

ALASAN FILIPINA MENOLAK EKSPANSI GO-JEK TAHUN 2018-2019

Ramadhan Indra Kurniawan¹

Abstract

This study aims to analyze the reasons for the Philippines government to refuse Gojek's expansion in 2018-2019. The type of the research is descriptive. The data used is secondary obtained by the author through literature review from books, journals, reports, and other internet sources that associate with the research discussed by the author. The result of the study shows that the factors and obstacles experienced by Gojek are the regulations made by the Philippines government, which prohibit foreign companies to expand their market in the Philippines unless they must establish a partnership with the local companies and willingly share their stocks to local companies and up to 60%.

Keywords: *Gojek, Foreign Expansion, The Philippines*

Pendahuluan

Pengertian ojek adalah sepeda motor yang menjadi kendaraan umum untuk memboncengi penumpang ke tempat tujuannya. Kebutuhan jasa pengangkutan atau disebut juga transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya.

Ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal dalam bidang ketenagakerjaan, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin.

Peningkatan pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasaran pembangunan, dengan demikian fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan kesejahteraan serta pertumbuhan pembangunan sangat positif dan menentukan. Fungsi transportasi dikatakan sebagai “sektor pemberi jasa”.

GoJek merupakan salah satu perusahaan penyedia jasa transportasi atau pengangkutan daring di mana pengemudi dan penumpang dipertemukan dalam suatu transaksi melalui aplikasi yang disediakan atau dikenal dengan istilah *ride-hailing*. GoJek muncul karena permasalahan tidak efisiennya pasar penyedia jasa transportasi ojek di Indonesia.

Transportasi adalah proses pindah, gerak mengangkut dan mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana objek menjadi lebih bermanfaat dan hal ini tidak terlepas dari alat pendukung. Harga yang dipatok oleh pengemudi ojek tradisional dinilai terlalu tinggi dan tidak memiliki perhitungan yang jelas sesuai dengan jarak tempuh. Masalah tersebut mendorong Nadiem Makarim membuat inovasi dengan mendirikan Go-Jek sebagai media transportasi publik pada tahun 2010.

Pada awalnya, Go-Jek merupakan layanan *call center* yang kemudian bertransformasi menjadi aplikasi *mobile* yang memungkinkan penumpang melakukan pemesanan sendiri tanpa melalui *call center* pada tahun 2015. Perubahan ini memungkinkan layanan Go-Jek

¹ Mahasiswa Program S1 Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. E-mail: kurniawanindra200397@gmail.com

dapat di akses oleh penumpang dan mitra atau pengemudi secara luas dan masif di seluruh Indonesia.

Transformasi Go-Jek pada tahun 2015 berhasil menarik sejumlah investor asing seperti Sequia Capital, Northstar, Softbank Vision Fund, Toyota Motor Corporation, Ping An Capital, Mirae Asset-Neuberger Asia Growth Fund, hingga Google. Peranan transportasi pada pembangunan wilayah secara menyeluruh telah membawa dampak yang luar biasa terutama pada hubungan antar berbagai wilayah (aksesibilitas). Dampak luar biasa dari hubungan antar wilayah tersebut menghasilkan banyaknya investasi yang masuk, hal ini yang membuat Go-Jek menjadi perusahaan *start-up* Indonesia pertama yang menyandang status *Decacorn* dengan nilai valuasi 10 miliar dolar AS atau setara dengan kurang lebih 140 triliun rupiah.

Kesuksesan Go-Jek di pasar dalam negeri yang ditunjang dengan besarnya nilai investasi membuat Go-Jek mulai memperluas jangkauan pasarnya ke beberapa negara Asia Tenggara pada tahun 2018 dengan modal sebesar 500 juta dolar AS. Perluasan usaha lintas negara ini sekaligus menjadikan Go-Jek sebagai perusahaan multinasional atau *multinational corporation* (Munawar, A. 2005) (MNC). Upaya perluasan usaha atau ekspansi ini untuk mengetahui apakah model jasa transportasi *ride-hailing* ini dapat diterapkan di negara dengan kultur budaya yang berbeda.

Ekspansi gojek ke Filipina merupakan bagian dari globalisasi. Globalisasi dari pandangan Apridar yang kemudian di kutip oleh Herlan, dipandang sebagai yang menggambarkan peningkatan kesalinghubungan antarbangsa dan juga antar manusia di dunia yang dilakukan melalui perdagangan, investasi, kebudayaan yang populer, serta berbagai interaksi lainnya yang menyebabkan ketidakjelasan batas-batas suatu negara.

Landasan Konseptual

Konsep Proteksionisme

Secara teori, proteksionisme merupakan manifestasi salah satu kebijakan negara dalam mewujudkan kepentingan nasional yang mereka punya. Proteksionisme juga dapat dianggap sebagai intervensi politik sebuah negara dalam menjaga pasar dalam negeri atau menjaga industri kecil dan menengah atau industri yang baru lahir agar tetap dapat bersaing dan menjalankan aktivitas bisnis di tengah persaingan global. Dalam pelaksanaannya, kebijakan proteksionisme ini juga dianggap merupakan keputusan politik yang sangat berorientasi pada perlindungan pasar dalam negeri dan pro terhadap kepentingan masyarakat, utamanya masyarakat kecil.

Adanya kebijakan proteksionisme dapat dianggap sebagai salah satu cara simpel, namun konservatif – artinya kebijakan ini cenderung dapat dengan mudah diambil oleh pemerintah dalam melindungi negaranya – dimana kebijakan ini bukanlah kebijakan baru atau kebijakan yang lahir pasca lahirnya era milenial disekitar awal tahun 2000an – yang ditandai dengan berkembangnya kemajuan teknologi, utamanya teknologi transportasi, internet, dan perdagangan bebas. Merupakan bagian dari pada kebijakan konservatif – artinya, meskipun kebijakan ini sudah lama lahir, namun teori ini masih sering digunakan oleh para pengambil kebijakan di tengah arus perdagangan global. Lebih lanjut, dengan sifat kebijakan – yakni konservatif, kebijakan ini umumnya juga mendapat banyak perhatian oleh para pengambil kebijakan karena bertentangan dengan prinsip – prinsip perdagangan bebas.

Dengan adanya respon yang (umumnya) dianggap bertentangan dengan prinsip – prinsip perdagangan bebas oleh karena itu menurut Chichilnisky kebijakan proteksionisme juga dianggap sebagai kebijakan yang bersifat manipulatif dan bagian dari praktik perdagangan yang tidak adil. Khusus untuk praktik perdagangan yang tidak adil sebagaimana yang telah penulis singgung sebelumnya merupakan kondisi dimana ketika perdagangan bebas – yang mana menuntut sebuah negara membuka pasar dalam negeri secara luas dan menyerahkan mekanisme pasar kepada rezim perdagangan internasional dan mengurangi, bahkan meniadakan intervensi pemerintah – maka, hal inilah yang disebut sebagai praktik kebijakan yang tidak adil.

Perusahaan asing yang datang untuk berinvestasi dan berdagang di dalam sebuah negara tentunya berharap bahwa mekanisme pasar tidak akan diintervensi oleh pemerintah, namun dengan adanya intervensi berupa proteksionisme, maka secara otomatis, perilaku ini akan sangat merugikan perusahaan asing. Manipulatif memiliki arti bahwa kondisi perdagangan bebas – menuntut pasar tidak diintervensi oleh negara, dan keputusan negara dalam menandatangani perjanjian internasional mengenai perdagangan bebas, dan akhirnya diratifikasi oleh pemerintah melalui parlemen dan dimanifestasikan dalam bentuk undang-undang atau peraturan pemerintah.

Namun pada faktanya kebijakan yang dilakukan pemerintah bertentangan dengan prinsip-prinsip perdagangan bebas atau bertentangan dengan keputusan yang telah diambil dalam perjanjian internasional tersebut. maka hal ini disebut sebagai manipulative. Secara tidak langsung, atau dalam kata lain – pemerintah telah berbohong terhadap mekanisme pasar yang telah disepakati oleh pihak-pihak terkait.

Kemudian menurut Chichilnisky kebijakan proteksionisme juga umumnya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan melindungi industri yang tergolong tidak efisien dari kompetisi. Artinya industri yang tidak mampu bertahan dalam persaingan global yang sangat ketat dan kuat. Beberapa jenis industri tidak efisien ini di antaranya industri yang lemah atau baru lahir dan baru berkembang, umumnya industri kreatif seperti kuliner dan kerajinan tangan, dan yang terakhir industri strategis.

Menurut Undang Undang Nomor 3 Tahun 2014, industri strategis adalah “adalah Industri yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak, meningkatkan atau menghasilkan nilai tambah sumber daya alam strategis, atau mempunyai kaitan dengan kepentingan pertahanan serta keamanan negara dalam rangka pemenuhan tugas pemerintah negara.” Tujuan dibentuknya industri strategis juga agar produk yang dihasilkan oleh perusahaan dapat menjangkau pasar yang lebih luas – yakni pasar luar negeri – tentunya dengan kualitas berstandar internasional. Selain berorientasi terhadap pasar, industri strategis juga diharapkan agar negara dapat mandiri dalam pemenuhan kebutuhan mereka, termasuk kebutuhan teknologi dan persenjataan.

Terdapat juga di dalam konsep proteksionisme tersebut ada dua macam subsidi yaitu subsidi langsung dan subsidi ekspor. Dari masing-masing subsidi dijelaskan sebagai berikut:

1. Subsidi langsung adalah suatu bantuan yang diberikan suatu pihak dimana pihak penerimanya dapat secara langsung merasakan manfaat dari subsidi yang diberikan. Subsidi langsung ini dapat berupa pembayaran atau dana secara langsung yang diberikan kepada kelompok, komunitas, suatu sektor industry atau bahkan langsung kepada individu yang dituju.
2. Subsidi ekspor Subsidi ekspor adalah pembayaran sejumlah tertentu kepada perusahaan atau perseorangan yang menjual barang ke luar negeri, seperti tariff,

subsidi ekspor dapat berbentuk spesifik (nilai tertentu per unit barang) atau *Od Valorem* (presentase dari nilai yang diekspor).

Adanya praktik proteksionisme ini pada faktanya tidak hanya dilakukan oleh negara-negara yang memiliki industri strategis, namun juga dilakukan oleh hampir seluruh negara yang ada di dunia. Cina sebagai negara dengan kekuatan ekonomi tiga besar di dunia dianggap sebagai negara yang paling sering meng-*proteksi* pasar dalam negeri mereka demi melindungi perekonomian nasional. Sedangkan negara berkembang umumnya melakukan proteksionisme karena untuk melindungi pasar dalam negeri mereka, umumnya melindungi industri kecil dan industri infan.

Kemudian secara ekonomi, proteksionisme dapat diartikan dalam dua hal, di antaranya:

1. Paham perlindungan terhadap dunia usaha yang dilakukan pemerintah
2. Kebijakan yang disengaja oleh pemerintah sebagai upaya pengendalian impor atau ekspor, dengan jalan mengatasi berbagai hambatan perdagangan, seperti tarif kuota, dengan tujuan melindungi industri atau dunia usaha dalam negeri dari pesaing dengan industri luar negeri

Pada awalnya politik proteksionisme ini dikemukakan oleh Alexander Hamilton, bahwa dimana menurutnya negara sudah seharusnya melakukan proteksionisme terhadap industri-industri muda (*infant industry*) yang belum memiliki keterampilan bersaing dengan masuknya produk-produk dari luar negeri sehingga akan menciptakan kecenderungan menutup akses bagi industri muda untuk turut andil dalam kompetisi pasar bebas akibat “tergilas” oleh produk-produk asing. Artinya *infant industry* ini belum memiliki kapabilitas dan stabilitas.

KONSEP INTERVENSI BISNIS

Intervensi pemerintah terhadap operasi bisnis merupakan seluruh rangkaian kebijakan yang memberikan syarat atau pembatasan yang ditujukan kepada operasi bisnis perusahaan multinasional serta anak perusahaan multinasional yang dihasilkan dari keputusan politik dan/atau ekonomi negara. Kebijakan pemerintah untuk memberikan pembatasan kepada perusahaan multinasional untuk melindungi dari perusahaan dalam negeri bersaing dengan investasi perusahaan multinasional yang bertujuan untuk tidak mendapatkan kerugian bagi perusahaan dalam negeri (Chan W. Kim 1988).

Kebijakan pemerintah yang mengintervensi perusahaan multinasional dapat menghambat investasi luar negeri (*foreign investments*), yaitu penanaman modal oleh suatu negara atau perusahaan di negara lain. Bentuk investasi luar negeri dapat berupa investasi langsung diluar negeri (*foreign direct investment*) maupun investasi portofolio diluar negeri (*foreign portfolio investments*). Investasi langsung diluar negeri contohnya investasi dalam bidang properti, dan kantor perwakilan perusahaan. Sedangkan investasi portofolio diluar negeri seperti pembelian aset keuangan diluar negeri seperti saham, obligasi, sertifikat deposito, dan lain sebagainya.

Pengambilan keputusan (*decision making*) merupakan salah satu sentral dalam proses pembuatan kebijakan, termasuk kebijakan luar negeri. Meski pembuatan kebijakan tidak lepas dari inisiasi dan implementasi, pengambilan keputusan biasanya menjadi kunci utama. Ada 4 model teori *decision making*, yaitu *rational actor models*, *incremental models*, *bureaucratic organization models*, serta *cognitive process and belief-system models* (Heywood, 2011).

Pendekatan ini diajukan oleh Graham T. Allison, dua model yang bertentangan tetapi berhubungan. Model pertama dikenal dengan model proses organisasi, yang berfungsi

berdasarkan pola perilaku; merujuk pada keputusan-keputusan terdahulu yang telah dibuat, preseden, prosedur rutin yang telah berlaku, dan peran yang ditetapkan bagi unit oleh organisasi-organisasi besar pemerintahan. Alih-alih sesuai dengan analisis rasional dan evaluasi objektif, keputusan dipandang mencerminkan budaya yang mengakar dari departemen atau lembaga pemerintah yang membuat keputusan (Mas'ood, 1990).

Teori kedua adalah model politik birokrasi, yakni menekankan dampak pada keputusan tawar-menawar (*bargaining games*) antara pemain-pemain dalam lembaga birokrasi yang mengejar kepentingan masing-masing. Pendekatan ini menolak gagasan negara sebagai kekuatan tunggal yang bergabung dalam satu pandangan atau kepentingan tunggal, dan menunjukkan bahwa keputusan muncul dari wilayah di mana keseimbangan keuntungan terus bergeser.

Metode Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa faktor-faktor alasan Filipina menolak ekspansi Gojek pada tahun 2018-2019. Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif. Data yang digunakan adalah jenis data sekunder yang diperoleh penulis melalui hasil telaah pustaka baik dari buku-buku, jurnal, laporan dan melalui akses internet yang berisikan data dan informasi relevan berkaitan dengan penelitian yang dibahas oleh peneliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. PROFIL GOJEK

Gojek (ditulis bergaya sebagai gojek sebelumnya ditulis GO-JEK) merupakan sebuah perusahaan teknologi asal Indonesia yang melayani angkutan melalui jasa ojek. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2010 di Jakarta oleh Nadiem Nakarim. Di tahun 2015 Gojek telah tersedia di 50 kota di Indonesia. Pada bulan Juni 2016, aplikasi Gojek telah di unduh sebanyak 10 juta kali di Google Play pada system android dan telah tersedia di Apple Store. Gojek juga mempunyai layanan pembayaran digital bernama Gopay. Selain di Indonesia, layanan Gojek telah tersedia di negara Asia Tenggara diantaranya Thailand, Vietnam, dan Singapura. Pada Mei 2021, Tokopedia dan Gojek mengumumkan resmi merger dan membentuk GoTo. Nama GoTo sendiri berasal dari singkatan Gojek dan Tokopedia dan juga berasal dari kata gotong royong.

Gojek didirikan oleh Nadiem Nakarim, warga negara Indonesia lulusan Master of Business Administration dari Harvard Business School. Ide mendirikan Gojek muncul dari pengalaman pribadi Nadiem menggunakan transportasi ojek hampir setiap hari ke tempat kerjanya untuk menembus kemacetan Jakarta. Sebagai seseorang yang sering menggunakan transportasi ojek, Nadiem melihat ternyata sebagian besar waktu yang dihabiskan oleh pengemudi ojek hanyalah sekedar mangkal menunggu penumpang. Padahal, pengemudi ojek akan mendapatkan penghasilan lebih banyak bila terus mencari penumpang. Selain itu, Nadiem melihat ketersediaan jenis transportasi ini tidak sebanyak transportasi lainnya sehingga sering kali cukup sulit untuk dicari. Nadiem menginginkan ojek yang siap ada saat dibutuhkan. Dari pengalaman tersebut, Nadiem melihat adanya peluang untuk membuat sebuah layanan yang dapat menghubungkan penumpang dengan pengemudi ojek.

Pada tanggal 13 Oktober 2010 Gojek resmi berdiri dengan 20 orang pengemudi. Pada saat itu, gojek masih menggunakan call center untuk menghubungkan penumpang dengan pengemudi ojek. Pada Juli 2014 berkat popularitas Uber yang sudah masuk ke Indonesia,

Nadiem mulai mendapatkan tawaran investasi. Pada tanggal 7 Januari 2015, Gojek akhirnya meluncurkan aplikasi berbasis Android dan iOS untuk menggantikan pemesanan menggunakan melalui Call center.

Pada bulan Agustus 2016, Gojek secara resmi mengumumkan pendanaan senilai 7,2 triliun dari KKR, Warburg Pincus, Farallon Capital, dan Capital Group Private Markets. Dengan adanya pendanaan tersebut, Gojek resmi sebagai unicorn pertama di Indonesia, yaitu start-up dengan valuasi lebih dari 17 triliun.

Pada Januari 2018, Google melalui situs blog resminya mengumumkan bahwa mereka telah memberikan pendanaan untuk Gojek. Ini merupakan investasi pertama yang dilakukan Google start up di Asia. Dana tersebut merupakan bagian dari seri pendanaan yang diikuti oleh Tencent, JD, Temasek yang mencapai angka 16 triliun. Dalam pengumuman, Google tidak merinci besaran jumlah investasi kepada Gojek namun dari salah satu sumber yang bernama Reuters menyebutkan totalnya senilai 100 juta dollar AS atau sekitar 1,3 triliun Rupiah.

Tidak lama setelah Google, pada 12 Februari 2018 Astra Internasional yang merupakan salah satu perusahaan otomotif nasional mengumumkan investasinya kepada Gojek senilai 2 triliun rupiah. Dana tersebut merupakan investasi terbesar sepanjang sejarah Astra di sector digital. Di hari yang sama, Djarum Group melalui PT Global Digital Niaga (GDN) yang merupakan anak usaha perusahaan modal ventura Global Digital Prima (GDP) milik Djarum, juga mengumumkan investasinya kepada Gojek. Dalam pengumuman tersebut, GDN tidak bersedia mengungkapkan berapa dana yang mereka investasikan ke Gojek.

Dalam upaya melakukan pengembangan aplikasinya, Gojek mengakuisisi beberapa perusahaan di India dan membuka kantor di Bengaluru, sebuah daerah yang terkenal sebagai "Silicon Valley nya India". Hubungan Gojek dengan India bermula pada April 2015, saat Gojek menyewa C42 Engineering, sebuah perusahaan rekayasa perangkat lunak selama dua bulan di Jakarta untuk membereskan kecacatan (bug) dalam aplikasi mereka. Hubungan ini tercipta berkat Sequoia Capital yang merupakan salah satu investor Gojek.

Pada Februari 2016, Gojek akhirnya mengakuisisi C42 Engineering beserta CodeIgnition, perusahaan pengembangan aplikasi di New Delhi yang sebelumnya juga pernah bekerja untuk Gojek. Kedua perusahaan teknologi ini ditugaskan membantu meningkatkan sistem IT untuk menanggulangi jumlah pengguna yang semakin banyak. Pada saat itu, pertumbuhan Gojek melaju dengan cepat. Jumlah pengunduh aplikasinya mencapai 11 juta dengan 200 ribu sopir Gojek. Pada tahun yang sama, tepatnya pada September 2016 Gojek mengakuisisi Pianta, sebuah startup lokal di India yang menyediakan layanan kesehatan seperti terapi fisik, perawat, hingga pengumpulan sampel untuk pemeriksaan di laboratorium. Menutup tahun 2016, Gojek mengakuisisi startup keempatnya di India yaitu LeftShift, perusahaan yang bergerak di bidang aplikasi Android, iOS, dan situs internet.

B. ALASAN GOJEK MEMILIH EKSPANSI KE VIETNAM

Ekspansi Gojek pertama dilakukan di Vietnam. Di Vietnam Gojek memiliki nama yang berbeda yaitu GoViet. GoViet di Vietnam pun memiliki atribut yang berwarna merah. Berbeda dengan di Indonesia memiliki atribut yang berwarna hijau. Layanan yang disediakan di GoViet sama halnya yang disediakan di Indonesia yakni Gofood, Gosend,

dan Gobike. Goviet sudah beroperasi di beberapa wilayah Vietnam dengan focus pada Ho Chi Min city dan sekitarnya.

Ekspansi kedua GoJek dilakukan di Singapura padabulan November 2018 dalam bentuk beta (ujicoba), dan resmi diluncurkan pada 11 Januari 2019. Di Singapura, aplikasi Gojek tidak mengalami perubahan dan tetap bernama Gojek. Gojek di sana sudah dapat beroperasi di seluruh wilayah Singapura. Pembayaran pun dapat menggunakan cash atau kartu kredit yang terdaftar, tersedia nya opsi kartu kredit memudahkan pengguna Singapura dalam membayar tidak ada GoPay di Singapura. GoJek pun harus bersaing dengan intensif dengan Grab yang sudah lebih dahulu hadir di Singapura.

Ekspansi ketiga Go-Jek dilakukan di Thailand pada bulan Desember tahun lalu. Di Thailand, aplikasi Go-Jek memiliki penyesuaian nama kembali hingga aplikasinya bernama GET! Aplikasi GET! Memiliki warna dan nuansa kuning, nama layanan yang tersedia dalam aplikasi juga disesuaikan dimana layanan tumpangan bernama GET Win dan pengiriman barang bernama GET Delivery. Layanan GET di Thailand saat ini hanya masih tersedia di beberapa kota saja seperti Bangkok, Chatuchak, Lad Proa, dan beberapa kota lainnya.

Ekspansi terakhir yang akan dilakukan oleh Gojek adalah Ekspansi ke Filipina. Akan tetapi ekspansi ke Filipina saat ini masih belum berhasil karena kehadiran Gojek ditolak oleh pemerintah Filipina karena tidak memenuhi peraturan pemerintah Filipina. Gojek ditahun 2019 pun sedang berupaya agar layanannya dapat tersedia dan beroperasi di Filipina. Jika Gojek berhasil memasuki Filipina mereka harus tetap bersaing dengan Grab yang sudah menguasai 90% pangsa pasar di sana.

Dari ekspansi ke negara terahir yang dilakukan Gojek ke Filipina dapat di katakan bahwa Gojek masih tidak bisa masuk ke Filipina dikarenakan masalah kepemilikan saham yang tidak sesuai dengan regulasi Filipina. Oleh karena itu dari paparan di atas bisa dikatakan kalau Gojek melakukan intervensi bisnis yang gagal karena tidak memenuhi syarat dari Filipina.

Melihat dari kebutuhan masyarakat Filipina terkhusus di ibu kota Manila yang memiliki kondisi transportasi yang hampir sama seperti Indonesia di mana angka kemacetan dan tingkat kepadatan kendaraan yang tinggi. Bisa dilihat Angka penjualan kendaraan bermotor yang meningkat secara signifikan di Filipina. Penjualan Kendaraan Bermotor Filipina dilaporkan sebesar 26,456 Satuan pada 2021-11. Angka ini naik dibanding sebelumnya yaitu 22,581 Satuan untuk 2021-10. Data Penjualan Kendaraan Bermotor Filipina diperbarui bulanan, dengan rata-rata 11,558 Satuan dari 1996-01 sampai 2021-11, dengan 311 observasi. Data ini mencapai angka tertinggi sebesar 45,494 Satuan pada 2017-12 dan rekor terendah sebesar 133 Satuan pada 2020-04. Data Penjualan Kendaraan Bermotor Filipina tetap berstatus aktif di CEIC dan dilaporkan oleh CEIC Data. (*Data dikategorikan dalam Global Economic Monitor World Trend Plus – Table: Motor Vehicle Sales: Monthly: Asia.*)

C. ALASAN FILIPINA MENOLAK GOJEK

Filipina menerapkan kebijakan proteksionisme kepada Perusahaan asing yang ingin melakukan kerja sama ekonomi. Kebijakan yang diambil oleh pemerintah Filipina terhadap perusahaan MNC Gojek dan anak perusahaannya Velox Technology Inc dengan memberikan hambatan berupa penolakan pengajuan proposal ekspansi ke negaranya. Hal ini sejalan dengan alasan utama penolakan tersebut bahwa Filipina memiliki surat keputusan No. 2015-015-A yang disahkan pada 23 Oktober 2017 dan UndangUndang

No. 11 Ayat XII Filipina yang mengatur tentang kepemilikan asing, bagi perusahaan yang berhubungan dengan kebutuhan publik. Hal ini juga bertujuan sebagai tindakan pengendalian dan perlindungan pemerintah terhadap pertumbuhan ekonomi di bidang transportasi dan perusahaan lokal yang bergerak di bidang transportasi.

Aturan-aturan tersebut telah dijelaskan dalam aturan pemerintahan khusus Negara Filipina yang terdapat di tabel dari Komitmen paket kedelapan dalam persetujuan kerangka ASEAN di bidang jasa yang di setuju oleh Negara-negara ASEAN. (MEMPERHATIKAN Persetujuan Kerangka Kerja ASEAN di Bidang Jasa yang ditandatangani pada tanggal 15 Desember 1995 di Bangkok, yang dimaksudkan untuk meningkatkan kerja sama di bidang jasa diantara Negara-negara Anggota, untuk menghapus pembatasan-pembatasan secara substansial terhadap perdagangan jasa dengan memperluas kedalaman dan cakupan liberalisasi sebagaimana yang telah dilakukan oleh Negara Negara Anggota berdasarkan Persetujuan Umum mengenai Perdagangan Jasa dari Organisasi Perdagangan Dunia).

D. RESPON GOJEK MENGHADAPI PENOLAKAN FILIPINA

Gojek telah ditolak oleh regulasi Filipina. Setelah ditolak oleh Filipina pada tahun 2018, Gojek mengajukan permohonan pertimbangan ulang ke pemerintah Filipina terkait lisensi yang di perlukan untuk beroperasi di Filipina. Di tahun 2019 Filipina kembali menolak permintaan atas lisensi tersebut dikarenakan Gojek masih belum memenuhi syarat kepemilikan lokal menurut regulasi Filipina. Gojek sudah menggelar layanannya lewat anak usahanya yang bernama Velox Technology Inc sebagai perusahaan transportasi jaringan (transport network company/ TNC). Selanjutnya pemerintah Filipina memandang anak usaha Gojek tersebut masih belum memenuhi sarat regulasi Filipina yang dimana syarat tersebut setidaknya 60% saham dimiliki oleh individu atau entitas dari Filipina. Kepemilikan asing dibatasi hanya 40%. Sedangkan 99,9% dari pemodal anak usaha Gojek tersebut dimiliki oleh singapura.

Pada pengajuan yang ketiga Gojek telah bekerja sama dengan perusahaan lokal yang berjalan di bidang pembayaran digital (blockchain). Dengan bekerja sama dengan perusahaan lokal tersebut Gojek bisa lebih mudah untuk memenuhi syarat yang diberikan oleh Filipina. Dalam dokumen perizinan Pace Crimson Corp (perusahaan Filipina) telah mengakuisisi 60% saham Velox Technology Inc. Dari pengajuan ke tiga Gojek juga telah memperbaharui sistem pembayaran GoPay yang bisa dan lebih mudah di akses di Negara Filipina dan bekerja sama dengan perusahaan Filipina.

Rudiantara selaku menteri komunikasi dan informatika menyebutkan juga pemerintah harus membantu perusahaan Indonesia untuk ekspansi keluar negeri. Karnanya sudah banyaknya investasi yang sudah di keluarkan dan yang di untung kan juga sumber daya manusia.

Kesimpulan

Berdasarkan Analisa yang penulis lakukan dalam penelitian ini serta di dukung oleh data-data yang telah di paparkan pada bab-bab sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa alasan Filipina menolak ekspansi Gojek pada tahun 2018 dan 2019 Filipina menolak Gojek dikarenakan beberapa faktor dan kepentingan dalam negeri seperti adanya kebijakan perlindungan. Alasan Filipina menolak Gojek tersebut akibat regulasi-regulasi dari Filipina yang menolak masuknya Gojek dengan tujuan. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi Gojek tidak bisa melakukan mengekspansi ke Filipina yaitu:

1. Anak usaha GoJek, Velox Technology Philippines Inc, dinilai tak memenuhi kriteria yang disyaratkan pemerintah Filipina
2. Pemerintah Filipina mensyaratkan GoJek harus bermitra dengan perusahaan lokal.
3. Syarat untuk 40 persen saham GoJek di Filipina harus dikuasai oleh perusahaan lokal.
4. Filipina juga menerapkan proteksionisme terhadap perusahaan asing (Gojek) dengan regulasi-regulasi dan syarat untuk melindungi pasar ride-hailing di dalam negeri.
5. Filipina membuat aturan dan regulasi tersebut bertujuan sebagai tindakan pengendalian dan perlindungan pemerintah terhadap pertumbuhan ekonomi di bidang transportasi dan perusahaan lokal yang bergerak di bidang transportasi.

Daftar Pustaka

- Chris Fill. 1994, 1999. *Marketing Communication Interactivity, Communities and Content*
- Greenberg, P. *CRM as The Speed of Light*. (New York: McGraw Hill, 2010).
- Herlan Firmansyah dan Endang Hendra. 2015. *Implikasi Globalisasi Ekonomi dan Perdagangan Bebas Terhadap Stabilitas nilai Rupiah. Asy-Syari'ah*.
- J.S.Badudu dan Sutan Mohammad, *Angkutan Umum dan Problematika* (Jakarta: PT. Integraphic, 2012).
- Munawar, A. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. (Yogyakarta: Beta Offset.2005)
- Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu. 2010).
- Rudi Aziz dan Asrul, *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*, (Yogyakarta: Deepublish, 2014).
- Sugiyono, “*Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*”, (Bandung: Alfabeta, 2016).
- Salim, A. *Manajemen Transportasi*. (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2002).
- Wild, John J., Kenneth L. Wild. 2015. *International Business: The Challenges of Globalization*. Pearson: Essex.
- Griffin & Pustay. 2007. *International Business* (5th, Fifth Edition).
- Robbins, S.P. and Coulter, M. (2002) *Management*. 7th Edition, Prentice Hall, New Jersey.
- List, Friedrich. 1966. *The National System of Political Economy*. E-book. New York: Kelley.
- Kim, Chan W. 1988. “Industry Comptition, Corporate Variables, and Host Government Intervention in Developing Nations” dalam *Management International Review*, Vol. 28 No. 2 halaman 16-27
- Richard C. Hoffman Joel F. Kincaid John F. Preble, 2008, “International Franchise Expansion: Does Market Proximity Matter?”, *Multinational Business Review*, Vol.16Iss4pp. 25-52
- Hamilton, Alexander. 1791. *Reports of of Manufactures*.
- Maya Meralda Kartika, *PROTEKSIONISME AMERIKA SERIKAT PASCA KRISIS FINANSIAL*, 2008
- Ahmad Zaenudin. 2019. “Kenapa Go-Jek Ditolak Masuk Filipina?” tersedia di <https://tirto.id/kenapa-go-jek-ditolak-masuk-filipina-ddQx>
- CNN Indonesia. 2018. “Ekspansi ke Singapura, Gojek ‘Incar’ Ratusan Karyawan

- Baru” tersedia di <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20180723175908-185-316372/ekspansi-kesingapura-gojek-incar-ratusan-karyawan-baru>
- Ichsan Emrald Alamsyah. 2019. “Gojek Ditolak Masuk Filipina, Ini Alasannya” tersedia di <https://www.republika.co.id/berita/pl290x349/gojek-ditolakmasuk-filipina-ini-alasannya>
- KataData. 2018. “Berapa Kali Gojek Mendapatkan Pendanaan dari Investor?” <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/02/12/berapa-kali-gojekmendapatkanpendanaan-dari-investor>
- Muhammad Hendartyo. 2019. “Go-Jek Dilarang Mengaspal di Filipina Karena Alasan Ini!” tersedia di <https://bisnis.tempo.co/read/1163121/go-jekdilarang-mengaspal-di-filipina-karena-alasan-ini>
- Muhammad Hendartyo. 2019. “Go-Jek Dilarang, Bagaimana Nasib Grab di Filipina?”tersediadi<https://bisnis.tempo.co/read/1163225/go-jekdilarangbagaimana-nasib-grab-di-filipina/>
- Neil Jerome Morales dan Fanny Potkin. 2019. “Philippines Rejects Go-Jek Appeal Against Ride-Hailing License Ban” tersedia di <https://www.reuters.com/articles/us-gojek-philippines-idUSKCN1R00C6>
- Rahajeng Kusumo Hastuti. 2018. “Sudah Menang di RI, Ini Alasan Gojek Ngotot Ekspansi ke ASEAN” tersedia di<https://www.cnbcindonesia.com/tech/20190724164459-37-87315/sudahmenang-di-riini-alasan-gojek-ngotot-ekspansi-ke-asean>
- Roy Franedy. 2018. “Sudah Kuasai Pasar, Grab Cuekin Go-Jek di Singapura” tersedia di<https://www.cnbcindonesia.com/tech/20181211145736-37-45868/sudah-kuasai-pasargrab-cuekin-go-jek-di-singapura>
- Virgina Maulita Putri. 2018. “Nadiem Ungkap Asal Muasal Ide Bikin Go-Jek” tersedia di <https://inet.detik.com/cyberlife/d4095485/nadiem-ungkap-asalmuasal-ide-bikin-go-jek>
- Wahyunanda Kusuma Pertiwi. 2019. “Go-Jek Dilarang Ekspansi ke Filipina, Ini Alasannya”tersediadi<https://amp.kompas.com/tekno/read/2019/01/15264067/go-jek-dilarangekspansi-ke-filipina-ini-alasannya>
- AL JAZEERA. 2019. “Trump executive order enables ban on Huawei telecom gear” tersedia di <https://www.aljazeera.com/economy/2019/5/16/trump-executive-order-enables-ban-on-huawei-telecom-gear>
- Reska K. Nistanto. 2019. "Go-Jek Jadi Startup "Decacorn" Pertama Indonesia" tersedia di <https://tekno.kompas.com/read/2019/04/05/09371537/go-jek-jadi-startup-decacorn-pertama-indonesia>