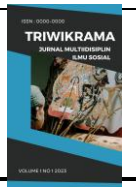
Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



TAMU DI SISTEM SENDIRI: STRATEGI PENGEMUDI GRAB MENGHADAPI DOMINASI ALGORITMIK

Azalea Belinda[1], Maulina Larasati[2], M. Fikri Akbar[3], Sandy Allifiansyah[4]
[1-4] Universitas Negeri Jakarta

ARTICLE INFO

Article history:
Received November 2026
Revised November 2026
Accepted November 2026
Available November 2026
azalea.belinda.aulia@mhs.unj.ac.id,
maulinalarasati@unj.ac.id,
m.fikri@unj.ac.id,
sandyallifiansyah@unj.ac.id,

This is an open access article under the CC BY-SA license.
Copyright © 2023 by Author. Published by Cahaya Ilmu Bangsa Institute

ABSTRACT

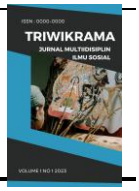
This study explores the strategies developed by Indonesian Grab drivers to maximize their income amid the dominance of an opaque algorithmic system. Ride-hailing platforms promise flexibility and economic empowerment, yet drivers' income, opportunities, and livelihoods are largely determined by systems that they can neither see nor negotiate. Drawing on the frameworks of digital colonialism (Kwet, 2019), data colonialism (Couldry & Mejias, 2019, 2023), and algorithmic management (Rosenblat & Stark, 2016), this qualitative study conducted a semi-structured in-depth interview with a Grab driver-partner who has been active since 2017), and analyzed the data thematically. The findings reveal that information asymmetry between the platform and its drivers compels them to develop adaptive tactics, namely specializing in delivery (GrabExpress) to avoid passenger ratings, reading in-app spatial zones to find high-demand areas, and accepting nearly all orders to keep the order flow stable. However, these strategies remain reactive and are never sufficient to eliminate the structural uncertainty produced by the algorithm. The informant also frames his unequal "partnership" status as a personal choice, showing that the logic of the system has been internalized. This study concludes that driver agency remains trapped within the logic of data colonialism, wherein their time and behavior are extracted as commodities without any meaningful control over the system that governs their lives. Limited to one informant, the findings call for further research with more varied drivers.

***Keywords**: algorithm, digital dominance, Grab, online driver, data colonialism*

ABSTRAK

Penelitian ini mengeksplorasi strategi yang dikembangkan pengemudi Grab Indonesia dalam memaksimalkan pendapatan di tengah dominasi sistem algoritmik yang tidak transparan. Platform ojek online menjanjikan fleksibilitas dan pemberdayaan ekonomi, tetapi pendapatan, peluang, dan keberlangsungan hidup pengemudi sangat ditentukan oleh sistem yang tidak dapat mereka lihat maupun negosiasikan. Menggunakan kerangka digital colonialism (Kwet, 2019), data colonialism (Couldry & Mejias, 2019, 2023), dan algorithmic management (Rosenblat & Stark, 2016), studi kualitatif ini melakukan wawancara mendalam semi-terstruktur dengan seorang mitra

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



pengemudi Grab sejak 2017, kemudian menganalisis data secara tematik. Temuan menunjukkan bahwa asimetri informasi antara platform dan pengemudi memaksa pengemudi mengembangkan taktik adaptif**, yaitu berspesialisasi pada layanan pengiriman (GrabExpress) untuk menghindari tekanan rating penumpang, membaca zona spasial di aplikasi untuk menemukan area ramai order, serta menjaga konsistensi performa dengan menerima hampir semua order agar aliran order tidak menurun. Namun, strategi ini bersifat reaktif dan tidak pernah mampu meniadakan ketidakpastian structural yang dihasilkan algoritma. Informan juga memaknai status "mitra" yang timpang sebagai pilihan personal, sehingga logika sistem telah terinternalisasi. Penelitian ini menyimpulkan bahwa agensi pengemudi tetap terjebak dalam logika kolonialisme data, di mana waktu dan perilaku mereka diekstraksi sebagai komoditas tanpa kendali bermakna atas sistem yang mengatur hidup mereka. Keterbatasan penelitian ini adalah jumlah informan yang hanya satu orang sehingga diperlukan penelitian lanjutan dengan pengemudi yang lebih beragam.

Kata Kunci: algoritma, dominasi digital, Grab, pengemudi online, kolonialisme data

1. PENDAHULUAN

Kehadiran aplikasi yang dapat mempermudah transportasi memang menguntungkan bagi masyarakat. Dalam satu dekade terakhir, seiring dengan perkembangan teknologi *digital*, bidang transportasi pun turut mengalami pertumbuhan masif. Masyarakat kini tidak lagi mengandalkan ojek konvensional, melainkan menggunakan ojek *online* atau yang kerap disingkat sebagai ojol. Sebagai alat transportasi baru, ojol menawarkan berbagai kemudahan bagi penumpang untuk mencari tahu biaya perjalanan mereka serta menentukan terlebih dahulu lokasi tujuan sebelum memesan (Sari, dkk. 2024).

Transformasi besar terjadi ketika platform *ride-hailing digital* mulai masuk ke Indonesia pada pertengahan dekade 2010-an. Kehadiran Gojek pada 2010 dan Grab yang kemudian mengikuti jejaknya mengubah ojek dari pekerjaan informal berbasis komunitas lokal menjadi bagian dari ekosistem ekonomi *digital* yang terhubung secara regional. Jutaan pengemudi berbondong-bondong mendaftar. Para mitra grab yang mendaftar memiliki berbagai alasan, seperti tertarik oleh janji fleksibilitas waktu, kemudahan akses kerja, dan pendapatan yang setidaknya di awal terasa lebih stabil dan terukur dibanding pangkalan ojek konvensional. Dalam waktu singkat, ojek *online* menjelma menjadi infrastruktur transportasi urban yang tidak tergantikan, mengubah cara jutaan masyarakat Indonesia bergerak setiap harinya.

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:

Di Indonesia, jutaan orang memilih menjadi mitra pengemudi Grab sebagai sumber penghasilan utama maupun sampingan, tertarik oleh janji fleksibilitas waktu dan kemudahan akses kerja tanpa syarat formal yang rumit. Namun dibalik narasi pemberdayaan ekonomi tersebut, terdapat realita yang jarang disorot secara kritis: bahwa pendapatan, peluang, dan keberlangsungan hidup para pengemudi sepenuhnya ditentukan oleh sistem algoritma yang tidak transparan, tidak bisa di negosiasi, dan tidak berada dalam kendali mereka sama sekali.

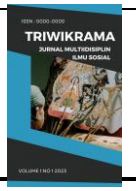
Aplikasi yang diluncurkan Grab tidak hanya untuk penumpang, terdapat aplikasi khusus untuk pengemudi atau mitra Grab untuk dapat mengambil pesanan dari penumpang untuk yang sudah terbentuk dengan adanya algoritma (Artikel dari grab.com). Dengan mengizinkan aplikasi Grab diunduh dan dipasang pada handphone penumpang, Grab dapat memperkirakan seberapa lama perkiraan waktu sampai pengemudi, serta menunjukkan lokasi pengemudi sebelum sampai pada titik yang ditentukan.



Gambar 1. Logo Aplikasi Grab Pengemudi
Sumber: iconLogoVector.com

Algoritma merupakan kumpulan perintah untuk menyelesaikan suatu masalah yang memiliki pengulangan proses hingga membuat keputusan sampai masalah selesai (Maulana, 2017). Algoritma dibutuhkan untuk menentukan jarak dan rute terpendek yang efisien bagi pengemudi dan juga penumpang (Hidayah, 2021). Penelitian ini akan berfokus pada perspektif pengemudi sebagai mitra langsung dari Grab, tentang bagaimana pengemudi secara aktif merespons dan mengembangkan strategi di bawah dominasi algoritmik. Khususnya yang menggunakan kerangka kritik berbasis teori kolonialisme *digital*.

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



Kajian terdahulu mengenai ojek online di Indonesia sebagian besar menyoroti persaingan antara ojek online dan ojek konvensional serta kepuasan pelanggan (Mufida, 2023; Putnarubun dkk., 2025), atau transformasi sosial dari ojek konvensional ke ojek online (Sari dkk., 2024). Di tingkat global, Rosenblat dan Stark (2016) menunjukkan bahwa pengemudi Uber bekerja di bawah asimetri informasi yang tajam. Namun, kajian yang menempatkan strategi pengemudi Grab di Indonesia sebagai pusat analisis dengan kerangka kritik kolonialisme digital tampaknya masih terbatas, dan celah inilah yang diisi oleh penelitian ini.

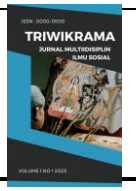
Penelitian ini akan berfokus pada perspektif pengemudi sebagai mitra langsung dari Grab, tentang bagaimana pengemudi secara aktif merespons dan mengembangkan strategi di bawah dominasi algoritmik, khususnya dengan menggunakan kerangka kritik berbasis teori kolonialisme digital. Berdasarkan uraian tersebut, rumusan masalah penelitian ini adalah: bagaimana strategi yang dikembangkan pengemudi Grab untuk memaksimalkan pendapatan di tengah dominasi sistem algoritmik yang tidak transparan, dan bagaimana strategi tersebut dapat dipahami melalui kerangka *digital colonialism, data colonialism, dan algorithmic management?*.

1. Digital Kolonialisme

Kwet dalam artikelnya yang berjudul “Digital Colonialism: US Empire and the New Imperialism in the Global South”, mengatakan bahwa kolonisasi sudah berubah bentuk mengikuti perkembangan zaman. Dari yang awalnya emas dan berlian kini menjadi bentuk perusahaan raksasa (Kwet, 2019). Dalam hal ini kolonialisme tidak lagi membutuhkan tentara atau administrasi pemerintahan asing; cukup dengan menguasai ekosistem digital tempat kehidupan sosial dan ekonomi suatu masyarakat berlangsung.

Kwet juga menyebutkan bahwa kolonialisme digital merupakan bentuk dominasi struktural memiliki tiga pilar utama: perangkat lunak (software), perangkat keras (hardware), dan konektivitas jaringan (network connectivity). Dalam konteks pengemudi Grab, pilar pertama, yaitu perangkat lunak, inilah yang paling relevan, di mana seluruh aspek pekerjaan dan pendapatan pengemudi ditentukan oleh algoritma yang dirancang, dimiliki, dan dikontrol sepenuhnya oleh platform tanpa transparansi dan tanpa ruang negosiasi bagi pengemudi. Kwet menekankan bahwa relasi ini bukan sekadar ketidaksetaraan ekonomi biasa, melainkan bentuk dominasi struktural

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



yang menyerupai logika kolonial, pihak yang dikuasai tidak memiliki akses terhadap sistem yang menentukan nasib mereka.

1.2 Data Colonialism

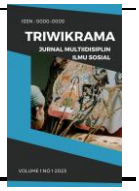
Kerangka kedua adalah *data colonialism* dari Couldry dan Mejias (2019). Mereka berargumen bahwa platform *digital* mengekstrak nilai dari kehidupan sehari-hari penggunanya melalui mekanisme yang mereka sebut *data relations*, yaitu hubungan baru antara manusia dan korporasi yang secara fundamental tidak setara. Setiap perjalanan yang diselesaikan pengemudi Grab menghasilkan data seperti lokasi, rute, kecepatan, waktu, pola penolakan *order*, yang kemudian digunakan *platform* untuk menyempurnakan algoritmanya.

Dalam penelitian yang berjudul "*The decolonial turn in data and technology research: what is at stake and where is it heading?*" karya Nick Couldry dan Ulises Ali Mejias pada tahun 2023, secara jelas menjelaskan posisi kolonialisasi data diantara konsep lainnya. Couldry dan Mejias mengakui kontribusi konsep kolonialisme digital dari Kwet, namun menegaskan bahwa kolonialisasi data menawarkan klaim yang lebih serius. Seperti menegaskan bahwa ekstraksi data bukan sekedar berlangsung dalam konteks neo-kolonial, melainkan ia sendiri merupakan fase kolonialisme yang berdiri sendiri (Couldry dan Mejias, 2023)

Pengemudi secara tidak sadar berkontribusi pada pengembangan sistem yang justru semakin mengontrol mereka, tanpa mendapat kompensasi atas nilai data yang mereka hasilkan. Couldry dan Mejias menyebut ini sebagai *extractive capitalism*, bentuk akumulasi kapital baru yang mengeksploitasi bukan tenaga kerja fisik, melainkan data-data milik pengemudi. Yang membedakan kerangka ini dari kritik kapitalisme biasa adalah posisinya yang menempatkan praktik ekstraksi data bukan sekadar sebagai persoalan ekonomi, melainkan sebagai kelanjutan historis dari kolonialisme. Couldry dan Mejias berargumen bahwa sebagaimana kolonialisme historis merampas tanah dan sumber daya alam dari masyarakat yang dikuasai, kolonialisme data merampas sesuatu yang jauh lebih intim: kehidupan sehari-hari, perilaku, dan waktu manusia, yang kemudian dikonversi menjadi aset kapital bagi korporasi platform.

Masih dalam artikel yang sama milik Couldry dan Mejias, "*The Decolonial Turn in Data and Technology Research: What is at Stake and Where is it Heading?*", mereka memperjelas posisi data

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



colonialism di antara konsep-konsep serupa yang berkembang dalam satu dekade terakhir. Couldry dan Mejias berargumen bahwa ekstraksi data bukan sekadar berlangsung dalam konteks neo-kolonial, melainkan ia sendiri merupakan fase kolonialisme baru yang berdiri sendiri, dengan logika, mekanisme, dan dampak yang khas (Couldry & Mejias, 2023).

1.3 Manajemen Algoritma Grab

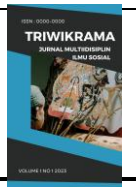
Dalam artikel yang dibuat oleh Gun Gun Maulana di tahun 2017, algoritma dijelaskan sebagai kumpulan perintah untuk menyelesaikan suatu masalah (Maulana, 2017). Definisi ini sebenarnya penting sebagai titik awal, namun dalam konteks Grab, algoritma kini telah berevolusi melampaui batas 'menyelesaikan suatu masalah', melainkan menjadi suatu instrumen yang secara aktif membentuk perilaku, mengevaluasi kinerja, dan mendistribusikan sanksi maupun reward kepada ribuan pengemudi secara simultan.

Dari Hidayah, dkk., sebenarnya fitur pencarian Google telah menyediakan layanan untuk menentukan jarak dan rute terpendek untuk aplikasinya namun membutuhkan biaya yang besar. Maka dari itu, platform transportasi *online* seperti Grab membutuhkan suatu sistem atau algoritma sendiri untuk menekan biaya pengeluaran, sehingga tidak perlu menggunakan fitur berbayar dari Google (Hidayah, 2021). Algoritma yang dikembangkan ini juga yang menghemat biaya operasional lainnya seperti pengawasan, evaluasi, dan sebagainya yang dulunya dikerjakan oleh manusia.

Dalam konsep Manajemen Algoritma, algoritma menjalankan fungsi manajerial yang dulu dilakukan manusia, namun dengan cara yang jauh lebih tidak transparan dan tidak bisa digugat. Dalam konteks *gig economy* seperti Grab, algoritma tidak hanya mencocokkan pengemudi dan penumpang, ia juga mengawasi, mengevaluasi, memberi *reward*, dan menghukum pengemudi secara otomatis tanpa penjelasan. Kompleksitas sistem algoritmik Grab terkonfirmasi dari pengakuan platform itu sendiri. Grab menggunakan data yang dihasilkan pengemudi, mulai dari kecepatan berkendara, rute yang dilalui, hingga kondisi lalu lintas real-time, sebagai input untuk menyempurnakan model prediksi mereka di setiap kota operasional (Grab, 2023).

Penelitian yang dilakukan oleh Rosenblat dan Stark di tahun 2016 menemukan bahwa *platform* menggunakan algoritma untuk mengawasi, mengevaluasi, memberi insentif atau bonus,

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



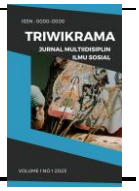
serta memberi sanksi pengemudi secara otomatis. Tanpa adanya ruang untuk memberikan penjelasan dan ruang banding bagi pengemudi yang merasa diperlakukan secara tidak adil (Rosenblat dan Stark, 2016). Yang mereka terima hanyalah hasil akhir: pendapatan yang naik atau turun, order yang deras atau sepi, tanpa pernah tahu mengapa.

Kompleksitas sistem algoritmik Grab terkonfirmasi dari pengakuan platform itu sendiri. Grab mengakui secara terbuka bahwa mereka menggunakan data yang dihasilkan pengemudi, mulai dari kecepatan berkendara, rute yang dilalui, hingga kondisi lalu lintas real-time, sebagai input untuk menyempurnakan model prediksi di setiap kota operasional (Grab, 2023). Artinya, data yang dihasilkan oleh kerja pengemudi tidak hanya digunakan untuk mengevaluasi mereka, tetapi juga untuk melatih sistem yang akan semakin efektif mengontrol mereka di masa depan. Ini yang oleh Couldry dan Mejias (2019) disebut sebagai *extractive loop,* atau siklus ekstraktif di mana korban eksploitasi justru menghasilkan data yang memperkuat alat eksploitasi terhadap dirinya sendiri.

Kegelapan prosedural inilah yang membedakan manajemen algoritmik dari bentuk-bentuk manajemen tradisional. Di pabrik atau kantor, pekerja setidaknya tahu siapa atasan mereka dan ke mana harus mengadu jika merasa diperlakukan tidak adil. Dalam ekosistem algoritmik Grab, "atasan" pengemudi adalah sebuah kode komputer yang tidak pernah terlihat, tidak pernah berbicara, dan tidak pernah memberikan alasan. Pengemudi hanya bisa menebak, beradaptasi, dan berharap. Dalam kerangka digital colonialism Kwet (2019), situasi ini bukan sekadar inefisiensi manajerial, melainkan fitur struktural dari dominasi digital: pihak yang dikuasai sengaja dibuat buta terhadap sistem yang menguasai mereka.

Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan dan menganalisis secara kritis strategi adaptif yang dikembangkan pengemudi Grab di bawah dominasi algoritmik, serta batas-batas strategi tersebut. Secara teoretis, penelitian ini diharapkan memperkaya kajian kolonialisme digital dan manajemen algoritmik dalam konteks pekerja gig di Indonesia; secara praktis, temuannya diharapkan menjadi bahan pertimbangan bagi upaya mendorong transparansi sistem bagi mitra pengemudi.

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



2. METODE PENELITIAN

Dalam pengumpulan data penelitian ini menggunakan teknik wawancara mendalam (*in-depth interview*) sebagai metode utama, yang bertujuan untuk menggali pengalaman subjektif dari para pengemudi Grab yang merasakan langsung algoritma dari aplikasi Grab secara lebih rinci dan komprehensif. Pengumpulan data dilakukan pada Mei 2026 di rumah informan, Wawancara mendalam adalah suatu proses yang bertujuan untuk memperoleh keterangan atau informasi dan bertukar ide guna penelitian dengan cara tanya-jawab secara tatap muka antara penanya dan informan (Mazaya dan Suliswaningsih, 2023). Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur agar tetap memungkinkan penggalian data secara rinci namun tetap memberikan ruang bagi para informan untuk mengembangkan pengalaman mereka secara bebas.

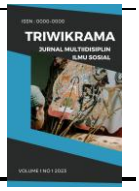
Informan pada penelitian ini adalah Fajar, seorang mitra pengemudi Grab sejak 2017 yang menjadikan ojek online sebagai pekerjaan sampingan di luar profesi utamanya sebagai penilai properti. Fajar dipilih secara purposif karena pengalamannya yang panjang, yakni sembilan tahun, memungkinkan perbandingan kondisi kerja lintas periode dan memberikan perspektif yang kaya tentang perubahan sistem algoritmik Grab dari waktu ke waktu. Data hasil wawancara dianalisis secara tematik dengan mengidentifikasi pola-pola yang relevan dengan kerangka teori data colonialism dan algorithmic management yang digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 2. Profil Narasumber

No	Keterengan	Profil Informan
1.	Nama	Fajar
2.	Usia	38 tahun
3.	Jenis Kelamin	Laki-laki
4.	Pekerjaan Utama	Penilai Properti
5.	Status di Grab	Mitra Pengemudi
6.	Lama Bergabung	9 tahun (sejak 2017)
7.	Layanan Yang Diambil	GrabExpress

Sumber: Olahan Pribadi Penulis (2026)

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



3. Hasil dan Pembahasan

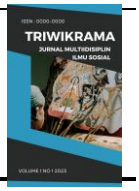
Bekerja setiap hari tanpa pernah mengetahui siapa yang memutuskan apakah seseorang boleh bekerja pada hari itu merupakan keseharian pengemudi Grab. Tidak ada atasan yang dapat ditemui, tidak ada rapat yang dapat dihadiri, dan tidak ada dokumen yang dapat dibaca; yang ada hanya layar kecil, dan pengemudi menunggu angka pesanan masuk sebelum kebutuhan bulan itu lebih dulu datang. Itulah realitas sehari-hari Fajar, seorang pengemudi Grab yang telah bermitra dengan platform sejak 2017. Bukan sebagai pekerja penuh waktu yang terpaksa, melainkan sebagai pekerja sampingan yang sebenarnya masih memiliki profesi tetap sebagai penilai properti. Namun bahkan dengan "*privilege*" memiliki pendapatan lain, ketidakpastian algoritmik tetap ia rasakan sebagai beban psikologis yang nyata.

Sembilan tahun bukan waktu yang sebentar. Dalam rentang waktu itu, orang bisa naik jabatan, berganti karier, atau membangun bisnis sendiri. Tapi Fajar, yang menjadikan Grab sebagai pekerjaan sampingan di luar profesinya sebagai penilai properti, masih belum bisa menjawab satu pertanyaan mendasar tentang sistem tempatnya bekerja selama hampir satu dekade: mengapa ada pengemudi yang dapat order lebih dulu dari yang lain? Pertanyaan ini mungkin terdengar sederhana, namun jawabannya menentukan apakah ia bisa mendapatkan Rp50.000 atau Rp200.000 pada suatu hari. Pertanyaan ini juga merupakan pintu masuk untuk memahami keseluruhan relasi kuasa antara *platform* dan pengemudi: siapa yang tahu, siapa yang buta, siapa yang memutuskan, dan siapa yang hanya bisa menerima.

Untuk memahami strategi yang dikembangkan pengemudi Grab dalam memaksimalkan pendapatan, perlu terlebih dahulu dipahami struktur ekosistem algoritmik yang menjadi konteks dimana strategi tersebut lahir. Grab beroperasi melalui sistem pencocokan (*matching system*) yang mempertimbangkan lebih dari 40 faktor secara simultan. Faktor-faktor tersebut mulai dari geolokasi berbasis *geohashing* (sistem konversi koordinat peta menjadi kode alfanumerik), estimasi waktu tiba yang terus diperbarui secara berkala dan real time, riwayat penerimaan dan penolakan order pengemudi, real-time traffic condition, pengecekan *fraud*, hingga kebijakan lokal seperti aturan ganjil-genap di Jakarta (Grab, 2023). Sistem tidak terjadi dalam sekejap, tidak pula berdasarkan satu data.

Dari sekian banyak pengemudi dan penumpang yang menikmati layanan Grab, selama itu pula sistem algoritma ini terus belajar dan berkembang melalui *machine learning* yang mengolah

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



miliaran data perjalanan, menjadikannya semakin canggih sekaligus semakin tidak terjangkau oleh pemahaman pengemudi biasa. Yang menarik dari pengakuan Grab sendiri adalah bahwa mereka dengan bangga menyebut sistem ini sebagai keunggulan kompetitif. Namun dari perspektif pengemudi, "kecanggihan" ini berarti mereka berhadapan dengan *black box* yang tidak pernah bisa mereka buka. Mereka hanya bisa melihat *input* (posisi mereka, status online, riwayat order sebelumnya) dan *output* (order datang atau tidak), tetapi tidak pernah bisa melihat proses yang menghubungkan keduanya.

Kondisi ini terkonfirmasi langsung dari pengalaman Fajar, mitra pengemudi Grab sejak 2017. Ketika ditanya mengenai mekanisme distribusi order, “siapa yang mendapat order lebih dulu dan berdasarkan kriteria apa”, ia menjawab sebagai berikut:

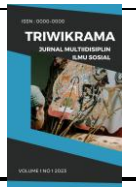
"Nggak ada [penjelasan dari Grab soal ini]. Kalau siapa duluan yang menentukan dapat order itu dari aplikator." (Fajar, wawancara, 2026).

Kalimat pendek ini sebenarnya menyimpan kegagalan komunikasi yang besar. Setelah sembilan tahun bergabung, sembilan tahun menerima orderan, sembilan tahun menerima hasil dari algoritma, Fajar tidak memiliki pemahaman apapun tentang logika di balik distribusi order yang menentukan pendapatannya setiap hari. Ia tahu "dari aplikator", tetapi bagaimana aplikator memutuskan? Apakah ada faktor-faktor tertentu yang bisa ia pengaruhi? Apakah ia diperlakukan secara adil dibanding pengemudi lain? Tidak ada jawaban.

Pernyataan ini merupakan ilustrasi konkret dari *information asymmetry* yang dimaksud Rosenblat dan Stark: pengemudi menerima hasil keputusan algoritma tanpa pernah mendapat akses terhadap proses pengambilan keputusan itu sendiri. Dalam studi mereka tentang Uber, Rosenblat dan Stark menemukan bahwa ketidakmampuan pengemudi untuk "membaca" sistem tempat mereka bekerja menciptakan ketidakberdayaan yang sistemik. Pengemudi tidak bisa belajar dari kesalahan karena mereka tidak pernah tahu kesalahan apa yang sebenarnya terjadi. Mereka tidak bisa memperbaiki strategi karena mereka tidak tahu parameter apa yang sebenarnya dinilai. Mereka hanya bisa menebak-nebak, dan terus menebak-nebak setiap hari.

Dalam kerangka *digital colonialism* Kwet (2019), asimetri ini bukan sekadar ketidaksetaraan teknis atau informasi, ia adalah mekanisme dominasi struktural yang mereproduksi logika kolonial

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



dalam ruang digital, di mana pihak yang dikuasai tidak memiliki akses terhadap sistem yang menentukan nasib mereka. Sebagaimana dalam kolonialisme historis, penduduk pribumi tidak pernah diberi akses penuh terhadap peta, kebijakan, atau logika ekonomi yang menentukan hidup mereka; dalam kolonialisme digital, pengemudi tidak pernah diberi akses terhadap kode, algoritma, atau logika distribusi order yang menentukan pendapatan mereka. Pihak yang dikuasai, dalam hal ini pengemudi, sengaja dibiarkan buta tanpa transparansi terhadap sistem yang menguasai mereka, karena kebutaan itulah yang menjamin keberlangsungan dominasi. Jika pengemudi tahu persis bagaimana algoritma bekerja, mereka bisa memanipulasinya; jika mereka bisa memanipulasinya, platform kehilangan kendali. Maka, ketidaktahuan pengemudi bukanlah efek samping; ia adalah prasyarat bagi eksploitasi yang efisien.

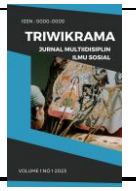
Salah satu dimensi paling nyata dari dominasi algoritmik Grab terhadap pengemudi adalah sistem insentif yang terus berubah tanpa ruang negosiasi. Bagi pengemudi, insentif bukan sekadar "bonus tambahan" yang menyenangkan; ia adalah bagian integral dari strategi bertahan hidup. Di saat tarif dasar per kilometer terus ditekan, insentif seringkali menjadi satu-satunya cara untuk membuat pendapatan harian layak disebut sebagai "upah". Maka, ketika sistem insentif berubah atau nilainya menyusut, itu bukan sekadar perubahan teknis administratif, itu adalah guncangan langsung terhadap kemampuan pengemudi untuk memenuhi kebutuhan dasar.

Fajar, yang telah menjadi mitra sejak 2017, memberikan gambaran perbandingan yang sangat konkret tentang bagaimana sistem ini berevolusi dari waktu ke waktu. Ia tidak hanya mengingat perubahan kebijakan, tetapi juga mengingat angka-angka nominalnya dengan jelas, sebuah indikasi betapa pentingnya insentif tersebut dalam kalkulasi ekonominya selama bertahun-tahun.

"Kalau di 2017 insentif ini berupa uang tunai. Kalau saat ini insentifnya berupa poin... harus mencapai 70 poin, baru dapat bonus uang. Tapi uangnya Rp2.000 atau paling besar Rp5.000." (Fajar, wawancara, 2026).

Pada 2017, ketika Grab masih relatif baru di Indonesia dan masih dalam fase "membakar uang" (burn rate) untuk merebut pangsa pasar dari Gojek, insentif diberikan langsung dalam bentuk uang tunai. Pengemudi yang mencapai target tertentu, misalnya menyelesaikan sejumlah order dalam satu hari atau satu minggu, akan menerima tambahan uang yang langsung bisa dirasakan.

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



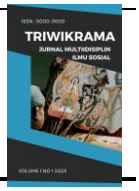
Sistem ini sederhana, transparan, dan memuaskan. Pengemudi tahu persis apa yang harus mereka capai dan berapa imbalannya. Fajar tidak menyebutkan angka pastinya, tetapi pengemudi lain yang juga aktif pada periode itu kerap melaporkan bahwa insentif harian bisa mencapai puluhan bahkan ratusan ribu rupiah, cukup signifikan untuk menutup biaya bensin atau makan sehari.

Sekarang, melihat langsung keadaan dan realita dari para mitra Grab di tahun 2026, saat wawancara ini dilakukan. Insentif tidak lagi diberikan sebagai uang tunai langsung. Pengemudi harus terlebih dahulu mengumpulkan poin. Untuk mendapatkan bonus Rp2.000 (bonus terkecil yang disebut Fajar), seorang pengemudi harus mengumpulkan 70 poin. Lalu, berapa poin yang didapat dari setiap order?

Ia kemudian merinci lebih jauh: untuk satu pengiriman barang, pengemudi hanya mendapat sekitar tujuh poin, artinya diperlukan sekitar sepuluh kali pengiriman hanya untuk mengumpulkan 70 poin dan bonus yang diperoleh dari seluruh kerja itu hanya Rp2.000. Dan setelah menyelesaikan 10 kali pengiriman, yang berarti waktu, tenaga, bensin, risiko kecelakaan, dan keausan motor, apa yang ia dapatkan sebagai bonus? Rp2.000. Dua ribu rupiah. Di tahun 2026, ketika harga bensin saja sudah sekitar Rp10.000-Rp13.000 per liter, ketika semangkuk bakso di pinggir jalan tidak lagi di bawah Rp15.000, bonus Rp2.000 hampir tidak berarti apa-apa. Bahkan untuk mendapatkan bonus terbesar yang disebut Fajar, yaitu Rp5.000, perbandingannya pun tetap timpang: Rp5.000 untuk setidaknya 10 kali kiriman. Pergeseran dari uang tunai langsung ke sistem poin ini bukan sekadar perubahan teknis administratif. Dalam kerangka *extractive capitalism* yang diajukan Couldry dan Mejias (2023), ini adalah mekanisme dimana platform mengekstrak kerja yang lebih banyak sambil secara bertahap menekan nilai kompensasi hingga ke titik yang hampir tidak proporsional. Pengemudi didorong untuk bekerja lebih keras mengejar poin, sementara nilai riil dari poin tersebut terus mengecil.

Pergeseran dari uang tunai langsung ke sistem poin ini bukan sekadar perubahan teknis administratif. *Extractive capitalism* yang diajukan Couldry dan Mejias (2019) ini adalah mekanisme dimana platform mengekstrak kerja yang lebih banyak dari pengemudi sambil secara bertahap menekan nilai kompensasi hingga ke titik yang hampir tidak proporsional. Istilah "ekstraktif" di sini sangat tepat karena menggambarkan proses di mana nilai diambil dari satu pihak (pengemudi) tanpa pengembalian yang sebanding. Pengemudi didorong untuk bekerja lebih keras mengejar

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



poin, seringkali dengan jam kerja yang lebih panjang dan jarak tempuh yang lebih jauh, sementara nilai riil dari poin tersebut terus mengecil. Yang dulu berupa uang tunai yang langsung terasa, kini berubah menjadi angka-angka abstrak di layar yang harus dikonversi melalui rumus yang tidak pernah dijelaskan secara terbuka oleh *platform*.

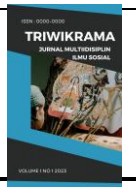
Yang lebih mengungkapkan adalah bagaimana Fajar merespons situasi ini. Alih-alih memandangnya sebagai ketidakadilan yang perlu dilawan, ia menerimanya sebagai konsekuensi logis dari status kemitraan.

"Karena kita kan sistem dengan Grab ini adalah mitra, bukan karyawan, jadi gak ada harus target... kalau gak mau ngejar poin atau insentif ya gak usah menjadi target." (Fajar, wawancara, 2026).

Pernyataan ini luar biasa penting secara teoritis. Fajar tidak marah. Ia tidak merasa dieksploitasi. Ia bahkan membela logika di balik sistem tersebut: karena statusnya adalah "mitra" dan bukan "karyawan", maka ia tidak memiliki kewajiban untuk mengejar target, tetapi juga secara implisit ia tidak memiliki hak untuk menuntut kompensasi yang adil. Dalam kerangka berpikir yang sudah terinternalisasi ini, ketidakadilan struktural berubah menjadi pilihan personal, "kalau gak mau ya jangan dijalanin."

Penerimaan ini mencerminkan bagaimana framing "mitra" yang digunakan Grab berhasil menaturalisasi ketidaksetaraan struktural. Pengemudi tidak merasa berhak menuntut lebih karena mereka sendiri sudah menginternalisasi logika bahwa mereka bukan pekerja yang memiliki hak, melainkan mitra yang memiliki kebebasan. Dengan menyebut pengemudi sebagai "mitra" alih-alih "pekerja" atau "karyawan", Grab secara efektif memindahkan beban tanggung jawab dari perusahaan ke individu. Jika seorang karyawan merasa bonusnya terlalu kecil, ia bisa bernegosiasi dengan atasan atau melalui serikat pekerja. Jika seorang "mitra" merasa bonusnya terlalu kecil, ia hanya punya dua pilihan: terima atau keluar. Tidak ada meja negosiasi, tidak ada perwakilan buruh, tidak ada kontrak bersama. Fajar sendiri tampak menyadari hal ini, meskipun ia tidak merumuskannya dalam bahasa kritik: ia tidak merasa berhak menuntut lebih karena kerangka berpikirnya sendiri sudah mengatakan bahwa ia bukan pekerja yang memiliki hak, melainkan mitra yang memiliki "kebebasan" termasuk kebebasan untuk menerima upah yang terus menyusut.

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:

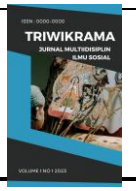


Padahal, jika ditelaah lebih kritis, status "mitra" seharusnya mengandaikan hubungan yang setara antara dua pihak yang sama-sama memiliki posisi tawar. Mitra bisnis sejati duduk bersama, berbagi informasi, dan menyepakati aturan bersama. Dalam hubungan Grab dan pengemudi, tidak ada satupun dari elemen-elemen itu yang hadir. Grab menetapkan tarif secara sepihak. Grab mengubah kebijakan insentif tanpa pemberitahuan. Grab menentukan algoritma yang tidak bisa diakses. Di sinilah letak ironi yang pahit, pengemudi disebut "mitra" justru pada saat mereka paling tidak memiliki kuasa untuk bermitra secara setara. Bahasa menjadi alat kekuasaan: dengan menamai hubungan ini sebagai "kemitraan", Grab membebaskan diri dari kewajiban hukum yang melekat pada hubungan kerja, sekaligus membuat pengemudi seperti Fajar merasa bahwa menerima kondisi yang tidak adil adalah bagian dari "kebebasan" menjadi mitra.

Meski beroperasi di bawah sistem yang sepenuhnya tidak transparan dan tidak bisa dinegosiasi, pengemudi tidak sepenuhnya pasif. Ia mengamati, ia belajar, ia mencoba-coba, dan perlahan-lahan ia mengembangkan sejumlah strategi adaptasi yang tumbuh dari pengamatannya selama bertahun-tahun terhadap pola kerja sistem. Strategi-strategi ini tidak pernah diajarkan oleh Grab dalam pelatihan atau buku panduan mana pun. Strategi ini lahir dari kebutuhan bertahan di tengah ketidakpastian, sebuah bentuk pengetahuan baru yang hanya bisa diperoleh melalui pengalaman langsung, bukan dari instruksi formal. Fajar mengembangkan sejumlah strategi adaptasi yang tumbuh dari pengamatannya selama bertahun-tahun terhadap pola kerja sistem.

Penting untuk dicatat sejak awal bahwa strategi-strategi ini bukanlah bentuk resistensi terhadap sistem. Fajar tidak mencoba "mengalahkan" algoritma atau "menipu" platform. Ia tidak bergabung dengan aksi protes pengemudi yang kadang muncul di berbagai kota. Ia tidak membuat petisi daring atau mengorganisasi boikot. Strategi yang ia kembangkan sepenuhnya berada di dalam logika sistem yang ada, ia beradaptasi, bukan melawan. Dalam bahasa De Certeau (1984), ini adalah perbedaan antara *strategy* (strategi) yang dilakukan oleh pihak yang memiliki kekuasaan dan *tactics* (taktik) yang dilakukan oleh pihak yang tidak memiliki kekuasaan. Jika Grab memiliki "strategi" dalam bentuk algoritma yang dirancang untuk mengoptimalkan keuntungan platform, maka Fajar memiliki "taktik", gerakan-gerakan kecil yang dilakukan dalam ruang sempit yang disediakan oleh sistem, tanpa pernah mampu mengubah sistem itu sendiri.

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



Strategi pertama dan paling distingtif yang dikembangkan Fajar adalah spesialisasi pada layanan pengiriman barang (GrabExpress) alih-alih mengangkut penumpang. Ia menjelaskan logika di balik pilihan ini.

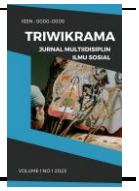
"Saya sering ambil orderan paket barang, jarang ambil penumpang... orderan barang itu harusnya harganya lebih tinggi daripada harga penumpang." (Fajar, wawancara, 2026).

Strategi ini tidak hanya berorientasi pada nilai ekonomi per order, tetapi juga memiliki dimensi kedua yang sama pentingnya: menghindari tekanan rating dari penumpang yang bersifat subjektif. Fajar secara eksplisit mengakui bahwa karena jarang mengambil penumpang, ia tidak pernah mendapat bintang rendah. Ini adalah bentuk risk management yang dikembangkan sendiri, bukan berdasarkan panduan dari platform, melainkan dari pengalaman mengamati sistem selama bertahun-tahun.

Logika di balik strategi ini berlapis. Pertama, secara ekonomi, tarif GrabExpress untuk jarak yang sama cenderung lebih tinggi daripada tarif mengangkut penumpang. Mengapa demikian? Karena pengiriman barang melibatkan logistik yang berbeda: pengemudi harus meluangkan waktu untuk mengambil paket dari pengirim, memastikan alamat tujuan sesuai, dan seringkali menunggu konfirmasi dari penerima. Risiko kesalahan juga lebih tinggi, paket salah alamat atau rusak bisa berakibat pada komplain yang lebih serius. Dengan risiko dan kompleksitas yang lebih tinggi, platform menetapkan tarif yang lebih tinggi sebagai kompensasi, setidaknya secara teoritis.

Namun, strategi spesialisasi ini memiliki dimensi kedua yang sama pentingnya, bahkan mungkin lebih penting dari nilai ekonomi semata: menghindari tekanan rating dari penumpang. Dalam sistem transportasi penumpang, pengemudi sangat bergantung pada bintang rating yang diberikan oleh penumpang setelah setiap perjalanan. Rating rendah, bahkan hanya karena penumpang sedang bad mood atau jalan macet, dapat menurunkan frekuensi order yang masuk, karena algoritma cenderung memprioritaskan pengemudi dengan rating tinggi. Ini menciptakan beban psikologis yang konstan: pengemudi harus selalu ramah, selalu tersenyum, selalu menyediakan helm bersih dan bau wangi, selalu membawa ponsel yang bisa diisi ulang, sambil tetap fokus di jalan yang macet dan berbahaya.

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



Fajar secara eksplisit mengakui bahwa karena jarang mengambil penumpang, ia tidak pernah mendapat bintang rendah,

"Saya tidak pernah dapat rating rendah karena memang jarang ambil penumpang. Kalau paket barang tidak ada rating." (Fajar, wawancara, 2026).

Tanpa sadar, Fajar telah melakukan apa yang dalam manajemen risiko disebut sebagai *risk mitigation through domain selection*, ia secara sadar memilih segmen pekerjaan yang memiliki risiko reputasi lebih rendah. Bukan karena ia tidak mampu melayani penumpang dengan baik, tetapi karena ia menyadari bahwa sistem rating bersifat subjektif dan tidak dapat diprediksi. Dengan beralih ke GrabExpress, ia membebaskan dirinya dari beban psikologis harus "selalu tampil sempurna" di depan penumpang. Ini adalah bentuk adaptasi cerdas, tetapi juga merupakan pengakuan diam-diam bahwa sistem rating tidaklah adil dan tidak dapat dipercaya.

Strategi kedua adalah pembacaan zona spasial dalam aplikasi. Fajar mengidentifikasi bahwa sistem Grab menyediakan informasi visual tentang area dengan kepadatan order tinggi, ia menjelaskan sebagai berikut:

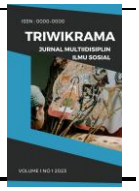
"Di sistem aplikasi online itu ada zonasi-zonasi yang memang menjadi titik ramai order. Dari peta di aplikasi itu ada warna-warna yang memang potensinya lebih ramai. Jadi kalau memang mau mengejar pendapatan yang lebih, ya segera merapat ke zona-zona yang ramai itu." (Fajar, wawancara, 2026).

Secara teknis, strategi ini memanfaatkan informasi yang disediakan oleh platform sendiri. Grab ingin pengemudi bergerak ke zona ramai karena itu mempercepat pencocokan *order* dan meningkatkan kepuasan penumpang (penumpang tidak perlu menunggu lama). Jadi, dari perspektif Grab, fitur ini adalah alat untuk mengkoordinasikan distribusi pengemudi secara lebih efisien. Dari perspektif Fajar, fitur yang sama adalah alat untuk memaksimalkan pendapatan per jam. Tidak ada konflik kepentingan di sini, setidaknya tidak secara langsung.

Strategi ketiga adalah manajemen konsistensi performa. Fajar menyadari bahwa penolakan order memiliki konsekuensi algoritmik langsung terhadap frekuensi order yang masuk:

"Kalau memang sudah siap untuk online, apapun orderannya harus kita jalanin, kalau ditolak pasti orderannya akan sepi." (Fajar, wawancara, 2026).

Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial
Volume 12 Number 7, Tahun, 2026
E-ISSN: 2988-1986
Open Access:



Pengetahuan ini, yang diperoleh bukan dari penjelasan Grab melainkan dari pengamatan empiris selama bertahun-tahun, menunjukkan bahwa pengemudi secara aktif melakukan *reverse engineering* terhadap logika algoritma berdasarkan pengalaman mereka sendiri, sebuah bentuk pengetahuan taktis yang lahir dari kebutuhan bertahan. Namun, pengetahuan hasil pengamatan ini tidak dapat diverifikasi karena algoritma tetap tertutup; ia lebih tepat dipahami sebagai dugaan praktis yang bekerja selama masih menghasilkan order, bukan pemahaman utuh atas sistem. Temuan yang paling signifikan secara teoritis dari wawancara dengan Fajar bukan pada strategi-strategi adaptasinya, melainkan pada batas-batas dari strategi tersebut. Fajar tidak memandang kondisi kerjanya sebagai sesuatu yang perlu dilawan secara struktural. Ketika ditanya apakah ia merasa punya suara dalam menentukan aturan yang berlaku di aplikasi, jawabannya mencerminkan kesadaran yang sudah terbentuk.

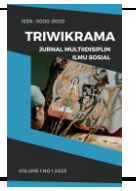
"Suara di aplikasi itu kelihatannya sulit, kalau didengar oleh aplikator itu... kalau untuk personal kelihatannya sulit." (Fajar, wawancara, 2026).

Lebih jauh lagi, ketika ditanya soal kebijakan Grab yang tidak ia setujui, Fajar merespons dengan pragmatisme yang nyaris total:

"Apakah itu kebijakannya positif atau negatif, selama saya masih bisa narik, baik atau buruk, yang penting saya masih punya pendapatan dari ojol ini." (Fajar, wawancara, 2026).

Pernyataan ini mengungkapkan sesuatu yang penting: resistensi individual terhadap sistem algoritmik memiliki batas yang sangat nyata, dan batas itu sebagian besar ditentukan oleh kerentanan ekonomi. Selama platform masih menjadi sumber penghasilan bahkan sampingan sekalipun, pengemudi cenderung menyesuaikan diri daripada menantang sistem.

Dalam kerangka digital colonialism Kwet (2019), inilah yang membedakan dominasi algoritmik dari bentuk-bentuk eksploitasi kerja konvensional: sistem tidak hanya mengontrol kondisi kerja, tetapi juga membentuk cara pengemudi memahami dan memaknai kondisi kerja mereka sendiri. Fajar tidak menganggap potongan komisi 20% sebagai eksploitasi, ia menganggapnya sebagai hal yang bisa diterima, meski ia berharap angkanya turun. Ia tidak menganggap ketidaktransparanan algoritma sebagai masalah struktural, ia menganggapnya sebagai sesuatu yang memang sudah begitu adanya. Strategi-strategi yang ia kembangkan, dengan



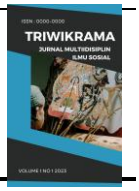
demikian, bukanlah bentuk resistensi terhadap sistem, melainkan adaptasi di dalam sistem, sebuah penyesuaian yang pada akhirnya justru memperkuat keberlangsungan sistem itu sendiri.

Temuan-temuan di atas dapat disintesiskan dalam satu siklus. Ketika Fajar mengikuti zona ramai pada peta aplikasi, menerima hampir semua order demi menjaga frekuensi order, dan terus mengejar poin yang nilainya kecil, setiap tindakan itu menghasilkan data lokasi, waktu, dan riwayat penerimaan order. Data semacam inilah yang menurut Grab (2023) digunakan untuk menyempurnakan model prediksi dan sistem pencocokannya. Dengan demikian, taktik yang membantu pengemudi bertahan secara individual pada saat yang sama memperkuat sistem yang membatasi mereka, tanpa kompensasi atas nilai data yang dihasilkan. Inilah extractive loop yang dimaksud Couldry dan Mejias (2019): adaptasi pengemudi bukan jalan keluar dari logika kolonialisme data, melainkan bagian dari cara logika itu bekerja.

4. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Penelitian ini menunjukkan bahwa pengemudi Grab merespons dominasi algoritmik melalui tiga taktik adaptif: berspesialisasi pada layanan GrabExpress untuk menghindari tekanan rating penumpang, membaca zona spasial pada aplikasi untuk menemukan area ramai order, dan menjaga konsistensi performa dengan menerima hampir seluruh order agar frekuensi order tidak menurun. Taktik tersebut lahir dari pengalaman bertahun-tahun, bukan dari panduan platform, dan bekerja sepenuhnya di dalam logika sistem. Asimetri informasi, sistem insentif berbasis poin yang bernilai kecil, serta penamaan “mitra” membuat ketimpangan struktural tampak sebagai pilihan personal. Dalam kerangka digital colonialism, data colonialism, dan algorithmic management, agensi pengemudi karenanya tetap terjebak: taktik yang dijalankan menghasilkan data yang memperkuat sistem yang mengontrol mereka.

Penelitian ini memiliki keterbatasan. Data berasal dari satu informan laki-laki yang menjadikan ojek online sebagai pekerjaan sampingan dan berfokus pada layanan GrabExpress, sehingga temuan tidak dapat digeneralisasi kepada pengemudi penuh waktu, pengemudi penumpang, atau pengemudi perempuan. Penelitian ini juga belum melakukan triangulasi dengan pihak platform maupun data aplikasi.



Berdasarkan temuan tersebut, beberapa rekomendasi dapat dipertimbangkan. Secara praktis dan kebijakan, platform didorong membuka kriteria dasar distribusi order dan perubahan sistem insentif kepada mitra, menyediakan mekanisme keberatan yang dapat diakses pengemudi, serta pembuat kebijakan perlu meninjau kembali status "kemitraan" agar perlindungan bagi pengemudi lebih jelas. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan melibatkan informan yang lebih beragam (pengemudi penuh waktu, pengemudi penumpang, pengemudi perempuan, atau pengemudi platform lain), menambahkan observasi dan analisis data aplikasi, serta menelaah peran komunitas pengemudi dalam membangun resistensi kolektif.

REFERENSI

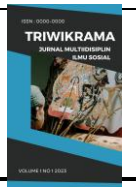
Couldry, Nick dan Mejias, Ulises Ali. (2023) The decolonial turn in data and technology research: what is at stake and where is it heading?. INFORMATION, COMMUNICATION & SOCIETY 2023, VOL. 26, NO. 4, 786–802. https://doi.org/10.1080/1369118X.2021.1986102

Couldry, N., & Mejias, U. A. (2019). Data colonialism: Rethinking big data's relation to the contemporary subject. Television & New Media, 20(4), 336–349. https://doi.org/10.1177/1527476418796632

Hidayah, Abdul Alfattah, dkk. (2021). Penerapan Algoritma Djikstra pada Aplikasi Jasa Transportasi Online di Kota Medan. Al Ulum Sains dan Teknologi. Vol. 7 No. 1 November 2021. Halaman 9-13. http://dx.doi.org/10.31602/ajst.v7i1.5710

Kwet, Michael, Digital Colonialism: US Empire and the New Imperialism in the Global South (August 15, 2018). For final version, see: Race & Class Volume 60, No. 4 (April 2019) ; DOI: 10.1177/0306396818823172, Available at SSRN: https://ssrn.com/abstract=3232297 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.323229

Maulana, Gun Gun. (2017). Pembelajaran Dasar Algoritma dan Pemrograman Menggunakan El-Goritma Berbasis Web. Jurnal Teknik Mesin (JTM). Vol. 06, Edisi Spesial 2017. Halaman 69 - 73. ISSN 2549-2888. https://doi.org/10.22441/jtm.v6i2.1183



Mazaya, NN. dan Suliswaningsih, (2023). Perancangan UI/UX Aplikasi "Dengerin" Berbasis Mobile Menggunakan Metode Design Thinking. KOMPUTA : Jurnal Ilmiah Komputer dan Informatika. Vol. 12, No. 2, Oktober 2023, 39-49, ISSN : 2089-9033, e- ISSN : 2715-7849. DOI:10.34010/komputa.v12i2.10157

Mufida, Asyifa, (2023). Persaingan Ojek Online Dengan Ojek Konvensional Terhadap Kepuasan Pelanggan. Jurnal Politikom Indonesiana: Kajian Ilmu Pemerintahan, Ilmu Politik dan Ilmu Komunikasi, 8(1), 84-97, ISSN: 2528-2069 (online). https://doi.org/10.35706/jpi.v8i1.8227

Putnarubun, Nesy Julimena. dkk. (2025). Ojek Konvensional Dalam Persaingan dengan Ojek Online (Studi Deskriptif di Pangkalan Ojek Un Pasar Malam, Kota Tual). Jurnal Ilmiah Multidisiplin. Vol. 3 No. 4, April 2025. Halaman 144 – 148. e-ISSN 3026-3808. DOI: https://doi.org/10.60126/jim.v3i4.855

Riyanto, Budi., dkk (2026). ASEAN Summits at the Digital Frontier: Forging Networked Diplomacy, Cybersecurity Resilience, and AI Cooperation. Diplomacy in the Age of Artificial Intelligence. 275-306, DOI: 10.4018/979-8-3373-4937-4.ch012

Rosenblat, A., & Stark, L. (2016). Algorithmic labor and information asymmetries: A case study of Uber's drivers. International journal of communication, 10, 27-27. https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/4892

Sari, Ani Linta., dkk. (2024). Peran Teknologi Terhadap Transformasi Sosial Dari Ojek

Konvensional Ke Ojek Online. TUTURAN : Jurnal Ilmu Komunikasi, Sosial dan Humaniora. Volume. 2 No. 3 Agustus 2024. e-ISSN: 2985-9204; dan p-ISSN: 2985-9743, Hal. 160-171 DOI: https://doi.org/10.47861/tuturan.v2i3.1080

Grab Editorial. (2023, March 8). Data science brings the smarts to Grab Maps. Grab. Diakses pada tanggal 29 September 2026. dari: https://www.grab.com/inside-grab/stories/data-science-smarts-grab-maps/