

BAB I

Pendahuluan

1.1. Latar Belakang

Ojek online sebagai jasa transportasi menggunakan sepeda motor. Pemesanan jasa tersebut melalui aplikasi dan jaringan internet yang berada di dalam *smartphone*. Penyelenggaraan jasa ojek online dilakukan oleh dua pihak yaitu perusahaan sebagai penyedia aplikasi dan pengemudi sebagai mitra mendaftarkan kendaraan pribadinya ke aplikator. Tujuan didaftarkan dalam aplikasi adalah agar mitra dapat melakukan salah satu pelayanan jasa transportasi kepada pengguna aplikasi.

Ojek online termasuk salah satu jenis layanan transportasi online, apabila dilihat dalam jangkauan internasional. Terutama pada kawasan Asia Tenggara memiliki target pasar menjanjikan. Ini terlihat berdasarkan studi yang dipublikasikan oleh Google dan Temasek Holdings.¹ Hasilnya menjelaskan berbagai macam yaitu pertama pada tahun 2018 terdapat jumlah transaksi pembayaran transportasi online sebesar \$2 miliar. Ini mengalami peningkatan sebesar \$1,6 miliar dari tahun 2015 yang sebesar \$0,4 miliar. Kedua, terdapat pemesanan transportasi online yang setiap harinya sebesar 8 juta pada tahun 2018 di kawasan Asia Tenggara. Ini mengalami peningkatan yang setiap harinya sebesar 1,5 juta dari tahun 2015. Ketiga, terdapat pengguna aktif transportasi online sebesar 35 juta pengguna pada tahun 2018 sehingga mengalami peningkatan lebih dari 4 kali dari tahun 2015 yang sebesar 8 juta pengguna. Seiring berjalannya waktu, dari berbagai jumlah besaran angka tersebut di kawasan Asia Tenggara yang akan memiliki peluang peningkatan jumlah besaran angka menjadi lebih melonjak.

¹ Diakses melalui https://www.thinkwithgoogle.com/qs/documents/6730/Report_e-Conomy_SEA_2018_by_Google_Temasek_v.pdf pada hlm 15 dan 16, pada tanggal 23 November 2020 pukul 14.50

Apabila dilihat dalam jangkauan nasional, pada pertemuan antara jasa transportasi roda dua dengan penumpang melalui aplikasi yang dibuat oleh dominasi tiga perusahaan di Indonesia. Ketiganya berasal dari dalam maupun luar negeri. Masing-masing dari mereka yang disebut sebagai Aplikator atau penyedia aplikasi dengan pada umumnya memiliki wilayah operasional di kawasan kota-kota besar. Pertama, Gojek yang berasal dari Indonesia pada tahun 2015. Kedua, di tahun yang sama terdapat Grab yang berasal dari Malaysia. Ketiga, Uber yang berasal dari Amerika Serikat pada tahun 2016.

Selain dominasi ketiganya bahwa terdapat berbagai pelayanan ojek online lain dari Indonesia maupun luar negeri. Contohnya, Maxim pada tahun 2018 dan InDriver pada tahun 2020 yang keduanya berasal dari Russia. Kemudian, pelayanan dari Indonesia berupa Anterin pada tahun 2017, Bonceng dan Asia Trans pada tahun 2018, dan sebagainya. Adanya tiga dominasi layanan ojek online yang dikarenakan sudah terlebih dahulu beroperasi daripada layanan lain. Serta, masing-masing ketiganya sudah memiliki wilayah operasional yang luas.

Selain itu, dominasi tersebut didasarkan dari data statistik yang salah satunya melalui survei. Contohnya, pada data survei yang dilakukan oleh ecommerceIQ dari lembaga riset pasar Asia Tenggara pada Januari 2018 dengan responden sebanyak 515 orang dari 46% pria dan 54% perempuan di kota-kota besar di Indonesia.² Tujuan survei ini untuk mengetahui pilihan masyarakat Indonesia dalam penggunaan aplikasi transportasi online. Hasil survei menunjukkan bahwa Gojek menjadi pilihan paling banyak sebesar 56% dalam penggunaan transportasi online dari masyarakat Indonesia, Grab termasuk dalam pilihan kedua dengan besaran 33%, Uber menjadi pilihan ketiga yang memiliki besaran 8%. Selain itu, terdapat survei yang dilakukan

² Diakses melalui <https://ecommerceiq.asia/cp-ride-hailing-apps-in-indonesia/> pada tanggal 23 November 2020 pukul 05.50

oleh media lokal yaitu *DailySocial*.³ Hasil survei menunjukkan bahwa Gojek yang paling banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia sebesar 85,22%. Diikuti dengan urutan kedua dari Grab sebesar 66,24% dan urutan ketiga dari Uber sebesar 50%.

Meskipun begitu, layanan Uber di kawasan Asia Tenggara pada tiga bulan setelah riset itu tepatnya bulan April bahwa mereka sudah tidak beroperasi lagi di kawasan tersebut yang salah satunya Indonesia karena keberadaan Uber diakuisisi oleh Grab. Alasan mereka mengakuisisi karena memiliki tujuan untuk mempelajari teknologi dan mendapatkan pengajaran dari CEO Uber yang wilayah operasional mereka sudah mendunia. Namun, kenyataan sebenarnya bahwa Uber sudah tidak sanggup bersaing dengan layanan ojek online lain di Asia Tenggara karena mereka mengalami kerugian besar. Dari akuisisi tersebut menyebabkan Grab menjadi decacorn pertama di Asia Tenggara. Sedangkan, pesaingnya yaitu Gojek masih menyangang gelar unicorn. Tetapi pada akhirnya Gojek di bulan April 2019 menjadi decacorn pertama dari Indonesia. Sehingga keduanya memiliki gelar yang sama.

Kembali melihat lebih dalam pada survei dilakukan oleh ecommerceIQ. Disana dijelaskan bahwa berbagai urutan alasan penggunaan transportasi online di Indonesia termasuk roda duanya. Paling utama mendapatkan keamanan, kemudahan dalam mendapatkan pengemudi, terdapat penawaran promo dan diskon, perjalanan menjadi murah dengan aplikasi, dan lain-lain. Sedangkan dalam cakupan spesifik perkotaan jakarta bahwa masyarakat memilih ojek online karena terdapat promo dan diskon serta kemudahan mendapatkan pengemudi daripada keamanan dalam perjalanan yang termasuk urutan ketiga. Selain itu, Gojek dipilih dalam jumlah besar oleh responden karena memiliki slogan “Karya Anak Bangsa” yang disebut buatan Indonesia dan sudah dijelaskan sebelumnya bahwa Gojek satu-satunya perusahaan dalam negeri menyangang gelar decacorn.

³ Diakses melalui <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/02/12/go-jek-aplikasi-transportasi-online-paling-banyak-digunakan> pada tanggal 23 November 2020 pukul 16.19

Pada awal Gojek hadir di kawasan perkotaan Jakarta. Layanan itu dibuat oleh Nadiem Makarim yang saat ini menjabat sebagai Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia (Kemdikbud RI). Para pengemudi Gojek ketika bekerja di jalan raya dengan memiliki identitas berupa seragam jaket dan helm. Keduanya memiliki dominan berwarna hijau disertai logo perusahaan dan gambar pengemudi sedang bekerja membawa sepeda motor.

Mereka memiliki rutinitas sebelum mendapatkan pemesanan dari penumpang yaitu pada umumnya mereka menunggu di suatu tempat terutama pada daerah di Jakarta yang memiliki jumlah permintaan tinggi yaitu Sudirman, Thamrin, Kuningan, dan beberapa mal-mal favorit. Posisi menunggu mereka ditentukan sesuai jarak terdekat antara 1 – 3 Km dari titik lokasi penumpang. Perilaku menunggu tersebut dinamakan sebagai „*ngebid*“. Tujuannya agar hasil perilaku itu bisa mendapatkan penumpang dengan ditandai oleh handphone mereka terdapat notifikasi atau pemberitahuan dalam bentuk getaran yang berisi fitur penerimaan pemesanan.

Masyarakat Jakarta memilih Gojek yang sudah disebutkan sebelumnya bahwa berdasarkan keuntungan dan rasa nasionalisme. Namun, berbagai realitas tersebut disertai dengan terjadinya macam-macam permasalahan dari ojek onlinenya sendiri dan berdampak pada pihak eksternal. Permasalahan ini sudah mulai muncul saat ojek online mengalami awal perkembangan pesat hingga saat ini. Dalam ojek online sendiri memiliki berbagai permasalahan yaitu terutama tidak terdapat perizinan resmi sebagai penyelenggaraan jasa transportasi. Kemudian, status perusahaan tidak sebagai transportasi. Serta ketidakjelasan realitas di lapangan dalam keberlangsungan status pengemudi ojek online dengan Aplikator sebagai mitra. Ketiga permasalahan tersebut cenderung lebih banyak mendapatkan kerugian dan bahaya kepada pengemudi ojek online sedangkan Aplikator tidak merasakan yang sama.

Dari permasalahan dalam ojek onlinenya sendiri terutama pada masalah perizinan resmi dan tidak sebagai perusahaan transportasi maka mengakibatkan permasalahan kepada pihak eksternal, terutama angkutan umum yang sudah memiliki

izin resmi yaitu taksi konvensional dan Bus penumpang. Keduanya semenjak kehadiran ojek online mengakibatkan kesulitan dalam mendapatkan penumpang. Selain itu, mereka mengalami beban besar dalam pemenuhan berbagai ketentuan bersifat teknis sebagai perusahaan angkutan umum.

Terdapat berbagai permasalahan tersebut ingin adanya keterlibatan dari pemerintah atau legislatif dengan kewenangannya sebagai regulator. Keinginan tersebut lebih banyak cenderung disampaikan oleh para pengemudi ojek online melalui aksi demo. Karena masalah internal ojek online juga memiliki dampak kerugian kepada pengemudinya sendiri. Terutama masalah kemitraannya. Pengemudi ojek online ingin adanya keterlibatan dari legislatif dengan melakukan revisi atau penambahan penjelasan baru dalam aturan tertinggi yaitu pada UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Kemudian, terdapat aturan turunannya dari Peraturan Pemerintah (PP) 74 Tahun 2014 sampai pada tingkat peraturan pemerintah daerah.

Namun, realitas dalam keterlibatan tersebut pada awal perkembangan pesat ojek online masih tidak dilakukan oleh mereka. Karena cenderung lebih melakukan kebijakan bersifat sementara dan tidak tepat sasaran. Seiring berjalannya waktu bahwa pada akhirnya saat Februari 2020 dari pihak legislatif yaitu Dewan Perwakilan Rakyat (DPR RI) melakukan pembahasan untuk mengakomodasi ojek online melalui revisi UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.⁴ Sehingga pembahasan tersebut menjadi kebaruan dalam penelitian ini.

Dalam proses pembahasan UU tersebut bahwa salah satunya tentang legalitas ojek online sebagai angkutan umum. Tetapi pembahasan legalitas tersebut oleh legislatif dengan masih menimbulkan polemik di perkotaan. Ketika pembahasan itu terdapat pernyataan dari anggota legislatif berupa penolakan maupun mendukung legalitas ojek online. Adanya ketidakjelasan pernyataan tersebut maka menimbulkan

⁴ Diakses melalui <https://www.dpr.go.id/uu/detail/id/285> pada tanggal 25 November 2020 pukul 20.31

respon dari pihak-pihak berkepentingan yaitu pengemudi ojek online, Aplikator, pengemudi angkutan umum yang sudah resmi terlebih dahulu. Selain itu, informasi pembahasan legalitas mereka menjadi perbincangan publik. Respon tersebut dijelaskan secara deskriptif bahwa masing-masing dari mereka itu memiliki jawaban atau pernyataan berdasarkan representasi keuntungan maupun kerugian kehadiran ojek online di masa lalu, saat ini, dan kemungkinan terjadinya di masa depan. Representasi tersebut secara umum menggambarkan kebutuhan sektor tertentu dalam masyarakat perkotaan.

Studi ini memiliki berbagai fungsi penting yaitu untuk memberikan gambaran umum tentang kontribusi ojek online di perkotaan. Kemudian, memberikan penjelasan lebih dalam tentang polemik pembahasan legalitas ojek online dengan mengaitkannya pada dua aspek kawasan perkotaan Jakarta. Pertama, sesuai atau tidak dalam aspek karakteristik masyarakat kota. Kedua, lebih cenderung mendapatkan keuntungan atau kerugian dalam aspek mobilitas di kawasan perkotaan. Seperti yang sudah diketahui bahwa terdapat peluang bertambahnya penduduk setiap tahun dan disertai dengan keterbatasan lahan perkotaan salah satunya jalan. Lalu, memberikan manfaat atau tidak mengenai status kemitraan pengemudi. Selanjutnya, terdapat kesesuaian atau tidak dengan alat transportasi publik sebagai transportasi ideal masyarakat perkotaan. Terakhir, studi ini penting untuk memberikan masukan kepada pihak berwenang tentang bisa atau tidaknya dalam mensahkan ojek online sebagai angkutan umum.

1.2. Permasalahan Penelitian

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang diatas terlihat bahwa perkembangan ojek online salah satunya Gojek karena paling dominan dipilih oleh masyarakat kota terutama di DKI Jakarta. Tetapi disertai dengan terjadinya dua permasalahan internal ojek online. Ini menyebabkan pihak eksternal mengalami permasalahan. Pihak eksternal yang dimaksud adalah terutama angkutan umum resmi

dari Taxi dan Bus Konvensional yang sudah terlebih dahulu melakukan operasional di Jalan Perkotaan. Adanya dua permasalahan internal ojek online dan pihak eksternal menyebabkan pengemudi ojek online mengalami masalah juga dalam bentuk ketidakpastian statusnya di lapangan dan kejadian merugikan selama mereka melakukan operasional di jalan. Adanya keuntungan dan permasalahan dari ojek online maka kehadirannya menimbulkan kontradiksi di perkotaan.

Berbagai terjadinya permasalahan tersebut maka ingin adanya kehadiran pemerintah atau legislatif untuk mengurangi atau bahkan menyelesaikan permasalahan itu yang salah satunya melalui pembuatan aturan. Namun, kehadiran mereka lebih cenderung menyelesaikan masalah bersifat sementara dan fokus permasalahan lain. Dengan membutuhkan waktu cukup lama maka akhirnya kehadiran legislatif pada tahun Februari 2020 untuk mulai mengurus permasalahan ojek online.

Kehadiran legislatif memiliki kewenangan untuk membuat aturan kepada keberadaan ojek online. Keterlibatan yang dimaksud oleh Komisi V DPR RI dalam bentuk melakukan pembahasan revisi UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Salah satu pembahasan dalam revisi tersebut mengenai legalitas ojek online sebagai angkutan umum. Namun, selama pembahasan itu masih menimbulkan kontradiksi yang diawali oleh adanya respon dari pihak-pihak berkepentingan. Respon tersebut dalam bentuk tindakan seperti demo dan terjadinya pro-kontra pendapat yang berisi pertimbangan dari berbagai kejadian ojek online di masa lalu dan saat ini. Tujuan adanya pertimbangan itu agar permasalahan di masa depan tidak lagi terjadi atau menjadi lebih baik dari jangka waktu itu. Ketidakpastian isi pro-kontra tersebut secara eksplisit mengandung subjektif maka penulis perlu secara hati-hati memilih yang terbaik dari ketidakpastian itu berdasarkan analisis sosiologi untuk mendapatkan penjelasan objektif. Maka penulis akan menganalisis permasalahan itu melalui teori revolusi industri 4.0 dan transportasi publik.

Dari ketidakjelasan respon tersebut dan menggunakan dua teori itu maka penulis membuat judul penelitian skripsi dengan “***Kontradiksi Akomodasi Peraturan Ojek Online Sebagai Hasil Inovasi Revolusi Industri 4.0 pada Masyarakat Perkotaan (Studi Kasus: Gojek di DKI Jakarta)***”. Di dalam penelitian ini menjelaskan tentang gambaran umum ojek online di perkotaan. Kemudian, menjelaskan adanya kehadiran ojek online dengan jumlah dan wilayah operasional yang luas disertai terjadinya permasalahan maka ini disebut sebagai kontradiksi. Adanya permasalahan ojek online menyebabkan pihak eksternal yaitu angkutan umum mengalami masalah. Kemudian, menjelaskan tindakan pemerintah atau legislatif dari terjadinya masalah tersebut. Lalu, menjelaskan tentang polemik di perkotaan ketika penyelesaian masalah ojek online oleh legislatif. Namun, dari kejadian polemik tersebut masih bersifat subjektif maka penulis perlu melakukan analisis polemik tersebut agar menjadi objektif berdasarkan teori revolusi industri 4.0 dan dikaitkan dengan teori transportasi publik. Dengan berbagai penjelasan tersebut maka penulis merumuskan beberapa pertanyaan penelitian yaitu:

1. Bagaimana peran revolusi industri 4.0 sebagai terjadinya penyebab dan akibat kontradiksi ojek online di perkotaan?
2. Bagaimana respons pemerintah maupun legislatif dari kontradiksi ojek online di perkotaan?
3. Bagaimana terjadinya polemik dalam respons legislatif tentang penyelesaian masalah ojek online melalui legalitas sebagai angkutan umum?
4. Bagaimana hasil kaitan polemik pembahasan legalitas ojek online berdasarkan teori transportasi publik dan *sharing economy*?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini yang memiliki kaitan dengan pemaparan rumusan masalah diatas yaitu:

1. Mendeskripsikan peran revolusi industri 4.0 sebagai terjadinya penyebab dan akibat kontradiksi ojek online di perkotaan.
2. Mendeskripsikan respons pemerintah maupun legislatif dari terjadinya kontradiksi ojek online di perkotaan.
3. Mendeskripsikan kejadian polemik dalam respons legislatif tentang penyelesaian masalah ojek online melalui legalitas sebagai angkutan umum.
4. Mendeskripsikan hasil kaitan polemik pembahasan legalitas ojek online berdasarkan teori transportasi publik dan *sharing economy*.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

- a) Hasil penelitian ini yang dapat digunakan sebagai bahan pustaka dalam pembelajaran ilmu Sosiologi, khususnya dalam kajian sosiologi perkotaan karena berkaitan dengan alat mobilitas masyarakat kota yaitu transportasi.
- b) Hasil penelitian ini diharapkan menjadi bahan referensi bagi penelitian selanjutnya yang memiliki kecenderungan tema maupun subjek penelitian yang sama.

2. Manfaat Praktis

- a) Bagi pihak yang berwenang antara pemerintah maupun legislatif. Penelitian ini diharapkan oleh penulis agar bisa menjadi masukan atau rekomendasi kepada mereka untuk menentukan keputusan terbaik tentang legalitas ojek online yang terutama di kawasan perkotaan Jakarta.

- b) Bagi masyarakat umum. Penelitian ini diharapkan oleh penulis bahwa agar dapat dijadikan sebagai sumber informasi dan pengetahuan baru mengenai dinamika ojek online sebagai angkutan umum di perkotaan yang kenyataannya tidak hanya sebatas memberikan keuntungan kepada mereka dalam jangka pendek.

1.5. Tinjauan Penelitian Sejenis

Pertama, penelitian dilakukan oleh Nggalih Bayu Muh. Kamim dan M. Rusmul Khandiq pada tahun 2019 yang berjudul "*Gojek dan Kerja Digital : Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam kerja Berbasis Platform Digital*" mengungkapkan bahwa Tren digital dimanfaatkan oleh Aplikator menjadi peluang bagi pemuda untuk mendapatkan pekerjaan serta terdapat gamifikasi dalam hubungan kerja antara Aplikator dengan pengemudi ojek online. Peraturan yang dibuat oleh perusahaan seperti misi atau ketercapaian tertentu dalam permainan online atau *game*.⁵ Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya misi tersebut membuat pengemudi ojek online tidak independen karena terpaksa mengikuti instruksi aplikasi yang didalamnya terdapat penilaian peringkat dan komplain dari konsumen. Kondisi keterpaksaan yang cenderung lama maka menyebabkan pengemudi ojek online dalam waktu bekerja yang tidak wajar, tidak adanya jaminan sosial, dan kesenjangan penguasaan informasi. Sehingga secara eksplisit bahwa pengemudi ojek online mengalami ilusi kesejahteraan.

Kedua, penelitian dilakukan oleh Ayu Aziah dan Popon Rabia Adawia pada tahun 2018 yang berjudul "*Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia)*" mengungkapkan bahwa disruptif inovasi yang merupakan pengenalan teknologi baru untuk mengganggu atau

⁵ Anggalih & Rusmul, (2019), "*Gojek dan Kerja Digital : Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital*". Jurnal Studi Pemuda, Vol. 8 No. 1, hlm. 61-62

bahkan menggantikan teknologi lama dalam suatu pemenuhan kebutuhan masyarakat.⁶ Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Gojek* memanfaatkan inovasi disruptif untuk memecahkan masalah kebutuhan mobilitas masyarakat dalam penggunaan kendaraan pribadi di waktu-waktu sibuk yang sering mengalami kemacetan dan kualitas buruk dalam penggunaan angkutan umum.

Ketiga, penelitian dilakukan oleh Faris Widiyatmoko pada tahun 2018 yang berjudul "*Dinamika Kebijakan Transportasi Online*" mengungkapkan bahwa adanya transportasi daring menyebabkan terjadinya perubahan sosial tetapi tidak disertai dengan berbagai kebijakan pemerintah yang tidak pasti.⁷ Hasil penelitian menunjukkan bahwa tiga perubahan berupa tingkat individu, antar-individu, dan komunitas disertai dengan berbagai permasalahan kebijakan pemerintah dari status perusahaan, ketidakpastian dalam realitas status mitra pengemudi, kesulitan dalam penyesuaian peraturan yang tepat untuk transportasi daring, dan kurangnya kesempatan bersama yang jelas antara lintas kementerian dan lembaga pemerintah. Berbagai permasalahan tersebut disebabkan karena pemerintah tidak ingin menanggung risiko lebih dan cenderung melakukan pembiaran untuk tidak melawan kehendak permintaan pasar serta para mitra pengemudi yang sudah berjumlah banyak.

Keempat, penelitian dilakukan oleh Mojang Al Mukaromah, Kartika Yuliari, dan Mohammad Arifin pada tahun 2019 yang berjudul "*Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri*" mengungkapkan bahwa terdapat konflik sosial antara transportasi online dengan transportasi konvensional yaitu taksi, becak, ojek konvensional, dan angkutan umum kota dalam bentuk persaingan yang memiliki ketimpangan besar

⁶ Ayu & Popon, (2018), "*Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi*

⁷ Faris Widiyatmoko, (2018), "*Dinamika Kebijakan Transportasi Online*". *Jurnal of Urban Sociology*, Vol. 1, No. 2, hlm. 64

dalam mendapatkan penumpang.⁸ Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya dua dampak keburukan pada pelaku transportasi konvensional berupa penurunan jumlah penumpang dan pendapatan maka menyebabkan dampak tambahan dalam bentuk konflik sosial yang berupa kekerasan verbal, aksi demo dari pengemudi taksi konvensional pada 22 Maret 2016 menuntut untuk memblokir layanan transportasi berbasis online yang berakhir kekerasan fisik dalam bentuk kerusuhan. Terjadinya dampak konflik sosial tersebut dengan melakukan penyelesaian konflik berupa mediasi dari berbagai pihak dengan menghasilkan aturan titik penjemput atau batas penjemputan penumpang yang diperbolehkan untuk pengemudi transportasi online.

Kelima, penelitian dilakukan oleh Ni Wayan Widhiasthini dan Nyoman Sri Subawa pada tahun 2019 yang berjudul “*Sisi Lain Praktek Transportasi Online Sebagai Transformasi Ekonomi Politik Di Era Revolusi Industri 4.0*” mengungkapkan bahwa kehadiran praktek transportasi online yang pada awalnya untuk menjawab kebutuhan mobilitas masyarakat yang mengalami berbagai kekurangan dalam menggunakan ojek pangkalan. Di sisi lain, sesudah terjawab kekurangan tersebut masyarakat mendapatkan kemudahan tambahan untuk melakukan perilaku kolektif dalam bentuk menjadi pengemudi ojek online yang baru. Namun, hasil perilaku kolektif yang berlangsung lama berupa jumlah pengemudi ojek online semakin besar dengan tidak disertai aplikasi yang tidak aman dan kebijakan pemerintah yang tidak memadai.⁹ Hasil penelitian adalah keuntungan dan semakin bertambah jumlah pengemudi ojek online yang terdapat permasalahan terjadinya pemesanan bohongan (*order* fiktif), peluang penyalahgunaan informasi konsumen maupun pengemudi, serta kurangnya ketegasan dari kehadiran negara sebagai

⁸ Mojang, Kartika, dan Arifin, (2019), “*Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri*”. Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi (JIMEK), Vol. 2. No. 2, hlm. 179

⁹ Wayan & Nyoman, (2019), “*Sisi Lain Praktek Transportasi Online Sebagai Transformasi Ekonomi Politik Di Era Revolusi Industri 4.0*”. *Public Administration Journal of Research*, Vol. 1 No. 4, hlm. 212-213

regulator dan fasilitator dalam mengantisipasi, mengurangi, dan bahkan menghilangkan keburukan tersebut.

Keenam, penelitian dilakukan oleh M. Dian Hikmawan dan Lily Ismalia pada tahun 2019 yang berjudul "*Relasi Kuasa di Ruang Publik: Menakar Konflik Transportasi Online dan Konvensional di Kota Serang*" mengungkapkan bahwa transportasi online yang baru hadir dalam ruang publik. Kehadirannya menimbulkan masalah dengan transportasi konvensional yang sudah lama berada disana. Terjadinya permasalahan yang menyebabkan konflik dari berbagai pihak yaitu ojek online, Go-car, ojek pangkalan, tukang becak, angkot, perusahaan/agen dan pemerintah. Konflik dapat diselesaikan melalui mediasi antara transportasi online dengan transportasi konvensional. Penyelesaian masalah terlihat relasi kuasa yang tidak setara pada tukang becak dan ojek pangkalan yang lebih mendapatkan keuntungan di jalan raya.¹⁰ Hasil penelitian menunjukkan bahwa ruang publik dalam bentuk jalan raya yang bertujuan untuk mendapatkan penumpang. Tetapi pengemudi transportasi konvensional mengalami kesulitan dalam mendapatkan itu. Sehingga mereka mengalami penurunan pendapatan untuk sehari-hari dan permasalahan tersebut menimbulkan berbagai nuansa konflik.

Ketujuh, penelitian dilakukan oleh Zia Wadud pada tahun 2020 dengan judul "*The effects of e-ridehailing on motorcycle ownership in an emerging-country megacity*" mengungkapkan bahwa adanya layanan *ride-hailing* sepeda motor di kota berkembang Dhaka, Bangladesh menyebabkan semakin cepat pertumbuhan kepemilikan sepeda motor. Sebelum adanya layanan tersebut yang terdapat kebijakan pemerintah disana dengan kontribusi sama dalam peningkatan kepemilikan sepeda motor.¹¹ Hasil penelitian bahwa *ride-hailing* merupakan layanan jasa transportasi

¹⁰ Dian & Lily, (2019), "*Relasi Kuasa di Ruang Publik: Menakar Konflik Transportasi Online dan Konvensional di Kota Serang*". *Journal of Scientific Communication*, Vol. 1 No. 2, hlm. 132

¹¹ Zia Wadud, (2020), "*The effects of e-ridehailing on motorcycle ownership in an emerging-country megacity*". *Journal Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 137, hlm. 308

melalui aplikasi dan internet dalam *smartphone* penumpang. Penumpang memiliki kebebasan dalam menempuh tujuan sebelum melakukan pemesanan perjalanan. *Ride-hailing* yang berasal dari TNC (*Transport Network Companies*) dengan menawarkan aplikasi untuk pemesanan jasa transportasi. Lebih dari itu, di Dhaka, Bangladesh dengan adanya layanan *ride-hailing* yang menyebabkan peningkatan cepat dalam jumlah sepeda motor sebesar 7,45% pada akhir tahun 2018.

Kedelapan, penelitian dilakukan oleh Long T. Truong, Hang T.T. Nguyen pada tahun 2019 yang berjudul “*Mobile phone related crashes among motorcycle taxi drivers*” mengungkapkan bahwa terdapat tiga jenis transportasi sepeda motor yaitu ojek tradisional, ojek online, dan keduanya (ojek hibrida) menggunakan *handphone* dalam bekerja untuk macam-macam pemenuhan keperluan menyebabkan terjadinya kecelakaan di jalan.¹² Hasil penelitian adalah masing-masing mereka memiliki perbedaan besar dalam menggunakan *handphone* yaitu pertama, ojek online cenderung untuk mengoperasikan aplikasi. Kedua, ojek tradisional cenderung untuk memulai atau menjawab panggilan. Ketiga, ojek hibrida cenderung untuk melihat informasi dalam mengirimkan barang kepada pemesan. Terdapat tiga perbedaan besar dalam menggunakan *handphone* tetapi jumlah kecelakaan yang sering terjadi dalam pengiriman barang.

Kesembilan, penelitian dilakukan oleh Maria Isabel Gutierrez dan Dinesh Mohan pada tahun 2020 yang berjudul “*Safety of motorized two-wheeler riders in the formal and informal transport sector*” mengungkapkan bahwa kurangnya kualitas penyediaan transportasi umum yang memadai. Sehingga berakibat munculnya transportasi informal yaitu salah satunya kendaraan bermotor roda dua atau *motorized two-wheeler* (MTW). Kendaraan tersebut yang menggambarkan terjadinya

¹² Long & Hang, (2019), “*Mobile phone related crashes among motorcycle taxi drivers*”. *Journal Accident Analysis & Prevention*, Vol. 132, No. 3, hlm. 6

permasalahan dalam keselamatan dan kesetaraan sosial.¹³ Hasil penelitian adalah jasa transportasi roda dua tidak memiliki standar polusi yang kuat maka memiliki tingkat polusi yang tinggi, desain jalan untuk roda dua yang berada dalam jalur lambat maupun jalur khusus yang masih tidak memiliki data keselamatan yang akurat, pelatihan dan perizinan pengemudi MTW yang masih tidak terdapat kejelasan yang pasti dalam contoh spesifik pelajaran yang memiliki peran besar untuk mengurangi kecelakaan, kurangnya kualitas pelayanan berupa perlindungan terhadap penumpang, ketidakjelasan dalam keseluruhan standar ketenagakerjaan pada saat pendaftaran dan setelah menjadi pengemudi jasa transportasi roda dua.

Kesepuluh, penelitian tesis dilakukan oleh Karnain Asyhar pada tahun 2009 yang berjudul "*Kepemimpinan Walikota Bogor dan Partisipasi Masyarakat Dalam Penanggulangan Masalah Transportasi*" mengungkapkan bahwa kepemimpinan walikota bogor masih tidak menunjukkan keberhasilan dalam menanggulangi berbagai permasalahan transportasi di Kota Bogor secara tuntas.¹⁴ Serta masyarakat memiliki kesempatan untuk berpartisipasi dalam berbagai bentuk yang berupa musyawarah rencana pembangunan tentang pembahasan transportasi sebagai salah satu prioritas dan dilanjutkan dengan pembuatan peraturan daerah (perda), kontribusi masyarakat dalam angkutan umum yang baru, dan pengusulan trayek baru. Hasil penelitian adalah Walikota Bogor masih memiliki dua penyebab dari tidak berhasil menyelesaikan permasalahan transportasi yaitu tidak memberikan penjelasan teknis yang lengkap tentang kelanjutan adanya kualitas angkutan umum yang baru dan ketepatan jalur angkutan yang baru.

¹³ Maria & Dinesh, (2020), "*Safety of motorized two-wheeler riders in the formal and informal transport sector*". *Internasional Journal of Injury Control and Safety Promotion*, Vol. 27, No. 1, hlm. 58

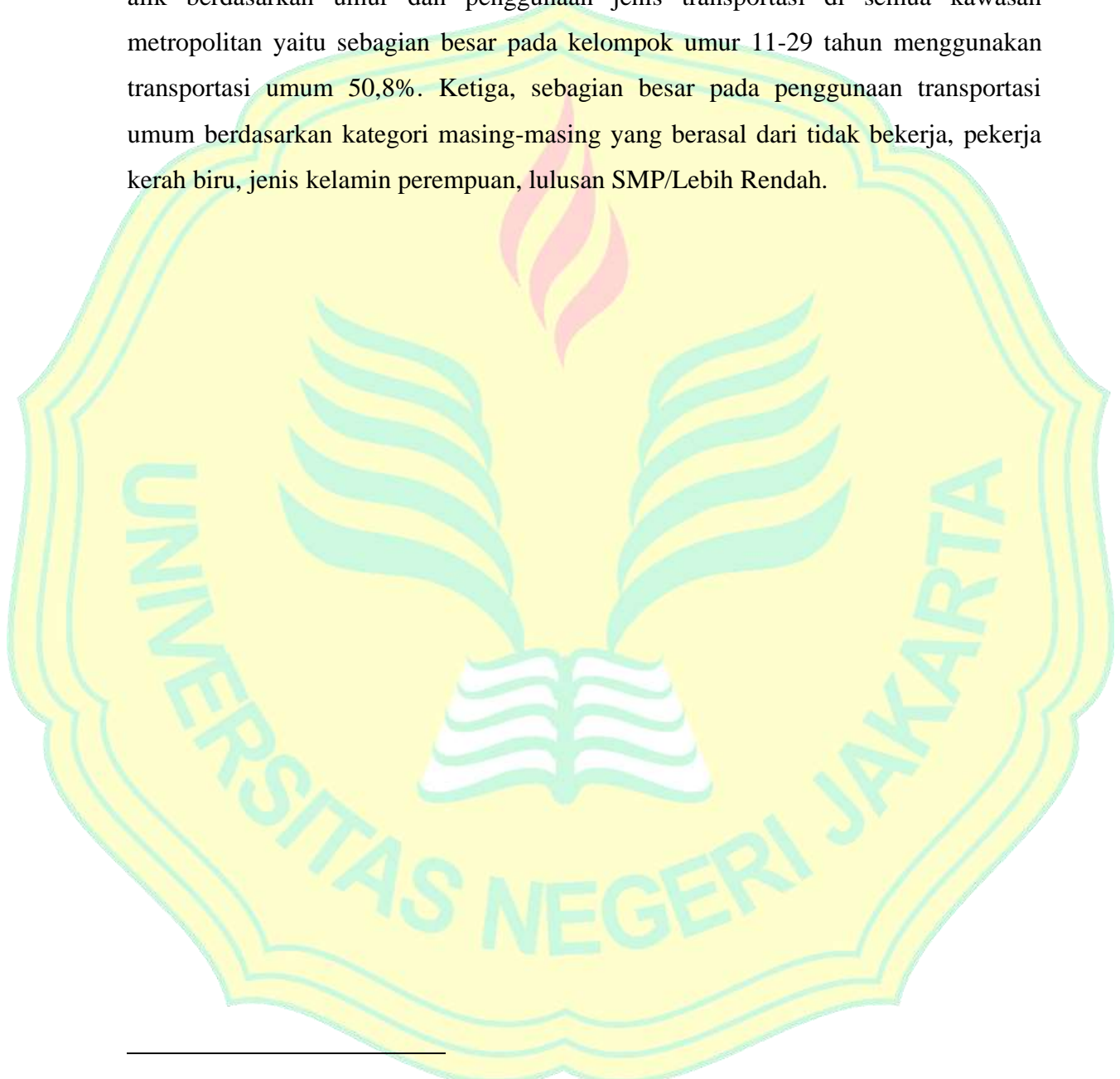
¹⁴ Karnain Asyhar, 2009, Tesis: *Kepemimpinan Walikota Bogor dan Partisipasi Masyarakat Dalam Penanggulangan Masalah Transportasi*, Depok : Kajian Ketahanan Nasional, Universitas Indonesia, hlm. 52

Kesebelas, penelitian tesis dilakukan oleh Yudi Fribadi pada tahun 2007 yang berjudul “*Keberadaan Angkutan Umum Plat Hitam Jurusan Tangerang-Jakarta di Kota Tangerang*” mengungkapkan bahwa adanya kehadiran angkutan umum dengan menggunakan Plat Hitam yang memberikan berbagai keuntungan bagi penumpang yang tidak bisa didapatkan dalam penggunaan angkutan umum resmi dalam perjalanan dari Tangerang menuju Kota Jakarta dan Grogol maupun sebaliknya. Meskipun begitu, terdapat kekurangan besar dari pembiaran yang dilakukan oleh pemerintah karena angkutan umum tersebut yang tidak memiliki izin trayek atau rute resmi.¹⁵ Hasil penelitian adalah penumpang tidak perlu menunggu terlalu lama karena jumlah armada angkutan yang besar, tidak perlu pindah moda angkutan karena melewati berbagai jalur sehingga tidak seperti angkutan resmi yang mempunyai jalur khusus tertentu, tarifnya fleksibel karena tidak mengikat pada aturan resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah, angkutan tersebut tidak memilih-milih penumpang, terjaganya keamanan penumpang karena tidak adanya tindakan kriminalitas didalam angkutan.

Keduabelas, penelitian tesis dilakukan oleh Dendi Handiyatmo pada tahun 2009 yang berjudul “*Penggunaan Jenis Transportasi oleh Pelaku Mobilitas Ulang Alik di Enam Metropolitan; Analisis Data Supas 2005*” mengungkapkan bahwa terdapat berbagai faktor demografi dan sosial ekonomi mempengaruhi pelaku untuk melakukan mobilitas ulang alik dengan menggunakan dua jenis transportasi tertentu atau berjalan kaki di Enam Kawasan Metropolitan yaitu di pulau Jawa berupa Jabodetabek, Bandungraya, Kedungsepur, Gerbang kertokusilo, di pulau Sumatera berupa Mebidang, di pulau Sulawesi berupa Mamminasata. Mobilitas ulang alik merupakan pergerakan dalam bentuk aktivitas perjalanan secara rutin yang dilakukan selama satu hari dengan melalui batas wilayah administratif tingkat kabupaten atau

¹⁵ Yudi Fribadi, 2007, Tesis: *Keberadaan Angkutan Umum Plat Hitam Jurusan Tangerang-Jakarta di Kota Tangerang*, Depok : Kajian Pengembangan Perkotaan, Universitas Indonesia, hlm. 62

kota menuju ke suatu tempat tertentu dan kembali menuju tempat asal.¹⁶ Terdapat berbagai hasil penelitian yaitu pertama, pelaku mobilitas ulang alik yang paling besar berada di kawasan metropolitan Jabodetabek. Kedua, pada pelaku mobilitas ulang alik berdasarkan umur dan penggunaan jenis transportasi di semua kawasan metropolitan yaitu sebagian besar pada kelompok umur 11-29 tahun menggunakan transportasi umum 50,8%. Ketiga, sebagian besar pada penggunaan transportasi umum berdasarkan kategori masing-masing yang berasal dari tidak bekerja, pekerja kerah biru, jenis kelamin perempuan, lulusan SMP/Lebih Rendah.



¹⁶ Dendi Handiyatmo, 2009, Tesis: *Penggunaan Jenis Transportasi oleh Pelaku Mobilitas Ulang Alik di Enam Metropolitan; Analisis Data Supas 2005*, Depok : Kajian Kependudukan dan Ketenagakerjaan, Universitas Indonesia, hlm. 68

Tabel 1.1
Tinjauan Penelitian Sejenis

No.	Judul	Peneliti	Jenis Tinjauan Pustaka	Jenis Penelitian	Teori atau Konsep	Analisis	
						Persamaan	Perbedaan
1.	Gojek dan Kerja Digital : Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam kerja Berbasis Platform Digital	Anggalih Bayu Muh. Kamim, M. Rusmul Khandiq	Jurnal Studi Pemuda, Vol. 8 No. 1	Kualitatif (Deskriptif Analisis)	Relasi Kerja Digital	Persamaan yang terdapat dalam pendekatan penelitian kualitatif deskriptif, memiliki studi kasus yang sama tentang kondisi kemitraan ojek online	Perbedaan penelitian tersebut yang hanya membahas sebagian besar tentang hubungan kerja pengemudi ojek online dengan Aplikator sedangkan penelitian penulis tidak hanya itu melainkan terdapat pembahasan

							transportasi ideal dari ahli transportasi dan kompetisi angkutan umum, serta masyarakat.
2.	Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia)	Ayu Aziah dan Popon Rabia Adawia	Jurnal Humaniora Bina Sarana Informatika, Vol. 18 No. 2	Kualitatif (Deskriptif Analisis)	Inovasi Disruptif	Persamaan yang terdapat dalam pendekatan penelitian kualitatif deskriptif, penjelasan tentang inovasi disruptif dengan menghasilkan kehadiran ojek online yang memberikan dampak positif bagi mobilitas masyarakat	Perbedaan penelitian tersebut tidak terdapat gambaran lengkap dari dampak buruk inovasi disruptif dalam proses kerja pengemudi ojek online dan tidak adanya penjelasan mengenai perilaku perusahaan untuk pemenuhan syarat-

							<p>syarat sebagai jasa transportasi.</p> <p>Terlihat hanya lebih berfokus untuk pemenuhan fungsinya karena disana mendapatkan keuntungan besar.</p>
3.	Dinamika Kebijakan Transportasi Online	Faris Widiyatmoko	<i>Jurnal of Urban Sociology</i> , Vol. 1, No. 2	Kualitatif (Deskriptif Analisis)	Perubahan Sosial	<p>Persamaan yang terdapat dalam pendekatan penelitian kualitatif deskriptif.</p> <p>Berbagai pembasan tentang perubahan sosial yang terjadi dalam pemenuhan aspek masyarakat, status perusahaan,</p>	<p>Perbedaan penelitian tersebut dalam subjek penelitian yang berfokus dalam pengemudi taksi daring Gojek sedangkan penelitian penulis berfokus dalam</p>

						realitas status pengemudi, peraturan yang tidak pasti untuk mengakomodir transportasi daring, dan keterlibatan lintas kementerian/lembaga.	pengemudi ojek online
4.	Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri	Mojang Al Mukaromah, Kartika Yuliari, Mohammad Arifin	Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi (JIMEK), Vol. 2. No. 2	Kualitatif (Deskriptif Analisis)	Konflik Sosial	Persamaan yang terdapat dalam pendekatan penelitian kualitatif deskriptif Pembahasan tentang konflik sosial dalam bentuk persaingan, kekerasan verbal dan fisik dengan transportasi konvensional	Perbedaan dalam penelitian tersebut hanya menjelaskan dampak sosial ekonomi dalam bentuk penurunan jumlah pendapatan sedangkan penelitian penulis lebih menjelaskan lagi berupa terdapat penurunan besar

							jumlah perusahaan angkutan umum serta jumlah kendaraannya.
5.	Sisi Lain Praktek Transportasi Online Sebagai Transformasi Ekonomi Politik Di Era Revolusi Industri 4.0	Ni Wayan Widhiasthini dan Nyoman Sri Subawa	<i>Public Administration Journal of Research</i> , Vol. 1 No. 4	Kualitatif (Deskriptif Analisis)	Perilaku Kolektif	Persamaan yang terdapat dalam pendekatan penelitian kualitatif deskriptif Pembahasan tentang alasan keuntungan menjadi pengemudi ojek online tetapi disertai dengan terjadinya kerugian dan pembiaran dari pemerintah	Perbedaan dalam penelirian tersebut tidak menjelaskan lebih lanjut tindakan pemerintah untuk menyelesaikan keburukan. Sedangkan, penelitian penulis menjelaskan lebih lanjut tentang itu dalam bentuk wacana ojek online menjadi angkutan

							umum
6.	Relasi Kuasa di Ruang Publik: Menakar Konflik Transportasi Online dan Konvensional di Kota Serang	M. Dian Hikmawan dan Lily Ismalia	<i>Journal of Scientific Communication</i> , Vol. 1 No. 2	Mix Methode, pendekatan kualitatif dan kuantitatif.	Ruang Publik	Membahas tentang ketidaksetaraan yang dialami oleh transportasi konvensional dalam mendapatkan penumpang di ruang publik	<p>Penelitian tersebut memiliki penyelesaian konflik yang hasilnya cenderung tidak setara sedangkan penelitian penulis tidak memiliki penjelasan itu.</p> <p>Subjek penelitian tidak terdapat tukang becak</p> <p>Penelitian tersebut hanya membahas tentang penyebab konflik dari</p>

							transportasi online berdasarkan tarif murah karena tidak ada aturan sedangkan penelitian penulis menjelaskan lebih lanjut penyebab konflik dari tidak terdapatnya pemenuhan syarat dan ketentuan sebagai jasa transportasi.
7.	The effects of e-ridehailing on motorcycle ownership in an emerging-country	Zia Wadud	<i>Journal Transportation Research Part A: Policy and Practice</i> , Vol.	Kuantitatif	<i>Ride-hailing</i>	Terdapat subjek penelitian yang sama yaitu ojek online “SAM atau share a motorcycle”	Tidak menjelaskan secara mendalam tentang dampak ride-hailing yang tidak sesuai dalam

	megacity		137				lingkup peraturan lokal
8.	Mobile phone related crashes among motorcycle taxi drivers	Long T. Truong, Hang T.T. Nguyen	<i>Journal Accident Analysis & Prevention</i> , Vol. 132, No. 3	Kuantitatif	Jasa Transportasi Sepeda Motor	Terdapat subjek penelitian yang sama yaitu ojek online "GrabBike and GoViet"	Penulis tidak terlalu menjelaskan lebih dalam tentang kecelakaan ojek online dalam jasa kurir
9	Safety of motorized two-wheeler riders in the formal and informal transport sector	Maria Isabel Gutierrez, Dinesh Mohan	<i>Internasional Journal of Injury Control and Safety Promotion</i> , Vol. 27, No. 1	Kuantitatif	Transportasi Informal Sepeda Motor	Pembahasan tentang salah satu indikator utama dalam jasa transportasi roda dua yaitu keselamatan	Penulis tidak lebih menjelaskan keselamatan pengendara roda dua secara teknikal
10	Kepemimpinan Walikota Bogor dan Partisipasi Masyarakat	Karnain Asyhar	Tesis, Kajian Ketahanan Nasional, Universitas	Kualitatif (Fenomenologi)	Kepemimpinan Daerah dan Partisipasi Masyarakat	Pembahasan tentang peran pemerintah yang kurang lengkap dalam penyelesaian masalah	- Pembahasan dalam penelitian tersebut yang menggambarkan

	<p>Dalam Penanggulan Masalah Transportasi</p>		<p>Indonesia.</p>		<p>transportasi</p>	<p>bukti keterlibatan masyarakat dalam penyelesaian permasalahan transportasi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pembahasan dalam penelitian tersebut tidak menjelaskan tentang akibat kurangnya kualitas dan kuantitas penyediaan angkutan umum berupa adanya transportasi informal - Subjek penelitian tidak ada ojek
--	---	--	-------------------	--	---------------------	---

							online
11	Keberadaan Angkutan Umum Plat Hitam Jurusan Tangerang-Jakarta di Kota Tangerang	Yudi Fribadi	Tesis, Kajian Pengembangan Perkotaan, Universitas Indonesia.	Kualitatif (Analisis Deskriptif)	Angkutan Umum	<ul style="list-style-type: none"> - Persamaan yang terdapat dalam pendekatan penelitian kualitatif deskriptif - Pembahasan tentang transportasi yang tidak memiliki izin resmi dari pemerintah - Pembahasan tentang manfaat masyarakat secara langsung dari penggunaan transportasi tidak resmi - 	<ul style="list-style-type: none"> - Dalam penelitian tersebut tidak menjelaskan tentang dampak angkutan resmi dalam jumlah permintaan penumpang dan penghasilan - Subjek penelitian berupa angkutan roda empat yaitu Minibus sedangkan penelitian penulis subjek penelitian angkutan roda dua yaitu sepeda motor

12	Penggunaan Jenis Transportasi oleh Pelaku Mobilitas Ulang Alik di Enam Metropolitan; Analisis Data Supas 2005	Dendi Handiyatmo	Tesis, Kajian Kependudukan dan Ketenagakerjaan, Universitas Indonesia.	Kuantitatif	Mobilitas Ulang Alik	<ul style="list-style-type: none"> - Studi Kasus Kawasan Metropolitan - Pembahasan tentang indikator sosial ekonomi dalam penggunaan transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> - Penelitian tersebut memiliki studi kasus yang lebih banyak - Tidak terdapat penggunaan transportasi online
----	---	------------------	--	-------------	----------------------	---	---

Sumber: Hasil Data diolah oleh Penulis, 2020



1.6. Kerangka Konseptual

1.6.1. Revolusi Industri 4.0

Revolusi industri yang masing-masing memiliki pengertian dari dua kata dasar. Revolusi merupakan suatu perubahan yang berlangsung dalam waktu sangat cepat. Sedangkan industri merupakan suatu usaha dalam proses produksi. Maka pengertian revolusi industri sebagai terjadinya perubahan sangat cepat pada usaha memproses produksi.¹⁷ Perubahan tersebut menghasilkan nilai tambah pada hasil produksi dan mendapatkan keuntungan secara komersial. Munculnya revolusi industri yang berdasarkan dua indikator utama yaitu hasrat manusia dan inovasi untuk memenuhi hasrat tersebut. Hasrat manusia yang memiliki berbagai macam berupa ingin memenuhi kebutuhan tertentu dengan sangat cepat, lebih baik daripada sebelumnya dalam kualitas maupun kuantitas, kenyamanan, akurat, dan lain-lain. Dalam pemenuhan hasrat tersebut melalui “inovasi” yang dibuat oleh manusia dengan salah satunya berbentuk tenaga non-fisik.

Istilah Revolusi Industri yang tidak muncul pada baru-baru ini melainkan sudah ada sejak keberlangsungan revolusi industri pertama sudah selesai. Waktu tepat muncul istilah tersebut pada pertengahan abad ke-19 yang pertama kali dipopulerkan oleh dua tokoh yaitu Friedrich Engels dan Louis Auguste Blanqui. Revolusi industri ditandai berdasarkan tahapan 1.0 sampai 4.0. Tahapan tersebut merupakan suatu konsep mengenai penggambaran serangkaian perubahan secara besar-besaran dalam industri di dunia.¹⁸

Perubahan awal yang terjadi di industri pada akhir tahun 1700-an sampai dengan awal tahun 1800-an. Fase ini yang dinamakan sebagai revolusi industri 1.0

¹⁷ Halifa Haqqi dan Hasna Wijayati, *Revolusi Industri 4.0 di Tengah Society 5.0: Sebuah Integrasi Ruang, Terobosan Teknologi, dan Transformasi Kehidupan di Era Disruptif*, (Yogyakarta: QUADRANT, 2019), hlm 20

¹⁸ *Ibid*, hlm. 7-8

yang ditandai pada penemuan mesin-mesin produksi yang salah satunya mesin uap di Britania Raya. Penemuan baru tersebut yang memudahkan pembuatan produksi semakin efisien dan berdampak pada pembangunan infrastruktur yang salah satunya pembangunan sarana transportasi. Kemudian, pada tahun 1850 hingga 1914 atau sebelum terjadinya Perang Dunia I yang pada fase ini dinamakan sebagai revolusi industri 2.0. Ditandai dengan kehadiran listrik dan ban berjalan yang menyebabkan terjadinya pembuatan produksi secara massal. Salah satu contohnya terdapat kehadiran transportasi yang terjangkau sehingga dapat dibeli oleh kelas menengah dan bahkan dapat dibeli oleh kelas bawah dengan cara menyicil atau meminjam. Selanjutnya, pada tahun 1950 yang fase ini dimulai terjadinya revolusi industri 3.0 dengan ditandai adanya mesin produksi yang digerakkan oleh komputer sebagai otaknya dan robot sebagai tangannya. Revolusi ini mengubah masyarakat dalam beraktivitas ekonomi industri menjadi ekonomi informasi.

Lalu, pada saat ini yang sedang dihadapi oleh masyarakat dunia yaitu revolusi industri 4.0. Penandaan awal ketika sudah memasuki revolusi ini yaitu pada tahun 2011 dengan adanya sekelompok perwakilan ahli dari berbagai bidang asal Jerman. Mereka mengadakan acara *Hannover Trade Fair* yang berisikan pemaparan industri dalam memproses produksi yang sudah mulai untuk memasuki era dan inovasi baru.¹⁹ Atas pemaparan tersebut yang direspon oleh Pemerintah Jerman dalam bentuk gagasan resmi, dikaji bersama, dan menghasilkan kelompok khusus untuk membahas penerapan industri 4.0.

Seiring berjalannya waktu, pada tahun 2016 di pertemuan Davos yang terdapat istilah Revolusi Industri 4.0 menjadi populer karena disampaikan kepada publik melalui buku yang berjudul “The Fourth Industrial Revolution” dan dibuat oleh seorang ekonom terkenal bernama Profesor Schwab yang berasal dari Jerman,

¹⁹ *Ibid*, hlm. 23

sekaligus Pendiri dan Ketua Eksekutif World Economic Forum (WEF).²⁰ Menurut kata “revolusi” terkesan bahwa terjadinya perubahan secara radikal dan mendadak tetapi ini merupakan kenyataan. Namun, keberlangsungan revolusi yang masih membutuhkan waktu cukup panjang untuk dunia dalam melakukan penyesuaian.

Pada revolusi ini disebut sebagai era disrupsi karena memiliki pengertian berupa terjadinya perubahan sangat mendasar atau fundamental yang diawali oleh inovasi. Perubahan yang diawali melalui inovasi dalam bentuk mengurangi atau bahkan menghilangkan pendekatan-pendekatan lama, seperti memudahkan batas-batas dalam perusahaan, mengurangi beban dalam penyediaan rantai pasokan, memaksa untuk adanya kebijakan dan peraturan baru dalam ekonomi yang membatasi ruang gerak perusahaan, serta bahkan memiliki peluang untuk mengubah keberlangsungan birokrasi dan para penegak hukum.²¹ Maka pengertian dari inovasi disruptif (*disruptive innovation*) adalah inovasi yang menghadirkan pasar baru dari hasil mengganggu atau merusak pasar yang sudah ada melalui adanya teknologi baru.

Kehadiran teknologi baru dalam revolusi ini yang ditandai dengan kehadiran internet atau disebut sebagai “Internet of Things” yang menyambungkan semua komputer di pabrik. Selain itu, terdapat berbagai penemuan baru berupa *smartphone* atau ponsel pintar, *Big Data* yang memiliki berbagai informasi untuk memudahkan produktivitas pabrik yang salah satunya menyangkut kinerja pegawai, terdapat superkomputer yang dapat mengerjakan berbagai perhitungan rumit untuk 5 pabrik sekaligus yang disebut sebagai *Cloud Computing*, terdapat mesin yang dapat belajar untuk memperbaiki dirinya sendiri tanpa diperintahkan oleh manusia yang disebut sebagai *Artificial Intelligence* (AI).

Revolusi ini tidak hanya sebatas pada perubahan yang terjadi di dalam industri melainkan memiliki pengaruh kepada perubahan berbagai bidang lain di

²⁰ Klaus Schwab, *Ibid*, hlm. 25

²¹ Sri Adiningsih, *Op.cit*, hlm. 2

kehidupan manusia. Keberlangsungan perubahan tersebut yang termasuk sebagai Zaman Siber-Fisik atau *The-Cyber-Physical Age*.²² Zaman ini yang membuat manusia dalam melakukan berbagai aktivitas sehari-harinya dapat terintegrasi dengan teknologi digital melalui perangkat canggih yang memiliki penanaman sensor. Salah satunya terdapat *smartphone* yang sebuah benda berbentuk kotak kecil dan simpel tetapi memiliki berbagai kemampuan hebat untuk mengakses banyak hal.

Contohnya, pada saat ini yang dilakukan oleh masyarakat untuk berinteraksi kepada sesama yang terbuka lebar. Tujuan mereka untuk melakukan itu yang tidak mendapatkan permasalahan dari jarak yang jauh dan keterbatasan waktu untuk bisa bertemu secara langsung. Budaya yang ada di suatu negara dan sudah menjadi gaya hidup, dapat dengan mudah melewati batas negaranya sehingga budaya tersebut tidak lagi bersifat eksklusif atau rahasia melainkan dapat memiliki peluang untuk melebur dengan budaya lain. Dahulu masyarakat mempunyai kecenderungan untuk abai dalam masalah politik karena keterbatasan akses informasi dan pengetahuan tetapi saat ini masyarakat dapat mencari berita-berita politik dan atas perilaku tersebut yang dapat menjelma sebagai pengamat politik.

Selain itu, manusia dalam pemenuhan kebutuhan ekonomi yang sudah mengalami transformasi dalam bentuk digital dan internet. Mereka diibaratkan sebagai konsumen atau pengguna layanan dengan harus terpenuhi pada dua indikator kemudahan dan kenyamanan. Misalnya, kemudahan dalam berbelanja atau memesan melalui online (dari kebutuhan pokok, tempat tinggal, sampai barang kendaraan seperti mobil). Sedangkan, kenyamanan yang berasal dari tidak perlu usaha lebih untuk menuju lokasi fisik atau menunggu lama dalam melakukan pembayaran barang ketika sedang berada di dalam lokasi fisik.

Berbagai kemudahan dan kenyamanan yang didapatkan oleh konsumen berasal dari perubahan dalam dunia bisnis di revolusi industri 4.0. Pada umumnya

²² *Ibid*, hlm. 18

terdapat kemunculan para perusahaan baru atau disebut sebagai *startup* yang masih belum lama beroperasi dan bergerak dalam dunia digital. *Startup* sendiri yang memiliki pengertian sebagai perusahaan yang bekerja untuk memecahkan solusi yang tidak jelas dan kesuksesan yang tidak dijamin. Kemudian terdapat pengertian *startup* lain menurut Robehmed yaitu usaha bisnis baru yang bertujuan untuk mengembangkan model bisnis yang layak untuk memenuhi kebutuhan pasar.²³ Kemunculan *startup* yang melakukan model bisnis baru berupa *e-commerce* yang menyediakan platform online untuk jual-beli produk, *financial technology* atau *fintech* yang merupakan gabungan sistem keuangan dengan teknologi digital, *on-demand services* adalah suatu layanan yang dibentuk berdasarkan permintaan.

1.6.2. Transformasi Alat Mobilitas Masyarakat Kota: dari Transportasi Publik menjadi Transportasi Online

Menurut Miro bahwa transportasi publik merupakan moda transportasi dibuat untuk orang banyak, kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah atau lokasi tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek/jalur yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan oleh pemerintah. Selain itu, terdapat pengertian lain dari menurut Andriansyah bahwa transportasi publik sebagai angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah agar dapat memenuhi kegiatannya yang sesuai dengan tugas dan fungsi di dalam masyarakat.²⁴

Transportasi publik sebagai komoditas kolektif yang seharusnya dapat dipahami tidak hanya sebatas persoalan mengantarkan kecepatan waktu dalam mengantarkan konsumen melainkan harus dipahami sebagai suatu akses untuk memperbaiki kualitas hidup masyarakat. Ini sesuai dengan pemikiran Urry bahwa transportasi publik selayaknya dapat dibuat dengan tujuan untuk memperbaiki

²³ Sri Adiningsih, *Transformasi Ekonomi Berbasis Digital di Indonesia: Lahirnya Tren Baru Teknologi, Bisnis, Ekonomi, dan Kebijakan di Indonesia*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2019), hlm 68-69

²⁴ Andriansyah. *Op.cit*, hlm. 8

kualitas hidup masyarakat.²⁵ Kehadiran transportasi publik sebagai hasil intervensi kepadatan ruang jalan di kota-kota besar.

Dalam beberapa dekade terakhir yang mulai terdapat perubahan pada minimalnya peran negara di transportasi publik. Contohnya, pemerintah hanya sebatas pada pembuatan regulasi dan pemberian subsidi. Sedangkan, pengusaha dan investor yang melakukan peran optimal dalam sektor transportasi publik. Padahal, mereka tidak bisa dituntut untuk bertanggung jawab kepada kebutuhan warga negara yang tidak mendapatkan pelayanan publik. Walaupun, mereka bisa mengisi kekosongan itu tetapi dengan tujuan untuk memperoleh keuntungan besar. Pemerintah terlihat tidak mampu menyediakan layanan dasar yang memadai. Pelayanan kepada publik yang hanya didasarkan pada kemampuan bayar, seharusnya bisa lebih dari itu dengan cara menghormati hak-hak warga negara. Kegagalan ini disebabkan oleh pemerintah lebih cenderung melakukan praktik pemburuan rente.

Meskipun begitu, menurut Patrick Bultynck bahwa peran pemerintah masih tetap harus ada untuk memperbaiki pembangunan transportasi publik. Tujuannya agar lingkungan sosial ekonomi di perkotaan yang salah satu contohnya dari kemiskinan dengan dapat dikurangi oleh pembangunan tersebut.²⁶ Kemiskinan disertai dengan kondisi kumuh dari penyebab adanya pertumbuhan pesat urbanisasi dan motorisasi karena kota menjadi pusat kegiatan ekonomi bisnis (kawasan *Central Business District/CBD*). Serta terjadinya keberlangsungan sistem kapitalis yang terutama pada sektor produksi komoditas. Selain itu, menurut Adam Smith bahwa pemerintah memiliki tiga tugas utama yang salah satunya terdapat pada nomor ketiga dengan penjelasan bahwa mengadakan dan mempertahankan prasarana publik dan berbagai

²⁵ Aminah, *Op.cit*, hlm 11

²⁶ *Ibid*, hlm. 44

lembaga politik dengan tujuan tidak berdasarkan kepentingan orang-orang atau kelompok tertentu.²⁷

Seiring berjalannya waktu, masyarakat kota dalam penggunaan transportasi publik mengalami perubahan menjadi penggunaan transportasi online. Ini dikarenakan adanya kehadiran revolusi industri 4.0 menghasilkan *On-demand services* yang merupakan salah satu model bisnis baru dari *startup* pada sektor transportasi. Pengertian *on-demand services* yang sudah disebutkan sebelumnya bahwa layanan baru berjalan apabila permintaan sudah diterima atau dipesan. Pengertian lainnya dalam konteks TI bahwa *on-demand services* merupakan penyediaan fasilitas dan fitur layanan yang memungkinkan pengguna untuk menggunakan *cloud computing*, menyimpan, menggunakan *software*, dan sumber daya lain secara instan.²⁸

Layanan yang berada di dalam *on-demand services* berkaitan erat dengan berubahnya perilaku konsumen yang dapat diidentifikasi berdasarkan empat faktor di era modern. Menurut Mia bahwa pertama, konsumen modern memiliki kecenderungan dalam memilih yang praktis. Kedua, konsumen modern memiliki keberanian membayar lebih dengan disertai pelayanan yang diberikan juga lebih baik. Ketiga, konsumen modern memiliki sifat egois dan ingin selalu tampil berbeda. Keempat, konsumen modern memiliki sifat memilih dalam bentuk membandingkan keunggulan dan kerugian pada masing-masing produk atau jasa.²⁹ Empat faktor tersebut yang dimanfaatkan oleh *startup* untuk menyediakan *on-demand service* dalam bentuk aplikasi.

Layanan *on-demand service* untuk sektor transportasi di Indonesia yang didominasi oleh dua operator besar yaitu Gojek dan Grab. Layanan tersebut didukung

²⁷ *Ibid*, hlm. 13

²⁸ *Ibid*, hlm. 97

²⁹ *Ibid*, hlm. 98

dari tiga teknologi canggih lain yaitu pertama, *geolocation* atau sebutan yang lebih dikenal sebagai GPS (*Global Positioning System*) merupakan suatu proses dalam menemukan, menentukan, dan menyediakan data lokasi akurat dari komputer, alat jaringan, atau peralatan tertentu lainnya. Lokasi pada suatu daerah dapat ditampilkan berupa alamat lengkap, termasuk nama negara, kota, kecamatan, nama jalan, hingga nama bangunan yang dapat ditemukan melalui data koordinat geografis dari GPS. Lebih luas lagi, fungsi GPS dapat mengidentifikasi keberadaan perangkat komputer lain. Kedua, adanya internet of things (IoT) memiliki kemampuan menyambungkan dan memudahkan proses komunikasi yang berlangsung antara perangkat, mesin, sensor, dan manusia. Ketiga, terdapat *big data* merupakan suatu kumpulan data berukuran besar yang akan dianalisis dan diolah guna keperluan tertentu seperti membuat keputusan, prediksi, dan lain-lain.

Apabila tiga teknologi canggih tersebut dikaitkan dengan layanan *on-demand service* maka adanya *geolocation* atau GPS memudahkan pengguna untuk memesan ojek online yang sudah siap untuk mengantarkan pengguna. Bahkan, pengguna dapat melihat perjalanan kendaraan ojek online yang tengah menuju ke arah titik lokasi penjemputan. Kehadiran internet of things (IoT) berada di dalam kepemilikan *smartphone* pengguna dari berbagai operator seluler. Tujuannya untuk menghidupkan aplikasi layanan *on-demand service* untuk melakukan pemesanan ojek online. Karena apabila tidak ada IoT maka aplikasi tidak dapat digunakan pada saat *offline*. Terdapat *big data* berada di dalam aplikasi maupun di simpan secara privasi oleh Aplikator yang mengandung berbagai informasi berupa kendaraan, pengemudi, harga perjalanan, promo, serta data privasi yang tergantung keinginan Aplikator untuk disampaikan kepada publik.

1.6.3. Kemitraan Digital sebagai Hasil Penerapan Sistem *Sharing Economy*

Salah satu ilustrasi berupa para tenaga kerja dengan menawarkan jasa disertai aset milik pribadinya dari berbagai pelayanan secara online. Penawaran akan muncul pada aplikasi apabila terdapat permintaan dari pengguna jasa. Aplikasi tersebut berada di dalam *smartphone* bahwa dibuat oleh perusahaan penyedia aplikasi atau Aplikator. Hubungan antara penyedia jasa dengan penyedia aplikasi yang berbentuk pola kerja kemitraan dan merupakan hasil dari sistem *sharing economy*.

Seseorang atau kelompok dalam membangun sebuah bisnis dengan tidak perlu kembali berdasarkan kepemilikan ekonomi atau semuanya dilakukan dengan mandiri. Dahulu untuk bisa menjadi perusahaan besar dengan menabung selama bertahun-tahun, atau melakukan pinjaman untuk mendapatkan modal yang besar. Tetapi saat ini perilaku tersebut tidak dijalankan oleh sebuah bisnis melainkan melakukan *sharing economy* dengan pemanfaatan aset-aset konsumtif yang terbuka untuk digunakan bersama. Contohnya, memanfaatkan penawaran aset dari orang lain maupun jasa diri orang tersebut. Dalam model bisnis yang dahulu bersifat kepemilikan ekonomi antara pemberi kerja dengan penerima kerja dengan menerapkan sistem gaji/upah yang saat ini berubah menjadi model *sharing economy* (ekonomi berbagi).

Istilah *sharing economy* yang pertama kali muncul pada tahun 2008.³⁰ Terdapat terminologi yang bervariasi pada *sharing economy* berupa ekonomi *peer-to-peer*, konsumsi kolaboratif, *gig* ekonomi, dan akses ekonomi.³¹ Dalam *sharing economy* terdapat pihak ketiga yaitu keterlibatan aplikasi atau platform untuk sampai

³⁰ Thomas Puschmann dan Rainer Alt. “*Sharing Economy. Business & Information Systems Engineering*”. The International Journal of WIRTSCHAFTSINFORMATIK, 2016, Vol. 58, No. 1, hlm. 95

³¹ Endang Yuniastuti, *Pola Kerja Kemitraan di Era Digital*, (Jakarta: Elex Media Komputindo, 2020), hlm. 10

kepada permintaan pengguna. Di dalam platform tersebut bahwa ketika pengguna sebelum menentukan pilihan yang pasti bahwa Ia dapat melihat testimoni dan rating dari pengguna lain yang sudah menggunakan jasa tersebut. Pihak ketiga tidak seperti dahulu dalam bentuk „calo“ dari kawan atau kerabat untuk pertimbangan dalam melakukan pemilihan jasa yang paling terbaik.

Kriteria *sharing economy* menurut Botsman dan Botsman & Rogers yang memiliki lima kriteria untuk menggambarkan bisnis dalam ekonomi berbagi.³² **Pertama**, inti ide bisnis dengan melibatkan nilai atau aset yang tidak digunakan ataupun kurang dimanfaatkan untuk manfaat moneter ataupun non-moneter. **Kedua**, perusahaan memiliki misi berdasarkan nilai-nilai dan prinsip-prinsip yang berupa transparansi, kemanusiaan, dan keaslian informasi. **Ketiga**, penyedia di sisi penawaran harus dihargai, dihormati, dan diberdayakan serta perusahaan memiliki komitmen untuk membuat kehidupan ekonomi dan sosial dari para penyedia layanan secara lebih baik. **Keempat**, pelanggan membayar dari akses yang efisien dari mendapatkan barang dan jasa, bukan membayar berdasarkan kepemilikan. **Kelima**, bisnis harus di bangun berdasarkan jaringan terdesentralisasi, rasa memiliki, kolektif akuntabilitas, dan saling menguntungkan.

³² *Ibid*, hlm. 12

Selain itu, menurut constantiou, dkk bahwa terdapat empat model dalam membagi *sharing economy* sebagai berikut:³³

Tabel 1.2.
Empat model *sharing economy*

Rivalry Between Platform Participants	High	Chaperones Prototypical Example: Airbnb	Franchisers Prototypical Example: Uber
	Low	Gardeners Prototypical Example: Couchsurfing	Principals Prototypical Example: Handy
		Loose	Tight
		Control Exerted by Platform Owner	

Sumber: constantiou, dkk. (2017)

Tabel tersebut menunjukkan empat model berupa *Franchisers*, *Principals*, *Chaperones*, dan *Gardeners* yang berdasarkan intensitas kontrol pemilik platform *sharing economy* atas peserta platform (dari longgar sampai ketat). Selain itu, terdapat intensitas persaingan yang muncul di antara peserta yang tergabung dalam platform. Penjelasan lebih lanjut tentang tabel tersebut bahwa pada model *Franchisers* dan *Principals* yang memiliki kontrol ketat dari pemilik platform kepada pesertanya yang salah satunya dengan menerapkan prosedur standarisasi dan menerbitkan kontrak. Perbedaan keduanya terdapat pada persaingan peserta yang tinggi hanya di *Franchisers* karena terdapat penentuan perubahan harga menjadi *high-fare* pada waktu tertentu misalnya dalam kondisi macet. Selanjutnya, pada

³³ Constantiou, dkk. (2017). "Four Models of Sharing Economy Platforms". MIS Quarterly Executive, 2017, Vol. 16, No. 4, hlm. 232

model *Chaperones* yang terdapat persaingan peserta tinggi karena berdasarkan perubahan waktu dalam permintaan dan penawaran. Pada model *Gardeners* yang memiliki persaingan peserta rendah karena hanya melakukan barter untuk suatu saham dalam biaya layanan atau menukar hadiah.

Dari penjelasan tentang tindakan Aplikator maka selanjutnya ingin mengetahui bagaimana posisi dan kewenangan dari pihak mitra sebagai penyedia jasa. Kemitraan konvensional dengan digital bahwa keduanya masih memiliki persamaan. Menurut Wibisono yang merumuskan tiga prinsip penting dalam kemitraan.³⁴ **Pertama**, adanya kesetaraan atau keseimbangan (*equity*). Tidak ada *top down* atau *bottom up*, tidak juga berdasarkan kekuasaan semata melainkan hubungan yang saling menghormati, saling menghargai, dan saling percaya. Kesetaraan dapat diwujudkan melalui penghargaan, kewajiban, dan ikatan. **Kedua**, terdapat transparansi dalam cakupan pengelolaan informasi dan keuangan. Tujuannya agar tidak saling curiga antar-mitra kerja. **Ketiga**, saling menguntungkan/mutualisme/*win-win solution partnership*.

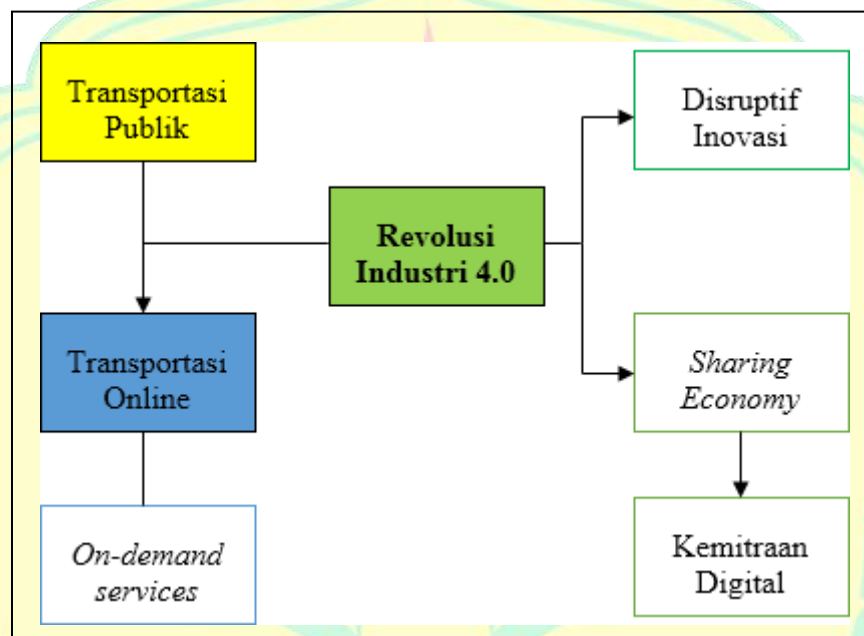
Selain itu, masih menurut ahli yang sama tentang tiga pola kemitraan.³⁵ Terdapat **pola kemitraan kontra produktif** yang terjadi pada perusahaan masih menggunakan pola konvensional yang mengejar profit sebesar-besarnya dengan hubungan kepada pemerintah dan komunitas/masyarakat sebatas pemanis. **Pola kemitraan semi produktif** yang menggambarkan pemerintah maupun komunitas/masyarakat masih dianggap sebagai objek dan masalah di luar perusahaan karena program-program pemerintah yang tidak diketahui oleh perusahaan dan pemerintah juga tidak memberikan kebijakan kondusif untuk dunia usaha serta masyarakat yang bersifat pasif. **Pola kemitraan produktif** yang terlihat pada perubahan bersifat kemajuan dari pola sebelumnya dengan perusahaan mempunyai

³⁴ *Ibid*, hlm. 42

³⁵ *Ibid*, hlm. 49

kepedulian sosial dan lingkungan yang tinggi. Pemerintah memberikan hasil yang diinginkan oleh dunia usaha dan masyarakat melakukan dukungan positif kepada perusahaan.

Skema 1.1.
Hubungan Antar Konsep



Sumber: Pemetaan Teoritik Penulis, 2021

1.7. Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian yang memiliki pengertian dari Hardiansyah menjelaskan bahwa serangkaian hukum, aturan, dan tata cara tertentu yang diatur dan ditentukan berdasarkan kaidah ilmiah dalam menyelenggarakan suatu penelitian yang sesuai koridor keilmuan tertentu dengan mendapatkan hasil yang dipertanggungjawabkan secara ilmiah.³⁶ Secara penjelasan singkatnya bahwa metodologi penelitian yang merupakan langkah-langkah yang digunakan dalam melakukan suatu penelitian dan melakukan analisis kritikal dari metode penelitian.

³⁶ Haris Herdiansyah, *Metodologi Penelitian Kualitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*, (Jakarta: Salemba Humanika, 2010), hlm. 17

Sedangkan, pengertian metode penelitian sendiri yang merupakan suatu teknik atau prosedur untuk mengumpulkan dan menganalisa data.

1.7.1. Pendekatan dan Metode Penelitian

Penulis dalam melakukan penelitian ini dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Pendekatan ini yang menurut Williams dengan memiliki lima pandangan dasar yaitu bersifat realitas ganda (majemuk) dan hasil konstruksi dalam pandangan holistik, proses interaktif dan bahkan tidak terpisahkan melalui partisipatif, terikat dengan konteks dan waktu, selalu mustahilkan untuk usaha memisahkan sebab dengan akibat dan apalagi secara simultan, serta melihat segala sesuatu tidak pernah bebas nilai, termasuk si peneliti yang subjektif.³⁷ Dasar penulis menggunakan pendekatan ini untuk mendapatkan informasi secara mendalam dengan mudah dan sesuai target.

Penelitian ini menggunakan metode studi kasus yang juga termasuk dalam penelitian analisis deskriptif. Studi kasus dalam penelitian ini adalah Gojek di DKI Jakarta. Metode studi kasus termasuk salah satu dari lima jenis metode penelitian kualitatif menurut Creswell merupakan strategi penelitian dimana didalamnya peneliti menyelidiki secara cermat suatu program, peristiwa, proses, atau sekelompok individu. Kasus-kasus dibatasi oleh waktu dan aktivitas, serta peneliti mengumpulkan informasi secara lengkap dengan menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data berdasarkan waktu yang telah ditentukan.³⁸ Penulis menggunakan metode ini dengan cara menyelidiki kejadian polemik di perkotaan dari pembahasan legalitas ojek online sebagai angkutan umum.

³⁷ Hardani, dkk. *Op.cit*, hlm. 277-278

³⁸ John W Creswell. *Op.cit*, hlm. 20

1.7.2. Subjek Penelitian

Subjek penelitian sebagai fenomena yang untuk dipahami berdasarkan perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain. Secara holistik dan deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.³⁹ Penulis dalam penelitian ini memiliki subjek sebagai sumber data adalah pernyataan atau pendapat informan tentang legalitas ojek online di DKI Jakarta.

Penulis membutuhkan subjek penelitian dari Informan. Pengertian informan merupakan seseorang mengetahui dan bersedia menyampaikan informasi atau data kepada peneliti yang tentunya berkaitan permasalahan penelitian.⁴⁰ Penelitian ini memiliki berbagai informan berdasarkan unit analisis mikro dari pengemudi ojek online dan masyarakat sebagai pengguna jasa ojek online. Sedangkan, unit analisis meso berupa perwakilan dari organisasi transportasi pada tingkatan struktural dibawah pemerintah, ahli transportasi dari organisasi nirlaba, dan perwakilan dari legislatif. Jumlah total informan penelitian ini yaitu 19 orang. Masing-masing informan tersebut memberikan informasi yang berbeda-beda. Di bawah ini terdapat penjelasan lengkap tentang karakteristik informan penelitian dalam bentuk tabel, sebagai berikut:

Tabel 1.3.
Karakteristik Informan Penelitian

No.	Informan	Jenis Informan	Jumlah	Informasi yang diberikan
1	Pengemudi ojek online	Informan utama	9 orang	Untuk mengetahui lebih lanjut proses bekerja sebelum ojek online dapat dipesan melalui aplikasi, mengetahui pendaftaran dan dinamika dalam berlangsungnya

³⁹ Lexy J. Moleong, *Op.cit*, hlm. 6

⁴⁰ M. Idrus, *Op.cit*, hlm. 91.

				pekerjaan ojek online sebelum mendapatkan legalitas, mengetahui berbagai dinamika dalam penyampaian aspirasi ojek online kepada pihak berwenang, Untuk mengetahui pendapat mereka tentang legalitas ojek online, mengetahui alternatif ojek online apabila tidak bisa menjadi angkutan umum.
2	Asosiasi perkumpulan ojek online yaitu selaku Ketua PPTDJI	Informan utama	1 orang	Untuk mengetahui lebih dalam mengenai realitas berjalannya kemitraan, mengetahui berbagai perubahan yang terjadi pada pengemudi dan aplikator atas legalitas ojek online.
3	Organisasi nirlaba yang berfokus pada transportasi yaitu ITDP (<i>Institute for Transportation & Development Policy</i>)	Informan utama	1 orang	Untuk mengetahui lebih dalam mengenai pilihan masyarakat yang ideal dalam mobilitas dan transportasi, mengetahui kebijakan pemerintah DKI Jakarta tentang transportasi.
4	Organisasi transportasi dibawah struktural pemerintah yaitu Organda (Organisasi = angkutan darat)	Informan utama	1 orang	Untuk mengetahui gambaran besar secara teknis mengenai angkutan umum, mengetahui dampak kehadiran ojek online pada angkutan umum yang sudah ada terlebih dahulu, mengetahui penyebab dan dampak buruk penggunaan jasa transportasi roda dua.
5	Perwakilan Gojek meliputi selaku karyawan gojek staff <i>data analysis, Head of Transport</i> Gojek	Informan tambahan	2 orang	Untuk mengetahui latar belakang hadirnya ojek online (Gojek) di kawasan perkotaan Jakarta, mengetahui gambaran besar saat ini dalam penggunaan ojek online.
6	Pihak legislatif meliputi Pimpinan dan Tenaga Ahli Komisi V DPR RI	Triangulasi data	2 orang	Untuk mengetahui kontribusi aplikator kepada pemerintah atas tidak adanya legalitas, untuk mengetahui contoh yang sudah ada pada penerapan mitra di jasa transportasi, mengetahui pihak

				yang lebih berwenang dalam mengatur transportasi, mengetahui kebutuhan jasa transportasi roda dua di kawasan perkotaan Jakarta.
7	Pengguna ojek online	Informan tambahan	3 orang	Untuk mengetahui pendapat mereka atas aksi demo ojek online, mengetahui alasan mereka masih terdapat tidak memilih angkutan umum, mengetahui perbedaan kondisi keamanan pada penggunaan ojek online dengan angkutan umum.
Jumlah			19 orang	

Sumber: Hasil Intepretasi Penulis, 2020

1.7.3. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini tidak memiliki tempat spesifik melainkan berada pada cakupan wilayah DKI Jakarta. Penulis memilih cakupan wilayah tersebut berdasarkan berbagai alasan. Contohnya di DKI Jakarta terjadinya mobilitas yang tinggi, memiliki jumlah penduduk yang padat tetapi disertai permasalahan berupa luas wilayah tidak besar, terjadinya kemacetan karena banyaknya jumlah kendaraan bermotor, terbatasnya lapangan pekerjaan untuk masyarakat kelas bawah, terdapat berbagai jenis alat mobilitas masyarakat yang salah satunya ojek online, dan jumlah pengemudi ojek online lebih banyak di DKI Jakarta

Penelitian ini dilakukan secara intensif dari tanggal 5 Maret – 7 Oktober 2020. Waktu tersebut meliputi pengumpulan data.

1.7.4. Peran Peneliti

Penulis dalam melakukan penelitian ini berperan sebagai pengguna jasa ojek online yang terutama dalam jarak dekat dari rumah menuju stasiun kereta. Selain itu, penulis memiliki peran sebagai pelaksana pengumpulan data dari yang sudah didapatkan oleh berbagai subjek penelitian dan juga mempunyai peran dalam mengamati secara tidak langsung melalui media daring seperti berita online dan

youtube mengenai proses realitas subjek penelitian. Dua perilaku tersebut yang penulis memiliki peran selanjutnya berupa menganalisis data tersebut dan setelah selesai maka penulis melaporkan hasil penelitian.

Penulis untuk mendapatkan informasi lebih dalam melalui informan yang ditemui secara langsung maupun tidak langsung melalui daring. Pengalaman penulis menemui informan secara langsung yang memiliki hambatan dalam kondisi wajah yang kurang baik karena ini mengurangi rasa percaya diri penulis. Tetapi, ini menjadi tantangan penulis untuk tetap fokus dalam menyelesaikan penelitian. Sedangkan, untuk menemui secara tidak langsung melalui *skype* yang penulis mengalami hambatan karena masih tidak memiliki pengalaman untuk wawancara terstruktur secara daring. Namun, ini sebagai peluang baru untuk penulis menjadi mahasiswa yang berinteraksi secara formal untuk acara tertentu.

1.7.5. Teknik Pengumpulan Data

Penulis dalam melakukan penelitian ini yang mendapatkan data melalui dua jenis sumber yaitu data primer maupun data sekunder. Data primer yang didapatkan melalui dua kegiatan yang dilakukan secara langsung di lapangan atau salah satunya dengan tidak langsung ketika peristiwa sudah tidak terjadi. Dua kegiatan yang dimaksud yaitu wawancara dan observasi. Sedangkan, data sekunder yang didapatkan dari profil, dokumen, foto, arsip, serta bahan pustaka yang terkait tema maupun studi kasus penelitian.

a) Observasi

Pengertian observasi menurut Cartwright merupakan suatu proses melihat, mengamati, mencermati, dan merekam perilaku secara sistematis untuk tujuan tertentu.⁴¹ Namun, penulis melakukan penelitian ini dengan menggunakan pengamatan secara tidak langsung ketika peristiwa sudah tidak

⁴¹ Haris Herdiansyah, *Metodologi Penelitian Kualitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*, (Jakarta: Salemba Humanika, 2010), hal 131

terjadi di lapangan yaitu salah satunya pada demo aksi penolakan legalitas ojek online. Sehingga pengamatan tersebut dilakukan dengan cara melalui daring di berita online atau *youtube* yang masih dapat menyimpan rekam jejak kejadian tersebut dan lainnya. Alasan melakukan pengamatan tersebut yang dikarenakan adanya pandemi covid-19 yang mengharuskan masyarakat untuk menerapkan *social distancing* agar tidak terjadinya penularan penyakit secara masif. Atas penerapan itu maka menyebabkan sebagian besar aktivitas masyarakat yang dilakukan di rumah.

b) Wawancara

Pengertian wawancara merupakan cara-cara yang digunakan untuk memperoleh data melalui berhadapan secara langsung, bercakap-cakap, antara individu dengan individu atau individu dengan kelompok, dan wawancara dapat dilakukan setelah melakukan observasi terlebih dahulu.⁴² Penulis melakukan penelitian ini dengan menggunakan wawancara untuk mendapatkan informasi lebih dalam kepada subjek penelitian. Wawancara dilakukan kepada 19 informan dalam bentuk terstruktur maupun tidak terstruktur. Penulis mengajukan wawancara terstruktur kepada informan dengan jabatan strategis dan terdapat kewenangan yaitu pihak yang masih termasuk dalam struktural pemerintahan, legislatif, ahli transportasi, asosiasi ojek online, dan, perwakilan aplikator. Sedangkan, wawancara yang tidak terstruktur kepada pengemudi dan pengguna ojek online agar informan dapat mudah memahami pertanyaan dan penulis dapat mudah akrab dengan mereka sehingga tidak terlalu merasa resah dalam menyampaikan jawaban.

c) Dokumentasi dan Studi Kepustakaan

Teknik pengumpulan data dengan cara ini melalui dokumentasi secara elektronik maupun non-Elektronik pada hasil temuan di lapangan, perekaman

⁴² Nyoman Kutha, *Metodologi Penelitian Kajian Budaya dan Ilmu Sosial Humaniora Pada Umumnya*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016), hlm. 222

berupa audio dan visual ketika wawancara dengan informan, setelah selesai yang kemudian penulis membuat *field note* hasil wawancara dan memo penelitian. Sedangkan, studi kepustakaan yang dilakukan oleh penulis dengan cara mencari sumber bacaan atau referensi melalui buku-buku, penelitian sejenis dari jurnal nasional dan internasional, serta tesis.

1.7.7. Teknik Analisis Data

Pengertian menurut Bodgan dan Biklen dari teknik analisis data sebagai suatu upaya yang dilakukan melalui jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensistensikannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, serta memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.⁴³ Hasil dari tiga teknik pengumpulan data yang selanjutnya oleh penulis melakukan analisis berdasarkan teori sosiologis yang menghasilkan interpretasi dalam bentuk abstraksi.

Dalam penelitian ini, analisis data dilakukan dengan berbagai cara yaitu pertama pengelompokkan masing-masing data menjadi kesatuan dan mengaitkannya dengan teori. Kedua, melakukan ringkasan dalam bentuk skema dari data tersebut. Ketiga, hasil skema akan memudahkan penulis dalam menentukan sesuatu yang penting untuk menjawab permasalahan penelitian. Keempat, setelah selesai terjawab maka penulis memutuskan hasil jawaban tersebut dan kemudian memberikan keputusan itu dalam bentuk saran kepada pihak tertentu terutama pihak berwenang dan informan utama.

1.7.8. Triangulasi Data

Pengertian triangulasi menurut Hamidi adalah pengujian keabsahan data melalui sumber lain untuk mendukung dan membuktikan bahwa data yang sudah

⁴³ Lexy J. Moleong, *Metodologi penelitian kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2018), hlm. 248

didapatkan adalah benar.⁴⁴ Penulis dalam melakukan penelitian ini yang menjadi fokus untuk triangulasi data yaitu pihak legislatif dari Pimpinan dan Badan Keahlian Komisi V DPR RI. Tujuannya agar penulis dapat melakukan kombinasi berdasarkan observasi dan wawancara secara mendalam dari informan utama.

1.8. Sistematika Penulisan

Bab I merupakan pendahuluan dengan berisikan tentang latar belakang masalah penelitian, menghasilkan permasalahan penelitian, terdapat rumusan masalah yang dijadikan sebagai fokus penelitian, tujuan dan manfaat penelitian yang dilakukan, tinjauan penelitian sejenis. Kemudian, adanya kerangka konseptual mengenai revolusi industri 4.0, *on-demand services*, kemitraan digital, dan *sharing economy*. Serta selanjutnya dari metodologi penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II mendeskripsikan tentang ojek online sebagai alternatif transportasi di perkotaan. Untuk mengetahui penjelasan lebih dalam tentang itu dengan dibagi menjadi beberapa sub-bab. **Pertama**, membahas tentang sejarah ojek online dengan rincian dari sebelum adanya ojek online yang bagaimana kondisi penggunaan transportasi di dalam perkotaan, alasan munculnya ojek online, dan perkembangan ojek online di perkotaan. **Kedua**, pembahasan tentang manfaat ojek online bagi masyarakat sebagai pengguna. **Ketiga**, terdapat penjelasan kemitraan ojek online yang tidak mengikat dari analisis penulis berdasarkan surat perjanjian resmi dalam bentuk elektronik. **Keempat**, pembahasan tentang kehadiran ojek online sebagai peluang kerja bagi masyarakat kelas bawah.

Bab III menguraikan hasil temuan penulis dari wawancara dan observasi. Bab tersebut yang berjudul dinamika kejadian dalam permasalahan ojek online di perkotaan. **Pertama**, didalamnya terlebih dahulu menjelaskan angkutan umum itu sendiri di Indonesia seperti apa gambaran umumnya. **Kedua**, menjelaskan kebijakan

⁴⁴ Hamidi. *Op.cit*, hlm. 68

untuk ojek online dari bersifat pelarangan hingga pembahasan. **Ketiga**, menjelaskan kompetisi ojek online dengan angkutan umum. **Keempat**, menjelaskan demo dan pro-kontra ojek online sebagai angkutan umum. Di sub-bab masih terdapat penjelasan lebih dalam mengenai dampak legalisasi ojek online yang akan memberikan jaminan eksistensi dan hak pengemudi ojek online. Kemudian, dampak legalisasi tersebut disertai dengan memberikan beban besar bagi Aplikator. Selanjutnya, terdapat penjelasan alternatif lain berupa menjadi angkutan transisional untuk ojek online apabila kesulitan atau bahkan tidak bisa menjadi angkutan umum. Namun, alternatif lain tersebut masih menimbulkan perdebatan. **Kelima**, menjelaskan kekhawatiran ojek online untuk bertahan lama karena terdapat berbagai keburukan dan ketidakpastian.

Bab IV berisi analisis berbagai temuan penelitian. Analisis melalui revolusi industri 4.0 yang kehadirannya menghasilkan kontradiksi ojek online di perkotaan. Kontradiksi ini akan penulis jelaskan melalui beberapa sub-bab. **Pertama**, menjelaskan kehadiran revolusi industri 4.0 menghasilkan ojek online melalui suatu proses. **Kedua**, menjelaskan kehadiran ojek online menyebabkan berbagai perubahan dalam sektor transportasi yang bersifat disruptif. **Ketiga**, menjelaskan kontradiksi ojek online sebagai alat transportasi publik dari keinginan legalitasnya sebagai angkutan umum. **Keempat**, menjelaskan sisi lain kontradiksi ojek online di perkotaan berupa tidak hanya dari permasalahan transportasi melainkan pemberian perubahan dari bisnisnya sebagai *startup* dan realitas kemitraan ojek online dalam *sharing economy*.

BAB V sebagai penutup. Penulis pada bagian ini akan memberikan kesimpulan atas berbagai hasil penelitian dan analisis yang sudah dijelaskan dalam bab sebelumnya. Serta terdapat saran diberikan oleh penulis kepada pihak-pihak yang terlibat dalam topik penelitian maupun untuk masyarakat umum.