

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Permasalahan perkotaan saat ini sering diperbincangkan karena berkaitan dengan hampir segala aspek kehidupan manusia. Salah satu permasalahan yang paling banyak disoroti dan sampai saat ini belum memiliki solusi yang efektif adalah masalah transportasi. Permasalahan seperti ini menyerang di hampir semua Negara dan kota-kota besar. Permasalahan yang timbul karena kondisi ekonomi yang cukup dan pola perilaku masyarakat yang lebih menyukai hal-hal instan. Transportasi secara tidak langsung akan memberikan dampak baik kepada masyarakat karena bisa mempersingkat waktu perjalanan, namun di lain sisi juga bisa menjadi masalah sebab juga bisa memperpanjang waktu perjalanan.

Permasalahan perkotaan juga terjadi pada kota budaya dan pelajar Yogyakarta. Salah satu permasalahan perkotaan yang terjadi adalah transportasi. Banyaknya kendaraan yang setiap hari memadati ruas-ruas jalan di kota Yogyakarta mengakibatkan banyak masalah, seperti kemacetan, polusi udara hingga resiko kecelakaan menjadi semakin tinggi. Menurut data, jumlah kendaraan bermotor roda 2 di kota Yogyakarta pada tahun 2016 sejumlah 71.566 unit, lalu meningkat dengan pesat 211 persen menjadi 222.915 unit. Sementara untuk kendaraan roda 4, pada tahun 2016 berjumlah 12.746 unit, tahun 2017 meningkat 344 persen menjadi 56.647 unit kendaraan (dishub.jogjaprovo.go.id.) Permasalahan transportasi di Kota

Yogyakarta menjadi sangat menarik sebab Yogyakarta merupakan urutan ke 4 dari 10 kota termacet di Indonesia.

Pertambahan volume kendaraan yang sangat pesat ini tentu saja mengakibatkan permasalahan. Masalah seperti ini bisa sangat wajar terjadi di Kota Yogyakarta. Sebagai kota pelajar dan budaya, tentu saja Yogyakarta akan menjadi salah satu tujuan utama para pelajar dan wisatawan dari dalam dan luar negeri baik untuk melanjutkan pendidikan atau hanya sekedar berwisata. Pertambahan jumlah penduduk inilah yang menjadi salah satu alasan kuat bertambahnya volume kendaraan dengan signifikan di Kota Yogyakarta. Menurut data hingga 2018 ini jumlah penduduk pribumi kota Yogyakarta hanya mencapai 412.413 jiwa, sementara setiap harinya kota Yogyakarta selalu dipadati 1,3 juta jiwa (<http://kependudukan.jogjaprov.go.id/olah.php?module=statistik>).

Permasalahan tersebut, bukan hanya disebabkan oleh pertambahan jumlah penduduk yang signifikan, tetapi permasalahan transportasi yang dialami oleh Kota Yogyakarta juga disebabkan oleh keberadaan transportasi *online*, yang memberikan peluang usaha dan ekonomi yang baik bagi masyarakat. Transportasi *online* merupakan sebuah moda transportasi yang saat ini dimintai oleh banyak orang, selain dipandang memberikan pendapatan ekonomi yang cukup bagi pengemudi juga sangat membantu masyarakat yang membutuhkan layanan jasa transportasi, sebab masyarakat tidak perlu repot-repot menuju tempat tertentu untuk mendapatkan layanan

jasa transportasi, cukup memesan melalui aplikasi lalu pengemudi akan menjemput dilokasi yang telah ditentukan.

Hingga saat ini, jumlah transportasi *online* yang beroperasi di Kota Yogyakarta telah mencapai angka sekitar 20.000 kendaraan roda 2 dan 10.000 kendaraan roda 4 (hasil wawancara dengan driver Gojek). Data ini cukup membuktikan bahwa masalah transportasi cukup banyak bersumber dari keberadaan transportasi *online* yang dipandang memiliki banyak manfaat secara langsung bagi masyarakat.

Salah satu jenis transportasi *online* yang banyak digunakan oleh masyarakat adalah Go-Jek. Inovasi transportasi ini dapat diakses melalui gadget. Jika dulu masyarakat membutuhkan transportasi umum seperti taxi, ojek dan sebagainya harus menelpon terlebih dahulu, saat ini semua bisa diakses secara langsung melalui gadget lalu transportasi umum yang diinginkan akan datang menghampiri dan siap mengantar ke tempat yang dituju.

PT Go-Jek Indonesia lazimnya disebut Gojek oleh masyarakat merupakan sebuah aplikasi yang menggunakan transportasi massal sebagai objek. Gojek lahir untuk menjawab permasalahan transportasi seperti harga, keamanan, dan kepastian dari pengendara dan masalah lainnya yang dirasakan oleh konsumen transportasi (Mahargiono & Cahyono, 2017). Sejak keberadaan PT Gojek Indonesia pada tahun 2013 hingga saat ini telah berhasil memperluas akses di hampir semua kota di Indonesia.

Keberadaan Gojek sebagai sebuah aplikasi yang dapat mempermudah akses transportasi tentunya memberikan dampak besar bagi masyarakat, baik sebagai konsumen ataupun sebagai produsen. Bagi konsumen atau customer tentunya akan mempermudah saat ingin pergi kesuatu tempat sementara bagi para produsen atau driver akan mendapatkan dampak ekonomi secara langsung, dimana Gojek akan memberikan bonus yang cukup besar bagi para pengendara apabila mencapai target yang diberikan oleh PT Gojek Indonesia.

Keberadaan Gojek di kota Yogyakarta sebagai mode transportasi *online* akan menunjukkan sebuah dinamika yang besar. Dengan jumlah yang setiap tahunnya selalu bertambah, menjadikan gojek sebagai transportasi berbasis *online* paling diminati masyarakat. Pada awal keberadaan di kota Yogyakarta, jumlah kendaraan gojek yang beroperasi hanya sekitar 5000 kendaraan baik mobil maupun motor, sementara saat ini hingga akhir 2017 jumlah peredarannya telah mencapai lebih dari 20.000 kendaraan. Dengan volume sebanyak itu, maka akan terjadi banyak dinamika, baik secara positif maupun negatif. Salah satu contohnya adalah jumlah kendaraan yang semakin bertambah akan membuat kota Yogyakarta menjadi semakin macet, sementara penduduk semakin bertambah, dilain sisi jika hal tersebut terjadi, maka akan terjadi laju pertumbuhan ekonomi.

Sejak kemunculannya di Kota Yogyakarta, Gojek sangat banyak disoroti dalam hal ekonomi. Hal ini terlihat dari bagaimana gojek memberikan kesempatan kerja bagi siapa saja yang memenuhi persyaratan

pengemudi cukup melengkapi persyaratan dan memiliki kendaraan bermotor maka bisa langsung menjadi pengemudi Gojek. Hal lainnya misalnya masyarakat yang ingin mendaftarkan usaha mereka ke Gojek sebagai mitra usaha agar usaha mereka bisa dipesan melalui Gojek, biasanya berupa usaha kuliner. Gojek menawarkan banyak kesempatan pendapatan dalam ekonomi, sebab Gojek bermitra dalam beberapa jenis usaha seperti, *Goride, Gocar, Gofood, Goclean, Gosend, Gotix, Gopulsa, Gobluebird, Godeals, Gopoints, Gonearby, Gobills, Goshop, Gomart, Gobox, Gomassage, Godaily, Goglam, Goauto, dan Gomed*. Begitu banyak kesempatan kerja yang diberikan oleh Gojek kepada masyarakat. Maka wajar saja ketika Gojek dipandang cukup mampu mengubah ekonomi masyarakat kelas menengah kebawah.

Hal yang jarang disoroti oleh sejak keberadaan Gojek adalah hal lingkungan dan social. Gojek memang dipandang baik secara ekonomi, namun dengan kesempatan dan penghasilan yang menjanjikan, masyarakat justru tidak terkontrol dalam mendaftarkan diri menjadi bagian dari Gojek. Masyarakat memberanikan diri untuk mengkredit kendaraan baik roda dua maupun roda empat, alhasil volume kendaraan meningkat dengan pesat, hingga 200-300% dari tahun 2016-2017. Tentu saja hal tersebut akan menyebabkan kemacetan di beberapa ruas jalan utama di Kota Yogyakarta, hal tersebut akan berimplikasi pada polusi udara yang semakin meningkat.

Sementara dalam hal social, dengan keadaan Gojek yang hingga saat ini belum memberikan aturan terkait pembatasan pengemudi akan menjadikan persaingan internal dan konflik internal terjadi antar sesama pengemudi. Masalah ini ditimbulkan dari jumlah pengemudi yang semakin banyak akan membuat peluang mendapatkan konsumen menjadi kecil sehingga sehingga terkadang banyak pengemudi yang menggunakan aplikasi tuyo untuk mendapatkan orderan fiktif agar dapat memenuhi target operasi yang diberikan Gojek (Pambudi, 2016). Gojek harus menjadi pekerjaan utama agar bisa mendapatkan penghasilan yang cukup untuk membiayai kredit kendaraan. Bisa dibayangkan sekitar 10.000-30.000 orang akan berhenti dari pekerjaan sebelumnya hanya untuk bergabung dengan Gojek yang belum tentu akan sejahtera sampai waktu yang panjang. Lalu ketika para pengemudi jarang mendapatkan orderan, sebab kalah bersaing dengan pengemudi yang lebih sering aktif mereka akan sangat kesulitan untuk membiayai kredit kendaraan dan dengan begitu kendaraan kredit akan dikembalikan dan kehidupan masyarakat akan kembali kepada tahap awal.

Masalah seperti ini akan sangat mungkin untuk terjadi, sebab hingga saat ini baik dari pemerintah maupun pihak PT Gojek belum memberikan regulasi yang baik bagaimana mengatur dan mengendalikan peredaran Gojek yang begitu banyak. Pemerintah yang diharapkan menjadi pengendali keadaan justru sampai sekarang belum menemukan solusi efektif. Sementara saat ini telah memasuki era pembangunan

berkelanjutan atau biasa disebut sebagai *sustainable development goals* (SDGS), maka diharapkan keberadaan Gojek ini bisa memberikan sumbangsi yang baik untuk hal tersebut. Isu yang diangkat dalam konsep SDGS ini yaitu social, ekonomi dan lingkungan merupakan tiga hal yang juga menjadi permasalahan dari Gojek.

Dalam era pembangunan berkelanjutan (SDGS) pembangunan haruslah memperhatikan keberlangsungan hidup masa depan. Dalam pembanguna berkelanjutan ada tiga pilar utama yang harus diperhatikan, yaitu social, lingkungan dan ekonomi. SDGS merupakan suatu konsep pembangunan yang memanfaatkan kondisi alam saat ini untuk kehidupan yang akan datang (Sachs, 2014), artinya bahwa konsep ini tidak semata-mata memikirkan apa yang kita kerjakaan saat ini untuk kebutuhan saat ini, tetapi ada proyeksi masa depan yang harus dipertahankan.

SDGS akan melihat bagaimana dampak yang terjadi pada moda transportasi *online* tersebut, melihat bahwa gojek dianggap memberikan pengaruh besar terhadap masyarakat. Gojek disadari secara penuh telah berakibat pada bertambahnya volume kendaraan dan akhirnya mengakibatkan kemacetan, namun dilain sisi justru ini akan meningkatkan perekonomian masyarakat terutama UMKM dan para pengemudi, namun justru juga memberikan persaingan kurang sehat. Dinamika atau perubahan yang terjadi menjadi semakin kompleks. Berdasarkan hal tersebut, maka peneliti akan berusaha memandang gojek dari sudut pandang *sustainable development goals*, untuk melihat dinamika yang terjadi pada aspek social,

ekonomi dan lingkungan bukan semata-mata untuk membuktikan bahwa gojek merupakan bagian dari SDGS tersebut.

Pandangan SDGS terhadap Gojek nantinya akan hanya dapat disajikan melalui analisis wawancara bersama para mitra Gojek dan pengguna jasa layanan Gojek. Dalam proses pelaksanaan penelitian ini, pihak Gojek telah menutup diri dari segala jenis penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa sampai batas waktu yang tidak ditentukan, seperti pada apa yang bisa dilihat dalam lampiran penelitian ini. Kendati demikian, peneliti akan tetap berusaha menyajikan data secara objektif kemudian menganalisis berdasarkan teori yang ada agar memperoleh hasil penelitian yang baik.

Dalam proses pengambilan data penelitian, terdapat banyak tantangan dan dinamika yang terjadi sehingga mengharuskan analisis pada hasil penelitian menggunakan data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari *website* resmi PT Gojek Indonesia (www.gojek.com). Pada laman *website* tersebut telah disajikan banyak informasi yang sesuai dengan apa yang dibutuhkan oleh peneliti untuk melakukan analisis hasil penelitian. Disamping itu, proses pengambilan data yang dilakukan secara acak dengan mewawancarai banyak driver (dapat dilihat pada lampiran penelitian) membuat hasil penelitian ini menjadi lebih meyakinkan.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat ditarik rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “bagaimana dampak yang ditimbulkan oleh Gojek melalui pendekatan konsep *sustainable development goals*?”

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui:

1. Perubahan yang terjadi dari para pengemudi Gojek di Kota Yogyakarta.
2. Konflik internal dan eksternal para pengemudi Gojek di Kota Yogyakarta.
3. Dampak positif dan negatif keberadaan Gojek di kota Yogyakarta.
4. Memberikan rekomendasi kebijakan yang tepat baik terhadap Pemerintah Kota Yogyakarta maupun terhadap pihak PT Gojek Indonesia di Kota Yogyakarta.

D. MANFAAT PENELITIAN

a. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam memperkaya khazanah referensi terkait dinamika transportasi *online* dan upaya untuk menciptakan transportasi perkotaan yang berkelanjutan melalui pendekatan *SDGS*. Selain itu, penelitian ini harapannya juga dapat memberi kontribusi khususnya Ilmu Pemerintahan dalam kajian pembangunan berkelanjutan atau tata kelola pemerintahan perkotaan.

b. Manfaat Praktis

- 1) Bagi masyarakat, penelitian ini dapat menjadi acuan dalam mengetahui dinamika yang terjadi pada PT Gojek di Kota Yogyakarta sebagai bahan pertimbangan.
- 2) Bagi akademisi, penelitian ini dapat meningkatkan kualitas akademik dalam melakukan studi lapangan ekologi perkotaan dan upaya pemecahan terhadap masalah-masalah melalui pendekatan SDGS.
- 3) Bagi pemerintah, penelitian ini dapat dijadikan acuan dalam membuat regulasi mengenai permasalahan transportasi, pembaguan transportasi perkotaan berkelanjutan.

E. LITERATUR REVIEW

Membahas mengenai dinamika transportasi berbasis *online* merupakan suatu pembahasan yang cukup baru, pasalnya transportasi berbasis *online* baru hadir di Indonesia pada tahun 2013 yang di pelopori oleh Nadiem Makarim sebagai CEO dari PT Gojek Indonesia. Gojek sendiri baru beroperasi di Kota Yogyakarta pada tahun 2015 artinya baru sekitar 3 tahunan gojek beroperasi di kota pelajar dan budaya ini. Namun dalam kurung waktu tersebut, gojek telah banyak membawa dinamika dalam segala aspek kehidupan.

Semenjak keberadaannya hingga saat ini, gojek menjadi salah satu perhatian penting bagi para peneliti, sebab diawal keberadaan selain menimbulkan dampak positif, juga menimbulkan dampak negatif, misalnya

pertentangan social dengan pada pengojek pangkalan, kemacetan dan sebagainya. Berikut adalah beberapa penelitian mengenai dinamika transportasi *online*.

Penelitian yang dilakukan oleh (Mahargiono & Cahyono, 2017) tentang kontroversi transportasi *online*. Paper yang dipresentasikan dalam seminar nasional multidisiplin ilmu dan *call for paper* UNISBANK ke-3 pada tahun 2017 ini menjelaskan bahwa terjadi kontroversi antara transportasi *online* dan transportasi konvensional. Penelitian ini mengambil studi kasus pada transportasi *online* Uber dan Gojek. Keberadaan Gojek dan Uber di wilayah kota dalam memberikan manfaat positif bagi masyarakat kerana dapat mempermudah segala aktivitas, namun dilain sisi, ternyata dampak positif ini tidak begitu dirasakan oleh ojek pangkalan. Dengan adanya transportasi berbasis *online* ini ternyata berakibat pada berkurangnya ojek pangkalan, sebab beberapa diantara mereka memilih beralih menjadi ojek *online*.

Penelitian ini menjelaskan bahwa masyarakat lebih memilih menjadi pengendara ojek *online* dari pada ojek pangkalan kerana ojek *online* dapat memberikan peluang lebih besar dalam mendapatkan pelanggan di tempat mana saja dan tidak terikat dengan pangkalan sebab diakses melalui gadget atau telepon seluler. Selain itu, keuntungan secara ekonomi menjadi pertimbangan paling besar, sebab pengemudi akan mendapatkan 80 persen keuntungan termasuk mendapatkan bonus saat mendapat target tertentu.

mempertahankan eksistensi mereka ditengah ojek *online* yang semakin populer dan banyak diminati. Ada beberapa rasionalisasi yang digunakan oleh ojek pangkalan untuk tetap mempertahankan eksistensi yaitu *pertama*, rasionalisasi *instrumental* adalah tindakan social yang menjadikan manusia sebagai landasan rasional. Hal ini berkaitan dengan kebutuhan ekonomi keluarga ojek pangkalan. *Kedua*, rasionalitas nilai yaitu dalam mempertahankan eksistensi ditengah keberadaan uber dan gojek berdasarkan pertimbangan nilai-nilai. *Ketiga*, rasionalitas afeksi yaitu tindakan rasional yang dibuat-buat berdasarakan motivasi tertentu. *Keempat*, rasional bargaining yaitu tindakan yang didasarkan oleh kebiasaan-kebiasan masa lampau.

Penelitian selanjutnya dilakukan (Pribadiono, 2016) yang meneliti permasalahan transportasi *online* vs transportasi tradisional *non-online* persaingan tidak sehat aspek pemanfaatan aplikasi oleh penyelenggara *online*. Jurnal yang dibuat oleh Agus Pribadiono ini merupakan salah satu referensi menarik untuk penelitian mengenai transportasi *online*. Penelitian ini melihat permasalahan berdasarkan pandangan hukum, mencari kebenaran social ditengah perkembangan teknologi. Peneliti menemukan bahwa pada pola persaingan antara *online* dan *non online* terdapat pelanggaran hukum. Jurnal ini menjelaskan bahwa saat ini telah terjadi *disruption technology*, dalam hal ini yang dimaksud adalah adanya persaingan usaha yang tidak seimbang, dimana usaha-usaha yang tidak

berbadan hukum dengan jelas namun tergabung dalam jaringan pasar internet akan mendapatkan keuntungan lebih besar, sementara usaha yang telah memiliki badan hukum jelas justru sebaliknya. Penelitian ini mengkritisi bahwa model subjek hukum dalam menjalankan usaha dengan memanfaatkan aplikasi merupakan keharusan berbadan hukum atau cukup dengan subjek hukum *natuurlijke person* demi efisiensi dalam menjalankan usaha.

Penelitian ini juga menjelaskan bahwa kemajuan teknologi memberikan pengaruh yang sangat besar dalam semua lini usaha. Dengan adanya teknologi informasi, akan membuat dan menciptakan usaha yang lebih efektif dan efisien. Termasuk diantaranya adalah transportasi *online*. Keberadaan transportasi yang di inovasikan dalam bentuk *online* menjadikan masyarakat lebih mudah mendapatkan transportasi public dengan lebih aman dan nyaman. Teknologi informasi telah mengubah semuanya. Kekurangannya adalah, setiap orang akan sangat dengan gampang memulai bisnis tanpa badan hukum yang jelas, sebab aplikasi dalam transportasi *online* seperti Gojek telah mempermudah semuanya, tentu saja hal ini mengakibatkan problem secara hukum namun dapat meningkatkan ekonomi UMKM.

Penelitian selanjutnya melihat transportasi *online* dari pandangan hukum yang diteliti oleh (Fleeson et al., 2017). Penelitian yang dilakukan oleh Timothy K.L Tobing ini bertujuan untuk mengetahui landasan hukum bagi pengemudi dan pelanggan transportasi *online*. Landasan paling kuat

penelitian ini adalah karena awal kemunculan transportasi *online* di Indonesia menuai banyak kontra dari masyarakat, khususnya para ojek pangkalan yang merasa lahan usaha mereka diambil alih oleh ojek berbasis *online* yang bisa diakses melalui gadget. Oleh sebab itu perlindungan secara hukum sangat diperlukan baik oleh pengemudi maupun konsumen transportasi *online*.

Penelitian ini memberikan pemahaman kepada kita bahwa ada perlindungan khusus yang diberikan kepada pengemudi dan konsumen, namun melalui perjanjian oleh konsumen dan penyedia jasa layanan transportasi *online* tersebut. Hal ini terlihat dari transaksi yang terjadi antara konsumen dan produsen baru dapat terjadi apabila konsumen terlebih dahulu mengunduh aplikasi jasa layanan transportasi tersebut, kemudian mengikuti prosedur dan persyaratan yang kemudian disepakati. Sehingga apabila dikemudian hari konsumen merasa dirugikan maka itu merupakan tanggung jawab konsumen sendiri.

Transportasi *online* seperti gojek sampai saat ini belum bisa dikatakan ke dalam jenis transportasi karena belum ada landasan hukum yang jelas, transportasi *online* hanya merupakan perseroan terbatas (PT) yang bergerak dalam penyedia layanan aplikasi berbasis teknologi dengan menggunakan angkutan umum yang bermitra dengan perusahaan sebagai objek pelayanan. Selain itu, penelitian ini juga menjelaskan mengenai perlindungan terhadap konsumen melalui kontrak yang disepakati oleh penyedia jasa dan konsumen melalui landasan hukum pasal 16 ayat 1 UU

penyedia jasa dan konsumen dan ketika kontrak tersebut telah disepakati maka konsumen bisa menggunakan aplikasi secara aman.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Kartikasari dan Mochammad Arif Affandi (Sosiologi et al., n.d.) tentang strategi adaptif pengendara ojek pangkalan dalam menghadapi ojek *online* ini menjelaskan tentang upaya khusus oleh para ojek pangkalan. Penelitian ini tidak berbeda jauh dengan penelitian yang lain, sebab permasalahan paling utama sejak transportasi *online* lahir adalah matinya ojek pangkalan dan ini terjadi di hampir semua wilayah di Indonesia, termasuk di stasiun Gubeng Lama Surabaya.

Pengemudi ojek pangkalan seperti dipaksa untuk beradaptasi dengan ojek *online* yang justru baru hadir. Fenomena ini membuktikan bahwa teknologi yang efektif dan efisien selalu menjadi pilihan utama masyarakat. Penelitian ini secara khusus menjelaskan mengenai dampak yang dirasakan secara langsung oleh para pengemudi ojek pangkalan pasca masuknya ojek *online*.

Ojek *online* menjadi lebih cepat eksis dan menguasai pasaran perojekan di Indonesia karena akses untuk memperoleh jasa ojek *online* lebih cepat dibandingkan ojek pangkalan, konsumen tidak perlu berjalan jauh menuju pangkalan ojek untuk bisa mendapatkan jasa ojek, cukup dengan memesan ojek melalui aplikasi *online* yang sudah disediakan oleh provider, lalu pengemudi ojek akan menghampiri konsumen tersebut. Selain menghemat waktu, menggunakan jasa ojek *online* juga terbilang lebih

murah dari ojek konvensional. Pengguna jasa ojek *online* juga merasa lebih aman, sebab para pengemudi memiliki kontrak etika terhadap konsumen yang harus dijalankan, sebab bonus harian atau gaji dari pengemudi baru bisa diberikan ketika pengemudi mendapatkan 5 bintang dari konsumen, hal ini tentu membuat para pengemudi menjadi lebih bertanggung jawab terhadap konsumen.

Dilain sisi, keberadaan transportasi *online* memberikan efek kurang bagus bagi para ojek konvensional. Misalnya, penghasilan ojek konvensional menjadi turun. Penelitian ini menunjukkan bahwa biasanya ojek pangkalan dalam sehari bisa memperoleh 200.000, kini turun menjadi 80.000. Dampak dari penurunan pendapatan tersebut membuat keluarga para pengemudi ojek pangkalan melakukan berbagai cara untuk dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Masuknya ojek *online* di Surabaya membuat para pengemudi ojek pangkalan merasa takut akan kehilangan pekerjaannya. Hal itu karena para pengemudi ojek pangkalan yang telah lama bekerja sebagai pengemudi ojek merasa adanya ojek *online* akan menggantikan ojek pangkalan. Tarif yang lebih murah di bandingkan ojek pangkalan akan juga membuat para penumpang yang biasanya menggunakan jasa para pengemudi ojek pangkalan akan berpindah menjadi pengguna ojek *online*. Hal tersebut menyebabkan perubahan dalam pengemudi ojek pangkalan. Oleh sebab itu, pengemudi ojek pangkalan dipaksa harus beradaptasi dengan pengemudi ojek *online*.

beberapa upaya yang dilakukan oleh para ojek pangkalan, yaitu *pertama*, meningkatkan pelayanan seperti lebih sopan, memberikan nomor hp agar tetap bisa dihubungi bahkan memberikan kartu nama. *Kedua*, menstabilkan tarif ojek. *Ketiga*, Menambah layanan jasa. *Keempat*, memberikan potongan harga. Upaya-upaya yang dilakukan tersebut, jika dilihat kembali hampir sama dengan fasilitas yang diberikan oleh ojek *online*

Sementara itu (Warsito, 2017) melakukan penelitian tentang legalitas transportasi berbasis *online* dengan melihat dampak bagi pemerintahan era Joko Widodo, penelitian ini lebih melakukan pendekatan secara politik. Penelitian ini menceritakan bagaimana public begitu terpusat pada kehadiran moda transportasi berbasis *online* tersebut. Transportasi *online* ini sangat populer dikalangan masyarakat, terutama di wilayah perkotaan. Kehadiran transportasi berbasis *online* seperti Gojek, Grab, Uber dan sejenisnya hingga saat ini menuai banyak pro dan kontra. Ada beberapa alasan kuat yang diungkapkan oleh penelitian ini, misalnya pada kalangan pro beranggapan bahwa kehadiran transportasi *online* sangat membantu, mudah untuk dipesan dan tidak perlu keluar rumah menunggu ditempat tertentu sebab transportasi yang dibutuhkan tinggal dipesan melalui aplikasi dan pengemudi akan datang menghampiri, selain dari pada itu, alasan keamanan, dan pertanggungjawaban menjadi alasan paling banyak dijumpai, pasalnya para pengemudi transportasi *online* terikat dengan kontrak etika dengan perusahaan pengelola transportasi *online* sehingga

pelayanan yang diberikan harus pelayanan prima kepada setiap konsumen. Namun bagi para kalangan yang kontra beranggapan bahwa, kehadiran transportasi *online* tidak memenuhi prosedur perundang-undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan sebab belum memiliki izin usaha secara hukum. Selain mereka yang kontra beranggapan bahwa kehadiran transportasi *online* telah mematikan transportasi konvensional. Padahal, sebenarnya kehadiran moda transportasi online bisa menjadi solusi untuk menggeliatkan roda ekonomi kerakyatan.

Penelitian lainnya yang berkaitan dengan respon kebijakan terhadap keberadaan transportasi *online* di Jakarta yang dilakukan oleh *The Indonesian Institute Center For Public Policy Research* dengan judul Respon Kebijakan Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi di Jakarta: kajian Singkat dan Rekomendasi. Penelitian ini melihat bahwa permasalahan transportasi di Jakarta adalah masalah yang sangat rumit, Negara dipandang tidak cukup mampu mengatasi hal tersebut, sehingga masyarakat terdorong untuk rela mengeluarkan lebih banyak biaya untuk mendapatkan akses transportasi publik.

Dalam menanggapi transportasi publik, tanggung jawab terbesar ada di tangan Negara, melihat amanat dalam konstitusi pasal 34 ayat (3) bahwa Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum. Yang dimaksud fasilitas pelayanan umum disini termasuk adalah transportasi publik.

merasa mendapatkan manfaat positif lebih banyak. Dalam penelitian ini terdapat dua alasan yang disampaikan peneliti, yaitu pertama harga relative lebih murah, penumpang tidak perlu lagi menawar harga sewa kendaraan sebab semua sudah tertera dalam aplikasi, hal ini membuat biaya lebih efisien. Kedua penumpang tidak perlu mencari kendaraan ke tempat tertentu, cukup memesan melalui aplikasi dan pengemudi akan mendatangi penumpang sesuai lokasi yang ditentukan oleh sipenumpang, tentu saja hal ini membuat masyarakat merasa nyaman dan aman.

Diluar dari pada itu, hal tersebut justru membuat masalah baru diperkotaan, kemacetan tidak bisa ditanggulangi. Oleh sebab itu, penelitian ini kemudian memberikan rekomendasi bahwa seharusnya pemerintah seharusnya membuat regulasi terkait keberadaan transportasi *online* agar tidak memunculkan konflik yang berkepanjangan. Regulasi tersebut bisa mengatur mengenai ketentuan perusahaan dalam bentuk badan hukum yang memuat hak dan kewajiban, kewajiban perizinan, pajak dan lain-lain. Pemerintah diharapkan menjadi control dalam permasalahan transportasi tersebut. Dengan adanya transportasi *online*, diharapkan mampu mendorong pelayanan transportasi publik untuk memberikan pelayanan lebih baik lagi.

Penelitian lain yang menjadi perhatian menarik adalah mengenai konflik internal antara manajemen dan driver gojek di Surabaya. Penelitian yang dilakukan oleh Wahid Nur Hidayat dan Pambudi Handoyo ini

hingga tidak dapat menerima orderan dari para konsumen. Selain terkena suspend para driver juga terkena denda dalam jumlah yang banyak dan bervariasi.

Kejadian tersebut disebabkan adanya kecurigaan dari pihak manajemen gojek kepada para driver terkait orderan fiktif, yaitu melakukan orderan tanpa masuk kedalam system sehingga driver tidak benar-benar melaksanakan tugas tetapi mendapatkan hasil. Orderan fiktif ini dilakukan oleh beberapa oknum gojek untuk mendapatkan bonus poin *Go Food*. Akibatnya pihak gojek mengalami kerugian. Namun kebijakan tersebut ternyata dinilai merugikan driver, sebab tidak semua driver melakukan hal tersebut, akibatnya terjadi protes kepada pihak manajemen gojek di Surabaya. Namun pada akhirnya konflik tersebut diselesaikan dengan musyawarah kedua pihak dengan hasil mengaktifkan kembali akun yang terkena suspend namun tetap harus membayar denda.

Penelitian-penelitian diatas memberikan gambaran bahwa ada banyak dinamika yang terjadi dengan adanya transportasi *online* seperti Gojek. Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan transportasi berbasis *online* tersebut memiliki banyak dampak, baik itu dampak negatif maupun dampak positif. Harapan besar bahwa keberadaan mode transportasi *online* bisa memberikan perubahan transportasi kearah transportasi berkelanjutan.

Berdasarkan kajian terhadap beberapa literature diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa *pertama*, penelitian terdahulu lebih banyak berfokus

konvensional berdasarkan aspek social saja. *Kedua*, analisis-analisis terkait penelitian mengenai transportasi *online* hanya sampai pada perdebatan apakah transportasi *online* merupakan perusahaan yang legal atau tidak, sementara dampak yang ditimbulkan sudah sangat dinamis. *Ketiga*, belum adanya analisis pandangan transportasi *online* melalui pendekatan lingkungan dan ekonomi.

Berdasarkan beberapa kesimpulan diatas, maka penelitian ini merupakan penelitian yang berbeda dari penelitian sebelumnya. Penelitian ini bukan hanya berfokus pada satu aspek saja, tapi melihat dampak yang ditimbulkan transportasi *online* pada aspek *sustainable development goals*, dimana kita ketahui bahwa dalam konsep SDGS ada tiga pilar utama, yaitu ekonomi, lingkungan dan sosial. Jadi penelitian ini akan menganalisis dinamika transportasi *online* berdasarkan ketiga aspek tersebut. Penelitian ini akan menghasilkan tiga perspektif dinamika yang terjadi pada Gojek sejak mulai dioperasikan di Kota Yogyakarta.

Setelah menganalisis keberadaan Gojek berdasarkan pandangan konsep SDGS, penelitian ini juga akan menganalisis terkait kebijakan pemerintah Kota terhadap keberadaan Gojek di Kota Yogyakarta, serta rekomendasi kebijakan yang tepat kepada pemerintah dan Gojek di Kota Yogyakarta.

menganalisis dinamika tersebut, baik secara positif maupun negatif, bukan untuk membuktikan bahwa Gojek merupakan transportasi yang berkelanjutan tetapi akan memberikan sumbangsi ide bagaimana nantinya Gojek bisa menjadi bagian dari transportasi yang berkelanjutan.

F. KERANGKA TEORI

Ada beberapa teori yang digunakan untuk dapat menjelaskan arah dari penelitian ini. Konsep relevan yang akan menjadi landasan analisis berpikir kritis pada hasil penelitian nantinya. Berikut adalah beberapa teori yang peneltiti gunakan:

1. Dampak

Dampak dalam banyak artian merupakan pengaruh yang diberikan terhadap suatu objek. JE. Hasio menjelaskan bahwa dampak merupakan perubahan nyata pada tingkah laku atau sikap yang dihasilkan oleh keluaran kebijakan. Dampak dalam kaitannya dengan politik merupakan impac dari implementasi kebijakan. Misalnya, pemerintah mengeluarkan kebijakan terkait pendidikan, maka yang merasakan dampaknya adalah masyarakat khususnya para pelajar. Semua tindakan yang dilakukan akan menuai dampak, baik itu dampak positif maupun dampak negatif.

Dampak sendiri terbagi kedalam dua hal, yaitu dampak positif dan dampak negatif. Hal-hal yang dirasakan baik dari implementasi kebijakan dan memiliki keuntungan untuk masyarakat merupakan

dirasakan tidak sesuai dengan apa yang dikehendaki masyarakat, maka itu merupakan dampak negatif. Perlu ditegaskan, bahwa apa yang maksud sebagai dampak positif dan negatif adalah apabila mayoritas orang merasakan dampak tersebut.

2. Transportasi *Online*

Aktivitas masyarakat dalam menjalin hubungan social banyak di pengaruhi oleh adanya transportasi. Masyarakat sangat terbantu terutama dalam hal efisiensi waktu, namun tidak jarang juga, dengan transportasi masyarakat bisa membuang banyak waktu. Para ahli telah banyak mendefinisikan makna dari transportasi, namun semuanya hampir sama. Dalam banyak teori dijelaskan bahwa, transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana atau wadah yang digerakkan oleh manusia atau mesin (Adriansyah, 2015).

Transportasi berasal dari bahasa latin *transportare*, yaitu *trans* berarti mengangkat atau membawa. Jadi transportasi dapat diartikan sebagai membawa atau memindahkan suatu barang dari satu tempat ketempat yang lain. Sementara itu, Salim (2000) dalam (Adriansyah, 2015) menyebutkan bahwa transportasi merupakan kegiatan memindahkan penumpang baik berupa barang atau orang dari satu tempat ketempat lain. Ada dua unsur penting dalam transportasi yang harus diketahui, yaitu *movement* dan *comoditi*.

Para ahli yang telah mendefinisikan transportasi semuanya telah menyepakati bahwa transportasi adalah proses pemindahan barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat yang lain. Terjadi proses pemindahan, itulah kunci dalam transportasi. Misalnya barang dari titik X dapat dipindahkan menggunakan tenaga manusia atau mesin ke titik Y. Definisi tersebut memberikan penjelasan bahwa ada banyak jenis transportasi yang dapat ditemui.

Hingga saat ini, secara akademik, teori transportasi *online* belum ditemukan. Namun untuk menemukan jawaban terhadap teori tersebut, kita bisa merujuk pada konsep revolusi industri 4.0. Perubahan revolusi yang terjadi sejak dulu membawa dinamika pembangunan yang sangat kompleks. Angela Merkel (2014) mengemukakan bahwa industri 4.0 merupakan transformasi komprehensif dari keseluruhan aspek produksi di industri melalui penggabungan teknologi digital dan internet dengan industri konvensional.

Sementara itu, definisi lebih teknis disampaikan oleh Kagame (2013) bahwa Industri 4.0 merupakan penggabungan dari *Cyber Physical System (CPS)* dan *Internet of Things and Services (IoT dan IoS)* ke dalam proses industri meliputi manufaktur dan logistic serta proses lainnya. CPS merupakan teknologi yang digunakan untuk menggabungkan dunia maya dengan dunia nyata. Penggabungan ini dapat dilakukan apabila antara integrasi antara proses fisik dan komputasi secara *close loop* (Lee, 2008).

Definisi dari Kagaman senada dengan apa yang disampaikan oleh Herman dkk (2015) yang menyebutkan bahwa industri 4.0 adalah istilah untuk menyebut sekumpulan teknologi dan organisasi rantai nilai berupa smart factory, CPS, IoT dan IoS. Smart factory adalah pabrik modular dengan teknologi CPS yang memonitor proses fisik produksi kemudian menampilkannya secara virtual dan melakukan desentralisasi pengambilan keputusan. Melalui IoT, CPS mampu saling berkomunikasi dan bekerja sama secara real time termasuk dengan manusia. IoS adalah semua aplikasi layanan yang dapat dimanfaatkan oleh setiap pemangku kepentingan baik secara internal maupun antar organisasi.

Berdasarkan penjelasan dari para ahli diatas dapat disimpulkan bahwa keberadaan transportasi *online* merupakan bagian dari revolusi industri 4.0, yang memberikan inovasi kepada transportasi menjadi lebih baik dengan menggabungkan antara dunia maya dengan dunia nyata melalui jaringan internet yang disebut sebagai CPS, IoT dan IoS yang merupakan bagian dari rantai *smart factory*.

Hal ini sesuai dengan aplikasi yang digunakan oleh penyedia jasa transportasi online Gojek tersebut. Untuk dapat mendapatkan jasa dari Gojek, masyarakat atau pelanggan harus menginstal terlebih dahulu aplikasi Gojek, kemudian melakukan registrasi, setelah itu secara otomatis akan terhubung dengan para pengemudi yang diinginkan, baik berupa motor, mobil dan sebagainya.

Selain itu, terdapat 6 prinsip yang dibawa oleh revolusi industri 4.0, yaitu *interoperability*, virtualisasi, desentralisasi, kemampuan real time, berorientasi layanan, dan bersifat modular. Keberadaan industri 4.0 ini merupakan sebuah transformasi yang sangat baik, dimana semua entitas bisa berkomunikasi secara real time kapan saja dan dimana saja berdasarkan pemanfaatan teknologi internet dan CPS untuk mencapai tujuan tercapainya kreasi nilai baru.

3. Transportasi Perkotaan yang Berkelanjutan

Keberadaan transportasi berkelanjutan di wilayah perkotaan merupakan bagian dari kota cerdas (*smart city*), yaitu menggunakan *information computer technology* inovatif dan aman. Untuk melihat transportasi perkotaan yang berkelanjutan maka dapat menggunakan enam variabel (Nurmandi, 2014), yaitu efisiensi ekonomi, kenyamanan lingkungan dan jalan, lingkungan yang aman, adil dan tertib dalam bidang sosial, keamanan, adanya kontribusi untuk pertumbuhan ekonomi.

Untuk dapat menjelaskan transportasi berkelanjutan maka Black (2002) dalam Nurmandi (2014) memberikan penjelasan mengenai hirarki transportasi tidak berkelanjutan dengan transportasi berkelanjutan untuk menjadi bahan pertimbangan. Sebab transportasi akan memiliki dampak yang sangat besar bagi segala aspek kehidupan.

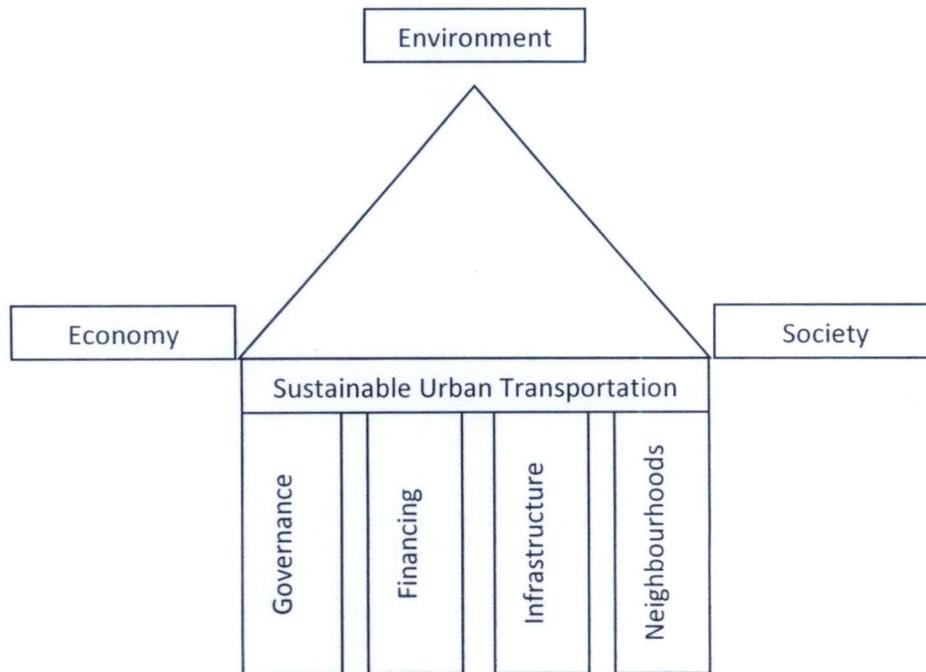
a. Pilar Transportasi Perkotaan Berkelanjutan

Kemajuan dalam hal transportasi sangatlah penting, apalagi saat ini dunia tengah memasuki era pembangunan berkelanjutan atau konsep pembangunan *sustainable development goals*. Konsep pembangunan ini mendorong manusia membangun untuk kepentingan masa depan. Lingkungan menjadi pilar utama atau perhatian utama dalam melakukan sebuah pembangunan.

Dalam buku Nurmandi (2014) Manajemen Perkotaan dijelaskan bahwa ada lima atribut sentral ukuran kinerja transportasi berkelanjutan, yaitu *pertama*, aksesstabilitas. *Kedua*, kesehatan dan keselamatan. *Ketiga*, dampak terhadap daya saing dan generation of wealth. *Keempat*, konsumsi modal/kekayaan alam. *Kelima*, produksi polusi. Lebih lanjut dijelaskan bahwa, dalam membentuk manajemen transportasi perkotaan yang berkelanjutan maka dibutuhkan 4 komponen penting, yaitu:

- 1) Pembangunan struktur atau badan yang efektif untuk rencana penggunaan lahan terpadu;
- 2) Penciptaan yang adil, efisien, dan mekanisme pendapatan yang stabil;
- 3) Investasi strategis pada infrastruktur utama;
- 4) Dukungan melalui investasi desain local.

Berikut merupakan pola dari pilar transportasi berkelanjutan menurut Nurmandi (2014).



Gambar 4.3. Empat pilar transportasi perkotaan berkelanjutan.

4. Sustainable Development Goals

Perubahan yang terjadi di dunia ini membawa para pemikir untuk menciptakan sebuah konsep pembangunan yang fleksibel, mengikuti perkembangan zaman untuk mensejahterakan manusia. Lahirnya konsep SDGS merupakan sebuah perlawanan atau kritikan terhadap konsep pembangunan sebelum-sebelumnya. Misalnya pada saat konsep pembangunan ekonomi atau ekonomi growt. Pada konsep ini, suatu Negara dikatakan maju apabila ekonominya maju, tetapi proses menuju pertumbuhan ekonominya menghalalkan segala cara, tidak mempertimbangkan lingkungan dan hak asasi manusia. Kemudian pada masa Milenium Development, konsep yang mengedepankan hak asasi manusia ternyata juga tidak mampu membawa perubahan lebih besar, sebab problem paling utama yang tengah dirasakan dunia saat ini adalah

terjadinya krisis lingkungan. Oleh sebab itu diperlukan sebuah konsep pembangunan yang memperhatikan lingkungan, manusia dan ekonomi. Maka lahirlah sebuah konsep yang diberi nama *sustainable development goals* atau konsep pembangunan berkelanjutan.

SDGS merupakan sebuah konsep pembangunan yang memanfaatkan kondisi alam saat ini dengan mempertimbangan kebutuhan untuk generasi yang akan datang (Sachs, 2014). Artinya bahwa SDGS ini bukan hanya melihat bagaimana manusia hidup untuk saat ini, tetapi juga melihat bagaimana generasi selanjutnya dapat bertahan hidup. Krisis lingkungan saat ini terjadi memang akan berdampak pada masa depan bumi jika kita tidak berperilaku bijak dalam menjaganya.

Dasar dari konsep pembangunan berkelanjutan ini adalah lingkungan, sebab dalam menjalankan kehidupan manusia selalu bergantung dengan apa yang disediakan oleh lingkungan. Jika lingkungan dijaga dengan baik, maka manusia akan hidup lebih baik, jika manusia bisa hidup dengan baik, maka roda perekonomian akan berjalan dengan baik juga. Oleh sebab itu konsep SDGS menggunakan 3 pilar utama (Sachs, 2014), yaitu:

a. Sosial/manusia

Pembangunan manusia yang dimaksud disini adalah mencakup kesehatan, pendidikan dan kesetaraan gender. Hak asasi manusia pada konsep pembangunan SDGS sangat

dijunjung tinggi. Konsep pembangunan ini mengharapkan hidup manusia menjadi lebih sejahtera dengan indek kebahagiaan yang tinggi. Dalam kontek SDGS manusia memiliki peran yang sangat penting, sebab untuk menjaga kestrabilan pembangunan, dibutuhkan sumber daya manusia yang memadai.

b. Ekonomi

Pembahasan mengenai ekonomi dalam konsep SDGS meliputi ketimpangan, kemiskinan, ketersediaan sarana dan prasarana lingkungan, serta pertumbuhan ekonomi. Kemunculan SDGS diharapkan mampu mengatasi permasalahan ekonomi di dunia ini, pemerataan terjadi dan ketimpangan berkurang.

c. Lingkungan

Lingkungan merupakan tempat manusia mengantungkan kehidupan. Dalam pandangan SDGS, lingkungan menjadi sangat penting untuk dilestarikan, sebab SDGS lahir atas dasar keprihatinan terhadap krisis lingkungan yang terjadi, seperti ketersediaan sumber daya alam dan kerusakan lingkungan. Pembangunan manusia dan pembangunan ekonomi hanya akan mampu terlaksana apabila kualitas lingkungan dijaga dengan baik.

G. DEFINISI KONSEPTUAL

Definisi konseptual diperlukan agar penelitian memiliki arah yang jelas dan tidak terjadi kesalahpahaman dalam penelitian. Definisi konseptual dalam penelitian dibatasi pada:

- a. Dampak dapat diartikan sebagai pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negative. Dampak berhubungan erat dengan pengaruh, yaitu daya yang ada dan timbul dari suatu orang atau benda yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang. Pengaruh juga merupakan suatu perbuatan dimana ada hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara yang mempengaruhi dengan yang dipengaruhi. Dalam hal ini dampak yang dimaksud adalah dampak yang ditimbulkan oleh keberadaan Gojek di Kota Yogyakarta.
- b. Transportasi *online* merupakan sebuah pembaharuan dalam moda transportasi yang dapat diakses melalui gadget dengan system jaringan. Transportasi *online* lahir sebagai upaya untuk memudahkan para konsumen transportasi agar lebih efektif dan efisien, sebab dengan adanya transportasi *online* konsumen transportasi tidak perlu lagi repot mencari cukup dengan memesan melalui smartphone maka pengemudi akan datang menjemput. Transportasi *online* yang dimaksud disini adalah Gojek. Gojek merupakan salah satu transportasi *online* yang ada di Indonesia sejak 2013 lalu oleh perusahaan PT Gojek Indonesia

yang sudah memiliki cabang di hampir semua kota besar di Indonesia, termasuk salah satunya di Kota Yogyakarta.

- c. Transportasi perkotaan berkelanjutan adalah sebuah konsep pembaruan dalam transportasi yang berorientasi pada masa depan dengan mempertimbangkan ekonomi, lingkungan dan social sebagai dasar pelaksanaan.
- d. *Sustainable development goals*. SDGS merupakan sebuah konsep pembangunan yang memanfaatkan sumber daya saat ini dengan mempertimbangkan ketersediaan dimasa yang akan datang. SDGS menggunakan 3 pilar dalam konsep pembangunan, yaitu Sosial, Ekonomi dan Lingkungan dengan 17 tujuan pelaksanaan pilar tersebut, namun relevan digunakan oleh peneliti hanyalah 5 tujuan.

H. DEFINISI OPERASIONAL

Ada beberapa indikator yang akan digunakan dalam mendukung penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

- a. Dampak
 - 1. Perubahan dampak positif
 - 2. Perubahan dampak negative
 - 3. Persaingan internal dan eksternal
 - 4. Analisis aspek social, ekonomi dan lingkungan.

- b. Transportasi *online* (Gojek)
 - 1. Jumlah pengemudi transportasi *online* (Gojek) di Kota Yogyakarta.
 - 2. Jaringan kerjama ekonomi antara PT Gojek dengan UMKM di Kota Yogyakarta.
 - 3. Upaya Gojek dalam memberikan kesejahteraan terhadap lingkungan, ekonomi dan masyarakat.
 - 4. Konflik social antar intenal maupun ekstenal pengemudi Gojek di Kota Yogyakarta
- c. Transportasi berkelanjutan
 - 1. Efisiensi ekonomi
 - 2. Lingkungan dan jalan yang nyaman
 - 3. Lingkungan yang aman
 - 4. Adil dan tertib dalam bidang sosial
 - 5. Keamanan secara menyeluruh
 - 6. Adanya kontribusi untuk pertumbuhan ekonomi
- d. Sustainable development goals
 - 1. Penghapusan kemiskinan.
 - 2. Pertumbuhan ekonomi dan pekerjaan yang layak.
 - 3. Penurunan kesenjangan
 - 4. Industri, inovasi dan infrastruktu
 - 5. Energi bersih dan terjangkau.

I. METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, yaitu metode dengan menitik beratkan pada bagaimana memahami dan menjelaskan situasi tertentu berdasarkan sebab akibat dan fenomena yang diteliti. Creswell (2008) dalam R Raco (2010) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif merupakan suatu pendekatan atau penelusuran untuk mengeksplorasi atau memahami suatu gejala sentral. Sementara itu tujuan penelitian kualitatif adalah untuk mendeskripsikan secara ketat rekonstruksi suatu kasus, dimana kasus disini dipahami sebagai subjek penelitian bisa individu, komunitas social, organisasi, maupun institusi (Fawaid, 2017). Kaitan dalam penelitian ini adalah studi kasus mengenai PT Gojek Indonesia yang ada di Kota Yogyakarta mengenai dinamika yang terjadi melalui pendekatan pandangan social, ekonomi dan lingkungan berdasarkan analisis *sustainable development goals*.

2. Jenis Data

Pada umumnya, jenis data yang digunakan pada setiap penelitian ada dua, yaitu data primer dan data sekunder. Pada penelitian ini, juga menggunakan kedua jenis data tersebut:

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh oleh peneliti sebagai sumber informasi secara langsung pada objek yang diteliti. Dengan cara melakukan wawancara dan observasi langsung ke

lapangan yaitu di perusahaan transportasi *online* PT Gojek Indonesia, Dinas Perhubungan Yogyakarta, Badan Pusat Statistik, pengemudi transportasi *online*, masyarakat pengguna Gojek, dan semua stakeholder yang terlibat didalamnya serta kawasan kemacetan di wilayah Kota Yogyakarta.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung, atau melalui perantara. Cara mendapat sumber dari dokumentasi/kepustakaan seperti buku, media massa (cetak dan elektronik), arsip, dokumen, dan lain-lain yang memiliki kaitannya dengan transportasi konvensional ataupun *online*.

3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang dilakukan ada tiga, yaitu wawancara, observasi dan dokumentasi untuk dapat memperoleh data yang akurat.

Tabel 1. Jenis Data dan Teknik Pengumpulan Data

No	Jenis Data	Data yang Dibutuhkan	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data
1	Primer	Tanya jawab	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengemudi Gojek di Kota Yogyakarta 2. Pengemudi GoCar di Kota Yogyakarta 3. Pengemudi GoBox di Kota Yogyakarta 4. Pelaku usaha (bisnis) dalam 	Wawancara

			kemitraan PT Gojek di Kota Yogyakarta 5. Konsumen atau masyarakat pengguna Gojek 6. Para pengemudi transportasi konvensional	
2	Sekunder	1. Dokumentasi publikasi keberadaan Gojek di Kota Yogyakarta. 2. Dokumentasi kegiatan pelaku usaha dalam kemitraan Gojek di Kota Yogyakarta. 3. Dokumentasi model kerjasama Gojek dengan pengemudi dan pelaku usaha dalam kemitraan Gojek. 4. Dokumentasi dampak lingkungan di kota Yogyakarta	1. Kantor PT Gojek Indonesia di Yogyakarta. 2. Kantor Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta 3. Jalanan umum kota Yogyakarta 4. Tempat Pelaku usaha dalam kemitraan Gojek.	Dokumentasi dan observasi

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan sebuah upaya yang dilakukan oleh peneliti guna memperoleh hasil penelitian yang relevan dan dapat dipertanggungjawabkan. proses analisis data kualitatif berlangsung

menjelaskan bahwa proses analisis kualitatif terdiri dari tiga langkah yaitu:

- a. Reduksi data: yaitu proses pemilihan, pemutusan perhatian pada penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data kasar yang diperoleh di lapangan.
- b. Penyajian data dalam bentuk teks naratif. Pada bagian ini informasi dikumpulkan untuk disusun agar memungkinkan menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan.
- c. Pengambilan kesimpulan dan verifikasi.

Analisis lain yang digunakan dalam analisis teori triangulasi. Analisis data ini dipahami sebagai strategi yang menuntun pada pemahaman yang lebih mendalam tentang isu yang diteliti sebagai langkah menuju pengetahuan yang lebih besar, bukan semata-mata menuju validasi dan objektivitas (Denzin dan Lincoln dalam Flick, 2017).

5. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan suatu tempat atau wilayah dimana penelitian tersebut akan dilakukan. Penelitian ini akan berpusat dan dilakukan di wilayah Kota Yogyakarta.

6. Rencana Sistematika Penulisan

Penelitian ini akan disusun dalam empat bab. Pada bab pertama yaitu pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, rumusan

definisi konseptual, definisi operasional, metodologi penelitian, dan lokasi penelitian. Bab kedua adalah gambaran umum, pada bagian ini maka akan menjelaskan mengenai perjalanan transportasi di Kota Yogyakarta serta transformasi yang terjadi hingga kemunculan inovasi penggunaan teknologi dalam transportasi seperti keberadaan PT Gojek Indonesia di Kota Yogyakarta dan akan menjelaskan obyek penelitian yaitu profil PT Gojek Indonesia di Kota Yogyakarta, meliputi sejarah, program, jaringan kerjasama dan semua hal terkait PT Gojek Indonesia. Bab ketiga adalah pembahasan, pada bagian ini akan menjelaskan mengenai dampak yang ditimbulkan oleh PT Gojek Indonesia di Kota Yogyakarta selama beroperasi hingga saat ini melalui pendekatan konsep *sustainable development goals*, serta rekomendasi kebijakan yang tepat terhadap pemerintah dan PT Gojek Indonesia di Kota Yogyakarta. Dan pada bab terakhir berisi kesimpulan dan saran.