakan bahwa penurunan insentif menjadi fokus utama pada demonstrasi tersebut dan pihak perusahaan Gojek belum masih menanggapi aksi demonstrasi sebelumnya. Yulian mengaku bahwa hampir 90 persen driver Gosend se-Jabodetabek siap untuk mogok kerja jika Gojek kembali tidak merespon (Bestari, 2021).

Tak lama berselang, di bulan November 2021, sebanyak 189 driver Gojek melakukan demonstrasi didepan gedung Gojek yang berlokasi di Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Ketua Umum Serikat Serikat Ojol Indonesia, Andi menjelaskan bahwa mereka menuntut penyesuaian tarif karena penurunan tarif sepihak yang dilakukan perusahaan khususnya pada Go-food dari semula tarif terdekat Go-Food sebesar Rp 9.600, menjadi Rp 8000. Sementara itu, SVP Corporate Affairs Gojek, Rubi Purnomo menjelaskan bahwa penurunan tersebut hanya untuk jarak dibawah 2 kilometer, dan diatas 2 kilometer tarifnya tetap sama. Hal tersebut memungkinkan potensi pendapatan mitra semakin besar dan bisa mendapatkan lebih banyak order (Utami, 2021). Di Tahun 2022, seiring dengan kenaikan tarif Bahan Bakar Minyak (BBM) sejak 3 September silam, ribuan driver Ojek Online yang tergabung dalam Driver Online Indonesia (DRONE), menyambangi kantor Gojek untuk melakukan protes pada 12 September 2022. Kepala Divisi Humas DRONE, Abah Ajat menyatakan bahwa mereka menuntut kenaikan tarif transportasi online serta menurunkan biaya operasional aplikasi yang awalnya 20 persen, menjadi 10 hingga 15 persen saja. Selain itu, mereka juga menuntut perusahaan Gojek untuk berhenti melakukan penerimaan mitra baru pada aplikasi untuk menjaga stabilisasi order antara penumpang dan driver online (Tempo, 2022). Lewat Keputusan Menteri

Fathurahman Saleh, 2023

KONFLIK DOMINASI HUBUNGAN INDUSTRIAL ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN BURUH PENGEMUDI OJEK ONLINE TAHUN 2020-2022

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Ilmu Politik

[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

Perhubungan Nomor 667 Tahun 2022, akhirnya potongan aplikasi dipotong dengan maksimal 15 persen, namun masih ada beberapa perusahaan yang melanggar penyesuaian tersebut dimana Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI) masih menerima sekitar 400 aduan dari pengemudi ojek online.

Konflik hubungan industrial yang muncul antara pengemudi ojek online Gojek dengan Perusahaan Gojek, tidak terlepas dari bagaimana model platform ekonomi tersebut berjalan. Nick Srnicek, menjelaskan bahwa ekonomi platform seperti Uber, Glovo, Rappi, Deliveroo, Beat, dan lain sebagainya adalah model "*austerity platform*" yang ditandai dengan fakta bahwa mereka tidak memiliki barang atau jasa yang mereka tawarkan. Konflik-konflik yang muncul pada platform ekonomi layanan transportasi, disebabkan oleh mekanisme bisnis perusahaan mereka yang disebut sebagai *sharing economy* atau ekonomi berbagi. Di Amerika Serikat, perusahaan yang menggunakan mekanisme kemitraan ini antara lain seperti Uber, UberEats, Rappi, Cabify, Deliveroo, dan aplikasi lainnya, telah menandai perubahan besar dalam hubungan kerja dari yang sebelumnya kita kenal. Di bawah model ekonomi ini, pekerja dianggap kolaborator, dan dalam beberapa kasus, hanya sebagai kontraktor independen, tanpa jaring pengaman hukum, tenaga kerja, atau sosial apa pun (Martínez, 2019). Perusahaan berpendapat bahwa mereka hanya mediator yang mampu menghubungkan kolaborator dengan pengguna melalui layanan. Logika "*sharing economy*" menopang strategi komersial ini. Prinsip-prinsip kemitraan ini memang berbeda dari yang tradisional, dimana jenis pekerjaannya adalah pekerjaan jangka pendek berdasarkan kontrak dan pembayaran dilakukan setiap jam atau berdasarkan jumlah barang yang telah selesai melakukan transaksi (Asih, 2021).

Pada kasus hubungan industrial pada platform ekonomi seperti Gojek, Grab, Shoppe, Maxim, dan lain sebagainya, menggunakan istilah "mitra" untuk mengangkangi regulasi hubungan industrial yang telah diatur dalam Undang-Undang No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Dengan menggunakan istilah mitra untuk para pekerjanya, GOJEK hanya perlu berkuat pada penyediaan aplikasi

dan pengolahan sejumlah besar data agar para pekerjanya dapat bertemu dengan para penumpang atau pemesan layanan pada aplikasi mereka, namun tidak memenuhi hak para pekerja. Misalnya saja pada UU No. 13 Tahun 2003 mengatur mengenai jaminan sosial dan keselamatan kerja yang diantaranya berisi kecelakaan kerja, kematian, dan kesehatan yang wajib didaftarkan oleh perusahaan sebagai pemberi kerja kedalam anggota BPJS Ketenagakerjaan (Kemenperin, 2003). Namun yang terjadi adalah, Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker) Republik Indonesia justru berkolaborasi dengan GOJEK untuk menghimbau para mitra GOJEK untuk mendaftarkan diri mereka secara pribadi sebagai anggota BPJS Ketenagakerjaan hanya dengan membayar Rp 16.800 per bulannya (Gojek, 2018).

Kemnaker juga menambahkan laman tersendiri pada website BPJS Ketenagakerjaan untuk mempermudah pendaftaran bagi mitra GOJEK dengan slogan “pendaftaran khusus” yang menyiratkan eksklusivitas dan kemesraan antara Kemnaker dan GOJEK (BPJS Ketenagakerjaan, 2021). Berbeda dengan pengagasnya yakni Uber, di United Kingdom (UK), Supreme Court UK menetapkan bahwa driver Uber disana merupakan pekerja (worker) dan perusahaan wajib untuk memberikan hak-hak sebagaimana diatur dalam regulasi hubungan industrial yakni upah minimum. Keputusan tersebut dinyatakan setelah menimbang fenomena pemungutan suara di California yang bertajuk Prop 22, yang menyatakan bahwa perusahaan Uber dan Lyft harus menganggap pengemudi mereka sebagai pekerja, bukan lagi kontraktor independen (O’keane, 2021). Hal tersebut menunjukkan bahwa konflik hubungan industrial pada kasus GOJEK menyalahi regulasi mengenai hubungan industrial dengan penyebutan mitra yang pada UU No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah menyebutkan bahwa kemitraan merupakan kerjasama yang saling memerlukan dan saling menguntungkan (Halilintarsyah, 2021). Selain Inggris, beberapa negara serupa yang memperlakukan putusan untuk menganggap pekerja Uber sebagai pekerja bukan kontraktor independen adalah Swiss, Belanda dan Spanyol (CNBC Indonesia, 2022).

Fathurahman Saleh, 2023

***KONFLIK DOMINASI HUBUNGAN INDUSTRIAL ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN BURUH
PENGEMUDI OJEK ONLINE TAHUN 2020-2022***

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Ilmu Politik

[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

Mekanisme hubungan kerja berbasis mitra atau *sharing economy* ini lebih cenderung super eksploitatif, minim perlindungan terhadap pekerja, hingga ilusi terhadap fleksibilitas yang sebelumnya ditawarkan kepada pekerja mereka. Berbeda dengan hubungan kerja buruh-pengusaha yang sudah diatur terkait berbagai hak pekerja, dalam hubungan kemitraan, persoalan pengaturan kerja dan pembagian hasil kerja masih belum diatur, sehingga cenderung diserahkan pada mekanisme pasar. Kondisi ini yang memungkinkan bagi perusahaan membayar pekerja dengan serendah mungkin, serta melalui pengaturan algoritma memaksa mereka bekerja lebih berat dengan waktu kerja lebih dari 8 jam/hari, dan tidak memberikan hak-hak standar bagi pekerja. Berbagai penelitian sebelumnya menyebutkan bahwa praktik kerja ini menganggangi hukum, tidak layak dalam standar keamanan dan kesejahteraan, hingga gamifikasi. Beberapa penelitian terdahulu, diantaranya sebagai berikut.

Studi pertama yang membahas mengenai topik serupa yakni penelitian dari Randi yang berjudul Buruh VS Perusahaan (Studi Kasus Konflik Buruh/Pekerja Driver Go-Jek dengan PT Go-Jek Indonesia) dalam Jurnal Ilmiah Share Social Work Journal tahun 2017. Penelitian tersebut mencoba melihat konflik antara kepentingan buruh GOJEK dengan Perusahaan GOJEK dengan menggunakan kerangka konflik dari Lewis A. Coser yang menekankan bahwa konflik tidak selalu bermakna disfungsi bagi suatu kelompok, namun konflik kerap diperlukan untuk membentuk serta mempertahankan struktur sosial (Randi, 2017). Adapun penelitian tersebut berkesimpulan bahwa, seiring dengan konflik yang terjadi antara buruh driver ojek online GOJEK dengan Perusahaan GOJEK yang terjadi, PT GOJEK wajib untuk menjaga struktur sosial yang baik antara buruh driver GOJEK dengan perusahaan sehingga akan terwujud hubungan yang baik dan harmonis yang nantinya dapat menguatkan struktur yang ada di PT GOJEK itu sendiri. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang penulis angkat adalah fokus penelitian yang diangkat dimana penelitian ini berfokus pada konflik secara struktur sosial antara pengemudi ojek online dengan perusahaan GOJEK, sementara penelitian penulis

Fathurahman Saleh, 2023

**KONFLIK DOMINASI HUBUNGAN INDUSTRIAL ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN BURUH
PENGEMUDI OJEK ONLINE TAHUN 2020-2022**

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Ilmu Politik

[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

berfokus pada konflik dominasi yang diklaimkan perusahaan GOJEK terhadap pengemudi ojek onlinenya.

Selanjutnya, Fahmi Panimbang yang menyitir Nastiti (2017), menjelaskan dengan jelas ilusi otonomi kerja fleksibel yang ditawarkan pelaku usaha kemitraan yang salah satunya Gojek itu sendiri. Ada berbagai metode kendali perusahaan atas buruh yang menyiratkan bahwa hubungan kerja ini bukanlah sebuah kerja sebagaimana mitra ekonomi yang seharusnya, dimana antar mitra mempunyai tujuan bersama dan bekerja sama mencapai tujuan tersebut. Belenggu tersebut yakni mekanisme perolehan poin, bonus, peringkat, dan pemberhentian sementara atau deaktivasi. Metode tersebut dapat dilihat sebagai bentuk imbalan dan sanksi. Driver mendapatkan imbalan ketika mereka mendapat banyak poin karena terselesaikannya pengantaran, namun mendapat hukuman bila gagal, yakni menolak berbagai orderan yang masuk. Sistem ini dapat ditinjau sebagai manajemen pengemudi terhadap kinerja mereka, dan ketika kinerja mereka dibawah bintang yang ditentukan yakni bintang 4, maka akun mereka akan di deaktivasi dan mereka tidak bisa bekerja lagi (IndoProgress, 2021). Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang penulis angkat terletak pada fokus penelitian dimana penelitian ini lebih berfokus kepada mekanisme ilusi konsep kemitraan yang ditawarkan Gojek. Penelitian yang penulis angkat lebih bertujuan untuk menjelaskan bagaimana Gojek dapat mendominasi posisi pada relasi kerja sehingga melemahkan posisi pengemudi ojek online Gojek.

Sementara itu, Turmudi et al., (2020), menjelaskan bahwa pengemudi transportasi online telah mengalami fenomena alienasi kerja dimana mereka tidak mempunyai kuasa atas regulasi perusahaan yang ditetapkan. Perubahan bentuk kerja yang terjadi pada awalnya berupa perjanjian kemitraan namun pada realitanya menunjukkan suatu hierarki kekuasaan, representasi atasan dengan bawahan. Menurut Marx pekerja tidak dapat melihat pekerjaannya atau hasil capaiannya sebagai representasi dirinya. Mereka melakukannya sejalan maksud dan tujuan yang diberlakukan oleh kapitalis sebagai aktor pembayar dan pengupah, dan tidak

berdasar kepada maksud serta tujuan manusia itu sendiri. Lebih dari pada itu, pekerjaan bukan sebagai refleksi profesional humanisme. Mereka hanyalah sebagai alat mencapai keinginan pemilik modal, yakni memperoleh keuntungan material, dengan kata lain, keuntungan yang melimpah (Turmudi et al., 2020). Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang penulis angkat adalah penelitian ini menggunakan teori Alienasi Marx, sementara penulis lebih berfokus kepada eksploitasi akibat eksistensi dari dominasi yang dilakukan perusahaan Gojek kepada para pekerjanya.

Kemudian, hasil penelitian yang dilakukan oleh Novianto et al., (2021), melalui survei kepada 290 pengemudi ojek online di Gojek, Grab, dan Maxim pada tahun 2020, menunjukkan bahwa kondisi kerja layak masih belum diterima oleh pengemudi ojek online di Indonesia. Dari 10 indikator kerja layak yang ditetapkan oleh ILO, perusahaan platform hanya menjalankan dua indikator kepada pengemudi, yaitu terkait “pekerjaan yang tidak diperbolehkan” serta “kesempatan dan perlakuan yang setara dalam pekerjaan”. Sementara itu, 8 indikator kerja layak lain tidak diterima oleh pengemudi ojek online. Hal tersebut telah membuat kondisi kerja dari pengemudi ojek online menjadi rentan, karena mereka tidak memiliki kepastian kerja, perlindungan minimum, dan ketiadaan keamanan kerja (Wulansari, 2021). Penelitian yang penulis angkat berbeda dengan penelitian ini, karena dalam penelitian ini membahas mengenai kelayakan kondisi kerja yang dialami pengemudi ojek online yang diukur dengan 10 indikator kerja layak dari ILO. Penelitian yang diangkat penulis lebih berfokus kepada dominasi dan eksploitasi oleh perusahaan Gojek terhadap mitra pengemudi ojek online mereka.

Oka Halilintarsyah dalam penelitiannya yang berjudul Ojek Online, Pekerja atau Mitra? Tahun 2021, menyoroti dengan tajam bagaimana hubungan kerja kemitraan yang dihadirkan oleh penyedia platform ojek online salah satunya Gojek, terhadap regulasi ketenagakerjaan di Indonesia. Menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan konseptual kepada berbagai peraturan perundangan mulai dari Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang Nomor 13

Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, menyimpulkan bahwa hubungan kerja kemitraan yang dihadirkan oleh platform driver online di Indonesia bukan merupakan perjanjian kerja sama karena tidak terdapat unsur upah, namun hanya sebatas bagi hasil. (Halilintarsyah, 2021). Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang penulis angkat terletak pada jika penelitian ini mencoba menganalisis konsep kemitraan yang digunakan Gojek dari kerangka hukum, penulis lebih berfokus pada absennya kebijakan dan pengawasan pemerintah khususnya Kementerian Ketenagakerjaan terhadap kegiatan bisnis Gojek.

Keenam, penelitian dari M. Ibnu Farhan dan Irwansyah tahun 2023 yang berjudul Resistensi Pengemudi Ojek Online Terhadap Celah Hukum Ketenagakerjaan. Penelitian tersebut mencoba menganalisis relasi hubungan kerja yang terjadi antara perusahaan penyedia layanan ojek online dengan para pengemudi ojek online mereka, dimana tidak sama sekali mencerminkan pola relasi hubungan kerja kemitraan sama sekali. Para pengemudi ojek online merasa ada aktivitas yang eksploitatif dari perusahaan kepada mereka, dan tidak jarang berbagai pengemudi ojek online melakukan resistensi terhadap keadaan tersebut. Mewawancarai berbagai pengemudi ojek online dikawasan Depok, penelitian tersebut berkesimpulan bahwa pola resistensi yang dilakukan para pengemudi ojek online terhadap relasi kerja semu kemitraan adalah dengan mempraktikkan kemitraan ganda atau menjadi pengemudi ojek online lebih dari 1 perusahaan (Farhan & Irwansyah, 2023). Penelitian ini juga menambahkan bahwa rekrutmen yang mudah oleh berbagai perusahaan penyedia layanan ojek online dan kebutuhan ekonomi menjadi motif resistansi yang dilakukan berbagai pengemudi ojek online.

Fathurahman Saleh, 2023

**KONFLIK DOMINASI HUBUNGAN INDUSTRIAL ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN BURUH
PENGEMUDI OJEK ONLINE TAHUN 2020-2022**

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Ilmu Politik

[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang diangkat penulis terdapat dari fokus yang diteliti dimana penelitian ini meneliti pola resistensi karena keadaan eksploitatif, sedangkan penelitian yang diangkat penulis lebih menekankan pada keadaan dominasi yang dilakukan perusahaan Gojek.

Ketujuh adalah penelitian dari Nabiyla Risfa Izzati tahun 2022 yang berjudul Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig. Penelitian tersebut mencoba mengkaji dari segi hukum mengenai dasar regulasi kegiatan ekonomi gig di Indonesia khususnya ojek online. Mengkaji Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 12 Tahun 2019 yang merupakan satu-satunya landasan hukum mengenai regulasi ojek online di Indonesia, penelitian tersebut berkesimpulan bahwa Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 memberikan beban yang tidak imbang kepada para pengemudi ojek online untuk memenuhi berbagai kewajiban perlindungan kepada penumpang yang justru sebenarnya menjadi tanggung jawab perusahaan penyedia layanan ojek online (Izzati, 2022). Logika bisnis kemitraan yang diatur dalam peraturan ini justru menyebabkan pembuat kebijakan terdistorsi untuk mengatur para perusahaan penyedia layanan aplikasi ojek online dan mengakibatkan relasi timpang bagi pengemudi ojek online. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang diangkat penulis memiliki perbedaan dimana penelitian ini mengkaji dengan kerangka hukum, sementara penelitian yang diangkat penulis menganalisis bagaimana dominasi yang dilakukan salah satu penyedia layanan ojek online yakni Gojek mengakibatkan eksploitasi dan pelemahan posisi pekerja dalam relasi hubungan industrial.

Kedelapan, adalah penelitian dari Devita Aditya Wicaksono Tahun 2020 yang berjudul Gamifikasi Sistem Kerja dan Siasat Pengemudi Gojek. Penelitian tersebut mencoba menganalisis sistem kerja kemitraan Gojek dengan menggunakan konsep gamifikasi pekerjaan. Berbekal data observasi dan wawancara yang dilakukan kepada berbagai pengemudi ojek online di Yogyakarta, hasil penelitian tersebut menemukan bahwa sistem dan mekanisme kerja yang didesain oleh Gojek

Fathurahman Saleh, 2023

***KONFLIK DOMINASI HUBUNGAN INDUSTRIAL ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN BURUH
PENGEMUDI OJEK ONLINE TAHUN 2020-2022***

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Ilmu Politik

[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

terdapat gamifikasi, yang mengartikan bahwa pekerjaan pengemudi ojek online layaknya bermain sebuah gim. Hal tersebut dibuktikan dari pengemudi yang mengkalkulasi misi, target poin, bonus, performa, serta ancaman hukuman diputus kemitraan jika nilai salah satu aspek yang telah disebutkan diatas dianggap kurang (Wicaksono, 2020). Penelitian yang penulis angkat berbeda dengan penelitian ini, dimana penelitian ini lebih berfokus kepada dominasi yang dilakukan Gojek sehingga memunculkan eksekusi berupa eksploitasi kepada pengemudi ojek online Gojek.

Kesembilan adalah penelitian dari Holy Rafika Dhona dan Gigih Mahatattwo tahun 2021 yang berjudul Pangkalan Gojek: Ruang Produksi Kapitalisme Digital. Penelitian tersebut mencoba menganalisis pangkalan yang didirikan oleh pengemudi ojek online Gojek sebagai ruang sosial baru dengan menggunakan teori produksi ruang dari Henry Lefebvre. Berbekal data wawancara dari komunitas pengemudi Gojek di daerah Blimbingsari, Yogyakarta, penelitian tersebut berkesimpulan bahwa para pengemudi ojek online Gojek memaknai pangkalan dalam beberapa hal, yakni mereka memaknai pangkalan sebagai kantor mereka, sehingga membuat blur identitas mereka sebagai pekerja bebas. Selanjutnya mereka juga menghidupi pangkalan dengan rasa persaudaraan yang kuat sehingga memunculkan regulasi yang mereka atur sendiri untuk dipatuhi antar anggota pangkalan (Dhona & Mahatattwo, 2021). Perbedaan penelitian yang diangkat penulis dengan penelitian ini adalah fokus kapitalisme yang dibahas, dimana penelitian yang penulis angkat mencoba berfokus pada bagaimana eksploitasi pekerja dapat terjadi dalam kapitalisme digital.

Terakhir, adalah penelitian dari Muhammad Yoga Permana, Nabiyla Risfa Izzati, dan Media Wahyudi Askar tahun 2023 yang berjudul Measuring the Gig Economy in Indonesia: Typology, characteristics, and distribution. Penelitian tersebut mengupas bagaimana ekonomi gig di Indonesia secara garis besar. Adapun penelitian ini berkesimpulan bahwa kegiatan ekonomi gig yang terjadi di berbagai kota di Indonesia merupakan fenomena urban dengan karakteristik yang justru lebih

Fathurahman Saleh, 2023

**KONFLIK DOMINASI HUBUNGAN INDUSTRIAL ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN BURUH
PENGEMUDI OJEK ONLINE TAHUN 2020-2022**

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Ilmu Politik

[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

formal daripada informal (Permana et al., 2023). Penelitian tersebut juga mendapati bahwa pekerja ekonomi gig dalam sektor layanan transportasi terbesar berada di DKI Jakarta, sementara sisanya tersebar di berbagai kota lain di pulau Jawa. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang penulis angkat terletak pada fokus yang diangkat dimana penelitian yang penulis angkat mencoba untuk menganalisis dominasi yang berujung pada eksploitasi dari perusahaan Gojek kepada pengemudi ojek *online*-nya.

Penelitian ini tentunya berbeda dengan penelitian sebelumnya karena dalam penelitian ini mencoba menganalisis konflik dominasi hubungan industrial Perusahaan Gojek sebagai penyedia layanan platform dan para pengemudi ojek online Gojek, dengan rentang Tahun 2020-2022. Penelitian ini juga mencoba untuk melihat bagaimana lembaga negara terkait mulai dari Kemnaker, Kemenub, dan Kominfo merespon konflik pada hubungan industrial tersebut. Studi kasus buruh driver online Gojek dan Gojek menjadi penting selain karena perusahaan tersebut merupakan pengggagas layanan transportasi online dan membawa model hubungan kerja kemitraan pertama di Indonesia. Gojek merupakan perusahaan yang menyediakan layanan transportasi online terbesar di Indonesia, mengalahkan pesaingnya dari Malaysia yakni Grab, dengan valuasi Gojek yang mencapai 18 Miliar Dolar AS (Wulansari, 2021). Angka tersebut sekilas sangat fantastis dan menyiratkan bawa perusahaan tersebut kinerjanya sangatlah baik, namun yang terjadi dibawah justru sebaliknya.

1.2 Rumusan Masalah

Konflik hubungan industrial antara buruh pengemudi ojek online Gojek dengan perusahaan Gojek sangatlah menarik untuk diteliti lebih lanjut. Ketertarikan penulis dalam penelitian ini didasari oleh beberapa aspek, mulai dari ekonomi gig yang mendisrupsi hubungan industrial dan regulasi di Indonesia yang belum bisa mengikuti perkembangan, respon lembaga negara terkait mulai dari Kemnaker, Kemenhub, Kominfo dan lain sebagainya, hingga bagaimana Gojek menggunakan konsep “mitra” untuk mengelabui hukum dan para pekerjanya. Sehubungan dengan

hal tersebut, rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah: Mengapa terjadi konflik antara buruh ojek online dengan perusahaan Gojek Tahun 2020-2022 dalam membangun hubungan kemitraan yang saling menguntungkan kedua belah pihak?

1.3 Tujuan Penelitian

a. Tujuan Teoritis

Penelitian ini berusaha untuk mendalami lebih dalam mengenai konflik hubungan industrial di Indonesia yang belum bisa mengikuti perkembangan dari disrupsi teknologi hingga memunculkan sebuah relasi atau hubungan kerja model baru yang disebut dengan ekonomi gig, dengan buruh pengemudi ojek online GOJEK sebagai studi kasus yang akan diambil.

b. Tujuan Praktis

Penelitian ini bertujuan untuk menjadi dasar bagi para pengemudi ojek online khususnya pengemudi online Gojek, untuk menuntut perusahaan Gojek menghentikan penggunaan konsep mitra, dan lebih menggunakan konsep kontraktor independen sehingga tidak terkesan mengelabui masyarakat umum. Selain itu, penelitian ini bermaksud untuk menekan lembaga Kementerian terkait seperti Kemnaker, Kominfo, dan Kemenhub untuk melahirkan regulasi mengenai ekonomi gig di Indonesia, termasuk didalamnya regulasi mengenai hubungan industrial antara buruh ojek online dan perusahaan terkait.

1.4 Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya keilmuan dan wawasan pembaca karena penelitian ini disertai dengan teori, data-data yang valid dan dapat dipertanggung jawabkan, serta analisis yang mendalam terhadap konflik hubungan industrial antara buruh pengemudi online Gojek dengan Perusahaan Gojek Tahun 2020-2022.

b. Manfaat Praktis

1. Bagi Masyarakat Umum

Fathurahman Saleh, 2023

**KONFLIK DOMINASI HUBUNGAN INDUSTRIAL ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN BURUH
PENGEMUDI OJEK ONLINE TAHUN 2020-2022**

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Ilmu Politik

[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

Hasil Penelitian ini diharapkan menjadi bahan pertimbangan untuk masyarakat untuk bersama-sama menuntut perusahaan Gojek selaku penyedia layanan transportasi online, lebih memerhatikan bagaimana hubungan kerja antara perusahaan dan buruhnya, serta tidak mencoba mengelabui masyarakat apalagi hukum yang mengatur hubungan industrial yang berlaku di Indonesia yakni UU No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

2. Bagi Akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi penelitian ilmiah bagi sesama akademisi yang mempunyai kesamaan studi dengan penulis maupun peneliti yang mempunyai latar belakang fokus keilmuan yang berbeda dalam membentuk sebuah penelitian yang menyangkut fenomena konflik hubungan industrial antara pengemudi ojek online Gojek dengan Perusahaan Gojek Tahun 2020-2022

1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini menggunakan sistematika penulisan yang sesuai dengan struktur penulisan tugas akhir skripsi dimana penulis membagi beberapa sub-bab dengan tujuan untuk mempermudah pembaca memahami topik yang akan diangkat penulis di dalam penelitian ini. Adapun beberapa bab yang akan penulis tuangkan dalam penelitian ini, diantaranya seperti berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini, penulis menjelaskan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan, guna sebagai pengantar pembaca terhadap permasalahan yang akan penulis angkat kedalam penelitian ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini terbagi menjadi 2 bagian, yaitu berisi konsep dan teori penelitian, serta kerangka pemikiran. Konsep dan teori penelitian yang dimaksud didalam bagian ini bertujuan sebagai landasan analisis penulis terhadap

Fathurahman Saleh, 2023

**KONFLIK DOMINASI HUBUNGAN INDUSTRIAL ANTARA PT GOJEK INDONESIA DAN BURUH
PENGEMUDI OJEK ONLINE TAHUN 2020-2022**

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, S1 Ilmu Politik

[www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id]

permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian ini. Kerangka pemikiran adalah alur berpikir penelitian mulai dari rumusan masalah hingga menemukan jawaban atas penelitian yang dibentuk penulis.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini, peneliti menjelaskan tentang metode penelitian yang digunakan untuk menemukan hasil penelitian, serta menganalisa permasalahan yang akan diteliti. Peneliti juga mencantumkan objek penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, sumber data, teknik analisis data, serta tabel rencana waktu penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, peneliti akan menjelaskan tentang temuan-temuan data penelitian yang dianalisis menggunakan teori-teori tertentu agar mendapatkan jawaban atas rumusan masalah yang disampaikan pada bab pendahuluan. Peneliti juga akan membagi penulisan ini kedalam beberapa sub bagian jika memang dirasa dibutuhkan penulis agar penyampaian maksud dan penjawaban atas fenomena yang diteliti dapat lebih komprehensif dan teratur.

BAB V PENUTUP

Sebagai bagaian akhir dari penelitian, pada bab ini berisi mengenai kesimpulan dimana memuat argumentasi reflektif penulis terhadap hasil penelitian akhir yang telah dibentuk. Dalam bagian ini pula, penulis menuangkan saran atau rekomendasi terhadap pembaca yang dapat berguna bagi penulis dan penelitian ini, maupun bagi para pembaca.