

Kapitalisme Terselubung pada Bisnis Digital; Studi Kasus GOJEK (2010 - 2020)



SKRIPSI

Diajukan kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta
untuk Memenuhi sebagian Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu Bidang Sosiologi

Disusun Oleh:

SYAIFUDDIN SHOLEH TS

NIM. 17107020050

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UIN SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA
2021**

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Syaifuddin Sholeh Ts

NIM : 17107020050

Program Studi : Sosiologi

Fakultas : Ilmu Sosial dan Humaniora

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi yang saya ajukan ini benar *asli* hasil karya ilmiah yang saya tulis sendiri bukan plagiasi dari karya atau penelitian orang lain, kecuali bagian-bagian tertentu yang penulis ambil sebagai acuan.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya agar dapat diketahui oleh anggota dosen penguji.

Yogyakarta, 5 Februari 2021

Yang menyatakan,



Syaifuddin Sholeh Ts

NIM. 17107020050

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

Nota Dinas Pembimbing

Hal : Skripsi

Kepada :

Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora

UIN Sunan Kalijaga

Di Yogyakarta

Assalamualaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, meneliti, memberi petunjuk serta mengadakan perbaikan seperlunya, maka saya selaku pembimbing berpendapat bahwa skripsi saudara :

Nama : Syaifuddin Sholeh Ts

NIM : 17107020050

Prodi : Sosiologi

Judul : Kapitalisme Terselubung pada Bisnis Digital; Studi Kasus GOJEK

Telah dapat diajukan kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta untuk memenuhi sebagai syarat memperoleh gelar sarjana strata satu sosial.

Harapan saya semoga saudara tersebut segera dipanggil untuk mempertanggungjawabkan skripsinya dalam sidang munaqosyah.

Demikian atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 06 Januari 2021



Ahmad Norma Permata, S.Ag., M.A., Ph.D.

NIP.19711207 200901 1 003



PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nomor : B-238/Un.02/DSH/PP.00.9/03/2021

Tugas Akhir dengan judul : Kapitalisme Terselubung pada Bisnis Digital; Studi Kasus GOJEK (2010 - 2020)

yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : SYAIFUDDIN SHOLEH TS
Nomor Induk Mahasiswa : 17107020050
Telah diujikan pada : Senin, 15 Februari 2021
Nilai ujian Tugas Akhir : A-

dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

TIM UJIAN TUGAS AKHIR



Ketua Sidang

Ahmad Norma Permata, S.Ag., M.A., Ph.D.
SIGNED

Valid ID: 6057f49b7d40b



Penguji I

Dr. Sulistyaningsih, S.Sos., M.Si.
SIGNED

Valid ID: 605444e006dfb



Penguji II

Dr. Astri Hanjarwati, S.Sos., M.A.
SIGNED

Valid ID: 60541eb9a6e5a



Yogyakarta, 15 Februari 2021

UIN Sunan Kalijaga
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora

Dr. Mochamad Sodik, S.Sos., M.Si.
SIGNED

Valid ID: 60581574dbb27

Motto

“Sejarah Manusia adalah sejarah penaklukan, dan selama
masih ada keinginan menaklukkan, tidak pernah ada
kedamaian”



Sebuah Persembahan

Untuk

Almarhum Ibunda Tercinta yang Selalu Menjadi Motivator dalam
Ketiadaan Fisiknya.

Seluruh Keluarga Tercinta, Ummi, Bapak, Kakak, dan Adik-adik.

Partner in Crime, Dara Fitriana Adinda Agrin

Teman Se-Pertongkrongan

Almamater Tercinta

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT atas cinta kasihnya, yang tanpa kita sadari senantiasa membantu dalam setiap urusan yang kita kerjakan. Shalawat serta salam senantiasa untuk kekasih kita semua, Rasulullah SAW yang telah mengajarkan kita hidup dengan keseimbangan sosial dan spiritual.

Terima kasih yang tidak dapat terlukiskan untuk orang-orang istimewa yang menjadi kunci selesainya penulisan skripsi ini:

- 1 Ibunda tercinta yang sudah berada di alam berbeda.
- 2 Ummi dan Bapak yang senantiasa mendoakan.
- 3 Kakak dan Adik-adik teman bertengkar.
- 4 Dara yang selalu menemani dan mengajarkan cara penulisan.

Terima kasih juga saya sampaikan kepada pihak-pihak yang selalu menjadi inspirasi dan memberikan kontribusi pada penulisan skripsi ini:

- 1 Bapak Ahmad Norma Permata, S.Ag., M.A., Ph.D. Selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang rela diganggu ketika libur.
- 2 Ibu Dr. Astri Hanjarwati, S.Sos., M.A. dan Ibu Dr. Sulistyaningsih, S.Sos., M.Si. selaku dosen penguji.
- 3 Dosen-dosen Sosiologi yang keren-keren, yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, yang telah memberikan dasar-dasar teoritis sebagai modal awal menulis skripsi ini.
- 4 Seluruh civitas akademik Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora selaku “rumah” selama menempuh studi.

Dan untuk rekan-rekan se-pertongkrongan dan se-perjuangan, semangat, kunci dari menyelesaikan skripsi adalah “dikerjakan”. Semoga kita semua segera bertemu sebagai sosiolog yang berkontribusi bagi bangsa, negara, dan kemanusiaan.

Skripsi dengan judul **“Kapitalisme Terselubung pada Bisnis Digital; Studi Kasus GOJEK (2010-2020)”** saya tulis tidak hanya sebagai tugas akhir untuk menyelesaikan studi dan meraih gelar, melainkan sebagai bukti

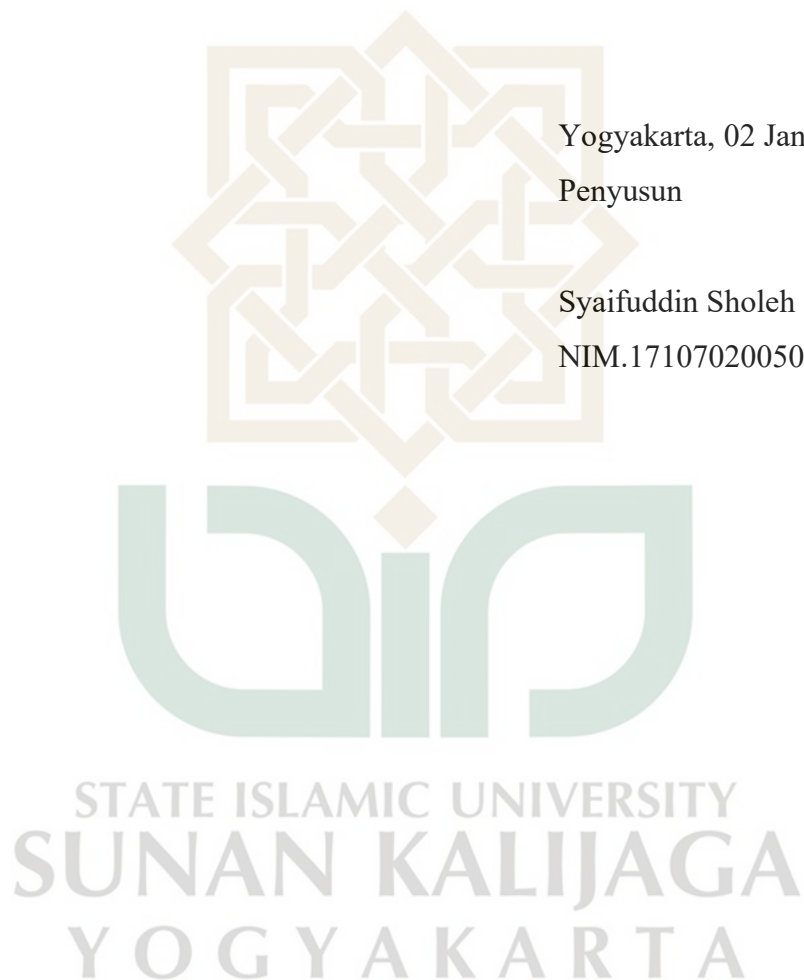
pertanggungjawaban saya terhadap apa yang telah diberikan oleh orang tua, keluarga, kampus, dan bapak ibu dosen, baik material maupun nonmaterial. Tentu masih sangat banyak kekurangan dan evaluasi yang ada dalam skripsi ini, sehingga saya berharap adanya saran dan kritik yang membangun dari siapapun yang membaca skripsi ini, khususnya bapak dan ibu dosen penguji dan pembimbing.

Yogyakarta, 02 Januari 2021

Penyusun

Syaifuddin Sholeh Ts

NIM.17107020050



DAFTAR ISI

Surat Pernyataan Keaslian.....	II
Nota Dinas Pembimbing.....	III
Pengesahan.....	IV
Motto.....	V
Sebuah Persembahan.....	VI
KATA PENGANTAR.....	VII
DAFTAR ISI.....	IX
DAFTAR GAMBAR.....	XI
DAFTAR TABEL.....	XII
ABSTRAK.....	XIII
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A Latar Belakang.....	1
B Rumusan Masalah.....	8
C Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	9
D Tinjauan Pustaka.....	10
E Landasan Teori.....	14
Penaklukan Hasrat Skizofrenia.....	14
Skizoanalisis dan Hasrat Skizofrenia.....	16
Skizoanalisis dan Kapitalisme.....	18
F Metode Penelitian.....	20
1 Bentuk Penelitian.....	20
2 Jenis Data.....	22
3 Teknik Pengumpulan Data.....	24
4 Teknik Analisis dan Penyajian Data.....	26
a) Reduksi Data.....	26
b) Penyajian Data.....	27
c) Penarikan Kesimpulan.....	28
G Sistematika Pembahasan.....	28
BAB II TENTANG GOJEK INDONESIA.....	31
1 Sejarah Gojek.....	31
2 Jenis Layanan Gojek.....	32

3 Pilar Gojek.....	34
4 Pendaftaran Kemitraan.....	35
BAB III GOJEK, MODUS OPERASI, DAN DAYA TARIKNYA BAGI MASYARAKAT.....	43
A Gojek sebagai platform <i>Sharing Economy</i>	43
B Misi Sosial Gojek.....	45
C Gojek Menawarkan Jam Kerja yang Fleksibel.....	48
D Jam Kerja Pengemudi Gojek.....	54
E Gojek menempatkan <i>driver</i> sebagai “Mitra”.....	56
F Pengaruh “Rating” dari konsumen terhadap <i>driver</i>	60
G Mengejar Bonus dan Poin.....	64
H Motivasi Menjadi <i>Driver Ojek Online</i>	67
a Waktu Luang/Fleksibel.....	67
b Penghasilan Tambahan.....	69
c Pendaftaran Mudah.....	70
I Bekerja Sebagai Tukang Ojek Menjadi Bergengsi.....	71
J Dari Kerja Sampingan Menjadi Pekerjaan Pokok.....	75
K Kredit Motor Untuk Menjadi <i>Driver</i> Gojek.....	77
BAB IV GOJEK, DARI <i>SHARING ECONOMY</i> KE KAPITALISME NORMAL.....	79
A Masyarakat Modern dan Mesin Hasrat Kapitalisme.....	79
B Gojek Sebagai <i>Sharing Economy</i>	80
C Gojek Sebagai Alternatif Skizofrenia.....	82
D Pergeseran Gojek menjadi Ekonomi Kapitalis.....	85
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	89
A Kesimpulan.....	89
B Rekomendasi.....	90
DAFTAR PUSTAKA.....	92
LAMPIRAN.....	101
A Outline Data.....	101
B Curriculum Vitae.....	101

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Tampilan Website Gojek.....	51
Gambar 2. Tampilan Website Gojek.....	52
Gambar 3. Tampilan Website Gojek.....	52
Gambar 4. Unggahan Sosial Media Pengemudi Gojek.....	55
Gambar 5. Artikel Gojek.....	56
Gambar 6. Artikel Gojek.....	57
Gambar 7. Laman Pendaftaran Gojek.....	58
Gambar 8. Artikel Gojek.....	58
Gambar 9. Banner Utama Artikel Gojek.....	60
Gambar 10. Curhatan Driver Gojek melalui media sosial.....	61
Gambar 11. Artikel Gojek.....	63
Gambar 12. Hadiri Wisuda dengan jaket Gojek.....	71
Gambar 13. Pengusaha tidak gengsi pakai jaket Gojek.....	72
Gambar 14. Pemuda dengan jaket Gojek.....	73
Gambar 15. Baju anak-anak mirip seragam Gojek.....	74
Gambar 16. Unggahan Facebook Gojek tentang fasilitas kredit.....	78



DAFTAR TABEL

Tabel 1. Sumber Data dari Artikel Online.....22
Tabel 2. Sumber Data dari YouTube.....23
Tabel 3. Pergeseran dan Perkembangan Gojek dari Tahun ke Tahun.....26
Tabel 4. Tarif Go-Ride per KM 2017.....38
Tabel 5. Tarif Go-Car per KM 2017.....38



ABSTRAK

Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi telah menghadirkan banyak perubahan fundamental dalam kehidupan sosial dan ekonomi manusia. Perubahan juga terjadi pada industri dan bisnis, salah satunya dengan kemunculan model *sharing economy* atau ekonomi berbagi. Di Indonesia, model bisnis semacam itu bisa kita lihat pada Gojek, perusahaan aplikasi *ride sharing* yang sangat populer dan digandrungi oleh masyarakat, khususnya masyarakat perkotaan yang memiliki masalah kemacetan. Gojek yang awalnya hadir sebagai solusi permasalahan transportasi, ekonomi, dan khususnya tenaga kerja, perlahan memunculkan persoalan baru seperti jam kerja berlebih dan pemutusan kemitraan sepihak oleh aplikator. Hal ini memunculkan pertanyaan, bagaimana sistem ekonomi berbagi yang diterapkan oleh Gojek, dan sejauh mana sistem tersebut terimplementasikan.

Penelitian ini menggunakan teori skizoanalisis Deleuze dan Guattari, yang meyakini hasrat merupakan mesin produktif yang terepresi oleh struktur masyarakat kapitalis dan harus dibebaskan. Penelitian ini menggunakan pendekatan Deskriptif Analitis dengan metode Kepustakaan atau Studi Pustaka, untuk memberikan penjelasan konseptual, penelitian ini mendeskripsikan Gojek dan modus operasi yang dijalankan. Peneliti melakukan penelusuran data melalui berita online dan dokumentasi wawancara yang relevan untuk menjawab pertanyaan penelitian.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terjadi pergeseran modus operasi Gojek, dari yang awalnya mengedepankan misi sosial dengan prinsip *sharing economy*, lalu terjebak pada modus operasi kapitalisme yang mengedepankan keuntungan dan cenderung eksploitatif. Hal ini terjadi karena Gojek menerapkan skema rating yang membuat *driver* berada pada posisi yang tertekan, dan skema bonus yang cenderung membuat *driver* bekerja melebihi jam kerja yang normal.

Kata Kunci: *Gojek, Sharing Economy, Skizoanalisis dan Kapitalisme*

SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

BAB I

PENDAHULUAN

A Latar Belakang

Perkembangan teknologi, khususnya teknologi informasi dan komunikasi, sudah tidak dapat dibendung dan dielakkan lagi. Hal tersebut sudah menjadi keniscayaan seiring perkembangan ilmu pengetahuan dan kebutuhan manusia terhadap teknologi yang semakin mutakhir, termasuk teknologi informasi dan komunikasi. Berbagai macam inovasi diciptakan pada bidang teknologi untuk menciptakan dampak positif dan memudahkan segala aktivitas manusia, tujuannya jelas efisiensi dan efektifitas. Selama bertahun-tahun belakangan, manusia telah merasakan perubahan signifikan dan manfaat yang dihasilkan oleh perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, yang hadir dalam setiap sendi kehidupan manusia mulai dari komunikasi sampai transportasi.¹

Saat ini, transportasi menjadi kebutuhan dasar masyarakat dalam aktivitas sehari-hari, terlebih di kota-kota besar dengan populasi penduduk yang besar dan mobilitas penduduknya yang tinggi. Akibatnya kemacetan menjadi teman perjalanan sehari-hari dan polusi udara sudah tidak disadari dan tidak dirasakan lagi. Berbagai permasalahan transportasi tersebut mendorong para inovator untuk berlomba

¹Endang Wahyusetyawati, *Dilema Pengaturan Transportasi Online*, (Jurnal Online Rechtsvinding, 2017), hlm. 1 . Diakses dari https://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal_online/transportasi%20online_endang.pdf

menciptakan terobosan teknologi pada sektor transportasi untuk menciptakan transportasi yang lebih efektif dan efisien.

Permasalahan kemacetan pada dasarnya merupakan tugas dan tanggung jawab pemerintah, apalagi Ibu Kota Negara Indonesia termasuk yang dinobatkan sebagai kota termacet di dunia.² Namun, sebagaimana pepatah mengatakan orang pandai melihat peluang dalam permasalahan, kemacetan Ibu Kota Jakarta yang merupakan masalah besar ibu kota justru dilihat sebagai peluang oleh seorang Nadiem Makarim yang kemudian melalui ide briliannya melahirkan apa yang sekarang kita kenal sebagai Gojek, satu tren baru dalam dunia transportasi yang kembali “menghijaukan ibu kota”.

Lahirnya Gojek diawali dengan kegelisahan Nadiem terhadap kemacetan Ibu Kota yang kian parah. Ia yang dalam mobilitas kerja selalu menggunakan jasa ojek, merasakan moda transportasi konvensional tersebut sangat ampuh dalam menembus hiruk pikuk kemacetan ibu kota. Berkat langganan menggunakan ojek tersebutlah, Nadiem mengetahui seluk beluk kehidupan para driver ojek langganannya, yang cukup merepresentasikan kondisi para pekerja di sektor yang serupa tersebut. Nadiem dalam Kompas mengatakan bahwa para tukang ojek bekerja mencapai 14 jam sehari,

² Wiratri Anindhita, dkk. *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi)*, (Prosiding Seminar Nasional Universitas Bakrie, 2016) hlm. 713. Diakses dari <http://journal.bakrie.ac.id/index.php/indocompac/article/view/1638/pdf>

mereka meninggalkan rumah dan keluarga dari jam 8 pagi hingga jam 10 malam, namun kadang hanya mendapatkan 4 penumpang.³

Prihatin melihat kondisi tersebut, Nadiem bersama seorang rekannya mendirikan PT. Gojek Indonesia pada 2011. Ide dasarnya sederhana, ojek merupakan moda transportasi berbasis kendaraan roda dua, cukup lincah dan gesit dalam menembus kemacetan ibu kota, serta memiliki cukup banyak peminat. Namun, pengelolaan pasar ojek tidak efisien karena para pemberi jasa ojek menggunakan cara konvensional dengan membuat “pangkalan” ojek yang tidak selalu bisa dijangkau oleh pengguna jasa ojek sehingga menyulitkan pengguna bertemu dengan penyedia jasa ojek. Nadiem menyimpulkan bahwa perlu ada pihak yang dapat menjadi perantara pengguna dan pemberi jasa ojek, perantara pengguna jasa dan penyedia jasa ojek tersebutlah yang menjadi platform perusahaan Gojek.

Pada awal didirikan, Gojek menggunakan sistem *call center* pulsa dalam pemesanan layanannya. Pelanggan menghubungi nomor *call center* gojek, *call center* kemudian menghubungi para driver ojek yang bermitra. Proses ini membutuhkan waktu yang lama dan biaya yang juga besar, namun mulai tahun 2015, Gojek meluncurkan aplikasi mobile pemesanan layanan Gojek pada *smartphone* Android dan iOS, hal ini membuat proses pelayanan lebih efektif dan efisien. Nadiem mengatakan, ketika masih menggunakan *call center*, untuk mencari pengemudi yang bersedia

³Oik Yusuf, “Cerita Awal Mula Mendikbud Nadiem Makarim Mendirikan Gojek”, (Kompas, 23 Oktober 2019) Diakses dari <https://tekno.kompas.com/read/2019/10/23/12010087/cerita-awal-mula-mendikbud-nadiem-makarim-mendirikan-gojek?page=all#:~:text=Pada%20masa%2Dmasa%20awal%20perkenalan,menembus%20macet%20lalu%20lintas%20Jakarta.>

menerima pesanan saja bisa membutuhkan waktu hingga 15 menit, hal tersebut karena *call center* harus menghubungi satu-persatu pengemudi. Namun dengan adanya aplikasi, tahapan *call center* sudah dipangkas sehingga menjadi lebih cepat.⁴

Sejak didirikan pada 2011 dan rilis secara daring pada 2015, Gojek menunjukkan progres yang sangat pesat, bukan hanya pada jangkauan pasar, tetapi juga variasi layanan. Dilansir dari laman resmi gojek yang dirilis pada 2018, pasar gojek yang awalnya hanya di Jabodetabek pada 2011, pada 9 November 2018 sudah meliputi 167 Kabupaten Kota yang tersebar dari Sabang sampai Merauke dan angka tersebut sangat mungkin terus bertambah secara eksponensial tiap tahunnya. Masih dari laman resmi Gojek, layanan yang awalnya hanya transportasi, per Juni 2020 sudah berkembang menjadi 20 layanan yang sangat berbeda, mulai dari layanan bersih-bersih rumah (*Go-clean*), Layanan pijat, hingga yang paling populer dan sering kita gunakan yaitu layanan antar makanan (*gofood*) dan uang virtual (*gopay*).⁵

Gojek yang pada awalnya mengusung misi yang sederhana perlahan berkembang menjadi sebuah visi besar, bukan hanya memberikan harapan baru terhadap sektor transportasi publik di Indonesia untuk menjadi lebih baik, namun juga harapan bagi tersedianya lapangan kerja baru. Diberitakan oleh Kumparan, Gojek mengungkapkan jumlah mitra *driver* mereka mencapai 1,7 juta *driver* yang tersebar di seluruh Indonesia, yang menunjukkan bukan hanya serapan tenaga kerjanya yang

⁴ *ibid.*

⁵ Gojek, “Kini Gojek Hadir di 167 Kota dan Kabupaten Indonesia”, (9 November 2018), Diakses dari <https://www.gojek.com/blog/gojek/go-jek-dimana-mana/>

besar, namun juga ketertarikan masyarakat untuk menjadi mitra Gojek juga sangat besar.⁶

Gojek menjadi buruan angkatan kerja khususnya kalangan muda. Berdasarkan riset yang dilakukan oleh Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia pada tahun 2018, pada 9 lokasi survei yang ditentukan, ditemukan sebanyak 77% mitra pengemudi yang berusia antara 20 sampai 39 tahun. Peneliti juga menemukan ada 15% mitra pengemudi yang merupakan lulusan Perguruan Tinggi dan sebanyak 83% mitra pengemudi memiliki tingkat pendidikan SMP-SMA sederajat.⁷

Bukan hanya sumbangsih pada sektor lapangan kerja, Gojek juga mampu memberikan sumbangsih perekonomian nasional yang sangat besar. Masih dari penelitian yang sama, Gojek menuliskan dalam websitenya bahwa mereka telah berkontribusi sebesar Rp.44,2 triliun (US\$3 miliar) pada perekonomian Indonesia di akhir 2018, dan menjadi penunjang pertumbuhan UMKM di Indonesia. Sebanyak 93% mitra UMKM telah mengalami pertumbuhan nilai transaksi, dan 55% mitra UMKM “naik kelas” dari sisi omzet.⁸

Gojek awalnya mengusung konsep *ride-sharing*, yaitu konsep berbagi (“sewa”) pengemudi sekaligus kendaraannya, dalam hal ini adalah sepeda motor.

⁶ Kumparan, “Organisasi Ojol: Ada 4 Juta Driver Ojol di Indonesia”, (9 April 2020), Diakses dari <https://kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia> 1tBrZLEXOEI/full

⁷ Anggalih Bayu Muh. Kamim dan M. Rusmul Khandiq, *Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami oleh Mitra Pengemudi dalam Kerja Berbasis Platform Digital*, (Jurnal Pemuda: 2019) Volume 8 No. 1, hlm. 60

⁸ Gojek, “Welcoming a Fresh Start”, (2020), Diakses dari <https://www.gojek.com/about/>

Gojek memberikan fasilitas untuk mempertemukan antara pengendara sepeda motor dengan orang yang ingin bepergian untuk menjadi penumpangnya. Konsep semacam itu juga biasa dikenal dengan *Multi Side Platforms* (MSPs), selanjutnya di Indonesia konsep tersebut dikenal dengan sebutan Ojek Online.⁹ Komitmen awal Gojek dilakukan dengan kampanye bahwa mereka merupakan *startup* “Karya Anak Bangsa” yang memiliki misi sosial.¹⁰ Konsep bisnis yang mengusung misi sosial dan memberikan dampak sosial ekonomi di masyarakat memiliki banyak sebutan, diantaranya: *collaborative consumption, collaborative economy, on-demand economy, peer-to-peer economy, zero marginal cost economy, dan crowd-based capitalism dan sharing economy*.¹¹

Sharing economy dan *collaborative consumption* adalah sebuah bentuk model bisnis baru yang dibangun berdasarkan konsep berbagi sumber daya (*shared resources*).¹² Konsep berbagi sumber daya tersebut memberikan kemudahan kepada masyarakat dalam mengakses barang dan jasa tanpa harus memilikinya. Sementara untuk masyarakat yang memiliki barang atau jasa diberikan kemudahan untuk menjangkau pasar yang lebih luas dan mudah. Dalam 10 tahun terakhir, *sharing economy* mengalami kemajuan yang sangat pesat. *Startup* berbasis online platform

⁹ Prayogi R Saputra dan Nur Hayatin, *Model Platform Sharing Economy di Indonesia (Studi Kasus: Unicorn Lokal)*, (Jurnal Dialektika, 2019) Volume 4 No. 2 hlm. 56

¹⁰ Mega Swastika, *Fungsionalitas atas Konflik Gojek: Studi Fenomenologi terhadap Konflik Pengemudi GOJEK di Kota Kediri*, (Jurnal Analisa Sosiologi, 2017), Volume 6 No. 1 hlm. 19.

¹¹ Prayogi dan Nur Hayati, *Op.Cit.*, hlm. 55

¹² Elva Noverina Putri, dkk. *Persepsi Komunitas Pengguna AIRBNB pada Value Proposition AIRBNB: Studi pada Komunitas Pengguna AIRBNP di Kota Malang*. (Malang: Jurnal Administrasi Bisnis, 2018), Vol 54 No 1 hlm. 59.

banyak bermunculan di seluruh dunia, termasuk di Indonesia.¹³ Dari sekian banyak *startup* tersebut, Gojek menjadi salah satunya di sektor transportasi *on demand*.

Setelah kurang lebih satu dekade semenjak didirikan, dan 5 tahun setelah dirilis secara digital melalui aplikasi, Gojek mengalami perkembangan yang sangat pesat. Sebagaimana diuraikan sebelumnya, Gojek yang semula hanya bergerak pada sektor transportasi, berkembang menjadi *super app* yang menyediakan puluhan layanan, yang bahkan tidak lagi berhubungan dengan sektor transportasi. Lebih dari itu, modus operasi Gojek yang awalnya *sharing economy* dan mengusung misi sosial, nampaknya mulai bergeser kepada modus kapitalisme. Kesejahteraan yang ditawarkan oleh Gojek kepada para *driver* yang kebanyakan merupakan angkatan muda, tidak sesuai dengan realitas yang sebenarnya.¹⁴

Salah satu faktor yang menjadi persoalan bagi para driver adalah tidak adanya payung hukum antara mereka dan Gojek, sehingga pengendara ojek daring tidak dapat menuntut hak-haknya sesuai dengan ketentuan yang tertera dalam UU Ketenagakerjaan.¹⁵ Selain itu, dalam ekosistem Gojek juga terdapat potensi terjadinya “super eksploitasi”. Proses “super eksploitasi” dilakukan melalui penggunaan teknologi dan retorika kemitraan yang membuat Gojek dapat mengendalikan pasar,

¹³ Prayogi dan Nur Hayati, *Loc. Cit.*

¹⁴ Muhammad HeyChael, . *Kesejahteraan Pengemudi Gojek dan Liputan Media yang Kontradiktif*. (Jakarta: Remotivi, 2018) Diakses dari <https://www.remotivi.or.id/amatan/457/kesejahteraan-pengemudi-gojek-dan-liputan-media-yang-kontradiktif>

¹⁵ Pade Putu Tara Anggita Indyawari dan Dewa Nyoman Rai Asmara Putra, *Analisis Mengenai Hubungan Supir Go-Jek dengan PT. Gojek Indonesia*. (Jurnal Kerta Semaya, 2015) Volume 3 Nomor 1

mendisiplinkan tenaga kerja, serta menghindari risiko dan kewajiban.¹⁶ Hal tersebut jelas bisa kita cermati, Gojek dengan aset teknologi dan *big data* yang dikembangkan untuk merekayasa skema “pasar” gojek, lebih dari itu, Gojek juga terbebas dari tanggung jawab terhadap armada transportasi Gojek, dan Driver lah yang menanggung beban perawatan tersebut.

Perkembangan Gojek yang diikuti dengan perubahan-perubahan dalam modus operasinya menjadi menarik untuk diteliti. Jargon *startup* buatan anak Indonesia yang mengusung misi sosial yang terus digaungkan gojek pada kenyataannya justru bergeser dan terjebak pada hasrat kapitalisme. Konsep *sharing economy* yang asalnya hanya sebagai kerja sampingan, perlahan justru berubah menjadi profesi “normal” yang utama dan dengan mekanisme dan prosedur yang kapitalis. Orang tidak lagi memaksimalkan fungsi motornya untuk mendapatkan penghasilan sampingan, tapi justru membeli motor dengan niat khusus untuk menjadi *driver* ojek online, sekalipun harus dengan skema cicilan. Penelitian ini ingin mengeksplorasi lebih jauh fenomena ini untuk memberikan penjelasan yang lebih sistematis.

B Rumusan Masalah

Rumusan masalah penelitian ini adalah

1. Bagaimana konsep sharing economy yang dianut oleh Gojek?
2. Sejauh mana konsep tersebut sesuai dengan realitas di lapangan?

¹⁶ Anggalih Bayu Muh. Kamim dan M. Rusmul Khandiq, *Gojek dan Kerja Digital (Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami oleh Mitra Pengemudi dalam Kerja Berbasis Platform Digital)*. (Jurnal Pemuda, 2019), Volume 8 Nomor 1

3. Bagaimana proses pergeseran modus operasi Gojek dari Sharing Economy menuju Logika Kapitalisme?

C Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui praktik kapitalisme yang ada pada Perusahaan Gojek dan pergeseran modus operasi dari *sharing economy* menjadi modus produksi kapitalisme.

Manfaat penelitian ini secara teoritis khususnya teori-teori sosiologi adalah memberikan sumbangsih terhadap teori-teori Sosiologi Ekonomi dan perkembangan kapitalisme kontemporer, sedangkan secara praktis adalah mengevaluasi praktik yang dilakukan Gojek agar dapat menentukan kebijakan yang berorientasi pada kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat, khususnya mitra *driver*.

Adapun manfaat bagi peneliti lain adalah memberikan gambaran mengenai Gojek, dan modus operasi yang dijalankan. Sehingga, bagi peneliti yang tertarik dengan topik yang sama, tidak perlu melakukan kajian tentang pergeseran modus operasi dan bisa fokus pada faktor-faktor pergeseran tersebut. Sedangkan manfaat bagi *driver* Gojek, penelitian ini diharapkan mampu memperbaiki praktik yang dilakukan Gojek, berdasarkan rekomendasi yang diberikan peneliti, agar lebih berorientasi pada kesejahteraan *driver*.

D Tinjauan Pustaka

Selain menentukan metode penelitian yang akan digunakan, seorang peneliti juga sangat perlu untuk melakukan kajian literatur tentang topik-topik yang relevan dengan penelitian yang sedang dilakukan. Kajian literatur atau tinjauan pustaka ini sangat penting dalam membantu peneliti menentukan apakah topik yang dipilih tersebut layak atau menarik untuk dipelajari dan diteliti. Selain itu, tinjauan pustaka akan memberikan gambaran dan wawasan awal tentang topik penelitian. Selain itu, tinjauan pustaka akan memberikan wawasan tentang cara-cara di mana peneliti dapat membatasi ruang lingkup ke area penyelidikan yang dibutuhkan.¹⁷

Tinjauan pustaka juga merupakan bagian yang sangat penting dalam sebuah penelitian, hal tersebut dilakukan agar peneliti dapat terhindar dari aktivitas plagiarisme yang sangat dihindari dalam karya penelitian akademik. Tinjauan pustaka juga dilakukan untuk menginformasikan kepada pembaca terkait penelitian-penelitian lain dengan topik yang sama, merelaksikannya dengan penelitian yang sedang dilakukan, dan mengisi celah-celah yang belum diteliti oleh penelitian lainnya.¹⁸

Dalam penelitian tugas akhir ini, peneliti mengambil beberapa penelitian untuk dikaji sebagai pembanding bagi topik yang sedang diteliti. *Pertama*, penelitian yang dilakukan oleh Prayogi R. Saputra dan Nur Hayatin dengan judul “Model Platform Sharing Economy di Indonesia, Studi Kasus: Unicorn Lokal” yang fokus

¹⁷ John W. Creswell & J. David Creswell, *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (Singapura: SAGE Publications, 2018), Hlm. 35

¹⁸ Eliyah, Skripsi: *Pemuda dan Social Entrepreneurship (Studi Pada Usaha Ekonomi Produktif Karang Taruna Dipo Ratna Muda Desa Guwosari, Kecamatan Pajangan, Kabupaten Bantul, Yogyakarta)*, Skripsi tidak dipublikasikan, (Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga, 2018).

dan tujuannya adalah untuk menemukan rumusan *platform sharing economy* pada empat *startup unicorn* di Indonesia yaitu Gojek, Tokopedia, Bukalapak, dan Traveloka yang dianggap unik karena memiliki banyak layanan lintas sektoral. Metode penelitian yang mereka gunakan adalah kualitatif dengan pendekatan studi kasus, dengan data primer dari aplikasi dan wawancara dengan pengguna dan data sekunder dari jurnal dan artikel ilmiah yang relevan. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa *startup* Indonesia memiliki keunikan yang tidak umum dimiliki oleh *startup* lain di dunia, karena satu platform bisa menyediakan banyak layanan diluar kategori utama layanannya. Mereka secara khusus menyebut Gojek sebagai Super Platform atau *Super App*, yang merupakan istilah untuk menyebut sebuah platform atau aplikasi dimana satu platform memiliki beragam fitur layanan yang tidak termasuk dalam layanan utamanya. Hal ini berbeda dengan kebanyakan aplikasi lain di dunia dimana satu platform hanya memiliki satu layanan utama. Ini merupakan keunikan dari platform sharing economy, yang telah besar, yang berkembang di Indonesia.¹⁹

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Pade Putu Tara dan Dewa Nyoman Rai dengan judul “Analisis Mengenai Hubungan Supir Go-Jek dengan PT. Gojek Indonesia” penelitian ini berfokus pada hubungan antara mitra *driver* Gojek dengan PT. Gojek Indonesia. Penelitian tersebut diterbitkan oleh Jurnal Kerta Semaya pada 2015. Penelitian yang dilakukan dengan metode yuridis normatif tersebut

¹⁹ Prayogi dan Nur Hayati, *Op.Cit.*, hlm. 64

menyimpulkan bahwa Berdasarkan pengertian dalam Pasal 15 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, ada 3 unsur dalam hubungan ketenagakerjaan , yaitu Pekerjaan, Upah, dan Perintah. Dalam konteks hubungan *driver* dan Gojek, pengemudi tidak mendapatkan upah dari perusahaan pemilik aplikasi (Gojek). Besaran upah pengemudi sangat tergantung pada banyaknya penumpang yang bisa mereka antar. Pesanan penumpang tidak diberikan oleh perusahaan, melainkan diminta oleh penumpang itu sendiri dan tentu atas kesediaan pengemudi untuk menerimanya. Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan kerja antara pengemudi Go-Jek dengan PT. Gojek Indonesia. Hubungan keduanya merupakan hubungan kemitraan, maka pengemudi tidak berhak menuntut hak-hak yang biasa diterima pekerja seperti upah lembur, jamsostek maupun pesangon jika hubungan kemitraan mereka berakhir.²⁰

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Anggalih & Rusmul dalam penelitiannya yang diterbitkan oleh Jurnal Studi Pemuda pada tahun 2019 dengan judul “Gojek dan Kerja Digital : Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital”. Penelitian ini berupaya untuk menggambarkan pola kemitraan yang terjadi antara Gojek dengan Mitra Drivernya. Mereka melakukan penelitian dengan mengumpulkan data sekunder baik artikel maupun dokumen-dokumen lainnya yang relevan. Penelitian tersebut menyimpulkan dua poin utama. *Pertama*, kerja-kerja digital yang difasilitasi atau dilakukan melalui aplikasi menunjukkan sebuah proses gamifikasi yang dilakukan

²⁰ Pade Putu Tara Anggita Indyawari dan Dewa Nyoman Rai Asmara Putra, *Op.Cit.*, hlm.

dengan menerapkan sistem bonus dan *rating*, hal tersebut membuat mitra pengemudi berada pada posisi yang rentan. Praktik gamifikasi menyebabkan penilaian kinerja mitra pengemudi hanya bergantung pada peringkat dan komplain yang diberikan konsumen melalui aplikasi. Hal itu memaksa *driver* untuk tunduk dan mengikuti aturan main Gojek dan kehendak mutlak konsumen. *Kedua*, kesejahteraan yang ditawarkan oleh sistem kerja Gojek nyatanya justru membuat mitra pengemudi terjebak untuk bekerja melebihi jam kerja yang normal. Selain itu, status mitra membuat tidak adanya jaminan sosial bagi mereka, ditambah lagi kesenjangan penguasaan informasi dan data membuat posisi pengemudi menjadi tidak berdaya terhadap Gojek. Ilusi kesejahteraan muncul disebabkan mitra pengemudi tidak memiliki akses informasi yang sama dengan pihak perusahaan aplikasi, sehingga terpaksa harus mengikuti arahan dari platform.²¹

Keempat sekaligus yang terakhir, penelitian yang dilakukan oleh Wahid Nur Hidayat dan Pambudi Handoyo dalam penelitiannya yang diterbitkan oleh Jurnal Paradigma pada 2016 dengan judul “Konflik Internal Antara Manajemen dan Driver Gojek Surabaya”. Penelitian tersebut mengulas tentang konflik yang terjadi antara mitra *driver* dengan pihak manajemen Gojek yang berkantor di Surabaya. Penelitian tersebut menunjukkan adanya permainan “order fiktif” yang dilakukan oknum *driver* gojek, hal itu dilakukan untuk mendapatkan bonus dengan poin yang terkumpul dari Go Food. Akibat tindakan beberapa oknum tersebut, Gojek mengalami kerugian sehingga menindak tegas para driver gojek dengan memberikan sanksi berupa

²¹ Anggalih Bayu Muh. Kamim dan M. Rusmul Khandiq, *Op.Cit*, hlm. 70

pemblokiran aplikasi. Namun keputusan tersebut justru dianggap merugikan para driver sehingga terjadilah protes kepada pihak manajemen Gojek. Untuk menyelesaikan konflik tersebut, dilakukan upaya mediasi terhadap kedua belah pihak. Hasilnya, pihak manajemen bersedia mengaktifkan kembali akun driver yang diblokir, namun mereka harus membayar denda yang dijatuhkan terlebih dahulu.²²

Perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian lainnya adalah pada teori yang digunakan sebagai alat analisis, selain itu penelitian ini akan melengkapi hasil penelitian-penelitian sebelumnya, dengan memberikan penjelasan mengenai realitas konsep *sharing economy* yang dianut Gojek dan realitas di lapangan. Selain itu, penelitian ini juga akan melengkapi penjelasan mengenai hubungan yang sebenarnya terjadi antara Gojek dan *driver* tidak terbatas pada istilah hukumnya saja. Hingga pada akhirnya akan melengkapi penjelasan terkait kesejahteraan dan permasalahan yang menyebabkan konflik yang terjadi antara Gojek dan *driver*.

E Landasan Teori

Penaklukan Hasrat Skizofrenia

Keberhasilan manusia membangun peradaban hingga menciptakan masyarakat modern, merupakan keberhasilan rasionalisasi, yang juga melahirkan birokrasi, industri, dan teknokrasi (kapitalisme). Dalam sejarah rasionalisme tersebut,

²² Wahid Nur Dayat dan Pambudi, *Konflik Internal Antara Manajemen dan Driver Gojek Surabaya*, (Jurnal Paradigma, 2016), Volume 4 Nomor 3, hlm.1

rasio dianggap sebagai satu-satunya elemen yang penting dan berperan baik pada diri individu, kedudukannya diagungkan dalam proses pembentukan tatanan masyarakat. Akibatnya, elemen lain dalam diri, yaitu ruh dan hasrat, diabaikan bahkan hasrat sendiri dianggap sebagai elemen kecil yang negatif, sehingga perlu untuk di represi menuju ketidaksadaran.²³

Rasio yang diagung-agungkan tersebut kemudian dieksplorasi, dieksploitasi, lalu hasilnya diakumulasi, agar dapat mengubah realitas menjadi bentuk yang muda dikonsumsi dan langsung bisa digunakan oleh manusia (aplikatif). Bentuk rasionalisasi yang bisa dirasakan secara langsung oleh masyarakat diantaranya adalah birokrasi dan teknokrasi (kapitalisme), yang dalam perkembangannya telah menciptakan “labirin” yang menyedot individu dan menyesatkannya dalam elemen-elemen artifisial yang ada dalam struktur masyarakat (sosial). Hal ini pula yang dikritik oleh Deleuze dan Guattari, karena masyarakat modern telah menaklukkan hasrat skizofrenia individu ke dalam kerangka birokrasi dan kapitalisme. Padahal, Deleuze dan Guattari menilai bahwa hasrat skizofrenia merupakan hasrat produktif yang seharusnya dibiarkan bebas berkeliaran.²⁴

Deleuze dan Guattari yang merupakan filsuf dan psikolog nietzschean ikut berusaha mengkritik rasio dengan memunculkan kembali hasrat sebagai wacana diskursus, yang sekaligus menegaskan bahwa kehadiran hasrat selama ini telah diabaikan. Bagi mereka, hasrat tidak pernah berhasil ditaklukkan, kehadiran hasrat

²³ G Deleuze, *Anti-oedipus*, (A&C Black, 2004), hlm.146

²⁴ E.W. Holland, *Deleuze and Guattari's Anti-Oedipus: introduction to schizoanalysis*, (Routledge, 2002). Hlm. 112

pada realitas sosial dan jati diri tidak bisa dihilangkan. Sehingga, penaklukan hasrat yang terjadi dalam sejarah rasionalisasi justru akan menyuburkan kehadirannya yang lebih banyak lagi.²⁵

Singkatnya, Deleuze dan Guattari menganggap masyarakat modern sudah terpenjara dalam rasionalisme hingga mengabaikan bahkan memenjarakan hasrat, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari "diri" menuju ketidaksadaran. Padahal, bagi mereka, hasrat merupakan entitas yang sama pentingnya dengan rasio, bahkan memiliki kekuatan produktif yang sudah seharusnya dibebaskan dari represi rasio yang selama ini "memenjarakan" masyarakat modern.

Skizoanalisis dan Hasrat Skizofrenia

Sebagai ilmuwan yang banyak dipengaruhi oleh Nietzsche, Deleuze dan Guattari mentransformasikan gagasan "kehendak untuk berkuasa" yang dibawa Nietzsche ke dalam sejarah rasio yang berusaha menaklukkan dan menjinakkan (teritorialisasi dan reteritorialisasi) hasrat dan menggagas upaya-upaya untuk membebaskan (mendeteritorialisasi) hasrat dari kekuatan-kekuatan represif yang dimiliki struktur sosial. Salah satu caranya adalah dengan mengembangkan subjektivitas dan masyarakat baru versi posmodernisme atau yang disebutnya sebagai subjektivitas pasca fasis dan subjek nomadik.

Deleuze dan Guattari menawarkan skizoanalisis sebagai "alat" untuk mempelajari teritorialisasi represif (penaklukan) terhadap hasrat individu sekaligus

²⁵ A. Hartono, *Deleuze, Guattari dan Skizoanalisis: Sebuah Pengantar Genealogi Hasrat*, (2007). Hlm. 70

menawarkan alternatif yang bersumber pada hasrat skizofrenik atau diistilahkan dengan subjek nomadik.²⁶ Subjek baru posmodernisme yang digagas Deleuze dan Guattari ini dibentuk dari hasil eksplorasi hasrat skizofrenik yang selama ini diabaikan sebagai pusat referensi realitas, dan tidak bersandar pada rasionalitas yang ditawarkan Ego.²⁷ Subjek tersebut akan menjadi aktor dalam dunia postmodern, kultur, dan wacana sosial baru.

Skizoanalisis pada dasarnya ingin meruntuhkan kesadaran palsu dan ketergantungan pada dunia artifisial yang dibentuk oleh elemen sosial, tujuan ini dicapai dengan memberikan pandangan positif pada hasrat sebagai mesin produktif. Tidak cukup sampai disitu, hasrat yang murni harus dibiarkan terus mengalir pada wilayah-wilayah tanpa struktur sosial yang oleh Deleuze dan Guattari disebut sebagai “tubuh tanpa organ”, agar dapat terus menjadi hasrat yang otentik dan produktif.

Hasrat yang otentik akan selalu bergerak dari satu realitas ke realitas yang lain melampaui ruang dan waktu, serta struktur sosial. Hasrat didefinisikan sebagai mesin yang kreatif dan produktif. Hasrat selalu menciptakan aliran-aliran yang disebut sebagai aliran skizofrenik hasrat, yang memiliki konsekuensi pada level mikro maupun makro.²⁸

Pada level mikro, hasrat skizofrenik berupaya meruntuhkan segala identitas yang dibentuk oleh struktur sosial yang represif, kemudian menghadirkan realitas

²⁶S. Best,, dan D. Kellner, *Teori Postmodern: Interogasi Kritis*, terj. Indah Rohmani. (Malang: Boyan Publishing). Hlm. 97

²⁷ A. Hartono, , *Loc.Cit.* Hlm. 83

²⁸ *ibid.*

baru yang disebut individu nomadik. Individu nomadik ditandai dengan perpindahan manusia dari satu eksistensi ke eksistensi yang lain tanpa henti. Mesin produktif skizofrenia telah menjadikan tubuh yang selalu berproses secara transisional.

Pada level makro, hasrat memiliki kekuatan revolusioner untuk meruntuhkan segala tatanan sosial yang bersifat represif. Penghancuran tatanan sosial itu merupakan cara yang paling efektif dalam upaya pembebasan hasrat, karena pada dasarnya hasrat selalu ingin berkembang tanpa terbatas oleh tatanan sosial sekalipun.

Apa yang digagas oleh Deleuze dan Guattari seperti halnya “tidak masuk akal”, itulah yang membuat teorinya oleh sebagian orang dianggap “radikal”, karena mengharuskan seseorang untuk menjadi “gila” dan bertentangan dengan cara hidup yang selama ini dianggap “normal”.²⁹ Pada akhirnya, skizoanalisis tampak nyata sebagai alternatif dan kritik terhadap teori psikoanalisis yang sangat mengagungkan rasionalitas dari ego dan superego.

Skizoanalisis dan Kapitalisme

Menciptakan perubahan yang fundamental tentu bukan perkara mudah, hal itu pula yang dihadapi oleh skizoanalisis. Cita-cita menciptakan subjek nomadik harus mengalahkan struktur sosial yang sudah sangat mapan, salah satunya kapitalisme. Mengenai hal tersebut, Deleuze dan Guattari spesifik menulis sebuah buku berjudul

²⁹ B. Massumi, *A user's guide to capitalism and schizophrenia: Deviations from Deleuze and Guattari*. (MIT press, 1992). Hlm. 72

“Anti-Oedipus: Capitalism and Schizophrenia”, yang sangat relevan menjadi acuan dalam penelitian ini.

Upaya menciptakan subjek nomadik dan tubuh tanpa organ dihadapkan pada tantangan besar, karena struktur kapitalis kontemporer telah melihat hasrat sebagai potensi eksplorasi dan kreasi kapitalisme. Seperti halnya Deleuze dan Guattari, kapitalisme melihat hasrat sebagai mesin produktif yang mengagumkan. Kapitalisme membiarkan hasrat untuk mengalir bebas, mengeksplorasi dirinya sampai batas yang bisa diekspresikan. Ekspresi tersebut lalu ditangkap oleh kapitalisme untuk dikreasikan menjadi produk yang bisa dirasakan dan memenuhi hasrat yang sebelumnya dibebaskan. Hal ini yang melahirkan kesimpulan bahwa kapitalisme lahir dari proses aksioma, realitas artifisial yang seolah-olah otentik dan sulit dibedakan dengan aslinya (hasrat otentik).³⁰

Apa yang dilakukan oleh kapitalisme seolah-olah merupakan jawaban bagi skizoanalisis yang menghendaki kebebasan hasrat, namun jangan lupa, kapitalisme juga merupakan sebuah struktur atau tatanan yang membutuhkan keselarasan dan juga melakukan represi. Sehingga, pembebasan (deteritorialisasi) yang dilakukan kapitalisme bukan tujuan, melainkan batu loncatan agar dapat mengontrol deteritorialisasi hasrat tetap pada kerangka yang diinginkan kapitalisme. Deteritorialisasi semua aliran hasrat itu kemudian dimanfaatkan oleh kapitalisme

³⁰ F. Guattari dan G. Deleuze, *A thousand plateaus: Capitalism and schizophrenia*. (London: Athlone Press, 2000). Hlm. 67

dengan mengelola nilai surplus yang dihasilkan dari proses eksplorasi hasrat. Semua proses itu dikontrol oleh apa yang disebut dengan Logika Kapitalisme.³¹

Singkatnya, logika kapitalisme dapat dipahami sebagai upaya kapitalisme untuk membebaskan (deteritorialisasi) hasrat demi kepentingan kapitalisme. Pembebasan hasrat sebagaimana diuraikan sebelumnya, memberikan kapitalisme petunjuk mengenai apa yang diharapkan oleh pasar untuk selanjutnya dikreasi menjadi sebuah produk. Abstraksi hasrat menjadi sebuah produk yang diistilahkan oleh Deleuze sebagai re-teritorialisasi hasrat pada dasarnya merupakan upaya kapitalisme untuk mengontrol pembebasan hasrat agar tetap menguntungkannya (kapitalisme) sendiri, dan itu merupakan tujuan sebenarnya kapitalisme.

F Metode Penelitian

1 Bentuk Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif studi kasus, dengan pendekatan deskriptif, interpretatif, dan analitis. Penelitian kualitatif seringkali disebut sebagai jenis penelitian baru, hal tersebut dikarenakan penggunaan dan popularitasnya yang belum selama penelitian kuantitatif. Penelitian kualitatif juga seringkali disebut sebagai penelitian post positivistik, karena berlandaskan pada filsafat postpositivisme. Penelitian kualitatif juga sering dikenal dengan metode artistik, karena proses penelitiannya yang cenderung bersifat tidak terpola (seni).

³¹ B.Massumi, *A user's guide to capitalism and schizophrenia: Deviations from Deleuze and Guattari*, (MIT press, 1992). Hlm. 40

Penelitian kualitatif juga sering disebut metode interpretatif, karena uraian data penelitian lebih berkenaan dengan interpretasi terhadap data yang ditemukan oleh peneliti.³² Penelitian kualitatif berfokus pada makna dan tindakan dalam objek yang diteliti, dan tujuannya adalah untuk memahami (*verstehen*) dan bukan melakukan pembuktian atau prediksi.³³

Penelitian ini dilakukan pada saat pandemi covid-19, sehingga aktivitas sosial secara langsung cenderung dibatasi. Oleh karena itu, peneliti menggunakan metode kepustakaan atau studi pustaka dalam pengumpulan data, sehingga tidak menuntut peneliti untuk terjun ke lapangan dan bertemu dengan banyak informan. Perbedaan antara metode kepustakaan dan lapangan adalah sumber data, jika data penelitian lapangan bersumber dari observasi dan wawancara, maka data penelitian kepustakaan diperoleh atau bersumber dari data pustaka baik berupa dokumen, arsip, dokumentasi audio visual dan sebagainya.³⁴

Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan Studi Kasus (*case study*). Pendekatan ini cenderung sesuai untuk digunakan dalam penelitian dengan kompleksitas yang tinggi dan guna menjawab pertanyaan “bagaimana” dan “mengapa”³⁵ yang juga digunakan dalam pertanyaan penelitian ini.

³² Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. (Bandung : Alfabeta, 2013). Hlm. 32

³³ Norman K. Denzin dan Yvonna S. Lincoln, *Qualitative Research*. (California: SAGA Publications, 2018). Hlm. 90

³⁴ Andi Prastowo, *Metode Penelitian Kualitatif dalam Perspektif Rancangan Penelitian*, (Yogyakarta: Ar-Ruzz Media, 2016). Hlm. 190

³⁵ Robert K. Yin, *Case Study Research, Design and Methods 4th*. (California: SAGA, 2009). Hlm. 61

2 Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data digital, baik yang berupa artikel online, maupun data audio visual. Data artikel dikumpulkan dari berbagai sumber terpercaya terlebih yang terkait langsung dengan topik penelitian, dan didominasi oleh pemberitaan dari surat kabar online. Adapun data audio visual didapatkan dari rekaman wawancara dengan berbagai informan yang diupload ke media berbagi video YouTube. Data yang dikumpulkan adalah data dalam rentang waktu 2010 hingga 2020, yang merupakan rentan waktu sejak awal Gojek didirikan hingga saat penelitian ini dilakukan. Sebaran data penelitian pun tidak dibatasi, karena menggunakan metode kepustakaan, maka dimana saja lokasinya jika dimuat oleh pemberitaan dan terkait dengan topik penelitian, maka data tersebut dapat digunakan. Adapun sumber-sumber data dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Sumber Data dari Artikel Online

No.	Nama	Alamat
1	Gojek	www.gojek.com
2	Kumparan	https://kumparan.com
3	Remotivi	www.remotivi.or.id
4	Go-Ride	https://daftar.go-ride.co.id
5	Tribun Medan	https://medan.tribunnews.com
6	Pertamina	www.pertamina.com
7	Republika	https://republika.co.id

8	Liputan 6	www.liputan6.com
9	Detik Channel	https://detik.com
10	Tribun Jakarta	https://jakarta.tribunnews.com
11	Tribun Jogja	https://jogja.tribunnews.com
12	VOI	https://voi.id
13	The Asian Parent	https://id.theasianparent.com
14	Tirto	https://tirto.id
15	Channel Tempo	https://otomotif.tempco
16	Suara	www.suara.com
17	Tribun Palembang	https://palembang.tribunnews.com
18	Channel Bisnis	https://semarang.bisnis.com
19	Berita Riau	https://iniriau.com
20	Tegar.id	www.tegar.id
21	SuratKabar.id	www.surat kabar.id
22	Solo Pos	www.solopos.com
23	Kompas	https://megapolitan.kompas.com

Sumber : Olahan Peneliti, 2021.

Tabel 2. Sumber Data dari YouTube

No.	Nama	Alamat
1	Gita Wirjawan	https://youtu.be/xhxOgCe9fhE
2	Prita Kemal Gani	https://youtu.be/EnAupZvwx4s
3	CNN Indonesia	https://youtu.be/lnZbMe1iZk4
4	IDEA FEST	https://youtu.be/8hxcOk0nA6c

5	People Story	https://youtu.be/9YU8W7G1HXk
---	--------------	---

Sumber : Olahan Peneliti, 2021.

3 Teknik Pengumpulan Data

Sebelum melakukan pengumpulan data, peneliti terlebih dahulu membuat *outline* atau garis-garis besar data yang dibutuhkan, hal ini dilakukan agar saat melakukan pengumpulan data, peneliti bisa lebih spesifik dan terarah pada garis besar data tersebut. Garis besar data disusun berdasarkan kerangka dari landasan teori yang digunakan, hal ini dilakukan untuk memudahkan proses kodifikasi atau pengelompokan data penelitian.

Teknik atau metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik studi pustaka atau metode dokumentasi. Metode ini dilakukan dengan cara mencari atau menelusuri, melihat dan mempelajari, serta mencatat dan mengumpulkan hal-hal berupa artikel dan video yang ada hubungannya dengan topik penelitian ini.³⁶ Pada dasarnya, semua jenis penelitian termasuk penelitian lapangan, membutuhkan studi pustaka. Perbedaan hanya terletak pada tujuan, fungsi, dan kedudukan studi pustaka dalam masing-masing penelitian. Dalam penelitian lapangan, studi pustaka dimaksudkan sebagai langkah awal dalam menyiapkan desain penelitian. Sedangkan, dalam riset pustaka, penelusuran pustaka lebih dari pada itu, sekaligus memanfaatkan sumber pustaka untuk memperoleh data penelitiannya.

³⁶ F. Saragih, Disertasi: *Analisis Rasio Profitabilitas Dalam Menilai Kinerja Keuangan Perusahaan Pada PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Medan* (Sumatera Utara: Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2013).

Tegasnya, penelitian pustaka membatasi kegiatannya hanya pada koleksi-koleksi pustaka saja tanpa harus melakukan riset lapangan.³⁷

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan *tools* untuk mencari dan menelusuri sumber-sumber data penelitian. Untuk data yang berupa artikel, peneliti menggunakan dua *tools* dari Google yaitu Google Search Engine dan Google News. Sedangkan untuk data yang berupa audio visual, peneliti menggunakan *tools* video berbagi dari Google juga yaitu YouTube. Google News dipilih sebagai *tools* karena keakuratan dan kredibilitasnya, sehingga data yang ditemukan juga kredibel dan akurat. Sedangkan *tools* YouTube dipilih agar menemukan sumber yang lebih original berupa rekaman wawancara langsung.

Dalam menggunakan *tools*, peneliti memanfaatkan kata-kata kunci untuk menuju pada sumber data yang spesifik, serta fitur filtrasi untuk menentukan rentan dan jenis sumber yang ditelusuri. Setelah sumber-sumber data ditemukan, peneliti kemudian memilih sumber data yang sekiranya kredibel dan akurat. Pemilihan sumber data artikel didasarkan pada alamat website dan lembaga yang memiliki website tersebut. Peneliti sangat menghindari mengutip data dari sumber website pribadi seperti blogspot.com ataupun sumber data terbuka seperti wikipedia. Sedangkan untuk data audio visual, peneliti menghindari rekaman wawancara yang tidak menampilkan gestur wajah yang jelas dari narasumber.

Setelah sumber data ditemukan dan dipilih, peneliti kemudian membaca atau pun menonton artikel dan video dari sumber data yang telah diseleksi. Peneliti

³⁷ Mestika Zed, *Metode Penelitian Kepustakaan*, (Jakarta: Pustaka Obor, 2014). Hlm 1-2

kemudian mengarsipkan sumber-sumber tersebut untuk dipelajari secara lebih detail, kemudian memberikan penanda pada teks di artikel maupun penanda waktu pada data audio visual. Data-data yang sudah diseleksi dan ditandai tersebut kemudian dicatitkan atau ditulis dalam laporan temuan data lapangan. Dalam penelitian ini, peneliti hanya mengoleksi data-data tentang Gojek di Indonesia.

4 Teknik Analisis dan Penyajian Data

a) Reduksi Data

Reduksi data merupakan proses memilih, merangkum, dan memfokuskan pada hal-hal pokok yang penting dan terkait dengan topik penelitian. Data yang telah direduksi akan disesuaikan dengan kerangka teoritis yang digunakan sehingga dapat memberikan gambaran yang lebih jelas terkait topik penelitian dan mempermudah peneliti saat pengumpulan data lanjutan.³⁸

Proses reduksi diawali dengan melakukan kategorisasi terhadap data yang telah peneliti temukan, baik data artikel maupun data audio visual. Setelah seluruh data dikategorikan berdasarkan sub bahasan yang sama, peneliti kemudian mengelompokkan hasil kategorisasi berdasarkan kerangka teori yang digunakan. Proses reduksi menjadi lebih mudah karena sejak awal peneliti telah membuat *outline* yang disesuaikan dengan kerangka teoritis.

Tabel 3. Pergeseran dan Perkembangan Gojek dari Tahun ke Tahun

No.	Tahun	Keterangan
------------	--------------	-------------------

³⁸ Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2012).

1	2010	Gojek Didirikan oleh Nadiem Makarim, dkk. Untuk menyelesaikan permasalahan sosial para tukang ojek pangkalan
2	2010 - 2015	Gojek beroperasi menggunakan <i>call center</i> , belum ada rating dan sistem poin atau Bonus.
3	2015	Gojek meluncurkan aplikasi dengan 3 layanan, Go Ride, Go Food, dan Go Send. Sudah menerapkan sistem bonus dan rating.
4	2020	Gojek memiliki lebih dari 20 layanan lintas sektor. Sistem bonus dan rating sudah menekan para <i>driver</i> dan memunculkan banyak penolakan

Sumber: Olahan Peneliti, 2021.

b) Penyajian Data

Menurut Miles dan Huberman, penyajian data adalah sekumpulan informasi yang tersusun dan memberikan kemungkinan untuk dilakukannya penarikan kesimpulan. Langkah ini dilakukan dengan menyediakan sekumpulan informasi yang tersusun secara baik berdasarkan kerangka penulisan dari landasan teoritis. Hal ini dilakukan karena data-data yang diperoleh biasanya berbentuk narasi, sehingga harus disederhanakan dengan tanpa mengurangi isinya.³⁹

Pada tahap ini, peneliti memadatkan data hasil penelitian yang diperoleh melalui proses interpretasi, namun tetap mempertahankan esensi dari data tersebut. Hasil interpretasi kemudian disusun berdasarkan sub bahasan, sehingga membentuk suatu kesatuan yang utuh dan lebih mudah dipahami.

³⁹ Sandu Siyoto dan M. Ali Sodik, *Dasar Metodologi Penelitian*, (Yogyakarta: Literasi Media Publishing, 2015), hlm. 35

c) Penarikan Kesimpulan

Tahap akhir dari sebuah analisis data adalah penarikan kesimpulan atau verifikasi. Pada bagian ini peneliti menyatakan kesimpulan dari data-data yang telah diperoleh dan dianalisis sebelumnya. Kegiatan ini dilakukan untuk menemukan makna dari data yang dikumpulkan dengan mencari relasi dan hubungan, persamaan, maupun perbedaan. Penarikan kesimpulan juga dapat dilakukan dengan jalan membandingkan kesesuaian antara pernyataan atau hasil temuan penelitian dengan makna yang terkandung dalam konsep-konsep dasar penelitian.⁴⁰

Pada tahap ini, peneliti menarasikan ulang hasil penelitian yang sebelumnya sudah disajikan. Narasi yang dimuat dalam kesimpulan merupakan narasi yang diinterpretasikan dengan lebih dalam, yaitu dengan menarik hubungan antara sub-sub bahasan dari data yang disajikan, sehingga didapatkan suatu narasi yang lebih padat dan mudah dicerna dan dipahami.

G Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan merupakan susunan bab yang dibuat oleh peneliti dalam rangka memudahkan pembaca untuk membaca dan memahami hasil penelitian. Dalam penelitian ini, sistematika penulisan pembahasan adalah sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

⁴⁰ *ibid.*, Hlm.36

Bab I berisikan latar belakang, yang menampilkan isu-isu perkembangan dunia digital dan pengaruhnya terhadap perkembangan ekonomi dan bisnis (industri), juga menjelaskan kenapa hal tersebut menarik bagi peneliti. Pada bab ini juga menjelaskan terkait rumusan masalah atau pertanyaan penelitian yang akan dijawab pada hasil penelitian dan kesimpulan. Selanjutnya, dibahas juga terkait tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini serta manfaatnya, baik bagi peneliti lain, perusahaan Gojak, maupun para mitra pengemudi. Bab ini juga akan menampilkan tinjauan pustaka yang berisi penelitian-penelitian lain yang dijadikan rujukan dalam penelitian ini, tujuannya agar peneliti dapat memetakan posisi penelitian ini terhadap penelitian lain yang sudah lebih dulu dilakukan. Bab ini juga berisikan teori yang digunakan sebagai alat analisis dalam penelitian ini, yaitu teori skizoanalisis yang diperkenalkan oleh Deleuze dan Guattari. Dan terakhir, akan dijelaskan terkait cara atau metode yang digunakan peneliti dalam penelitian ini.

BAB II. DESKRIPSI OBJEK PENELITIAN

Bab II berisi penjelasan terkait objek dalam penelitian ini yaitu Gojek, dimulai dari sejarahnya, perkembangannya, serta layanan-layanan dan cara operasional dari Gojek di Indonesia.

BAB III. DATA HASIL PENELITIAN

Bab III berisikan data temuan peneliti. Pada bab ini, dipaparkan apa-apa saja yang sudah peneliti temukan dari berbagai sumber sekunder, yang terkait dengan topik penelitian, yaitu Gojek dan misi sosial atau konsep ekonomi berbagi (*sharing economy*) yang mereka terapkan serta bagaimana konsep tersebut berlaku di

lapangan, apa saja yang Gojek tawarkan kepada para pengemudi dan bagaimana pola kerja serta kesejahteraan para pengemudi Gojek di Indonesia.

BAB IV. ANALISIS DATA PENELITIAN

Bab IV berisikan analisis data penelitian. Pada bab ini, peneliti akan menganalisis data yang sudah ditemukan sebelumnya menggunakan teori skizoanalisis yang diperkenalkan oleh Deleuze dan Guattari, melihat bagaimana kapitalisme yang mulanya membebaskan hasrat, kemudian justru terjebak dan membebaskan hasrat hanya dalam kerangka kepentingan kapitalisme itu sendiri, sehingga pada akhirnya Gojek bergeser menjadi ekonomi kapitalistik.

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

Bab V berisikan kesimpulan dari penelitian. Pada bab ini, peneliti memberikan kesimpulan berupa pergeseran modus operasi Gojek dari yang awalnya membawa misi sosial dan konsep ekonomi berbagi (*sharing economy*), belakangan justru cenderung melakukan praktik-praktik ekonomi normal atau ekonomi kapitalisme. Pada bagian ini juga disampaikan saran kepada Gojek dalam melakukan perbaikan sistem operasional serta saran bagi peneliti lain yang tertarik dengan topik atau tema yang sama.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A Kesimpulan

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, khususnya teknologi informasi dan komunikasi, telah menciptakan sebuah tatanan masyarakat modern yang sangat identik dengan kapitalisme. Perkembangan tatanan masyarakat modern, tidak bisa dilepaskan dari keberhasilan rasionalisme dalam mendominasi sebagian bahkan hampir keseluruhan aspek dalam kehidupan manusia. Hal tersebut kemudian dikritik oleh Deleuze dan Guattari, yang menganggap bahwa pengarusutamaan rasio dalam mengembangkan tatanan masyarakat telah mendiskreditkan aspek lain dalam individu, yaitu hasrat. Sehingga, hasrat individu yang otentik dalam masyarakat modern ditekan menuju ketidaksadaran, ditaklukkan (teritorialisasi), dan menyisakan hasrat artifisial yang dikondisikan dalam kerangka kapitalisme.

Kehadiran Gojek, sebagai perusahaan teknologi yang mengoperasikan sebuah platform ekonomi berbagi, awalnya menjadi harapan bagi hasrat individu yang otentik (skizofrenik) untuk membebaskan diri dari represi tatanan kapitalis (deteritorialisasi). Hal tersebut karena Gojek menawarkan pekerjaan yang lebih bebas (fleksibel), pendapatan yang menjanjikan, dan status kemitraan. Selain itu, Gojek berhasil mengubah citra tukang ojek yang sebelumnya tidak diminati, menjadi profesi yang cukup diperhitungkan dan banyak menarik minat masyarakat. Bagi Deleuze dan Guattari, deteritorialisasi hasrat, seperti yang

ditawarkan Gojek, merupakan solusi bagi hasrat skizofrenia yang ada pada masyarakat modern.

Namun, dalam perkembangannya Gojek tidak mampu bertahan pada prinsip ekonomi berbagi yang mengedepankan kekuatan dan kebermanfaatan sosial dibandingkan perusahaan. Gojek menerapkan sistem rating yang justru memaksa pengemudi Gojek untuk tunduk dan patuh pada aturan main perusahaan yang seringkali sepihak. Gojek juga menerapkan sistem poin dan bonus yang secara perlahan memanipulasi kesadaran para pengemudi Gojek hingga tidak merasa dieksploitasi ketika harus bekerja melebihi jam kerja yang normal. Pada akhirnya, dalam perkembangan Gojek yang awalnya menerapkan prinsip ekonomi berbagi justru terjebak pada modus-modus operasi yang digunakan oleh ekonomi normal, dengan kata lain mengalami normalisasi menjadi ekonomi kapitalis.

B Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian ini, peneliti memberikan beberapa rekomendasi sebagai berikut:

- 1 Secara sosiologis, peneliti berharap agar peneliti selanjutnya menggali lebih jauh relasi-relasi atau faktor-faktor yang menyebabkan tergelincirnya Gojek pada modus kapitalisme, secara lebih konkrit dan evaluatif.
- 2 Kepada pemerintah, peneliti berharap agar melakukan kajian mendalam yang melibatkan sosiolog dan pakar hukum, untuk membuat sebuah

regulasi yang lebih maju sehingga bisa melindungi masyarakat dari kemajuan teknologi dan “kejahatan” kapitalisme yang tidak direncanakan.

- 3 Kepada perusahaan Gojek, peneliti berharap agar mengkaji lagi kebijakan-kebijakan yang terkait operasional dan melibatkan para *driver* dalam setiap pengambilan kebijakan yang melibatkan mereka, sehingga tercipta ekosistem yang lebih sehat dan benar-benar menguntungkan semua pihak.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Best, S., dan Kellner, D. 2003. *Teori Postmodern: Interogasi Kritis*. Terj. Indah Rohmani. Malang: Boyan Publishing.

Cresswell, John W dan J. David Creswell. 2018. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Singapura: SAGE Publications.

Deleuze, G. 2004. *Anti-oedipus*. A&C Black.

Denzin, Norman K., dan Lincoln, Yvonna S. 2018. *Qualitative Research*. California: SAGA Publications.

Guattari, F., dan Deleuze, G. 2000. *A thousand plateaus: Capitalism and schizophrenia*. London: Athlone Press.

Hartono, A. 2007. *Deluze, Guattari dan Skizoanalisis: Sebuah Pengantar Genealogi Hasrat*.

Holland, E. W. 2002. *Deleuze and Guattari's Anti-Oedipus: introduction to schizoanalysis*. Routledge.

Massumi, B. 1992. *A user's guide to capitalism and schizophrenia: Deviations from Deleuze and Guattari*. MIT press.

Zed, Mestika. 2014. *Metode Penelitian Kepustakaan*, Jakarta: Pustaka Obor.

Prastowo, Andi. 2016. *Metode Penelitian Kualitatif dalam Perspektif Rancangan Penelitian*, Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.

Yin, Robert K. 2009. *Case Study Research : Design and Methods 4th*, California : SAGA Publications.

Siyoto, Sandu dan M. Ali Sodik. 2015. *Dasar Metodologi Penelitian*, Yogyakarta: Literasi Media Publishing.

Sugiyono.2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

JURNAL & ARTIKEL

Anindhita, Wiratri, dkk.2016. “Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi”. Prosiding Seminar Nasional Universitas Bakrie.

Dayat, Wahid Nur dan Pambudi.2016. “Konflik Internal Antara Manajemen dan Driver Gojek Surabaya” *Jurnal Paradigma*. Volume 4 No. 3.

Indyawari, Pade Putu Tara Anggita dan Dewa Nyoman Rai Asmara Putra/ 2015. “Analisis Mengenai Hubungan Supir Go-Jek dengan PT. Gojek Indonesia”. *Jurnal Kerta Semaya*. Volume 3 No. 1.

Kamim, Anggalih Bayu Muh. dan M. Rusmul Khandiq. 2019. “Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami oleh Mitra Pengemudi dalam Kerja Berbasis Platform Digital”. *Jurnal Pemuda*. Volume 8 No. 1.

Kinanti, L. P.2019. “Analisis Faktor-faktor Motivasi Driver Ojek Online Dalam Perspektif Teori Hierarki Kebutuhan (Studi Pada Driver Go-jek Di Bandar Lampung)”. Lampung.

Pratama, A. S. 2019. “Pengaruh Terpaan Iklan Gojek Pada Akun Instagram Tim Esport Evos Terhadap Minat Para Gamers Menggunakan Jasa Gojek (Studi Pada Member Hardcore Internet Lounge Malang)”. Malang: University Of Muhammadiyah Malang.

Putri, Elva Noverina, dkk. 2018. “Persepsi Komunitas Pengguna AIRBNB pada Value Proposition AIRBNB: Studi pada Komunitas Pengguna AIRBNP di Kota Malang”. Malang: *Jurnal Administrasi Bisnis*. Volume 54 No. 1.

Salim, B., & Ihalauw, J. J. 2017. “Transformasi Model Bisnis Go-Jek untuk Keunggulan-Kompetitif dalam Perkembangan Ekonomi-Berbagi dari Sudut Pandang Pelanggan”. *Journal of Business & Applied Management*. Volume 10 No. 2.

Saputra, Prayogi R dan Nur Hayatin. 2019. “Model Platform Sharing Economy di Indonesia (Studi Kasus: Unicorn Lokal)”. *Jurnal Dialektika*. Volume 4 No. 2.

Swastika, Mega. 2017. “Fungsionalitas atas Konflik Gojek: Studei Fenomenologi terhadap Konflik Pengemudi GOJEK di Kota Kediri”. *Jurnal Analisa Sosiologi*. Volume 6 No.1.

Wahyusetyawati, Endang. 2017. "Dilema Pengaturan Transportasi Online". Jurnal Online Rechtsvinding.

SKRIPSI

Eliyah. 2018. "Pemuda dan Social Entrepreneurship (Studi Pada Usaha Ekonomi Produktif Karang Taruna Dipo Ratna Muda Desa Guwosari, Kecamatan Pajangan, Kabupaten Bantul, Yogyakarta)". Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga.

DISERTASI

Larasati, P. 2019. "Analisis Sistem Bagi Hasil Pendapapatan Antara Driver Online Dengan Pengelola Transportasi Berbasis Aplikasi Online Perspektif Ekonomi Islam (Studi Multisitius Pada Perusahaan Grab Di Tulungagung Dan Perusahaan Gojek Di Kediri)". IAIN Tulungagung.

Rizkina, F. B. 2019. "Pengguna Aplikasi Mod Driver Gojek (Studi Fenomenologi Pada Driver Online Gojek Kota Bandung)". FISIP UNPAS.

Saragih, F. 2013. "Analisis Rasio Profitabilitas Dalam Menilai Kinerja Keuangan Perusahaan Pada PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Medan". Sumatera Utara: Universitas Muhammadiyah.

BERITA ONLINE

"Alasan Marisa Keluar dari Perusahaan, Memilih Menjadi Ojek" 28 Nov. 2018, <https://wartakota.tribunnews.com/2018/11/28/alasan-marisa-keluar-dari-perusahaan-memilih-menjadi-ojek-online>. Diakses pada 3 Des. 2020.

"Asyiknya Jadi Karyawan Go-Jek: Jam Kerja Semau Gue." <https://inet.detik.com/cyberlife/d-3568251/asyiknya-jadi-karyawan-go-jek-jam-kerja-semau-gue>. Diakses pada 29 Nov. 2020.

"Banyak Sarjana Jadi Pengemudi Gojek, Ternyata Ini Alasannya." 15 Agu. 2015, <https://metro.tempo.co/read/692106/banyak-sarjana-jadi-pengemudi-gojek-ternyata-ini-alasannya>. Diakses pada 3 Des. 2020.

"Bonus Hilang Diganti Berkat, Ratusan Driver Gojek Mengadu" <https://iniriau.com/berita/20636-Bonus-Hilang-Diganti-Berkat,-Ratusan-Driver-Gojek-Mengadu-ke-DPRD-Pekanbaru.html>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Cara Mudah Bergabung Menjadi Driver Gojek." 13 Mei. 2020, <https://driver.go-jek.com/s/article/Cara-Mudah-Bergabung-Menjadi-Driver-GO-JEK>. Diakses pada 2 Des. 2020

"Cari Penghasilan Lumayan Jadi Alasan Melamar Driver Go-Jek." 13 Agu. 2015, <https://news.detik.com/berita/d-2991054/cari-penghasilan-lumayan-jadi-alasan-melamar-driver-go-jek>. Diakses pada 4 Des. 2020.

"CEO: Pendapatan Pengemudi Gojek Melebihi UMR Jakarta" 26 Okt. 2017, <https://www.republika.co.id/berita/ekonomi/korporasi/17/10/26/oyfbpk-ceo-pendapatan-pengemudi-gojek-melebihi-umr-jakarta/>. Diakses pada 29 Nov. 2020.

"Cerita Awal Mula Mendikbud Nadiem Makarim Mendirikan" 23 Okt. 2019, <https://tekno.kompas.com/read/2019/10/23/12010087/cerita-awal-mula-mendikbud-nadiem-makarim-mendirikan-gojek?page=all>. Diakses pada 2 Jan. 2021.

"Driver Ojol Jadi Sarjana, Wisuda Masih Pakai Jaket Hijau." <https://oto.detik.com/berita/d-5283220/driver-ojol-jadi-sarjana-wisuda-masih-pakai-jaket-hijau>. Diakses pada 7 Des. 2020.

"Driver Ojol Ini Ngaku Tak Bisa Nabung Meski Sudah Narik" <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4882299/driver-ojol-ini-ngaku-tak-bisa-nabung-meski-sudah-narik-seharian>. Diakses pada 10 Des. 2020.

Gojek. "Cara Daftar GoRide: Cara Menjadi Driver Gojek Online 2020", (1 Januari 2020), Diakses dari <https://www.gojek.com/blog/goride/cara-daftar-goride/>

Gojek. "Daftar GoRide". Diakses pada 20 Desember 2020. Diakses dari <https://daftar.go-ride.co.id/>.

Gojek. "Welcoming a Fresh Start", (2020), Diakses dari <https://www.gojek.com/about/>

"Go-Jek Mulai Mengaspal di Solo, Malang dan Samarinda" 26 Mei. 2016, <https://www.liputan6.com/tekno/read/2516205/go-jek-mulai-mengaspal-di-solo-malang-dan-samarinda>. Diakses pada 29 Nov. 2020.

"Gojek luncurkan 12 Program Kesejahteraan..." <https://www.gojek.com/blog/gojek/program-kesejahteraan-mitra-driver-gojek-covid19/> Diakses pada 3 Des. 2020

"Gojek Kenapa, Kok Ramai Teriakan Driver Sepi Orderan" 21 Feb. 2020, <https://voi.id/teknologi/2988/gojek-kenapa-kok-ramai-teriakan-i-driver-i-sepi-orderan>. Diakses pada 10 Des. 2020.

<https://medan.tribunnews.com/2017/12/20/romahurmuziy-kuliah-umum-di-uinsubicara-digitalisasi-dan-perubahan-ekonomi-zaman-now> diakses pada 09 Oktober 2020.

<https://www.pertamina.com/id/viewarchive/energia-news/sosialisasi-perbankan-syariah-di-pertamina-ep> diakses pada 09 Oktober 2020

<https://republika.co.id/berita/obwq84382/aplikasi-digital-berbagi-untung-ini-cerita-airbnb-hingga-gojek> diakses pada 09 Oktober 2020

"Ikut Tren, Seragam Driver Ojek Online Jadi Baju Anak-Anak." <https://www.solopos.com/ikut-tren-seragam-driver-ojek-online-jadi-baju-anak-anak-839287>. Diakses pada 9 Des. 2020.

"Indri Tak Malu Jadi Driver Ojol Meski Kuliah S-2 - detikInet." 24 Apr. 2019, <https://inet.detik.com/cyberlife/d-4523604/indri-tak-malu-jadi-driver-ojol-meski-kuliah-s-2>. Diakses pada 5 Des. 2020.

"Kata Cowok yang Viral karena Pakai Jaket Ojol dan Sneakers" <https://wolipop.detik.com/fashion-news/d-4657172/kata-cowok-yang-viral-karena-pakai-jaket-ojol-dan-sneakers-jutaan-rupiah>. Diakses pada 9 Des. 2020.

"Karyawan Gojek Bersatu Himpun Dana untuk Mitra..." <https://www.gojek.com/blog/gojek/bantuan-dana-hadapi-covid-19/> Diakses pada 3 Des. 2020

"Kesejahteraan Pengemudi Gojek dan Liputan Media yang" 23 Apr. 2018, <https://www.remotivi.or.id/amatan/457/kesejahteraan-pengemudi-gojek-dan-liputan-media-yang-kontradiktif>. Diakses pada 2 Jan. 2021.

"Kini GO-JEK Hadir di 167 Kota dan Kabupaten Indonesia" 30 Okt. 2018, <https://www.gojek.com/blog/gojek/go-jek-dimana-mana/>. Diakses pada 2 Jan. 2021.

"Kisah Hidup Driver GO-JEK yang Juga Pegiat HIV/AIDS." <https://news.detik.com/berita/d-3593008/kisah-hidup-driver-go-jek-yang-juga-pegiat-hivaid>s. Diakses pada 29 Nov. 2020.

"Kisah Getir Driver Ojol di Tengah Wabah Corona: Masih" 29 Mar. 2020, <https://jakarta.tribunnews.com/2020/03/29/kisah-getir-driver-ojol-di-tengah-wabah-corona-masih-ditagih-leasing-hingga-berharap-ada-blt>. Diakses pada 9 Des. 2020.

"Lele Sempat Nangis Jadi Driver Ojol saat Kuliah, Ini Alasannya." 8 Agu. 2019, <https://www.suara.com/news/2019/08/08/171346/lele-sempat-nangis-jadi-driver-ojol-saat-kuliah-ini-alasannya>. Diakses pada 4 Des. 2020.

"Mau Penghasilan Tambahan? Inilah Persyaratan Daftar GOJEK." 18 Jul. 2019, <https://www.gojek.com/blog/gojek/persyaratan-daftar-gojek/>. Diakses pada 2 Des. 2020.

"Mau memberikan rating ojek online bintang satu? Pikirkan" <https://id.theasianparent.com/rating-ojek-online/>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Mitra Gojek Palembang Offbid Pesanan Seminggu. Ternyata" 16 Nov. 2018, <https://palembang.tribunnews.com/2018/11/16/mitra-gojek-palembang-offbid-pesanan-seminggu-ternyata-begini-cara-menghitung-bonus-poin-gojek>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Nasib Driver Ojek Online Tergantung 'Bintang' - Tirto.ID." 2 Feb. 2018, <https://tirto.id/nasib-driver-ojek-online-tergantung-bintang-cEaw>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Ojol Sambut Baik Kemenhub Batalkan Pembatasan Jam Kerja" 25 Feb. 2019, <https://jogja.tribunnews.com/2019/02/25/ojol-sambut-baik-kemenhub-batalkan-pembatasan-jam-kerja>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Organisasi Ojol: Ada 4 Juta Driver Ojol di Indonesia - Kumparan." 9 Apr. 2020, <https://kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia-1tBrZLEXOEI>. Diakses pada 2 Jan. 2021.

"Panduan Perhitungan Rating - Gojek." 19 Sep. 2018, <https://driver.gojek.com/s/article/Panduan-Perhitungan-Rating-1536835240851>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Perjuangan Driver Gojek Berburu Poin Demi Tiket Guns N" 10 Nov. 2018, <https://otomotif.tempo.co/read/1144905/perjuangan-driver-gojek-berburu-poin-demi-tiket-guns-n-roses>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Pendapatan Sopir Gojek Rata-rata Rp 4 Juta Sebulan." 26 Okt. 2017, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3700868/pendapatan-sopir-gojek-rata-rata-rp-4-juta-sebulan>. Diakses pada 29 Nov. 2020.

"Pengemudi Ojol Ini Beberkan Tips Kuat Narik Ojek di Tengah" 30 Okt. 2018, <https://jakarta.tribunnews.com/2018/10/30/pengemudi-ojol-ini-beberkan-tips-kuat-narik-ojek-di-tengah-macetnya-jakarta>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Pengemudi Ojol Curhat di Twitter: Sistem Baru Order-an Bikin" <https://republika.co.id/berita/q51f8y817000/pengemudi-ojol-curhat-di-twitter-sistem-baru-orderan-bikin-driver-kerja-belasan-jam>. Diakses pada 10 Des. 2020..

"Pipit, Single Mom Tangguh yang Jadi Driver Go-Jek - detikInet." 25 Des. 2017, <https://inet.detik.com/cyberlife/d-3784458/pipit-single-mom-tangguh-yang-jadi-driver-go-jek>. Diakses pada 29 Nov. 2020.

"Protes Sistem Poin, 3.000 Sopir Go-Car Semarang Matikan" 30 Jul. 2019, <https://semarang.bisnis.com/read/20190730/536/1130529/protes-sistem-poin-3.000-sopir-go-car-semarang-matikan-aplikasi>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Sad! Driver Ojol Curhat Baru Mulai Kredit Motor, Eh Diputus" <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4867554/sad-driver-ojol-curhat-baru-mulai-kredit-motor-eh-diputus-mitra>. Diakses pada 9 Des. 2020.

"Skema Bonus Go-Jek Dianggap Membingungkan Pengemudi." 23 Nov. 2018, <https://www.suara.com/otomotif/2018/11/23/120000/skema-bonus-go-jek-dianggap-membingungkan-pengemudi>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Suka Duka Ojek Online Pengantar Makanan - Tagar.id." <https://www.tagar.id/suka-duka-ojek-online-pengantar-makanan>. Diakses pada 10 Des. 2020.

"Siapa Sangka, Meskipun Menjadi Driver Ojek Online..." <https://www.surat kabar.id/120501/gaya-hidup/siapa-sangka-meskipun-menjadi-driver-ojek-online-jika-tahu-pekerjaan-asli-orang-ini-kamu-bakalan-tersentak> Diakses pada 09 Des 2020

"Tingkatkan Penyelesaian Order dan Jadilah Mitra Jagoan" 13 Sep. 2019, <https://driver.go-jek.com/s/article/Tingkatkan-Penyelesaian-Order-dan-Jadilah-Mitra-Jagoan-RAMBO>. Diakses pada 3 Des. 2020

"Terguir Penghasilan Go-Jek, Manajer Ini Pilih "Resign"." <https://megapolitan.kompas.com/read/2015/08/03/12055581/Terguir.Penghasilan.Go-Jek.Manajer.Ini.Pilih.Resign.> Diakses pada 4 Des. 2020.

VIDEO

Fest, IDEA/ 30 Juli 2015. "Nadiem Makarim | GO-JEK: Ide Disruptif Pengusaha Ojek Online". Diakses dari <https://youtu.be/8hxcOk0nA6c>

Gani, Prita Kemal. 10 Juli 2018. "The Entrepreneur Diaries - Nadiem Makarim [GOJEK]". Diakses dari <https://youtu.be/EnAupZvwx4s>

Indonesia, CNN. 10 Agustus 2015. "Gojek dan Tren Sistem Ride-Sharing". Diakses dari <https://youtu.be/lnZbMelizk4>

Story, People Story. 3 Januari 2019. "Ternyata Inilah Alasan Mereka Menjadi Ojol". Diakses dari <https://youtu.be/h0RY0m2M3x0>

Story, People. 13 Januari 2019. “Kenapa Memilih Menjadi Driver Ojol?”. Diakses dari <https://youtu.be/a1kP09sFOV4>

Story, People. 28 Januari 2019. “Sebelum Ngojol, Inilah Profesi Kita”. Diakses dari <https://youtu.be/9YU8W7G1HXk>

Wirjawan, Gita. 29 Agustus 2020.1 “Fireside Chat with Gojek Founder Nadiem Makarim (Exclusive Full Recording)”. Diakses dari <https://youtu.be/xhxOgCe9fhE>

