



Analisis Sistem Potongan Pendapatan dan Relasi Kerja Driver Ojek Online dalam Perspektif Materialisme Historis Karl Marx

Firda Destika^{1*}, Rizka Aulia Prastika², Pratama Raya Rahmaya³, Joana Christy⁴, Achmad Hufad⁵, Yani Achdiani⁶

¹⁻⁴Pendidikan Sosiologi, Universitas Pendidikan Indonesia, Indonesia

⁵Pendidikan Masyarakat, Universitas Pendidikan Indonesia, Indonesia

⁶Pendidikan Kesejahteraan Keluarga, Universitas Pendidikan Indonesia, Indonesia

Email: firdadestika6@student.upi.edu^{1*}, rizkaauliaprastika@student.upi.edu², pratamaraya13@student.upi.edu³, joanachristy@student.upi.edu⁴, achmadhufad@upi.edu⁵, yaniachdiani@upi.edu⁶

Penulis Korespondensi: firdadestika6@student.upi.edu

Abstract. *This study examines the revenue deduction system and employment relations of online motorcycle taxi drivers from the perspective of Karl Marx's historical materialism. The research background arises from the development of digital transportation platforms that have created new partnership-based work patterns, but in practice, have given rise to unequal employment relations and income uncertainty for drivers. This study aims to analyze the mechanism of the revenue deduction system and employment relations between platform companies and online motorcycle taxi drivers, and examine how these practices reflect the distribution of profits and production relations in digital capitalism. This study uses a qualitative descriptive approach with data collection techniques through semi-structured interviews with online motorcycle taxi drivers as primary informants and service users as supporting informants. Data are analyzed thematically using a historical materialism perspective to understand the relationship between control of digital production tools and driver work positions. The results show that although drivers are given flexible working hours, the platform maintains strong control through algorithms, rating systems, incentives, and revenue deductions. The revenue deduction system functions as a mechanism for extracting surplus value that strengthens drivers' economic dependence on the platform. The resulting employment relations are asymmetrical, with the platform company in a dominant position in determining work rules and profit distribution. This study confirms that work flexibility in the platform economy is illusory and requires fairer labor regulations to protect the welfare of online motorcycle taxi drivers.*

Keywords: *Digital Capitalism; Employment Relations; Historical Materialism; Income Deductions; Online Motorcycle Taxis.*

Abstrak. Penelitian ini membahas sistem potongan pendapatan dan relasi kerja driver ojek online dalam perspektif materialisme historis Karl Marx. Latar belakang penelitian muncul dari perkembangan platform transportasi digital yang membentuk pola kerja baru berbasis kemitraan, namun dalam praktiknya memunculkan ketimpangan relasi kerja dan ketidakpastian pendapatan bagi pengemudi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mekanisme sistem potongan pendapatan serta relasi kerja antara perusahaan platform dan driver ojek online, serta mengkaji bagaimana praktik tersebut mencerminkan pembagian keuntungan dan relasi produksi dalam kapitalisme digital. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara semi terstruktur terhadap pengemudi ojek online sebagai informan utama dan pengguna layanan sebagai informan pendukung. Data dianalisis secara tematik dengan menggunakan perspektif materialisme historis untuk memahami hubungan antara penguasaan alat produksi digital dan posisi kerja driver. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun driver diberikan fleksibilitas waktu kerja, platform tetap memiliki kontrol yang kuat melalui algoritma, sistem rating, insentif, dan potongan pendapatan. Sistem potongan pendapatan berfungsi sebagai mekanisme pengambilan nilai lebih yang memperkuat ketergantungan ekonomi driver terhadap platform. Relasi kerja yang terbentuk bersifat asimetris, di mana perusahaan platform berada pada posisi dominan dalam menentukan aturan kerja dan distribusi keuntungan. Penelitian ini menegaskan bahwa fleksibilitas kerja dalam ekonomi platform bersifat semu dan memerlukan regulasi ketenagakerjaan yang lebih adil untuk melindungi kesejahteraan driver ojek online.

Kata kunci: Kapitalisme Digital; Materialisme Historis; Ojek Online; Potongan Pendapatan; Relasi Kerja.

1. LATAR BELAKANG

Perkembangan teknologi digital saat ini telah mendorong transformasi sosial serta ekonomi global yang sangat signifikan. Di Indonesia, perubahan struktural ini dapat terlihat dari pergeseran sektor transportasi nasional melalui hadirnya layanan transportasi berbasis aplikasi seperti Gojek dan Grab. Inovasi digital seperti ini juga dapat menciptakan model bisnis baru berbasis ekonomi platform (*Gig economy*) yang dapat membuka peluang kerja massal bagi masyarakat di tengah ketidakpastian ekonomi yang terjadi saat ini (Riwu et al., 2025). Namun, dibalik fleksibilitas kerja yang ditawarkan, pengemudi ojek online sering kali menghadapi berbagai permasalahan terkait ketidakstabilan pendapatan, sistem potongan aplikasi, serta relasi kerja yang cenderung tidak seimbang antara platform dan driver (Putra et al., 2026).

Pendapatan yang diterima oleh pengemudi ojek online sangat bergantung pada jumlah order, tarif perjalanan, bonus, dan juga potongan pada komisi aplikasi. Kondisi seperti ini dapat menyebabkan pendapatan driver bersifat fluktuatif dan tidak menentu. Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa jam kerja dan juga tarif memiliki pengaruh yang sangat signifikan terhadap hasil pendapatan pengemudi. Semakin lama jam kerja yang dilakukan oleh driver, maka semakin besar pula peluang untuk memperoleh order dan meningkatkan penghasilan (Febriansyah & Joko, 2025). Namun, tingginya potongan yang diterapkan oleh aplikasi saat ini dapat menyebabkan berkurangnya pendapatan bersih yang diterima oleh driver. Pada penelitian (Nasution & Batubara, 2026) potongan komisi pada platform saat ini bisa mencapai 15% hingga 20% yang menyebabkan penurunan pendapatan bersih pengemudi dan berdampak pada kesejahteraan driver.

Isu mengenai kondisi kerja dan kesejahteraan driver ojek online juga menjadi perhatian dalam kebijakan nasional. Pada peringatan Hari Buruh Internasional (*May Day*) tahun 2026, Presiden Prabowo Subianto menandatangani Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 tentang Perlindungan Pekerja Transportasi Online. Peraturan ini mencakup pembatasan potongan aplikator, jaminan kecelakaan kerja, serta pemberian perlindungan jaminan kesehatan melalui BPJS kesehatan atau asuransi kesehatan (Indonesia, 2026).

Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui mekanisme sistem potongan pendapatan yang diterapkan oleh platform ojek online seperti Grab dan Gojek terhadap driver, menganalisis bentuk hubungan kerja antara platform dan driver dalam praktik sehari-hari terutama terkait kontrol kerja, sistem aplikasi, fleksibilitas kerja, serta menganalisis bagaimana sistem potongan pendapatan dan hubungan kerja tersebut mencerminkan ketimpangan sosial dan pembagian keuntungan dalam perspektif materialisme historis Karl Marx.

2. KAJIAN TEORITIS

Ekonomi Digital dan Gig Economy

Ekonomi digital dapat didefinisikan sebagai transformasi masif yang memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk mengubah sistem produksi, distribusi, dan konsumsi menjadi berbasis platform elektronik, yang dimana pertumbuhan pada sektor transformasi daring menjadi salah satu penanda utama pergeseran paradigma tersebut (Sukma & Malie, 2025). Inovasi ini menawarkan efisiensi yang tinggi bagi mobilitas perkotaan, namun juga dapat membawa distrupsi yang besar berupa ketatnya kompetensi antar sesama mitra pengemudi yang akan berdampak langsung pada fluktuasi pendapatan mereka (Riwu et al., 2025).

Seiring dengan berkembangnya infrastruktur digital, lahir sistem gig economy yang mendominasi pasar tenaga kerja melalui kontrak sementara dan kerja lepas yang dapat dilakukan tanpa batasan jam kerja (Khoirunnisa & Rahayu, 2026). Namun, fleksibilitas waktu yang ditawarkan oleh platform ini sering kali semu, karena para pengemudi terpaksa harus menempuh durasi jam kerja yang cukup panjang untuk mencapai target orderan dan juga bonus harian (Febriansyah & Joko, 2025).

Otonomi operasional yang mandiri ini secara teoritis terbukti selain dapat memberikan pengaruh positif terhadap tingkat kepuasan kerja para pengemudi (Pratama et al., 2024). tetapi juga pengemudi harus menghadapi ketidakpastian pastian pendapatan bersih akibat potongan aplikasi yang cukup besar dan juga persaingan ketat di lapangan (Nasution & Batubara, 2026). Masalah utama dari seluruh kerentanan ini berakar pada status pengemudi yang hanya dikonstruksikan sebagai mitra independen, yang membuat mereka kehilangan hak normatif seperti upah minimum dan skema jaminan keselamatan kerja (Sukma & Malie, 2025).

Sistem Kerja dan Relasi Kerja

Sistem kerja adalah kumpulan tugas yang beroperasi bersama untuk menghasilkan produk atau layanan yang menghasilkan uang bagi perusahaan atau organisasi. Ada hubungan antara kebiasaan kerja manusia dan alat atau perlengkapan yang digunakan, dan dampak ini dapat dilihat dalam sistem kerja. Ada sejumlah komponen pemersatu yang membantu menyatukan orang dan alat untuk membangun sistem kerja yang terpadu (Gustriandi & Gultom, 2022 dalam Hutabarat et al., 2023).

Dalam konteks ojek online, sistem kerja berbasis aplikasi menghubungkan pengemudi, konsumen, dan perusahaan platform melalui teknologi digital yang mengatur alur kerja secara otomatis, mulai dari penerimaan order, hingga penyelesaian layanan, sehingga proses kerja sangat bergantung pada sistem aplikasi yang digunakan pengemudi (Utami et al., 2026).

Relasi kerja pengemudi ojek online dengan perusahaan platform dijalankan melalui manajemen algoritma yang mengatur pembagian order, sistem penilaian, insentif, serta pemantauan kinerja secara otomatis, sehingga pengawasan kerja tidak lagi dilakukan secara langsung oleh manusia, melainkan dimediasi oleh sistem digital yang bersifat impersonal namun memiliki daya kontrol yang kuat (Lestari et al., 2026).

Oleh karena itu, sistem kerja dan relasi kerja dalam ojek online perlu dipahami tidak hanya sebagai bentuk fleksibilitas kerja berbasis teknologi, tetapi juga sebagai struktur pengorganisasian kerja baru yang memuat mekanisme pengendalian dan ketergantungan dalam ekonomi platform.

Sistem Potongan Pendapatan

Sistem potongan pendapatan adalah mekanisme pembagian hasil antara pekerja dan perusahaan platform, dimana sebagian pendapatan pekerja dipotong sebagai biaya layanan, komisi, atau penggunaan aplikasi digital. Menurut (Nasution & Batubara, 2026), potongan komisi pada platform ojek online merupakan bentuk revenue sharing yang ditetapkan oleh perusahaan untuk setiap transaksi yang dilakukan driver, dengan kisaran potongan sekitar 15-20% dari tarif perjalanan, tergantung kebijakan platform dan kondisi operasional di lapangan. Sistem ini menyebabkan pendapatan bersih driver tidak sama dengan tarif yang dibayarkan oleh konsumen karena sudah dikurangi komisi aplikasi.

Dalam konteks ojek online, sistem potongan pendapatan diterapkan melalui pengambilan komisi dari setiap transaksi yang diselesaikan oleh driver. Perusahaan platform transportasi online menerapkan potongan dengan persentase tertentu pada setiap order yang masuk, dan dalam praktiknya besaran potongan tersebut sering menjadi perdebatan karena dianggap tidak selalu sejalan dengan ketentuan regulasi yang berlaku. Hal ini menunjukkan bahwa sistem

potongan memiliki peran penting dalam menentukan besaran pendapatan bersih yang diterima oleh driver setiap harinya.

pendapatan driver ojek online tidak hanya ditentukan oleh jumlah order yang diterima, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh sistem pembagian hasil antara platform dan pengemudi, termasuk besaran potongan aplikasi, jam kerja, serta biaya operasional yang ditanggung secara mandiri oleh driver. Semakin besar potongan yang diterapkan oleh perusahaan, maka semakin kecil pendapatan bersih yang diterima oleh driver, sehingga hal ini berdampak langsung terhadap kondisi ekonomi mereka (Oktavian et al., 2023).

keberadaan ojek online tidak hanya berfungsi sebagai moda transportasi berbasis aplikasi, tetapi juga menjadi sumber pendapatan utama maupun tambahan bagi sebagian masyarakat di tengah perkembangan ekonomi digital. Dalam penelitian mereka, pendapatan driver ojek online dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti intensitas kerja, jumlah order yang diterima, bonus insentif, serta kondisi eksternal seperti kebijakan perusahaan dan situasi sosial ekonomi masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan driver bersifat fluktuatif dan sangat bergantung pada sistem yang diatur oleh platform digital (Komariah & Basrowi, 2021).

Teori Materialisme Historis Karl Marx

Materialisme Historis adalah kerangka pemikiran utama Karl Marx yang memandang bahwa kondisi material atau tatanan ekonomi adalah fondasi utama (basis) yang menggerakkan sejarah dan membentuk struktur masyarakat. Menurut Marx, cara manusia memproduksi untuk memenuhi kebutuhan hidupnya akan menentukan corak kehidupan sosial, politik, dan kebudayaan (suprastruktur). Dengan kata lain, kelompok mana pun yang menguasai sumber-sumber daya ekonomi akan secara otomatis memiliki kekuasaan untuk mendikte tatanan sosial yang ada (Fadillah, 2023).

Dalam tatanan masyarakat kapitalis, Marx mengklasifikasikan masyarakat ke dalam dua kelas sosial yang saling berkonflik, yaitu kelas borjuis (pemilik alat produksi) dan kelas proletar (kelas pekerja) (Fadillah, 2023). Kelas borjuis adalah pihak yang memonopoli instrumen-instrumen penghasil kekayaan, baik itu berupa mesin, tanah, pabrik, maupun teknologi. Sementara itu, kelas proletar adalah mereka yang tidak memiliki alat produksi apa pun, sehingga secara terpaksa harus menjual tenaga atau waktu kerjanya kepada kelas borjuis demi mempertahankan hidup.

Relasi antara kedua kelas ini secara inheren bersifat eksploitatif melalui penciptaan nilai lebih (*surplus value*). Nilai lebih adalah selisih antara nilai total keuntungan riil yang dihasilkan oleh pekerja di lapangan dengan nilai kompensasi yang dibayarkan kepada mereka. Pemilik

alat produksi selalu berusaha memaksimalkan nilai lebih ini demi akumulasi kapital, yang pada akhirnya menyebabkan pekerja mengalami alienasi (keterasingan), baik dari hasil kerjanya, dari instrumen kerjanya, maupun dari esensinya sebagai manusia yang merdeka (Ma'ruf, 2024).

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk memahami fenomena sistem potongan pendapatan dan relasi kerja driver ojek online dalam ekonomi digital. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian berfokus pada pengalaman, pandangan, dan kondisi sosial yang dialami langsung oleh informan dalam aktivitas kerja sehari-hari. Penelitian kualitatif menekankan pemahaman terhadap proses, makna, dan konteks sosial secara mendalam (Hisaanah et al., 2026).

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara semi terstruktur. Teknik ini digunakan karena memungkinkan peneliti memperoleh informasi yang lebih mendalam melalui pertanyaan yang fleksibel sesuai kondisi wawancara di lapangan (Ultavia et al., 2023). Wawancara dilakukan secara langsung kepada informan dengan pertanyaan yang berkaitan dengan sistem potongan pendapatan, fleksibilitas kerja, bentuk kontrol platform, dan hubungan kerja antara platform dengan driver ojek online.

Informan dalam penelitian ini terdiri atas informan pokok dan informan tambahan. Informan pokok meliputi lima driver Gojek dan Grab yang memiliki pengalaman langsung terkait sistem kerja platform ojek online. Sementara itu, informan tambahan terdiri atas dua konsumen pengguna layanan ojek online untuk memberikan sudut pandang pendukung dari sisi pengguna layanan. Pemilihan informan dilakukan menggunakan teknik purposive sampling, yaitu pemilihan informan berdasarkan pertimbangan tertentu yang sesuai dengan kebutuhan penelitian (Fitri et al., 2026). Driver yang dipilih merupakan pengemudi aktif yang telah bekerja dalam kurun waktu tertentu dan memahami mekanisme sistem kerja platform ojek online, sedangkan konsumen yang dipilih merupakan pengguna sehari-hari platform ojek online guna memberikan sudut pandang pengguna terhadap layanan ojek online.

Data yang diperoleh dianalisis secara bertahap dengan mengelompokkan hasil wawancara berdasarkan tema-tema yang berkaitan dengan fokus penelitian, seperti sistem potongan pendapatan, relasi kerja, fleksibilitas kerja, dan kontrol platform terhadap driver. Analisis dilakukan dengan menafsirkan data hasil wawancara menggunakan perspektif Materialisme Historis untuk memahami hubungan antara platform digital dan driver ojek

online. Validitas data diperkuat melalui triangulasi sumber dengan membandingkan hasil wawancara antar informan (Nurrisa et al., 2025).

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini dilaksanakan di sekitar kawasan Universitas Pendidikan Indonesia, Jl. Dr. Setiabudi No.229, Kecamatan Sukasari, Kota Bandung, Jawa Barat. Lokasi penelitian dipilih karena kawasan tersebut merupakan lingkungan mahasiswa dengan tingkat penggunaan layanan ojek online yang tinggi, sehingga banyak pengemudi ojek online yang menunggu dan menerima orderan di area tersebut. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara semi terstruktur kepada pengemudi ojek online serta pengguna layanan ojek online sebagai informan pendukung. Proses penelitian dilakukan secara bertahap dengan menyesuaikan waktu luang informan, sehingga data yang diperoleh mencerminkan kondisi dan pengalaman kerja driver dalam aktivitas sehari-hari. Data yang terkumpul dianalisis secara kualitatif dengan mengelompokkan temuan berdasarkan tema sistem potongan pendapatan, relasi kerja, fleksibilitas kerja, dan mekanisme pengendalian platform. Hasil analisis selanjutnya disajikan dan dibahas pada subbab berikut.

Sistem Potongan Pendapatan dan Dampaknya terhadap Driver Ojek Online

Sistem potongan pendapatan merupakan mekanisme utama yang diterapkan oleh perusahaan aplikator pada setiap pesanan yang diterima oleh pengemudi ojek online. Berdasarkan hasil wawancara lapangan dengan sejumlah pengemudi, skema potongan tersebut mengalami pergeseran yang cukup memberatkan, pada awalnya potongan hanya mencapai angka 20% untuk platform dan 80% sisanya untuk pengemudi. Namun, pada praktiknya potongan dapat melonjak drastis menjadi 20% hingga 40% untuk platform. Lonjakan ini dapat memperkuat temuan mengenai praktik pemotongan pendapatan oleh platform ojek online yang sering kali melebihi batas yang telah ditetapkan oleh pemerintah (Sukma & Malie, 2025). Ketidakadilan ini semakin diperkuat dengan hadirnya skema khusus seperti "tarif hemat" yang dimana kenaikan tarif pada konsumen tidak selalu diikuti dengan peningkatan pendapatan bersih pengemudi akibat kurangnya transparansi sistem pembagian hasil oleh aplikator (Nasution & Batubara, 2026).

Dampak dari besarnya potongan tersebut dapat terlihat pada penurunan kesejahteraan finansial serta kemampuan pengemudi untuk memenuhi kebutuhan dasar. Responden mengungkapkan fakta empiris yang cukup memprihatinkan di mana dari total tarif yang diberikan oleh konsumen sebesar Rp. 16.000, namun pengemudi hanya menerima sekitar Rp. 8.000 setelah potongan aplikasi. Di sisi lain, pengemudi juga harus menanggung biaya

operasional mandiri, seperti pembelian bahan bakar minyak (BBM), serta perawatan kendaraan. Kombinasi antara tingginya sistem pemotongan dan beban operasional yang tinggi dapat mengikis kompensasi nyata bagi pengemudi, yang pada akhirnya dapat menurunkan kepuasan kerja dan motivasi mereka (Putra et al., 2026). Selain itu, Stagnasi dan penurunan pendapatan bersih ini juga tidak terlepas dari kebijakan regulasi tarif yang dipatok oleh platform, yang apabila terlalu tinggi justru memicu penurunan pendapatan riil bagi para pengemudi itu sendiri (Amir & Fadillah, 2026).

Untuk mengatasi tekanan pendapatan tersebut, para pengemudi terpaksa untuk melakukan adaptasi kerja dengan cara memperpanjang durasi jam kerja mereka secara ekstrem. Fenomena ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa durasi jam kerja merupakan sebuah bentuk dari pengorbanan utama para pengemudi untuk meningkatkan peluang mendapatkan order yang lebih banyak serta mengamankan pendapatan harian (Febriansyah & Joko, 2025). Karena platform tidak membatasi kuota penerimaan pengemudi, maka persaingan antar pengemudi menjadi semakin ketat sehingga memaksa pengemudi untuk bekerja lebih lama agar dapat mencapai target pendapatan, meskipun hal ini meningkatkan resiko kelelahan fisik (Riwu et al., 2025). Meski merasa terbebani oleh sistem potongan yang tinggi dan ketidakpastian upah, sebagian besar pengemudi memilih untuk tetap bertahan karena keterbatasannya terhadap kesempatan kerja formal di pasar saat ini (Sukma & Malie, 2025).

Relasi Kerja Driver Ojek Online: Fleksibilitas dan Mekanisme Pengendalian Platform

Relasi kerja antara pengemudi ojek online dan perusahaan platform dijalankan melalui manajemen algoritma, yang merupakan cara pengelolaan berbasis algoritma dan kecerdasan buatan untuk mengatur pembagian tugas, sistem penilaian, penentuan insentif, serta pemantauan performa pengemudi secara otomatis (Lestari et al., 2026). Dalam konteks ini, pengawasan dan pengendalian kerja tidak lagi dilakukan secara langsung oleh manusia, melainkan dimediasi oleh sistem digital yang bersifat impersonal namun memiliki daya kontrol yang kuat terhadap aktivitas pengemudi.

Perusahaan platform, seperti Grab dan Gojek berperan sebagai penyedia teknologi aplikasi dan infrastruktur digital sebagai platform penghubung antara pengemudi dengan konsumen. Mitra menyediakan aset kendaraan dan tenaga untuk mengoperasikan layanan transportasi sesuai standar yang disepakati. Sistem deposit token digunakan sebagai mekanisme pembayaran, dimana mitra wajib melakukan deposit saldo yang akan dipotong secara otomatis setiap kali menerima order dengan persentase sesuai jarak yang ditempuh (Utami et al., 2026). Skema ini menunjukkan bahwa meskipun pengemudi dikategorikan

sebagai mitra, mereka tetap berada dalam sistem yang mengatur secara ketat alur kerja dan pendapatan.

Dalam praktiknya, sistem insentif yang diterapkan platform sering kali menetapkan target yang tinggi dan sulit dicapai. Kondisi ini mendorong sebagian pengemudi untuk bekerja secara intensif, bahkan melebihi 12 jam per hari, demi memperoleh insentif sekaligus menjaga stabilitas rating akun. Tekanan kerja tersebut semakin diperkuat oleh penerapan sistem rating dan prioritas pesanan berbasis algoritma. Pengemudi dengan rating rendah berisiko mengalami penurunan jumlah pesanan, kehilangan akses terhadap order tertentu, hingga penonaktifan akun secara sepihak oleh pihak aplikator. Selain itu, pembatalan pesanan oleh konsumen tetap berdampak negatif terhadap performa akun pengemudi, meskipun faktor pembatalan tersebut berada di luar kendali pengemudi (Sukma & Malie, 2025).

Secara normatif, hubungan antara pengemudi dan perusahaan seperti Grab dan Gojek merupakan bentuk hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja. Hubungan ini diatur dalam Pasal 1313 dan 1338 KUH Perdata yang mengatur tentang perjanjian secara umum. Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah mendefinisikan kemitraan sebagai kerjasama atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan. Karakteristik utama model ini adalah tidak adanya hubungan subordinat layaknya hubungan majikan pekerja dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan (Utami et al., 2026).

Dari perspektif pengguna jasa, penilaian terhadap kinerja pengemudi didasarkan pada aspek keamanan berkendara, responsivitas, dan kebersihan. Selain itu, komunikasi dan etika layanan (attitude, kesopanan, kejelasan informasi) juga menjadi faktor penting dalam menentukan kepuasan penumpang. Hal ini menunjukkan bahwa kualitas kerja pengemudi tidak hanya dinilai dari kemampuan teknis, tetapi juga dari soft skill dan karakter personal. Namun, mekanisme penilaian berbasis rating memiliki kelemahan struktural, karena satu rating negatif yang disebabkan oleh faktor eksternal seperti cuaca buruk atau kemacetan dapat berdampak signifikan terhadap pendapatan dan akun driver (Anwar, 2026).

Hasil wawancara dengan narasumber memperkuat gambaran tersebut. Narasumber menyatakan bahwa pekerjaan sebagai driver ojek online memberikan fleksibilitas tinggi, karena pengemudi memiliki kebebasan untuk menentukan jam kerja, memilih kapan aktif atau tidak dalam aplikasi, serta memutuskan untuk menerima atau menolak pesanan. Akan tetapi, fleksibilitas ini bersifat semu karena dibatasi oleh sistem algoritma dalam aplikasi. Rating pelanggan dan tingkat penerimaan pesanan sangat memengaruhi performa akun,

jumlah order yang diterima, serta kelangsungan akses driver terhadap platform. Sistem penilaian menggunakan skala bintang 1 hingga 5, di mana penolakan pesanan yang terlalu sering atau penurunan rating dapat menurunkan peluang pengemudi memperoleh orderan selanjutnya.

Secara keseluruhan, relasi kerja pengemudi ojek online memperlihatkan adanya paradoks antara fleksibilitas dan pengendalian. Di satu sisi, pengemudi tidak terikat oleh jam kerja formal dan memiliki kebebasan dalam menentukan waktu kerja. Namun, di sisi lain, sistem algoritma, mekanisme insentif, dan rating berfungsi sebagai instrumen pengendalian yang efektif dalam membentuk disiplin kerja baru. Dengan demikian, meskipun secara hukum hubungan ini dikonstruksikan sebagai kemitraan, dalam praktiknya relasi kerja yang terbentuk menunjukkan ketimpangan kekuasaan yang menempatkan perusahaan platform pada posisi dominan, sementara pengemudi berada dalam kondisi ketergantungan struktural terhadap sistem platform digital.

Ketimpangan Relasi Produksi dan Distribusi Keuntungan antara Platform dan Driver

Ketimpangan relasi produksi antara perusahaan platform dan driver ojek online terjadi karena adanya perbedaan penguasaan terhadap alat produksi dan distribusi keuntungan dalam sistem ekonomi digital. Dalam perspektif materialisme historis Karl Marx, perusahaan platform seperti Gojek dan Grab berperan sebagai pemilik alat produksi digital yang terdiri dari aplikasi, sistem algoritma, data pengguna, dan kebijakan operasional, sedangkan driver hanya menyediakan tenaga kerja dan alat kerja pribadi seperti kendaraan, bahan bakar, dan kuota internet. Situasi ini menghasilkan hubungan kerja yang tidak seimbang karena perusahaan memiliki kendali besar dalam menetapkan tarif, skema bonus, alokasi order, hingga besaran pemotongan penghasilan pengemudi. Sebagai akibatnya, pengemudi berada dalam kondisi yang tergantung pada kebijakan platform untuk mendapatkan penghasilan.

Dalam praktiknya, distribusi keuntungan pada platform digital cenderung lebih menguntungkan perusahaan dibandingkan driver. Perusahaan memperoleh keuntungan dari potongan transaksi dan akumulasi data pengguna tanpa harus menanggung seluruh biaya operasional kerja di lapangan. Sementara itu, driver menanggung risiko kerja secara mandiri, seperti biaya perawatan kendaraan, kecelakaan kerja, serta ketidakpastian pendapatan harian. Penelitian menunjukkan bahwa relasi kemitraan yang dibangun perusahaan *platform* sebenarnya menyembunyikan bentuk kontrol kerja yang kuat melalui sistem algoritma dan mekanisme reward and punishment. Sistem tersebut membuat driver

harus bekerja lebih lama demi memenuhi target pendapatan dan insentif yang ditentukan perusahaan.

Selain itu, ketimpangan relasi produksi juga terlihat dari minimnya posisi tawar *driver* dalam menentukan kebijakan kerja. Driver tidak memiliki akses terhadap pengambilan keputusan perusahaan, padahal mereka menjadi pihak utama yang menjalankan layanan transportasi digital. Penelitian terbaru mengenai gig economy menjelaskan bahwa penggunaan istilah “mitra” sering kali menjadi instrumen ideologis untuk menutupi hubungan kerja yang eksploitatif. Fleksibilitas kerja yang ditawarkan platform digital pada kenyataannya tetap disertai pengawasan algoritmik dan tekanan performa yang tinggi. Dengan demikian, sistem kerja pada ojek online mencerminkan bentuk baru kapitalisme digital yang menghasilkan akumulasi keuntungan bagi perusahaan sekaligus memperbesar ketergantungan ekonomi driver terhadap platform.

Analisis Sistem Kerja Ojek Online dalam Perspektif Materialisme Historis

Dalam perspektif Materialisme Historis Karl Marx, hubungan kerja ditentukan oleh pihak yang menguasai alat produksi, karena mereka memiliki kekuasaan mengatur proses kerja dan pembagian hasil. Pada sistem ojek online, platform penyedia aplikasi bertindak sebagai pemilik alat produksidigital yang mengatur seluruh jalannya pekerjaan. Sementara itu, driver berada pada posisi sebagai tenaga kerja yang menjalankan aktivitas layanan di lapangan untuk menghasilkan nilai ekonomi tanpa memiliki kendali atas sistem tersebut.

Kondisi ini mencerminkan hubungan produksi yang tidak setara, di mana posisi driver sangat bergantung pada aturan sepihak dari pihak platform. Ketidaksetaraan ini semakin dipertajam melalui status kemitraan yang disematkan oleh perusahaan kepada para pengemudi. Alih-alih memposisikan driver sebagai entitas bisnis yang setara, sistem kemitraan ini justru menjadi instrumen pelepas tanggung jawab perusahaan dari kewajiban pemenuhan hak normatif pekerja, seperti jaminan sosial dan batas jam kerja.

Ketimpangan relasi ini juga terlihat dari sistem potongan komisi yang dapat dipahami sebagai bentuk nyata pengambilan nilai lebih (*surplus value*). Nilai ekonomi dari kerja keras driver dialihkan kepada platform, sementara pekerja harus menanggung beban operasional secara mandiri, mulai dari bahan bakar hingga risiko keselamatan (Khairullah et al., 2025). Demi mencapai target insentif, driver kerap melakukan waktu kerja yang panjang dan tidak dibayar saat menunggu pesanan (*unpaid labor*), yang pada akhirnya terus mengakumulasi kapital bagi pemilik modal.

Selain melalui eksploitasi ekonomi, dominasi platform beroperasi melalui penerapan algoritma, sistem rating, dan mekanisme insentif sebagai bentuk kontrol kerja. Algoritmaini bertindak layaknya "*mandor digital*" yang secara sistematis mendisiplinkan pekerja melalui ancaman penurunan performa atau pemutusan kemitraan tanpa perlu pengawasan fisik. Pengawasan terpusat dari konsumen ini menciptakan panopticon digital yang menutup ruang negosiasi driver, memaksa mereka terus tunduk pada ritme eksploitatif yang diciptakan aplikasi.

Dampak sosiologis dari kombinasi antara eksploitasi ekonomi dan kontrol algoritma ini bermuara pada kondisi kerja yang sangat rentan (*prekaritas*) serta alienasi pekerja. Para pengemudi kehilangan otonomi atas pekerjaan mereka sendiri karena gerak-gerik mereka sepenuhnya didefinisikan oleh sistem mekanis yang tidak berwajah. Kerentanan eksistensial ini memaksa tenaga kerja untuk terus mengorbankan waktu dan tenaga demi mengejar performa, yang membuktikan bahwa pemanfaatan teknologi modern dalam ekosistem ini bukan membebaskan manusia, melainkan melanggengkan ketimpangan kelas yang nyata.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Sistem potongan pendapatan pada pekerjaan ojek online menjadi faktor utama yang mempengaruhi kondisi ekonomi para driver. Besarnya potongan yang terus mengalami peningkatan, ditambah dengan biaya operasional yang harus ditanggung sendiri oleh driver, membuat pendapatan bersih yang diperoleh menjadi rendah dan tidak menentu. Kondisi ini menunjukkan bahwa sistem kerja berbasis platform digital belum sepenuhnya memberikan keuntungan yang adil bagi driver sebagai pihak yang menjalankan pekerjaan di lapangan. Hubungan kerja antara platform dan driver juga memperlihatkan kondisi yang tidak sepenuhnya jelas. Driver memang diberikan kebebasan dalam mengatur waktu kerja, tetapi pada saat yang sama tetap berada di bawah kontrol platform melalui algoritma, sistem penilaian, dan target insentif. Fleksibilitas yang diberikan sebenarnya masih terbatas karena seluruh mekanisme kerja tetap diatur oleh platform.

Dilihat dari perspektif materialisme historis Karl Marx, hubungan kerja tersebut menggambarkan adanya pemisahan antara pemilik alat produksi dan tenaga kerja. Platform sebagai pemilik teknologi dan sistem digital memiliki kendali yang besar terhadap proses kerja maupun pembagian keuntungan, sedangkan driver hanya berperan sebagai tenaga kerja tanpa memiliki kontrol terhadap sistem yang digunakan. Potongan pendapatan yang diterapkan dapat dipahami sebagai bentuk pengambilan nilai lebih (*surplus value*), karena sebagian hasil kerja driver dialihkan kepada pihak platform. Hal tersebut menunjukkan bahwa, perkembangan

ekonomi digital melalui sistem kerja berbasis platform tidak menghapus ketimpangan dalam hubungan produksi, tetapi justru menghadirkan bentuk ketimpangan baru. Relasi antara platform dan driver tetap menunjukkan hubungan yang kurang seimbang karena keuntungan yang diperoleh lebih banyak menguntungkan platform dibandingkan driver.

Penelitian ini masih memiliki beberapa keterbatasan, terutama pada jumlah informan yang masih terbatas serta ruang lingkup penelitian yang hanya dilakukan pada wilayah tertentu, sehingga hasil penelitian belum dapat menggambarkan kondisi seluruh driver ojek online di berbagai daerah. Kemudian, penggunaan pendekatan kualitatif deskriptif membuat penelitian lebih berfokus pada pemahaman pengalaman dan pandangan informan secara mendalam, sehingga belum mampu mengukur secara kuantitatif pengaruh sistem potongan pendapatan terhadap kesejahteraan driver. Penelitian ini juga hanya menggunakan perspektif materialisme historis Karl Marx sehingga analisis yang dihasilkan masih terbatas pada sudut pandang teori tersebut.

Berdasarkan hasil tersebut, perusahaan platform diharapkan dapat menerapkan sistem potongan pendapatan yang lebih adil, transparan, dan proporsional agar driver memperoleh penghasilan yang sesuai dengan beban kerja serta biaya operasional yang mereka tanggung. Pemerintah juga diharapkan dapat memperkuat regulasi mengenai perlindungan kerja dan kesejahteraan driver ojek online guna menciptakan hubungan kerja yang lebih adil dalam sistem ekonomi digital. Penelitian selanjutnya diharapkan mampu memperluas jumlah informan dan cakupan wilayah penelitian, serta menggunakan perspektif teori sosial lainnya agar diperoleh pemahaman yang lebih luas mengenai dinamika kerja pada era gig economy.

DAFTAR REFERENSI

- Amir, R., & Fadillah, T. D. (2026). Pengaruh Kebijakan Tarif Terhadap Pendapatan Driver Online: Analisis dalam Perspektif Ekonomi Islam. *Jurnal Tana Mana*, 7(1), 177–191.
- Anwar, R. (2026). Persepsi Penumpang terhadap Kinerja Pengemudi Ojek Online: Studi Kualitatif pada Platform Transportasi Digital. *SCIENTIFIC JOURNAL OF REFLECTION: Economic, Accounting, Management and Business*, 9(1), 384–394.
- Fadillah, N. A. (2023). Memahami Teori Sosial Karl Marx : Kelas, Konflik, dan Perubahan. *Nusantara: Jurnal Pendidikan, Seni, Sains Dan Sosial Humanioral*, 1(2), 1–14. <https://doi.org/10.11111/nusantara.xxxxxxx>
- Febriansyah, N. F., & Joko, P. (2025). PENGARUH JAM KERJA DAN TARIF TERHADAP PENDAPATAN DRIVER GOJEK (GO-RIDE) DI KECAMATAN GUBENG KOTA SURABAYA. *Jurnal Nirta : Studi Inovasi*, 5(1), 231–242.
- Fitri, N., Mely, C., Zamsiswaya, & Rahman, L. A. (2026). TEKNIK PENELITIAN KUALITATIF. *Didaktik : Jurnal Ilmiah PGSD FKIP Universitas Mandiri*, 12(1), 180–191.

- Hisaanah, K., Haryadi, B. H., Nurlena, E., Zikriyanto, W., Oktalia, H., & P, M. W. S. (2026). Metode kualitatif dan kuantitatif dalam penelitian pendidikan. *JIPKIS: Jurnal Ilmiah Pendidikan Dan Keislaman*, 6(1), 37–43.
- Hutabarat, J. F., Marpaung, F. K., Mare, A. M. S., & Fauzi. (2023). SISTEM KERJA, PROSEDUR KERJA DAN PENGEMBANGAN KARIR TERHADAP PRODUKTIVITAS KERJA PEGAWAI PTPN III. *Journal of Management and Bussines (JOMB)*, 5(2), 1392–1402.
- Indonesia, C. (2026). Daftar “Kado” Perpres Prabowo untuk Buruh saat May Day 2026. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20260501114345-20-1354092/daftar-kado-perpres-prabowo-untuk-buruh-saat-may-day-2026>
- Khairullah, M., Novasari, R. O., Kartika, T., & Aryanti, N. Y. (2025). Digital Exploitation in the Gig Economy : A Marxian Study on Platform and Online Ojek Driver Relations. *Electronic Journal of Education, Social Economic and Technology*, 6(1), 647–655.
- Khoirunnisa, B., & Rahayu, M. I. F. (2026). Analisis Hukum terhadap Pemotongan Pendapatan Pengemudi Ojek Online dalam Perspektif Hubungan Kerja di Era Gig Economy. *Audi Et AP : Jurnal Penelitian Hukum*, 05(2), 47–56.
- Komariah, & Basrowi. (2021). Lika Liku Ojek Online Mendapatkan Point Dan Coin Di Tengah Maraknya Transportasi Digital. *MEDIA EKONOMI*, 21(2), 73–84.
- Lestari, A. Z. D., Elyana, P., & Sari, R. M. (2026). Analisis Algorithmic Management dan Kepuasan Kerja Driver Ojek Online Generasi Z di Indonesia. *Journal of Economics and Development (JEnD)*, 3(1), 1–8.
- Ma'ruf, A. (2024). Kapitalisme dalam Kacamata Karl Marx : Mengungkap Realitas di Balik Sistem Ekonomi. *Maliki Interdisciplinary Journal (MIJ)*, 2, 1–7.
- Nasution, S. E. H., & Batubara, M. (2026). ANALISIS DAMPAK POTONGAN KOMISI PLATFORM TERHADAP PENDAPATAN PENGEMUDI OJEK ONLINE. *Journal of Science and Social Research*, 4307(April), 1855–1860.
- Nurrisa, F., Hermina, D., & Norlaila. (2025). Pendekatan Kualitatif dalam Penelitian: Strategi, Tahapan, dan Analisis Data. *Jurnal Teknologi Pendidikan Dan Pembelajaran (JTTP)*, 02(03), 793–800.
- Oktavian, M. N. D., Pertiwi, P. T., Safitri, R. A., & Hedianna, S. C. (2023). Pengaruh Ojek Online : Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek Dan Grab Di Kota Yogyakarta Tahun 2023 Dengan Metode Kualitatif. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 4(1), 195–204.
- Pratama, F. W., Prasetyo, E. T., & Sahlan, F. (2024). PENGARUH FLEKSIBILITAS KERJA TERHADAP KINERJA DRIVER OJEK ONLINE DI BEKASI TIMUR DENGAN KEPUASAN KERJA SEBAGAI VARIABEL INTERVENING. *Indonesian Journal of Economics and Strategic Management (IJESM)*, 2(3), 2200–2209.
- Putra, S. M. E., Sari, I. E. N., Karima, F., & Sari, R. M. (2026). Dampak Kebijakan Batas Maksimal Potongan Aplikasi Sebesar 8 % terhadap Kompensasi Pengemudi Ojek Online. 2(1), 577–588.
- Riwu, M. R., Yudhaningsih, N. M., & Budhiyasa, P. (2025). Pengaruh Persaingan Jam Kerja dan Kebijakan Tarif pada Ojek Online terhadap Tingkat Pendapatan Mitra Driver Goride di Kota Denpasar. *Mutiara: Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, 3(4), 95–112.

- Sukma, R. F. K., & Malie, A. M. (2025). KETIDAKADILAN UPAH DAN SKEMA JAMINAN SOSIAL PENGEMUDI OJEK ONLINE DI INDONESIA : Studi Perbandingan Regulasi di Malaysia. *Journal Publicuho*, 8(4), 2763–2777.
- Ultavia, A., Jannati, P., Malahati, F., Qathrunnada, & Shaleh. (2023). KUALITATIF : MEMAHAMI KARAKTERISTIK PENELITIAN SEBAGAI METODOLOGI. *Jurnal Pendidikan Dasar*, 11(2), 341–348.
- Utami, Y. P., Panjaitan, C. N., & Khairunnisa, N. A. (2026). Model Kemitraan Antara Pengemudi Dan Perusahaan Gojek Dalam Perspektif Hubungan Industrial. *Al-Zayn: Jurnal Ilmu Sosial & Hukum*, 4(2), 4928–4937.