

# PENGARUH TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP MOBILITAS MASYARAKAT DI KOTA MANADO

Oleh :

Hestiani S. Wuisan<sup>1</sup>, A.B. Pati<sup>2</sup>, Wiesje Wilar<sup>3</sup>

## ABSTRAK

Semakin tingginya mobilitas masyarakat saat ini, memerlukan kehadiran sarana transportasi yang dapat mendukungnya. Kehadiran sarana transportasi berbasis online, yang salah satunya adalah GOJEK bagi para penggunanya dianggap solusi bagi tingginya mobilitas masyarakat saat ini. Bahkan sarana transportasi yang dulunya belum berbasis online, kini berlomba-lomba melakukan pelayanan menjadi berbasis online. Namun, faktanya kehadiran sarana transportasi berbasis online ini bukan tanpa masalah. Seringnya terjadi konflik dengan penyedia sarana transportasi konvensional menjadi salah satu bukti problematika dari kehadiran sarana transportasi online. Ironisnya, pemerintah sempat bingung untuk mengeluarkan kebijakan terkait keberadaan sarana transportasi *online* ini. Satu sisi kehadirannya terasa sangat dibutuhkan masyarakat, namun disisi lain seringnya menjadi penyebab terjadinya konflik. Sedangkan pengaturan yang komprehensif belum tersedia. Sejak dikeluarkan kebijakan tentang pengaturannya sarana transportasi *online* tercatat telah beberapa kali dilakukan revisi.

**Kata Kunci: Kebijakan; Transportasi Online; GOJEK; Mobilitas Masyarakat.**

## ABSTRACT

*The increasing mobility of society today requires the presence of transportation facilities that can support it. The presence of online-based transportation means, one of which is GOJEK, for its users, is considered a solution for the high mobility of today's society. Even transportation facilities that were not based online before, are now competing to make services online. However, the fact is that the presence of online-based transportation means is not without problems. Frequent conflicts with providers of conventional transportation facilities are proof of the problematic presence of online transportation facilities. Ironically, the government was confused about issuing policies regarding the existence of this online transportation facility. On the one hand, its presence feels very much needed by the community, but on the other hand it is often the cause of conflict. Meanwhile, a comprehensive arrangement is not yet available. Since the issuance of the policy regarding the regulation of online transportation facilities, it has been noted that several times have been revised.*

**Keywords: Policy; Online Transportation; GOJEK; Social Mobility.**

## PENDAHULUAN

GOJEK merupakan sebuah moda transportasi berbasis online. GOJEK merupakan pelopor transportasi online di Indonesia. Dan kini menjadi yang terbesar, dan bernaung di bawah perusahaan PT. GOJEK Indonesia. Perusahaan ini bergerak di bidang jasa layanan transportasi sebagai perantara yang menghubungkan antara para pengemudi ojek dengan pelanggan. GOJEK merupakan model transportasi yang harus di pesan melalui [www.GOJEK.com](http://www.GOJEK.com) dengan menggunakan sebuah aplikasi yang bernama GOJEK melalui smartphone yang berbasis iOS dan Android. PT. GOJEK adalah sebuah perusahaan teknologi yang berjiwa sosial yang didirikan bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan mitranya di disektor pekerjaan informal, khususnya di Indonesia.

---

<sup>1</sup> Mahasiswa Program Studi Ilmu Politik Jurusan Ilmu Pemerintahan FISIP UNSRAT

<sup>2</sup> Staf Pengajar FISIP UNSRAT, Selaku Pembimbing 1

<sup>3</sup> Staf Pengajar FISIP UNSRAT, Selaku Pembimbing 2

Saat ini PT. GOJEK menawarkan 8 fitur jasa layanan yang bisa di manfaatkan oleh para pelanggannya yaitu: Go-Send (Pengantar Barang), Go-Ride (Jasa angkutan orang), Go-food (Pesan makanan), Go-Mart (Belanja), Go-Glam, Go-Massage, Go-Box Go-Clean, Go-Busway, dan Go-Tix. Kegiatan PT. GOJEK bertumpu pada 3 nilai pokok, yaitu: kecepatan, inovasi dan dampak sosial.

GOJEK merupakan salah satu transportasi public yang sudah berkembang pesat di Kota Manado. Jumlah para pengemudinya yang semakin banyak, dan kebijakan perusahaan dengan adanya tarif promo, yang begitu memanjakan penumpang, membuat layanan transportasi berbasis online ini semakin di minati dari waktu ke waktu. Namun sayangnya keberadaan dan kebijakan yang diterapkan oleh PT. GOJEK ini, telah mengakibatkan berkurangnya pemasukan bagi transportasi konvensional yang di sebut ojek pangkalan atau taxi biasa. Sehingga sering terjadi konflik antar kelompok yaitu ojek berbasis online dan transportasi berbasis konvensional.

Terkait dengan konflik social yang terjadi, ditengah perkembangan teknologi dan informasi yang pesat, dimana akses informasi menjadi tidak terbandung dan menjadi-jadi, dan terbuka lebar, telah turut memperparah konflik-konflik yang terjadi. Karena peristiwa mengenai bentrokan antar Ojek Online dan (GOJEK) dan Ojek biasa, tentu tidak bisa lepas dari unsur sosial yang menjadi sorotan dan masyarakat. Penyebab konflik kelompok, ini sejalan dengan apa yang dikatakan oleh Wahyono (2007; 61), bahwa konflik-konflik sosial sebenarnya adalah *communal group* yang memiliki ikatan-ikatan tertentu, seperti kesamaan kultur, rasa tahu agama, dan dalam hal konflik antar kelompok pengemudi GOJEK dan Pengemudi angkutan tradisional, adalah disebabkan karena mata pencaharian.

Sebenarnya upaya dari pemerintah juga sudah di lakukan dengan membuat regulasi atau aturan mengenai Ojek Online (GOJEK). Bahkan, pada bulan Desember tahun 2015, Menteri Perhubungan Indonesia, saat itu, Ignasius Johan pernah mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor UM. 3012/1/21/Phb/2015, yang berisi larangan operasional bagi kendaraan bermotor bukan angkutan umum yang berbasis aplikasi *online*. Alasan dikeluarkannya larangan tersebut karena bisnis transportasi *online* tersebut tidak memenuhi ketentuan regulasi angkutan umum. Namun, apa yang terjadi, belum 24 jam larangan tersebut dikeluarkan, sudah dicabut kembali, setelah mendapatkan intervensi dari Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo. Upaya lain yang pernah dilakukan adalah dengan mengeluarkan kebijakan menaikkan harga tariff terhadap transportasi online. Aturan baru yang mengatur ketentuan harga bahwa taxi online harus lebih mahal. Menurut Kemenhub (Kementerian Perhubungan) alasan mengeluarkan peraturan menteri Nomor 26 tahun 2017, yang adalah revisi peraturan pemerintah Nomor 32 Tahun 2016 mengenai penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, adalah karena transportasi online, merupakan angkutan yang beroperasi tidak dalam trayek. Ketentuan itu mengatur tentang batas harga atas dan batas harga bawah dari angkutan transportasi online, termasuk Gojek.

Keberadaan transportasi online, di kota Manado, khususnya GOJEK, Pemerintah Kota Manado telah membuat kesepakatan dengan pihak GOJEK dengan menandatangani nota kesepahaman kerja sama strategis untuk optimalisasi pelayanan publik.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Konsep Kebijakan Publik**

Lingkup dari studi kebijakan publik sangat luas karena mencakup berbagai bidang dan sector seperti ekonomi, politik, sosial, hukum dan sebagainya. Di samping itu di lihat dari hirarkirnya kebijakan publik dapat bersifat nasional, regional maupun lokal seperti undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan menteri, peraturan pemerintah daerah/provinsi, keputusan gubernur, peraturan daerah kabupaten/kota dan keputusan bupati/walikota.

Dalam istilah sehari-hari di Indonesia, kata public lebih di pahami sebagai “Negara” atau “umum”. Hal ini dapat dilihat dalam menterjemahkan istilah-istilah *public goods* sebagai barang-barang umum, *public transportation* sebagai kendaraan umum dan *public administration* sebagai administrasi Negara.

Menurut Chandler dan Plano (1988:26), kebijakan publik ialah pemanfaatan yang strategis terhadap sumberdaya-sumberdaya yang ada untuk memecahkan masalah-masalah publik atau pemerintah. Selanjutnya dikatakan bahwa kebijakan publik merupakan suatu bentuk intervensi yang dilakukan secara terus-menerus oleh pemerintah demi kepentingan kelompok yang kurang beruntung dalam masyarakat agar mereka dapat hidup, dan ikut berpartisipasi dalam pembangunan secara luas.

## **B. Transportasi Online**

Kata transportation diartikan oleh Black Law Dictionary sebagai the removal of goods or persons from one place to another by a carrier, dimana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kata selanjutnya adalah kata online yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai "dalam jaringan", atau yang lebih dikenal dalam singkatan „daring". Pengertian online adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet. (Wijaya, 2016:9)

Pengertian transportasi online adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu. (Pratama, Geistiar Yoga, and Aminah Suradi, 2016: 1-19)

Jasa transportasi berbasis online disebut juga dengan aplikasi *ridesharing* yang kemunculannya mulai marak tahun 2014. Pada awal kemunculannya di mulai oleh aplikasi *Uber Taxi*, sebagai bisnis layanan berbasis aplikasi *online*. Kemudian di ikuti dengan kemunculan GOJEK, Grabike, GrabTaxi dan aplikasi berbasis online lainnya. Keberadaan Jasa transportasi berbasis aplikasi online ini memiliki 2 bagian penting yaitu:

1. Penyedia aplikasi (Penyelenggara system elektronik)

Menurut pasal 1 ayat 6 Undang-Undang informasi dan transaksi elektronik bahwa penyelenggaraan sistem elektronik adalah pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara Negara, orang, badan usaha, dana atau masyarakat. Penyedia Aplikasi jasa berbasis aplikasi online merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung driver kendaraan dengan para pengguna jasa yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa berbasis aplikasi online ini sebagai penyedia aplikasi memiliki peranan kunci dalam keberhasilan dalam sistem jasa transportasi berbasis aplikasi online.

2. Pengendara (Driver)

Kedudukan pengendara adalah perseorangan yang berdiri selaku pemilik kendaraan atau penanggung jawab terhadap kendaraan yang di gunakan. Driver memanfaatkan aplikasi yang telah di sediakan perusahaan penyedia aplikasi online untuk mendapatkan pesanan (Pesanan yang akan di terima tercantum alamat yang di tuju, nama, nomor handphone, dan foto pengguna layanan). Setelah driver mendapatkan semua data-data pengguna jasa aplikasi yang dapat di lihat dari smartphone si driver maka pengendara akan menuju ke tempat di mana pemesanan jasa tersebut berada. Driver memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keselamatan dan keamanan. Mengingat keselamatan lalu lintas jalan melibatkan banya instansi dan banyak pemaku kepentingan maka untuk di perlukan suatu kordinasi seluruh (Stakeholder), sehingga penanganya dapat di laksanakan secara terpadu, efektif, efesien dan tepat sasaran, sebagaimana di amanatkan dalam 203 ayat (1), UU LLAJ.

Adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi online diantaranya, adalah sebagai berikut:

- a. Praktis dan mudah digunakan, layanan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan telepon pintar yang sudah menggunakan internet dan aplikasi jasa transportasi online yang ada di dalamnya, kita dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi.
- b. Transparan, dengan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi online secara detail seperti nama driver, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengendara dan lain sebagainya.

- c. Lebih terpercaya, maksudnya di sini lebih terpercaya adalah para pengemudi atau driver sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir risiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini.
- d. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi, salah satu perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online yaitu GOJEK telah melakukan kerja sama dengan perusahaan asuransi Allianz dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi GOJEK.

### C. Ojek Online (GOJEK)

GOJEK adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Saat ini GOJEK bermitra dengan pengendara ojek yang berpengalaman dan terpercaya di Indonesia, untuk menyediakan berbagai macam layanan, termasuk transportasi dan pesan antar makanan.

Kegiatan GOJEK bertumpu pada tiga nilai pokok:

1. Kecepatan Melayani dengan cepat, dan terus belajar dan berkembang dari pengalaman.
2. Inovasi Terus menawarkan teknologi baru untuk mempermudah hidup Anda.
3. Dampak Sosial Memberikan dampak positif sosial sebesar-besarnya untuk masyarakat Indonesia.

Fasilitas yang didapatkan para Driver GOJEK bukan hanya dari sistem bagi hasil yang menguntungkan, mereka juga mengatakan bahwa pendapatan mereka meningkat semenjak bergabung sebagai mitra, mereka juga mendapatkan santunan kesehatan dan kecelakaan, serta mendapat akses ke lebih banyak pelanggan melalui aplikasi ojek online Gojek. (Septanto, 2016: 215)

Hingga saat ini, layanan yang ditawarkan aplikasi GOJEK telah mencapai 17 macam layanan jasa, yaitu:

1. Go-Ride.  
Go-Ride adalah layanan transportasi sepeda motor yang dapat mengantar anda ke berbagai tempat dengan lebih mudah dan lebih cepat.
2. Go-Car.  
Go-Car adalah layanan transportasi menggunakan mobil untuk mengantarkan anda kemanapun dengan nyaman.
3. Go-Food.  
Go-Food adalah layanan pesan-antar makanan dengan lebih dari 30.000 daftar restoran.
4. Go-Mart.  
Go-Mart adalah layanan yang dapat digunakan untuk berbelanja ribuan jenis barang dari berbagai macam toko di area anda.
5. Go-Send.  
Go-Send adalah layanan kurir instan yang dapat digunakan untuk mengirim surat dan barang dalam waktu 60 menit.
6. Go-Box.  
Go-Box adalah layanan pindah barang ukuran besar menggunakan truk/ mobil bak/ blind van.
7. Go-Tik.  
Go-Tik adalah layanan informasi acara dengan akses pembelian dan pengantaran tiket langsung ke tangan Anda.
8. Go-Med.  
Go-Med merupakan hasil kolaborasi antara Go-Jek dengan Halodoc. Go-Med tidak menyediakan produk apapun, melainkan menghubungkan pengguna dengan lebih dari 1000 apotek di Jabodetabek, Bandung, dan Surabaya.

9. Go-Massage.  
Go-Massage adalah layanan jasa pijat kesehatan professional langsung ke rumah anda.
10. Go-Clean.  
Go-Clean adalah layanan jasa kebersihan professional untuk membersihkan kamar kos, rumah, dan kantor Anda.
11. Go-Glam.  
Go-Glam adalah layanan jasa perawatan kecantikan untuk manicure-pedicure, creambath, waxing, dan lainnya langsung ke rumah Anda.
12. Go-Auto.  
Go-Auto adalah layanan perawatan cuci, servis, dan layanan darurat untuk kendaraan baik mobil maupun motor kapanpun dan dimanapun.
13. Go-Busway.  
Go-Busway adalah layanan untuk memonitor jadwal layanan bus Transjakarta dan memesan Go-Ride untuk mengantar Anda kesana.
14. Go-Pulsa  
Go-Pulsa merupakan layanan untuk membeli pulsa atau internet dengan sistem pembayaran menggunakan saldo Go-Pay.
15. Go-Bills.  
Go-Bills merupakan layanan pembayaran tagihan seperti tagihan listrik, membeli token listrik hingga BPJS dengan sistem pembayaran menggunakan saldo Go-Pay.
16. Go-Points.  
Go-Points adalah program loyalty dari Go-Jek khusus untuk pengguna Go-Pay. Setiap transaksi menggunakan Go-Pay akan mendapatkan 1 token, mainkan token, kumpulkan poin dan dapatkan reward menarik.
17. Go-Pay.  
Go-Pay adalah layanan dompet virtual untuk memudahkan transaksi Anda di dalam aplikasi Go-Jek.

#### **D. Mobilitas Sosial**

Mobilitas sosial adalah perpindahan posisi atau kedudukan seseorang atau kelompok orang dari satu lapisan ke lapisan lainnya. Mobilitas sendiri berasal dari kata dalam bahasa Latin, yaitu *mobilis*, yang berarti mudah untuk dipindahkan atau banyak bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Kata sosial dalam mobilitas sosial mengandung makna individu atau kelompok masyarakat dalam kelompok sosial.

Mobilitas sosial dapat bersifat vertikal maupun horizontal. Mobilitas social vertical adalah perpindahan suatu individu atau kelompok dari suatu kedudukan sosial ke kedudukan sosial yang lain yang memunyai perbedaan derajat. Mobilitas vertikal ke atas merujuk pada peningkatan status dan kedudukan menjadi lebih baik. Sementara itu, mobilitas vertikal ke bawah adalah penurunan status dan kedudukan menjadi lebih rendah. Mobilitas sosial horizontal adalah perpindahan suatu individu atau kelompok di lapisan sosial yang sama.

( <https://www.kelaspintar.id/blog/tips-pintar/pengertian-dan-faktor-mobilitas-sosial-3484/> , diakses, pada tanggal 03 Agustus 2020)

#### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah suatu pendekatan yang mengungkap situasi sosial tertentu dengan mendeskripsikan kenyataan yang secara benar di bentuk oleh kata-kata berdasarkan teknik pengumpulan data dan analisis data yang relevan yang di percaya oleh dari situasi alamiah. (Sugiyono, 2015:27). Focus dari penelitian ini adalah untuk melihat pengaruh dari keberadaan angkutan transportasi *online* terhadap mobilitas masyarakat di kota Manado. Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari

sumber data primer dan sumber data sekunder. Teknik pengumpulan data yang dipakai adalah melalui observasi, wawancara dan studi dokumentasi. (Sugiyono, 2016:22)

## **PEMBAHASAN**

### **A. Gambaran Umum Kota Manado**

Kota Manado merupakan ibukota sekaligus Kota yang ada yang di miliki luas wilayah sekitar 15.726 ha. Namun dengan adanya program reklamasi Pantai Teluk Manado, Luas daratnya telah bertambah kurang lebih seluas 67 Ha, sedangkan untuk wilayah kepulauan meliputi pulau bunaken pulau Manado tua dan pulau siladen yang ketiganya merupakan objek wisata adalah Kota Manado. Secara Geografis Kota Manado terletak di antara 10 30' – 10 40' Lintang Utara (LU) dan 124 40' 00' – 126 50' Bujur Timur (BT), dan secara administratif berbatasan dengan Sebelah Utara dengan Kecamatan Wori (Kab. Minahasa Utara) Teluk Manado Sebelah Timur dengan Kec. Dimembe (Kab. Minahasa Utara) dan kec. Tombolu (Kab. Minahasa) Sebelah selatan dengan Kec. Pineleng (Kab Minahasa) sebelah barat dengan Teluk Manado/Laut Sulawesi.

### **B. Gambaran Umum PT. GOJEK INDONESIA**

Perusahaan PT. GOJEK Indonesia merupakan karya anak bangsa yang berdiri pada tahun 2010 di Jakarta. Perusahaan ini kali pertama lahir dengan niat baik untuk memberikan solusi memudahkan kehidupan sehari-hari di tengah kemacetan perkotaan. Kala itu seorang pemuda kreatif Nadiem Makarim mempunyai pemikiran untuk membuat bisnis transportasi ojek yang dikarenakan ia sering menggunakan jasa ojek.

Karena kebiasaannya tersebut, Nadiem Makarim menemukan ide untuk dapat menciptakan sarana agar jasa transportasi ojek lebih efektif dan efisien. Perusahaan ini bekerja dengan menghubungkan ojek dengan penumpang ojek, dimana sebelumnya tukang ojek lebih banyak menghabiskan waktu di pangkalan menunggu penumpang.

Awal peluncurannya, GOJEK hanya melayani lewat call center saja dan hanya melayani pemesanan ojek di wilayah Jakarta saja. Tetapi pada tahun 2015 GOJEK mulai berkembang dan membuat aplikasi GOJEK dengan sistem yang tertata rapi. Dengan aplikasi ini, pengguna ojek dapat dengan mudah memesan ojek secara online, membayar secara kredit dan mengetahui keberadaan driver yang akan menjemput para pemesan. GOJEK bermitra dengan para tukang ojek menggunakan sistem bagi hasil dengan ketentuan 20/80, yang artinya 20% pendapatan yang diterima untuk perusahaan dan 80% untuk driver GOJEK. GOJEK juga melakukan pelatihan kepada mitra driver mereka untuk memberikan kepuasan pelayanan terhadap pelanggan. GOJEK telah menuai prestasi sebagai Juara 1 dalam kompetisi bisnis Global Entrepreneurship Program Indonesia (GEPI) di Bali dalam perkembangannya yang pesat ini.

### **C. Kebijakan Ojek Online Terhadap Mobilitas Masyarakat Di Kota Manado**

Hal ini merupakan focus dari penelitian ini. Penelitian yang di lakukan di kota Manado terkait dengan kebijakan ojek online terhadap mobilitas masyarakat di kota Manado dengan menggunakan teknik wawancara, dimana peneliti memberikan pertanyaan kepada informan dan informan memberikan jawabannya.

Berikut ini merupakan beberapa gambaran hasil wawancara ketika informan diberi pertanyaan tentang bagaimana pengaruh kebijakan ojek online terhadap mobilitas masyarakat di Kota Manado.

Bapak Wenzel Egeten (driver ojek online GOJEK, yang beroperasi di kota Manado), beliau mengatakan :

*“Soal kebijakan ojek online khususnya GOJEK, ini telah di setuju memasuki di daerah Kota Manado oleh Pemerintah kota Manado, yaitu Walikota Manado, Dr. Ir. GS. Vicky Lumentut, SH., MSi., DEA. Bahkan respon walikota kepada kami atau kepada GOJEK di Manado terhadap kehadiran kami sangat berantusias. Tentu harapan kami semua yang sebagai driver ojek online khususnya GOJEK dapat di laksanakan dengan sebaik-baiknya apa yang telah di sepakati sendiri oleh Pemerintah kota Manado. Dan dari saya pribadi hal yang baik ini bisa membawa dampak bagi masyarakat di kota Manado. Kehadiran kami*

*berdampak sosial, dan ekonominya yang sangat bermanfaat bagi masyarakat yang berada di kota Manado ini .*

Bapak Junaidi yang juga berprofesi sama, mengatakan :

*“bahwa kebijakan ojek online ini memang sangat bijaksana tetapi ada sedikit meresahkan bagi kami sebagai driver apa lagi sekarang lagi memanas-manasnya antara ojek online dan ojek konvensional. Mereka merasa tersaingi padahal rezeki itu sudah di atur masing-masing, tetapi ojek konvensional ini selalu membuat konflik dengan beragam cara. Padahal kebijakan dari pemerintah telah membatasi titik jemput kami sebagai driver ojek online, tapi ada juga tanpa sengaja customer memesan tujuan dan tempat jemput sebagaimana tempat jemput atau titik jemput customer ini sudah di larang atau sudah di atur pemerintah sebagaimana kebijakannya telah di tetapkan kalau titik jemputnya tidak boleh melanggar aturan”.*

Bapak Daniel sebagai driver ojek online (GOJEK) di kota Manado mengatakan:

*“Kalau dari pihak kami sudah mempunyai kebijakan tersendiri terhadap mobilitas masyarakat di kota Manado, misalnya kami sebagaimana telah ada aturannya juga di kantor kami, yaitu kantor GOJEK kalau kami sendiri sudah terpercay sebagai drivernya GOJEK, karena sebelum mendaftar sebagai driver harus mempunyai identitas yang asli yaitu KTP, BPKB atau STNK, SRUT, SIM, TNKB. Artinya kantor GOJEK tidak sembarangan menerima lowongan pekerja untuk orang yang belum mempunyai tanda pengenal dan lain-lain.”*

Dari hasil wawancara dengan informan dapat disimpulkan, bahwa para pengendara GOJEK di kota Manado, merasa keberadaan mereka di kota Manado sudah legal, dengan adanya kesepakatan dengan Pemerintah Kota Manado, dengan mitra mereka yaitu PT. GOJEK Indonesia. Jadi pihak-pihak yang dulunya menentang keberadaan mereka harus memahaminya.

Selain itu para pengemudi transportasi online di Kota Manado, merasa pekerjaan mereka sudah dijamin oleh undang-undang, dan keberadaan perusahaan yang menaungi mereka dalam hal ini PT. GOJEK Indonesia merupakan perusahaan yang legan dan bagus. Hal itu terbukti dengan persyaratan yang ditetapkan oleh perusahaan terhadap yang akan menjadi mitra mereka yaitu para pengemudi. Dan sebagian besar dari informan mengaku tidak merasa merugikan pihak lain. Justru keberadaan mereka sangat membantu masyarakat dalam hal mobilitas dan perekonomian selain tentunya bagi mereka pribadi.

#### **D. Kebijakan Menghindari Konflik Sosial**

Untuk mengurangi potensi konflik social, pemerintah sebenarnya telah menerbitkan aturan terkait transportasi pada UU No. 22/2009 pasal 11:1a, bahwa akan di lakukanya penyusunan rencana dan program pelaksanaan dan pengembangan teknologi kendaraan bermotor. Namun karena undang-undang ini tidak secara spesifik mengatur masalah angkutan online, maka di buatlah peraturan menteri perhubungan republic Indonesia Nomor 32 tahun 2016, tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang di sebut dengan Pemenhub No. 32/2016 yang secara khusus mengatur penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi (Dephup 2016:7).

Namun, ini kemudian direvisi kembali tanggal 17 april 2017 menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republic Indonesia No. 22 Tahun 2017, karena di anggap terlalu berpihak kepada angkutan konvensional. Hanya saja aturan terkait angkutan online masih menuai pro dan kontra karena pengemudi angkutan online menganggap penggunaan stiker dan dashboard digital pada kendaraan pribadi di anggap tidak di perlukan, maka pemerintah kembali merevisi Permenhub No. 26 Tahun 2017 menjadi Permenhub No. 108 Tahun 2017.

Berikut kesembilan poin revisi dalam aturan baru tersebut

1. Argometer Taksi: besarkan tarif sesuai yang tercantum pada argometer.
2. Tarif: penetapan tarif dilakukan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi. Pedomannya adalah tarif atas dan bawah yang di tetapkan dirjen

- perhubungan darat atas ulusan dari kepala BPTJ atau gubernur, walikota sesuai kewenangannya.
3. Wilayah operasi: beroperasi pada wilayah operasi yang telah di tetapkan dirjen perhubungan darat atau kepala BPTJ atau gubernur, walikota.
  4. Kuota: Kuota kebutuhan kendaraan di tetapkan dirjen perhubungan darat atau kepala BPTJ atau gubernur, walikota
  5. Jumlah kendaraan: minimal 5 kendaraan, untuk perorangan yang memiliki kurang dari 5 kendaraan dapat berhimpun di badan hokum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring
  6. Bukti kepemilikan kendaraan bermotor: BPKB atau STNK atas nama badan hukum/atas nama perorangan badan hukum berbentuk koperasi
  7. Domisili tanda nomor kendaraan (TNKB): taksi daring menggunakan TNKB sesuai wilayah operasi yang di tetapkan
  8. Sertifikat registrasi uji tipe (SRUT): penyesuaian permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor
  9. Peran aplikator: perusahaan aplikasi di bidang transportasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum.

## **PENUTUP**

Keberadaan transportasi online di Kota Manado sangat dibutuhkan oleh masyarakat karena dapat membantu mereka dalam beraktifitas. Keberadaan GOJEK di Kota Manado, sudah diakui dan diterima oleh Pemerintah Kota Manado yang ditandai dengan ditandatangani nota kesepahaman antara pemerintah Kota Manado dengan Pihak PT. GOJEK INDONESIA. Memang masih terdapat sekelompok masyarakat yang beranggapan bahwa kehadiran transporatasi online termasuk GOJEK sebagai penyebab dar menurunnya pendapatan mereka, terutama para pengemudi angkutan konvensional.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Andika Wijaya. 2016, **Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online**, Jakarta: Sinar Grafika
- Chandler, Ralph C, and Plano, Jack C. (1988). **Public Administration Dictionary**. New York: John Wiley & Sons.
- Pratama, Geistiar Yoga, and Aminah Suradi. "**Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.**", Diponegoro Law Journal 5.3 (2016): 1-19, hlm.2-3
- Septanto, Henri. "**Ekonomi Kreatif dan Inovatif Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike.**" Bina Insani ICT Journal 3.1 (2016): 213-219.
- Sugiyono, 2016, **Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif**, Bandung: Alfabeta,
- Wirawan, 2010, **Konflik Dan Manajemen Konflik: Teori. Aplikasi dan Penelitian**. Jakarta: Salemba Humanika.

## **Sumber Lain**

- About Gojek, Diakses melalui laman <https://www.GOJEK.com/about/> pada 02 Februari 2020. Pukul 16.00 WITA
- <https://gojekid.blogspot.com/2016/09/profil-perusahaan-gojek>
- <https://www.gojek.com>.
- [https://www.liputan6.com/bisnis/fead/337692/alasa-alasan\\_masyarakat\\_memilih\\_ojek\\_dan\\_taksi\\_online](https://www.liputan6.com/bisnis/fead/337692/alasa-alasan_masyarakat_memilih_ojek_dan_taksi_online).
- ( <https://www.kelaspintar.id/blog/tips-pintar/pengertian-dan-faktor-mobilitas-sosial-3484/> , diakses, pada tanggal 03 Agustus 2020)