



Pemanfaatan Big Data Gojek dalam Perumusan Kebijakan Perlindungan Kerja Mitra Pengemudi Online di Indonesia

Arifa Halwa Khairunnisa¹, Muhammad Andhika Dwi Perdana², Paulinna Lintang Mahardhika Putri³, Fatkhuri⁴, Maisarah Mitra Adrian⁵

Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta, Indonesia¹⁻⁵

Email Korespondensi: 2410413176@mahasiswa.upnrvj.ac.id, 2410413088@mahasiswa.upnrvj.ac.id, 2410413098@mahasiswa.upnrvj.ac.id, fatkhuri@upnrvj.ac.id, maisarahmitraa@upnrvj.ac.id

Article received: 01 Januari 2026, Review process: 12 Januari 2026

Article Accepted: 22 Maret 2026, Article published: 15 juni 2026

ABSTRACT

The growth of the digital economy and the high usage of online transportation services in Indonesia have resulted in the accumulation of vast amounts of data that could potentially be utilized in public policy formulation. However, the use of big data to support labor protection policies for online transportation driver-partners remains suboptimal. This study aims to analyze the potential for utilizing Gojek's big data to support the formulation of labor protection policies for online transportation driver-partners in Indonesia and to identify the challenges in its implementation. This study employs evidence-based policy theory and the concept of data governance using a qualitative approach through library research. Data were obtained from various secondary sources, including scientific journals, books, official documents, institutional reports, and relevant online sources, and were analyzed through data reduction, data presentation, and drawing conclusions. The results indicate that Gojek's big data has the potential to support policy formulation through the analysis of working hours, income, workplace safety, social protection, and the well-being of partners. However, its current utilization remains more focused on operational interests and customer service. Additionally, there are challenges related to regulatory aspects, partnership status, data ownership, privacy, and data governance. This study concludes that optimizing the use of big data requires collaboration among stakeholders as well as strengthened regulations and data governance.

Keywords: Big Data, Gojek, Labor Protection, Online Transportation, Evidence-Based Policy.

ABSTRAK

Perkembangan ekonomi digital dan tingginya penggunaan transportasi online di Indonesia menghasilkan akumulasi data dalam jumlah besar yang berpotensi dimanfaatkan dalam perumusan kebijakan publik. Namun, pemanfaatan big data untuk mendukung kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online masih belum optimal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis potensi pemanfaatan big data Gojek dalam mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online di Indonesia serta mengidentifikasi kendala implementasinya. Penelitian ini menggunakan teori evidence-based policy dan konsep data governance dengan pendekatan kualitatif melalui metode studi kepustakaan (library research). Data diperoleh dari berbagai sumber sekunder berupa jurnal ilmiah, buku, dokumen resmi, laporan lembaga, dan sumber

daring yang relevan serta dianalisis melalui reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa big data Gojek berpotensi mendukung penyusunan kebijakan melalui analisis data jam kerja, pendapatan, keselamatan kerja, perlindungan sosial, dan kesejahteraan mitra. Namun, pemanfaatannya saat ini masih lebih berorientasi pada kepentingan operasional dan layanan pelanggan. Selain itu, terdapat kendala berupa aspek regulasi, status kemitraan, kepemilikan data, privasi, dan tata kelola data. Penelitian ini menyimpulkan bahwa optimalisasi pemanfaatan big data memerlukan kolaborasi antarpemangku kepentingan serta penguatan regulasi dan tata kelola data.

Kata Kunci: Big Data, Gojek, Perlindungan Kerja, Transportasi Online, Evidence-Based Policy.

PENDAHULUAN

Perkembangan ekonomi digital di Indonesia dalam satu dekade terakhir telah mendorong transformasi signifikan dalam berbagai sektor kehidupan, terutama dalam bidang transportasi dan ketenagakerjaan. Transformasi ini ditandai dengan munculnya berbagai platform berbasis teknologi yang menghubungkan penyedia layanan dengan konsumen secara langsung melalui aplikasi digital, salah satunya melalui layanan transportasi online seperti Gojek. Kehadiran Gojek tidak hanya mempermudah akses transportasi bagi masyarakat, tetapi juga menciptakan peluang kerja baru bagi jutaan orang yang bergabung sebagai mitra pengemudi. Model kerja yang ditawarkan cenderung fleksibel, sehingga menarik bagi masyarakat yang membutuhkan pekerjaan dengan waktu yang tidak terikat. Namun demikian, di balik pertumbuhan pesat tersebut, muncul persoalan mendasar terkait perlindungan kerja bagi para mitra pengemudi yang belum sepenuhnya terakomodasi dalam sistem ketenagakerjaan formal di Indonesia. Berdasarkan laporan dari BPJS Ketenagakerjaan, sekitar 1,7 juta dari total sekitar 2 juta pengemudi ojek online di Indonesia belum memiliki perlindungan jaminan sosial (Anggela, 2025). Bahkan, data lain menunjukkan bahwa baru sekitar 300.000 pengemudi yang terdaftar sebagai peserta aktif BPJS Ketenagakerjaan (Tarigan, 2025). Fakta ini menunjukkan adanya kesenjangan yang cukup besar antara jumlah pekerja di sektor ini dengan akses terhadap perlindungan kerja yang layak. Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa perkembangan ekonomi digital tidak selalu diikuti dengan penguatan sistem perlindungan sosial, sehingga menjadikan isu ini penting dan relevan untuk diteliti dalam konteks kebijakan publik.

Fenomena ini semakin menguat dalam konteks Indonesia sebagai negara dengan tingkat adopsi layanan digital yang tinggi, khususnya di wilayah perkotaan. Transportasi online telah menjadi bagian dari kehidupan sehari-hari masyarakat karena kemudahan, efisiensi, dan aksesibilitas yang ditawarkan. Namun di sisi lain, status pengemudi dalam sistem ketenagakerjaan masih berada dalam kondisi yang tidak jelas atau sering disebut sebagai “wilayah abu-abu”, yaitu berada di antara pekerja formal dan pekerja mandiri (Karim, 2025). Kondisi ini berdampak langsung pada terbatasnya hak-hak yang diterima oleh pengemudi, seperti tidak adanya jaminan kesehatan yang memadai, perlindungan terhadap risiko kecelakaan kerja, serta ketidakpastian dalam pendapatan. Selain itu, laporan yang sama juga

menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi bekerja dalam durasi yang panjang, bahkan mencapai 9 hingga 16 jam per hari, demi memenuhi kebutuhan ekonomi mereka (Karim, 2025). Tingginya jam kerja tersebut tidak hanya berdampak pada kelelahan fisik, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan di jalan. Hal ini menunjukkan bahwa persoalan transportasi online tidak dapat dilihat semata sebagai fenomena ekonomi digital, melainkan juga sebagai persoalan sosial dan kebijakan publik yang berkaitan erat dengan keadilan sosial, perlindungan tenaga kerja, serta tanggung jawab negara dalam menjamin kesejahteraan warganya.

Berbagai penelitian sebelumnya telah berupaya menjelaskan fenomena ini dari sudut pandang yang berbeda. Penelitian oleh Lestari et al. (2023) menekankan bahwa perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online dalam hubungan kemitraan masih bersifat terbatas, karena perusahaan tidak memiliki kewajiban langsung untuk memberikan jaminan sosial sebagaimana dalam hubungan kerja formal. Penelitian tersebut menggunakan pendekatan yuridis normatif dan menunjukkan bahwa perlindungan terhadap pengemudi lebih banyak dilakukan melalui mekanisme swadaya, seperti kewajiban mendaftar BPJS Ketenagakerjaan secara mandiri. Sementara itu, penelitian oleh Annazah et al. (2023) menunjukkan bahwa dalam praktiknya para pengemudi menghadapi ketidakpastian pendapatan serta lemahnya posisi tawar dalam relasi dengan perusahaan platform. Penurunan pendapatan dipengaruhi oleh meningkatnya jumlah pengemudi dan persaingan antar platform yang berdampak pada penurunan tarif. Di sisi lain, penelitian oleh Salsabila dan Kristina (2020) mengungkap bahwa perusahaan tetap memberikan bentuk perlindungan tertentu, seperti asuransi dan kerja sama dengan BPJS Ketenagakerjaan, meskipun dalam kerangka hubungan kemitraan. Penelitian tersebut juga menunjukkan adanya penerapan sistem *reward* dan sanksi serta kerja sama dengan pihak kepolisian dalam menjaga keselamatan pengemudi. Seluruh penelitian tersebut memperlihatkan bahwa meskipun terdapat upaya perlindungan terhadap mitra pengemudi, perlindungan tersebut masih bersifat terbatas dan belum sepenuhnya mampu menjamin kesejahteraan pengemudi secara menyeluruh.

Meskipun telah banyak dilakukan penelitian terkait perlindungan kerja pengemudi transportasi online, masih terdapat keterbatasan yang cukup mendasar dalam kajian-kajian tersebut. Sebagian besar penelitian masih berfokus pada aspek normatif terkait regulasi atau pada kondisi empiris pengemudi di lapangan, tanpa mengkaji secara lebih mendalam bagaimana peran teknologi, khususnya data digital yang dimiliki oleh perusahaan platform, dapat dimanfaatkan dalam mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja. Padahal, sebagai perusahaan berbasis teknologi, Gojek memiliki big data yang sangat besar dan kompleks, yang mencakup berbagai informasi penting seperti data aktivitas pengemudi, pola permintaan layanan, distribusi wilayah operasional, jam kerja, hingga tingkat pendapatan mitra. Data-data tersebut sebenarnya memiliki potensi besar untuk digunakan sebagai dasar dalam menyusun kebijakan yang lebih akurat, terukur, dan sesuai dengan kondisi nyata di lapangan. Namun, hingga saat ini, pemanfaatan big data dalam konteks kebijakan perlindungan kerja masih belum banyak dikaji, sehingga

menunjukkan belum optimalnya integrasi antara data yang dimiliki sektor privat dengan kebutuhan kebijakan publik yang berbasis bukti.

Dalam penelitian ini, pendekatan yang digunakan adalah teori *evidence-based policy* yang merujuk pada pemikiran Davies et al. (2000). Teori ini menekankan bahwa kebijakan publik yang efektif seharusnya disusun berdasarkan bukti empiris yang kuat, baik berupa data statistik, hasil penelitian, maupun kondisi nyata di lapangan. Selain itu, Weiss (1998) juga menegaskan bahwa penggunaan data empiris dalam kebijakan memungkinkan pemerintah memahami masalah secara lebih mendalam dan menghasilkan solusi yang lebih tepat sasaran. Dalam konteks penelitian ini, teori *evidence-based policy* menjadi relevan karena menempatkan data digital sebagai sumber informasi penting dalam proses perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online.

Penelitian ini juga menggunakan beberapa konsep pendukung, yaitu konsep big data, ekonomi gig (*gig economy*), perlindungan kerja (*labour protection*), *platform economy*, dan *data governance*. Big data dipahami sebagai kumpulan data dalam jumlah besar yang memiliki karakteristik *volume*, *velocity*, dan *variety* sehingga memerlukan teknologi khusus untuk pengolahan dan analisisnya (Kitchin, 2014). Sementara itu, konsep ekonomi gig menjelaskan hubungan kerja fleksibel berbasis kemitraan yang tidak memberikan status pekerja formal kepada pengemudi (De Stefano, 2016). Konsep perlindungan kerja digunakan untuk melihat sejauh mana hak-hak pekerja, seperti keselamatan kerja, jaminan sosial, dan kepastian pendapatan, dapat dipenuhi dalam sistem transportasi online (International Labour Organization, 2015). Selanjutnya, konsep *platform economy* menjelaskan bagaimana perusahaan digital seperti Gojek berperan sebagai perantara yang mengelola hubungan antara penyedia layanan dan konsumen melalui sistem algoritma digital (Srnicsek, 2017). Adapun konsep *data governance* digunakan untuk memahami bagaimana data dapat dikelola, diakses, dan dimanfaatkan secara efektif dalam proses pengambilan kebijakan publik berbasis bukti (OECD, 2019).

Berdasarkan latar belakang dan berbagai kesenjangan penelitian tersebut, penelitian ini berfokus pada bagaimana potensi big data yang dimiliki oleh Gojek dapat dimanfaatkan dalam mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online di Indonesia. Penelitian ini juga menganalisis bentuk pemanfaatan data digital yang telah berjalan dalam sistem transportasi online, serta mengidentifikasi berbagai kendala yang menyebabkan pemanfaatan big data dalam kebijakan perlindungan kerja belum berjalan secara optimal. Fokus penelitian ini menjadi penting karena sebagian besar penelitian sebelumnya masih menitikberatkan pada aspek regulasi dan kondisi kerja pengemudi, sementara pembahasan mengenai pemanfaatan data digital perusahaan platform sebagai dasar penyusunan kebijakan publik masih belum banyak dikaji secara mendalam.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi kepustakaan (*library research*). Pendekatan kualitatif dipilih karena bertujuan untuk

memahami secara mendalam fenomena pemanfaatan big data dalam perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online. Sebagaimana dijelaskan oleh Creswell (2014), penelitian kualitatif adalah suatu cara untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang diberikan oleh individu atau kelompok terhadap suatu masalah sosial atau kemanusiaan. Dalam penelitian ini, pemahaman tersebut diperoleh melalui analisis terhadap berbagai dokumen dan literatur tanpa melakukan pengumpulan data primer di lapangan. Studi kepustakaan memungkinkan peneliti untuk mengeksplorasi teori, konsep, serta temuan-temuan terdahulu yang relevan, serta menganalisis dokumen resmi lainnya yang berkaitan dengan topik penelitian. Creswell (2014) menambahkan bahwa dalam penelitian kualitatif, peneliti bertindak sebagai instrumen kunci (*researcher as key instrument*) yang mengumpulkan data melalui penelaahan dokumen, observasi, atau wawancara. Dalam konteks penelitian ini, peneliti menjadi instrumen utama dalam menyeleksi, menelaah, dan menginterpretasi data sekunder yang tersedia. Objek kajian penelitian berfokus pada pemanfaatan big data dari platform transportasi online, khususnya Gojek, dalam mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online di Indonesia. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari dokumen resmi dan regulasi, buku akademik, jurnal ilmiah, laporan lembaga terkait, serta berita daring dari media kredibel. Creswell (2014) menyebutkan bahwa dalam penelitian kualitatif, dokumen dapat berupa dokumen publik seperti surat kabar dan laporan resmi maupun dokumen privat seperti surat dan email. Penelitian ini menggunakan 23 sumber literatur yang terdiri atas jurnal ilmiah, buku, regulasi, laporan lembaga, dan artikel berita daring. Literatur dipilih berdasarkan relevansi dengan topik penelitian mengenai big data, transportasi online, perlindungan kerja, dan *evidence-based policy*, serta berasal dari sumber akademik yang kredibel seperti jurnal nasional terakreditasi SINTA, jurnal internasional bereputasi, dan dokumen resmi lembaga pemerintah maupun organisasi internasional. Rentang literatur yang digunakan berasal dari tahun 2016–2026, kecuali teori-teori utama dan metode penelitian dari Creswell yang digunakan sebagai landasan konseptual dan metodologis penelitian. Pengumpulan data dilakukan melalui penelusuran dan studi dokumentasi terhadap berbagai literatur yang relevan dengan topik penelitian. Creswell (2014) mengidentifikasi beberapa prosedur pengumpulan data kualitatif, termasuk pengumpulan dokumen publik maupun privat serta bahan audiovisual. Dalam penelitian ini, penelusuran literatur dilakukan menggunakan basis data akademik seperti Google Scholar, Scopus, dan portal jurnal nasional dengan kata kunci seperti “big data”, “evidence-based policy”, “transportasi online”, “gig economy”, “platform economy”, dan “perlindungan kerja”. Selanjutnya, sumber-sumber tersebut diseleksi berdasarkan kredibilitas, relevansi, dan kemutakhiran sebelum dianalisis secara sistematis sesuai fokus penelitian. Teknik analisis data dilakukan secara kualitatif melalui proses reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi. Reduksi data dilakukan dengan memilih dan memfokuskan informasi yang relevan dengan penelitian. Creswell (2014) menjelaskan bahwa reduksi data merupakan bagian dari proses pengkodean (*coding*), yaitu mengorganisasikan

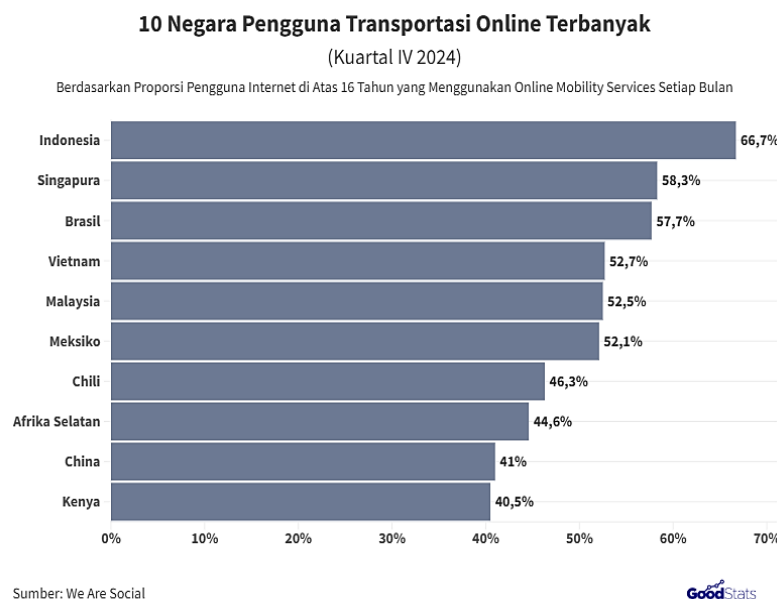
materi ke dalam segmen-segmen teks sebelum dimaknai. Data yang telah direduksi kemudian disajikan dalam bentuk narasi deskriptif untuk menjelaskan hubungan antara big data, platform transportasi online, dan kebijakan perlindungan kerja. Tahap terakhir dilakukan melalui penarikan kesimpulan dan verifikasi guna menafsirkan temuan penelitian dalam menjawab rumusan masalah. Creswell (2014) menyebut interpretasi dalam penelitian kualitatif sebagai upaya untuk mengambil makna dari data, baik berupa pelajaran yang diperoleh, perbandingan dengan literatur, maupun pengajuan pertanyaan baru. Untuk menjamin keabsahan data, penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dengan membandingkan informasi dari berbagai dokumen, seperti regulasi, jurnal ilmiah, laporan lembaga, dan berita daring guna memastikan konsistensi fakta dan interpretasi. Selain itu, penelitian ini menggunakan lensa teoretis *evidence-based policy* serta konsep big data, ekonomi gig, perlindungan kerja, *platform economy*, dan *data governance* dalam menganalisis pemanfaatan data digital Gojek dalam mendukung kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online di Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini membahas pemanfaatan big data Gojek dalam mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online di Indonesia. Pembahasan meliputi potensi big data yang dimiliki platform digital, pemanfaatan data yang telah berjalan saat ini, berbagai kendala dalam implementasi pemanfaatan big data, serta analisis berdasarkan pendekatan *evidence-based policy*. Selain itu, bagian ini juga menguraikan implikasi teoritis dan praktis dari temuan penelitian dalam konteks perlindungan kerja di era ekonomi digital.

Potensi Big Data Gojek dalam Mendukung Perumusan Kebijakan Perlindungan Kerja

Perkembangan ekonomi digital telah mendorong perubahan pola mobilitas masyarakat dari penggunaan transportasi konvensional menuju layanan berbasis platform digital. Kemudahan akses, efisiensi waktu, fleksibilitas, serta keterjangkauan biaya menjadikan transportasi online semakin banyak digunakan dalam aktivitas sehari-hari. Selain itu, keterbatasan sistem transportasi umum di beberapa wilayah turut mendorong masyarakat memilih layanan transportasi online sebagai alternatif mobilitas yang lebih praktis dan responsif terhadap kebutuhan pengguna (Yonatan, 2025). Tingginya penggunaan layanan ini menunjukkan bahwa aktivitas transportasi tidak lagi hanya menghasilkan perpindahan fisik, tetapi juga menghasilkan jejak digital dalam jumlah besar yang berpotensi diolah menjadi sumber data untuk mendukung pengambilan keputusan berbasis bukti (*evidence-based policy*).



Gambar 1: Negara dengan Pengguna Transportasi Online Terbanyak
Sumber: GoodStats berdasarkan We Are Social dalam Yonatan (2025).

Data pada Gambar 1 menunjukkan bahwa Indonesia menempati posisi pertama sebagai negara dengan tingkat penggunaan transportasi online tertinggi di dunia. Berdasarkan laporan Digital 2025 April Global Statshot dari We Are Social yang dipublikasikan oleh Yonatan (2025), sebanyak 66,7% pengguna internet berusia di atas 16 tahun di Indonesia menggunakan layanan transportasi online setiap bulan pada Kuartal IV 2024. Persentase tersebut berada di atas Singapura (58,3%), Brasil (57,7%), Vietnam (52,7%), dan Malaysia (52,5%). Selain itu, jumlah pengguna transportasi online di Indonesia pada akhir tahun 2024 diperkirakan mencapai 88,3 juta pengguna atau meningkat 6,4% dibanding tahun sebelumnya. Tingginya tingkat penggunaan tersebut menunjukkan besarnya intensitas aktivitas digital yang terjadi dalam ekosistem transportasi online di Indonesia dan memperlihatkan potensi terbentuknya big data dalam skala besar.

Besarnya jumlah pengguna dan intensitas penggunaan aplikasi menjadi salah satu indikator yang menunjukkan kapasitas platform dalam menghasilkan data digital dalam jumlah besar. Semakin tinggi interaksi yang terjadi dalam aplikasi, semakin besar pula volume data yang dapat dikumpulkan dan diolah menjadi informasi untuk mendukung pengambilan keputusan. Kondisi ini relevan dengan konsep big data yang menekankan karakteristik *volume* dan *velocity* sebagai elemen penting dalam menghasilkan data yang bernilai bagi perumusan kebijakan publik.



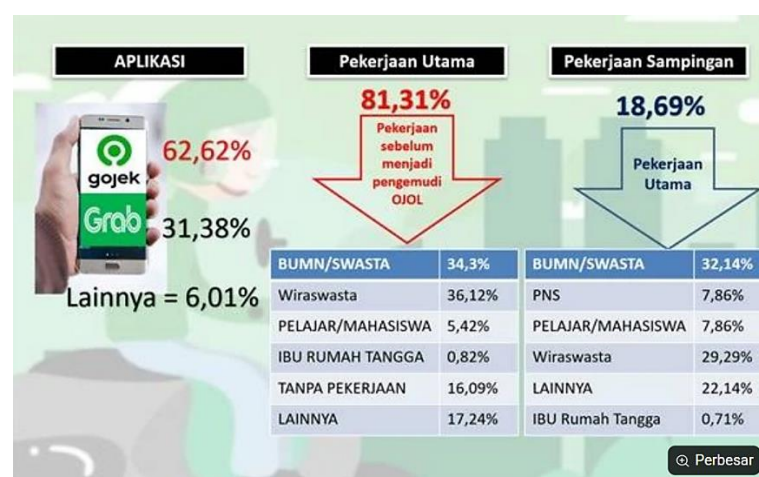
Gambar 2: Aplikasi Transportasi Online yang Paling Banyak Diunduh
Sumber: Instagram Post @dataindonesia.id (2024).

Perkembangan layanan transportasi berbasis aplikasi menunjukkan bahwa mobilitas masyarakat saat ini tidak lagi hanya dipahami sebagai kebutuhan perpindahan fisik, tetapi juga telah menjadi bagian dari pola konsumsi digital. Konsumsi tersebut tidak hanya berkaitan dengan kepemilikan alat transportasi, melainkan juga pemanfaatan jasa transportasi yang dapat diakses secara cepat melalui platform digital. Tingginya penggunaan aplikasi transportasi menunjukkan meningkatnya penerimaan masyarakat terhadap model layanan berbasis platform serta semakin luasnya aktivitas digital yang dihasilkan dari interaksi pengguna dan penyedia layanan.

Kondisi tersebut tercermin pada data total unduhan aplikasi transportasi online di Indonesia periode 2021–2023 sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 2. Berdasarkan State of Mobile 2024 Report dalam Dataindonesia.id. (2024), Gojek masih menempati posisi sebagai aplikasi transportasi online dengan jumlah unduhan tertinggi dibandingkan platform lain seperti Maxim, inDrive, Grab Driver, dan Taxsee Driver. Pada tahun 2023, rata-rata jumlah unduhan bulanan Gojek mencapai sekitar 957 ribu unduhan, meskipun mengalami penurunan sekitar 29,5% dibandingkan tahun 2022 yang mencapai 1,36 juta unduhan per bulan.

Penurunan tersebut dapat menunjukkan adanya perubahan dinamika penggunaan layanan transportasi digital setelah periode tingginya aktivitas digital pada masa pandemi. Namun demikian, posisi Gojek yang tetap berada pada peringkat teratas menunjukkan bahwa platform ini masih memiliki basis aktivitas digital yang besar dan menghasilkan akumulasi data dalam jumlah tinggi. Di sisi lain, peningkatan jumlah unduhan pada platform lain seperti Maxim menunjukkan bahwa pasar transportasi online di Indonesia semakin kompetitif dan masyarakat memiliki alternatif layanan yang semakin beragam. Meski demikian, tingginya interaksi antara pengguna dan mitra dalam ekosistem Gojek tetap menghasilkan

data dalam skala besar yang berpotensi diolah menjadi sumber informasi untuk mendukung pengambilan keputusan berbasis bukti (*evidence-based policy*). Dalam konteks ini, Gojek memiliki potensi pemanfaatan big data yang signifikan untuk mendukung perumusan kebijakan publik, khususnya kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi.



Survei Kemenhub soal Ojek Online 2022. Foto: Dok. MTI

Gambar 3: Profil Pekerjaan Pengemudi Ojek Online

Sumber: KumparanBISNIS (2022).

Pada Gambar 3, terdapat temuan survei dari Badan Penelitian dan Pengembangan (Balitbang) Kementerian Perhubungan dalam KumparanBISNIS tahun 2022 yang menunjukkan bahwa mayoritas mitra pengemudi ojek online tidak berasal dari kelompok pengangguran, melainkan dari pekerja yang sebelumnya telah memiliki pekerjaan. Berdasarkan hasil survei tersebut terhadap 2.016 responden mitra pengemudi ojek online di wilayah Jabodetabek pada 13–20 September 2022, sebanyak 81,31% responden menjadikan ojek online sebagai pekerjaan utama, sedangkan 18,69% menjadikannya sebagai pekerjaan sampingan.

Dari kelompok yang menjadikan ojek online sebagai pekerjaan utama, latar belakang pekerjaan sebelumnya didominasi oleh wiraswasta (36,12%) dan pegawai BUMN/swasta (34,3%), sedangkan responden yang sebelumnya tidak bekerja hanya 16,09%. Temuan ini memperlihatkan bahwa transportasi online tidak semata-mata menyerap pengangguran, tetapi juga menjadi pilihan pekerjaan bagi kelompok yang sebelumnya telah aktif di pasar kerja. Bahkan, dibandingkan survei tahun 2019, proporsi pengemudi yang sebelumnya tidak bekerja mengalami penurunan dari 18% menjadi 16,09%.

Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan MTI Pusat, Djoko Setijowarno, menyatakan bahwa terdapat anggapan yang kurang tepat bahwa transportasi daring sepenuhnya membuka lapangan kerja baru karena sebagian besar pengemudi justru berasal dari pekerjaan yang sudah ada sebelumnya (KumparanBISNIS, 2022).

Temuan tersebut memperkuat argumentasi bahwa aktivitas pada platform transportasi online menghasilkan data yang tidak hanya merekam mobilitas dan transaksi, tetapi juga menggambarkan karakteristik sosial-ekonomi mitra pengemudi. Data mengenai riwayat pekerjaan, pola kerja, dan transisi pekerjaan ini berpotensi menjadi bagian dari big data tenaga kerja yang dapat dimanfaatkan dalam perumusan kebijakan perlindungan kerja berbasis bukti (*evidence-based policy*), terutama untuk memahami kerentanan ekonomi dan kebutuhan perlindungan sosial para mitra pengemudi.

Usanto (2022) menjelaskan bahwa Gojek mengumpulkan data yang berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan mitra serta pelanggan, yang kemudian dianalisis lebih lanjut untuk mengembangkan fitur atau layanan baru. Secara spesifik, big data yang dimiliki Gojek mencakup berbagai jenis data yang sangat kaya dan detail. Usanto (2022) merinci bahwa data tersebut meliputi data perjalanan mitra pengemudi (*travel track record*) yang merekam lokasi penjemputan, rute perjalanan, lokasi tujuan, serta durasi setiap perjalanan. Selain itu, Gojek juga mengumpulkan data pola pesanan seperti jenis makanan yang dibeli, daftar belanjaan, jenis obat yang digunakan, jadwal pijat, hingga jadwal cuci kendaraan. Annur (2020) yang dikutip oleh Usanto (2022) menambahkan bahwa data aktivitas operasional mitra seperti jam kerja, frekuensi penyelesaian order, serta wilayah operasional dominan juga terekam dalam sistem big data Gojek. Ananda (2021) juga menegaskan bahwa Gojek memanfaatkan data pelanggan seperti rekam jejak perjalanan, makanan yang sering dibeli, hingga daftar belanjaan untuk keperluan analisis, dan data-data ini memiliki karakteristik 5V yaitu *Volume*, *Velocity*, *Variety*, *Value*, dan *Veracity*.



Gambar 4: Karakteristik Big Data 5V
Sumber: Ananda (2021).

Sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 4, karakteristik big data yang dimiliki Gojek dapat dijelaskan melalui pendekatan 5V yang terdiri atas *volume*, *velocity*, *variety*, *value*, dan *veracity* (Ananda, 2021). Dimensi *volume* menunjukkan besarnya jumlah data yang dihasilkan dari aktivitas pengguna dan mitra pada berbagai layanan Gojek. *Velocity* menggambarkan kemampuan sistem dalam menghasilkan dan memproses data secara cepat atau *real-time*. Sementara itu, *variety* menunjukkan keberagaman bentuk data yang dikumpulkan, mulai dari data lokasi, transaksi, perilaku pengguna, hingga aktivitas operasional mitra. Karakteristik *value* menekankan bahwa data tersebut memiliki nilai strategis setelah diolah menjadi informasi, sedangkan *veracity* berkaitan dengan tingkat keandalan dan akurasi data yang digunakan sebagai dasar analisis. Kelima karakteristik tersebut menunjukkan bahwa big data Gojek memiliki potensi untuk menghasilkan bukti empiris yang dapat dimanfaatkan dalam perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online. Potensi tersebut tidak hanya menunjukkan kemampuan Gojek dalam mengumpulkan data operasional, tetapi juga memperlihatkan peluang pemanfaatan data sebagai dasar penyusunan kebijakan perlindungan kerja yang lebih terukur dan responsif terhadap kondisi riil mitra pengemudi.



Gambar 5: Persepsi Keamanan Layanan Transportasi Online di Indonesia
 Sumber: GoodStats berdasarkan INDEF dan Gojek dalam Aditiya (2023).

Selain menghasilkan data operasional dalam jumlah besar, platform transportasi online juga menghasilkan data yang berkaitan dengan persepsi keamanan dan kualitas layanan. Hal tersebut terlihat pada Gambar 5 yang menunjukkan bahwa Gojek memperoleh skor tertinggi dibandingkan platform

transportasi online lainnya pada beberapa indikator keamanan, seperti berkendara dengan baik dan aman (3,52), pencegahan pelecehan seksual (3,36), keamanan data pelanggan (3,32), serta perlindungan melalui asuransi perjalanan (3,19). Selain itu, tingkat rasa aman pengguna juga diikuti dengan peningkatan mobilitas penggunaan layanan Gojek pada berbagai tujuan perjalanan seperti sekolah atau universitas, transportasi publik dan bandara, pusat perbelanjaan, hingga perkantoran.

Temuan tersebut menunjukkan bahwa data yang dimiliki platform transportasi online tidak hanya mencakup data transaksi dan mobilitas, tetapi juga menghasilkan informasi mengenai pola keamanan dan pengalaman pengguna. Dalam konteks penelitian ini, data semacam itu memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi dasar perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi. Misalnya, data terkait persepsi keamanan dapat digunakan untuk mengidentifikasi wilayah dengan tingkat risiko tinggi, mengevaluasi efektivitas perlindungan yang telah diberikan perusahaan, serta merancang kebijakan keselamatan kerja yang lebih berbasis bukti (*evidence-based policy*).

Dalam kerangka teori *evidence-based policy*, big data Gojek memiliki potensi yang sangat besar untuk menyediakan bukti empiris bagi perumusan kebijakan publik yang lebih akurat dan tepat sasaran. Davies et al. (2000) menegaskan bahwa kebijakan publik yang efektif seharusnya didasarkan pada bukti empiris yang kuat, baik berupa data statistik, hasil penelitian, maupun informasi dari praktik di lapangan. Pendekatan ini menekankan bahwa pengambilan keputusan kebijakan tidak cukup hanya mengandalkan pertimbangan politik atau intuisi, tetapi perlu didukung oleh data yang relevan dan dapat dipertanggungjawabkan. Weiss (1998) juga menegaskan bahwa hasil penelitian dan data empiris memiliki peran penting dalam proses perumusan kebijakan. Menurut Weiss (1998), penggunaan bukti dalam kebijakan memungkinkan pemerintah untuk memahami masalah secara lebih mendalam serta merancang solusi yang lebih tepat sasaran sesuai dengan kondisi yang terjadi di masyarakat. Kebijakan perlindungan kerja bagi pengemudi transportasi online di Indonesia saat ini belum sepenuhnya berbasis pada data yang komprehensif, sehingga kebijakan yang dihasilkan belum mampu menjawab permasalahan secara optimal dan belum tepat sasaran.

Potensi spesifik big data Gojek untuk mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja sangatlah beragam dan mendalam. Pertama, terkait dengan data jam kerja mitra, big data dapat memberikan gambaran riil tentang rata-rata jam kerja harian, mingguan, dan bulanan mitra pengemudi. Data historis perjalanan yang terekam dalam sistem Gojek dapat menunjukkan secara akurat berapa lama seorang mitra mengemudi, kapan ia mulai bekerja, kapan ia beristirahat, dan berapa banyak waktu yang dihabiskan di jalan. Informasi ini sangat penting untuk menentukan batas maksimal jam kerja demi mencegah kelelahan yang berisiko tinggi terhadap kecelakaan. Karim (2025) melaporkan bahwa sebagian besar pengemudi bekerja dalam durasi yang panjang, bahkan mencapai 9 hingga 16 jam per hari demi memenuhi kebutuhan ekonomi mereka. Dengan adanya data jam kerja yang akurat dari Gojek, pemerintah dapat merumuskan kebijakan pembatasan jam kerja yang didasarkan pada data riil, bukan pada asumsi atau perkiraan kasar. Kebijakan ini

dapat dirancang secara bertahap dan disesuaikan dengan karakteristik masing-masing wilayah karena data Gojek juga dapat menunjukkan perbedaan pola kerja antar kota atau antar kecamatan.

Kedua, terkait dengan data pendapatan mitra, big data Gojek memiliki potensi untuk memberikan gambaran yang sangat akurat tentang distribusi pendapatan para pengemudi. Data dari setiap transaksi yang diselesaikan mitra, termasuk tarif yang diterima, bonus, insentif, serta potongan-potongan yang berlaku, dapat diolah untuk mengetahui rata-rata pendapatan per jam, per hari, atau per bulan. Data ini juga dapat menunjukkan variasi pendapatan antar wilayah (misalnya perbandingan pendapatan pengemudi di Jakarta Pusat dengan di Bekasi), variasi antar waktu (misalnya perbedaan pendapatan di musim hujan vs musim kemarau, atau saat hari libur vs hari kerja), serta fluktuasi pendapatan akibat perubahan kebijakan tarif dari perusahaan. Informasi yang sangat detail ini krusial untuk merumuskan kebijakan upah minimum atau jaminan pendapatan bagi pengemudi transportasi online. Annazah et al. (2023) dalam penelitiannya tentang kondisi kerja dalam relasi kemitraan menunjukkan bahwa para pengemudi menghadapi ketidakpastian penghasilan yang signifikan, yang diperparah oleh meningkatnya jumlah pengemudi serta munculnya perusahaan aplikasi baru yang menawarkan tarif lebih murah sehingga memicu persaingan yang semakin ketat. Dengan akses terhadap data pendapatan riil, pemerintah dapat menentukan apakah pendapatan pengemudi sudah layak atau masih di bawah standar upah minimum regional, dan selanjutnya merumuskan kebijakan intervensi yang tepat seperti subsidi silang, penetapan tarif minimum, atau jaminan pendapatan dasar.

Ketiga, terkait dengan data rute perjalanan dan keselamatan kerja, big data Gojek dapat digunakan untuk memetakan wilayah-wilayah yang memiliki risiko kecelakaan tinggi. Data rute perjalanan, titik-titik lokasi penjemputan dan pengantaran, serta data kecelakaan yang dilaporkan (jika tersedia) dapat dianalisis secara spasial untuk mengidentifikasi titik-titik rawan kecelakaan, jam-jam rawan kecelakaan, serta faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan seperti kondisi jalan, kepadatan lalu lintas, atau cuaca. Informasi ini sangat berharga untuk merumuskan kebijakan perlindungan yang lebih terarah, misalnya dengan mewajibkan asuransi tambahan untuk rute-rute berisiko tinggi, memberikan pelatihan keselamatan khusus bagi pengemudi yang beroperasi di wilayah rawan, atau bahkan berkoordinasi dengan pemerintah daerah untuk memperbaiki infrastruktur jalan di titik-titik rawan kecelakaan. Salsabila & Kristina (2020) dalam penelitiannya tentang aturan keselamatan kerja ojek online di PT Gojek Indonesia cabang Surabaya menemukan bahwa perusahaan menyediakan perlindungan keselamatan kerja melalui mekanisme kelembagaan seperti pemberian asuransi, kerja sama dengan BPJS Ketenagakerjaan dan asuransi swasta, serta penerapan sistem reward dan sanksi untuk menjaga kinerja dan keselamatan pengemudi. Namun, penelitian ini juga menunjukkan bahwa perlindungan tersebut belum sepenuhnya terintegrasi dengan data riil di lapangan dan masih bersifat umum, tidak spesifik berdasarkan wilayah atau tingkat risiko.

Keempat, terkait dengan data cakupan perlindungan sosial, big data Gojek dapat memberikan informasi yang akurat tentang sejauh mana mitra pengemudi telah terdaftar dalam program jaminan sosial seperti BPJS Ketenagakerjaan. Data ini sangat penting mengingat adanya kesenjangan yang mencolok antara jumlah pengemudi dengan cakupan kepesertaan BPJS. Anggela (2025) melaporkan bahwa sekitar 1,7 juta dari total sekitar 2 juta pengemudi ojek online di Indonesia belum memiliki perlindungan jaminan sosial, dan baru sekitar 200.000 mitra pengemudi Gojek yang terdaftar sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan. Tarigan (2025) bahkan mencatat angka yang sedikit berbeda, yaitu baru sekitar 300.000 pengemudi dari total 2 juta yang terdaftar sebagai peserta aktif BPJS Ketenagakerjaan. Ketidaksesuaian data antara berbagai sumber ini sendiri menunjukkan bahwa pemerintah tidak memiliki sistem data tunggal yang akurat tentang cakupan perlindungan kerja di sektor transportasi online. Dengan memanfaatkan big data Gojek yang mencatat secara *real-time* status kepesertaan mitra dalam berbagai program perlindungan, pemerintah dapat mengetahui secara persis berapa banyak pengemudi yang sudah terlindungi, berapa banyak yang belum, dan apa faktor-faktor yang mempengaruhi kepesertaan (misalnya faktor pendapatan, faktor edukasi, faktor wilayah, atau faktor kebijakan perusahaan). International Labour Organization (2015) menegaskan bahwa perlindungan kerja merupakan upaya untuk menjamin hak-hak pekerja, termasuk keselamatan kerja, jaminan sosial, dan kepastian pendapatan. Tanpa data yang akurat, upaya untuk menjamin hak-hak tersebut akan berjalan secara membabi buta dan tidak efektif.

Kelima, terkait dengan data pola interaksi antara mitra dan pelanggan, big data Gojek juga berpotensi untuk digunakan dalam penyelesaian sengketa dan perlindungan hukum bagi mitra. Data rekam jejak perjalanan, riwayat komunikasi (jika tersedia dalam platform), serta rating dan ulasan dapat menjadi bukti digital yang kuat apabila terjadi sengketa antara mitra dan pelanggan, misalnya terkait pembatalan order sepihak, ketidaksesuaian tarif, atau tuduhan pelanggaran etika. Lestari et al. (2023) dalam penelitiannya tentang perlindungan hukum driver ojek online menunjukkan bahwa pengemudi ojek online tetap memperoleh perlindungan dalam aspek keselamatan kerja dan kecelakaan kerja, namun perlindungan tersebut tidak diberikan secara langsung oleh perusahaan, melainkan melalui program swadaya seperti kewajiban mendaftar BPJS Ketenagakerjaan secara mandiri dengan premi yang relatif ringan. Dengan memanfaatkan big data, mekanisme perlindungan hukum dapat ditingkatkan karena bukti-bukti digital tersedia secara otomatis dan tidak mudah dipalsukan.

Keenam, terkait dengan data kesehatan dan kesejahteraan mitra, big data Gojek memiliki potensi yang belum banyak tergali. Data tentang frekuensi istirahat, durasi kerja tanpa henti, pola makan (dari pesanan GoFood yang dilakukan mitra), serta lokasi-lokasi yang sering dikunjungi dapat dianalisis untuk mengidentifikasi tanda-tanda awal kelelahan kronis, stres, atau masalah kesehatan lainnya. Karim (2025) mencatat bahwa tingginya jam kerja pengemudi (9 - 16 jam per hari) tidak hanya berdampak pada kelelahan fisik, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan di jalan dan masalah kesehatan jangka panjang. Dengan analisis big data yang

cerdas, perusahaan dan pemerintah dapat mengembangkan sistem peringatan dini (*early warning system*) yang memberi tahu mitra atau bahkan secara otomatis membatasi operasional mitra ketika indikator kelelahan telah terdeteksi, misalnya setelah bekerja lebih dari 8 jam tanpa istirahat yang cukup atau setelah menerima banyak order di malam hari secara berturut-turut. Namun demikian, pemanfaatan data kesehatan dan perilaku tersebut perlu dilakukan secara agregat dan anonim serta memperhatikan prinsip *data governance* dan perlindungan data pribadi agar tidak menimbulkan risiko pelanggaran privasi mitra maupun pengguna.

Pemanfaatan Big Data Gojek yang Telah Berjalan Saat Ini

Penelitian ini menemukan bahwa meskipun potensi big data Gojek untuk mendukung kebijakan perlindungan kerja sangat besar, pemanfaatan yang dipublikasikan dan dapat diidentifikasi dalam berbagai sumber saat ini masih lebih banyak diarahkan pada pengembangan layanan dan kepentingan operasional bisnis dibandingkan pemanfaatannya untuk mendukung perlindungan kerja mitra secara langsung. Usanto (2022) mengutip pernyataan VP of Data Science Gojek, Syafril Bahar, bahwa data yang dikumpulkan oleh Gojek digunakan untuk mengembangkan fitur atau layanan baru yang berguna bagi pengguna, yang dalam konteks ini lebih merujuk pada pelanggan daripada mitra pengemudi. Ia juga menegaskan bahwa tujuan utama pemanfaatan big data oleh Gojek adalah "*to know individual customers better*" atau untuk mengetahui pelanggan individu dengan lebih baik, sehingga perusahaan dapat memberikan layanan yang lebih personal dan meningkatkan loyalitas pelanggan.

Salah satu contoh pemanfaatan big data yang banyak dipublikasikan adalah sistem personalisasi pada layanan GoFood. Menurut Usanto (2022) yang mengutip penjelasan Nadiem Makarim, algoritma Gojek memanfaatkan pola perilaku dan riwayat pesanan pelanggan untuk memprediksi preferensi konsumen dan memberikan rekomendasi makanan yang relevan. Pendekatan ini ditujukan untuk meningkatkan pengalaman pengguna dan membangun loyalitas pelanggan melalui layanan yang semakin personal. Penjelasan Nadiem juga mengatakan jika sebuah aplikasi dapat menyarankan makanan baru dengan tingkat akurasi 90% yang akan disukai pelanggan, maka pelanggan akan menganggap aplikasi tersebut sebagai "teman" dan enggan beralih ke aplikasi lain. Strategi ini bertujuan untuk membangun loyalitas konsumen, yang menurut Usanto (2022) adalah komitmen yang kuat untuk melakukan pembelian ulang secara konsisten di masa depan, terlepas dari pengaruh situasional dan upaya pemasaran yang berpotensi menyebabkan peralihan perilaku. Ananda (2021) mengkonfirmasi temuan ini dengan menegaskan bahwa orientasi pemanfaatan data Gojek masih pada peningkatan pengalaman pelanggan, bukan pada kesejahteraan mitra pengemudi. Ananda (2021) juga menjelaskan bahwa big data Gojek digunakan untuk menganalisis dan menebak lokasi serta tujuan pelanggan berdasarkan pola perjalanan dan pesanan yang setiap hari dilakukan, sehingga pelanggan tidak perlu repot memasukkan alamat secara manual.

Selain untuk rekomendasi personalisasi, Usanto (2022) juga mengidentifikasi bahwa big data Gojek digunakan untuk berbagai keperluan bisnis lainnya seperti optimasi rute perjalanan untuk efisiensi waktu dan bahan bakar, penetapan tarif dinamis (*surge pricing*) berdasarkan tingkat permintaan dan ketersediaan mitra di suatu wilayah, manajemen inventori untuk layanan GoMart dan GoShop, serta pengembangan fitur-fitur baru berdasarkan pola penggunaan pelanggan. Salsabila & Kristina (2020) dalam penelitiannya menemukan bahwa perusahaan juga menggunakan data untuk menerapkan sistem *reward* dan sanksi bagi mitra berdasarkan performa dan rating dari pelanggan. Data rating dan ulasan dari pelanggan digunakan untuk mengevaluasi kinerja mitra, memberikan insentif bagi mitra dengan rating tinggi, serta memberikan sanksi berupa pembatasan akses order bagi mitra dengan rating rendah. Penggunaan data untuk kepentingan mitra ini, meskipun ada, masih terbatas pada aspek operasional dan kepatuhan terhadap standar layanan, bukan pada aspek perlindungan kerja yang lebih fundamental seperti jaminan pendapatan, kesehatan, dan keselamatan jangka panjang. Meskipun berbagai bentuk pemanfaatan tersebut menunjukkan kemampuan analitik big data yang tinggi, orientasi penggunaan data masih dominan diarahkan pada efisiensi operasional dan peningkatan pengalaman pelanggan.

Terdapat kesenjangan yang sangat signifikan antara potensi big data Gojek yang telah diuraikan sebelumnya dengan pemanfaatan aktualnya saat ini. Lestari et al. (2023) dalam penelitiannya tentang perlindungan hukum driver ojek online menunjukkan bahwa perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online dalam hubungan kemitraan masih bersifat terbatas, karena perusahaan tidak memiliki kewajiban langsung untuk memberikan jaminan sosial sebagaimana dalam hubungan kerja formal. Penelitian ini juga mengungkap bahwa perlindungan yang ada lebih bersifat sukarela dan swadaya, seperti kewajiban mendaftar BPJS Ketenagakerjaan secara mandiri dengan premi yang relatif ringan, namun tidak ada mekanisme pengawasan dan penegakan yang memadai. Annazah et al. (2023) dalam penelitiannya tentang kondisi kerja dalam relasi kemitraan menemukan bahwa dalam praktiknya para pengemudi menghadapi ketidakpastian pendapatan yang serius serta lemahnya posisi tawar dalam relasi dengan perusahaan platform. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa penurunan pendapatan terjadi akibat meningkatnya jumlah pengemudi serta munculnya perusahaan aplikasi baru yang menawarkan tarif lebih murah, sehingga memicu persaingan yang semakin ketat dan merugikan para pengemudi. Salsabila dan Kristina (2020) mengungkap bahwa meskipun perusahaan tetap memberikan bentuk perlindungan tertentu seperti asuransi dan kerja sama dengan BPJS Ketenagakerjaan, namun perlindungan tersebut masih bersifat terbatas, tidak merata antar wilayah, dan belum sepenuhnya mampu menjamin kesejahteraan pengemudi secara menyeluruh. Ketiga penelitian ini secara konsisten menunjukkan bahwa meskipun secara normatif ada upaya perlindungan, namun implementasinya masih jauh dari memadai, dan salah satu akar masalahnya adalah ketiadaan data yang komprehensif untuk merumuskan kebijakan yang tepat.

Kesenjangan ini menjadi semakin ironis jika dikaitkan dengan fakta bahwa Gojek sebagai perusahaan teknologi justru memiliki data yang paling lengkap tentang kondisi mitranya. Sebagai perusahaan berbasis platform digital, Gojek memiliki akses terhadap berbagai data operasional yang berkaitan dengan aktivitas mitra, seperti durasi kerja, pola pendapatan, wilayah operasional, serta indikator layanan lainnya. Namun, berdasarkan temuan yang dipublikasikan dalam berbagai penelitian, pemanfaatan data tersebut untuk mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja secara kolaboratif dengan pemerintah masih belum terlihat secara optimal. Kebijakan perlindungan kerja bagi pengemudi transportasi online di Indonesia belum sepenuhnya berbasis pada data yang komprehensif, sehingga kebijakan yang dihasilkan belum mampu menjawab permasalahan secara optimal. Pendekatan *evidence-based policy* yang seharusnya menjadi landasan perumusan kebijakan publik tidak dapat dijalankan dengan baik karena data yang dibutuhkan tidak tersedia bagi pemerintah.

Pemanfaatan big data Gojek yang berjalan saat ini masih didominasi oleh orientasi peningkatan layanan, efisiensi operasional, dan penguatan loyalitas pelanggan. Meskipun terdapat pemanfaatan data yang berkaitan dengan mitra pengemudi seperti sistem evaluasi performa dan pemberian insentif, penggunaan tersebut belum diarahkan secara optimal untuk mendukung perlindungan kerja secara komprehensif. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara kapasitas data yang dimiliki platform dengan implementasi kebijakan perlindungan yang berbasis bukti (*evidence-based policy*), sehingga membuka ruang bagi pengembangan model kolaborasi data antara platform digital dan pemerintah di masa mendatang.

Kendala Implementasi Pemanfaatan Big Data Gojek untuk Perumusan Kebijakan

Meskipun big data Gojek memiliki potensi besar dalam mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online, pemanfaatannya dalam praktik masih menghadapi berbagai hambatan. Hambatan tersebut mencakup aspek hukum dan regulasi, kepemilikan serta privasi data, kapasitas teknis pemerintah dalam mengelola big data, hingga persoalan kelembagaan dan koordinasi antar pihak yang terlibat.

Kendala Hukum dan Regulasi

Kendala hukum dan regulasi merupakan hambatan paling fundamental dalam pemanfaatan big data Gojek untuk kebijakan perlindungan kerja. Status hubungan antara Gojek dan mitra pengemudi adalah hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja formal. Lestari et al. (2023) menjelaskan secara rinci bahwa dalam Kementerian Perhubungan (2019) yang membahas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat menegaskan bahwa hubungan antara perusahaan transportasi online dan pengemudi merupakan hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja (*employer-employee relationship*). Konsekuensi hukum dari status kemitraan ini sangat besar, yaitu perusahaan tidak

memiliki kewajiban untuk memberikan jaminan sosial, upah minimum, pesangon, cuti berbayar, dan berbagai hak lain yang biasanya melekat pada hubungan kerja formal. Lestari et al. (2023) juga mencatat bahwa dalam hubungan kemitraan, tanggung jawab perusahaan terbatas pada hal-hal yang disepakati dalam perjanjian kemitraan, sementara risiko usaha dan risiko kerja sebagian besar ditanggung oleh mitra pengemudi sendiri.

De Stefano (2016) dalam konsep *gig economy* yang ia kembangkan menjelaskan bahwa pekerja dalam model ekonomi gig seperti pengemudi transportasi online berada di “wilayah abu-abu” (*grey area*) antara pekerja formal dan pekerja mandiri (*self-employed*). De Stefano (2016) berargumen bahwa model kerja pada ekonomi gig cenderung mempertahankan status hubungan kerja yang ambigu sehingga perusahaan platform dapat memperoleh fleksibilitas operasional yang lebih besar dibanding hubungan kerja formal, sambil tetap mempertahankan kontrol yang signifikan terhadap cara kerja para pengemudi melalui algoritma dan sistem digital. De Stefano (2016) juga mencatat bahwa ketidakjelasan status ini berdampak langsung pada terbatasnya akses pekerja terhadap perlindungan ketenagakerjaan seperti jaminan kesehatan, jaminan kecelakaan kerja, jaminan hari tua, dan perlindungan pemutusan hubungan kerja.

Dalam konteks pemanfaatan big data, status kemitraan ini juga berarti bahwa data yang dihasilkan dari aktivitas kerja pengemudi dianggap sebagai data transaksi bisnis antar mitra independen, bukan sebagai data ketenagakerjaan yang seharusnya dilaporkan kepada pemerintah. Akibatnya, akses pemerintah terhadap data mitra menjadi lebih terbatas karena belum terdapat mekanisme hukum yang secara spesifik mengatur pertukaran data platform untuk kepentingan perumusan kebijakan perlindungan kerja, karena secara hukum hubungan yang terjalin adalah hubungan bisnis antar entitas setara, bukan hubungan atasan-bawahan yang mengharuskan pelaporan data ketenagakerjaan.

Kendala Kepemilikan dan Privasi Data

Kendala kedua yang sangat signifikan adalah masalah kepemilikan data (*data ownership*) dan privasi data (*data privacy*). Pemanfaatan big data dalam mendukung perumusan kebijakan tidak hanya bergantung pada ketersediaan data dalam jumlah besar, tetapi juga pada kejelasan mengenai siapa yang memiliki hak atas data tersebut, siapa yang berwenang mengaksesnya, serta bagaimana data digunakan dan dilindungi. Menurut Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2019), tata kelola data (*data governance*) yang efektif perlu memastikan adanya mekanisme pengelolaan data yang jelas, standar kualitas data, pengaturan akses, perlindungan privasi, serta penggunaan data yang bertanggung jawab untuk mendukung pengambilan keputusan berbasis bukti (*evidence-based policy*).

Dalam konteks Gojek, sebagian besar data aktivitas pengemudi dan pengguna berada dalam penguasaan platform sehingga tidak seluruhnya dapat diakses oleh pemerintah atau pihak eksternal untuk kepentingan perumusan kebijakan. Di sisi lain, penggunaan data tersebut juga harus mempertimbangkan perlindungan terhadap informasi pribadi, seperti identitas pengguna, lokasi

perjalanan, pola aktivitas, maupun data transaksi. Kondisi ini menjadi tantangan karena kebutuhan akan data yang rinci untuk menghasilkan kebijakan sering kali harus diseimbangkan dengan kewajiban menjaga keamanan dan privasi data para pihak yang terlibat. Oleh karena itu, diperlukan mekanisme *data governance* yang mampu menciptakan keseimbangan antara pemanfaatan data dan perlindungan hak privasi.

Usanto (2022) mencatat bahwa data yang dikumpulkan oleh Gojek adalah data pribadi yang telah dijelaskan dan disetujui pengguna pada halaman Kebijakan Privasi Gojek (*Gojek Privacy Policy*). Persetujuan yang diberikan oleh pengguna (baik pelanggan maupun mitra) saat pertama kali menggunakan aplikasi Gojek adalah persetujuan untuk penggunaan data oleh Gojek untuk kepentingan internal perusahaan, seperti meningkatkan layanan, mengembangkan fitur baru, melakukan personalisasi, dan untuk keperluan keamanan. Persetujuan ini umumnya tidak mencakup izin untuk membagikan data kepada pihak ketiga seperti pemerintah, kecuali jika diwajibkan oleh hukum atau untuk kepentingan penegakan hukum dalam kasus-kasus tertentu. Usanto (2022) juga mengungkapkan bahwa data pribadi yang dikumpulkan Gojek sangat sensitif, termasuk rekam jejak perjalanan yang dapat mengungkap pola pergerakan seseorang, jenis makanan yang dibeli yang dapat mengungkap preferensi dan gaya hidup, daftar belanjaan yang dapat mengungkap kebutuhan rumah tangga, jenis obat yang digunakan yang dapat mengungkap kondisi kesehatan, hingga jadwal pijat dan jadwal cuci kendaraan yang mengungkap rutinitas pribadi. Data-data sensitif ini tentu saja tidak dapat begitu saja diserahkan kepada pemerintah tanpa landasan hukum yang kuat dan tanpa jaminan perlindungan privasi yang memadai.

Srnicsek (2017) dalam konsep *platform economy* yang dikembangkannya menjelaskan bahwa perusahaan platform seperti Gojek, Grab, Uber, dan Airbnb memiliki posisi dominan dalam ekosistem ekonomi digital karena mereka mengontrol data dan algoritma. Srnicsek (2017) berpendapat bahwa data adalah sumber daya paling berharga di era digital, dan perusahaan platform membangun model bisnis mereka di sekitar ekstraksi, analisis, dan monetisasi data. Dominasi perusahaan platform atas data menciptakan ketidakseimbangan kekuasaan yang sangat besar antara platform, pekerja yang tergabung dalam platform, dan pemerintah yang seharusnya menjadi regulator. Srnicsek (2017) juga mencatat bahwa perusahaan platform cenderung sangat protektif terhadap data mereka karena data adalah aset kompetitif utama yang membedakan mereka dari pesaing. Gojek, misalnya, cenderung berhati-hati dalam membagikan data mitranya kepada Grab atau Maxim, dan juga akan berhati-hati membagikannya kepada pemerintah jika tidak ada keuntungan bisnis yang jelas atau kewajiban hukum yang memaksa.

Kendala Teknis dan Kapasitas Pemerintah

Kendala ketiga adalah kendala teknis dan kapasitas pemerintah dalam mengolah dan menganalisis big data. Usanto (2022) menekankan bahwa penggunaan big data tidak dapat dilakukan secara langsung dan tidak dapat diproses menggunakan perangkat atau perangkat lunak biasa. Big data memerlukan

alat khusus (*special tools*), infrastruktur komputasi yang memadai dengan kapasitas penyimpanan yang sangat besar, serta sumber daya manusia yang memiliki keahlian di bidang ilmu data (*data science*), analisis statistik lanjutan, pemrograman, dan kecerdasan buatan. Usanto (2022) menjelaskan bahwa ekosistem big data melibatkan berbagai teknologi kompleks seperti Apache Hadoop, Apache Spark, Apache Kafka, dan berbagai alat analisis lainnya yang memerlukan keahlian teknis tingkat tinggi untuk mengoperasikannya.

Kitchin (2014) menjelaskan secara komprehensif karakteristik big data yang membedakannya dari data konvensional. Ia mengidentifikasi bahwa big data memiliki tiga karakteristik utama yang sering disebut sebagai 3V: *volume* (ukuran data sangat besar, mencapai terabyte hingga petabyte), *velocity* (kecepatan data dihasilkan dan berubah sangat tinggi, *real-time* atau *near real-time*), dan *variety* (keragaman jenis data sangat tinggi, mulai dari data terstruktur seperti angka dan teks hingga data tidak terstruktur seperti gambar, video, dan lokasi GPS). Karakteristik 3V ini, yang kemudian berkembang menjadi 5V dengan tambahan *value* dan *veracity* seperti yang dijelaskan oleh Ananda (2021), memerlukan teknologi dan metodologi khusus yang tidak dimiliki oleh instansi pemerintah pada umumnya. Kitchin (2014) juga mencatat bahwa selain tantangan teknis, big data juga memerlukan pendekatan analitis yang berbeda karena ukuran data yang sangat besar seringkali membuat metode statistik tradisional menjadi tidak efisien atau bahkan tidak dapat dijalankan sama sekali.

Dalam konteks Indonesia, kapasitas pemerintah untuk mengolah big data masih sangat terbatas. Badan Pusat Statistik (BPS) sebagai institusi yang bertanggung jawab atas data statistik nasional masih sangat bergantung pada survei dan sensus tradisional, belum pada pemanfaatan big data dari platform digital. Kementerian Ketenagakerjaan dan BPJS Ketenagakerjaan juga belum memiliki infrastruktur dan sumber daya manusia yang memadai untuk menerima, menyimpan, dan menganalisis big data dalam skala yang dihasilkan oleh Gojek. Bahkan jika Gojek bersedia membagikan datanya, pemerintah mungkin tidak akan mampu mengolahnya secara efektif dalam waktu dekat. Perlunya peningkatan kapasitas institusi pemerintah dalam mengolah data digital sebagai bagian dari modernisasi sistem pemerintahan dan penerapan *e-government* yang lebih efektif (Fatkhuri, 2025).

Kendala Kelembagaan dan Koordinasi

Kendala keempat adalah kendala kelembagaan dan koordinasi antara berbagai pemangku kepentingan. Tidak adanya mekanisme formal dan terstruktur untuk berbagi data antara sektor privat (Gojek) dan sektor publik (pemerintah) menjadi hambatan yang sangat serius. Gojek sebagai perusahaan swasta tidak memiliki kewajiban hukum untuk membagikan data operasionalnya kepada pemerintah, kecuali untuk data-data tertentu yang diwajibkan oleh regulasi seperti data perpajakan atau data dalam rangka penegakan hukum. Sementara itu, pemerintah juga belum memiliki payung hukum yang memungkinkannya untuk secara proaktif meminta data dari perusahaan platform untuk kepentingan

perumusan kebijakan publik. Annazah et al. (2023) dalam penelitiannya menunjukkan bahwa tanpa akses terhadap data pendapatan riil mitra, kebijakan yang dihasilkan pemerintah cenderung bersifat spekulatif dan tidak mampu menjawab secara akurat permasalahan ketidakpastian penghasilan serta lemahnya posisi tawar yang dialami pengemudi.

Selain itu, koordinasi antar instansi pemerintah sendiri juga menjadi tantangan. Kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online melibatkan berbagai aktor, termasuk Kementerian Perhubungan (regulasi transportasi online), Kementerian Ketenagakerjaan (perlindungan tenaga kerja), dan Kementerian Komunikasi dan Informatika (regulasi platform digital dan perlindungan data pribadi). Belum lagi melibatkan BPJS Ketenagakerjaan sebagai penyedia jaminan sosial, serta pemerintah daerah yang memiliki kewenangan di bidang transportasi dan ketenagakerjaan di tingkat lokal. Tanpa mekanisme koordinasi yang efektif antar instansi ini, upaya untuk memanfaatkan big data Gojek akan terhambat oleh ego sektoral, perbedaan kepentingan, dan ketiadaan *single command* yang mengoordinasikan seluruh upaya. Fatkhuri (2025) menyoroti bahwa fragmentasi kelembagaan seperti ini adalah masalah klasik dalam perumusan kebijakan publik di Indonesia, dan menjadi semakin kompleks ketika melibatkan data dan teknologi digital.

Annazah et al. (2023) juga mengungkapkan bahwa para pengemudi sendiri tidak memiliki organisasi atau serikat pekerja yang kuat yang dapat menjadi mitra diskusi bagi pemerintah dan perusahaan dalam perumusan kebijakan berbasis data. Tanpa representasi yang kuat dari pihak pengemudi, kebijakan yang dihasilkan cenderung lebih berpihak pada kepentingan perusahaan platform atau kepentingan politik jangka pendek pemerintah, daripada kepentingan jangka panjang para pengemudi. Annazah et al. (2023) mencatat bahwa lemahnya posisi tawar pengemudi ini diperparah oleh kondisi mereka yang tersebar secara geografis, tidak memiliki kontrak kerja yang mengikat, dan sangat bergantung pada platform untuk mendapatkan penghasilan sehari-hari. Dalam kondisi seperti ini, pengemudi dapat membatasi kapasitasnya untuk melakukan advokasi kolektif terhadap kebutuhan perlindungan kerja dengan bersuara lantang karena takut akan sanksi berupa pembatasan akses order atau bahkan pemberhentian sepihak oleh platform.

Berdasarkan berbagai kendala tersebut, implementasi pemanfaatan big data Gojek untuk mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja tidak hanya menghadapi persoalan teknis, tetapi juga persoalan struktural yang mencakup aspek regulasi, tata kelola data, kapasitas institusi, dan koordinasi antar pemangku kepentingan. Kondisi ini menunjukkan bahwa keberhasilan pemanfaatan big data tidak cukup hanya bergantung pada ketersediaan data dalam jumlah besar, tetapi juga memerlukan kerangka hukum yang jelas, mekanisme kolaborasi lintas sektor, serta kesiapan pemerintah dalam mengelola dan memanfaatkan data secara bertanggung jawab. Pengembangan kebijakan berbasis data pada sektor transportasi online perlu diarahkan pada penguatan tata kelola digital yang lebih terintegrasi dan adaptif.

Analisis Berdasarkan Teori Evidence-Based Policy

Davies et al. (2000) mengidentifikasi beberapa faktor kunci yang menentukan keberhasilan penerapan *evidence-based policy*, yaitu ketersediaan bukti yang relevan dan berkualitas, kapasitas pengguna bukti (pembuat kebijakan) untuk mengakses dan memahami bukti tersebut, serta kemauan politik (*political will*) untuk menggunakan bukti dalam pengambilan keputusan. Dalam konteks penelitian ini, ketiga faktor tersebut masih lemah.

Pertama, terkait ketersediaan bukti, meskipun bukti berupa big data secara teknis tersedia dan dimiliki oleh Gojek, bukti tersebut tidak dapat diakses oleh pemerintah karena berbagai kendala yang telah diuraikan. Dengan kata lain, bukti ada tetapi tidak tersedia bagi pembuat kebijakan. Kondisi ini menunjukkan bahwa tantangan utama bukan terletak pada produksi data, melainkan pada mekanisme akses, integrasi, dan pemanfaatan data dalam proses kebijakan. Weiss (1998) menekankan bahwa hasil penelitian dan data empiris baru akan bermanfaat jika disebarluaskan dan diakses oleh para pembuat kebijakan. Ia mengakui bahwa dalam praktiknya sering terjadi kesenjangan antara dunia penelitian (*research world*) dan dunia kebijakan (*policy world*), di mana penelitian yang sangat baik dan data yang sangat kaya tidak pernah sampai ke tangan pembuat kebijakan karena berbagai hambatan institusional, politik, dan komunikasi.

Kedua, terkait kapasitas pengguna bukti, pemerintah Indonesia saat ini belum memiliki kapasitas teknis yang memadai untuk mengolah dan menganalisis big data. Kitchin (2014) mencatat bahwa big data memerlukan keahlian khusus yang masih langka, bahkan di negara-negara maju sekalipun. Di Indonesia, jumlah ilmuwan data yang bekerja di sektor publik masih sangat terbatas, dan infrastruktur big data di instansi pemerintah masih dalam tahap awal pengembangan. Fatkhuri (2025) mengakui bahwa kapasitas birokrasi Indonesia dalam mengadopsi teknologi digital, termasuk *big data analytics*, masih menjadi tantangan serius dalam implementasi *e-government*. Temuan ini sejalan dengan keterbatasan infrastruktur, sumber daya manusia, dan koordinasi kelembagaan yang menjadi hambatan implementasi pemanfaatan big data dalam sektor publik.

Ketiga, terkait kemauan politik, belum terlihat adanya prioritas kebijakan yang secara eksplisit mendorong pemanfaatan big data platform digital untuk perumusan perlindungan kerja pengemudi transportasi online secara sistematis. Fatkhuri (2025) mencatat bahwa kebijakan publik di Indonesia masih sering didasarkan pada pertimbangan politik jangka pendek, tekanan dari kelompok kepentingan, atau sekadar mengikuti tren tanpa didasari oleh data yang memadai. Dalam kasus transportasi online, pemerintah cenderung bersikap reaktif terhadap krisis, seperti aksi mogok pengemudi atau kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa daripada proaktif merumuskan kebijakan berbasis data. Karim (2025) melaporkan bahwa setelah satu dekade ojek online beroperasi di Indonesia, belum ada perlindungan ketenagakerjaan formal yang memadai bagi para pengemudi, menunjukkan lemahnya kemauan politik untuk menyelesaikan masalah ini secara fundamental.

Weiss (1998) juga mengidentifikasi beberapa model bagaimana bukti digunakan dalam kebijakan, mulai dari model *knowledge-driven* (bukti secara langsung mendorong kebijakan), *problem-solving* (bukti digunakan untuk memecahkan masalah yang teridentifikasi), *interactive* (bukti berinteraksi dengan faktor-faktor lain dalam proses kebijakan), *political* (bukti digunakan untuk mendukung posisi politik yang sudah ditentukan), hingga *tactical* (bukti digunakan untuk menunda keputusan atau mengalihkan perhatian). Dalam konteks perlindungan kerja pengemudi transportasi online di Indonesia, penggunaan bukti (jika ada) cenderung masuk dalam model *political* dan *tactical*, di mana data digunakan hanya ketika mendukung keputusan politik yang sudah diambil, atau digunakan sebagai alasan untuk menunda kebijakan dengan alasan “masih perlu kajian lebih lanjut”. Perlunya dorongan penggunaan model *problem-solving* di mana bukti digunakan secara sungguh-sungguh untuk memahami masalah dan merancang solusi yang tepat.

Dapat dipahami bahwa belum optimalnya pemanfaatan big data Gojek dalam perumusan kebijakan perlindungan kerja bukan disebabkan oleh ketiadaan data, melainkan oleh keterbatasan akses terhadap bukti, kapasitas institusional pemerintah, serta belum terbentuknya mekanisme politik dan kelembagaan yang mendukung penggunaan data secara sistematis. Penguatan kebijakan ke depan perlu diarahkan tidak hanya pada pengumpulan data, tetapi juga pada pembangunan tata kelola data yang kolaboratif antara pemerintah dan platform digital agar proses perumusan kebijakan dapat menjadi lebih responsif, akurat, dan berbasis bukti.

Implikasi Teoritis dan Praktis dari Temuan Penelitian

Secara teoritis, penelitian ini menunjukkan bahwa teori *evidence-based policy* yang dikembangkan oleh Davies et al. (2000) tetap relevan untuk digunakan dalam menganalisis kebijakan di sektor ekonomi digital dan *platform economy*. Temuan penelitian memperlihatkan bahwa sumber *evidence* dalam perumusan kebijakan tidak lagi hanya berasal dari statistik resmi pemerintah atau hasil penelitian akademik, tetapi juga dapat berasal dari big data yang dihasilkan oleh platform digital. Davies et al. (2000) mengembangkan teori ini dalam konteks kebijakan publik konvensional seperti kebijakan kesehatan, pendidikan, dan kesejahteraan sosial. Penelitian ini menunjukkan bahwa teori tersebut juga relevan dan bahkan sangat diperlukan untuk menganalisis kebijakan di sektor ekonomi gig, dengan catatan bahwa sumber bukti tidak hanya berasal dari penelitian akademik atau statistik resmi yang dikelola pemerintah, tetapi juga dapat dan seharusnya berasal dari big data yang dihasilkan oleh platform digital. Dalam konteks penelitian ini, temuan menunjukkan bahwa ketersediaan data dalam jumlah besar belum otomatis menghasilkan kebijakan berbasis bukti. Diperlukan mekanisme tata kelola data, kapasitas institusi, serta akses terhadap data agar *evidence* dapat benar-benar digunakan dalam proses kebijakan.

Pandangan ini sejalan dengan gagasan Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2019) yang menekankan bahwa sektor publik

yang berbasis data (*data-driven public sector*) memerlukan tata kelola data (*data governance*) yang mampu mendukung pengumpulan, pengelolaan, akses, dan pemanfaatan data secara efektif dalam proses pengambilan keputusan. Kualitas kebijakan publik di era digital tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan bukti, tetapi juga oleh kemampuan institusi dalam mengelola dan mengintegrasikan data sebagai dasar penyusunan kebijakan berbasis bukti.

Secara praktis, penelitian ini memberikan sejumlah rekomendasi bagi para pemangku kepentingan. Bagi pemerintah, rekomendasi utamanya adalah dapat mempertimbangkan penyusunan regulasi mengenai mekanisme *data sharing* antara perusahaan platform dan pemerintah untuk kepentingan kebijakan publik, dengan tetap memperhatikan aspek privasi dan kepemilikan data sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Data Pribadi. Regulasi ini harus mengatur secara jelas mekanisme berbagi data, jenis data apa yang dapat dibagikan (idealnya data agregat dan anonim, bukan data individual yang sensitif), institusi mana yang berwenang mengakses data, serta sanksi bagi pelanggaran. Pemerintah juga perlu meningkatkan kapasitas teknis instansi terkait, seperti BPS, Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Perhubungan, dan BPJS Ketenagakerjaan dalam mengolah dan menganalisis big data, baik melalui rekrutmen ilmuwan data, pelatihan pegawai existing, maupun kerja sama dengan akademisi dan sektor swasta. Selain itu, pemerintah perlu mendorong revisi regulasi ketenagakerjaan yang mengakomodasi karakteristik pekerjaan dalam ekonomi gig, termasuk mekanisme perlindungan yang sesuai dengan status pekerja yang fleksibel namun tetap membutuhkan jaminan sosial. International Labour Organization (2015) merekomendasikan pendekatan *portable benefits* di mana perlindungan sosial melekat pada pekerja, bukan pada pemberi kerja, sehingga pekerja tetap terlindungi meskipun berpindah-pindah platform atau bekerja secara paruh waktu. Pendekatan ini memerlukan data yang akurat tentang mobilitas dan kontinuitas kerja pekerja, yang dapat disediakan oleh big data platform.

Bagi perusahaan platform seperti Gojek, rekomendasi utamanya adalah mengembangkan mekanisme *data for good* dengan membagikan data agregat dan anonim tentang kondisi mitra pengemudi kepada pemerintah untuk kepentingan kebijakan publik. Usanto (2022) menunjukkan bahwa Gojek telah sukses menggunakan data untuk kepentingan bisnisnya, pengalaman pemanfaatan data yang telah dimiliki Gojek untuk kebutuhan operasional dapat menjadi modal awal untuk mengembangkan pendekatan *data for good* yang lebih mendukung kepentingan publik dan perlindungan mitra pengemudi. Gojek juga perlu mengorientasikan sebagian pemanfaatan big data untuk *workforce analytics* guna meningkatkan kesejahteraan mitra, tidak hanya untuk customer analytics yang selama ini mendominasi. Salsabila & Kristina (2020) menemukan bahwa Gojek sebenarnya sudah memiliki sistem *reward* dan sanksi berbasis data untuk mitra, sistem ini dapat diperluas untuk mencakup sistem peringatan dini kelelahan, rekomendasi istirahat, atau bahkan asuransi dinamis berdasarkan tingkat risiko rute yang dilalui mitra.

Bagi mitra pengemudi, rekomendasi utamanya adalah meningkatkan kesadaran tentang hak-hak mereka atas data pribadi yang dihasilkan dari aktivitas kerja. Data yang dihasilkan dari aktivitas kerja mitra perlu ditempatkan dalam kerangka tata kelola data yang menjamin keseimbangan antara hak platform atas pengelolaan data dan hak mitra atas transparansi serta perlindungan data pribadi. Mitra pengemudi juga perlu membentuk organisasi atau serikat pekerja yang kuat dan representatif, yang dapat menjadi mitra diskusi bagi pemerintah dan perusahaan dalam perumusan kebijakan berbasis data. Annazah et al. (2023) mencatat bahwa lemahnya posisi tawar pengemudi saat ini sebagian besar disebabkan oleh tidak adanya organisasi yang efektif untuk menyuarakan kepentingan mereka. Organisasi yang kuat dapat mendorong transparansi data, mengadvokasi kebijakan yang berpihak pada pengemudi, serta berperan sebagai jembatan antara pengemudi, perusahaan, dan pemerintah.

Organisasi yang kuat dapat mendorong transparansi data, mengadvokasi kebijakan yang berpihak pada pengemudi, serta berperan sebagai jembatan antara pengemudi, perusahaan, dan pemerintah. Selain itu, keberadaan organisasi pengemudi juga penting untuk memastikan bahwa proses perumusan kebijakan tidak hanya bersifat *top-down* dari pemerintah dan perusahaan platform, tetapi juga melibatkan partisipasi langsung dari pihak yang paling terdampak oleh kebijakan tersebut. Dalam pendekatan *evidence-based policy*, partisipasi aktor yang mengalami langsung suatu permasalahan menjadi penting karena data kuantitatif saja tidak selalu mampu menjelaskan keseluruhan realitas sosial yang terjadi di lapangan. Pengalaman sehari-hari pengemudi terkait jam kerja yang panjang, ketidakpastian pendapatan, tekanan algoritma aplikasi, hingga risiko kecelakaan dan kelelahan kerja merupakan bentuk pengetahuan empiris yang dapat melengkapi data digital yang dimiliki perusahaan platform.

Dengan adanya organisasi yang kuat dan representatif, pengemudi juga dapat memiliki posisi tawar yang lebih seimbang dalam negosiasi dengan perusahaan platform, termasuk dalam isu transparansi algoritma, sistem insentif, penetapan tarif, hingga penggunaan data pribadi mereka. Selama ini, relasi antara perusahaan platform dan pengemudi cenderung bersifat asimetris karena perusahaan memiliki kontrol penuh terhadap data, algoritma, dan akses order, sementara pengemudi berada pada posisi yang sangat bergantung pada platform untuk memperoleh penghasilan. Kondisi ini menyebabkan pengemudi seringkali tidak memiliki ruang untuk mempertanyakan kebijakan perusahaan atau menuntut perlindungan kerja yang lebih memadai. Maka dari itu, penguatan organisasi pengemudi menjadi penting tidak hanya dalam konteks perlindungan tenaga kerja, tetapi juga dalam konteks demokratisasi data dan distribusi kekuasaan dalam ekonomi digital.

Dengan adanya kolaborasi antara pemerintah, perusahaan platform, akademisi, dan organisasi pengemudi dapat menjadi fondasi bagi terciptanya tata kelola ekonomi digital yang lebih inklusif dan berkeadilan. Pemanfaatan big data seharusnya tidak hanya diarahkan untuk meningkatkan efisiensi bisnis dan keuntungan perusahaan, tetapi juga untuk menciptakan sistem kerja yang lebih

aman, manusiawi, dan berkelanjutan bagi para pekerja platform. Jika dikelola dengan regulasi yang tepat, perlindungan privasi yang memadai, dan mekanisme pengawasan yang transparan, big data dapat menjadi instrumen penting dalam mewujudkan kebijakan perlindungan kerja yang lebih adaptif terhadap perubahan dunia kerja di era digital.

SIMPULAN

Kesimpulan penelitian ini menunjukkan bahwa big data yang dimiliki Gojek memiliki potensi yang besar untuk mendukung perumusan kebijakan perlindungan kerja bagi mitra pengemudi transportasi online di Indonesia. Potensi tersebut berasal dari kemampuan platform dalam menghasilkan dan mengolah data aktivitas mitra yang dapat digunakan sebagai sumber bukti empiris (*evidence*) untuk memahami kondisi kerja secara lebih akurat dan mendukung penyusunan kebijakan yang lebih tepat sasaran. Namun, hasil penelitian juga menunjukkan bahwa pemanfaatan big data yang berjalan saat ini masih lebih banyak diarahkan pada kepentingan operasional dan bisnis perusahaan, seperti peningkatan layanan dan efisiensi operasional, sehingga belum dimanfaatkan secara optimal untuk mendukung perlindungan kerja mitra pengemudi. Selain itu, implementasi pemanfaatan big data masih menghadapi berbagai kendala yang berkaitan dengan aspek regulasi, kepemilikan dan privasi data, keterbatasan kapasitas teknis pemerintah, serta belum optimalnya koordinasi antar pemangku kepentingan. Kesimpulan dari temuan tersebut menegaskan relevansi teori *evidence-based policy* dari Davies et al. (2000) dan Weiss (1998), yang menunjukkan bahwa efektivitas kebijakan publik tidak hanya dipengaruhi oleh ketersediaan data, tetapi juga oleh kapasitas kelembagaan dan kemampuan dalam memanfaatkan data sebagai dasar pengambilan keputusan. Dalam konteks perlindungan kerja mitra pengemudi transportasi online di Indonesia, pemanfaatan big data memerlukan tata kelola data yang lebih terintegrasi agar dapat menghasilkan kebijakan yang lebih adaptif, inklusif, dan berbasis bukti tanpa mengabaikan perlindungan data pribadi. Oleh karena itu, diperlukan penguatan mekanisme kolaborasi antara pemerintah dan platform digital dalam pemanfaatan data untuk kepentingan publik. Penelitian selanjutnya dapat mengembangkan kajian melalui penggunaan data aktual, pendekatan lapangan, atau studi komparatif antarplatform untuk menghasilkan pemahaman yang lebih mendalam mengenai implementasi kebijakan perlindungan kerja berbasis data pada sektor ekonomi digital. Ucapan terima kasih disampaikan kepada Bapak Fatkhuri dan Mbak Sarah atas bimbingan, arahan, serta masukan yang diberikan selama proses penyusunan penelitian ini. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada seluruh tim peneliti yang telah memberikan dukungan dan bekerja sama dalam proses penelitian hingga artikel ini dapat diselesaikan. Terima kasih turut disampaikan kepada Al-Zayn: Jurnal Ilmu Sosial & Hukum yang telah memberikan kesempatan untuk publikasi karya ilmiah ini.

DAFTAR RUJUKAN

- Annazah, N. S., Tobing, H., Nasution, F. A. P., & Muhyiddin, M. (2023). Kondisi kerja dalam relasi kemitraan: Studi kasus pada mitra perusahaan transportasi online. *Jurnal Ketenagakerjaan*, 18(3), 198–212. 10.47198/jnaker.v18i3.305.
- Lestari, Y. C., Bayuaji, R., & Setiabudi, W. (2023). Perlindungan hukum driver ojek online terhadap mitra kerja transportasi online. *Jurnal Ilmu Hukum Wijaya Putra*, 1(2), 249–256. <https://doi.org/10.38156/jihwp.v1i2.148>.
- Salsabila, A. A., & Kristina, A. (2020). Aturan main pada keselamatan kerja ojek online: Studi kasus di PT Gojek Indonesia cabang Surabaya. *BISEI: Jurnal Bisnis dan Ekonomi Islam*, 5(02), 1–14. <https://doi.org/10.33752/bisei.v5i02.1118>.
- Usanto, S. (2022). Analysis of Big Data Utilization in Technology Companies (Gojek Case Study: PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk). *Journal of Business and Management Studies*, 4(4), 92–96. <https://doi.org/10.32996/jbms.2022.4.4.8>.
- International Labour Organization. (2015). *World Employment and Social Outlook: The Changing Nature of Jobs*. Geneva: ILO. <https://digitallibrary.un.org/record/4035909?v=pdf>.
- Kementerian Perhubungan. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/104095/permenhub-no-12-tahun-2019>.
- OECD (2019), *The Path to Becoming a Data-Driven Public Sector*, OECD Digital Government Studies, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/059814a7-en>.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches (4th ed.)*. Sage Publication.
- Davies, H. T. O., Nutley, S. M., & Smith, P. C. (2000). *What Works? Evidence-Based Policy and Practice in Public Services*. Bristol: Policy Press.
- De Stefano, V. (2016). *The rise of the “just-in-time workforce”: On-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”* (Conditions of Work and Employment Series No. 71). International Labour Organization.
- Fatkhuri. (2025). *Memahami Kebijakan Publik: Suatu Pengantar*. KBM Indonesia.
- Kitchin, R. (2014). *The data revolution: Big data, open data, data infrastructures and their consequences*. Sage.
- Srnicek, N. (2017). *Platform capitalism*. Cambridge: Polity Press.
- Weiss, C. H. (1998). *Evaluation: Methods for Studying Programs and Policies (2nd ed.)*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
- Aditiya, I. M. (2023). *Layanan transportasi online paling aman di Indonesia*. 15 Maret 2023. <https://goodstats.id/infographic/layanan-transportasi-online-paling-aman-di-indonesia-RB28U>.
- Ananda, E. (2021). *Penerapan Big Data pada Gojek*. Medium. 26 April 2021. <https://ecaanandaa.medium.com/penerapan-big-data-pada-aplikasi-gojek-7d6fdd28bc8c>.
-

-
- Anggela, N. L. (2025). *Gojek catat 200.000 lebih mitra pengemudi sudah jadi peserta BPJS Ketenagakerjaan*. *Bisnis.com*. 14 Juni 2025. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20250614/98/1884976/gojek-catat-200000-lebih-mitra-pengemudi-sudah-jadi-peserta-bpjs-ketenagakerjaan>.
- Annur, C. M. (2020). *Cara Gojek, Telkom & Deloitte memanfaatkan big data di tengah pandemi*. *Katadata.co.id*. 25 September 2020. <https://katadata.co.id/digital/startup/5f6db9f1682bd/cara-gojek-telkom-deloitte-manfaatkan-big-data-di-tengah-pandemi>.
- DataIndonesia.id. (2024). *Data Aplikasi Transportasi Online yang Paling Banyak di Unduh di Indonesia (Instagram post)*. *Instagram*. https://www.instagram.com/p/C_QOiAju_fy/
- Karim, M. I. N. (2025). *Satu dekade ojol, belum ada perlindungan ketenagakerjaan formal*. *Kompas.com*. 20 Mei 2025. <https://otomotif.kompas.com/read/2025/05/20/164100815/satu-dekade-ojol-belum-ada-perlindungan-ketenagakerjaan-formal>.
- KumpananBISNIS. (2022). *Survei Kemenhub: Mayoritas pengemudi ojol pernah jadi pegawai BUMN & wiraswasta*. 8 Oktober 2022. <https://kumpanan.com/kumpananbisnis/survei-kemenhub-mayoritas-pengemudi-ojol-pernah-jadi-pegawai-bumn-and-wiraswasta-1z0mL3nrXOs/full>.
- Tarigan, I. Y. (2025). *300.000 pengemudi ojek online telah terdaftar jadi peserta BPJS Ketenagakerjaan*. *Kontan.co.id*. 17 September 2025. <https://keuangan.kontan.co.id/news/300000-pengemudi-ojek-online-telah-terdaftar-jadi-peserta-bpjs-ketenagakerjaan>.
- Yonatan, A. Z. (2025). *Indonesia jadi pengguna transportasi online terbesar 2024*. *GoodStats*. 23 Mei 2025. <https://goodstats.id/article/indonesia-jadi-pengguna-transportasi-online-terbesar-2024-sn07c>.