



Orderan Fiktif Dalam Ekosistem *Gig Economy*: Analisis Status Hukum Ojek Online dan Perbandingan Hukum Indonesia-Inggris

Ummu Nur Kholifah¹, Irma Mangar²

^{1,2}Universitas Bojonegoro, Indonesia

Email: ummukholifah275@gmail.com, irmamangar403@gmail.com

Info Artikel

Corresponding Author:

Ummu Nur Kholifah
ummukholifah275@gmail.com

History:

Submitted: 13/11/2025
 Revised: 20/11/2025
 Accepted: 27/11/2025

Keywords:

Legal Status, Online Motorcycle Taxis, Fictitious Orders, Legal Comparisons

Abstract

The development of digital technology has encouraged the birth of the gig economy that offers work flexibility through digital platforms such as online motorcycle taxis (ojol). However, the legal status of ojol drivers who are classified as partners, not workers, raises significant problems, especially related to the case of fictitious orders. This study aims to analyze the implications of the legal status of gig workers in Indonesia, especially ojol drivers, and to make a comparison with regulations in the UK. The research method used is normative-empirical law with a legislative, comparative law, and case approach. Primary data was obtained through interviews and observations of ojol drivers in Bojonegoro, while secondary data came from laws and regulations and court decisions. The results of the study showed that all respondents had experienced fictitious orders that caused economic and psychological losses, but did not receive legal protection due to their status as partners. The standard clause in the platform agreement shifts all responsibility to drivers, reflecting their weak bargaining position. Meanwhile, a comparison with the UK through the *Uber BV v Aslam* decision shows that drivers are categorized as workers who are entitled to basic protections such as minimum wage and paid leave.

Abstrak

Perkembangan teknologi digital mendorong lahirnya gig economy yang menawarkan fleksibilitas kerja melalui platform digital seperti ojek online (ojol). Namun, status hukum pengemudi ojol yang diklasifikasikan sebagai mitra, bukan pekerja, menimbulkan persoalan signifikan, terutama terkait kasus orderan fiktif.

Kata kunci:

Status Hukum, Ojek Online, Orderan Fiktif, Perbandingan Hukum



Copyright © 2025
 by Jurnal Rechtens.

All writings published in this journal are personal views of the authors and do not represent the views of the Rechtens.

DOI
10.56013/rechtens.v14i2.4919

Penelitian ini bertujuan menganalisis implikasi status hukum pekerja gig di Indonesia, khususnya pengemudi ojol, serta melakukan perbandingan dengan regulasi di Inggris. Metode penelitian yang digunakan adalah hukum normatif-empiris dengan pendekatan perundang-undangan, perbandingan hukum, dan kasus. Data primer diperoleh melalui wawancara serta observasi terhadap pengemudi ojol di Bojonegoro, sedangkan data sekunder berasal dari peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan. Hasil penelitian menunjukkan seluruh responden pernah mengalami orderan fiktif yang menimbulkan kerugian ekonomi dan psikologis, namun tidak mendapatkan perlindungan hukum akibat status mereka sebagai mitra. Klausul baku dalam perjanjian platform mengalihkan seluruh tanggung jawab kepada pengemudi, mencerminkan lemahnya posisi tawar mereka. Sementara itu, perbandingan dengan Inggris melalui putusan *Uber BV v Aslam* menunjukkan bahwa pengemudi dikategorikan sebagai pekerja yang berhak atas perlindungan dasar seperti upah minimum dan cuti berbayar.

PENDAHULUAN

Era digital menjadikan berbagai aspek kehidupan manusia mengalami transformasi besar, termasuk dalam dunia kerja. Kemajuan teknologi informasi dan komunikasi mendorong lahirnya model ekonomi baru yang dikenal dengan *gig economy*, *gig economy* merupakan sistem kerja berbasis proyek atau kemitraan yang dijalankan melalui platform digital.¹ Model ini menawarkan fleksibilitas waktu dan tempat, serta membuka peluang bagi masyarakat untuk memperoleh penghasilan secara mandiri. Di Indonesia, fenomena *gig economy* paling nyata terlihat pada profesi pengemudi ojek online (ojol), yang bekerja melalui aplikasi seperti Gojek, Grab, dan berbagai platform lokal lainnya.²

¹ Anton Cahyono, Indra Fredika Kusuma, and Haryo Hendro Kusumo, "Hubungan Hukum Kemitraan Antara Driver Online Dengan Penyedia Layanan," *Perspektif Hukum* 24, no. 2 (2024): 317–31, <https://doi.org/10.30649/ph.v24i2.311>.

² Muhyiddin Muhyiddin et al., "The Ambiguity of Employment Relationship in Indonesia's Gig Economy: A Study of Online Motorcycle Taxi Drivers," *Jurnal Ketenagakerjaan* 19, no. 3 (2024): 262–80, <https://doi.org/10.47198/jnaker.v19i3.416>.

Namun, di balik fleksibilitas dan kemandiriannya, status hukum pengemudi ojol menimbulkan permasalahan serius. Mereka dikategorikan sebagai mitra pada perusahaan platform, bukan sebagai pekerja.³ Status ini memberika arti bahwa hubungan antara pengemudi dan platform tidak diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Pada, Pasal 1 angka (15) undang-undang tersebut menyebutkan bahwa pekerja adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima upah dari pemberi kerja. Karena hubungan antara pengemudi dan perusahaan berbentuk kemitraan, mereka tidak termasuk dalam definisi tersebut dan tidak berhak atas perlindungan hukum ketenagakerjaan seperti jaminan sosial, upah minimum, atau perlindungan kerja.

Hubungan antara pengemudi dan perusahaan platform ini hanya diikat oleh perjanjian perdata sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Dalam praktiknya, posisi pengemudi ojol sebagai pihak yang lemah menyebabkan perjanjian kemitraan sering bersifat sepihak dan tidak mencerminkan prinsip keadilan kontraktual.⁴

Ketiadaan perlindungan hukum bagi pekerja gig ini tampak jelas terutama dalam kasus penipuan dan *orderan fiktif* yang merugikan pengemudi. Sebagai contoh di Palembang, seorang pengemudi menjadi korban penipuan setelah menerima pesanan palsu dan diarahkan untuk mengunduh aplikasi pinjaman online, yang kemudian digunakan pelaku untuk mengajukan pinjaman atas namanya.⁵ Kasus

³ Gemilang Adi Perdana and Agus Satory, "Analisis Yuridis Kedudukan Pengemudi Ojek Dan Kurir Online: Antara Mitra Atau Pekerja Harian Lepas," *Jurnal Pendidikan Indonesia* 6, no. 5 (2025): 2661–79, <https://doi.org/10.59141/japendi.v6i5.7843>.

⁴ Shafrida, "Perjanjian Antara Driver Gojek Dengan PT . Paket Global Semesta" 3 (2022): 487–503.

⁵ Sabrina Adliyah, "Driver Ojol Dapat Order Fiktif Lalu Diminta Daftar Pinjol-Dananya Ditarik 9 Juta," detikSumbagsel, 2025, <https://www.detik.com/sumbagsel/hukum-dan-kriminal/d-7777544/driver-ojol-dapat-order-fiktif-lalu-diminta-daftar-pinjol-dananya-ditarik-9-juta>.

serupa terjadi di Makassar dan Tangerang, di mana pengemudi kehilangan uang akibat peretasan dan pesanan palsu.⁶ Situasi tersebut menunjukkan lemahnya posisi hukum pengemudi gig yang tidak memiliki mekanisme hukum untuk menuntut ganti rugi atau perlindungan atas kerugian yang dialami.

Dalam perspektif teori hukum, hal ini menimbulkan benturan antara teori perlindungan hukum sebagaimana dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo yang menekankan bahwa hukum harus berpihak kepada pihak yang lemah, dengan praktik hukum positif yang justru menempatkan pekerja gig di posisi tanpa perlindungan.⁷ Sedangkan di Indonesia terutama hukum ketenagakerjaan, belum mampu menyesuaikan diri dengan dinamika digital yang menciptakan bentuk-bentuk hubungan kerja baru di luar kategori tradisional pekerja dan pengusaha.

Fenomena ini berbeda dengan Inggris, yang telah mengakui pekerja gig sebagai bagian dari hubungan kerja yang berhak atas perlindungan tertentu. Melalui putusan *Uber BV and others v Aslam and others* (No. 5), Mahkamah Agung Inggris menegaskan bahwa pengemudi Uber berstatus sebagai *worker*, bukan mitra independen, sehingga berhak atas upah minimum, libur tahunan, dan perlindungan sosial.⁸ Hal ini menunjukkan Inggris lebih *responsive* dalam perubahan bentuk pekerjaan di era digital, yang dapat menjadi acuan bagi Indonesia dalam memperkuat perlindungan bagi pekerja gig.

Berkaca pada hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implikasi status hukum pekerja gig sebagai mitra terhadap perlindungan hukum

⁶ Kurnia, "Hati-Hati! Orderan Fiktif Berujung Penipuan, Driver Ojol Di Palembang Rugi Rp9 Juta," akurat.co, 2025, <https://sumsel.akurat.co/kriminal/1865645760/hati-hati-orderan-fiktif-berujung-penipuan-driver-ojol-di-palembang-rugi-rp9-juta>.

⁷ Nur Afifah Aminuddin, "Legal Protection of the Digital Platform Workers in Indonesia : Lesson Learned From Germany and the United Kingdom," no. September (2023): 247-75, <https://doi.org/10.19184/ijls.v4i2.41915>.

⁸ Jeremias Adams-Prassl, "'Uber BV v Aslam: '[W]Ork Relations ... Cannot Safely Be Left to Contractual Regulation,'" *Industrial Law Journal* 51, no. 4 (2022): 955-66, <https://doi.org/10.1093/indlaw/dwac027>.

dalam kasus *orderan fiktif* di Indonesia, serta menelaah bagaimana sistem hukum Inggris dapat menjadi model bagi pembentukan kebijakan nasional yang lebih adaptif terhadap perkembangan ekonomi digital. Penelitian ini menegaskan urgensi perumusan kebijakan yang jelas untuk mengatur hubungan hukum antara perusahaan platform dan pengemudi ojol, karena status kemitraan yang berlaku saat ini menimbulkan ketidakpastian hukum dan membebankan seluruh risiko operasional kepada pengemudi. Ketimpangan relasi ini menunjukkan bahwa tanpa intervensi regulatif, pekerja gig akan tetap berada pada posisi rentan terhadap kerugian, eksplorasi, dan ketiadaan perlindungan hukum. Temuan penelitian diharapkan dapat memberikan landasan akademik dan rekomendasi praktis bagi perumusan regulasi yang lebih seimbang antara kepentingan platform digital dan hak-hak pekerja gig.

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang telah membahas isu serupa. Halilintarsyah (2021) mengkaji hubungan kemitraan antara pengemudi ojol dan perusahaan platform, namun fokus pada aspek kontraktual tanpa menyinggung perlindungan hukum dalam konteks kejahatan digital.⁹ R. K. Putra dkk (2024) membahas kerentanan pekerja gig akibat belum adanya regulasi yang jelas, namun tidak meninjau perbandingan dengan sistem hukum negara lain.¹⁰ Kebaruan penelitian ini terletak pada pendekatan komparatif dengan sistem hukum Inggris yang telah menetapkan klasifikasi pekerja gig secara tegas, sehingga diharapkan mampu memberikan landasan konseptual bagi pembaruan kebijakan hukum ketenagakerjaan di Indonesia di era ekonomi digital.

⁹ Oka Halilintarsyah, "Ojek Online, Pekerja Atau Mitra?," *Jurnal Persaingan Usaha* 2, no. September (2021): 64–74, <https://doi.org/10.55869/kppu.v2i.24>.

¹⁰ Rengga Kusuma Putra et al., "Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Gig Economy: Perspektif Hukum Perdata Di Indonesia," *Jurnal Ilmu Hukum Dan Politik* 2, no. 4 (2024): 554–64, <https://doi.org/10.51903/perkara.v2i4.2227>.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif-empiris, sebab permasalahan yang dikaji tidak hanya berkaitan dengan norma hukum tertulis, tetapi juga dengan realitas sosial yang terjadi di lapangan. Pendekatan normatif digunakan untuk menelaah ketentuan hukum positif yang mengatur hubungan kerja serta perlindungan hukum bagi pekerja gig, khususnya pengemudi ojek online (ojol). Pendekatan ini memusatkan perhatian pada analisis terhadap peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan yang relevan, baik di Indonesia maupun di Inggris, guna menemukan dasar hukum atas kedudukan pekerja gig dalam sistem ketenagakerjaan. Sementara itu, pendekatan empiris diterapkan untuk menggambarkan bagaimana norma hukum tersebut berfungsi dalam praktik, melalui pengumpulan data lapangan yang mencerminkan pengalaman nyata para pengemudi ojol dalam menghadapi persoalan hukum seperti orderan fiktif. Dengan menggabungkan kedua pendekatan ini, penelitian diharapkan dapat memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai hubungan antara teori hukum dan implementasinya dalam konteks *gig economy* di Indonesia.

Untuk mendukung metode tersebut, penelitian ini menggunakan beberapa jenis pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan, pendekatan perbandingan hukum, dan pendekatan kasus. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelusuri dan menganalisis dasar hukum yang mengatur hubungan antara platform digital dan pengemudi ojol, terutama dalam konteks hak dan kewajiban masing-masing pihak. Pendekatan perbandingan hukum digunakan untuk membandingkan kerangka hukum Indonesia dengan sistem hukum di Inggris, terutama melalui studi terhadap perkara *Uber BV v Aslam*, yang menjadi rujukan penting dalam menentukan status hukum pekerja gig. Sementara itu, pendekatan kasus digunakan untuk memahami secara konkret permasalahan hukum yang timbul dalam praktik, khususnya kasus orderan fiktif yang sering

JURNAL RECHTENS, Vol. 14, No. 2, Desember 2025

merugikan pengemudi. Melalui ketiga pendekatan tersebut, penelitian ini berupaya melihat persoalan secara menyeluruh, baik dari sisi normatif maupun praktiknya di lapangan.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder yang saling melengkapi. Data primer diperoleh melalui wawancara dan observasi langsung terhadap pengemudi ojek online di Kabupaten Bojonegoro, Jawa Timur, pada bulan Mei 2025. Wawancara dilakukan menggunakan *Google Form* yang berisi pertanyaan mengenai platform yang digunakan oleh responden, kepemilikan jaminan kesehatan dan ketenagakerjaan, status pekerjaan sebagai penghasilan utama atau sampingan, serta pengalaman terkait orderan fiktif dan dampak yang ditimbulkan. Observasi dilakukan dengan mengamati aktivitas pengemudi di lapangan untuk melihat secara langsung kondisi kerja, pola interaksi antara pengemudi dan platform digital, serta bagaimana para pengemudi merespons situasi tertentu, termasuk saat menghadapi orderan fiktif. Melalui data ini, penelitian memperoleh gambaran nyata mengenai bentuk hubungan kerja dan potensi kerentanan hukum yang dialami oleh para pekerja gig.

Selain itu, data sekunder digunakan sebagai dasar analisis normatif dan pembanding terhadap data primer. Data sekunder diperoleh dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier seperti peraturan perundang-undangan, literatur ilmiah, serta putusan pengadilan. Peraturan yang menjadi rujukan meliputi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Sementara itu, putusan yang digunakan sebagai bahan perbandingan adalah *United Kingdom Supreme Court Decision No. 5 Uber BV and others (Appellants) v Aslam and others (Respondents)* (2021) EWCA Civ 2748, yang memberikan landasan hukum penting dalam menilai status pekerja gig di Inggris. Kombinasi antara bahan hukum nasional dan perbandingan

internasional ini dimaksudkan untuk memberikan sudut pandang yang lebih luas terhadap isu yang diteliti.

Analisis terhadap bahan hukum dilakukan secara deskriptif kualitatif, dengan menafsirkan hasil temuan normatif dan empiris berdasarkan konteks hukum yang dikaji. Analisis ini bertujuan untuk menggambarkan serta menilai bagaimana peraturan yang ada diterapkan dalam praktik, sekaligus mengidentifikasi kesenjangan antara norma hukum dan kenyataan di lapangan. Melalui proses penalaran kualitatif, penelitian ini berusaha menarik kesimpulan mengenai implikasi status pekerja gig sebagai mitra, bukan pekerja, terhadap perlindungan hukum dalam kasus orderan fiktif. Hasil analisis diharapkan dapat menjadi masukan bagi pembuat kebijakan dalam memperbaiki regulasi ketenagakerjaan dan perlindungan hukum di Indonesia, dengan merujuk pada praktik baik dari sistem hukum Inggris yang telah lebih dahulu mengakomodasi realitas kerja dalam ekonomi digital.

PEMBAHASAN

Perkembangan sistem kerja berbasis platform digital di Indonesia menunjukkan peningkatan yang signifikan, termasuk wilayah Bojonegoro.¹¹ Model kerja yang menawarkan fleksibilitas waktu dan akses yang mudah melalui teknologi digital ini menarik minat banyak individu dari berbagai latar belakang, terutama kalangan usia produktif yang mencari sumber penghasilan tambahan atau utama. Salah satu bentuk pekerjaan yang paling banyak diminati adalah pengemudi ojek online (ojol)¹², yang mengandalkan aplikasi digital untuk menghubungkan

¹¹ Yuan Edo Ramadhana, "Tren Kerja Freelance Meningkat Di Bojonegoro: BPS Catat 8,94 Persen Pekerja Lepas," [radarbojonegoro.jawapos.com](https://radarbojonegoro.jawapos.com/bojonegoro/716228608/tren-kerja-freelance-meningkat-di-bojonegoro-bps-catat-894-persen-pekerja-lepas?utm_source), 2025, https://radarbojonegoro.jawapos.com/bojonegoro/716228608/tren-kerja-freelance-meningkat-di-bojonegoro-bps-catat-894-persen-pekerja-lepas?utm_source.

¹² Putri Diana Oky and Muslinawati Retno, "Kehadiran Ojek Online (Grab) Terhadap Eksistensi Ojek Konvensional Di Kabupaten Bojonegoro
JURNAL RECHTENS, Vol. 14, No. 2, Desember 2025

penyedia jasa dengan pengguna. Berdasarkan hasil wawancara terhadap sebelas responden di Bojonegoro, seluruh partisipan merupakan pengemudi aktif dari berbagai platform seperti Gojek, Grab, Wira-Wiri, Kurirmu, dan Rizqi Express. Data tersebut menunjukkan dominasi laki-laki dalam profesi ini karena sifat pekerjaannya yang menuntut mobilitas tinggi¹³, dengan rentang usia responden antara 20 hingga 40 tahun yang termasuk dalam kategori usia produktif.

Dalam wawancara tersebut, sebagian besar responden menjadikan pekerjaan ojol sebagai pekerjaan sampingan (54,5%), sementara sisanya (45,5%) menjadikannya sebagai pekerjaan utama. Hal ini menunjukkan bahwa fleksibilitas waktu menjadi daya tarik utama sistem kerja berbasis platform digital, di mana pekerja dapat menyesuaikan jadwal kerja dengan aktivitas lain tanpa keterikatan waktu.¹⁴ Selain itu, diversifikasi penghasilan juga menjadi alasan penting, karena pekerjaan ojol dianggap mampu menambah stabilitas keuangan dan mengurangi ketergantungan pada satu sumber pendapatan.¹⁵ Namun di sisi lain, bagi sebagian pekerja, profesi ini telah beralih menjadi pekerjaan utama yang menopang kebutuhan hidup sehari-hari. Kondisi ini menandakan bahwa *gig economy* tidak hanya menjadi alternatif penghasilan tambahan, tetapi juga telah berkembang menjadi bentuk pekerjaan baru di tengah keterbatasan lapangan kerja formal.

Dalam praktiknya, pengemudi ojol di Bojonegoro terbagi ke dalam dua kelompok besar, yaitu pengguna platform resmi seperti Grab dan Gojek, serta pengguna platform informal seperti Wira-Wiri, Kurirmu, dan Rizqi Express yang

the Presence of Online Ojek (Grab) To the Existence of Conventional Ojek in Bojonegoro District," *Jurnal Ekonomi Manajemen Dan Sosial* 3, no. 1 (2020).

¹³ Moh. Athoilla Zulfikar Fikri Aziz, "ANALISIS PENGARUH FLEKSIBILITAS JAM KERJA, UPAH, USIA, JENIS KELAMIN, DAN PENDIDIKAN MENJADI PENGEMUDI OJEK DARING DI KOTA MALANG" 2, no. 3 (2023): 620–31.

¹⁴ Azhar Humaira Syabani, Anita Silvianita, and Arry Widodo, "Flexibility and Social Security in Gig Workers : A Study of Gig Worker Welfare in Bandung City" 3, no. 6 (2024): 1951–62.

¹⁵ I Putu Yoga Bumi Pradana, "Pekerja Ekonomi Gig : Pengalaman Kerja Pengemudi Ojek Online Maxim Dan Grab Di Wilayah Timur Indonesia," *Jurnal Ilmu Administrasi Negara* 12 (2024): 11–26.

beroperasi melalui aplikasi pesan instan *WhatsApp*.¹⁶ Platform resmi memiliki sistem yang lebih terstruktur dengan dukungan teknologi, sistem pembayaran digital, dan mekanisme pengaduan, sedangkan platform informal menawarkan fleksibilitas tinggi namun minim perlindungan hukum dan teknis bagi pengemudi. Kurangnya transparansi transaksi dan ketiadaan dukungan dari pihak platform menyebabkan para pengemudi di sektor ini lebih rentan terhadap risiko, termasuk penipuan digital seperti *orderan fiktif*.

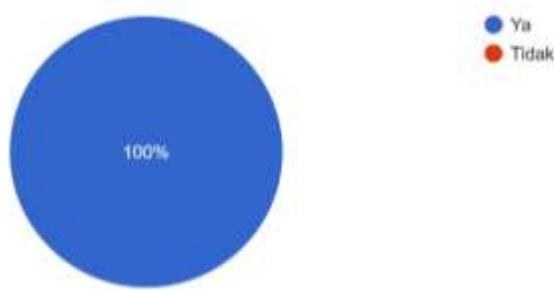
Ketiadaan regulasi yang secara khusus mengatur hubungan kerja antara pengemudi dan perusahaan platform menimbulkan persoalan hukum yang kompleks. Dalam praktiknya, pengemudi dikategorikan sebagai mitra dan bukan pekerja, sehingga hak-hak dasar ketenagakerjaan seperti jaminan sosial, perlindungan keselamatan kerja, dan kompensasi atas kerugian tidak otomatis berlaku. Status hukum yang ambigu ini berdampak langsung pada perlindungan bagi pengemudi ketika menghadapi persoalan seperti *orderan fiktif* di mana mereka menanggung seluruh kerugian sendiri tanpa kompensasi dari perusahaan. Situasi tersebut memperlihatkan adanya ketimpangan relasi antara pengemudi dan platform digital, di mana tanggung jawab hukum dan finansial sepenuhnya dialihkan kepada pengemudi. Kondisi ini menunjukkan bahwa permasalahan *orderan fiktif* tidak semata-mata berkaitan dengan teknis dalam sistem aplikasi, tetapi juga konsekuensi dari hubungan kerja yang tidak seimbang antara platform dan pengemudi.

¹⁶ Joko Kuncoro, "Cerita Lucky Wahyu Dirikan Ojol Lokal Wira Wiri, Siapkan Aplikasi Permudah Konsumen," suarabanyuurip.com, 2022, https://suarabanyuurip.com/2022/02/06/cerita-lucky-wahyu-dirikan-ojol-lokal-wira-wiri-siapkan-aplikasi-permudah-konsumen/#google_vignette.

1. Implikasi Status Pekerja Gig (ojol) Dalam kasus Orderan Fiktif

Fenomena orderan fiktif menjadi salah satu bentuk penipuan digital paling nyata yang dialami pekerja ojek online (ojol).¹⁷ Orderan fiktif terjadi saat pengemudi menerima pesanan melalui aplikasi, namun pada kenyataannya tidak ada konsumen di lokasi tujuan.¹⁸ Pola ini mengakibatkan kerugian ganda bagi pengemudi, yakni biaya bensin dan tenaga yang sudah dikeluarkan, sekaligus hilangnya potensi pendapatan karena waktu terbuang. Dalam survei yang dilakukan peneliti terhadap responden ojol di Bojonegoro, seluruh pengemudi mengaku pernah mengalami orderan fiktif. Fakta ini menunjukkan bahwa orderan fiktif bukanlah insiden, melainkan fenomena yang berulang dan sistemik.

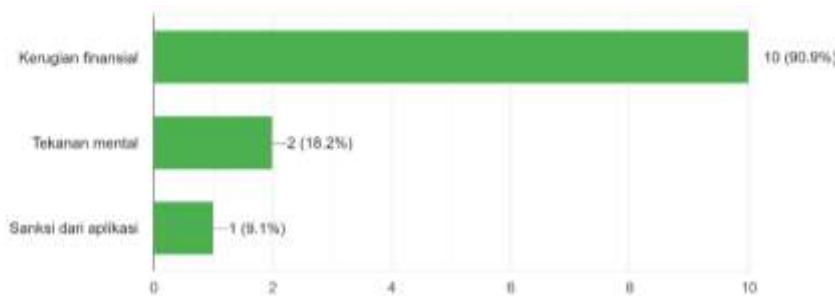
Berikut merupakan data dari responden yang mengalami orderan fiktif serta data survey mengenai dampak atau akibat dari orderan fiktif. Data ini diperoleh peneliti melalui wawancara para responden.



Gambar Diagram responden yang mengalami *orderan fiktif*

¹⁷ LATS Nggoli, "Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Mitra Ojol (Maxim) Sebagai Korban Tindakan Orderan Fiktif Yang Dilakukan Konsumen Dalam Layanan Food &Shop," *J-CEKI: Jurnal Cendekia Ilmiah* 4 (2024): 938–47.

¹⁸ Mokapos, "Order Fiktif Adalah: Pengertian, Dampak, Dan Cara Menghindarinya," mokapos.com, 2025, <https://www.mokapos.com/blog/order-fiktif-adalah>.



Gambar Diagram Dampak Orderan Fiktif

Situasi menjadi semakin berat karena platform tidak mengambil alih tanggung jawab atas kerugian tersebut. Pada pasal 4.2.5 dalam syarat dan ketentuan Grab, ditegaskan bahwa mitra bertanggung jawab penuh atas semua klaim, kerugian, atau kerusakan yang timbul dari pemberian layanan, termasuk kerugian finansial.¹⁹ Dengan redaksi tersebut, secara eksplisit beban risiko dialihkan sepenuhnya kepada mitra, sementara perusahaan *platform* terbebas dari kewajiban kompensasi. Akibatnya, pengemudi ditempatkan pada posisi yang sangat rentan, karena mereka dipaksa menanggung kerugian yang sebenarnya tidak sepenuhnya berasal dari kesalahan pribadi.

Klausul ini diperkuat oleh ketentuan bagian 2.3 yang menegaskan peran Grab hanya sebagai perusahaan teknologi yang mempertemukan konsumen dengan penyedia jasa.²⁰ Grab menolak mengakui adanya hubungan kerja langsung dengan mitra, sehingga segala tanggung jawab atas layanan ditanggung oleh pengemudi sendiri.²¹ Dengan demikian, konstruksi hukum yang dibangun platform bersifat asimetris pengemudi dianggap independent,

¹⁹ Grab, “SYARAT LAYANAN DAN KEBIJAKAN,” grab.com, 2025, <https://www.grab.com/id/en/terms-policies/transport-delivery-logistics/>.

²⁰ Grab.

²¹ Budi Santoso, Ratih Dheviana Puru Hitiningtyas, and Sugeng Santoso Pudyo Nugroho, “Karakteristik Hubungan Hukum Antara Pengemudi Ojek Online Dan Perusahaan Aplikasi,” *Masalah-Masalah Hukum* 52, no. 2 (2023): 174–86, <https://doi.org/10.14710/mmh.52.2.2023.174-186>.

namun di saat yang sama seluruh aktivitas kerja mereka dikontrol melalui aplikasi, algoritma, dan regulasi platform.²²

Kondisi ini memiliki implikasi besar terhadap perlindungan hukum ojol, terutama dalam kasus orderan fiktif. sebab:

- 1) Tidak diakui sebagai pekerja dalam hukum ketenagakerjaan. Karena perlindungan tenaga kerja yang diatur melalui UU No. 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan dan UU no. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja hanya berlaku pada mereka yang memiliki hubungan kerja berdasarkan perjanjian kerja. Hal ini ditandai dengan adanya unsur perintah, pekerja, dan upah. Karena ojol diposisikan sebagai mitra independent, mereka tidak memenuhi unsur tersebut. ini berakibat, ojol tidak berhak atas perlindungan hukum ketenagakerjaan.;
- 2) Klausul perjanjian baku dalam syarat dan ketentuan platform (misalnya Pasal 4.2.5 S&K Grab)²³ secara eksplisit menyatakan bahwa semua risiko, kerugian, maupun klaim yang timbul dari pemberian layanan ditanggung oleh pengemudi. Dengan demikian, ketika *orderan fiktif* terjadi, pengemudi menanggung kerugian finansial (biaya bensin, tenaga, waktu) tanpa kompensasi dari perusahaan. Status mitra ini menegaskan adanya pengalihan risiko sepihak dari platform kepada pekerja.;
- 3) Tidak adanya mekanisme hukum yang efektif mengakibatkan ojol sulit menuntut perlindungan karena tidak diakui sebagai pekerja, terutama pada hukum ketenagakerjaan²⁴;

²² Muhyiddin et al., "The Ambiguity of Employment Relationship in Indonesia's Gig Economy: A Study of Online Motorcycle Taxi Drivers."

²³ Grab, "SYARAT LAYANAN DAN KEBIJAKAN."

²⁴ Alfin Dwi Novemyanto and Rismawati Nur, "Rekognisi Status Dan Perlindungan Hukum Pekerja Gig Economy," *Jurnal Hukum Pelita* 6, no. 1 (2025): 211–24, <https://doi.org/10.37366/jhp.v6i1.5789>.

4) Dalam perspektif hukum perlindungan konsumen (UU No. 8 Tahun 1999), konsumen memiliki hak atas keamanan dan kenyamanan, sementara penyedia jasa memiliki kewajiban melindungi konsumen. Namun, posisi ojol menjadi ambigu, mereka bukan konsumen, melainkan mitra penyedia layanan, tetapi juga bukan pekerja. Sehingga, perlindungan hukum mereka tidak jelas dalam kerangka UU Perlindungan Konsumen. Hal ini membuat ojol rentan tanpa instrumen hukum yang memadai ketika dirugikan oleh *orderan fiktif*.²⁵

Dengan demikian, *orderan fiktif* bukan hanya persoalan teknis di lapangan, melainkan konsekuensi langsung dari struktur hubungan kerja yang timpang. Pekerja gig seperti ojol berada pada posisi yang lemah dalam rantai ekonomi digital, mereka sangat bergantung pada platform untuk memperoleh penghasilan, namun tidak memiliki instrumen hukum maupun mekanisme perlindungan yang memadai ketika mengalami kerugian.

2. Komparasi dengan Regulasi di Inggris

Inggris menjadi salah satu negara yang relevan dijadikan acuan untuk Indonesia dalam memperbaiki regulasi ketenagakerjaan, khususnya terhadap perlindungan pekerja gig. Negara ini mengadopsi pendekatan hukum yang adaptif dan konseptual²⁶, tentunya hal ini dapat menjadi acuan bagi Indonesia. Salah satu aspek krusial yang diadopsi oleh sistem hukum Inggris adalah klasifikasi kerja menjadi tiga kategori, yakni *employee, worker, dan self-*

²⁵ Beda Soedrio, Rudepel Petrus Leo, and Deddy R. Ch. Manafe, "Perlindungan Hukum Terhadap Driver Maxim Akibat Pemesanan Orderan Fiktif/Penipuan Food and Goods and Delivery Dengan Pembayaran COD Pada Minimarket Kepada Costumer Di Wilayah Kota Kupang," *Jurnal Hukum, Politik Dan Ilmu Sosial* 3, no. 3 (2024): 216–31, <https://doi.org/10.55606/jhpis.v3i3.3910>.

²⁶ Asress Adimi Gikay, "Risks, Innovation, and Adaptability in the UK's Incrementalism versus the European Union's Comprehensive Artificial Intelligence Regulation," *International Journal of Law and Information Technology* 32, no. 1 (2024), <https://doi.org/10.1093/ijlit/eaae013>.

*employed.*²⁷ Kategori *worker* mengakomodasi posisi kerja antara pekerja penuh waktu (pegawai tetap) dan pekerja mandiri, yang mencerminkan realitas kerja dalam platform digital seperti ojek daring, kurir online, dan pekerja lepas lainnya.

Status ini memberikan akses terhadap hak-hak dasar seperti upah minimum, cuti berbayar, dan perlindungan jam kerja, tanpa harus memenuhi syarat yang ketat seperti kontrak kerja penuh waktu. Klasifikasi ini yang tidak ditemukan di sistem hukum lain seperti Amerika Serikat yang berbasis prinsip pasar bebas atau Jerman yang terlalu kaku dengan model hubungan kerja tradisional.²⁸

Putusan Mahkamah Agung Inggris dalam *Uber v Aslam* pada tanggal 19 Februari 2021 merupakan preseden penting yang menunjukkan bagaimana pengadilan Inggris mampu melampaui konstruksi kontraktual formal dan melihat realitas hubungan kerja.

Sebelum keputusan ini, Uber memperlakukan para pengemudi sebagai pekerja lepas (kontraktor independen), yang berarti mereka tidak berhak atas jaminan perlindungan ketenagakerjaan seperti pekerja formal.²⁹ Walaupun status tersebut memberi fleksibilitas dalam hal pengaturan jam kerja dan kebebasan dalam bekerja, nyatanya para pengemudi tetap beroperasi dalam sistem dan prosedur yang dikendalikan sepenuhnya oleh perusahaan.

²⁷ Hannah Johnston et al., "Employment Status and the On-Demand Economy: A Natural Experiment on Reclassification," *Socio-Economic Review* 22, no. 1 (2024): 169–94, <https://doi.org/10.1093/ser/mwad047>.

²⁸ Alan Bogg, "The Uber Case: The Legal Construction of Platform Work," *Modern Law Review* 84, no. 4 (2021): 1016–1038.

²⁹ Alessio Bertolini and Ruth Dukes, "Trade Unions and Platform Workers in the UK: Worker Representation in the Shadow of the Law," *Industrial Law Journal* 50, no. 4 (2021): 662–88, <https://doi.org/10.1093/indlaw/dwab022>.

Dalam kasus ini, *Supreme Court UK* menilai bahwa meskipun Uber mendefinisikan dirinya sebagai perusahaan teknologi yang sekadar menghubungkan pengemudi dan penumpang melalui aplikasi, realitas di lapangan menunjukkan pengemudi bekerja di bawah pengawasan dan kendali perusahaan.³⁰ Pengadilan menyoroti bahwa para pengemudi tidak dapat menetapkan tarif sendiri, tidak bebas memilih penumpang, serta wajib mematuhi aturan operasional yang telah ditentukan oleh Uber.³¹ Bahkan, untuk tetap aktif dalam platform, mereka diwajibkan memenuhi standar tertentu seperti memiliki kendaraan sesuai ketentuan dan mempertahankan peringkat (rating) tinggi dari pengguna.³²

Fakta-fakta tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara Uber dan para pengemudi lebih mencerminkan hubungan kerja dibandingkan hubungan kemitraan mandiri. Dalam pertimbangannya, pengadilan juga menilai bahwa kontrak kerja yang digunakan Uber tidak sesuai dengan kenyataan praktik kerja sehari-hari. Walaupun dalam kontrak tertulis para pengemudi disebut sebagai kontraktor independen, kenyataannya mereka tidak memiliki daya tawar atau kesempatan untuk merundingkan syarat-syarat kerja.

Atas dasar itu, pengadilan memutuskan bahwa para pengemudi harus diklasifikasikan sebagai pekerja (*worker*) menurut hukum ketenagakerjaan Inggris. Putusan ini tidak hanya memberikan jaminan hak-hak dasar kepada para pengemudi Uber di Inggris, tetapi juga menjadi preseden penting dalam

³⁰ Adams-Prassl, "Uber BV v Aslam: '[W]ork Relations ... Cannot Safely Be Left to Contractual Regulation.'"

³¹ Adams-Prassl.

³² Qolbi Hanif Fadhluloh and Aidul Fitriciada Azhari, "Perbandingan Kedudukan Hukum Pekerja GIG Economy Di Indonesia, Belanda, Dan Inggris," *Fundamental: Jurnal Ilmiah Hukum* 12, no. 2 (2023): 307–22, <https://doi.org/10.34304>.

perdebatan global mengenai status kerja dalam ekosistem *gig economy*.³³ Meskipun hanya berlaku di wilayah hukum Inggris, keputusan ini menjadi langkah penting dalam mendorong keadilan dan perlindungan bagi pekerja sektor platform digital.³⁴

Situasi ini sangat relevan untuk dibandingkan dengan kondisi para mitra pengemudi ojek online (ojol) seperti Grab dan Gojek di Indonesia. Kedua platform tersebut juga mengklaim bahwa pengemudinya adalah mitra independent³⁵, padahal mereka bekerja dalam ekosistem digital yang mengatur hampir seluruh aspek operasional mulai dari tarif, sistem insentif, hingga sanksi pemutusan kemitraan sepihak.³⁶ Dengan demikian, keputusan hukum di Inggris dapat menjadi preseden yang penting bagi Indonesia dalam merumuskan perlindungan hukum terhadap pekerja platform. Ini membuka peluang untuk meninjau kembali hubungan kerja di sektor *gig economy*, termasuk memberikan perlindungan dasar sebagaimana mestinya bagi pekerja, tanpa mengorbankan fleksibilitas yang menjadi karakter khas sektor ini.

KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa status pengemudi ojek online sebagai mitra menempatkan mereka pada posisi yang lemah karena tidak memperoleh perlindungan ketenagakerjaan dasar, terutama ketika menghadapi kasus orderan fiktif yang seluruh risikonya dibebankan kepada pengemudi. Ketidakjelasan hubungan hukum ini mengakibatkan absennya tanggung jawab perusahaan

³³ Novemyanto and Nur, "Rekognisi Status Dan Perlindungan Hukum Pekerja Gig Economy."

³⁴ Bridget Nicole Gonzalez, "Employment Classification and Human Dignity in The Gig Economy," *St. Thomas Law Review* 34, no. 1 (2021), <https://scholarship.stu.edu/stlr/vol34/iss1/4>.

³⁵ Muhyiddin et al., "The Ambiguity of Employment Relationship in Indonesia's Gig Economy: A Study of Online Motorcycle Taxi Drivers."

³⁶ Grab, "SYARAT LAYANAN DAN KEBIJAKAN."

platform serta lemahnya perlindungan negara. Perbandingan dengan sistem hukum Inggris melalui putusan *Uber BV v Aslam* [2021] menunjukkan bahwa model klasifikasi “worker” lebih adaptif karena memberikan hak-hak minimum tanpa menyamakan pekerja gig dengan pegawai tetap. Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini menegaskan perlunya pembaruan regulasi nasional melalui penambahan kategori hukum khusus bagi pekerja gig sebagai dasar pemberian perlindungan minimum, termasuk jaminan sosial, perlindungan pendapatan, dan mekanisme penyelesaian sengketa. Temuan lapangan yang menunjukkan seluruh responden mengalami kerugian akibat orderan fiktif semakin memperkuat urgensi reformasi kebijakan ini, meskipun penelitian masih terbatas pada jumlah responden dan wilayah tertentu.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal:

- Adams-Prassl, Jeremias. “Uber BV v Aslam: ‘[W]Ork Relations … Cannot Safely Be Left to Contractual Regulation.’” *Industrial Law Journal* 51, no. 4 (2022): 955–66. <https://doi.org/10.1093/indlaw/dwac027>.
- Aminuddin, Nur Afifah. “Legal Protection of the Digital Platform Workers in Indonesia: Lesson Learned From Germany and the United Kingdom,” no. September (2023): 247–75. <https://doi.org/10.19184/ijls.v4i2.41915>.
- Beda Soedrio, Rudepel Petrus Leo, and Deddy R. Ch. Manafe. “Perlindungan Hukum Terhadap Driver Maxim Akibat Pemesanan Orderan Fiktif/Penipuan Food and Goods and Delivery Dengan Pembayaran COD Pada Minimarket Kepada Costumer Di Wilayah Kota Kupang.” *Jurnal Hukum, Politik Dan Ilmu Sosial* 3, no. 3 (2024): 216–31. <https://doi.org/10.55606/jhpis.v3i3.3910>.
- Bertolini, Alessio, and Ruth Dukes. “Trade Unions and Platform Workers in the UK: Worker Representation in the Shadow of the Law.” *Industrial Law Journal* 50, no. 4 (2021): 662–88. <https://doi.org/10.1093/indlaw/dwab022>.
- Bogg, Alan. “The Uber Case: The Legal Construction of Platform Work.” *Modern Law Review* 84, no. 4 (2021): 1016–1038.

- Cahyono, Anton, Indra Fredika Kusuma, and Haryo Hendro Kusumo. "Hubungan Hukum Kemitraan Antara Driver Online Dengan Penyedia Layanan." *Perspektif Hukum* 24, no. 2 (2024): 317–31. <https://doi.org/https://doi.org/10.30649/ph.v24i2.311>.
- Fadhlulloh, Qolbi Hanif, and Aidul Fitriciada Azhari. "Perbandingan Kedudukan Hukum Pekerja GIG Economy Di Indonesia, Belanda, Dan Inggris." *Fundamental: Jurnal Ilmiah Hukum* 12, no. 2 (2023): 307–22. <https://doi.org/10.34304>.
- Gikay, Asress Adimi. "Risks, Innovation, and Adaptability in the UK's Incrementalism versus the European Union's Comprehensive Artificial Intelligence Regulation." *International Journal of Law and Information Technology* 32, no. 1 (2024). <https://doi.org/10.1093/ijlit/eaae013>.
- Gonzalez, Bridget Nicole. "Employment Classification and Human Dignity in The Gig Economy." *St. Thomas Law Review* 34, no. 1 (2021). <https://scholarship.stu.edu/stlr/vol34/iss1/4>.
- Halilintarsyah, Oka. "Ojek Online, Pekerja Atau Mitra?" *Jurnal Persaingan Usaha* 2, no. September (2021): 64–74. <https://doi.org/10.55869/kppu.v2i.24>.
- Johnston, Hannah, Ozlem Ergun, Juliet Schor, and Lidong Chen. "Employment Status and the On-Demand Economy: A Natural Experiment on Reclassification." *Socio-Economic Review* 22, no. 1 (2024): 169–94. <https://doi.org/10.1093/ser/mwad047>.
- Muhyiddin, Muhyiddin, Nur Siti Annazah, Henrico Henrico Tobing, Nugroho Habibi, Fahimah Fauziyah, and Riesa Istiqamah Putri Harsiwie. "The Ambiguity of Employment Relationship in Indonesia's Gig Economy: A Study of Online Motorcycle Taxi Drivers." *Jurnal Ketenagakerjaan* 19, no. 3 (2024): 262–80. <https://doi.org/10.47198/jnaker.v19i3.416>.
- Nggoli, LATS. "Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Mitra Ojol (Maxim) Sebagai Korban Tindakan Orderan Fiktif Yang Dilakukan Konsumen Dalam Layanan Food &Shop." *J-CEKI: Jurnal Cendekia Ilmiah* 4 (2024): 938–47.
- Novemyanto, Alfin Dwi, and Rismawati Nur. "Rekognisi Status Dan Perlindungan Hukum Pekerja Gig Economy." *Jurnal Hukum Pelita* 6, no. 1 (2025): 211–24. <https://doi.org/10.37366/jhp.v6i1.5789>.
- Perdana, Gemilang Adi, and Agus Satory. "Analisis Yuridis Kedudukan Pengemudi Ojek Dan Kurir Online: Antara Mitra Atau Pekerja Harian Lepas." *Jurnal*

Pendidikan Indonesia 6, no. 5 (2025): 2661–79.
<https://doi.org/10.59141/japendi.v6i5.7843>.

Pradana, I Putu Yoga Bumi. "Pekerja Ekonomi Gig : Pengalaman Kerja Pengemudi Ojek Online Maxim Dan Grab Di Wilayah Timur Indonesia." *Jurnal Ilmu Administrasi Negara* 12 (2024): 11–26.

Putra, Rengga Kusuma, Adi Suryo Ramadhan, Greget Widhiati, Tri Imalia, and Article Info. "Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Gig Economy: Perspektif Hukum Perdata Di Indonesia." *Jurnal Ilmu Hukum Dan Politik* 2, no. 4 (2024): 554–64. <https://doi.org/10.51903/perkara.v2i4.2227>.

Putri Diana Oky, and Muslinawati Retno. "Kehadiran Ojek Online (Grab) Terhadap Eksistensi Ojek Konvensional Di Kabupaten Bojonegorothe Presence of Online Ojek (Grab) To the Existence of Conventional Ojek in Bojonegoro District." *Jurnal Ekonomi Manajaemen Dan Sosial* 3, no. 1 (2020).

Santoso, Budi, Ratih Dheviana Puru Hitaningtyas, and Sugeng Santoso Pudyo Nugroho. "Karakteristik Hubungan Hukum Antara Pengemudi Ojek Online Dan Perusahaan Aplikasi." *Masalah-Masalah Hukum* 52, no. 2 (2023): 174–86. <https://doi.org/10.14710/mmh.52.2.2023.174-186>.

Shafrida. "Perjanjian Antara Driver Gojek Dengan PT . Paket Global Semesta" 3 (2022): 487–503.

Syabani, Azhar Humaira, Anita Silvianita, and Arry Widodo. "Flexibility and Social Security in Gig Workers : A Study of Gig Worker Welfare in Bandung City" 3, no. 6 (2024): 1951–62.

Zulfikar Fikri Aziz, Moh. Athoilla. "ANALISIS PENGARUH FLEKSIBILITAS JAM KERJA, UPAH, USIA, JENIS KELAMIN, DAN PENDIDIKAN MENJADI PENGEMUDI OJEK DARING DI KOTA MALANG" 2, no. 3 (2023): 620–31.

Peraturan Perundang-Undangan:

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek). Staatsblad Tahun 1847 Nomor 23.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42.

Putusan Pengadilan:

Uber BV and Others v Aslam and Others. [2021] UKSC 5 (United Kingdom Supreme Court).

Berita:

Adliyah, Sabrina. "Driver Ojol Dapat Order Fiktif Lalu Diminta Daftar Pinjol-Dananya Ditarik 9 Juta." detikSumbagsel, 2025. <https://www.detik.com/sumbagsel/hukum-dan-kriminal/d-7777544/driver-ojol-dapat-order-fiktif-lalu-diminta-daftar-pinjol-dananya-ditarik-9-juta>.

Kuncoro, Joko. "Cerita Lucky Wahyu Dirikan Ojol Lokal Wira Wiri, Siapkan Aplikasi Permudah Konsumen." suarabanyuurip.com, 2022. https://suarabanyuurip.com/2022/02/06/cerita-lucky-wahyu-dirikan-ojol-lokal-wira-wiri-siapkan-aplikasi-permudah-konsumen/#google_vignette.

Kurnia. "Hati-Hati! Orderan Fiktif Berujung Penipuan, Driver Ojol Di Palembang Rugi Rp9 Juta." akurat.co, 2025. <https://sumsel.akurat.co/kriminal/1865645760/hati-hati-orderan-fiktif-berujung-penipuan-driver-ojol-di-palembang-rugi-rp9-juta>.

Mokapos. "Order Fiktif Adalah: Pengertian, Dampak, Dan Cara Menghindarinya." mokapos.com, 2025. <https://www.mokapos.com/blog/order-fiktif-adalah>.

Ramadhana, Yuan Edo. "Tren Kerja Freelance Meningkat Di Bojonegoro: BPS Catat 8,94 Persen Pekerja Lepas." radarbojonegoro.jawapos.com, 2025. https://radarbojonegoro.jawapos.com/bojonegoro/716228608/tren-kerja-freelance-meningkat-di-bojonegoro-bps-catat-894-persen-pekerja-lepas?utm_source.

Website:

Grab. "SYARAT LAYANAN DAN KEBIJAKAN." grab.com, 2025. <https://www.grab.com/id/en/terms-policies/transport-delivery-logistics/>.

BIODATA SINGKAT PENULIS

1. **Ummu Nur Kholifah** adalah Mahasiswa di Program Studi S1 Hukum, Fakultas Hukum Universitas Bojonegoro.
2. **Irma Mangar** adalah Dosen di Program Studi S1 Hukum, Fakultas Hukum Universitas Bojonegoro.