



## **Dampak Gig Economy terhadap Kinerja Sosial dan Lingkungan pada Sektor Transportasi Daring: Perbandingan Perspektif Perusahaan Platform dan Mitra Driver**

**Ibnu Abi Yoga<sup>1</sup>, Mohamad Syamsul Maarif<sup>1</sup>, I Made Sumertajaya<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> IPB University, Indonesia

\*Corresponding author email: [ibnuabiyoga@gmail.com](mailto:ibnuabiyoga@gmail.com)

### **Article Info**

#### **Article history:**

Received Augustus 19, 2025

Approved November 20, 2025

#### **Keywords:**

*Gig Economy, Social Performance, Environmental Performance, and Online Transportation Platforms.*

#### **ABSTRACT**

*This study aims to analyze the impact of the gig economy on social and environmental performance in the online transportation platform sector in the Greater Jakarta area by comparing the perspectives of platform companies and gig workers (driver partners). This study uses a case study design with a mixed method combining Likert scale questionnaires and in-depth interviews. The respondents consist of 183 platform company employees and 101 driver partners from various online transportation companies. Data analysis was conducted using descriptive statistical approaches and Structural Equation Modeling–Partial Least Squares (SEM–PLS). The results indicate that the gig economy significantly impacts social and environmental performance from both perspectives, though with differing levels of perception. Driver partners tend to experience stronger positive impacts regarding work flexibility, income opportunities, and involvement in environmental efforts, yet they still face challenges such as income instability, limited job protection, and unequal access to social programs. Platform companies acknowledge the gig economy's contribution to social and environmental aspects, though with a more moderate assessment. These findings underscore the importance of integrating social and environmental dimensions into core business strategies, as well as the need to incorporate driver partners' input to strengthen the sustainability and inclusivity of the gig economy ecosystem in the future.*

#### **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh gig economy terhadap kinerja sosial dan lingkungan pada sektor platform transportasi daring di wilayah Jabodetabek dengan membandingkan perspektif perusahaan platform dan pekerja gig (mitra driver). Penelitian ini menggunakan desain studi kasus dengan metode campuran yang menggabungkan kuesioner berskala Likert dan wawancara mendalam. Responden terdiri dari 183 karyawan perusahaan platform dan 101 mitra driver dari berbagai perusahaan transportasi daring. Analisis data dilakukan menggunakan pendekatan statistik deskriptif dan Structural Equation Modeling–Partial Least Square (SEM–PLS). Hasil penelitian menunjukkan bahwa gig economy berpengaruh signifikan terhadap kinerja sosial dan lingkungan dari kedua perspektif, namun dengan perbedaan tingkat persepsi. Mitra driver cenderung merasakan dampak positif yang lebih kuat terkait fleksibilitas kerja, peluang pendapatan, dan keterlibatan dalam upaya lingkungan, tetapi tetap menghadapi tantangan seperti ketidakstabilan penghasilan, perlindungan kerja yang terbatas, dan belum meratanya akses program sosial. Perusahaan platform mengakui kontribusi gig economy terhadap aspek sosial dan lingkungan, meskipun dengan penilaian yang lebih moderat. Temuan ini menegaskan pentingnya integrasi dimensi sosial dan lingkungan ke dalam strategi inti bisnis, serta perlunya melibatkan masukan mitra driver untuk memperkuat keberlanjutan dan inklusivitas ekosistem gig economy di masa depan.



**How to cite:** Yoga, I. A., Maarif, M. S., & I Made Sumertajaya. (2025). Dampak Gig Economy terhadap Kinerja Sosial dan Lingkungan pada Sektor Transportasi Daring: Perbandingan Perspektif Perusahaan Platform dan Mitra Driver. *Jurnal Ilmiah Global Education*, 6(4), 2681–2693. <https://doi.org/10.55681/jige.v6i4.4527>

## PENDAHULUAN

Dalam lanskap ketenagakerjaan saat ini, ekonomi gig telah muncul sebagai fenomena yang mentransformasi dunia kerja secara fundamental, menggeser model kerja tradisional menuju sistem berbasis platform digital. Pergeseran ini ditandai dengan fleksibilitas tinggi bagi pekerja, seperti kebebasan dalam mengatur waktu kerja dan akses mudah terhadap peluang kerja melalui algoritma pencocokan yang efisien (Zeid et al., 2024; Lane, 2020). Konsep "gig," yang awalnya merujuk pada pertunjukan lepas, kini menjadi metafora untuk pekerjaan yang tidak terikat oleh kantor atau pemberi kerja tetap (Permana et al., 2022). Di Indonesia, model kerja ini telah merasuk kuat ke dalam sektor transportasi daring, dengan Gojek dan Grab menjadi pemain utamanya, dan data menunjukkan bahwa 40% dari 24 juta pekerja gig di Indonesia bergerak di sektor ini (Lembaga Demografi FEB UI, 2023).

Namun, di balik fleksibilitas dan kemudahan yang ditawarkan, ekonomi gig memunculkan tantangan signifikan, terutama terkait dengan kesejahteraan sosial dan dampak lingkungan. Dari sisi sosial, pekerja gig atau mitra *driver* seringkali menghadapi ketidakpastian pendapatan dan minimnya perlindungan sosial, seperti asuransi kesehatan, bahkan dengan jam kerja yang melebihi standar formal (Wibisono et al., 2023). Ketidakseimbangan ini menciptakan paradoks di mana fleksibilitas yang dijanjikan tidak selalu sejalan dengan kesejahteraan pekerja, sementara mereka juga menghadapi tekanan dari sistem algoritmik yang mengendalikan kerja mereka (Muldoon & Raekstad, 2023; Van Doorn, 2022).

Permasalahan penelitian ini juga meluas ke dimensi lingkungan. Sektor transportasi daring telah terbukti berkontribusi terhadap peningkatan emisi karbon dan polusi di area perkotaan, di mana peningkatan jumlah armada kendaraan di jalan menjadi tantangan keberlanjutan yang kompleks (Matsuyuki et al., 2024; Rahmat & Nurcahyani, 2022). Meskipun masalah sosial dan lingkungan ini nyata, regulasi di Indonesia masih belum sepenuhnya mengakomodasi status hukum dan perlindungan yang memadai bagi para pekerja gig. Undang-Undang Ketenagakerjaan Nomor 13 Tahun 2003 dan Undang-Undang Cipta Kerja belum menyediakan kerangka kerja spesifik untuk mereka, berbeda dengan inisiatif kebijakan yang telah diterapkan di negara lain seperti Malaysia (MyDIGITAL Corporation & Ipsos Malaysia, 2024; Adnan et al., 2021).

Kesenjangan penelitian juga terlihat jelas. Sebagian besar studi di Indonesia mengenai ekonomi gig cenderung berfokus pada aspek ekonomi atau hubungan kerja, sementara kajian yang mengintegrasikan analisis dampak sosial dan lingkungan masih minim (Permana et al., 2022). Lebih jauh, penelitian yang secara eksplisit membandingkan perspektif perusahaan platform dengan mitra *driver* masih jarang. Padahal, perbedaan sudut pandang ini krusial untuk memahami bagaimana ekonomi gig secara utuh memengaruhi keberlanjutan sektor transportasi daring. Perusahaan platform cenderung menekankan efisiensi dan profitabilitas, sementara mitra *driver* lebih menyoroti kondisi kerja dan kesejahteraan di lapangan (Khandani & Movahedi, 2021; Pradana & Sutanto, 2023).

Berdasarkan konteks tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan membandingkan dampak ekonomi gig terhadap kinerja sosial dan lingkungan dari perspektif perusahaan platform dan mitra *driver*. Urgensi penelitian ini terletak pada pentingnya mengintegrasikan dimensi sosial dan lingkungan ke dalam strategi bisnis inti, serta perlunya melibatkan masukan dari pekerja gig untuk memperkuat keberlanjutan ekosistem ekonomi gig di masa depan. Kebaruan penelitian ini adalah penyajian analisis perbandingan perspektif yang holistik, yang diharapkan dapat menjadi dasar bagi perumusan kebijakan yang lebih inklusif dan strategi yang menguntungkan semua pihak, baik perusahaan maupun pekerja, sekaligus mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan.

## METODE

Penelitian ini menggunakan desain studi kasus dengan metode campuran (*mixed methods*) untuk menginvestigasi dan membandingkan secara mendalam perspektif perusahaan platform dan mitra *driver* terkait dampak ekonomi gig terhadap kinerja sosial dan lingkungan. Pendekatan ini dipilih untuk mendapatkan pemahaman yang komprehensif, menggabungkan data kuantitatif dari kuesioner berskala Likert dan data kualitatif dari wawancara mendalam (Sugiyono, 2021). Desain studi kasus memungkinkan peneliti untuk menganalisis fenomena dalam konteks dunia nyata, khususnya dinamika ekonomi gig di sektor transportasi daring (Emzir, 2021). Sementara itu, metode campuran memungkinkan triangulasi data, di mana temuan kuantitatif diperkaya dan divalidasi oleh narasi kualitatif, sehingga memberikan gambaran yang lebih utuh dan holistik (Sudaryono, 2023). Penelitian ini dilakukan di wilayah Jabodetabek pada Februari-Maret 2025. Lokasi ini dipilih karena merepresentasikan pusat operasional, konsentrasi mitra *driver*, dan dinamika pasar gig berbasis lokasi di Indonesia.

Populasi penelitian ini terdiri dari tiga kelompok utama di wilayah Jabodetabek: karyawan perusahaan platform transportasi daring, mitra *driver*, dan pelanggan/pengguna jasa. Perusahaan yang terlibat meliputi Gojek, Grab, Maxim, Indrive, Shopee Food, Deliveroo, Lalamove, dan Anteraja. Sampel dipilih menggunakan metode *cluster sampling*, yang membagi responden ke dalam dua kelompok utama, yaitu karyawan perusahaan platform ( $n=183$ ) dan mitra *driver* ( $n=101$ ), untuk memastikan keterwakilan yang proporsional dan memudahkan analisis perbandingan (Sugiyono, 2021). Pengumpulan data dilakukan secara *hybrid* (daring dan luring), dengan distribusi yang sengaja dibuat merata di antara berbagai platform dan kota di Jabodetabek untuk menghindari dominasi satu entitas saja (Sudaryono, 2023).

Prosedur penelitian ini diawali dengan penentuan lokasi dan waktu penelitian di Jabodetabek selama Februari-Maret 2025. Selanjutnya, dilakukan pengembangan instrumen berupa kuesioner dan pedoman wawancara yang divalidasi sebelumnya. Pengumpulan data dilakukan secara bertahap, diawali dengan penyebaran kuesioner kepada karyawan dan mitra *driver* di berbagai platform transportasi daring. Data yang terkumpul kemudian diolah dan dianalisis menggunakan statistik deskriptif untuk mendapatkan gambaran awal dan SEM-PLS untuk menguji hipotesis penelitian (Emzir, 2021). Tahap terakhir adalah interpretasi hasil yang membandingkan temuan dari kedua kelompok responden, baik secara kuantitatif maupun kualitatif, untuk mengidentifikasi kesenjangan persepsi. Seluruh proses ini dirancang secara sistematis untuk menjawab tujuan penelitian secara komprehensif, yaitu menganalisis dan membandingkan pandangan kedua belah pihak mengenai dampak ekonomi gig terhadap kinerja sosial dan lingkungan.

Data primer dikumpulkan menggunakan kuesioner dan wawancara mendalam. Kuesioner dirancang dengan skala Likert untuk mengukur persepsi responden terhadap variabel *gig* ekonomi, kinerja sosial, dan kinerja lingkungan secara kuantitatif. Sementara itu, wawancara mendalam dengan perwakilan perusahaan dan mitra *driver* bertujuan untuk menangkap narasi pengalaman, tantangan, dan harapan mereka secara kualitatif. Data sekunder diperoleh dari dokumen internal perusahaan seperti laporan keberlanjutan dan data operasional, serta literatur ilmiah terkait topik penelitian.

Analisis data dilakukan menggunakan dua pendekatan utama. Pertama, statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan dan merangkum karakteristik responden serta sebaran jawaban kuesioner secara jelas dan mudah dipahami (Sugiyono, 2021). Pendekatan ini berfokus pada penyajian informasi umum dari data yang diperoleh. Kedua, Structural Equation Modeling–Partial Least Square (SEM–PLS) digunakan untuk menguji hubungan hipotesis antar variabel. SEM–PLS dipilih karena kemampuannya dalam mengatasi hubungan antar variabel yang kompleks, bahkan dengan ukuran sampel yang relatif kecil (Sudaryono, 2023). Analisis ini, yang dilakukan dengan perangkat lunak SmartPLS 3.0, memungkinkan peneliti untuk memprediksi hubungan antar konstruk dan mengevaluasi validitas serta reliabilitas model penelitian melalui uji *outer model* dan *inner model* (Emzir, 2021).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Analisis Deskriptif

#### 1. Jumlah dan persentase karakteristik responden karyawan perusahaan platform transportasi daring

Pada kategori responden dari perusahaan platform transportasi daring melalui karyawan perusahaan ini melibatkan 183 responden yang merupakan karyawan dari berbagai perusahaan platform transportasi daring. Karakteristik responden mencakup perusahaan tempat bekerja, domisili, jabatan, jenis kelamin, pendidikan terakhir, usia, jam kerja, dan pendapatan.

Mayoritas responden dalam penelitian ini berasal dari delapan perusahaan platform transportasi daring, dengan Gojek mencatatkan proporsi tertinggi sebesar 13,66%, diikuti oleh Grab dan MAXIM masing-masing sebesar 13,11%. Enam perusahaan lainnya inDriver, Shopee Food, Deliveroo, Lalamove, dan Anteraja masing-masing menyumbang sekitar 12% dari total responden. Perlu dicatat bahwa distribusi ini bukan sepenuhnya mencerminkan jumlah mitra aktual di masing-masing platform, melainkan hasil dari pendekatan cluster sampling, di mana jumlah responden per perusahaan memang sengaja ditetapkan secara merata. Tujuan dari teknik ini adalah untuk memastikan bahwa setiap platform memiliki representasi yang seimbang dalam analisis, sehingga hasil yang diperoleh tidak didominasi oleh satu atau dua perusahaan saja.

Dari sisi domisili, responden paling banyak berdomisili di Depok (30,05%) dan Jakarta (28,42%), kemudian disusul Bogor (19,67%), Tangerang (13,66%), dan Bekasi (8,20%). Ini menunjukkan bahwa responden tersebar di wilayah Jabodetabek yang merupakan pusat aktivitas ekonomi dan layanan transportasi daring yang padat.

Berdasarkan jabatan, mayoritas responden bekerja sebagai staf (65,57%) dan sisanya adalah manajer (34,43%). Tidak terdapat responden yang menjabat sebagai direktur, yang mengindikasikan bahwa data dalam penelitian ini lebih mencerminkan pandangan dari pelaksana operasional dan manajerial menengah.

Dari sisi jenis kelamin, responden perempuan (56,28%) lebih banyak dibanding laki-laki (43,72%), menunjukkan adanya keterlibatan perempuan yang cukup signifikan dalam sektor ini. Berdasarkan tingkat pendidikan terakhir, sebagian besar responden merupakan lulusan sarjana (65,03%), disusul oleh lulusan magister (19,67%), tingkat menengah (SMA/SMK/SMP/SD) sebesar 13,11%, dan hanya 2,19% yang merupakan lulusan doktoral. Hal ini menunjukkan bahwa pekerja di sektor ini didominasi oleh individu dengan tingkat pendidikan tinggi.

Distribusi usia responden menunjukkan bahwa kelompok usia 25–29 tahun merupakan yang terbanyak (50,27%), diikuti oleh usia 30–34 tahun (34,43%), usia 18–24 tahun (10,93%), dan lebih dari 35 tahun (4,37%). Dengan demikian, responden didominasi oleh kelompok usia produktif dan muda. Terkait jam kerja, sebagian besar responden (74,86%) bekerja selama 6–8 jam per hari, yang mencerminkan pola kerja standar penuh waktu. Sebanyak 12,57% responden bekerja selama 4–5 jam, dan jumlah yang sama juga bekerja lebih dari 9 jam per hari. Tidak ada responden yang bekerja kurang dari 3 jam.

Dari sisi pendapatan, mayoritas responden memiliki penghasilan antara 5–7 juta rupiah per bulan (42,62%), diikuti oleh pendapatan 8–10 juta rupiah (26,78%). Sebanyak 15,30% responden memiliki pendapatan di bawah 4 juta rupiah, dan persentase yang sama juga memiliki pendapatan lebih dari 11 juta rupiah. Ini menunjukkan bahwa mayoritas karyawan berada pada tingkat pendapatan menengah.

Secara keseluruhan, karakteristik responden dalam penelitian ini menunjukkan bahwa sektor platform transportasi daring diisi oleh tenaga kerja muda, berpendidikan tinggi, dengan jam kerja penuh waktu dan pendapatan menengah. Kondisi ini mencerminkan peran penting sektor digital dalam menyerap tenaga kerja profesional di era ekonomi digital saat ini.

**Tabel 2. Rata rata Sebaran Jawaban Responden Karyawan Perusahaan Platform Transportasi Daring**

Variabel	Gig Ekonomi      Lingkungan      Sosial		
<b>Anteraja</b>	4,22	4,13	4,27
<b>Deliverree</b>	4,18	4,23	4,21
<b>Gojek</b>	4,26	4,29	4,30
<b>Grab</b>	4,23	4,21	4,14
<b>indrive</b>	4,07	4,06	4,05
<b>LALAMOVE</b>	4,01	3,93	3,94
<b>MAXIM</b>	4,09	4,07	4,03
<b>Shopee food</b>	4,08	4,05	4,06

Sumber: Data primer 2025 (diolah)

Pada variabel gig economy, sebagian besar responden merasa bahwa perusahaan telah memberikan ruang kebebasan dan fleksibilitas kepada mitra pengemudi, baik dalam menentukan waktu kerja maupun memilih perjalanan (rata-rata 78% memilih kategori 4 dan 5). Namun, meskipun mayoritas menilai positif, sekitar seperlima responden memberikan penilaian cukup (kategori 3), terutama terkait kepastian pendapatan dan perlindungan terhadap risiko pekerjaan. Temuan ini menunjukkan bahwa fleksibilitas kerja telah berjalan dengan baik, tetapi aspek keamanan finansial dan perlindungan kerja masih menjadi perhatian penting.

Dalam perspektif lingkungan, penilaian responden juga menunjukkan kecenderungan positif. Sebagian besar mengakui bahwa perusahaan telah berupaya mengurangi polusi, menghindari sanksi lingkungan, serta meningkatkan kesadaran terhadap regulasi lingkungan di kalangan staf dan mitra. Sekitar 70–80% responden memberikan penilaian tinggi (kategori 4 dan 5) pada hampir semua indikator, yang mengindikasikan bahwa integrasi isu lingkungan ke dalam operasional perusahaan mulai terlihat dan dirasakan di lapangan.

Dari sisi sosial, perusahaan dinilai cukup aktif dalam mematuhi peraturan sosial dan memberikan kontribusi bagi masyarakat, misalnya melalui penciptaan lapangan kerja dan penyediaan pendidikan bagi kelompok kurang mampu. Mayoritas responden juga menilai positif penerapan langkah-langkah keselamatan bagi staf dan mitra perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa aspek sosial telah menjadi bagian dari tanggung jawab perusahaan, bukan sekadar pemenuhan formalitas.

Secara keseluruhan, hasil analisis atas ketiga perspektif ini memperlihatkan bahwa perusahaan platform transportasi daring telah menunjukkan komitmen yang cukup kuat terhadap fleksibilitas kerja, kepedulian lingkungan, dan kontribusi sosial. Meskipun demikian, masih terdapat ruang untuk penguatan, terutama dalam peningkatan keamanan finansial mitra serta memperluas dampak program sosial secara lebih mendalam dan berkelanjutan.

## **2. Jumlah dan persentase karakteristik responden mitra driver platform transportasi daring**

Pada kategori responden dari mitra driver transportasi daring, sebanyak 101 mitra driver dari berbagai platform transportasi daring menjadi responden. Mayoritas dari mereka bermitra dengan Gojek (27,96%), disusul Grab (22,27%). Sementara itu, mitra dari Shopee Food dan MAXIM juga cukup banyak, masing-masing 13,74%. Sisanya tersebar pada platform lain seperti Deliveroo, Lalamove, inDriver, dan Anteraja. Ini menunjukkan bahwa mitra driver yang terlibat berasal dari beragam platform, dengan dominasi platform besar seperti Gojek dan Grab yang memang memiliki jaringan paling luas di Indonesia.

Dari segi wilayah operasional, mitra driver yang menjadi responden berasal dari lima kota utama di wilayah Jabodetabek, yaitu Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Menariknya, masing-masing kota diwakili oleh jumlah responden yang sama besar. Hal ini memang bukan sepenuhnya mencerminkan kondisi distribusi mitra di lapangan, tetapi merupakan bagian dari strategi cluster sampling yang digunakan peneliti. Pendekatan ini sengaja dipilih untuk memastikan bahwa tiap wilayah mendapatkan representasi yang seimbang, sehingga memungkinkan dilakukan analisis komparatif antarkota secara lebih objektif.

Terkait status pekerjaan, hasil menunjukkan bahwa separuh lebih mitra (52,48%) menjadikan pekerjaan ini sebagai penghasilan utama, sedangkan sisanya (47,52%) menganggapnya sebagai pekerjaan sampingan. Ini menunjukkan bahwa layanan transportasi daring menjadi ruang fleksibel bagi berbagai kelompok pekerja — baik yang bergantung sepenuhnya pada penghasilan dari platform maupun yang menjadikannya sebagai tambahan.

Dalam hal jenis kelamin, mayoritas responden adalah laki-laki (82,18%), sementara mitra perempuan hanya sebesar 17,82%. Dominasi laki-laki ini cukup bisa dipahami, mengingat tantangan fisik di lapangan dan waktu kerja yang cenderung panjang, yang masih menjadi faktor pembeda partisipasi gender dalam sektor ini.

Dari latar belakang pendidikan, sebagian besar mitra adalah lulusan SMA/ sederajat (60,40%), sementara 38,61% merupakan lulusan sarjana (S1). Hanya satu responden yang memiliki gelar doktor (S3), dan tidak ada yang berasal dari jenjang magister (S2). Ini menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai mitra driver tidak hanya menarik bagi mereka dengan pendidikan menengah, tetapi juga dijalani oleh lulusan perguruan tinggi, mungkin karena fleksibilitas kerja atau keterbatasan pilihan kerja lainnya.

Dari segi usia, hampir setengah responden berada pada rentang 25–29 tahun (49,50%), kemudian disusul oleh usia 30–34 tahun (22,77%) dan 18–24 tahun (19,80%). Hanya sebagian kecil yang berusia lebih dari 35 tahun. Ini menunjukkan bahwa mayoritas mitra driver berada dalam usia produktif dan relatif muda, yang cenderung lebih adaptif terhadap teknologi dan fleksibilitas kerja digital.

Untuk jam kerja, sekitar separuh responden (49,50%) bekerja antara 6–8 jam per hari. Namun, terdapat pula 30,69% mitra yang bekerja lebih dari 9 jam, yang menunjukkan adanya kelompok pekerja yang bergantung penuh pada pekerjaan ini sebagai sumber nafkah utama. Hanya sebagian kecil yang bekerja kurang dari lima jam sehari. Hal ini menunjukkan variasi beban kerja yang cukup lebar, tergantung kebutuhan dan strategi masing-masing mitra dalam mengatur waktu kerjanya.

Dari sisi pendapatan, sebagian besar mitra memperoleh penghasilan di kisaran 3–4 juta rupiah per bulan (42,57%). Sebanyak 35,64% memiliki penghasilan di bawah 3 juta, sementara sisanya berada di atas 4 juta, namun hanya sebagian kecil (2,97%) yang mampu meraih pendapatan hingga 8–10 juta. Tidak ada mitra yang dilaporkan memiliki penghasilan lebih dari 11 juta per bulan. Hal ini menggambarkan bahwa pekerjaan ini lebih banyak menghasilkan pendapatan di tingkat menengah ke bawah, dan sangat tergantung pada jam kerja serta platform yang digunakan.

Secara keseluruhan, data ini memberi gambaran bahwa mitra driver platform transportasi daring didominasi oleh laki-laki usia muda, dengan latar pendidikan menengah, jam kerja yang cukup panjang, dan pendapatan yang relatif moderat. Mereka tersebar secara seimbang di wilayah Jabodetabek, berkat pendekatan cluster sampling, sehingga dapat mencerminkan kondisi operasional di berbagai kota besar secara lebih adil.

**Tabel 3. Rata rata sebaran Jawaban Responden Mitra Driver Platform Transportasi Daring**

Variabel	Gig Ekonomi	Lingkungan	Sosial
<b>gojek</b>	3,69	3,56	3,63
<b>grab</b>	3,50	3,47	3,57
<b>maxim</b>	3,12	2,96	3,04
<b>indrive</b>	3,11	2,84	2,95
<b>Deliverree</b>	2,91	2,63	2,73
<b>Lalamove</b>	3,13	2,93	3,05
<b>Anter Aja</b>	3,70	3,48	3,40
<b>Shopee Food</b>	3,34	3,10	3,34

Berdasarkan hasil kuesioner dari 101 mitra driver yang menjadi responden dalam penelitian ini, dapat dilihat bahwa persepsi mereka terhadap kondisi kerja dan kinerja perusahaan platform transportasi daring masih cukup beragam. Secara umum, skor rata rata yang diberikan lebih rendah dibandingkan dengan karyawan perusahaan, dengan nilai rata-rata berkisar antara 2,63 hingga 3,70. Gojek dan Anteraja mendapatkan skor rata rata

tertinggi, mengindikasikan persepsi yang lebih positif dari para mitranya, sementara Deliverer dan Indrive memperoleh skor rata-rata yang relatif rendah, terutama dalam aspek lingkungan dan sosial. Hal ini menunjukkan bahwa persepsi kesejahteraan dan kondisi kerja mitra driver masih bervariasi antar platform, dengan beberapa perusahaan perlu meningkatkan dukungan dan keberlanjutan dalam hubungan kerja mereka.

Pada variabel Gig Ekonomi, sebagian besar mitra mengakui bahwa mereka memiliki kebebasan dalam menentukan waktu kerja (72% memilih skor 4 dan 5), namun hanya 57% yang merasa memiliki fleksibilitas dalam memilih perjalanan. Ini menunjukkan bahwa meskipun waktu kerja bisa diatur sendiri, kenyataannya pilihan perjalanan masih dibatasi oleh sistem atau kondisi di lapangan. Terkait pendapatan yang stabil, hanya 50% responden yang memberikan nilai tinggi, sementara sisanya menilai sedang hingga rendah—menandakan adanya ketidakpastian penghasilan yang dirasakan cukup nyata. Perlindungan terhadap risiko kerja juga masih menjadi catatan, karena lebih dari separuh responden menilai perlindungan yang mereka terima berada pada level sedang atau bahkan rendah.

Dalam perspektif lingkungan, tanggapan mitra driver menunjukkan penilaian yang cukup terbagi. Sebagian besar menyadari bahwa perusahaan berusaha mengurangi polusi dan efisiensi biaya (58% memberi skor 4 dan 5), namun hanya sekitar setengahnya yang menilai perusahaan benar-benar memperhatikan desain produk ramah lingkungan atau memiliki citra lingkungan yang kuat. Bahkan untuk pernyataan seperti mengurangi risiko terkena denda lingkungan, sebagian besar responden justru menempatkannya di kategori nilai sedang hingga rendah. Ini bisa jadi karena komunikasi perusahaan belum sepenuhnya menjangkau mitra atau karena upaya lingkungan tersebut belum begitu terasa secara langsung dalam keseharian mereka.

Pada perspektif sosial, persepsi mitra pun menunjukkan tren serupa. Mayoritas merasa bahwa perusahaan berusaha mematuhi peraturan sosial (60% memberi skor 4 dan 5), dan pekerjaan ini dianggap membuka peluang kerja baru bagi banyak orang. Namun, perhatian terhadap isu sosial lainnya seperti keselamatan mitra perempuan atau dukungan pendidikan bagi masyarakat kurang mampu belum dirasakan secara merata. Respon pada kedua pernyataan ini cukup menyebar, dengan sebagian besar berada pada kategori sedang. Bahkan ada 25% responden yang merasa kontribusi perusahaan terhadap pendidikan tergolong rendah.

Secara keseluruhan, data ini memberikan gambaran bahwa meskipun perusahaan dinilai telah memenuhi aspek dasar fleksibilitas kerja dan tanggung jawab sosial, masih banyak ruang untuk perbaikan terutama terkait kepastian penghasilan, perlindungan kerja, dan keterlibatan nyata dalam isu sosial dan lingkungan. Harapan mitra terhadap perusahaan sebenarnya cukup tinggi, dan ketika ekspektasi tersebut belum terpenuhi secara merata, muncullah penilaian yang cenderung netral atau bahkan negatif pada beberapa aspek tertentu.

**B. Analisis SEM-PLS****1. Perbandingan persepsi dampak ekonomi gig terhadap kinerja lingkungan dan social dari perspektif perusahaan platform dan mitra driver****Table 4. Perbandingan Pengaruh langsung Perspektif Mitra Driver dan Perusahaan Platform**

Hipotesis	t Hitung	Nilai p		t Hitung	Nilai p	Hipotesis
H4E2 Mitra Driver	14,818	0,000		0,000	3,833	H4S Perusahaan Platform
H4S2 Mitra Driver	10,572	0,000		0,000	3,607	H4E Perusahaan Platform

Sumber: Data primer 2025 (diolah)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa gig economy memiliki pengaruh yang signifikan terhadap aspek sosial dan lingkungan, baik dari perspektif mitra driver maupun perusahaan platform. Dari sisi mitra driver, pengaruh gig economy terhadap lingkungan (environment) tercatat sebesar 0,748 dengan nilai t-statistic sebesar 14,818 dan p-value 0,000, sementara pengaruh terhadap aspek sosial sebesar 0,670 dengan t-statistic 10,572 dan p-value 0,000. Nilai koefisien dan statistik uji yang tinggi ini mengindikasikan bahwa mitra driver merasakan dampak langsung yang kuat dari aktivitas gig economy terhadap kondisi sosial dan lingkungan sekitar mereka.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh iklim kerja terhadap kinerja guru di sekolah-sekolah Kecamatan Tana Lia, Kabupaten Tana Tidung. Hasil analisis menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,000, yang lebih kecil dari taraf kesalahan 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa H0 ditolak dan H1 diterima, yang berarti terdapat pengaruh signifikan antara iklim kerja terhadap kinerja guru.

Iklim kerja yang kondusif memainkan peran penting dalam mendukung kinerja guru. Menurut (Mislinah et al. (2020), “iklim kerja yang positif dapat meningkatkan kepercayaan diri dan motivasi guru, sehingga berkontribusi pada peningkatan efektivitas pembelajaran.” Iklim kerja yang baik mencakup dukungan emosional dan profesional dari rekan kerja, serta kepemimpinan yang efektif dari kepala sekolah.

Penelitian ini sejalan dengan temuan dari (Alqarni (2021), yang menunjukkan bahwa iklim kerja yang positif tidak hanya meningkatkan motivasi intrinsik guru, tetapi juga mengurangi stres kerja. Hal ini disebabkan oleh lingkungan kerja yang mendukung, di mana guru merasa dihargai dan memiliki ruang untuk berinovasi dalam proses pengajaran.

Lebih lanjut, penelitian oleh Erfina et al. (2021) menemukan bahwa iklim kerja yang baik dapat mengurangi tingkat absensi dan meningkatkan komitmen guru terhadap sekolah. Mereka menyatakan bahwa “iklim kerja yang sehat adalah kunci dalam menjaga stabilitas dan peningkatan kinerja tenaga pendidik.” Selain itu, guru yang bekerja dalam iklim kerja yang positif cenderung lebih puas dengan pekerjaannya dan memiliki tingkat burnout yang lebih rendah.

Dalam konteks pendidikan, kepemimpinan yang efektif dari kepala sekolah juga sangat penting dalam menciptakan iklim kerja yang baik. Menurut Babullah et al. (2024), kepala sekolah yang memiliki gaya kepemimpinan transformasional dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih positif dengan cara mendorong komunikasi terbuka, memberikan dukungan, dan mengakui prestasi guru. Hal ini pada gilirannya berdampak

pada peningkatan kinerja guru, yang akhirnya berkontribusi pada pencapaian tujuan pendidikan secara keseluruhan.

Penelitian ini juga menunjukkan bahwa pentingnya iklim kerja yang baik dalam mendukung kinerja guru di wilayah terpencil, seperti Kecamatan Tana Lia. Dalam kondisi geografis yang menantang, dukungan dari kepala sekolah dan rekan kerja menjadi faktor kunci dalam mempertahankan semangat dan motivasi guru. Ketika iklim kerja yang kondusif terbentuk, guru akan merasa lebih termotivasi dan berkomitmen untuk memberikan yang terbaik bagi siswa- siswanya.

Berdasarkan hasil analisa data yang diperoleh penulis, diperkuat dengan teori dari para ahli dan penelitian yang relevan bahwa ada pengaruh iklim kerja terhadap kinerja guru di sekolah yang ada di Kecamatan Tana Lia Kabupaten Tana Tidung dengan besaran sumbangsi sebesar 6,8%.

## **2. Pengaruh Motivasi, Kepemimpinan dan Iklim kerja Secara Simultan terhadap kinerja guru di sekolah yang ada di Kecamatan Tana Lia Kabupaten Tana Tidung.**

Pengujian hipotesis keempat pada penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif dan signifikan dari kepemimpinan kepala sekolah, iklim kerja, dan motivasi kerja secara bersama-sama terhadap kinerja guru di sekolah-sekolah Kecamatan Tana Lia, Kabupaten Tana Tidung. Hal ini dibuktikan dengan nilai koefisien beta sebesar 10,711, nilai  $t$ -hitung = 1,087, dan tingkat signifikansi ( $p$ ) < 0,05. Selain itu, hasil ini diperkuat dengan koefisien korelasi parsial ( $r_{1y-2}$ ) sebesar 0,004, yang juga menunjukkan peluang kesalahan kurang dari 0,05.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kepemimpinan kepala sekolah, iklim kerja, dan motivasi kerja secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap kinerja guru di Kecamatan Tana Lia. Dari analisis regresi ganda, variabel-variabel tersebut secara simultan mampu mempengaruhi kinerja guru, sebagaimana terlihat dari nilai  $t$ -hitung = 1,087 yang lebih besar daripada  $t$ -tabel = 2,004. Ini menunjukkan bahwa peningkatan atau penurunan dalam ketiga variabel ini akan berdampak langsung pada kinerja guru.

Penelitian ini sejalan dengan temuan dari Riatmaja (2024), yang menyatakan bahwa kepemimpinan transformasional, seperti memberikan visi yang inspiratif, dukungan emosional, dan motivasi, dapat meningkatkan kinerja dan komitmen guru terhadap sekolah. Hasil penelitian ini menggarisbawahi pentingnya kepala sekolah dalam menciptakan lingkungan yang mendukung dan menginspirasi guru untuk mencapai performa terbaik mereka.

Selain itu, penelitian dari (Schneider et al. (2025) menunjukkan bahwa iklim kerja yang positif, yang ditandai dengan adanya dukungan sosial, komunikasi yang baik, dan rasa saling menghargai antar staf, berperan penting dalam meningkatkan kepuasan kerja dan kinerja guru. Lingkungan kerja yang kondusif memungkinkan guru untuk bekerja dengan lebih produktif dan inovatif.

Motivasi kerja juga merupakan faktor kunci dalam meningkatkan kinerja guru. Penelitian oleh (Deci dan Ryan (2021) menegaskan bahwa motivasi intrinsik, yang didorong oleh lingkungan kerja yang mendukung dan kesempatan untuk pengembangan profesional, sangat berpengaruh terhadap kinerja guru. Guru yang memiliki motivasi tinggi cenderung menunjukkan komitmen dan kreativitas yang lebih tinggi dalam mengajar.

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa kepemimpinan kepala sekolah, iklim kerja, dan motivasi kerja secara bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja guru di sekolah-sekolah Kecamatan Tana Lia, Kabupaten Tana Tidung. Oleh karena itu, perlu adanya upaya terintegrasi dalam mengembangkan kualitas

kepemimpinan, menciptakan iklim kerja yang positif, dan meningkatkan motivasi kerja guru untuk mencapai peningkatan kinerja yang optimal.

Berdasarkan hasil analisa data yang diperoleh penulis, diperkuat dengan teori dari para ahli dan penelitian yang relevan bahwa ada pengaruh motivasi kerja, kepemimpinan kepala sekolah dan iklim kerja secara bersama-sama terhadap kinerja guru di sekolah-sekolah Kecamatan Tana Lia, Kabupaten Tana Tidung dengan besaran sumbangsi sebesar 53,2%.

## KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa ekonomi gig memiliki pengaruh yang signifikan terhadap aspek sosial dan lingkungan, baik dari sudut pandang mitra *driver* maupun perusahaan platform. Dari perspektif mitra *driver*, ditemukan bahwa aktivitas ekonomi gig berdampak kuat terhadap lingkungan dan kondisi sosial mereka. Pengaruh terhadap lingkungan (koefisien 0,748; t-statistik 14,818;  $p=0,000$ ) dan sosial (koefisien 0,670; t-statistik 10,572;  $p=0,000$ ) menunjukkan bahwa para pekerja langsung merasakan konsekuensi dari sistem ini (Matsuyuki et al., 2024; Lord et al., 2022). Temuan ini sejalan dengan literatur yang menyatakan bahwa ekonomi gig dapat memberikan manfaat lingkungan melalui optimalisasi sumber daya dan berpotensi mengurangi emisi karbon, namun pada saat yang sama, layanan pengiriman daring juga berkontribusi pada peningkatan emisi CO<sub>2</sub> dan kemacetan di perkotaan (Hudek & Širec, 2023; Liu et al., 2023).

Namun, terlepas dari potensi manfaat tersebut, mitra *driver* menghadapi tantangan besar terkait aspek sosial. Meskipun ekonomi gig menawarkan fleksibilitas dan peluang pendapatan, hal ini sering diiringi dengan ketidakstabilan pekerjaan, upah rendah, dan minimnya perlindungan sosial, yang membuat mereka rentan terhadap tekanan dan risiko kesehatan (Freni-Sterrantino & Salerno, 2021; Bajwa et al., 2018; Kaine & Josserand, 2019). Bahkan data menunjukkan bahwa rata-rata pendapatan pekerja gig di Jabodetabek masih berada di bawah Upah Minimum Provinsi (UMP), yang menggarisbawahi isu ketidakstabilan finansial yang nyata (Wibisono et al., 2023).

Sebaliknya, dari perspektif perusahaan platform, pengaruh ekonomi gig terhadap aspek sosial dan lingkungan juga signifikan secara statistik, namun dengan nilai t-statistik yang lebih rendah ( $t=3,833$  untuk sosial dan  $t=3,607$  untuk lingkungan) dibandingkan dengan mitra *driver*. Perbedaan ini mengindikasikan adanya kesenjangan persepsi antara perusahaan sebagai pengelola platform dan pekerja yang merasakan dampak langsung di lapangan (Silva & Nyobe, 2023). Perusahaan cenderung melihat dampak ini dari sudut pandang yang lebih moderat, sementara mitra *driver* mengalaminya sebagai bagian fundamental dari kondisi kerja mereka. Kesenjangan ini menekankan pentingnya pemahaman akan faktor-faktor yang memengaruhi tanggung jawab sosial perusahaan terhadap pekerja gig, mengingat mereka adalah pihak yang paling merasakan kerentanan dan dampak langsung dari sistem ini (Ray et al., 2021).

Pada dasarnya, ekonomi gig adalah sistem kerja fleksibel berbasis kontrak jangka pendek yang dimediasi oleh platform digital (Permana et al., 2022; Kaine & Josserand, 2019). Meskipun menawarkan otonomi, model ini juga mengalihkan risiko dan tanggung jawab dari pemberi kerja ke individu, yang seringkali menyebabkan ketidakstabilan dan upah rendah (Freni-Sterrantino & Salerno, 2021; MacDonald & Giazitzoglu, 2019). Selain itu, munculnya manajemen algoritmik juga menimbulkan tantangan etika dan regulasi baru, seperti isu klasifikasi pekerja dan dominasi platform yang memengaruhi kesejahteraan pekerja secara negatif (Muldoon & Rackstad, 2023;

Koutsimpogiorgos et al., 2020). Fenomena ini tidak hanya menyoroti perlunya penelitian lebih lanjut, tetapi juga intervensi kebijakan untuk mengatasi kerentanan dan masalah etika yang terkait (Tan et al., 2021; Churchill & Craig, 2019).

Secara keseluruhan, analisis ini menunjukkan bahwa meskipun kedua belah pihak mengakui adanya dampak signifikan dari ekonomi gig terhadap kinerja sosial dan lingkungan, terdapat disparitas dalam tingkat persepsi mereka. Mitra *driver* merasakan dampak tersebut dengan intensitas yang lebih kuat, terutama terkait tantangan sosial dan lingkungan yang dihadapi di lapangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adnan, S. H. N. M., Ramlee, N. F., Yusof, Z., & Mohamad, S. (2021). The Effectiveness of the Malaysian Digital Economy Policy in Promoting the Gig Economy. *International Journal of Social Science Research*, 3(2), 1-10.
- Alqarni, A. (2021). The Impact of Work Climate on Teachers' Job Motivation and Performance. *Journal of Educational and Psychological Studies*, 15(1), 1-15.
- Bajwa, U., Ranganathan, M., Khan, H., & Kaur, S. (2018). The Health of Workers in the Global Gig Economy. *Globalization and Health*, 14(1), 1-4. <https://doi.org/10.1186/s12992-018-0444-8>
- Babullah, M. D., Mulyana, E., & Handayani, N. (2024). The Role of Transformational Leadership in Improving Teacher Performance and Work Climate. *Jurnal Pendidikan dan Pengajaran*, 11(2), 45-58.
- Churchill, B., & Craig, L. (2019). Gender in the Gig Economy: Men and Women Using Digital Platforms to Secure Work in Australia. *Journal of Sociology*, 55(4), 741-761. <https://doi.org/10.1177/1440783319894060>
- Emzir. (2021). *Metodologi Penelitian Kualitatif: Analisis Data*. RajaGrafindo Persada.
- Erfina, I., Hartanto, M., & Susanto, T. (2021). Work Climate and Its Relationship with Teacher Absenteeism and Commitment. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Guru*, 18(1), 32-45.
- Freni-Sterrantino, A., & Salerno, V. (2021). A Plea for the Need to Investigate the Health Effects of the Gig Economy. *Frontiers in Public Health*, 9(February), 10-13. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2021.638767>
- Hudek, I., & Širec, K. (2023). Unveiling the Impact of the Gig Economy on Sustainable Development. *ERAZ Conference – Knowledge-Based Sustainable Development: Vol 9. Selected Papers*, 125-133. <https://doi.org/10.31410/eraz.s.p.2023.125>
- Kaine, S., & Josserand, E. (2019). The Organisation and Experience of Work in the Gig Economy. *Journal of Industrial Relations*, 61(4), 479-501. <https://doi.org/10.1177/0022185619865480>
- Khandani, E., & Movahedi, A. (2021). A Comparative Study of Platform and Gig Workers' Perspectives on Job Satisfaction and Performance. *International Journal of Business and Management*, 16(3), 56-69.
- Koutsimpogiorgos, N., van der Velden, M., & Recker, J. (2020). Conceptualizing the Gig Economy and Its Regulatory Problems. *Policy and Internet*, 12(4), 525-545. <https://doi.org/10.1002/poi3.237>
- Lane, M. (2020). Regulating Platform Work in the Digital Age. *OECD Going Digital Toolkit Notes*, 1, 1-29.
- Lembaga Demografi FEB UI. (2023). *Riset Ketenagakerjaan dan Kesejahteraan Pekerja di Sektor Ekonomi Gig*.
- Liu, K., Feng, Z., & Zhang, Q. (2023). Examining the Role of Digitalization and Gig Economy in Achieving a Low-Carbon Society: An Empirical Study across Nations. *Frontiers in Environmental Science*, 11(May), 1-13. <https://doi.org/10.3389/fenvs.2023.1197708>

- Lord, C., Hoolohan, C., & Holmes, M. (2022). The Sustainability of the Gig Economy Food Delivery System (Deliveroo, UberEATS and Just Eat): Histories and Futures of Rebound, Lock-in, and Path Dependency. *International Journal of Sustainable Transportation*, 17(5), 490–502. <https://doi.org/10.1080/15568318.2022.2066583>
- MacDonald, R., & Giazitzoglou, A. (2019). Youth, Enterprise and Precarity: Or, What Is, and What Is Wrong with, the “Gig Economy”? *Journal of Sociology*, 55(4), 724–740. <https://doi.org/10.1177/1440783319837604>
- Matsuyuki, S., Dwinanda, M. N., & Kurniawan, M. F. (2024). Analisis Dampak Layanan Pengantaran Makanan Daring terhadap Emisi CO2 di Jakarta. *Jurnal Ilmu Lingkungan*, 22(1), 1-12.
- Mislinah, H., Hidayat, M., & Aini, S. (2020). Pengaruh Iklim Kerja Terhadap Kinerja Guru di Sekolah. *Jurnal Pendidikan Guru Sekolah Dasar*, 10(3), 156-168.
- Muldoon, J., & Raekstad, P. (2023). Algorithmic Domination in the Gig Economy. *European Journal of Political Theory*, 22(4), 587–607. <https://doi.org/10.1177/14748851221082078>
- MyDIGITAL Corporation & Ipsos Malaysia. (2024). *The Malaysian Gig Economy: Trends and Policy Implications*.
- Permana, R. D., Izzati, P. S., & Askar, A. (2022). *Ilusi Sejahtera Ojek Daring Metropolitan*. The Institute for Demographic and Poverty Studies (IDEAS).
- Pradana, M., & Sutanto, A. (2023). A Comparative Analysis of Platform Companies and Driver Partners’ Perception of the Gig Economy. *Jurnal Manajemen dan Bisnis*, 19(2), 112-125.
- Rahmat, A., & Nurcahyani, R. (2022). The Impact of Online Transportation on Traffic Congestion and Air Pollution in Indonesian Cities. *International Journal of Environmental Science and Technology*, 19(1), 223-235.
- Ray, B., Singh, S., & Varma, A. (2021). Exploring Social Responsibility towards Gig Workers: A Comprehensive Review and Future Research Direction. *Social Responsibility Journal*, 1-23.
- Silva, A. C., & Nyobe, R. (2023). Addressing Social Sustainability Challenges in the Gig Economy Delivery Sector: The Crucial Role of Gig Workers’ Perceptions. *Journal of Sustainable Development*, 16(4), 54-68.
- Sudaryono. (2023). *Metodologi Penelitian: Gabungan Metode Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Andi Offset.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Tan, Z. M., Soh, J. S. Y., Tan, J. Y., & Soh, A. K. (2021). The Ethical Debate about the Gig Economy: A Review and Critical Analysis. *Technology in Society*, 65, 101594. <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2021.101594>
- Van Doorn, N. (2022). The Gig Economy and Its Algorithmic Governance. *New Media & Society*, 24(3), 735–753. <https://doi.org/10.1177/14614448211029837>
- Wibisono, Y., Ramadhan, D. R., & Devi, M. T. (2023). *ILUSI SEJAHTERA OJEK DARING METROPOLITAN*. The Institute for Demographic and Poverty Studies (IDEAS).
- Zeid, R., Gök, A., & Sirimanne, J. (2024). *The Gig Economy and the Future of Work: Global Trends and Policy Directions for Non-Standard Forms of Employment*. World Bank. <https://doi.org/10.1596/41755>