

Ekonomi Politik Platformisasi dan Datafikasi dalam Gig Economy: Studi Kasus Bali dan Jawa Timur

Dinda Arifa Putri¹, Fitria Siti Munawaroh², Della Putri Wulandari³, Piers Andreas Noak^{4*}, Gede Indra Pramana⁵

^{1,2,3,4,5} Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Udayana

Abstract. This research aims to elucidate the changes in the order of life due to the massive expansion of digital platform-based companies. In its latest form, the information technology revolution enables the practice of network-based capital accumulation in the gig economy format. The expansion of gig employment through platformization occurs in specific social conditions. In tracking the locus of changing social and political relations as a logical consequence of interconnection, the focus is placed on the frictions resulting from the expansion and capital accumulation of the platform-based transportation industry, along with its various responses. To achieve this goal, this research will employ a qualitative method by conducting a case study in four regions: Surabaya, Denpasar, Badung, and Gianyar. This research will contribute to the debate, firstly, in the effort to understand platformization, including connectivity and disconnection aspects, as an inherent process embedded in its social conditions. Secondly, it examines the process of capital accumulation and its social implications through expropriation. This paper shows that global interconnection becomes the locus of power contestation between platform-based companies, the state, and society.

Keywords: gig economy; capital expansion; friction; platformization

Abstrak. Penelitian ini berupaya menguraikan perubahan dalam tatanan kehidupan akibat masifnya ekspansi perusahaan berbasis platform digital. Pada bentuk mutakhirnya, revolusi teknologi informasi memungkinkan praktik akumulasi kapital berbasis jaringan dalam bentuk gig economy. Ekspansi pekerjaan gig yang berlangsung melalui platformisasi terjadi dalam kondisi sosial yang spesifik. Dalam melacak lokus relasi sosial dan politik yang berubah sebagai konsekuensi logis dari interkoneksi, fokus diberikan terhadap friksi akibat ekspansi dan akumulasi kapital industri transportasi berbasis platform beserta ragam responsnya. Untuk mencapai tujuan tersebut, penelitian ini akan menggunakan metode kualitatif dengan mengambil studi kasus pada empat wilayah yaitu, Surabaya, Denpasar, Badung, dan Gianyar. Penelitian ini akan berkontribusi dalam perdebatan, pertama, upaya memahami platformisasi, mencakup aspek konektivitas dan diskoneksi, sebagai sebuah proses yang melekat dengan kondisi sosialnya. Kedua, melihat proses akumulasi kapital beserta implikasi sosialnya, melalui ekspropriasi. Tulisan ini menunjukkan bahwa interkoneksi global menjadi lokus kontestasi kekuasaan antara perusahaan berbasis platform, negara, dan masyarakat.

Kata Kunci: gig economy; ekspansi kapital; friksi; platformisasi

Received: 11/01/2024

Revised: 21/03/2024

Accepted: 28/03/2024

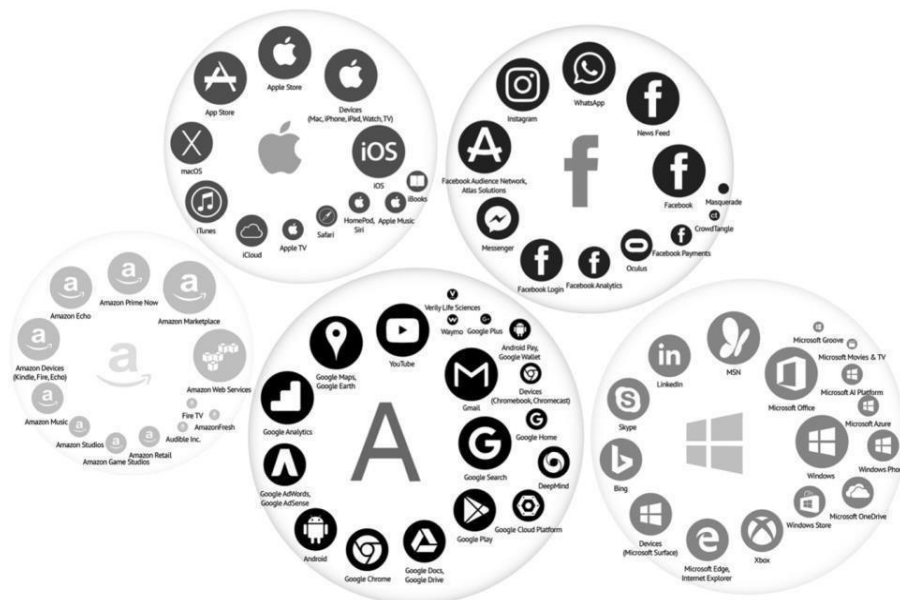
Korespondensi:

Prodi Ilmu Politik, FISIP, Universitas Udayana
Jl. Jend. Sudirman, Dangin Puri Klod, Kec. Denpasar
Bar. Denpasar, Bali, 80234
Email: piersandreasnoak@unud.ac.id

PENDAHULUAN

Dalam beberapa tahun terakhir, kita menyaksikan semakin tingginya pemanfaatan teknologi digital dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini seturut dengan ekspansi perusahaan berbasis platform digital yang semakin masif dalam berbagai segi kehidupan. Pada gilirannya, fenomena ini berpengaruh pada perubahan dalam tatanan kehidupan, acapkali disebut disrupti, sebagai imperatif dari masifnya corak ekonomi berbasis platform. Kondisi ini digambarkan dengan tepat sebagai masyarakat platform (*Platform Society*), di mana platform daring menjadi bagian integral dari masyarakat (van Dijck et al., 2018).

Secara global, fenomena ini ditandai dengan menguatnya Big Five, lima perusahaan raksasa berbasis platform di dunia, yaitu Apple, Meta-Facebook, Amazon, Alphabet-Google & Microsoft dalam ekonomi global. Fenomena ini kemudian berimbas pada masifnya kemunculan perusahaan berbasis platform dalam berbagai sektor di Indonesia, seperti e-commerce (Tokopedia, Bukalapak, Lazada & Shopee), fintech (Gopay, DANA, Zenius & OVO), layanan berbasis aplikasi (Gojek, Grab & Maxim).



Gambar 1.1 Skema Layanan Infrastruktur Perusahaan Platform Big-Five (Apple, Meta, Amazon, Alphabet-Google & Microsoft)

Sumber: Van Dijck et al., 2018

Pada awal kemunculannya, *term platform* dapat dikategorikan dalam empat wacana, yaitu *computational*, *architectural*, *figurative*, dan *political*, yang menjadi fondasi dalam memahami platform sebagai digital media *intermediary* (Gillespie, 2010: 3). Berbagai macam layanan hadir melalui platformisasi, dengan janji mempermudah akses, mempercepat layanan, dan efisiensi. Namun, kemunculan platformisasi tak lepas dari masalah, seperti kebocoran data pengguna, monopoli atas persaingan pasar, hingga kerentanan pekerja.

Pada awal kemunculannya, *term platform* dapat dikategorikan dalam empat wacana, yaitu *computational*, *architectural*, *figurative*, dan *political*, yang menjadi fondasi dalam memahami platform sebagai digital media *intermediary* (Gillespie, 2010: 3). Berbagai macam layanan hadir melalui platformisasi, dengan janji mempermudah akses, mempercepat layanan, dan efisiensi. Namun, kemunculan platformisasi tak lepas dari masalah, sebagaimana terjadi kekhawatiran akan kebocoran data sensitif pengguna, menyoroti kerentanan privasi dalam ekosistem digital yang semakin terkoneksi. Dominasi perusahaan platform besar pun memunculkan isu monopoli, yang berpotensi menghambat persaingan sehat di pasar dan mematikan inovasi. Tidak hanya itu, kerentanan pekerja menjadi perhatian serius, di mana model bisnis platform sering kali mengakibatkan kerentanan kerja.

Dampak ekspansi yang dilakukan industri berbasis platform ini mengubah kondisi, relasi dan struktur sosial yang menjadi fokus berlangsungnya platformisasi. Posisi platform yang merupakan bagian integral masyarakat ini turut mereproduksi ketimpangan hubungan kekuasaan, antara aktor industri berbasis platform, sebagai pemilik mode produksi di satu sisi, negara sebagai regulator di sisi lain, dan masyarakat, sebagai pasar dan cadangan tenaga kerja siap pakai (Au-Yeung, et al., 2022).

Pada bentuk mutakhirnya, revolusi teknologi informasi memungkinkan praktik akumulasi kapital berbasis jaringan, dalam bentuk *gig economy*. Dari kacamata ini, *gig economy* dapat dilihat sebagai transformasi ekonomi di mana fitur utamanya adalah pasar tenaga kerja yang menyediakan berbagai macam pekerjaan yang bersifat temporer, berbasis permintaan, dan tidak stabil (Woodcock &

Graham, 2019). Dalam menjelaskan corak ekonomi mutakhir ini dipahami sebagai kapitalisme digital (Fuchs, 2014), kapitalisme surveilans (Zuboff, 2015), hingga kapitalisme platform (Srnicsek, 2017).

Dalam konteks Indonesia, penelitian terkait *gig economy* bukanlah hal yang baru. Penelitian tentang *gig economy* di Indonesia umumnya berupaya memahami perkembangan corak ekonomi kapitalisme mutakhir beserta dampak yang ditimbulkannya, meski jarang yang melihat dampaknya melalui platform di Indonesia (Ford & Honan, 2017; Frey, 2020; Mustika & Savirani, 2021; Nowak, 2021; Keban, et al., 2021; Wilujeng, 2021; Qadri & D'Ignazio, 2022; Yasih, 2022). Penelitian Keban, et al. (2021) menguraikan sumber kekuatan pekerja dan bentuk perlawanan yang memungkinkan bagi pekerja *gig* memenangkan tuntutan mereka dalam konteks *gig economy* di Indonesia.

Penelitian ini berupaya mengungkapkan dampak ekspansi perusahaan berbasis platform dalam relasi sosial melalui reproduksi atas ketimpangan relasi kekuasaan, dengan memberikan perhatian khusus pada sektor transportasi. Kami menyoroti fenomena kemunculan perusahaan platform yang mengubah cara hidup masyarakat dan membentuk relasi kekuasaan yang baru, serta ekspansi dan akumulasi kapital mewujudkan kerentanan yang dihadapi oleh pekerja *gig* di sektor transportasi berbasis platform, dengan mengambil fokus di Bali dan Jawa Timur. Kami berargumen bahwa penting memahami relasi kekuasaan yang dibentuk oleh perusahaan platform ini. Pemahaman atas relasi kekuasaan ini dilacak melalui friksi yang menjadi imperatif atas kontradiksi dari ekspansi dan akumulasi kapital perusahaan berbasis platform tersebut.

Hal ini menjadi penting dilakukan, mengingat analisis kritis atas kontradiksi dari ekspansi dan akumulasi kapital perusahaan berbasis platform, yang terjadi melalui platformisasi dalam bentuk *gig economy*, membuka kemungkinan potensi praksis emansipatoris dari masyarakat. Dalam konteks ini, adalah urgen untuk memetakan ragam respons pemerintah yang berkaitan dengan kemunculan *gig economy*, baik kebijakan ekonomi maupun kebijakan ketenagakerjaan. Dalam konteks dunia digital hari ini, masyarakat perlu menjadi partisipan aktif dalam

membentuk relasi yang lebih baik dengan perusahaan berbasis platform (sektor privat) dan negara.

Penelitian ini akan berkontribusi dalam perdebatan, pertama, upaya memahami platformisasi, mencakup aspek konektivitas dan diskoneksi, sebagai sebuah proses yang melekat dengan kondisi sosialnya. Kedua, melihat proses akumulasi kapital beserta implikasi sosialnya, melalui ekspropriasi yang tidak selalu ditulis dengan tinta darah dan api, sebagaimana ditulis Marx. Ketiga, dengan memetakan respons kebijakan pemerintah Indonesia, penelitian ini hendak memberikan rekomendasi kebijakan bagi pengembangan potensi ekonomi demi tercapainya kesejahteraan bersama.

Gig Economy di Indonesia

Konsepsi atas *gig economy* dan *sharing economy* acap kali kita dengar, meski akan muncul kesulitan jika hendak mendefinisikannya secara spesifik karena kehadiran berbagai platform digital memiliki konteks spesifiknya sendiri. Meski begitu, hal ini tetap perlu dilakukan, sebagaimana diungkapkan oleh Koutsimpogiorgos:

“We conceptualize the so-called gig economy along four dimensions, namely, online intermediation, independent contractors, paid tasks, and personal services. Using this framework, it is possible to derive both a narrow definition of the gig economy, as ex ante specified, paid tasks carried out by independent contractors mediated by online platforms, and broader definitions that include offline alongside online intermediation, employees alongside independent contractors, unpaid tasks alongside paid tasks, and asset sharing alongside performing gigs.”

(Koutsimpogiorgos, et al., 2020).

Dalam literatur ekonomi politik, corak *gig economy* yang muncul melalui platform umumnya dipandang dengan optimis, sebagai bentuk model bisnis baru, yang menjanjikan efektivitas dan efisiensi. Sementara itu, perspektif kritis atas *gig economy* secara umum melihat praktiknya yang tidak adil, dengan akumulasi nilai yang berpusat pada perusahaan berbasis platform. Kondisi pekerja yang tidak memiliki jaminan upah layak, jam kerja yang tidak tentu, hubungan kerja yang tidak pasti, serta nihilnya jaminan kerja adalah problem yang menyertai kehadiran perusahaan platform ini. Fenomena ini menjadi cerminan atas ketimpangan

struktural dalam relasi industrial serta menimbulkan kritik terhadap model ekonomi baru yang menekankan fleksibilitas kerja, tetapi mengorbankan keamanan dan keadilan bagi pekerja.

Woodcock dan Graham (2019) mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi pertumbuhan *gig economy*, yaitu: (1) *the strength of 'workers' power' and 'state regulation' (political economy)*; (2) *the 'desire for flexibility for/from workers' (political economy and social)*; (3) *'gendered and racialized relationship of work' and 'consumer attitudes and preferences' (social)*; (4) *'mass connectivity and cheap technology' (social and technology)*; (5) *'digital legibility of work' and 'platform infrastructure' (technology)*; (6) dan *'globalization and outsourcing' (technology and political economy)*.

Perkembangan perusahaan berbasis platform, seperti Gojek dan Grab, membawa dampak bagi perekonomian Indonesia. Hal ini berlangsung sejak 2015 yang dipelopori dengan layanan sektoral berbasis aplikasi yang diiringi dengan kemunculan *e-commerce* dan *fintech*. GoTo pada tahun 2020 telah menyumbang sebesar Rp. 249 triliun untuk ekonomi Indonesia (Kompas, 2021). Pada tahun 2020 tercatat ada 2,6 juta mitra pengemudi Gojek, dan berkontribusi lebih dari 2% dari PDB Indonesia (rilis laman GoTo, 2023). Penelitian yang dilakukan Center for Strategic and International Studies (CSIS) dan Tenggara Strategics (2020) menyatakan pekerja *gig* yang bekerja pada layanan Grab berkontribusi sebesar Rp. 77,4 triliun pada perekonomian Indonesia di 2019.

Hingga saat penelitian ini ditulis, data statistik terkait dengan perusahaan layanan *on-demand-platform* dan pekerja *gig* di Indonesia masih belum memadai. Kurangnya data statistik tersebut menyebabkan pemerintah tidak dapat merumuskan kebijakan strategis dan peraturan khusus yang tepat dan sesuai untuk mendorong perekonomian (Tan, et al., 2021). Dengan keberadaan perusahaan-perusahaan berbasis platform di Indonesia yang semakin masif, terjadinya merger di antara dua perusahaan platform digital, Gojek dan Tokopedia, dapat dibaca sebagai simptom dari model bisnis perusahaan platform yang cenderung oligopolistik.

Pada sisi lain, penelitian mengenai pekerja *gig* di Indonesia berfokus pada bentuk perlawanan di level individu dan kolektif yang merespons degradasi pada

kondisi kerja, sorotan terhadap minimnya wadah efektif untuk bersuara dan berekspresi, hingga para pekerja *gig* yang mengorganisasi dirinya melalui lembaga swadaya masyarakat (Yasih & Hadiz, 2022). Penelitian sebelumnya tentang kondisi pekerja *gig* umumnya juga fokus pada satu wilayah tertentu (Jakarta, Bandung, atau Yogyakarta) dan tidak melihat konteks wilayah yang berbeda.

Dengan mempertimbangkan kondisi tersebut, penelitian ini berupaya mengisi kekosongan tentang dampak platformisasi dengan mengambil studi kasus Bali, yang secara ekonomi strategis posisinya di Indonesia, guna melacak perubahan relasi, antara negara, perusahaan berbasis platform dan masyarakat, untuk menguraikan fenomena *gig economy* beserta segala implikasinya.

Platformisasi dan Datafikasi

Poel et al., (2021) mendefinisikan platform sebagai “*data infrastructures that facilitate, aggregate, monetize, and govern interactions between end-users and content and service providers*”. Selaras dengan gagasan tersebut, ‘platformisasi’ dapat dipahami sebagai bentuk penetrasi layanan digital pada infrastruktur, proses perekonomian, dan kerangka kerja tata kelola terhadap berbagai macam sektor perekonomian dan bidang-bidang kehidupan (Poell, Nieborg & van Dijck, 2019).

Dalam platformisasi berlangsung relasi kuasa yang melekat antara operator platform, pengguna, dan komplementer yang tidak stabil, serta secara inheren kondisinya asimetris karena terdapat peranan operator yang sangat bertanggung jawab pada pengembangan tekno-ekonomi platform. Hal ini berlangsung dalam sebuah proses ‘datafikasi’, yang mengacu pada cara platform digital mengkonversi fenomena agar menjadi data, praktik, dan proses yang secara historis menghindari kuantifikasi (Poell, Nieborg & van Dijck, 2019).

Datafikasi memungkinkan perusahaan platform melakukan pengumpulan, pengelolaan, dan pemanfaatan data untuk setiap pengambilan keputusan bisnis dan menjadi sumber nilai. Datafikasi merujuk pada akselerasi pengumpulan, transfer, dan penyimpanan data yang menjadi bagian integral dari penargetan pada pemasaran, surveilans, dan pelatihan kecerdasan buatan (AI) yang kemudian menjelma sebagai proses yang menghasilkan aset bergerak melalui produksi nilai ganda oleh data primer dan sekunder (Cole, 2023).

Keberadaan data menjadi sentral sebagai komponen ekonomi politik di abad 21. Data adalah kapital, melalui datafikasi, akumulasi, dan ekstraksi, yang pada rezim ekonomi politik dibentuk dari logika akumulasi kapital dan sirkulasi secara terus menerus (Sadowski, 2019). Akumulasi dan ekstraksi data berdampak pada ketidakadilan ekonomi dan privasi dari pengguna yang tidak mendapatkan kompensasi maupun layanan yang sepadan (Sadowski, 2019). Pengumpulan data menghasilkan meta-data perilaku pengguna yang dapat digunakan oleh operator platform untuk diproses melalui algoritma. Algoritma tersebut memberikan preferensi pada pengguna untuk menggunakan platform yang dapat menampilkan bentuk-bentuk interaksi manusia, seperti memesan suatu produk, melakukan pembayaran, menonton, memberikan ulasan, mencari sesuatu, menjalin hubungan pertemanan, dan lain-lain.

Data sebagai bentuk kapital baru setara dengan kapital finansial untuk menciptakan produk dan layanan baru. Data kapital perlu dibingkai lebih dari sekadar pengetahuan tentang dunia, tetapi sebagai potongan-potongan informasi terpisah yang secara digital terekam, berbasis mesin, terkelompokkan, dan sangat mudah digerakkan (Sadowski, 2019). Institusionalisasi pada infrastruktur data menjadi ciri penting data kapital di dalam pengumpulan, penyimpanan, dan pengolahan data melalui berbagai bentuk (Sadowski, 2019).

Inilah bentuk kapitalisme data sebagai transisi yang mengonseptualisasikan bentuk kapital baru dan metode baru dalam akumulasi secara masif. Srnicek (2017) mengemukakan kapitalisme platform sebagai perkembangan kapitalisme yang memanfaatkan sentralitas data sebagai basis material. Perusahaan platform sebagai wujud kapitalisme sedapat mungkin memonitor dan mengekstrak data melalui infrastruktur dan intermediasi pada kelompok tertentu sehingga menghasilkan kekuatan ekonomi dan politik (Srnicek, 2017). Zuboff (2015) menawarkan konsep kapitalisme surveilans (*Surveillance Capitalism*), yang dipahami sebagai bentuk kapitalisme pada praktik-praktik bisnis perusahaan platform yang mengumpulkan dan memantau data pribadi pengguna untuk kepentingan finansial dengan bantuan pihak ketiga. Lim (2023) melacak aktor-aktor politik yang memanipulasi algoritma tertentu melalui data pengguna dari platform media sosial untuk mempengaruhi

pilihan politik oleh publik, terutama saat pemilu yang disebutnya sebagai politik algoritmik.

Akan tetapi datafikasi juga memiliki potensi agensi, sebagaimana diungkapkan oleh Baack bahwa datafikasi memungkinkan:

“Rendering phenomena into data that have never been quantified before, datafication can make the key practices of recursive publics applicable to them in ways that have not been possible before—given that the data created in these processes is accessible and modifiable. Therefore, datafication also has the potential to extend both the possibilities for and the scope of recursive publics, i.e. of creating ‘actually existing alternatives’ to established forms of knowledge production and circulation.”

(Baack, 2015)

Hal ini yang menyebabkan pentingnya melacak aspek sosialitas yang memungkinkan berlangsungnya platformisasi beserta datafikasi guna membuka potensi praksis emansipatoris atas kondisi hari ini. Salah satu imperatif dari interkoneksi global yang menjadi prasyarat keseluruhan proses ini adalah hadirnya friksi. Sebagaimana diuraikan oleh Anna Tsing, friksi adalah: *that heterogeneous and unequal encounters can lead to new arrangements of culture and power* (Tsing, 2005: 5, dalam Creswell, 2014). Kehadiran friksi tak dapat dilepaskan dari kondisi dan relasi sosial hari ini. Sebagaimana diingatkan Tim Cresswell (2014), *“Friction can be both a symptom of mobile contestation and something that is itself contested: Where, when and how does friction occur? Who produces or ameliorates it? Who is affected by it?”* Elaborasi lebih lanjut dari pertanyaan-pertanyaan ini menjadi titik berangkat dalam penelitian ini.

METODE PENELITIAN

Melalui penggunaan metode studi kasus, maka peneliti dapat mendalami fenomena yang diteliti sehingga memperoleh pemahaman atas kompleksitas permasalahan yang diangkat. Fokus utama dalam penelitian ini adalah melacak perubahan relasi sosial ekonomi akibat perkembangan *gig economy* melalui pengalaman aktor-aktor. Studi kasus menekankan pemahaman mendalam terhadap subjek kajian, pengalaman spesifik dari subjek, konteks yang melingkupi fenomena

dalam kasus, dan pemahaman yang muncul dari kasus yang berlangsung (Creswell & Poth, 2018: 153).

Penelitian lapangan secara umum bertujuan untuk mendapatkan data mendetail mengenai *gig economy* di Bali dan Jawa Timur, mencakup Ubud (Gianyar), Sanur (Denpasar), Kuta dan Canggu (Badung), serta Surabaya. Data primer dalam penelitian ini dikumpulkan pada masa turun lapangan yang dilakukan sepanjang bulan September 2023. Data yang dikumpulkan mencakup wawancara semi-terstruktur dan kelompok, dengan total narasumber sebanyak 63 orang sebagaimana disajikan di dalam tabel. Wawancara semi-terstruktur dilakukan secara spesifik kepada mitra pengemudi Gojek yang dibuat untuk menggali kisah hidup sebagai bentuk narasi pribadi maupun sebagai gambaran kehidupan dan serangkaian peristiwa yang diceritakan dari sudut pandang narasumber (Laslett, 1999: 392), sebagaimana penelitian ini ingin berfokus pada narasi mengenai kondisi kerja yang dialami.

Tabel 1.
Ringkasan Narasumber

Narasumber	Jumlah
Mitra Pengemudi	63
Representasi Komunitas	3

Sumber: Data lapangan, 2023.

Data yang dikumpulkan berfokus pada lingkup kebijakan dan pengalaman aktor. Pengalaman terutama dilihat dalam ragam praktik dan kebijakan dalam pengambilan keputusan strategis yang mengatur tentang *gig economy*. Di lingkup aktor sektor privat, pengalaman terutama berkaitan dengan praktik ekspansi dan pengalaman keseharian dalam melakukan kegiatan produktif. Pada pekerja, perhatian diberikan terutama pada pengalaman keseharian dalam bekerja, terkait kondisi, lingkungan, dan relasi kerja dengan perusahaan. Perhatian juga diberikan pada relasi antara negara, sektor privat, dan masyarakat dalam proses-proses yang menentukan dalam pengambilan keputusan strategis.

Seluruh narasumber tinggal di wilayah yang menjadi lokasi penelitian, meski tidak sedikit yang merupakan warga pendatang. Hampir seluruh narasumber sudah

menikah dan memiliki anak. Hampir seluruh narasumber menyatakan pekerjaan sebagai mitra pengemudi sebagai penghasil utama pendapatan. Tidak sedikit yang menyatakan bahwa mereka sebelumnya bekerja di sektor lain, tetapi terdampak PHK, upah yang semakin tidak mencukupi, maupun pandemi Covid-19. Perubahan sesudah menjadikan pekerjaan ini sebagai yang utama dirasakan oleh mitra pengemudi, baik terjadi peningkatan ekonomi maupun ketertarikan pada fleksibilitas kerja yang ditawarkan. Namun, pasca pandemi Covid-19, mitra pengemudi yang telah memulai pekerjaannya sejak sebelum pandemi Covid-19 merasakan dampak signifikan dari perubahan model bisnis yang dijalankan Gojek, yaitu merosotnya tingkat pendapatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Pekerja Gig Economy dan Respons Kebijakan Negara

Sejak tahun 2015, Gojek telah melakukan ekspansi bisnis ke Bali dan Jawa Timur. Bali dipilih sebagai wilayah yang secara signifikan maju dalam sektor ekonomi pariwisata, sedangkan Jawa Timur (terutama di Surabaya) merupakan kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia. Seiring dengan pesatnya bisnis yang dilakukan, hingga tahun 2018, pekerja *gig* yang bekerja pada sektor transportasi berbasis platform merasakan pendapatan yang begitu baik dengan kehadiran Gojek beserta platform sejenis. Pendapatan tinggi yang dikumpulkan menciptakan situasi migrasi dari banyaknya pekerja tetap beralih untuk menjadikan pekerjaan sebagai mitra pengemudi sebagai pekerjaan sampingan, bahkan pekerjaan tetap. Meskipun tidak terdapat upah minimum maupun kepastian jam kerja, pendapatan yang melimpah tetap membuat banyak orang pada akhirnya mendaftar sebagai mitra pengemudi.

Namun, perubahan strategi perusahaan dengan menghentikan pola “bakar uang” telah menimbulkan ketidakpuasan di kalangan mitra pengemudi. Perusahaan mulai membatasi bonus, menaikkan syarat mendapatkan bonus, mempertahankan tarif dasar, hingga meningkatkan biaya bagi penumpang (Novianto, et al. 2023). Situasi diperburuk terutama sejak dunia memasuki pandemi Covid-19, dengan meningkatkan kekecewaan para mitra pengemudi karena dampak penurunan

pendapatan secara drastis dari kebijakan perusahaan bertambah dengan pembatasan bepergian. Beberapa mitra pengemudi juga mengeluhkan kurangnya transparansi dalam kebijakan perusahaan yang membatasi kontrol atas nasib mereka sendiri. Persaingan antar mitra pengemudi untuk mendapatkan penumpang semakin sengit, memunculkan kekhawatiran akan keberlanjutan pekerjaan dan ekonomi.

Masifnya perkembangan ekonomi pariwisata di Bali memang membuka peluang yang besar bagi setiap orang untuk bergabung menjadi mitra pengemudi. Peluang yang serupa juga dirasakan oleh setiap orang di Jawa Timur, terutama Surabaya sebagai kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia. Namun, banyaknya orang yang berbondong-bondong untuk mendaftar menjadi mitra pengemudi justru menciptakan persaingan kerja yang semakin ketat, memungkinkan untuk terjadinya kelebihan suplai ketimbang kebutuhan. Apalagi, dengan tarif dasar yang dikenakan sebesar Rp12.800,00 yang ditawarkan Gojek, bagi para mitra pengemudi dianggap tidak relevan dengan situasi ekonomi terkini. Mitra pengemudi juga mengeluhkan cukup seringnya mendapatkan penumpang dengan jarak tempuh penjemputan lebih jauh ketimbang jarak tempuh pengantaran ke lokasi tujuan, yang mana meningkatkan potensi kerugian melalui kombinasi antara waktu dan bahan bakar. Kondisi-kondisi tersebut semakin menurunkan pendapatan mitra pengemudi, dengan menciptakan kerentanan kerja.

Secara umum, pendapatan harian yang didapatkan oleh mitra pengemudi bervariasi, tergantung pada peringkat keaktifan akun yang diukur dari frekuensi penjemputan penumpang maupun pemanfaatan peluang mendapatkan bonus. Algoritma perusahaan platform menuntut mitra pengemudi untuk bekerja lebih keras mengakibatkan jam kerja yang dibutuhkan lebih panjang dan menerima pesanan penumpang meski dari sisi pendapatan akan tidak menguntungkan. Tidak dapat dimungkiri, persaingan di antara sesama mitra pengemudi dan perubahan pada algoritma yang dirasakan juga berkontribusi pada penurunan pendapatan.

Upaya meningkatkan pendapatan dengan merambah ke sektor pekerjaan lain sulit dilakukan, mengingat praktik penerimaan kerja di Indonesia yang masih cenderung diskriminatif, tidak terkecuali bagi pekerja *gig*. Diverifikasi jenis sektor

pekerjaan lain yang minim memperkecil peluang untuk mendapatkan lapangan pekerjaan baru, seperti di Bali yang hanya mengandalkan sektor pariwisata sebagai ekonomi utama. Kondisi ini membuktikan rapuhnya sistem ketenagakerjaan di Indonesia, dengan penegakan hukum yang tidak tanggap pada perilaku perusahaan platform. Kondisi yang serupa dialami mitra pengemudi, yang secara umum berusia di atas 30 tahun memilih bekerja di sektor berikut didorong oleh sempitnya kesempatan untuk merambah ke pekerjaan lain dan kebutuhan ekonomi, memunculkan masalah struktur ekonomi yang serius. Kemudahan persyaratan yang ditawarkan perusahaan platform Gojek menjadi opsi terbaik, sebagaimana diungkap sebagai berikut:

“[Pekerjaan] yang paling gampang ini, ya (sebagai mitra pengemudi), karena cari kerja kan, yang penting ada kendaraan... Kalau kita kerja itu kita kalah di umur. Ya, apalagi spesifikasinya banyak, ya (merujuk pada persyaratan kerja di Indonesia). Pengalaman minimal 5 tahun. Umur harus paling muda. Aku aja kadang masih *nyari* yang umur maksimal bisa 30. Agak susah, kebanyakan (umur) 25.”

(Wawancara, mitra pengemudi, laki-laki, November 2023).

Akses asuransi secara tentatif diberikan kepada mitra pengemudi melalui BPJS Ketenagakerjaan. Pendapatan mitra pengemudi dipotong sebesar Rp16.800,00 setiap bulan untuk membiayai asuransi tersebut. Asuransi dapat diklaim hanya pada saat aplikasi dalam keadaan aktif dan sedang dalam perjalanan. Fasilitas yang didapatkan apabila mitra pengemudi mengalami kecelakaan yang cukup serius akan secara khusus dirujuk ke Rumah Sakit Siloam yang menjadi rumah sakit mitra. Mereka juga akan difasilitasi ambulans dan juga tenaga medis yang bernaung dalam Satuan Tugas Gojek.

Namun, tidak semua mitra pengemudi menggunakan fasilitas asuransi tersebut. Dalam praktiknya, sistem asuransi yang diberlakukan menjadi kontroversial di kalangan mitra pengemudi akibat sulitnya melakukan klaim terhadap asuransi, sebagaimana dijelaskan dalam wawancara berikut:

“[Dari perusahaan Gojek untuk BPJS Ketenagakerjaan] dipotong dari saldo (Gopay sebesar) Rp16.800,00. Lumayan sebenarnya (besar potongan terhadap pendapatan). Akhirnya menyesal sih sebenarnya ikut itu. Menyesalnya, banyak dengar ada yang bilang pengurusannya tidak ini, susah *nyairin*... Ya, gitu dah, ada yang bilang susah *nyairin* itu udah katanya.”

(Wawancara, mitra pengemudi, laki-laki, September 2023).

Kebijakan yang mengatur secara spesifik mengenai platformisasi maupun status kemitraan pada pekerja *gig* di Indonesia belum kunjung diterbitkan oleh pemerintah. Tanpa respons yang memadai, perusahaan platform yang dalam beberapa tahun terakhir berkembang pesat di Indonesia berpotensi memanfaatkan status informal para pekerja *gig* untuk ‘diformalisasikan’, yang diungkap oleh Frey (2020) sebagai cara yang memungkinkan perusahaan dan pemerintah mengekstraksi nilai tenaga kerja atau pajak dengan risiko dan biaya minimal melalui registrasi dan reorganisasi tertentu tanpa jaminan perlindungan tambahan.

Tentu, tantangan bagi pekerja *gig* di kemudian hari akan semakin berat, memberikan tanda tanya besar terhadap jaminan perlindungan dan hak-hak mereka. Tanpa kebijakan yang jelas, pekerja *gig* rentan terhadap eksploitasi dan ketidakadilan dalam relasi industrial mereka. Sebagai pekerja *gig* yang saat ini berjumlah sangat besar, mitra pengemudi tidak memiliki akses terhadap penentuan upah, jam kerja, dan perlindungan terhadap diskriminasi di tempat kerja. Namun, tidak dapat diabaikan pula, bahwa mereka yang menjalani pekerjaan sebagai mitra pengemudi sangat sadar bahwa segala risiko yang dihadapi merupakan konsekuensi dari otonomi mereka sebagai mitra. Bagi Yasih (2022), kondisi ini menciptakan identitas kewirausahaan yang melekat pada mitra pengemudi, yang acapkali mendorong mereka untuk mempersonalisasikan risiko serta solusi, selaras dengan cara kerja *neoliberal*.

Beberapa di antara kebijakan berikut ini merupakan kerangka hukum yang penting dalam memandu perkembangan sektor bisnis platform. Namun, penting untuk diperhatikan bagaimana implikasi dan dampak kebijakan ini terhadap pekerja mitra, utamanya dalam konteks penelitian ini berkaitan dengan mitra pengemudi yang menjadi tulang punggung platformisasi di Indonesia.

Tabel 2.
Kebijakan Platformisasi di Indonesia

Kebijakan	Mengatur Tentang	Hubungan dengan Platformisasi
-----------	------------------	-------------------------------

<p>Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 Informasi dan Transaksi Elektronik Pasal 1</p>	<p>Informasi dan Transaksi Elektronik yang sebagaimana telah diubah dengan Undang - undang Nomor 19 tahun 2016 tentang informasi dan Transaksi Elektronik</p>	<p>Platformisasi digital telah menciptakan hubungan erat antara informasi dan transaksi elektronik, maka dari itu dalam UU No.11 Tahun 2008 ini dapat mengantisipasi kemungkinan penyalahgunaan internet yang merugikan, memberikan perlindungan hukum terhadap transaksi dan sistem elektronik dan memberikan perlindungan hukum terhadap kegiatan ekonomi misalnya <i>e-tourism</i>, <i>e-learning</i>, implementasi EDI, dan transaksi dagang.</p>
<p>Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 71 Tahun 2019 Pasal 1</p>	<p>Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik</p>	<p>PP Nomor 71 Tahun 2019 bertujuan untuk menjamin kedaulatan data dengan mengatur penghapusan informasi elektronik dan dokumen elektronik yang tidak relevan atas permintaan individu. Berkaitan dengan platformisasi, terdapat relevansi dengan perlindungan data pribadi dan kepastian hukum dalam konteks teknologi digital. Selain itu, dalam lingkungan platformisasi, di mana data menjadi inti dari berbagai layanan dan transaksi digital, kebijakan ini juga mendukung upaya menjaga privasi dan keamanan data pengguna serta menjaga kedaulatan data.</p>
<p>Peraturan Pemerintah (PP) Nomor Tahun 2021</p>	<p>Perizinan berusaha berdasarkan tingkat risiko kegiatan usaha</p>	<p>PP ini menciptakan kaitan dengan platformisasi dalam hal efisiensi dan sederhananya pelaksanaan penerbitan izin berusaha. Melalui penggunaan sistem OSS, yang dikelola secara terpusat, penerbitan izin menjadi lebih efektif. Sistem OSS juga memberikan dasar untuk mengintegrasikan berbagai layanan berbasis digital dan berhubungan dengan platformisasi dalam hal perizinan dan pengawasan berbasis teknologi.</p>

<p>Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2019 Perdagangan Melalui Sistem Elektronik Pasal 1</p>	<p>Perdagangan Melalui Sistem Elektronik (PP PMSE)</p>	<p>PP ini memiliki kaitan dengan platformisasi dalam hal perkembangan e-commerce. PP ini menciptakan iklim e-commerce yang lebih baik bagi konsumen dan memudahkan penghitungan pajak di platform e-commerce. Namun, persyaratan penggunaan domain .id mungkin menimbulkan masalah dengan pemangku kepentingan tertentu, yang mungkin berhubungan dengan fenomena platformisasi di mana pelaku usaha e-commerce dapat beralih ke platform yang lebih sulit dijangkau oleh hukum pemerintah. PP ini membawa perubahan positif dalam ekosistem e-commerce, namun juga berisiko rentan terhadap kerugian yang terkait dengan domain dan peralihan pelaku usaha ke platform lain.</p>
<p>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik Pasal 28</p>	<p>Pengamanan Penyelenggaraan Sistem Elektronik</p>	<p>PP ini relevan dengan platformisasi dalam hal keamanan dan regulasi sistem elektronik. Penyelenggara Sistem Elektronik harus memberikan edukasi kepada pengguna mengenai hak dan tanggung jawab mereka, yang dapat berhubungan dengan penggunaan platform digital. Selain itu, PP ini juga mencakup masalah penempatan data center, perlindungan data pribadi, autentifikasi situs, dan pengelolaan nama domain situs yang dapat memiliki dampak dalam konteks platformisasi dan layanan berbasis teknologi.</p>

Sumber: diolah dari berbagai sumber

Undang-undang Nomor 11 tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, yang telah mengalami perubahan dalam Undang-undang Nomor 19 tahun 2016, menyediakan kerangka hukum yang mendasar untuk transaksi elektronik, yang juga berperan penting dalam platformisasi. Namun, kebijakan ini menghasilkan pertanyaan kritis, mengenai sejauh mana perlindungan hukum tersebut secara spesifik mencakup pekerja mitra. Begitu pun dengan Peraturan

Pemerintah (PP) Nomor 71 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik menekankan pentingnya kedaulatan data dan perlindungan data pribadi dalam platformisasi. Hal ini memiliki implikasi langsung terhadap mitra pengemudi, sebab adanya penggunaan data pribadi yang diperlukan dalam transaksi melalui aplikasi platform. Implikasi tersebut juga memungkinkan kerentanan terhadap pengawasan dan pemantauan oleh perusahaan platform, bahkan pemerintah.

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor Tahun 2021 tentang Perizinan Berusaha berdasarkan tingkat risiko kegiatan usaha membawa efisiensi dalam proses izin. Meskipun terdapat upaya dalam menyederhanakan perizinan, berkaitan dengan platformisasi, secara kritis dapat dipertanyakan mengenai apakah kemudian mitra pengemudi memiliki akses yang sama dan terhindar dari hambatan birokratis. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2019 tentang Perdagangan Melalui Sistem Elektronik memengaruhi ekosistem *e-commerce*, yang merupakan bagian penting dari platformisasi. Meskipun peraturan ini bertujuan memudahkan konsumen dan penghitungan pajak, persyaratan penggunaan domain *.id* dapat menjadi hambatan bagi pelaku usaha *e-commerce*, termasuk secara tidak langsung akan berdampak pada mitra pengemudi, yang kaitannya dengan jaminan hak-hak pekerja oleh perusahaan platform.

Definisi yang belum secara tegas mengenai status pekerja *gig* dalam pengaturan kerja perusahaan platform membuat mereka rentan terhadap eksploitasi dan kehilangan hak-hak pekerja. Keterbatasan sumber daya dan kapabilitas negara juga menjadi hambatan yang perlu dihadapi, sejauh mana perusahaan platform mematuhi peraturan yang ada. Upaya melibatkan pekerja *gig* dalam proses perumusan kerangka hukum juga masih terbatas, mengakibatkan kerancuan antara aturan yang dibuat dengan realitas serta implementasi yang seakan-akan berpihak pada perusahaan platform.

Kerentanan dan Kontrol atas Pekerja *Gig Economy*

Temuan yang kami dapatkan dari wawancara terhadap mitra pengemudi membuktikan fleksibilitas kerja dan relasi industrial berupa kemitraan memberikan efek kerentanan kerja. Mereka yang perlu untuk bekerja lebih ekstra dan

menghadapi risiko tinggi, yang mana perusahaan menyerahkan kondisi tersebut sebagai tanggung jawab bagi diri sendiri. Sebagaimana terjadi di Bali dan Jawa Timur, temuan ini mengkonfirmasi kondisi perusahaan di Indonesia terutama pada layanan transportasi melembagakan pengaturan kerja yang rentan, yang memungkinkan diimplementasikan secara formal melalui aspek aktivitas kerja yang berada di bawah kontrol dan pengawasan perusahaan (Rosenblat, 2018).

Kerentanan pekerja *gig* di sektor transportasi berbasis platform memunculkan paradoks terkait dengan fleksibilitas dan kontrol platform. Fleksibilitas yang dijanjikan oleh perusahaan platform memberikan kebebasan kepada mitra pengemudi untuk menentukan jam kerja mereka sendiri. Namun di saat yang bersamaan, aktivitas mereka sebenarnya diatur oleh peran algoritma dalam ekosistem pekerjaan ini, menjadikan mitra pengemudi berada dalam posisi ketergantungan terhadap perusahaan. Mitra pengemudi dalam hal ini terjebak dalam algoritma, yang disebut dalam Mustika & Savirani (2021) sebagai 'gamification' sebagai sebuah strategi untuk mengakali sistem yang dibuat perusahaan platform. Tassinari & Maccarrone (2020) menyebut fleksibilitas yang secara efektif terbatas dan menyebabkan *insekuritas* ini sebagai sebuah retorika perusahaan yang berdisonansi pada realitas proses kerja. Algoritma turut berpengaruh pada akses mereka terhadap pekerjaan, penentuan tarif, hingga memutuskan status pengemudi berdasarkan kriteria tertentu, yang dalam praktiknya menjadi kekuasaan perusahaan platform. Dengan demikian, mitra pengemudi menjadi kehilangan kontrol atas pekerjaan mereka sendiri dan akan selalu berada dalam posisi rentan terkait kebijakan platform.

Implementasi perusahaan platform dalam mengontrol aktivitas mitra pengemudi mencerminkan ekonomi *gig* di Indonesia yang melanggengkan praktik-praktik kerentanan kerja. Bentuk kontrol perusahaan ini, seperti yang dijelaskan oleh Yasih (2022), termanifestasi dalam pemberian akun kepada mitra pengemudi, yang memungkinkan perusahaan mengendalikan aktivitas melalui penilaian, penetapan target kinerja, hingga menentukan harga layanan. Dengan posisi seperti ini, mitra pengemudi yang berada dalam kontrol perusahaan justru tidak mendapatkan akses hak ketenagakerjaan (Ford & Honan, 2017). Pengemudi

diposisikan bukan sebagai pekerja tetap, melainkan sebagai mitra dan pengusaha mikro, sehingga hubungan industrial dalam konteks ini menjadi samar (Woodcock & Graham 2019; Yasih, 2022).

Kontrol Gojek dalam mendisiplinkan mitra pengemudi disebut sebagai ‘*gamification*’, yaitu alat algoritmik yang memungkinkan perusahaan memberikan *reward* bagi mitra pengemudi berdasarkan poin kredit dan peringkat performa layanan (Schmidt, 2017). Mitra pengemudi dibuat seolah-olah ada dalam sebuah ‘permainan’ yang menuntut perilaku baik dan ketepatan waktu, sehingga memungkinkan mitra pengemudi mendapatkan bonus.

Perusahaan platform memiliki kuasa untuk mengontrol data dan berjalannya ‘permainan’, dengan mitra pengemudi yang tidak diberikan akses untuk menyentuh data, bahkan memberikan klarifikasi apabila dianggap melanggar aturan (Mustika & Savirani, 2021). Kuasa perusahaan platform membuat seolah-olah para konsumen pada akhirnya diberikan ruang menjadi agen yang mengontrol mitra pengemudi. Kontrol konsumen dalam hal ini dapat memberikan rating berupa bintang dari skala 1-5 yang terdapat pada aplikasi Gojek sebagai bentuk evaluasi kepada mitra pengemudi. Semakin kecil bintang yang didapat, maka semakin besar kemungkinan mitra pengemudi mendapatkan suspensi dari perusahaan dalam rentang waktu tertentu.

Mitra pengemudi berada dalam posisi yang sulit untuk membentuk perlawanan yang menyangkut kondisi mereka. Kepentingan mitra pengemudi, sebagaimana juga dialami pekerja pada umumnya di Bali selalu dibenturkan dengan kepentingan pemerintah untuk tujuan menjaga citra pariwisata Bali. Aparatus negara akan selalu melakukan pembatasan terhadap aktivitas-aktivitas yang mengancam citra tersebut. Wadah pekerja untuk berserikat selalu dalam pengawasan, sebagaimana mitra pengemudi yang dalam pengertian yang sama menyebut dirinya bergabung dalam sebuah komunitas.

Solidaritas mitra pengemudi di Bali akibat kesadaran pada kerentanan kerja yang mereka alami tidak berkembang sebagaimana mestinya, yang seyogyanya dapat menjadi medium untuk menyuarakan hak-hak justru hanya dapat berfungsi sebagai wadah kekeluargaan semata. Mitra pengemudi menghadapi hambatan

dalam melakukan perlawanan, melalui pengawasan terhadap akun pengemudi, informasi kendaraan, dan partisipasi mereka dalam komunitas, terutama saat hendak melakukan aksi solidaritas demonstrasi.

Berdasarkan temuan lapangan, rencana aksi tersebut sempat akan dilakukan pada masa sebelum pandemi Covid-19, menuntut kenaikan terhadap tarif dasar beserta perhatian terhadap pendapatan mitra pengemudi. Namun, serangkaian pengawasan siber beberapa hari sebelum terjadinya aksi telah dilakukan, menyebabkan ketakutan bagi mitra pengemudi. Secara halus, bentuk pengawasan ini bertujuan untuk memastikan kepatuhan terhadap aturan dan kebijakan perusahaan, yang kemudian juga berhubungan dengan upaya menjaga citra pariwisata Bali. Akun pengemudi dapat dikenai pembatasan atau bahkan dicabut aksesnya (suspensi) jika ditemukan pelanggaran terhadap ketentuan perusahaan. Kondisi ini dipaparkan oleh salah satu mitra pengemudi yang tergabung dalam komunitas sebagai berikut:

“Kayaknya buang-buang waktu demo di sini. Mending kita kerja gitu menurut saya sih, ya... Soalnya kita... dulu kan sempat mau demo, itu orang-orang demo itu udah di akunnya itu udah diawasi. (Menirukan contoh situasi bentuk pengawasan) Ini coba cek dulu yang ikut-ikut (aksi demonstrasi). Siapa ada (di grup ini)? Komunitas mana ini? Ayo cek namanya. Plat nomornya... Di sini udah diperas semua. Jadi, kompetitor itu udah dipegang-pegang sama kantor.”

(Wawancara, mitra pengemudi, laki-laki, September 2023).

Solidaritas di antara mitra pengemudi di Jawa Timur terkonsolidasi lebih baik, dengan jaringan yang lebih kuat, baik pada komunitas mitra pengemudi roda dua maupun roda empat. Mitra pengemudi di Jawa Timur lebih leluasa untuk menyuarakan ketidakadilan dalam hak-hak mereka sebagai pekerja, ditunjukkan dengan berjalannya aksi solidaritas di jalan. Sebagaimana terbaru terjadi pada 20 Juli 2023, mitra pengemudi menyuarakan empat tuntutan kepada Pemerintah Provinsi Jawa Timur untuk mengatur: (1) tarif batas minimal 0—4 kilometer; (2) tarif bawah roda empat sebesar Rp3.800,00 per kilometer; (3) tarif bawah ojek *online* roda dua sebesar Rp2.000,00 per kilometer; dan (4) kesamaan standar layanan aplikator kepada mitra (Jatim Viva, 2023).

Tidak sedikit bentuk perlawanan mitra pengemudi terhadap kontrol platform muncul dengan strategi penggunaan banyak akun pada layanan aplikasi transportasi yang berbeda. Mitra pengemudi menciptakan sejumlah akun di berbagai platform dengan harapan dapat mengurangi pemantauan ketat dan kontrol yang diterapkan oleh platform tunggal secara terus-menerus. Dengan menggunakan berbagai akun, mitra pengemudi dapat beralih antar layanan aplikasi, sehingga membuka peluang untuk memilih pesanan yang paling menguntungkan. Perlawanan tersebut menjadi upaya memperluas akses terhadap sumber daya ekonomi lain dengan harapan terjadi peningkatan terhadap pendapatan.

Sosialitas dan Kemelekatan pada Platformisasi Transportasi

Platformisasi transportasi yang bersinggungan dengan masifnya pariwisata di Bali adalah bukti melekatnya platform pada konteks lokal. Melalui istilah 'mobilitas platform', Gibbings, Frey & Barker (2022) menilai hubungan erat ini muncul pada terkelolanya pergerakan orang dan barang oleh platform dikonfigurasi melalui aplikasi, baik akibat adaptasi terhadap munculnya aktivisme untuk mengakui hak-hak pekerja, bentuk mobilitas awal yang harus dinegosiasikan, maupun melalui keberadaan institusi sosial dan bentuk sosialisasi yang mengalami kemunduran. Maka, platform seperti Gojek dalam hal ini beradaptasi dengan pariwisata yang menjadi medan ekspansi bisnis dengan mengubah struktur sosial yang ada. Persaingan kerja bagi mitra pengemudi, dituntut untuk berhadapan dengan pengemudi lokal yang terkonsentrasi di wilayah-wilayah yang menjadi destinasi wisata dan kebijakan perusahaan platform yang mengontrol lumbung pendapatan mitra pengemudi melalui penentuan harga berdasarkan lokasi secara fluktuatif.

Sejak kemunculan Gojek di tahun 2015, diikuti dengan kemunculan platform serupa di Bali dan Jawa Timur, pengemudi lokal termarginalisasi dengan kehadiran mitra pengemudi. Berdasarkan pengamatan, dengan melihat kedua wilayah yang menjadi lokus penelitian ini, terungkap resistensi dari pengemudi lokal terhadap mitra pengemudi di Ubud, Bali, menjadi yang terkuat di antara wilayah lain yang menjadi lokasi penelitian hingga hari ini. Struktur sosial yang kuat melalui pelembagaan adat begitu terasa, menjadi basis dukungan bagi pengemudi lokal

dengan jaminan keamanan teritori. Temuan ditunjukkan di Jawa Timur yang berfokus pada wilayah Surabaya, perusahaan platform telah menguasai hampir seluruh wilayah, dengan perlawanan dari pengemudi lokal yang kini tidak signifikan.

Melekatnya transportasi berbasis platform terjadi di perkampungan kota di Surabaya, sebagai diungkap Peters dalam Gibbings, Frey & Barker (2022) terdapat ‘improvisasi’ antara mitra pengemudi dengan jaringan pengembang perangkat lunak yang secara tidak bertanggung jawab memanipulasi algoritma platform untuk kepentingan meredistribusikan keuntungan. Di Bali, lekatnya ikatan ditunjukkan dengan perusahaan transportasi berbasis platform yang telah mendominasi titik-titik yang dianggap sebagai teritorial bagi pengemudi lokal, memaksa pengemudi lokal berintegrasi dengan platform. Kelekatannya tersebut muncul pada mitra pengemudi yang didominasi oleh kelas menengah ke bawah selalu menghadapi ketimpangan akibat kontrol platform dan negara, pada akhirnya membentuk solidaritas yang menurut Newberry (2008) & Frey (2020) disatukan oleh infrastruktur material dan sosial.

Kebijakan perusahaan platform mengubah pola persaingan kerja, melalui penentuan tarif berdasarkan algoritma dan jangkauan rute yang tidak terbatas pada teritorial tertentu—berbanding terbalik dengan pola yang telah dilakukan oleh pengemudi lokal. Keberadaan mitra pengemudi kemudian dianggap sebagai ancaman menjatuhkan tarif perjalanan yang biasanya ditentukan berbeda antara penumpang domestik dengan luar negeri dan menyerobot teritorial yang telah dikuasai oleh pengemudi lokal, dalam hal ini titik-titik penjemputan yang vital bagi mereka.

Resistensi pengemudi lokal terhadap ekspansi perusahaan platform berdampak pada kerentanan kerja mitra pengemudi. Di Bali, aliansi pengemudi lokal melakukan berbagai aksi solidaritas menuntut penegakan aturan terhadap kehadiran transportasi berbasis platform yang dianggap bersaing tidak sehat. Sementara di Jawa Timur, resistensi serupa terjadi, terutama di titik-titik vital seperti bandara, stasiun, terminal, dan pelabuhan. Ford & Honan (2017) menjelaskan bahwa masalah ini melibatkan pertanyaan legalitas perusahaan platform dan ketidaksetaraan ekonomi antara pengemudi konvensional dan mitra pengemudi

platform. Sebagai tanggapan, pemerintah Provinsi Bali menerbitkan peraturan yang mensyaratkan kewajiban bagi perusahaan platform untuk memahami budaya setempat dan mengatur rute tujuan untuk mengakomodasi kepentingan pengemudi lokal. Di Jawa Timur, pemerintah menentukan tarif dasar untuk layanan sepeda motor berbasis aplikasi. Namun, perusahaan platform tetap menggunakan strategi lain untuk menyesuaikan layanannya, sehingga dampak dari respons pemerintah tidak dirasakan langsung oleh mitra pengemudi.

Sebagai bentuk respons terhadap resistensi yang dilakukan oleh pengemudi lokal di Bali, pemerintah Provinsi Bali kemudian menerbitkan Peraturan Gubernur Bali Nomor 40 Tahun 2019 tentang Layanan Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi di Provinsi Bali, menekankan persyaratan khusus untuk pengemudi di Provinsi Bali, yang di dalamnya mensyaratkan kewajiban perusahaan platform, sertifikasi dan pemahaman terhadap budaya setempat bagi mitra pengemudi. Peraturan Gubernur Bali Nomor 2 Tahun 2020 tentang Pelayanan Angkutan pada Pangkalan di Kawasan Tertentu juga diterbitkan, untuk membatasi kebijakan perusahaan platform dalam penentuan rute tujuan bagi mitra pengemudi yang merupakan objek vital yang terkonsentrasi oleh pengemudi lokal. Pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam kasus yang berbeda memberikan respons terhadap aspirasi mitra pengemudi, dalam hal ini menentukan tarif dasar yang ditentukan oleh perusahaan platform melalui Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor 188/291/KPTS/013/2023 tentang Pelaksanaan Pengawasan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi. Namun, dalam praktiknya, perusahaan platform selalu menggunakan strategi lain untuk dapat menyesuaikan layanannya sehingga dampak dari respons pemerintah tidak dapat dirasakan secara langsung oleh mitra pengemudi.

Friksi menjadi imperatif atas ekspansi kapitalisme yang dilakukan oleh perusahaan platform. Friksi muncul secara horizontal, terjadi antara mitra pengemudi dengan pengemudi lokal, tercipta secara tidak natural. Kemelekatan, yang mengarah pada pembatasan 'mobilitas platform', membuat perusahaan platform adaptif dalam menyikapi apa yang dinyatakan Gibbings, Frey & Barker

(2022) pada ranah peraturan kelembagaan dan hubungan sosial, dalam hal ini muncul akibat friksi dan respons pemerintah lewat kebijakan. Maka, perusahaan platform mengondisikan sosialitas yang terjadi di medan kerja mitra pengemudi untuk mengubah kehidupan sehari-hari melalui algoritma hal yang sebelumnya tidak pernah dibayangkan oleh pengemudi lokal akan terjadi. Kondisi ini dipaparkan oleh salah satu narasumber dalam wawancara sebagaimana berikut :

“Imbauan dari kantor itu mending kita mengalah daripada untuk kita bertengkar, kita sudah dikumpulkan untuk *kopdar* di kantor untuk membahas tempat-tempat yang tidak boleh mending kita mengalah demi menjaga keselamatan gitu. Kemarin, enam bulan yang kemarin ada yang dipukul di sini dipukul Gojek itu sampai sininya berdarah, itu tidak terima Gojek itu mendapatkan online orderan di situ, di depannya ada *opang*, makanya yang imbauan dari kantor ada *kopdar* video janganlah sampai ada selisih paham, karena kita hanya mendapatkan uang 8.000, selisih paham mendingan mengalah, lebih baik di-*cancel*, ataupun menghindar. Seperti itu dari Gojek”

(Wawancara, mitra pengemudi, laki-laki, September 2023).

Observasi yang kami lakukan menemukan bahwa friksi masih terjadi di Ubud, Bali, meski dalam tensi yang lebih rendah. Pemasangan spanduk-spanduk bernada penolakan terhadap beroperasinya transportasi berbasis platform masih dapat dijumpai, utamanya di objek vital yang terkonsentrasi dengan wisatawan. Spanduk-spanduk tersebut mengatasnamakan paguyuban transportasi lokal setempat, yang biasanya mengimbau wisatawan untuk tidak menggunakan transportasi berbasis platform dan pelarangan penjemputan penumpang. Respons resistensi tersebut dapat dipahami sebagai kecemasan akan eksistensi mereka dalam persaingan kerja, sehingga berusaha memanfaatkan jaringan untuk berafiliasi dengan Desa Adat demi menegaskan teritorial mereka.

Mitra pengemudi dan pengemudi lokal berposisi pada situasi kerentanan yang sama, terjebak sebagai korban dalam pusaran platformisasi. Mitra pengemudi, di awal-awal kehadiran transportasi berbasis platform, harus berhadapan dengan situasi kekerasan verbal dan nonverbal yang dilakukan oleh pengemudi lokal, bersaing memperebutkan penumpang. Pengemudi lokal menghadapi tekanan penawaran tarif yang lebih rendah pada transportasi berbasis platform, dengan algoritma yang tidak melihat pemesannya berdasarkan demografi tertentu,

sebagaimana biasanya tarif ditentukan lebih mahal bagi wisatawan luar negeri. Hal ini menegaskan bahwa pengemudi lokal resistan terhadap platformisasi, sebagaimana menurut Kiboroğlu (2023), mitra pengemudi menolak 'didigitalkan' dan 'didisiplinkan' oleh algoritma yang membuat mereka terurbanisasi dan termodifikasi.

KESIMPULAN

Penelitian ini mengungkap fenomena signifikan dari kemunculan perusahaan platform yang mengubah pola hidup masyarakat dan membentuk dinamika kekuasaan yang baru, melalui platformisasi pada kehidupan sehari-hari terhadap kondisi pekerja *gig economy* di Indonesia, khususnya pada mitra pengemudi Gojek di Bali dan Jawa Timur. Penelitian ini menemukan kontradiksi antara ekspansi dan akumulasi kapital perusahaan berbasis platform yang semakin memperkuat ketimpangan relasi kekuasaan. Meskipun *gig economy* menawarkan fleksibilitas kerja yang diinginkan oleh pekerjanya, respons negara terhadap pengaturan jaminan perlindungan sosial dan regulasi kepada perusahaan platform masih jauh dari memadai.

Kontrol yang ketat membentuk kerentanan dan ketergantungan yang menghambat solidaritas mitra pengemudi, memperkuat paradoks fleksibilitas kerja mitra pengemudi. Kontrol semacam ini juga mengancam keberadaan komunitas-komunitas yang terbentuk untuk menyuarakan aspirasi, yang pada akhirnya dapat memperbesar keengganan mitra pengemudi untuk ikut dalam kegiatan secara kolektif yang menentang pembatasan terhadap hak-hak mereka sebagai mitra pengemudi. Tanpa adanya pengaturan yang ketat oleh negara terhadap perusahaan platform, pekerja *gig economy* akan semakin rentan mengalami normalisasi terhadap kondisi pekerjaan yang informal berikut menjadi 'diformalisasikan'.

Penelitian ini juga menemukan bahwa platformisasi transportasi di Bali dan Jawa Timur erat dengan sosialitas dan kemelekatan pada struktur sosialnya. Sebagaimana perusahaan platform semakin matang dalam melakukan ekspansi, strategi yang dilakukan telah beradaptasi dengan dinamika sosial dan kerangka hukum yang dijalankan secara lokal. Berbagai wilayah yang menjadi titik

Dinda Arifa Putri, Fitria Siti Munawarroh , Della Putri Wulandari, Piers Andreas Noak, Gede Indra Pramana

bertemunya mitra pengemudi telah melekat oleh platform, meski berhadapan dengan realitas friksi yang menjadi imperatif atas bentuk kapitalisme ini, dalam ranah *gig economy*.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat, Universitas Udayana yang telah membiayai penelitian ini melalui program Penelitian/Riset Kampus Merdeka tahun 2023. Isi sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis.

DAFTAR PUSTAKA

Au-Yeung, T. C., & Qiu, J. (2022). Institutions, Occupations and Connectivity: The Embeddedness of Gig Work and Platform-Mediated Labour Market in Hong Kong. *Critical Sociology*, 48(7–8), 1169–1187. <https://doi.org/10.1177/08969205221090581>

Baack, S. (2015). Datafication and empowerment: How the open data movement re-articulates notions of democracy, participation, and journalism. *Big Data & Society*, 2(2), 205395171559463. <https://doi.org/10.1177/2053951715594634>

Centre for Strategic and International Studies & Tenggara Strategics (2020). *Grab and the Gig Economy: Strengthening Economic Resilience*. Jakarta: Tenggara Strategics. Diakses pada 8 Juni 2023 dari <https://tenggara.id/research/Grab-and-the-Gig-Economy-Strengthening-EconomicResilience>

Cole, M. (2023). (Infra)structural Discontinuity: Capital, Labour, and Technological Change. *Antipode*, 55(2), 348-372. <https://doi.org/10.1111/anti.12887>

Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*, ed. keempat, Los Angeles: SAGE Publications. Inc.

- Creswell, J.W. and Poth, C.N. (2018) *Qualitative Inquiry and Research Design Choosing among Five Approaches*. 4th Edition, SAGE Publications, Inc., Thousand Oaks
- Cresswell, T. (2014). Friction, dalam *Routledge Handbook of Mobilities* (hlm. 107-115). Routledge.
- Fatoni, A. (2023). *Demo Ojol di Surabaya : Desak SK Gubernur Soal Tarif Ojek Online*. Diakses pada 14 November 2023. <https://jatim.viva.co.id/kabar/5884-demo-ojol-di-surabaya-desak-sk-gubernur-soal-tarif-ojek-online>
- Ford, M., & Honan, V. (2017). The Go-Jek effect, dalam *Digital Indonesia: Connectivity and Divergence*, 275.
- Frey, B. (2020). Platform Labor and In/Formality: Organization among Motorcycle Taxi Drivers in Bandung, Indonesia. *Anthropology of Work Review*, 41(1), 36–49. <https://doi.org/10.1111/awr.12187>
- Fuchs, C. (2014). *Digital Labour and Karl Marx*. New York: Routledge.
- Gibblings, S. L., Frey, B., & Barker, J. (2022). New frontiers in the platform economy: Place, sociality, and the embeddedness of platform mobilities. *Mobilities*, 17(5), 633–644. <https://doi.org/10.1080/17450101.2022.2128691>
- Gillespie, T. (2010). The politics of ‘platforms.’ *New Media & Society*, 12(3), 347–364. <https://doi.org/10.1177/1461444809342738>
- Keban, Y. T., Hernawan, A. & Novianto, A. (eds). (2021). *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia*. IGPA Press.
- Koutsimpogiorgos, N., van Slageren, J., Herrmann, A. M., & Frenken, K. (2020). Conceptualizing the gig economy and its regulatory problems. *Policy & Internet*, 12(4), 525- 545. <https://doi.org/10.1002/poi3.237>
- Lim, M. (2023). From Activist Media to Algorithmic Politics: The Internet, social media, and civil society in Southeast Asia, dalam *Routledge Handbook of Civil and Uncivil Society in Southeast Asia* (hlm. 25-44). Routledge.

- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis*. SAGE.
- Mustika, W., & Savirani, A. (2021). 'Ghost Accounts', 'Joki Accounts' and 'Account Therapy.' *The Copenhagen Journal of Asian Studies*, 39(1). <https://doi.org/10.22439/cjas.v39i1.6175>
- Nowak, S. (2021). The social lives of network effects: Speculation and risk in Jakarta's platform economy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 0(0). <https://doi.org/10.1177/0308518X211056953>
- Poell, T., Nieborg, D., & van Dijck, J. (2019). Platformisation. *Internet Policy Review*, 8(4). <https://doi.org/10.14763/2019.4.1425>
- Pratama, K. R. (2021). Riset: Gojek Sumbang Rp 249 Triliun untuk Ekonomi Indonesia 2020. Kompas.com. Diakses pada 8 Juni 2023 dari <https://tekno.kompas.com/read/2021/10/21/17020077/riset--gojek-sumbang-rp-249-triliununtuk-ekonomi-indonesia-2020?page>
- Qadri, R., & D'Ignazio, C. (2022). Seeing like a driver: How workers repair, resist, and reinforce the platform's algorithmic visions. *Big Data & Society*, 9(2), 205395172211337. <https://doi.org/10.1177/20539517221133780>
- Rubin, A., & Babbie, E. R. (2017). *Research methods for social work (9e ed.)*. Cengage Learning.
- Sadowski, J. (2019). When data is capital: Datafication, accumulation, and extraction. *Big Data & Society*, 6(1), 205395171882054. <https://doi.org/10.1177/2053951718820549>
- Srnicek, N. (2017). The challenges of platform capitalism: Understanding the logic of a new business model. *Juncture*, 23(4), 254–257. <https://doi.org/10.1111/newe.12023>
- Sukarmi, S., Al-Fatih, S., Tejomurti, K., & Alam, Moch. Z. (2021). Assessing the Merger of Online Platform Companies: Does it Lead to Monopoly or just Business

- Expansion? (Analysis of The Merged Company of GoTo). *Jurnal Cita Hukum*, 9(3), 551–566. <https://doi.org/10.15408/jch.v9i3.21667>
- Szerb, L., Somogyine Komlosi, E., Acs, Z. J., Lafuente, E., & Song, A. K. (2022). *The Digital Platform Economy Index 2020*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-89651-5>
- Tan, Z. M., Aggarwal, N., Cowls, J., Morley, J., Taddeo, M., & Floridi, L. (2021). The ethical debate about the gig economy: A review and critical analysis. *Technology in Society*, 65, 101594. <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2021.101594>
- Van Dijck, J., Poell, T., & De Waal, M. (2018). *The Platform Society: Public Values in a Connective World*. New York: Oxford University Press
- Wilujeng, E. P., (2021). Komodifikasi Subsistensi: Profit, Platformisasi, Dan Pandemi Di Indonesia Masa Neoliberal dalam *Jurnal IndoProgress*, Pandemi di Asia yang Neoliberal, Vol. I. (01), 93-118.
- Woodcock, J., & Graham, M. (2019). *The Gig Economy. A Critical Introduction*. Cambridge: Polity.
- Yasih, D. W. P. (2023). Normalizing and Resisting the New Precarity: A Case Study of the Indonesian Gig Economy. *Critical Sociology*, 49(4–5), 847–863. <https://doi.org/10.1177/08969205221087130>
- Yasih, D. W. P., & Hadiz, V. R. (2023). Precarity and Islamism in Indonesia: The contradictions of neoliberalism. *Critical Asian Studies*, 55(1), 83–104. <https://doi.org/10.1080/14672715.2022.2145980>
- Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods*. SAGE Publications, Inc.
- Zuboff, S. (2015). Big other: surveillance capitalism and the prospects of an information civilization. *Journal of Information Technology*, 30(1), 75-89. <https://doi.org/10.1057/jit.2015.5>