

ANALISIS FAKTOR KEGAGALAN UBER DI INDONESIA



SKRIPSI

*Di Ajukan Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Sarjana
Pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan
Hubungan Internasional*

Oleh:

N.H. SUHARTINI

4514023011

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2019

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS FAKTOR KEGAGALAN UBER DI INDONESIA

N.H.SUHARTINI
4515023011

Skripsi telah diperiksa dan dinyatakan memenuhi syarat untuk mengikuti Ujian Skripsi pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa

Makassar, 07 Maret 2020

Pembimbing I

Pembimbing II



Beche BT Mamma, S.IP., M.A.



Arif Wicaksono, S.IP., M.A.

Mengetahui,

Dekan FISIP Universitas Bosowa

Ketua Prodi HI Universitas Bosowa



Arief Wicaksono, S.IP., M.A.



Zulkhair Burhan, S.IP., M.A.

ABSTRAK

N.H.Suhartini, 4514023011, dengan judul skripsi “Analisis Faktor Kegagalan Uber di Indonesia” di bawah bimbingan Beche BT Mamma, S.IP.,M.A. selaku pembimbing I dan Arif Wicaksono, S.IP., M.A. selaku pembimbing II, Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu Politik, Univeristas Bosowa, Makassar.

Dalam penelitian skripsi ini, penulis melakukan penelitian dimaksudkan untuk mengetahui factor-faktor kegagalan Uber di Indonesia. Tipe penelitian yang di gunakan adalah Teori konstruksivisme dan Foreign Direct Invesment(FDI). Tipe penulisan ini digunakan untuk memberikan gambaran secara jelas mengenai apa yang di lakukan Uber sebagai perusahaan startup yang melakukan invasi ke Indonesia namun berakhir dengan kegagalan. Teknik pengumpulan data yang digunakan antara lain menelaah sejumlah literature yang yang berhubungan dengan masalah yang di teliti baik berupa buku-buku, karya tulis ilmiah, serta pencarian informasi melalui internet. Data yang di gunakan adalah data primer dan teknik analisis data yang di gunakan adalah kualitatif.

Hasil penelitian yang penulis lakukan bahwa ada beberapa faktor yang menyebabkan uber gagal di Inodensia yaitu pertama karena regulasi pemerintah Regulasi dalam hal ini pemerintah lokal Yang memberi tekanan tersendiri bagi ekspansi perusahaan transportasi *online*, kedua karenaKompetitor Transportasi konvesional dan online di Indonesia, ketiga Budaya yang berbeda menyebabkan kesalahan uber dalam memahami kondisi pasar salah contohnya adalah Penggunaan kartu kredit yang digunakan sebagai model pembayaran. Kebijakan ini menimbulkan masalah karena belum sepenuhnya bisa diterima oleh penumpang dan perusahaan uber tidak segera mencari solusinya. Bahkan Jika dilihat dari sejarahnya Uber masuk ke Indonesia di tahun 2014 namun pembayaran tunai baru dapat dibuka pada tahun 2016. Terakhir Burning cash atau bakar uang untuk promosi besae-besaran agar uber semakin terkenal namaun pada akhirnya hanhya memberi kerugian.

Strategi burning cash yang di gunakan memang tidak cocok dengan masyarakat indonesia dengan budaya yang ada di indonesia. Terlebih uber merupakan perusahaan asing dengan ada beberapa transportasi online yang merupakan karya anak bangsa. Cara yang di gunakan uber membayar lewat atm di nilai menjadi masalah yang utama, uber masuk di Indonesia 2014 dan mulai membayar cash pada tahun 2016.Dari keagalannya uber sebuah perusahaan startup yang besar kita bisa megambil kesimpulan strategi yang baik untuk melakukan investasi haru di rencanakan terlebih dahulu dengan melihat factor-faktornya.

ABSTRACT

up failing. Data collection techniques used include examining a number of literature related to the problem being studied, both in the form of books, scientific N.H.Suhartini, 4514023011, with the thesis title “Analysis of Uber Failure Factors in Indonesia” under the guidance of Beche BT Mamma, S.IP, .M.A. As supervisor I and Arif Wicaksono, S.IP, . M.A. As second supervisor, International Relations Studies Program, Faculty of Social and Political Sciences, Bosowa University, Makassar.

In this thesis research, the authors conducted a study aimed at determining the failure factors of Uber in Indonesia. The types of research used are constructivism theory and Foreign Direct Investment (FDI). This type of writing is used to give a clear picture of what Uber did as a startup company that attacked Indonesia but ended papers, and information retrieval through the internet. The data used is primary data and the data analysis technique used is qualitative.

The results of the author's research show that there are several factors that cause Uber to fail in Indonesia, firstly because of government regulations. three different cultures cause major errors in understanding market conditions one example is the use of credit cards as a payment model. This policy poses a problem as it is not fully accepted by passengers and the uber company is not immediately looking for a solution. In fact, judging from its history, Uber entered Indonesia in 2014, but cash payments could only be opened in 2016. Eventually, Burning cash or burning money for massive promotions so that Uber became more famous, but in the end only gave a loss.

The money burning strategy used is not suitable for Indonesian society with the culture in Indonesia. Moreover, Uber is a foreign company with some online transportation that is the work of the nation's children. The method used by Uber to pay through ATMs is a major problem, Uber is entering Indonesia 2014 and started paying cash in 2016. From the failures of large start-up companies, we can conclude that a good strategy for investment must be planned in advance by looking at its factors.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT. Atas berkah, rahmat, dan hidayahnya yang senantiasa dilimpahkan kepada penulis, sehingga bisa menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis Faktor Kegagalan Uber di Indonesia” pada program Sarjana Ilmu Politik pada Program Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Bosowa.

Dalam penyusunan skripsi ini banyak hambatan yang penulis hadapi namun pada akhirnya dapat melaluinya berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak baik secara moral, materiil hingga spiritual. Untuk itu pada kesempatan ini penulis mempersembahkan tulisan ini menyampaikan ucapan terima kasih:

1. Kepada kedua orangtua, Ayahanda drs. Zainuddin, ibunda dra.hapia cambang dan saudara saya satu-satunya yaitu M.N.Suhardini yang tidak hentinya mendukung saya untuk menjadi orang terpelajar. Terima kasih kepada Bapak dan Mama untuk segala bentuk dukungan dan doa yang tidak pernah putus.
2. Beche BT Mamma, S.IP, .M.A. Selaku pembimbing I yang telah bersedia meluangkan waktu untuk memberikan arahan dengan sabar selama penyusunan skripsi.
3. Arif Wicaksono, S.IP, . M.A. Selaku pembimbing II telah memberikan dukungan dan pengarahan selama menyusun skripsi dan banyak inspirasi ketika mengajar dikelas.
4. Seluruh jajaran Dosen dan Staf Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa.

5. Sahabat-sahabatku, terutama Suraya, S.I.P dan seluruh angkatan HI 2014 yang sudah bersedia membantu saya tanpa kenal lelah sampai bisa menyelesaikan skripsi ini.

Dengan karya ini, penulis menyampaikan permohonan maaf bila dalamnya terdapat kekeliruan dan kejanggalan. Karena itu, sebagai manusia biasa selalu berharap semoga karya ini menjadi amal jariah bagi penulis dalam pengabdian kepada Allah dan Almamater tercinta.

Makassar, 08 Maret 2020

Penulis

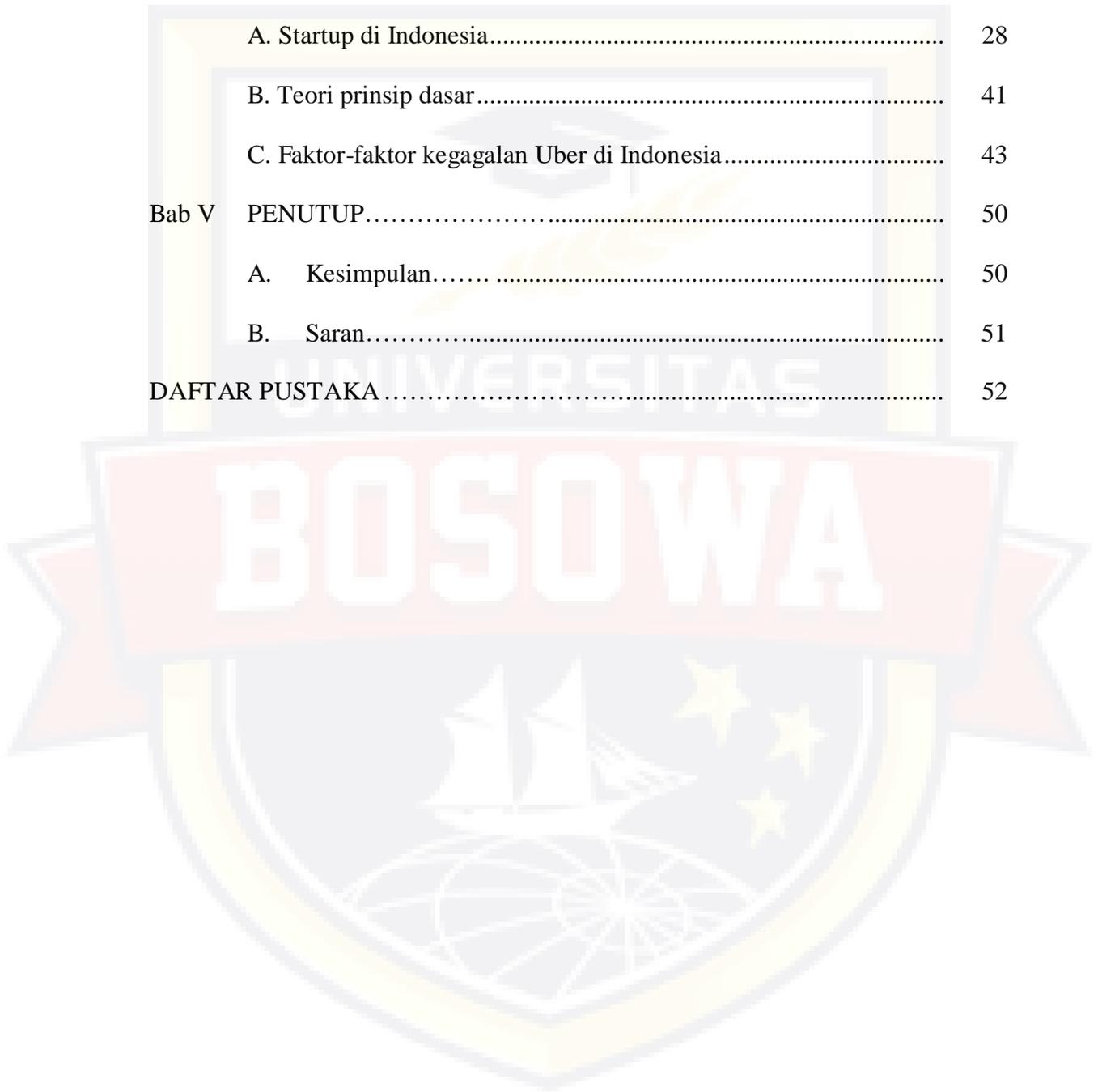
BOSOWA

N.H.SUHARTINI

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	v
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah dan Batasan Masalah	4
1. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan dan Kegunaan Penulisan	4
1. Tujuan Penelitian	4
2. Kegunaan Penelitian.....	4
D. Kerangka Konseptual	5
E. Metode Penelitian.....	11
1. Jenis Penelitian.....	11
2. Sumber Data	11
3. Teknik Pengumpulan Data	12
4. Teknik Analisa Data	12
F. Sitematika Penulisan	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	13
A. Foreign Direct Invesment (FDI).....	13
B Kontruksivisme.....	18
BAB III GAMBARAN UMUM.....	22

A. Sejarah uber sebagai Transportasi online.....	22
B. Investasi langsung Uber di Indonesia.....	25
BAB IV PEMBAHASAN	28
A. Startup di Indonesia.....	28
B. Teori prinsip dasar.....	41
C. Faktor-faktor kegagalan Uber di Indonesia.....	43
Bab V PENUTUP.....	50
A. Kesimpulan.....	50
B. Saran.....	51
DAFTAR PUSTAKA.....	52



BAB I

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi menjadi hal yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat di dunia, tidak terkecuali negara ini. Pergerakan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain menjadi faktor utama mengapa transportasi menjadi hal yang penting untuk kehidupan. Kebutuhan masyarakat sekarang adalah transportasi yang cepat karena terkadang jarak yang dibutuhkan tidak sama. Ada jarak yang dekat dan sebaliknya ada jarak yang jauh. Oleh karena itu terciptalah aplikasi berbasis online untuk transportasi dan perusahaan sejenis ini masuk dalam kategori MNC (Multi Nasional Cooperation). MNC sangat menyadari kebutuhan masyarakat di dunia, ini membuat kesempatan MNC cepat masuk dan berkembang di berbagai negara di dunia.

Multinasional Corporations (MNC) merupakan salah satu organisasi internasional ekonomi yang terjun langsung dalam kegiatan produktif di dua atau lebih negara. MNC memiliki markas besar sebagai pusat di negara asal mereka yang kemudian diperluas lagi ke Negara-negara lain dengan membangun atau membeli berbagai aset usaha atau membuka cabang di negara tersebut (MohtarMas'oad, 1997).

Takdapat dipungkiri perkembangan MNC saat ini begitu cepat dari negara maju sampai negara berkembang. Hal ini membuat MNC sangat diperhitungkan karena MNC akan memajukan perekonomian di dunia. Terkadang pendapatannya bisa melebihi suatu negara, hal ini dikarenakan MNC menjawab kebutuhan masyarakat di dunia. Hal ini membuat MNC bisa berpotensi mempengaruhi politik secara global dan membuat relasi sampai melebihi hal-hal yang bersifat politik

Pada umumnya manusia adalah makhluk yang berfikir dalam hal apa saja dan berusaha menciptakan ide-ide dalam memudahkan segala aspek kegiatan kehidupan di dunia. mulai dari yang konvensional menjadi canggih dan inilah yang kita sebut sebagai zaman modern. Komunikasi dan transportasi pun tak ketinggalan, sekarang transportasi dan komunikasi menjadi sangat modern dan dibutuhkan dilihat dari pengaruhnya yang sangat besar. Di dunia MNC yang masuk dari suatu negara ke negara lain memberi dampak pola pikir manusia yang luar biasa.

Namun sangat disayangkan bagi sebagian orang menganggap bahwasanya kemajuan teknologi memiliki dampak yang sangat besar antara lain masuknya budaya asing yang membuat krisis identitas dan pergeseran budaya yang terjadi menjadikan budaya bias saja terlupakan sehingga kemajuan teknologi terkadang mengalami hambatan.

MNC tak luput dari namanya perdebatan karena tetap saja memberikan dampak yang berbeda menurut semua individu. Dampak positif bagi yang merasa transportasi harus selaras dengan kemajuan kehidupan, sedangkan dampak negatif seperti halnya budaya asing dan pergeseran nilai budaya bagi *Host Country* yang maksudnya negara yang menjadi tempat investasi berlangsung.

Dampak positif dengan keberadaan MNC di negara-negara berkembang saat ini antara lain: pendapatan nasional pemerintah akan terus meningkat, investasi infrastruktur fisik, pendapatan dari pajak, serta pekerja yang terampil dan penyerapan tenaga kerja lokal. Tidak dapat dipungkiri bahwa, keberadaan MNC dapat menciptakan peluang kerja, pelatihan, transfer ilmu, teknologi, dan

keterampilan bagi tenaga kerja lokal yang mana akan berakibat pada meningkatnya tingkat produktivitas kerja. (Solihin, 1999)

Tidak dapat dipungkiri kerugian sebuah negara yang di sebabkan MNC kadang terjadi karena beberapa faktor yang logis misalnya kemiskinan global membuat kesenjangan sosial yang kaya dan yang miskin, kesejahteraan masyarakat di suatu negara bahkan bisa berdampak pada perdamaian dunia. Hal inipun tidak luput dari tanggung jawab MNC, karena dampak yang diberikan kepada negara Host.

Pada umumnya kasus-kasus kerugian tersebut dialami oleh negara-negara berkembang dimana MNC tersebut berada. Tentunya hal tersebut akan menimbulkan beberapa problem diantaranya: adanya kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh proses produksi, eksploitasi besar-besaran terhadap buruh, adanya pelanggaran hak-hak konsumen, hingga merebaknya korupsi, kolusi dan nepotisme (KKN). Selain itu, perkembangan MNC juga semakin meperkecil peranan dan kebijakan suatu negara berkaitan dengan hukum nasional terhadap MNC. Namun disisi lain tuntutan tersebut baru dapat terpenuhi jika posisi MNC telah setingkat dengan negara sebagai salah satu subyek hukum internasional. Hal inilah yang sampai saat ini berusaha untuk dihindari dan tetap menjadi polemik dalam hukum internasional bahwa MNC hingga saat ini masih belum memiliki international legal personality. (sigalo, 2015)

Perusahaan telegraph cooporation (ITT) dan Internasional Telephone addalah beberpapa contoh dari sekian MNC yang mampu memberikan bahkan mempengaruhi dunia politik. MNC juga ikut serta dalam penggalangan dana dan logistik kepada gerakan oposisi melawan pemerintahan Salavador Allendre di

Chili pada tahun 1970-an yang di sokong oleh AS dan ITT, MNC yang berasal dari AS tersebut. MNC dibutuhkan oleh rata-rata negara di dunia karena dengan adanya FDI perekonomian semakin maju akan tetapi walaupun demikian kontroversi yang terjadi akibat FDI juga banyak.

Foreign Direct Investment atau yang kita kenal dengan sebutan FDI adalah sebuah proses atau cara dalam melakukan investasi keluar negeri. Yang dimaksud dengan FDI adalah dimana perusahaan multinasional membangun anak perusahaan mereka di negara lain, yang menjadi tujuan ekspor untuk mempermudah kegiatan ekspor-impor dan juga menghemat biaya. Banyak perusahaan di dunia yang melakukan FDI dengan cara mendirikan anak perusahaan di negara lain. karena hal ini juga memperkuat arus modal internasional. Oleh karena itu tidak hanya terjadi pemindahan sumber daya, tetapi juga terjadi pemberlakuan kontrol terhadap perusahaan di luar negeri. (krugman, 1994).

Host contry tempat investasi bisa dengan mudahnya di atur oleh *home contry* atau negara asal MNC tersebut. Investasi yang berjangka panjang dan bisa di kontrol membuat MNC memberikan dampak perekonomian global yang pesat. Hal inipun menjadi bukti keberhasilan FDI di dunia.

Uber sebagai perusahaan startup melakukan FDI di benua Amerika, Eropa dan Asia. (wanda, belajar dari runtuhnya uber di asia, 2018). Uber merupakan perusahaan jasa angkutan penumpang dengan menggunakan perangkat mobile aplikasi guna untuk melakukan pemesanan antar jemput penumpang dari tempat

yang telah ditentukan pengguna dan diantar sesuai tujuan pesanan pada aplikasi mobile tersebut. (jeko, 2015)

Model penggunaan Uber terhubung langsung dengan GPS untuk alat bantu pengemudi menemukan lokasi. Perusahaan Uber didirikan duet Travis Kalanick dan Garrett Camp dan Layanan Uber lahir di San Francisco pada tahun 2010. (Utomo, 2017). Setelah sukses di Amerika dan Eropa perusahaan Uberpun melakukan ekspansinya ke wilayah ASIA. Negara Indonesia menjadi salah satu pilihan uber untuk melakukan ekspansi.

Oleh karena itu, pemerintah Indonesia memanfaatkan peluang ini dengan mendeklarasikan visi untuk menjadikan Indonesia *sebagai 'The Digital Energy of Asia' di Silicon Valley* pertengahan Februari lalu. Terlebih lagi Kementerian Komunikasi merespon Gerakan Nasional 1.000 Startup digital dengan tujuan untuk menciptakan sebuah perusahaan rintisan yang berkualitas dan memberikan dampak positif dengan menyelesaikan permasalahan besar di Indonesia. (news, 2016)

Perjuangan perusahaan teknologi tidak lepas dari globalisasi dan mencari cara agar mampu bertahan salah satunya upaya yang dilakukan dengan publisitas. Orang-orang percaya bahwa Uber tidak akan mudah menyerah untuk selau mencoba membangun akses transportasi baru yang fleksibel dengan berbagai macam konsep . (isaac, 2017)

Sedangkan Uber di Indonesia pertama kali masuk tahun 2014 hanya berjarak beberapa tahun sejak pengoprasiaannya uber diakuisisi oleh Grab. Berkaitan dengan hal tersebut timbul pertanyaan yang muncul tentang bagaimana perusahaan pelopor disrupti ekonomi ini akhirnya harus menjual

perusahaannya pada perusahaan yang justru mengadopsi bisnis model yang mereka mulai duluan. (Edwin, 2018)

Banyaknya pilihan transportasi di Indonesia menjadi diagnosa awal tentang sulitnya Uber bersaing di Indonesia sebagai perusahaan asing. Beberapa penelitian yang berkaitan tentang kegagalan Uber salah satunya yang diteliti oleh Kumala Kurniawidi Susilo yang berjudul kegagalan Uber di Tiongkok, dia menuliskan persoalan bahwa ternyata Uber di Tiongkok mengalami kegagalan karena dimensi administratif yaitu regulasi pemerintah yang mengacu pada kekerabatan dan keturunan.

Persoalan ini membuat Uber di Tiongkok kalah bersaing dari perusahaan lokal, yaitu Didi yang menguasai 90% market share bisnis *ridesharing*, perusahaan Didi berhasil karena dipengaruhi oleh hubungan pemerintah dan keturunan, hal ini disebabkan Tiongkok sangat peduli kekerabatan dan garis keturunan. Pernyataan tadi membuat peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai faktor kegagalan Uber di Asia khususnya di Indonesia. Apalagi belum ada yang meneliti kegagalan Uber menggunakan konsep FDI dan startup.

Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk mengangkat penelitian berjudul “ANALISIS FAKTOR KEGAGALAN UBER DI INDONESIA”.

B. Rumusan Masalah

1. Mengapa Uber gagal berinvestasi di Indonesia?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

- a. Tujuan penulisan

(1) Untuk mengetahui penyebab Kegagalan Uber Di Indonesia dan Tiongkok.

b. Kegunaan penulisan

(1) Diharapkan tulisan ini menjadi suatu upaya untuk memperoleh data dan informasi yang berkaitan dengan isu kegagalan Uber sebagai MNC yang melakukan ekspansi di Negara Indonesia dan Tiongkok.

(2) Diharapkan tulisan ini dapat dijadikan satu bahan rujukan oleh mahasiswa, akademisi, ataupun peneliti lain yang lebih khususnya terkait dengan Analisis faktor kegagalan Uber di Indonesia dan Tiongkok.

(3) Diharapkan tulisan ini dapat menambah wawasan para Penstudi Ilmu Hubungan Internasional serta peminat isu-isu global khususnya ekonomi internasional dalam hal ini fokus pada kegagalan MNC dan penyebabnya sehingga dapat menjadi penambah ilmu dan wadah untuk didiskusikan lagi.

D. Kerangka Konseptual

1. Foreign Direct Investment(FDI)

Pengertian FDI adalah arus modal internasional dimana sebuah perusahaan dari suatu negara dapat mendirikan dan memperluas wilayah perusahaannya diberbagai negara. Oleh sebab itu tidak hanya terjadi pemindahan sumber daya saja, akan tetapi juga terjadi pemberlakuan kontrol terhadap perusahaan di luar negeri.

(krugman,1994)

Dalam penelitian mengenai FDI dan pembangunan, *The South Center* merangkum keuntungan-keuntungan yang mungkin ditimbulkan FDI sebagai mekanisme transfer teknologi, meningkatkan efisiensi produksi sehubungan dengan persaingan antara perusahaan multinasional, peningkatan kualitas faktor produksi misalnya seperti manajemen, keuntungan bagi negara pembayaran melalui investasi yang masuk, peningkatan ekspor, peningkatan tabungan investasi, serta pertumbuhan output dan kesempatan kerja.

Kerugian yang terjadi atau dampak bagi MNC sendiri ketika Perusahaan yang melakukan FDI dengan tidak hati-hati akan menyebabkan laba atau untung yang sedikit dan bahkan bisa kecil dari modal awal. Sebaliknya kerugian negara host akibat FDI bagi negara bisa menurunkan semangat perusahaan lokal untuk menciptakan teknologi baru. Hal ini disebabkan karena MNC mempengaruhi neraca pembayaran karena laba yang disimpan di luar negeri atau menyebabkan harga di negara tersebut tidak kompetitif. Jika dilihat lebih teliti kerugian yang diberikan lainnya adalah kesempatan pekerja dengan ditandai persyaratan yang banyak yang sesuai kebutuhan perusahaan, bisa juga membuat persepsi budaya barat bahkan pendapatan suatu negara. Jika sekiranya FDI berhasil menguasai banyak hal maka banyak pula hal yang dapat dipertaruhkan di negara Host, keputusan dan sumber daya alam yang lebih mangacu pada MNC akan membuat kerugian besar bagi masyarakat negara host itu sendiri, perekonomian masyarakat bahkan bisa mengganggu kedaulatan suatu negara. Hal ini tentunya menjadi pertimbangan disetiap sisi FDI. Oleh karena itu setiap negara membuat berbagai macam kesiapan untuk menghadapi kehidupan yang perkembangannya begitu pesat.

Meskipun ada argumen yang mendukung berbagai jenis atau volume FDI, dapat disimpulkan bahwa kebijakan yang tidak waspada terhadap FDI dapat menyebabkan kesulitan ekonomi yang berkepanjangan serta dapat membahayakan prospek pembangunan suatu negara. Pada umumnya tidak semua FDI kondusif bagi pembangunan, FDI menghasilkan banyak bahaya daripada kebaikan, dan kebijakan untuk menerima semua FDI dapat menimbulkan masalah bagi prospek dimasa yang akan datang. Untuk mengurangi resiko-resiko dan menghindari dampak-dampak yang tidak di inginkan dikemudian hari pemerintah harus mengambil kebijakan selektif terhadap FDI (Khor, 2002)

Penggunaan *Foreign Direct Investment* (FDI) sebagai konsep pada skripsi ini, karena penulisan ini menyangkut pengaruh dari MNC terhadap pola berpikir masyarakat. Konsep ini akan kita pakai untuk melihat apa saja yang menyebabkan kegagalan uber sebagai transportasi online di Indonesia.

2. Teori konstruksivisme

neoliberal dan neorealis bertentangan dengan konstruksivisme. Pemikiran tentang suatu identitas dan kepentingan negara ataupun memulai menghubungkan kerangkangka termasuk dalam persepsi teori Konstruktivis. Komponen utama *konstruktivisme* adalah kepercayaan bahwa “politik internasional terbentuk oleh sebuah pemikiran persuasif, nilai kolektif, identitas budaya, serta identitas sosial.”

Konstruktivisme berpendapat bahwa faktanya internasional dibentuk secara sosial oleh struktur-struktur yang dapat memberi makna bagi dunia nyata. Pendapat tersebut dilatarbelakangi adanya perdebatan terkait metode ilmiah teori hubungan internasional serta peran teori dalam menentukan kekuasaan

internasional. Jadi dapat kita dipahami bahwasanya *konstruktivisme* hanya berada di antara teori hubungan internasional rasionalis dan interpretative saja.

Sebagaimana yang telah kita ketahui pada akhir perang dingin menandakan tumbangnya liberalisme, hal inilah yang menyebabkan *konstruksivis* semakin mempunyai kredibilitas tinggi. Keadaan teori hubungan internasional yang masih tradisional banyak dikritik oleh teori-teori *konstruksivis*, yang mana teori *konstruksivis* berpendapat bahwasanya hubungan internasional merupakan kesatuan konstruksi sosial. *Konstruktivisme* merupakan teori yang sangat kritis terhadap dasar *ontologis* teori hubungan internasional rasionalis.

konstruksivisme mengedepankan pembentukan system internasional. *realisme* lebih mengedepankan masalah sosial, materi, dan masalah keamanan, sedangkan *liberalisme* lebih kepada faktor dan pengaruh ekonomi. Jadi dapat dipahami pola pemikiran ketiganya hampir berkaitan antara satu sama lainnya akan tetapi tetapi pada akhirnya mempunyai masing-masing perbedaan. Banyaknya pola pikir yang mempengaruhi negara dan non negara dalam susunan atau sistem internasional, hal yang mempengaruhi ide-ide yang menjelaskan tentang bentuk ancaman, identitas, dan ancaman. Tapi semua bentuk ide ini membuat kekhawatiran yang luar biasa tentang materi.

Budaya, maupun norma dan segala bentuk tindakan akan mencerminkan teori ini terkait pola pikir masyarakat di suatu negara. Hal inilah yang menjadi penyebab perubahan-perubahan yang berkaitan dengan identitas bangsa, terutama terkait dengan transportasi online akan memberikan dampak yang luarbiasa kepada masyarakat. Zaman dahulu masyarakat internasional masih menggunakan sarana transportasi konvensional dan sekarang beralih menggunakan transportasi online.

Artinya disetiap negara di dunia yang mendapatkan perubahan itu mempunyai pola pikir masing-masing tentang kemajuan transportasi. lebih khususnya negara Indonesia yang mendapatkan perubahan tersebut dan membentuk paradigma masyarakat Indonesia itu sendiri.

E. Metode Penelitian

1. Jenis penelitian

a. Tipe penulisan

- Deskriptif, yaitu suatu penelitian yang mencoba menggambarkan fenomena atau kenyataan social yang diteliti sesuai dengan perspektif yang digunakan oleh penulis untuk membedah fenomena tersebut. Selain itu, deskriptif juga digunakan untuk menggambarkan hasil dan pembahasan yang menjawab pertanyaan “apa” dan “bagaimana” yang terdapat di dalam rumusan masalah.
- Eksplanatif, yaitu penelitian yang menjelaskan dan mencari penyebab terjadinya suatu fenomena. Eksplanatif mencoba menjawab pertanyaan “menagapa” atau “apa sebab” yang ada dalam rumusan masalah.

2. Sumber data

- a. Data sekunder merupakan sebuah data yang di kumpulkan dari jurnal, koran, karya tulis ilmiah, website dan lain-lain.

3. Teknik pengumpulan data

- a. Telaah pustaka (library research), merupakan pengumpulan data dengan menelusuri berbagai macam literature, baik itu berupa buku,

majalah, berita online, jurnal dan lainnya. Peneliti akan mengunjungi perpustakaan dan lembaga yang menyediakan referensi terkait dengan topik yang akan diteliti.

4. Teknik analisa data

- a. Analisa kualitatif, yaitu analisa data yang telah ditekankan pada data-data yang non matematis. Terutama kutipan dari sumber-sumber kepustakaan.

F. Sistematika penulisan

Hasil penelitian dan analisa dalam penelitian ini akan disusun dalam bentuk karya tulis ilmiah (skripsi) dengan rancangan sistematika pembahasan sebagai berikut:

1. **BAB pertama**, pendahuluan yang berisi Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, tujuan dan kegunaan penulisan, kerangka konseptual, metode penelitian serta sistematika pembahasan.
2. **BAB kedua**, tinjauan pustaka berupa penelusuran pustaka yang akan menerangkan tentang konsep yang akan digunakan penulis.
3. **BAB ketiga**, yaitu tentang gambaran umum.
4. **BAB keempat**, yaitu tentang hasil dan pembahasan.
5. **BAB kelima**, yaitu penutup berisi kesimpulan dan saran-saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Foreign Direct Investment (FDI)

Investasi adalah penanaman modal untuk menghasilkan pendapatan lebih di masa akan datang. Pendapatan yang lebih menguntungkan dari pada biasanya sering digunakan untuk melakukan investasi, karena pendapatan yang lebih sudah pasti akan menutupi kebutuhan pokok. Hal inilah yang menjadi asal mula munculnya dunia bisnis.

Dari sisi lain pengertian investasi yang dimaksud di atas, investasi dapat dikelompokkan menjadi dua kelompok penting yang perlu dipahami, yaitu:

- 1) Investasi karena adanya suatu keharusan adalah investasi yang terjadi secara spontan, hal ini dapat terjadi sesuai dengan perkembangan realita kebutuhan hidup seseorang maupun sekelompok orang. Investasi jenis ini didorong oleh kebutuhan di masa yang akan datang.

- 2) Investasi karena adanya keinginan adalah investasi yang disengaja karena diinginkan atau disengaja dilakukan oleh seseorang, atau sekelompok orang, atau suatu organisasi dalam kelompok, karena keinginan masa depan. Menurut johanes investasi jenis ini lebih condong pada pengertian ekonomi atau bisnis, yaitu usaha yang terkait dengan tujuan mendapatkan suatu manfaat dikemudian hari. (johanes, 2010)

Jenis dan Karakteristik Investasi bila dilihat dari jenisnya, investasi dapat dikategorikan sebagai berikut :

- 1.) Investasi Langsung (*Direct Investment*)

Adalah investasi pada aset atau faktor produksi untuk melakukan suatu usaha (bisnis). Misalnya investasi dalam bidang perkebunan, perikanan, pabrik dan jenis usaha-usaha lainnya. Pada umumnya, jenis investasi ini dapat disebut investasi pada aset nyata, atau investasi yang jelas wujudnya dan mudah untuk dilihat. Investasi secara langsung akan menghasilkan dampak berganda (*multiplier effect*) yang besar bagi masyarakat luas. Hasil nyata dari investasi bisa kemasakan datang dan masa lamapau, usaha itu sendiri ataupun usaha lain-lainnya. Investasi Tidak Langsung (*Indirect Investment*)

Adalah investasi pada aset finansial, bukan terletak pada aset atau faktor produksi. Beberapa model investasi tidak langsung yaitu: deposito, investasi pada surat berharga (sekuritas), seperti saham dan obligasi, dan masih banyak lainnya. Investasi pada aset keuangan ini tentunya memiliki tujuan untuk meraih keuntungan dan manfaat di masa yang akan datang. Manfaat masa depan dari investasi ini lebih dikenal dengan istilah balas jasa investasi, atau untuk menyederhanakannya disebut dengan istilah bunga (Johanes, 2010)

Selanjutnya jika dilihat dari karakteristiknya, investasi dapat dikelompokkan menjadi dua bagian. Bagian pertama adalah investasi publik yang memberikan dampak kemajuan sarana prasarana dan pembangunan dan investasi ini biasanya dari pemerintahan atau suatu negara itu sendiri. Model Investasi yang demikian bersifat nirlaba, atau nonprofit motive contohnya pembangunan untuk suatu wilayah seperti jalan dan jembatan, sekolah, pasar, rumah sakit dan sarana serta prasarana umum yang di butuhkan lainnya. Kedua yaitu Investasi Swasta adalah investasi yang dilakukan oleh masyarakat, khususnya para pengusaha atau investor, dengan tujuan mendapatkan manfaat berupa laba. Investasi seperti ini

juga dapat disebut juga dengan istilah investasi dengan *profit motive*. Investasi dengan karakteristik seperti ini dapat dilakukan oleh perseorangan atau sebuah perusahaan baik itu pelaku domestik maupun bagi pelaku asing.

Pada dasarnya Investasi Asing Lansung belum mempunyai arti yang baku, akan tetapi jika ditinjau kembali terdapat beberapa literatur yang berkaitan langsung dengan konsep investasi asing. investasi asing langsung adalah investasi pada aset atau faktor produksi untuk melakukan sebuah kegiatan usaha maupun bisnis di luar negeri. Pengertian tentang investasi asing langsung banyak dan hal ini menjadi penelitian para ahli ekonomi. Menurut Krugman, yang dimaksud dengan istilah investasi asing langsung adalah arus modal internasional dimana perusahaan dari suatu negara telah mendirikan atau memperluas perusahaannya di negara lain.

Jenis investasi asing lansung tersebut juga meliputi beberapa bentuk investasi seperti halnya pembangunan sebuah pabrik, pengadaan berbagai macam barang, melakukan perluasan wilayah tidak lain hanya untuk keperluan produksi, memperbanyak berbagai macam peralatan inventaris dan lain sebagainya. Walaupun investasi terjadi di luar negeri kontrol terhadap anak perusahaan tetap dapat berjalan.

Beberapa bentuk investasi yang ada di luar negeri seperti perkebunan, perikanan, pabrik, toko dan masih banyak jenis-jenis usaha lainnya. Pada umumnya, jenis investasi ini juga dapat disebut dengan investasi pada aset nyata, atau investasi yang jelas wujudnya, mudah dilihat, dan dapat dipertimbangkan mengenai dampak yang akan terjadi bagi masyarakat secara umum. Bentuk investasi seperti ini, pada dasarnya hanya bersifat jangka menengah atau panjang

dengan tujuan hanya untuk memperoleh keuntungan besar atau sering disebut sebagai laba.

Menurut Undang-Undang No. 25 Tahun 2007 terkait penanaman modal, yang dimaksud dengan istilah FDI/PMA (Penanaman Modal Asing) adalah sebuah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di suatu wilayah negara Republik Indonesia . FDI biasa terjadi dua bentuk, bentuk pertama modal di milik sepenuhnya oleh negara investor atau perusahaan dan bentuk yang kedua pembagian modal dengan negara host contry.

Menurut pemerintahan Amerika Serikat, investasi asing langsung adalah suatu kepemilikan atas penguasaan 10 persen suara bahkan lebih dari suatu saham. mengenai konsep dan penjelasan yang telah diterangkan sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan istilah investasi asing langsung adalah salah satu bentuk investasi asing yang bersifat jangka panjang, yang dilakukan oleh investor asing baik itu menggunakan modal asing sepenuhnya maupun berpatungan dengan investor dalam negeri.

Jenis dan Bentuk Investasi Asing Langsung bila dilihat dari tujuannya, sebenarnya investasi asing langsung dapat dikelompokkan menjadi dua jenis yang berbeda, yang pertama Investasi Asing Langsung Horizontal. investasi asing langsung yang dilakukan secara horizontal akan memproduksi suatu barang yang tergolong sama di beberapa negara di dunia. Model investasi asing langsung seperti ini rata-rata mempunyai tujuan untuk mencari wilayah konsumen yang baru. Adapun keuntungan dari investasi asing langsung jenis ini adalah penghematan dana dalam biaya transportasi. Selanjutnya Jenis investasi Investasi Asing Langsung Vertikal, investasi asing langsung yang dilakukan secara vertikal

menyangkut pemusatan aliran produksi perusahaan. Perusahaan akan melakukan berbagai macam kegiatan produksi di negara-negara yang pada dasarnya memiliki biaya produksi yang lebih rendah, kemudian hasil produksi di negara tersebut akan disalurkan kembali ke negara induk perusahaan untuk diproses lebih lanjut. (muhammad, 2015)

Bila dilihat dari bentuk pendiriannya, investasi asing langsung dapat dibedakan menjadi empat bentuk yang berbeda, yaitu:

1) *FDI Greenfield* adalah investasi dalam bentuk pembangunan unit-unit produksi yang baru dimana modal asing sepenuhnya hanya dimiliki oleh sebuah perusahaan maupun investor asing di negara tempat penanaman modal tersebut.

2) *FDI Merger* adalah investasi dalam bentuk pembelian aset nyata dengan maksud untuk melakukan pengawasan terhadap kepemilikan seutuhnya dari suatu perusahaan yang berada di negara penerima investasi tersebut.

3) *FDI Akuisisi* Adalah investasi dengan cara bekerja sama melalui pembelian aset finansial minimal 10 persen atau lebih dari saham kepemilikan perusahaan yang sudah ada sebelumnya di negara penerima investasi tersebut.

4.) *FDI Joint Venture* Adalah merupakan sebuah bentuk investasi untuk mendirikan unit produksi yang baru guna memberikan pemahaman bahwasanya modal asing tersebut tidak hanya dimiliki oleh investor asing saja, melainkan juga dimiliki oleh investor dalam negeri di negara penerima investasi tersebut. *Joint Venture* juga dapat dipahami sebagai usaha bisnis yang dilakukan oleh dua objek bisnis atau lebih untuk periode waktu yang telah ditentukan.

Banyak manfaat investasi asing langsung di antaranya membuat calon pekerja lebih memperhatikan keterampilan, teknologi produksi meningkat,

semangat untuk mengembangkan diri semakin berkembang, dan mengisi kesenjangan manajemen. Persepsi neo klasik tradisional berpendapat bahwa perusahaan-perusahaan luar negeri yang berproduksi di negara penerima modal asing langsung tersebut.

Banyak hal positif yang di bawa perusahaan asing sebenarnya beberapa contohnya Menyediakan lapangan pekerjaan agar terpenuhinya kebutuhan finansial, membantu pengembangan untuk sumber daya negara host agar mempunyai kesiapan bekerja dengan pola piki modern, produksi yang makin meningkat, bahkan magang yang memberi ilmu belajar sambil bekerja yang terjadi langsung di lapangan.

Perusahaan asing banyak mendidik calon manajer dan manajer lokal agar membuat relasi dengan bank-bank luar negeri atau memepluas berbagai koneksi jaringan pemasaran dari lokal samapi ke luar negeri. Perusahaan asing memberi banyak pengetahuan baru tentang teknologi dan prosoes menggunakan alata-alat modern dan mesin-mesinnya. Hal ini sangat bermanfaat bagi negara host dan menjadi pengaruh yang luar biasa terutama di negara berkembang. Dengan ada invetsai asing langsung kemajuan ilmu dan kemajuan dalam hal mengoperasikan alat untuk lebih produktif semakin maju.

B. Kontruksivisme

Konstruktivisme pada dasarnya mengasumsikan bahwa politik internasional merupakan hasil dari suatu “konstruksi sosial”, yakni proses dialektika antara “struktur” dan “agen”, dimana lingkungan sosial-politik dan manusia satu dengan lainnya saling berinteraksi untuk menghasilkan perubahan-perubahan sosial-politik. Ilmu sosial dilhami dari beberapa terori lainnya yaitu feminism,

interaksionisme simbolik ala Garfinkel, teori strukturasi ala Giddens dan Habermas. Terdapat dua pemikiran dalam teori *konstruktivis* yang sangat relevan bagi studi Hubungan Internasional.

Keyakinan paling mendasar adalah bahwa susunan kesatuan manusia bahwa struktur-struktur yang mempersatukan umat manusia dipengaruhi oleh pendapat tentang materi. Keyakinan semacam ini mewakili perspektif “idealis” yang pernah mendominasi disiplin hubungan internasional. (terutama sebelum Perang Dunia ke-II) yang sangat memberi perhatian pada kekuatan ide-ide manusia dalam mempengaruhi proses politik.

Model kedua adalah semua hal yang terjadi bukan karena faktor alam saja tetapi memang ada kepentingan dan ciri khas yang dibentuk oleh sedemikian pemikiran-pemikiran. Maknanya bahwa setiap yang terjadi di dunia berhubungan dengan yang namanya politik itu sendiribukan karena tujuan agar kehidupan lebih baik yang dihasilkan dari kumpulan ide di sekitarnya seperti status sosial, budaya, ekonomi dan lainnya. Pernyataan ini mewakili keadaan dan pola persepsi arus teori konstruktivisme.

Secara umum konstruktivis mempunyai asumsi dasar bahwa manusia adalah makhluk individual yang dibentuk melalui realitas sosial. Konstruksi atas manusia akan melahirkan paham intersubektivitas. Akan tetapi hanya melalui proses interaksi sosial saja manusia baru dapat saling memahami antara satu dengan lainnya. Melihat hubungan antar sesama individu, nilai-nilai persahabatan tersebut tidak hanya diberikan oleh salah satu pihak saja, melainkan kesepakatan untuk berinteraksi itu perlu diciptakan di atas kesepakatan antar kedua belah pihak (Soraya, 2010)

Hubungan individu satu dengan yang lainnya memberikan dampak Interaksi yang memiliki tujuan yang sama pada akhirnya. Yang artinya hal itu terjadi marena adanya model kontstruk interaksi yang menghasilkan pemikiran yang sama. Hakekat manusia menurut konsepsi konstruktivisme lebih bersifat bebas dan terhormat karena dapat menolak atau menerima sistem internasional, membentuk kembali model relasi yang saling menguntungkan, atau yang diinginkan berdasarkan peraturan, strukturasi dan verstehen dalam speech acts (soraya, 2010)

Konstruktivisme sebagai salah satu pembahasan pokok karena memiliki relevansi yang sangat besar dengan perubahan dalam studi hubungan internsional dari yang awalnya hanya menekankan pada sistem negara saja menjadi yang menekankan pada sistematisasi moralitas dan aturan internasional, dan selanjutnya menekankan pada gerakan sosial lokal maupun global.

Perubahan yang terjadi membuka jalur baru bagi pelaku, jalur Track Two (jalur diplomasi non negara) dalam hubungan internsional. hal ini di sebabkan karena banyaknya perubahan dari bagian ke satu sampai yang ke tiga. Peluang analisis studi hubungan internsiona semakin besar apabila konstruksivisme melepaskan hubungan determinasi sebagai realism tradisional.

Selanjutnya yang dimaksud konstruktivis Level-Unit adalah oposisi dari konstruktivis Sistemik. Pernyataan ini memberikan inti pemikiran bahwa kawasan internasional dan norma-norma akan kepentingan negara . Meskipun tidak sepenuhnya mengabaikan peran norma-norma internasional dalam pengkondisian identitas dan kepentingan negara, Katzenstein memberikan perhatian internal sebagai salah satu faktor penentu dalam kebijakan nasional. Adanya penekanan

terkait pentingnya budaya serta identitas sebagai kausal yang membantu mendefinisikan kepentingan dan membenarkan para aktor yang membentuk suatu kebijakan. Peter Katzenstein menyebutkan terjadi perbedaan yang luar biasa antar negara yang mengedepankan institusionalisasi norma-norma sosial dan hukum yang tidak sama di tingkat nasional kedua negara tersebut.

Selanjutnya yang terakhir adalah Konstruktivis Holistik yang menjembatani konstruktivis varian sistemik dan level unit, mereka membawa hukum atau legal dan sosial bersama-sama kedalam perspektif analitis terpadu yang memperlakukan domestik dan internasional sebagai dua wajah dari tatanan sosial dan politik yang tunggal. Tokoh yang mendukung varian konstruktivis Holistik adalah John Gerard

Ruggie dan Friedrich Kratochwil. (ayu, 2014)

BAB III GAMBARAN

UMUM

A. Sejarah Uber Sebagai Transportasi Online

Sejarah Uber yang didirikan oleh Travis Kalanick's Warpath, Uber merupakan sebuah perusahaan rintisan. Selain perusahaan rintisan, Uber juga merupakan sebuah perusahaan yang bergerak pada industri atau jasa transportasi asal San Fransisco dan California. Nama Uber muncul dari suatu pemikiran Travis Kalanick Wapath beserta temanya Garret Camp. Awal mulanya pada malam bersalju tahun 2008 di Paris, saat itu Travis dan Garret tidak mendapatkan Taxi. Akhirnya keduanya berpikir untuk memecahkan situasi tersebut dengan membuat aplikasi yang dapat menghubungkan antara pengemudi dengan penumpang (selni, 2016)

Sebelumnya Uber mempunyai nama Ubercab, perusahaan ini mempunyai sejarah yang luar biasa. Aplikasi ini muncul setelah dua orang tersebut bertemu pada bulan maret 2009, pendiri perusahaan ini adalah Travis Kalanick dan Garret Camp. Mereka berdua berusaha keras untuk memberi sumbangsih yang sangat besar dalam perkembangan uber.

Sebagai pendiri Uber Travis Kalanick juga mendirikan Stumble Upon. Uber menerima dana sebesar US\$ 1,25 juta pada tahun 2009. Akhirnya pada tahun 2010 di San Fransisco uber manjadi resmi dengan versi menggunakan peta yang bisa di gunakan masyarakat dan Tavis resmi menjadi CEO uber.

Sebelum Travis diangkat menjadi CEO Ryan Graves pernah menjabat terlebih dahulu, tapi jabatan ini boleh dibilang tidak lama karena ia mengundurkan

diri sebagai CEO uber. Ubercab berubah menjadi uber pada akhir tahun 2011, di sertai dengan penghasilan yang luar biasa yaitu US\$ 44,5 juta.

Seiring berjalannya waktu Uber makin memperbesar wilayahnya pada tahun 2011, salah satunya di negara paris. dalam sejarah tercatat bahwa paris adalah negara pertama yang menggunakan jasa uber untuk membantu mempercepat pergerakan dan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain.

Terdapat hal yang manarik dari uber, hal yang menarik itu bisa kita lihat dari kalangan berbagai lapisan yang menggunakan jasa uber. Hal ini mencerminkan bahwa Uber mempunyai cita-cita menjadi perusahaan untuk semua kalangan masyarakat tanpa terkecuali. Adapun contoh-contoh mobil yang digunakan adalah mobil kalangan menengah. Tapi sebelum itu uber hanya menyediakan mobil kelas atas tapi semua berubah setelah 2012 yang sebelumnya uber taxi menyediakan mobil Cadillac Escalade, BMW 7 Series, dan Mercedes Bens S550.

Pada tahun 2012 sampai 2013 ada beberapa hal yang sangat penting yang terjadi diantaranya uber melakukan ekspansi di negara Sydney di Australia dan juga singapura. Tak ketinggalan Toronto di Kanada juga menjadi pilihan ekspansi uber dan menjadi konsumsi masyarakat di Toronto.

Setelah waktu yang cukup lama setelah berdirinya uber akhirnya ciata-cita uber untuk menduniapun dapat terwujud dengan melebarnya sayapnya sampai ke negara-negara di bagian Afrika selatan. Keberhasilannya juga dapat ditandai dengan adanya perusahaan Google Ventures yang menginvestasikan sebesar US\$ 258 juta. Untuk kawasan di asia pasifik, Australia menjadi salah satu pilihan terbaik uber untuk melebarkan sayapnya.

Pada awalnya perusahaan Uber hanya beroperasi lebih dari 100 kota diseluruh dunia. Akan tetapi sejak tahun 2014-2015 layanan antar jemput Uber sudah tersedia di 58 negara dengan 300 kota di seluruh dunia yang membuat Uber semakin berjaya. Dan dana yang dimiliki oleh Perusahaan Uber sampai saat ini berkisar US\$ 50 miliar (kristo, 2016)

Disisi lain uber dihadapkan dengan berbagai macam masalah seperti masalah hukum berlakunya uber, masalah tersebut timbul dikarenakan uber belum mempunyai legalitas dan mempunyai kekuatan hukum tetap. Kenyataannya hal ini membuat uber bertentangan dengan pemerintah dan perusahaan swasta yang bergerak dibidang taksi. Banyaknya gugatan yang di terima uber karena belum mempunyai legalitas hukum.

Sampai saat ini perusahaan Uber masih terlibat gugatan di beberapa wilayah. Isi gugatan tersebut mengenai operasi taksi ilegal yang dilakukan oleh perusahaan tersebut. Karena sampai saat ini, legalitas perusahaan Uber masih ditentang oleh pemerintah dan beberapa perusahaan taksi lainnya. Hal ini disebabkan karena pada umumnya para driver Uber tidak memiliki izin resmi, sehingga banyak pandangan yang bermunculan bahwa driver yang tidak memiliki izin resmi tidak aman dan bersifat ilegal.

Layanan penjemputannya tersebar diberbagai kota di seluruh dunia, layanan antar jemput ini termaksud mudah untuk dipahami. Pertama-tama konsumen terlebih dahulu harus memesan mobil. Cara memesan mobil tersebut cukup hanya dengan mengirimkan pesan teks atau dapat menggunakan aplikasi Uber. salah satu keunggulan uber yaitu model pemesanannya yang memberikan kemudahan dengan penentuan lokasi dan hal ini berpengaruh pada kecepatan

pengemudi menemukan konsumen bahkan konsumen mengetahui jarak pengemudi akan tiba ditujuan. Harga tariff yang ditawarkan tidak berbeda dengan transportasi umum lainnya. Selain itu uber memiliki argo yang memeberikan kenyamanan special bagi konsumen yang tidak dimiliki yang lain. Tarif harga layanan Uber dipatok dengan sejumlah uang yang harus dibayar setiap bulannyanya (premi), harga yang ditawarkan Uber sesuai dengan pelayanan yang diberikan ke pelanggannya. Selain pembayaran menggunakan kartu kredit, penggunaan uang cash pun juga bisa dilakukan dalam layanan Uber (rusyadi, 2010)

B. Invetsasi Langsung Uber di Indonesia

Uber masuk ke Indonesia pada tahun 2014, pada awalnya Uber baru melayani konsumen di kawasan CBD seperti Kuningan atau Sudirman, Jakarta. Skema Uber di Indonesia pun masih sama seperti di luar negeri. Uber tidak memiliki mobil sendiri, mobil tersebut kebanyakan berasal dari rekanan Uber yang disewa. Model pemesanan seperti memesan taksi pada umumnya, konsumen terlebih dahulu diminta melakukan registrasi yang berisikan data-data pribadi serta nomor kartu kredit untuk melakukan pembayaran. Untuk pemesanannyapun cukup hanya dengan mengaktifkan fitur GPS dan nama driver beserta nomor plat mobil pun dapat langsung terlihat. Kendaraan mobil yang disediakan tergolong cukup mewah diantaranya Toyota Alphard, hingga Mercedes Benz, dan semuanya plat hitam tanpa ada tulisan “taksi” satu pun pada badan mobil.

Tarif layanan Uber sama persis dengan layanan taksi pada umumnya, Uber juga memiliki argo, namun yang membedakan Uber dengan taksi lainnya terletak pada layanan eksklusif yang diberikan Uber. Tarif harga layanan Uber dipatok

dengan harga premi, harga yang ditawarkan Uber sesuai dengan pelayanan yang diberikan ke pelanggannya. Dalam hal memanjakan konsumennya Uber selalu memberikan pelayanan yang paling terbaik. Selain pembayaran menggunakan kartu kredit, penggunaan uang cash pun juga bisa dilakukan dalam layanan Uber.

Dalam menjalankan bisnis jasa transportasi online, Uber Indonesia memiliki visi dan misi, sebagai berikut: “Menciptakan mobil tanpa supir adalah sebuah keniscayaan bagi bisnis perusahaan transportasi, dengan memberikan kenyamanan dan tarif yang lebih rendah dari taksi pada umumnya dikarenakan tidak harus membayar mobilnya namun membayar layanan yang sesuai dengan apa yang ada didalamnya.” (Rusyadi, 2016)

Dalam layanannya kepada publik, uber mempunyai beberapa layanan, diantaranya :

a. Uber black

Uber black merupakan layanan asli yang ditawarkan oleh Uber. Mobil yang ditawarkan uber black adalah mobil kelas atas, dimana hanya bisa di isi maksimal 4 penumpang. Contoh mobil Uber Black adalah Innova, civic, fortuner hingga mobil-mobil mewah lainnya. Tarif yang ditawarkan oleh Uber Black berkisar Rp. 7000 per KM.

b. Uber X

Uber X adalah sebuah layanan dengan pengemudi yang independen yang menggunakan kendaraan pribadi mereka. Pengemudi Uber X selain menawarkan kelas premium uber menawarkan jenis mobil untuk kelas ekonomis dimana bisa lebih hemat karena harga

yang ditawarkan cukup terjangkau hanya berkisar Rp. 3000 per KM. Untuk jenis-jenis mobil Uber X yaitu Xenia, Livina, Mobilio, Datsun, Agya, dan lain-lain.

c. Uber Pool

Uber pool merupakan suatu layanan berbagi kendaraan milik uber, dengan layanan ini penumpang dapat melakukan perjalanan dengan hemat dari pada Uber X karena pengguna lainnya bisa ikut menumpang dikendaraan uber yang sedang kita gunakan seperti Anda berbagi perjalanan dengan orang asing yang memiliki tujuan arah yang sama dengan Anda. Tentunya Uber Pool ini menjadi salah satu solusi yang bagus untuk menghemat biaya perjalan asalkan Anda tidak keberatan berbagi perjalanan dengan orng yang Anda tidak kenali.

d. Uber Motor

Layanan ini memberikan kita pilihan untuk menghemat waktu dan uang. Untuk memesan layanan sepeda motor. Harga yang di tawarkan uber motor berkisar Rp. 1000 per KM.

Diantara keempat layanannya tersebut, salah satu yang paling digemari masyarakat adalah Uber X. Melihat dari kelebihan dan kekurangan yang dimiliki keempat layanan tersebut hal ini dikarenakan Uber X menggunakan mobil pribadi dengan tariff yang terbilang cukup murah aman dan nyaman untuk melakukan perjalanan

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Startup di Indonesia

1. Sejarah Startup di Indonesia

Startup dapat diartikan sebagai sebuah usaha rintisan yang bergerak di bidang inovasi maupun teknologi. Keberadaan startup saat ini untuk memberikan solusi atas permasalahan yang dialami oleh masyarakat. Solusi yang ditawarkan oleh startup ini biasanya merupakan inovasi maupun teknologi yang berupa aplikasi, website, dan berbagai macam produk digital lainnya. Bisnis rintisan tersebut mulai dikenal untuk pertama kalinya di era tahun 2000 an, dan telah berkembang di Indonesia seperti ojek online, atau *e-commerce* dan jenis yang lainnya.

Transformasi digital di era globalisasi ini telah mengubah Indonesia menjadi salah satu negara dengan pertumbuhan *e-commerce* yang sangat cepat seiring dengan maraknya penggunaan smartphone. Masyarakat Indonesia pada umumnya sudah mengetahui bahwa internet merupakan salah satu fasilitas yang disediakan untuk dapat melakukan aktifitas jual beli barang & jasa melalui transaksi online. Hasil survei penelitian Indikator TIK oleh Badan Litbang SDM Kementerian Kominfo tahun 2016 mencatat bahwa sebanyak 24,2% pengguna internet di Indonesia atau sekitar 19,5 juta penduduk Indonesia melakukan aktivitas *e-commerce*. Dengan jumlah yang sedemikian tinggi tersebut, tentu saja Indonesia menjadi lahan besar

untuk mengembangkan e-commerce dan bisnis aplikasi digital (Perdani, faktor-faktor yang mempengaruhi startup , 2018)

Potensi pasar e-commerce dan bisnis aplikasi digital yang luas kedepan, mengundang dan memberi peluang lebih besar bagi calon wirausahawan untuk saling berlomba membuat perusahaan pemula atau biasa di sebut dengan istilah startup. Startup merujuk pada perusahaan yang bergerak dengan memanfaatkan teknologi informasi dan internet karena biasanya beroperasi melalui website.

industri startup di Negara Indonesia tumbuh menjadi lebih atraktif, memberi dampak ke masyarakat, serta semakin menarik perhatian secara global yang mempunyai Jumlah investasi yang cukup,tentu saja akan berdampak pada laju perekonomian Indonesia. Perusahaan startup sebagai salah satu pengaplikasian dan wujud dari digitalisasi industri yang menjadi unsur penting dalam pertumbuhan ekonomi kreatif di Indonesia. Bahkan Secara tidak langsung, ini menunjukkan bahwa ekonomi yang bergerak dibidang digital sangat berkontribusi banyak terhadap pertumbuhan ekonomi nasional, dengan salah satu pendorongnya adalah startup.

Perkembangan startup di Indonesia memang cukup pesat, namun meningkatnya perkembangan jumlah startup tersebut juga sebanding dengan angka kegagalan yang menimpa startup. Faktanya, jika ditinjau kembali angka kegagalan startup di seluruh dunia bisa mencapai 90%. CB Insight merilis kurang lebih 20 hal yang menjadi penyebab kegagalan startup dalam membangun dunia bisnisnya,

terdapat lima diantaranya yang paling umum ditemukan sebagai penyebab kegagalan startup dari internal perusahaan yaitu: (CB Insights, 2016) (1) produk yang tidak dibutuhkan pasar (42%), (2) terlalu banyak “bakar uang” (29%), (3) tim yang tidak solid (23%), (4) kalah dalam kompetisi (19%), serta (5) pricing/cost issues (18%) (shauqi, 2016)

2. Sejarah Transportasi online di indonesia

Transportasi merupakan salah satu sarana penghubung yang sangat penting dalam aktivitas manusia. Semakin berkembang sarana transportasi semakin mudah terjalin hubungan antar manusia. Sejak jaman-jaman purba mobilitas masyarakat manusia telah terjadi. Perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat yang lain telah terjadi. Mobilitas penduduk ini diikuti juga oleh mobilitas barang yang dibawa oleh mereka. Oleh karena itu sarana transportasi sejak masa lampau telah dibutuhkan oleh manusia (aprilia, 2018)

Oleh karena itu di zaman serba modern ini mobilitas manusia dan barang sangat tinggi dan menjadi suatu kebutuhan, dan berulang-ulang terjadi bukan hanya terjadi didalam satu wilayah bahkan antar pulau dan terjadi anatar Negara, hal inilah yang menjadikan sarana transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam kehidupan bermasyarakat.

Awal sejarah kemunculan transportasi dimualai dari roda yang ditemukan sekitar 3500 tahun yang lalu, definisi transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang

lainnya yang digerakan oleh manusia. Sarana transportasi sangatlah penting dalam kehidupan manusia.

Bentuk paling sederhana dari transportasi secara teoritis adalah semua hal dipengaruhi penggunaan oleh manusia. Seiring dengan lajunya perkembangan dalam bidang teknologi dan industri di era globalisasi ini, sarana transportasi berubah menjadi salah satu aspek yang sangat dibutuhkan bagi kelangsungan hidup manusia. Perkembangan transportasi diberbagai belahan dunia tentulah memiliki banyak perbedaan, perbedaan yang dimaksud disini yaitu mengikuti kemajuan teknologi di negara masing-masing.

Pada umumnya keberadaan sarana transportasi saat ini dapat membantu pergerakan perekonomian di suatu daerah, baik di tingkat nasional maupun lokal. Kegunaan transportasi berperan sangat krusial dalam membantu penyaluran barang dan jasa jika dilihat dari era modernisasi saat ini, dimana segala sesuatu harus cepat dan juga tepat sasaran. Terlebih lagi masyarakat sudah mengenal berbagai macam alat komunikasi yang sangat maju seperti telepon pintar maupun smartphone yang saat ini sangat mendukung segala aspek kehidupan manusia. Apalagi setelah adanya internet yaitu jaringan komputer yang saling terhubung menggunakan sistem global Transmission Control Protocol/Internet Protocol Suite (TCP/IP) (aprilia, 2018)

Dewasa ini, masyarakat Indonesia sangat kecewa terutama pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi salah satu

alasan utama masyarakat enggan keluar rumah. Padahal di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Dengan adanya jaringan internet ini tentunya komunikasi semakin mudah dan cepat, sehingga memudahkan berjalannya kehidupan masyarakat. Beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi berbasis online pada kota-kota besar tertentu di wilayah Indonesia.

Jasa transportasi berbasis online ini sering disebut juga dengan aplikasi ridesharing yang awal kemunculannya di Indonesia mulai marak digunakan pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber yang mengusung UberTaxi sebagai salah satu bisnis layanan transportasi yang berbasis aplikasi online. Kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek, GrabBike, GrabTaxi, dan aplikasi berbasis online lainnya. (aprilia, 2018)

Terkait fenomena aplikasi berbasis online, dapat kita ketahui sebelum kemunculan dan maraknya aplikasi seperti Gojek, GrabBike, GrabTaxi, maupun aplikasi lainnya, kita telah mengenal terlebih dahulu Uber. Perusahaan aplikasi berbasis online ini dilahirkan oleh Garret Camp dan Travis kalanick di kota San Fransisco, Amerika Serikat sekitar pada tahun 2009. Di San Fransisco pun yang beroperasi tidak hanya Uber tetapi ada pesaing terbesarnya yaitu, Lyft dan

SideCar. Di lain negara seperti halnya di Asia, aplikasi transportasi berbasis online pun sudah ada seperti EasyTaxi serta Ola di India (Tumuwe, 2018)

Fenomena jasa transportasi berbasis aplikasi online sebenarnya merupakan solusi atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah di dapatkan, cepat, dan murah. Aplikasi berbasis online ini dibutuhkan oleh banyak masyarakat khususnya di kota-kota besar seperti Jakarta. Di Jakarta dari sisi kebutuhan masyarakat, transportasi online sudah menjadi sebuah modal alternatif yang diinginkan masyarakat setelah sebelumnya masyarakat harus menggunakan moda transportasi konvensional yang mendapatkan beberapa masalah seperti kurangnya keamanan dan kenyamanan ketika menggunakan jasa bus umum yang seringkali sudah tidak layak beroperasi maupun faktor-faktor lainnya.

Selain itu, saat ini teknologi merupakan kebutuhan yang sangat penting dalam aspek global karena dunia semakin cepat berubah kearah modernisasi berbagai aspek, oleh karena itu setiap negara harus mampu bersaing dalam memanfaatkan teknologi yang ada saat ini serta mengaplikasikannya di dalam kehidupan sehari-hari.

Beberapa contoh perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online di Indonesia yaitu :

a) Go-Jek

Aplikasi Go-Jek pada prinsipnya bekerja dengan mempertemukan permintaan angkutan ojek dari penumpang

dengan jasa tukang ojek yang beroperasi di sekitar wilayah penumpang tersebut. Cukup dengan mengunduh aplikasinya dari Google Play Store, maka kita bisa memesan jasa layanan tersebut. Tarif angkutannya disesuaikan dengan jarak tempuh yang akan dicapai. Selain jasa angkutan penumpang, ada juga layanan antar barang (kurir) dan belanja (Wijaya, 2016)

b) Grabbike

Grabbike hampir mirip dengan Go Jek, hanya saja layanan Grabbike belum memiliki layanan antar barang atau belanja. Saat ini, Grabbike telah beroperasi di 3 kota di kawasan Asia Tenggara yang mengalami persoalan kemacetan, seperti Ho Chi Min City dan Hanoi di Vietnam, serta di Jakarta (Aziah, 2018)

c) Grabtaxi

Grabtaxi merupakan aplikasi pemesanan taksi dengan induk perusahaan dari Malaysia. Dengan aplikasi ini, masyarakat bisa memesan taksi untuk keperluan antar jemput dengan tariff standar yang ditetapkan sesuai argo. Layanan antar jemput bisa lebih cepat karena pemesanan dilakukan melalui aplikasi yang sudah diunduh di smartphone (Aziah, 2018)

d) Uber

Uber adalah perusahaan jaringan transportasi dari Amerika yang menggunakan aplikasi di smartphone untuk pemesanan mobil. Bedanya, armada mobil yang digunakan bukan transportasi public plat kuning, melainkan mobil pribadi bernomor polisi hitam dengan logo khusus Uber. Jika menggunakan jasa ini tidak bisa membayar tunai, tapi secara online atau kartu kredit. Tarif yang ditetapkan adalah Rp 30 ribu sebagai tarif minimal dan selanjutnya dikenakan tarif perjalanan berdasar waktu dan jarak yang ditempuh. Jenis mobil yang digunakan adalah Toyota Innova, Alphard dan Hyundai Sonata (lukman, 2014)

Semakin tingginya tuntutan mobilitas masyarakat, tentunya akan membutuhkan sarana transportasi yang dapat memberikan pergerakan dan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan begitu cepat, meskipun jarak tempuhnya sangat jauh. Di era modernisasi ini terdapat terobosan terbaru, yakni transportasi yang berbasis aplikasi online yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui smartphone. Transportasi berbasis aplikasi online ini merupakan gabungan dari segi jasa transportasi ojek dan teknologi komunikasi. Dari sekian banyaknya transportasi berbasis aplikasi online yang terdapat di Indonesia (Damayanti, 2018)

3. Undang-undang Transportasi online di Indonesia

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 12 Tahun 2019 (Permenhub 12/2019) telah mengatur mengenai persyaratan operasional keselamatan dan keamanan konsumen yang harus dipenuhi oleh pengemudi maupun perusahaan yang menaunginya. Persyaratan tersebut meliputi, kewajiban bagi pengemudi untuk memiliki Surat Izin mengemudi, tidak membawa penumpang melebihi dari satu orang, dan mengendarai kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku (Anwar M. C., 2019)

Sedangkan bagi sebuah perusahaan yang berbasis aplikasi terdapat kewajiban untuk mencantumkan identitas pengemudi dan penumpang di dalam aplikasi, mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan dalam aplikasi, serta melengkapi aplikasi dengan fitur tombol darurat.

Kementerian Perhubungan kemudian juga menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 348 Tahun 2019 (Kepmenhub 348/2019) yang mengatur mengenai pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang dilakukan dengan aplikasi. Peraturan ini mengatur formula perhitungan biaya jasa (Anwar M. C., 2019)

Kepmenhub 348/2019 merinci biaya jasa batas bawah, batas atas, dan biaya jasa minimal. Pembatasan tersebut dilakukan melalui sistem zonasi. Contohnya, Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi masuk dalam zona II. Pada zona II biaya jasa batas bawah

ditetapkan sebesar Rp 2.000/km dan biaya jasa batas atas sebesar 2.500/km. Sedangkan biaya jasa minimal ada pada rentang Rp 8.000,00 sampai dengan Rp 10.000,00.

Sebelum menelaah lebih jauh kedua peraturan tersebut, terlebih dahulu kita perlu melihat dan memahami keputusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018. Mahkamah Konstitusi berpendapat bahwa Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) berbicara mengenai angkutan jalan yang mengangkut orang dan/atau barang dengan mendapat bayaran, dengan demikian diperlukan suatu kriteria yang dapat memberikan keselamatan dan keamanan bagi pelaku maupun pengguna angkutan tersebut (Anwar M. C., 2019)

Tujuan adanya pengaturan UU LLAJ tidak lain adalah agar warga negara menggunakan angkutan jalan yang mengutamakan keamanan dan keselamatan bagi para penggunanya. Mahkamah Konstitusi secara rinci menerangkan bahwa UU LLAJ dapat mengatur berbagai macam jenis kendaraan apa saja yang dianggap aman untuk dijadikan kendaraan bermotor umum. Selama sepeda motor tidak dikategorikan dalam UU LLAJ sebagai kendaraan yang aman untuk digunakan sebagai salah satu kendaraan umum maka sepeda motor hanya dapat digunakan sebagai kendaraan perseorangan saja. Norma yang demikian tidak bertentangan dengan konstitusi karena justru memberikan kepastian hukum mengenai perlindungan kepada setiap warga negara.

Sejak saat itu, Kementerian Perhubungan menanggapi putusan Mahkamah Konstitusi dengan mengeluarkan pengaturan teknis mengenai ojek yang berbasis online kepada masing-masing Kepala Daerah. Maka muncullah berbagai macam produk hukum daerah terkait ojek online. Yang mengakibatkan situasi menjadi semakin rumit mengingat fakta bahwa cakupan operasional ojek online tak terbatas antara satu kota dengan kota lainnya. Misalnya, Pemerintah Provinsi Jawa Timur bahkan menolak untuk membuat peraturan daerah mengingat UU LLAJ dan Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah hanya membatasi kewenangan Pemerintah Daerah sampai dengan penyediaan angkutan umum saja, sedangkan ojek online tidak jelas masuk kategori angkutan umum atau bukan.

Beberapa hal yang perlu digarisbawahi terutama terkait peraturan baru yang telah dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan, mengingat Permenhub 12/2019 dicantumkan UU LLAJ. Dengan dimuatnya UU LLAJ sebagai pertimbangan, wajar apabila apabila pembaca peraturan memaknai Permenhub 12/2019 sebagai payung hukum pengesahan sepeda motor sebagai salah satu jenis kendaraan umum yang baru.

Namun, ketika meninjau lebih dalam, sebenarnya bukan seperti itu yang dimaksud Pemerintah. Nampak sekali dalam Permenhub 12/2019 perumus peraturan berusaha menghindari penggunaan istilah „kendaraan bermotor umum“, „angkutan umum“ atau „angkutan orang“. Misalnya, pada Pasal 2, menyebutkan bahwa peraturan Menteri

dimaksudkan untuk memberikan perlindungan bagi pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berbasis teknologi informasi dan tanpa aplikasi. Apa yang dimaksud dengan kalimat “untuk kepentingan masyarakat”?

Tidak ada definisi dalam peraturan yang menerangkan hal tersebut.

Selanjutnya, pada pasal 9 telah menerangkan bahwa sepeda motor yang dapat digunakan untuk kepentingan masyarakat memiliki ciri-ciri pelayanan, antara lain, wilayah operasional yang telah ditentukan, tujuan perjalanan yang ditentukan oleh penumpang, dan biaya jasa telah tercantum pada aplikasi. Ciri-ciri tersebut hampir serupa dengan ciri-ciri kendaraan umum tidak dalam trayek sebagaimana yang telah diterangkan dalam Pasal 152 UU LLAJ. Adanya biaya jasa sama dengan adanya pemungutan bayaran sebagaimana Pasal 1 UU LLAJ yang menerangkan mengenai kendaraan bermotor umum. kejelasan mengenai status hukum ojek online, Permenhub 12/2019 justru membuat masyarakat semakin bingung dalam memahami Permenhub tersebut karena memberikan sifat-sifat kendaraan umum kepada kendaraan bermotor yang digunakan untuk perseorangan.

Disisi lain Permenhub 12/2019 dan Kepmenhub 384/2019, tidak memberikan ruang bagi Pemerintah Daerah untuk dapat mengatur lebih jauh mengenai operasional ojek online. Pasal 19 Permenhub 12/2019 hanya menerangkan bahwa Pemerintah Daerah hanya dapat melakukan pengawasan terhadap penggunaan sepeda motor untuk

kepentingan masyarakat. Maksud dari pasal ini masih belum dapat dipahami. Apakah dengan hanya melakukan pengawasan artinya Pemerintah Daerah tidak berwenang sama sekali untuk menentukan kuota ojek online maupun tarif yang ada di daerahnya. Sebagai ilustrasi, pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 mengenai taksi online, Gubernur diberikan kewenangan untuk menentukan tarif batas atas dan tarif batas bawah (Anwar M. C., 2019)

Oleh karena itu Kementerian Perhubungan menindak lanjuti dengan mengeluarkan peraturan, terkait ojek online yang menimbulkan resiko dan timbulnya gugatan uji materiil atas peraturan tersebut ke Mahkamah Agung. Saat ini status keberadaan ojek online belum memiliki landasan hukum yang memiliki kekuatan hukum tetap di tingkat undang-undang, maka dapat dipahami bahwa substansi dari peraturan Menteri Perhubungan bertentangan dengan UU LLAJ.

Maraknya perusahaan yang telah menyediakan kendaraan berbasis aplikasi online telah menjadi berita yang sangat menyenangkan bagi para investor, akan tetapi kabar tersebut tidak berlaku demikian bagi para mitra pengemudi. hal ini di sebabkan karena beberapa peraturan pemerintah sehingga memberikan dampak. Salah satunya adalah permenhub 12/2019 dan kepmenhub 384/2019 mengenai kendaraan roda 2. Kebijakan yang di keluarkan adalah setiap perusahaan yang berbasis aplikasi boleh, tetapi dengan syarat harus memenuhi standar keamanan berkendara.

Ancaman yang paling mencolok bagi ojek online adalah status hukum yang tidak jelas walaupun begitu ojek online di harapkan mampu menggantikan transportasi umum sambil menunggu kemajuan kendaraan umum di negara Indonesia. Karena pada hakikatnya setiap negara mempunyai cita-cita menyediakan transportasi umum yang nyaman dan cepat.

Permenhub tetap memberikan dampak dari kebijakan yang dikeluarkan. Dampak yang di maksud adalah kekhawatiran terjadinya gugatan uji materil karena ada beberapa pihak yang mersa di rugikan.

B. Teori Prinsip Dasar

Teori peinsip dasar yang di gunakan dalam skripsi adalah FDI(foreign direct investment). Teori ini memberikan atau dampak yang baik bagi negara tempat penanaman modal. Contohnya adalah sumber alam kita bisa diolah, adanya para insinyur, manajemen lebih maju, memberikan kesempatan bagi para pekerja bahkan memberikan pendapatan pajak bagi negara.

Banyak hal yang membuat FDI menguntungkan bagi negara, jika di perhatikan dengan adanya FDI tidak memberikan beban bagi ekonomi untuk suatu negara. FDI juga membuat negara terhindar dari hutang negara. Alasan utama FDI masuk ke kawasan Asia Tenggara di sebakn banyaknya penduduk dan luasnya wilayah Indonesia itu sendiri. Potensi besar yang dimiliki Asia Tenggara menyebabkan banyaknya investor yang masuk di wliayah di Asia Tenggara. Hal ini dilakukan dengan harapan perluasan pemasaran. Investasi yang besar terutama diberikan kepada sebuah industri jasa keuangan dan industri dengan teknologi yang tinggi (Anwar J. , 2016)

FDI memberikan dampak yang luar biasa bagi perekonomian Asia Tenggara, hal ini berdasarkan laporan *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD). Pada tahun 2005 mengubah pola pikir investor dari yang ingin mengurangi biaya produksi menjadi investor yang ingin mendapatkan konsumen atau pemasaran yang baru. Adanya Peningkatan aliran FDI ke wilayah Asia Tenggara merupakan peningkatan terbesar di Asia yang disumbangkan oleh negara-negara anggota ASEAN (Anwar J. , 2016)

Sebagaimana yang telah kita ketahui dari negara-negara yang telah berkembang bahkan maju terbukti karena memiliki beberapa faktor. Faktor tersebut di lihat dari kemajuan dibidang ekonominya. Kemajuan ekonomi di tandai dengan kualitas sumber daya manusia dan besar modal yang dimiliki suatu negara. Oleh karena itu jika ingin meningkatkan kualitas perekonomian, tentunya harus melakukan suatu investasi ke Negara-negara di Asia Tenggara yang pada dasarnya memiliki biaya produksi yang tergolong masih rendah yang membuat investor asing sangat tertarik untuk menanamkan modalnya. Selama 10 tahun terakhir, penanaman modal asing langsung (FDI) ke Asia Tenggara, menurut catatan *United Nations Conference on Trade and Development* (Anwar J. , 2016)

Kesimpulan UNCTAD tentang negara-negara di Asia Tenggara adalah kemajuan berfikir untuk merubah kebijakan. Kebijakan yang membuat para investor tertarik dan menjadi titik awal penanaman modal. Contohnya Malaysia mengubah kebijakan dengan memberikan kesempatan untuk perusahaan asing agar menanamkan modalnya di dalam perusahaan venture capital. Thailand memperkenalkan insentif yang baru didalam proyek-proyek farmasi. *Daewoo Bus Corporation* melakukan investasi didalam fasilitas produksi di Vietnam, dan Intel

memiliki rencana untuk membangun fasilitas semikonduktor pertama di negara tersebut (Anwar J. , 2016)

Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan FDI datang ke Indonesia salah satunya suku bunga. Mereka menyakini besarnya suku bunga suatu negara juga memiliki pengaruh terhadap besarnya investasi asing langsung ke dalam perekonomian. Sesuai dengan teori *kondruksivisme* yang mengartikan idenstitas negara melalui budaya yang menjadi kebiasaan.

Pengusaha yang tergolong baru dalam hal ini termasuk perusahaan startup akan terus menambah pengeluaran investasinya apabila laba yang diharapkan dari investasi tersebut jauh lebih besar dari pada tingkat suku bunga yang harus dibayar untuk dana investasi tersebut yang merupakan jatah untuk penggunaan dana (*cost of capital*). Berdasarkan hal tersebut kita dapat memahami bahwa semakin rendahnya tingkat suku bunga, maka akan semakin tertarik untuk melakukan investasi. Hal ini sebab penggunaan dana akan semakin berkurang.

C. Faktor-faktor kegagalan uber di Indonesia

Pada akhirnya Uber mengalami kegagalan di kawasan Asia Tenggara salah satunya adalah negara Indonesia yang ditandai dengan perusahaan Uber telah menyerahkan seluruh unit bisnisnya kepada pihak Grab yang terlebih dahulu mendirikan perusahaannya di Indonesia, meskipun perusahaan Grab merupakan salah satu pesaing dari perusahaan Uber. Kegagalan Uber di Indonesia menyebabkan perusahaan Uber hanya memiliki 27,5% saham gabungan keduanya. Ini merupakan kegagalan Uber yang ketiga kalinya bagi perusahaan asal California tersebut.

Bentuk kerja sama Uber dengan membangun mitra kerja bersama pengemudi roda 4. Perusahaan Uber telah menyediakan mobil yang dapat digunakan oleh para mitra pengemudi yang tidak memiliki mobil sendiri. Untuk mengawali karir Uber di Indonesia dilakukan kerja sama dengan event-event besar di negara Indonesia. Adapun beberapa contoh kerjasama Uber adalah *Big Bad Wolf* di Surabaya dan Jakarta dengan cara memberikan diskon pada konsumen atau potongan harga berupa kode QR pada banner promosi Uber di lokasi tujuan. Selain Uber menyediakan mobil bagi pengemudi yang tidak memiliki mobil sendiri, Uber juga melakukan kemitraan dengan pengemudi kendaraan roda 2 dan roda 4 yang telah memenuhi syarat ketentuan untuk bergabung pada perusahaan Uber. Adapun syarat untuk bergabung pemilik kendaraan harus memiliki surat-surat kendaraan yang lengkap, jika pengemudi tersebut telah dinyatakan memenuhi syarat, Uber juga bekerja sama dengan vendor penyedia atribut helm dan jaket yang akan dipakai oleh para pengemudi roda 2 dari Uber (rahmawati, 2017)

Adapun beberapa faktor kegagalan uber di antaranya :

1. Regulasi pemerintah

Penyebab kegagalan perusahaan Uber yang pertama adalah Regulasi pemerintah lokal, Yang dimana pemerintah lokal memberi tekanan tersendiri bagi ekspansi perusahaan transportasi *online* seperti Uber yang ada di Indonesia. Bentuk tekanan transportasi online di Indonesia yaitu Dengan adanya peraturan penentuan tarif minimum dan maksimum bagi penyedia transportasi *online*. *Jika dilihat dari pernyataan tersebut*, Ini merupakan sebuah serangan langsung terhadap bisnis inti transportasi Uber yang menerapkan model bisnis harga

terjangkau untuk semua lapisan masyarakat. Adapapun kebijakan lain yang memberi dampak adalah kebijakan pembatasan jumlah kendaraan, uji lisensi kendaraan, dan keharusan membentuk korporasi menjadi sebuah hambatan bisnis transportasi online seperti Uber. (wanda, belajar dari runtuhnya uber di asia, 2018)

Hambatan berikutnya adalah Peraturan menteri perhubungan 12/2019 untuk memastikan praktek persaingan tidak sehat berbentuk promo untuk tidak terus berlanjut, karena hal ini sangat rawan terhadap pelanggaran undang-undang persaingan usaha tidak sehat, dan juga tidak baik bagi industri-industri lain di negara Indonesia.

Pernyataan tadi membentuk persepsi bahwa ancaman yang akan timbul terhadap persaingan usaha yang sehat datang dari dua sumber, yaitu praktek bisnis yang menghambat persaingan dan peraturan pemerintah yang memberatkan persaingan. Menurut pemerintah perusahaan yang berbasis transportasi online bisa saja mempengaruhi pendapatan transportasi umum, karena traif yang di berikan kadang berupa promo. Melihat hal ini seharusnya negara menjadi penyokong semua transportasi bentuk apapun, bukan malah membuat transportasi online menjadi rugi.

2. Kompetitor Transportasi konvensional dan online di Indonesia

Penyebab runtuhnya perusahaan Uber yang kedua yaitu perang tarif. Padahal jika dilihat dari keberhasilannya, perusahaan Uber adalah merupakan perusahaan besar yang telah beroperasi lebih dari 600 kota yang ada di dunia, bahkan diadopsi di berbagai negara belahan dunia.

Walaupun Uber mempunyai banyak keberhasilan, akan tetapi Uber seringkali mengalami berbagai macam kesulitan ketika terjadi perang tarif. Walaupun terjadi perang tarif Uber tetap dianggap paling populer dan mendapat customer paling banyak di Jakarta.

Penyebab kegagalan Uber yang lain adalah keadaan kota Jakarta. Yang dimana Jakarta memiliki banyak infrastruktur untuk sarana transportasi. Transportasi yang tersediapun banyak dan lebih murah yakni kereta listrik dan bus transjakarta. Pada intinya transportasi umum lebih murah dibandingkan modal transportasi online taxi contohnya uber. Jika dibandingkan, uber motor masih lebih mahal dibanding dengan kereta yang hanya berkisar 5000 Rp sekali jalan dan busway hanya sekitar 3500 Rp sekali jalan. Banyaknya jenis transportasi di wilayah Jakarta menjadikan alasan utama masyarakat berpaling dari uber dan menjadi alasan mengapa uber mengalami kegagalan di Indonesia

Penyebab kegagalan uber selanjutnya di Indonesia yaitu Kompetitor. Contohnya Grab Taxi mengambil cukup banyak customer dari pasar transportasi Online. Bukan hanya grab taxi tetapi gojek juga turut mengambil pasar transportasi online di Indonesia. Tentunya ini terjadi akibat persaingan sehat dan konsumenpun bebas menentukan pilihan masing masing transportasi yang ingin digunakan. Pada umumnya masyarakat Indonesia cenderung memilih sarana transportasi seperti gojek maupun grab. Ini disebabkan Keyakinan masyarakat untuk gojek sebagai karya anak bangsa membuat gojek lebih

digunakan di senangi masyarakat Indonesia. Alasan ini juga merupakan salah satu alasan kenapa Uber gagal di Indonesia (Deni, 2019)

3. Budaya

Penyebab kegagalan Uber yang ketiga adalah kesalahan Uber dalam memahami kondisi pasar. Hal ini menyebabkan Uber dikritik banyak orang. Perusahaan Uber masuk ke wilayah Indonesia tanpa mempelajari dan memahami terlebih dahulu situasi yang ada di dalam negeri. Adapun contoh kesalahan Uber memahami pasar adalah kesulitan pengemudi dalam menggunakan smartphone, yang dimana smartphone adalah bagian yang penting dan harus dipahami untuk dapat menjalankan aplikasi Uber. Kesulitan yang lain adalah kesulitan pengemudi untuk mendapatkan smartphone yang layak digunakan karena untuk kebanyakan pengemudi smartphone adalah barang mahal. Kesulitan selanjutnya adalah Penggunaan kartu kredit yang digunakan sebagai model pembayaran. Kebijakan ini menimbulkan masalah karena belum sepenuhnya bisa diterima oleh penumpang dan perusahaan Uber tidak segera mencari solusinya. Bahkan jika dilihat dari sejarahnya Uber masuk ke Indonesia di tahun 2014 namun pembayaran tunai baru dapat dibuka pada tahun 2016. Sedangkan Perusahaan lain sudah terlebih dahulu sukses dalam menyelesaikan masalah tersebut (Edwin, 2018)

Berbagai macam kesulitan yang di hadapi masyarakat, mulai dari pengemudi hingga konsumen seperti ini Uber kurang peka dengan

pasar di luar Amerika dan hal inilah yang melatarbelakangi bisnis mereka jadi tidak bisa bertahan di Indonesia. Terlebih lagi uber memang perusahaan yang berasal dari luar negeri atau perusahaan asing dan bukan karya anak bangsa.

4. Burning cash

Penyebab kegagalan yang keempat adalah Strategi *burning cash*. Jika di lihat *burning cash strategi* adalah salah satu strategi yang sangat populer dalam dunia bisnis transportasi yang berbasis *online*. Strategi ini sangat populer maka Uber juga menjalankan strategi ini di berbagai negara yang menjadi model operasinya. Strategi tersebut dilakukan selama bertahun-tahun yang membawa dampak bisnis yang sangat besar bagi perusahaan Uber. Tidak dapat dipungkiri bahwa startegi *burning cash tersebut* mempunyai Dampak positif maupun negatif.

Strategi tersebut memiliki istilah yang sangat populer yaitu “bakar uang” dan istilah tersebut sering terdengar dalam sebuah industri, terutama startup. Istilah tersebut, dapat diartikan sebagai salah satu kegiatan untuk menghabiskan uang banyak untuk proses bisnis tertentu, seperti akuisisi pasar, marketing dan promosi besar-besaran tentunya dengan suatu harapan akan menarik minat pelanggan.

Sebenarnya bakar uang belum memiliki arti yang baku dan tidak di kenal dalam rumus pengembangan di dunia pasar ini sesuai dengan perkataan Bari Arijono CEO Digital Enterprise Indonesia.

Kadang lebih di kenal sebagai cara perusahaan memperkenalkan perusahaannya melalui bidang marketing. *startup* melakukan kegiatan bakar uang dengan harapan uang mereka akan kembali dari dana yang sudah ditanam di awal.

Awalnya strategi ini ditujukan untuk memenangkan kompetisi bisnis dengan memperbesar wilayah pemasaran perusahaan Uber. Akan tetapi, strategi *burning cash* ini telah terbukti tidak berhasil di berbagai belahan negara seperti China. Di China Uber menghabiskan 2 Milliar USD selama 2 tahun, dan contoh kegagalan uber di Rusia yang di mana Uber sulit bersaing dengan Yandex. Sedangkan untuk Asia Tenggara sendiri, strategi *burning cash* ini tidak bertahan lama menghadapi pemain lokal seperti Go-Jek dan Grab yang mengakar lebih kuat di masyarakat (wanda, Belajar dari 'Runtuhnya' Uber di Asia Tenggara, 2018)

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Kegagalan Uber menjadi salah satu contoh untuk perusahaan-perusahaan Startup khususnya yang ada di wilayah Indonesia. Uber telah melakukan berbagai macam strategi namun tetap gagal dalam melakukan investasi di Indonesia. Kegagalan tersebut bukanlah yang pertama bagi Uber. Uber dinilai belum memikirkan matang-matang strategi yang digunakan, dalam suatu budaya dan regulasi pemerintahan. Belum lagi persaingan transportasi di Indonesia yang sangat ketat, mulai dari transportasi online dan konvensional.

Strategi burning cash yang di gunakan memang tidak cocok dengan masyarakat Indonesia dengan budaya yang ada di Indonesia. Terlebih Uber merupakan perusahaan asing dengan ada beberapa transportasi online yang merupakan karya anak bangsa. Cara yang di gunakan Uber membayar lewat ATM di nilai menjadi masalah yang utama, Uber masuk di Indonesia 2014 dan mulai membayar cash pada tahun 2016.

Perang tarif pun menjadi faktor kegagalan Uber yang lainnya bisa kita lihat bagaimana pemerintah mengatur undang-undang tentang transportasi online yang beranggapan bahwa promo di aplikasi transportasi online kurang sehat untuk bersaing dengan transportasi konvensional. Hingga Uber rugi 2,8 miliar dolar AS pada 2016 dan 4,5 miliar dolar AS pada 2017. Dan pada akhirnya Uber diakuisi oleh Grab yang sama sebagai perusahaan startup transportasi online di Indonesia.

B. Saran

Berdasarkan hasil analisis kegagalan uber di Indonesia penulis memperoleh kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian. Adapun beberapa factor yang mempengaruhi kegagalan sebagai berikut:

1. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa regulasi yang baik sebuah perusahaan terhadap pemerintah adalah hal yang di perlukan agar praturan-peraturan yang dikeluarkan tidak memberi dampak buruk bagi perusahaan, terutama perusahaan dari luar negeri.
2. kompetitor dalam dunia bisnis yang harusnya disadari dari awal agar menyusun strategi dari awal dengan melihat kekurangan perusahaan transportasi online dalam hal ini Uber.
3. Memberikan pelayanan yang sesuai dengan kondisi masyarakat disuatu negara. Dengan melihat kebiasaan-kebiasaan masyarakatnya. Dalam hal ini Indonesia termasuk negara berkembang harusnya Uber bisa membaca kondisi masyarakat di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Amelia, L. (2016). Respon Kebijakan Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi di Jakarta. *The Indonesia Institute Center For Public Policy Research*, 6.
- Anwar, J. (2016). FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI FOREIGN DIRECT INVESTMENT (FDI) DI KAWASAN ASIA TENGGARA. *Untirta*, 178-179.
- Anwar, M. C. (2019, maret 11). Setelah Permenhub, Driver Desak Ojol Diatur Undang-Undang. pp. 1-3.
- aprilia, r. (2018). JASA TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI ONLINE. *unair*, 1-3.
- ayu, R. (2014, 9). Retrieved from bab 1 PDF:
<http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/12144/5.%20BAB%201.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
- Aziah, A. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi . *cakrawala*, 8.
- Banjar, E. (2014, juli). Retrieved from wordprees:
<https://erlianabanjarnahor19.wordpress.com/2014/07/15/fdi-foreign-direct-investment-atau-investasi-langsung-luar-negeri/>
- Cahyono, G. H. (2018). fenomena startup. *swara patra*, 1.
- Cramer. (2016). Disruptive change in the taxi business: The case of Uber. *American*.
- Damayanti, S. A. (2018). TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI ONLINE: GO-JEK SEBAGAI SARANA. *unair*, 3.
- Deni. (2019, januari 5). UBER gagal di Indonesia . p. 1.
- Dharmasaputra, M. (2015, juni 9). Retrieved from kattada.co.id:
<https://katadata.co.id/telaah/2015/06/29/kontroversi-taksi-uber-di-16-negara>
- Edwin. (2018). *kegagalan uber di indonesia*.
- edwin. (2018, april 1). Pelajaran dari Kegagalan Uber di Indonesia. p. 2.
- Hook. (2016). Uber's battle for China. *Financial Times*.
- imam, m. (2018, maret 26). Kenapa Uber Menyerah Lawan Grab dan Go-Jek. p. 1.
- isaac, m. (2017). Uber loses license to operate in London. *the new york times*, 5.
- Jayadi, D. N. (2015, 11). Retrieved from Teori Konstruksivisme Dalam Hubungan Inatenasional: <https://dwinur87.wordpress.com/2015/11/22/teori-konstruktivisme-dalam-hubungan-internasional/>

- jeko. (2015). *apa beda grabcar dan uber*. liputan6.
- johanes. (2010). *invetsai langsung dan tidal langsung*. 26.
- Khor, M. (2002). *Globalisasi Perangkat Negara-Negara Selatan*. Yogyakarta: CPRC (Cinderalas Pustaka Rakyat Cerdas).
- kristo, f. y. (2016). *Kisah Kelahiran Uber, Aplikasi Pengguncang Industri Taksi*. jakarta: detik.com.
- krugman. (1994).
- lukman, e. (2014, desember 6). *Sejarah pendirian Uber, startup teknologi dengan ronde pendanaan terbesar di dunia*. p. 1.
- MohtarMas'oed. (1997). *negara tuan rumah*.
- muhammad. (2015). *Foregin Direct Investment (FDI) (Modal Asing)* . *kekinian*, 1.
- news, d. (2016, september 09). *start up digital menjamur di Indonesia dan keuntungannya*. p. 3.
- Perdani, M. D. (2018). **FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERTUMBUHAN STARTUP DI YOGYAKARTA**. *Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Komunikasi 2018 (SENTIKA 2018)*, 1.
- Perdani, M. D. (2018). **faktor-faktor yang mmpengaruhi startup** . *Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Komunikasi 2018 (SENTIKA 2018)*, 1.
- rahmawati. (2017). *Analisis Business Model Canvas Pada Operator Jasa Online Ride-Sharing (Studi Kasus Uber di Indonesia)*. *SAINS DAN SENI*, 8.
- ratna, i. (2016). *pengertian FDI*. *binus university*, 2.
- rusyadi. (2010). Retrieved from uber.
- Rusyadi. (2016).
- selni, i. (2016, april 1). Retrieved from kompasiana.com:
<https://www.kompasiana.com/intanselni/56fdedb23297738805aab>
- shauqi, a. (2016). *kegagalan startup*. 4.
- sigalo. (2015). *pengaruh mnc bagi suatu negara*. 2.
- Solihin, A. W. (1999). *ekonomi pollitik pembangunan*. Malang: PT.Danar Wijaya Brawijaya Universiti Press.

soraya. (2010, 7 2). Retrieved from
<https://blog.ub.ac.id/soraya/2010/07/02/konstruktivisme-dalam-hubungan-internasional/>

Susilo, K. K. (n.d.). Kegagalan Internsionalisasi MNC di suatu n egara . 3.

Tumuwe, R. (2018). PENGGUNA OJEK ONLINE DI KALANGAN MAHASISWA. *holistik*, 6.

Utomo, H. (2017). Perbandingan Usabilitas Aplikasi Taxi Online Android (Grab-car dan Uber) Menggunakan Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT) . *Jurnal Pengembangan Teknologi Informasi dan Ilmu Komputer* , 8.

wanda, p. (2018). *belajar dari runtuhnya uber di asia*. detiknews.

wanda, p. (2018, april 5). Belajar dari 'Runtuhnya' Uber di Asia Tenggara. pp. 1-3.

Wijaya, A. (2016). *aspek hukum bisnis transportasi online*. jakarta: sinar grafika.

UNIVERSITAS

BOSOWA

