

PENOLAKAN MALAYSIA TERHADAP EKSPANSI BISNIS GOJEK INDONESIA DI MALAYSIA TAHUN 2019

Aulia Pratama¹

***Abstract:** The success of Gojek Indonesia has emboldened Gojek company to expand its market, especially in the Asian region. The first expansion of Gojek give positive results in Vietnam in 2018 under the name Go-Viet it also happened to other country including Thailand in 2018 under the name Get!, Singapore in 2019 keep using Gojek name to operate in Singapore, Gojek also expand Philippines in 2019 despite facing abstracts regarding stock ownerships regulations in Philippines and also in late 2019 Gojek has plan to expand Malaysia, in the beginning of Gojek expansion in Malaysia, there is a chance for Gojek because Gojek has permission by Malaysian Government. there is a Gojek trial operate in Malaysia to findout market condition this trial named Proof Of Concept (POC) under Malaysian Government control. but unfortunately, suddenly Gojek expansion in Malaysia has been rejected by the government without any warn because of safety issue amongst 2 wheeled vehicle especially motorcycle. This research goals is to explain and anlyze Malaysia's rejection of Gojek Indonesia's business expansion in Malaysia in 2019. This study is an explanatory research. The data used in this research are primary and secondary data. This research utilizes Library Research. The result of the study shows that the reason of Malaysia's rejection of Gojek Indonesia's business expansion in Malaysia in 2019 because of the protection of local companies by the Malaysian government, the Land Transport Act policy that obstruct Gojek, opposition from various parties in Malaysia, low safety standards and the high risk of accidents for motorcycle vehicle in Malaysia.*

***Keywords:** Gojek, Expansion, Malaysia, Ride Hailing*

Pendahuluan

Transportasi online adalah salah satu produk dari inovasi dari layanan berupa ojek pangkalan dan taxi konvensional. transportasi online dapat memudahkan manusia untuk mendapatkan tumpangan yang bisa mereka gunakan di smartphone mereka. pada tahun tahun 2009 Uber muncul sebagai perusahaan yang menyediakan layanan jasa transportasi berbasis online (Ride hailing) yang dapat diakses melalui 2 smartphone. Uber merupakan perusahaan asal Amerika Serikat tepatnya di San Francisco yang didirikan oleh Travis Kalanick yang merupakan seorang pengusaha pada bidang internet. Kehadiran Uber menjadi cikal bakal banyaknya perusahaan-perusahaan yang menyediakan layanan transportasi online di seluruh dunia. Tidak ingin ketinggalan, Indonesia juga memiliki perusahaan raid hailing pertamanya yang bernama Gojek yang didirikan oleh Nadiem Makarim. Ide untuk mendirikan Gojek pada awalnya adalah pada saat Nadiem melihat fenomena kemacetan lalu lintas yang terjadi pada kota Jakarta sehingga kesulitan dalam melakukan mobilisasi. Nadiem berpikir bahwa kendaraan sepeda motor akan lebih mudah untuk menembus kemacetan kota Jakarta. Melihat fenomena ini menjadi sebuah ide bagi Nadiem untuk menciptakan sebuah peluang bisnis yang pada akhirnya terciptalah Gojek. Gojek 3 Indonesia resmi beroperasi pada

¹ Mahasiswa Program S1 Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. E-mail : auliapratama2002@gmail.com.

13 Oktober 2010. Hadirnya Gojek mendapatkan respon positif dari masyarakat Indonesia karena mempermudah serta mempercepat mobilisasi masyarakat Indonesia. Pada awal kemunculan Gojek meskipun mendapat respon yang positif dari sebagian besar masyarakat Indonesia hal ini tidak berlaku bagi para pengemudi ojek pangkalan tradisional pada saat itu karena merasa tersaingi dengan hadirnya transportasi online yang dimana akan mengurangi pendapatan mereka. Dalam mengatasi masalah ini Gojek melakukan perlakuan khusus dalam perekrutan pengemudi Gojek kepada pengemudi ojek pangkalan. Walaupun sempat mendapat kontra dari pangkalan ojek tradisional yang ada di Indonesia karena mereka merasa bahwa transportasi online akan mengganggu 4 pendapatan mereka, hal ini dapat diatasi dengan bergabungnya para pangkalan ojek tradisional menjadi pengemudi Gojek. Dengan ini mereka menjadi lebih mudah mendapatkan pelanggan, keuntungan serta lapangan pekerjaan disaat yang bersamaan. Kesuksesan Gojek di Indonesia dibuktikan dengan pada data akhir tahun 2020 banyaknya pengguna yang tercatat di play store hingga 190 juta unduhan dan memiliki pengguna aktif sebanyak 22 juta akun.

Kesuksesan Gojek di Indonesia membuat Gojek memberanikan diri untuk memperluas pasarnya untuk mengekspansi negara lain terutama di wilayah Asia. Adanya strategi jangka Panjang sekaligus yang menjadi keseriusan Gojek dalam memasuki pasar-pasar di negara Asia dengan adanya investasi sekitar 500 juta US dollar untuk melakukan ekspansi, Gojek juga bekerja sama dengan para Stakeholder yang menjadi target pasar mereka dalam langkahnya Gojek untuk melakukan ekspansi (Gojek, 2018). Ekspansi pertama Gojek membuahkan hasil di Vietnam dengan nama Go-Viet mulai pada tahun 2018 begitu pula dengan Thailand yang bekerja sama dengan Gojek dengan nama Get! Setelah sukses masa uji coba yang dilakukan pada bulan Desember 2018. Pada tahun 2019 Gojek juga berhasil melakukan ekspansi di Singapura dengan tetap menggunakan nama Gojek. Di tahun yang sama Ekspansi selanjutnya juga dilakukan di Filipina walaupun sempat mengalami kendala akibat adanya kebijakan mengenai kepemilikan saham tetapi pada akhirnya Gojek berhasil menembus Filipina. Malaysia juga yang menjadi salah satu target Gojek dalam rencana mereka untuk memperluas pasar Gojek pada tahun 2019.

Upaya yang dilakukan oleh Gojek dalam mengekspansi bisnisnya di Malaysia adalah dengan diadakannya pertemuan Nadiem Makarim selaku pendiri Gojek dan Andre Soelistyo selaku presiden Gojek pada saat itu dengan Mahathir Mohamad yaitu Perdana Menteri Malaysia yang menjabat pada saat itu dan Anthony Loke selaku Menteri transportasi Malaysia di Malaysia tepatnya di Putrajaya pada 19 Agustus tahun 2019, pertemuan tersebut dilakukan dalam rangka untuk membahas pertumbuhan ekonomi digital di Asia Tenggara. Dalam pertemuan tersebut juga membahas secara serius mengenai ekspansi Gojek di Malaysia. Untuk meyakinkan pemerintah Malaysia dengan hadirnya Gojek, pihak Gojek membahas mengenai manfaat yang dapat diberikan Gojek bagi Malaysia jika mereka dapat beroperasi di Malaysia seperti menggaet pengemudi dan UMKM untuk bermitra dengan Gojek. Aturan perihal Gojek akan dikaji lebih lanjut oleh Menteri Transportasi atas perintah perdana Menteri Malaysia. Pada bulan Januari tahun 2020 Gojek menjalani uji coba atau POC (*Proof Of Concept*) di Malaysia dengan sejumlah syarat dan peraturan yang berlaku seperti pada transportasi online roda empat. Uji coba ini dilakukan di Kuala Lumpur dan Klang Valley, dalam masa uji coba ini sepeda motor atau roda dua akan menjadi produk utama Gojek. Selama dalam masa POC pemerintah sedang dalam tahap pengkajian mengenai undang-undang transportasi online roda dua yang diinformasikan akan memakan waktu

karena perlu adanya persetujuan dari parlemen. Dalam proses pengkajian ini menteri transportasi Malaysia bekerja sama dengan pengangkutan umum darat (APAD) dan pengangkutan jalan Malaysia (JPJ) terkait kebijakan ojek online di Malaysia seperti syarat dan standar operasional ojek online

Sayangnya ekspansi bisnis Gojek di Malaysia mengalami hambatan, Gojek dilarang untuk beroperasi di Malaysia karena alasan keamanan yang disebabkan oleh kendaraan roda dua yang dirasa memiliki tingkat keamanan yang rendah, hal ini disampaikan oleh Henry Sum Agong selaku wakil Menteri transportasi Malaysia. Rencana ekspansi bisnis Gojek Indonesia yang akan beroperasi di Malaysia, penolakan Gojek dari pemerintah Malaysia merupakan sesuatu yang menarik untuk diteliti di karenakan perihal masalah keamanan yang diragukan khususnya pada kendaraan roda dua.

Kerangka Teori

Teori Proteksionisme

Menurut Taylor proteksionisme merupakan sebuah kebijakan yang dilakukan oleh negara untuk membatasi jumlah barang yang di impor dengan tujuan melindungi industry lokal di suatu negara agar tidak terancam dari perusahaan asing (Pratama, I. Z., 2019).

Menurut chichilnisky Proteksionisme merupakan kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah di suatu negara dengan tujuan untuk melindungi perusahaan yang termasuk dalam golongan tidak efisien untuk berkompetisi dari persaingan global yang sangat ketat dan kuat (Kurniawan, R. I., 2021). Adapun gagasan yang dicetuskan oleh Friedrich List dalam proteksionisme, Friedrich List merupakan salah satu tokoh terkenal yang mempopulerkan proteksionisme atas ketidakpuasannya terhadap invisible hand dari Adam Smith. Menurut Friedrich List terdapat 3 gagasan dalam melakukan proteksionisme National Interest, Infant Industry dan Force Capital Investment.

National interest, menurut friedrich kekuatan politik adalah hal yang sangat penting untuk dapat mencapai kepentingan nasional yang dimana pengaruh dalam politik, ekonomi, dan dapat mengontrol persaingan global akan menentukan kesejahteraan ekonomi suatu negara. Semakin besarnya kekuatan suatu negara maka akan mempermudah negara tersebut untuk mendapatkan keuntungan ekonomi untuk dapat mensejahterakan masyarakatnya.

Infant Industry, perusahaan industri dalam negeri akan berada diposisi yang kurang menguntungkan apabila harus bersaing dengan perusahaan asing yang cukup maju. Menurut friedrich industry dari negara maju akan sangat diuntungkan dari sisi modal, riset dan juga teknologi yang akan membuat industry baru yang berada dalam negeri akan sangat kesulitan bersaing. Kebijakan proteksionisme merupakan langkah yang tepat untuk digunakan untuk melindungi industry lokal dan perekonomian domestik.

Force Capital Investment, menurut friedrich penanaman modal secara paksa adalah hal yang harus dilakukan untuk pengembangan industry lokal. Hal ini akan lebih menguntungkan industry lokal dengan melakukan forced capital investment. Dengan adanya proteksi ini diharapkan dapat menghambat industry negara asing dan mensejahterakan industry lokal dan masyarakat.

Berdasarkan dari para penjelasan para ahli di atas maka penulis dapat menyimpulkan bahwa proteksionisme adalah sebuah kebijakan untuk menghambat perdagangan yang dilakukan oleh suatu negara dengan tujuan untuk melindungi industri

di dalam negeri. Proteksionisme merupakan kebijakan dari pemerintah untuk melindungi ekonomi domestik negaranya salah satunya adalah melindungi pasar dari persaingan yang ada di dalam negeri. Proteksionisme sendiri muncul akibat dari adanya penolakan diberlakukannya pasar bebas atau invisible hand dari adam smith yang tidak sejalan dengan kepentingan negara. Istilah proteksionisme sering dijumpai dalam ekonomi politik dengan tujuan untuk melindungi bisnis lokal agar tetap berjalan, hambatan-hambatan yang dilakukan dapat berupa Kebijakan administrasi perdagangan, Kebijakan dapat berupa persyaratan administrasi, undang-undang, birokrasi atau persyaratan dokumen yang harus dipenuhi. Proteksi ini dapat berupa formal atau informal. Proteksi formal dapat berupa aturan yang menghambat atau memberatkan bagi perusahaan asing. Sedangkan informal dapat berupa pemeriksaan produk yang akan memasuki suatu negara. Adapun hukum yang mengatur mengenai ekspor impor barang serta mengatur jika adanya perusahaan asing yang ingin melakukan ekspansi ke negara yang menjadi sasaran agar perusahaan dalam negeri agar tidak terjadi persaingan dengan perusahaan lokal yang sejenis. Ini juga berlaku untuk keamanan serta kelayakan produk yang dilakukan untuk menghambat suatu negara yang ingin melakukan perdagangan (Priangani A. ,Mansyur M. & Soeardi E. K., 2021). Adapun alasan mengapa diberlakukannya perlindungan atau proteksi dagang perdagangan ini bagi suatu negara karena akan membawa manfaat suatu strategi bagi negara untuk meningkatkan perekonomiannya, diantaranya :

Melindungi perusahaan lokal yang masih berkembang, Perlindungan perdagangan dapat digunakan untuk melindungi industri lokal yang masih dalam masa pertumbuhan. Perlindungan ini menawarkan perusahaan kesempatan untuk tumbuh, berkembang dan menjadi kompetitif secara global, memungkinkan perusahaan untuk mengembangkan keunggulan komparatif. Perlindungan terhadap persaingan membantu perusahaan domestik untuk berkembang dan mendapatkan keuntungan dari skala ekonomi. Selain itu, ini membantu perusahaan berinvestasi dalam modal fisik dan manusia serta mengembangkan bakat dan keterampilan baru. Saat perusahaan mengembangkan keterampilan dan kemampuan yang diperlukan, persyaratan perlindungan perdagangan akan berkurang dan hambatan pada akhirnya dapat dihilangkan.

Melindungi industri yang strategis, Hambatan juga dapat diberlakukan untuk melindungi industri strategis yang berjalan pada perusahaan lokal. Misalnya dengan membuat sebuah kebijakan atau syarat dan ketentuan bagi pihak asing yang ingin melakukan ekspansi.

Teori Keselamatan Berkendara

Menurut Rismanto keselamatan berkendara adalah suatu tindakan yang dilakukan untuk menghindari munculnya resiko kecelakaan (Rismanto, .D., 2020).

Menurut Wulandari (2017) bahwa keselamatan berkendara adalah perilaku mengemudi yang aman untuk membantu seseorang agar dapat terhindar dari adanya kecelakaan. Keselamatan berkendara dapat di tingkatkan dengan menggunakan sistem lalu lintas yang cukup aman (Wulandari, S., Jayanti, S., & Widjasena, B., 2017).

Terdapat beberapa aspek yang dapat mempengaruhi keselamatan berkendara seperti kualitas dari pengemudi, kendaraan serta sarana dan prasarana yang tersedia. Terdapat pula Faktor-faktor keselamatan berkendara seperti tingkah laku pengendara, kondisi jalan, kondisi kendaraan dan juga kondisi lingkungan, dari penelitian yang telah dilakukan penyebab terbesar kecelakaan adalah tingkah laku pengendara dengan tingkat

presentase mencapai 66% , disusul oleh faktor jalan 15.6%, kendaraan 13.2% serta lingkungan 5,2% (Prasetyanto, D., & Maulana, A., 2019). Menurut (Idris, A., 19 Hamid, H., & Hua, L. T., 2019) terdapat 3 penyebab utama terjadinya kecelakaan yaitu:

Human Behavior (Perilaku/Tingkah Laku), Perilaku manusia merupakan salah satu faktor yang cukup berpengaruh terhadap kecelakaan berkendara sangat penting bagi otoritas terkait untuk membuat suatu kebijakan yang berdampak pada pengguna jalan untuk mendisiplinkan mereka sehingga kecelakaan lalu lintas dapat dikurangi. Pada data Royal Malaysia Police (RMP) setidaknya terdapat 22,5% kasus kematian pada tahun 2009 yang melibatkan pengendara sepeda motor mulai dari usia 16 hingga 22 tahun. Berdasarkan pada jenis kelamin presentase kematian pada pengendara perempuan justru lebih tinggi dibandingkan dengan laki-laki. Disarankan bagi aparat terkait untuk melakukan tes psikologis terutama bagi pengendara yang cukup muda agar tercipta suatu perilaku berkendara yang baik.

Anger and Aggression (Emosi), Resiko tingkat kecelakaan berkendara akan meningkat pada pengendara yang memiliki emosi yang tidak stabil. Berdasarkan pada studi menggunakan Anger Expression Inventory menyuguhkan data korelasi antara tingkat kecelakaan dan emosi pengendara. Pengendara akan sangat berisiko mengalami kecelakaan atau mendapatkan pelanggaran akibat tidak konsentrasi mengendarai kendaraannya.

Road Infrastructure & Surrounding (Infrastruktur dan Lingkungan). kondisi jalan dan lingkungan juga berpengaruh pada tingkat kecelakaan contohnya saja jalan yang rusak dapat mengganggu pengemudi untuk berkendara dan pada jalan lurus semestinya dibuatkan polisi tidur dengan tujuan untuk membatasi kecepatan pengendara.

Metode

Jenis Penelitian yang digunakan oleh penulis dalam melakukan penelitian adalah Eksplanatif, Jenis Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data Primer dan sekunder yang dimana diperoleh dari literatur berupa buku, jurnal dan artikel yang dapat diakses dan diunduh melalui internet, Teknik Pengumpulan data yang digunakan oleh penulis adalah Library Research atau perpustakaan dan Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif.

Hasil dan Pembahasan

Transportasi online di Malaysia berjalan cukup baik. Penyedia layanan Transportasi online seperti Grab, Mycar dan Big Blue Taxi memegang salah satu peranan penting dalam transportasi di Malaysia terutama pada daerah-daerah yang belum menyediakan transportasi publik dan juga membuka lapangan pekerjaan. Ada beberapa aspek yang harus dipenuhi sebagai penyedia layanan transportasi online di Malaysia seperti tarif, keamanan, regulasi dan sebagainya. Dinamika transportasi online di Malaysia terus mengalami perkembangan yang cukup signifikan hal tersebut dapat dilihat seperti pertumbuhan pengguna transportasi online dan adanya kompetisi karena banyaknya perusahaan yang bergerak pada layanan yang sama. Di Malaysia terdapat beberapa platform transportasi online yang cukup populer digunakan yaitu Grab. Grab menguasai pasar Malaysia yaitu sekitar 80%. pada masa covid 19, walaupun permintaan transportasi online menurun namun disisi lain permintaan pada layanan pengiriman

barang, makanan dan transaksi digital mengalami peningkatan. Kehadiran Grab di Malaysia memiliki dampak yang cukup signifikan terutama pada sektor ekonomi digital Malaysia. Pada bulan Juli tahun 2020 ekonomi digital Malaysia mencapai 270 miliar Ringgit yang diperkirakan 18% dari total PDB Malaysia. Hal ini sangat membantu bagi bisnis-bisnis kecil dan pengguna yang ingin melakukan transaksi digital.

Transportasi online di Malaysia memiliki aturan yang cukup ketat di Malaysia terutama pada sisi keamanan terkhususnya pada kendaraan roda dua. Hampir seluruh transportasi online di sana menggunakan roda empat. Sebelum Gojek mencoba melakukan ekspansinya ke Malaysia, DeGo Ride pernah menawarkan hal yang serupa yaitu layanan transportasi online roda dua pada tahun 2016. DeGo Ride merupakan perusahaan transportasi online yang menyediakan layanan roda dua yang berasal dari Malaysia yang berdiri pada tahun 2016, layanan ojek online dari DeGo Ride dilarang untuk beroperasi dikarenakan faktor keselamatan penumpang hingga pada tahun 2019 Gojek mencoba melakukan penetrasi di Malaysia yang ternyata disetujui oleh pemerintah Malaysia. Menurut Mahathir Mohamad Gojek dapat membantu kegiatan UMKM di Malaysia sehingga DeGo Ride dapat beroperasi lagi di Malaysia dengan uji coba yang dilakukan pada Januari tahun 2020 bersamaan dengan Gojek. Namun Henry Sum Agong yang merupakan wakil Menteri transportasi Malaysia pada saat itu menanggukahkan izin pelayanan transportasi roda dua untuk beroperasi karena alasan keamanan. Menurut Larry Sng seorang anggota dewan rakyat Malaysia, terkait hal keselamatan dapat diberikan berupa sosialisasi atau pedoman keselamatan berkendara agar terhindar dari hal yang diinginkan namun jawaban dari Henry selaku wakil Menteri transportasi tetap bersikukuh menolak perizinan Gojek untuk beroperasi. Larry juga mengatakan penangguhan Gojek akan berdampak pada stakeholder atau perusahaan yang telah bekerja sama pada Gojek. Larry menganggap jawaban dari Henry dinilai tidak transparan.

Walaupun Gojek tidak dapat beroperasi di Malaysia, DeGo Ride diketahui sempat beroperasi secara resmi di Malaysia dari tahun 2020 hingga tahun 2022. Dikutip dari facebook Nabil Feisal Awad Bamadhaj selaku founder DeGo Ride, diketahui bahwa alasan DeGo Ride tidak beroperasi karena sedang menghadapi permasalahan finansial sejak Februari tahun 2022. Penolakan Gojek setelah masa uji coba yang dilakukan di Malaysia tidak ada respon dari pemerintah Malaysia sejak dilarangnya izin transportasi online roda dua di Malaysia. Pada bulan Juni tahun 2023 MOT (Ministry Of Transport) Malaysia mengadakan sebuah pertemuan yang membahas khusus mengenai layanan transportasi roda dua tepatnya di Putrajaya dalam pertemuan ini juga di hadiri oleh CEO sekaligus Founder dari DeGo yaitu Nabil Feisal Awad Bhamadaj. Pada pertemuan tersebut menteri transportasi Malaysia belum membuat keputusan mengenai perizinan layanan transportasi roda dua sejak dilaksanakannya Uji coba pengoperasian sepeda motor sebagai layanan transportasi online yang dilakukan pada tahun 2020. Menteri transportasi Malaysia belum mengambil keputusan terkait regulasi penerapan sepeda motor sebagai transportasi online namun akan mempertimbangkan pengesahan kembali peraturan tersebut (Malaysia Productivity Corporation, 2023).

Dari penjelasan diatas mengenai permasalahan ekspansi bisnis Gojek Indonesia di Malaysia, penulis menemukan hasil mengenai alasan Mengapa Malaysia menolak ekspansi bisnis Gojek Indonesia di Malaysia pada tahun 2019 diantaranya ialah :

Perlindungan Kepada Perusahaan Lokal Dari Pemerintah Malaysia

Adanya upaya perlindungan yang dilakukan pemerintah Malaysia untuk perusahaan lokal di Malaysia yang membuat Gojek susah untuk ikut bersaing di pasar Malaysia. Hal ini juga berkaitan dengan salah satu faktor yang menyebabkan gagalnya Gojek untuk menembus pasar Malaysia yaitu adanya perusahaan serupa yang telah ada lebih dulu dibandingkan dengan Gojek Berikut contoh beberapa perusahaan raid hailing yang akan penulis jelaskan sebagai contoh dari bias atau perlindungan yang dilakukan pemerintah Malaysia.

Saat ini Grab merupakan jenis layanan transportasi online yang cukup besar bahkan sudah meluas hingga keluar negeri termasuk di Indonesia. Pada masa pandemi covid-19 membuat ekonomi diseluruh dunia mengalami penurunan yang cukup signifikan termasuk Malaysia. Untuk tetap menjaga ekonomi Malaysia tidak mengalami penurunan yang terlalu signifikan salah satu sektor ekonomi dikembangkan untuk menjaga ekonomi Malaysia yaitu dari sisi ekonomi digital. Grab telah menjadi salah satu penyumbang ekonomi digital Malaysia. Melalui program Grab Digital Small-Biz (GDS) masyarakat Malaysia telah melakukan jutaan transaksi secara online melalui pembayaran digital untuk mengurangi adanya transaksi tunai di Malaysia serta 36 membantu UMKM yang ada di Malaysia pada saat itu dan meningkatkan penggunaan grab sebesar 60% ini juga sekaligus menjadi pemicu berkembangnya FinTech atau Financial Technology di Malaysia.

Untuk memperkuat argumentasi penulis, penulis mengambil contoh ekspansi Grab di Indonesia yang dimana hal ini mengancam Gojek sekaligus perusahaan yang menjalankan bisnis serupa. Jika kita lihat operasi Grab di Indonesia. Hal ini menimbulkan suatu ancaman bagi Gojek sebagai perusahaan lokal dari Indonesia jika Grab melakukan ekspansinya di Indonesia dan apa yang menjadi ancaman tersebut menjadi kenyataan bagi Gojek, pada tahun 2015 Grab memasuki Indonesia dan menjadi salah satu perusahaan raid hailing yang dapat bersaing dengan gojek. Ditahun yang sama agar tidak kehilangan pengguna, Gojek melakukan berbagai macam cara untuk mendapatkan pengguna sebanyak mungkin seperti dengan mengadakan promo, voucher dan pengembangan fitur besar-besaran hal yang serupa juga dilakukan oleh Grab walau tidak begitu masif dari Gojek. Dikarenakan hadirnya Grab dan terjadinya persaingan bisnis yang dilakukan oleh Gojek dan Grab beberapa perusahaan transportasi online lokal di Indonesia terpaksa harus menghentikan layanannya seperti OjekArgo, Blujek yang kini bergabung dengan Grab dengan nama Grab Bike karena 38 tidak bisa menyeimbangi persaingan bisnis diantara keduanya (Gojek dan Grab), LadyJek dan Call Jack. Hal yang serupa akan terjadi jika Gojek berhasil melakukan ekspansinya ke Malaysia, yang dimana Gojek merupakan suatu perusahaan yang cukup besar dan akan terjadi persaingan bisnis yang cukup ketat antara Gojek dan juga Grab sekaligus hal ini akan mengancam perusahaan yang masih berkembang disana karena tidak sedikit pula masyarakat Malaysia yang mengetahui eksistensi Gojek dalam layanan transportasi online.

upaya perlindungan juga terlihat pada perusahaan yang masih berkembang atau dalam tahap perkembangan. Jika mengarah pada sudut pandang proteksionisme, Malaysia sedikit memberikan kelonggaran pada DeGo Ride yang merupakan transportasi roda dua di Malaysia yang dimana DeGo resmi beroperasi pada tahun 2020 hingga tahun 2022 di Malaysia. Walaupun pasar DeGo Ride tidak begitu luas namun hingga pada tahun 2022 DeGo Ride beroperasi di Kuala Lumpur dan Klang Valley dengan beberapa layanan seperti DeGo merchant, DeGo Ride, DeGo Food dan lain-lain.

hal ini merupakan salah satu bentuk bias yang dilakukan oleh pemerintah Malaysia kepada Dego Ride yang merupakan perusahaan lokal Malaysia terhadap Gojek. Pada tahun 2023 tepatnya pada bulan Juni juga menteri transportasi Malaysia 37 mengadakan sebuah pertemuan yang membahas mengenai roda dua sebagai transportasi online yang dimana pertemuan ini juga di hadiri oleh founder Dego Ride. Pada akhir pertemuan menteri transportasi Malaysia menyarankan kepada dego untuk memberi rancangan proposal yang lebih meyakinkan agar dapat diberlakukannya transportasi online roda dua di Malaysia.

Kebijakan Land Transport Act Yang Menghambat Gojek

Pada awal Gojek ingin mengekspansi Malaysia mendapat respon yang cukup positif dari perdana Menteri Malaysia yaitu Mahathir Mohamad dikatakan bahwa ehailing akan dapat membantu perekonomian Malaysia dan membuka lapangan pekerjaan bagi pemuda-pemudi Malaysia. Namun Mahathir Mohamad mengundurkan diri menjadi perdana Menteri pada 24 februari 2020 kemudian digantikan oleh Muhyiddin Yassin dan kemudian digantikan lagi oleh Ismail Sabri Yakoob menyebabkan keputusan yang dibuat oleh perdana Menteri sebelumnya berubah yang semula mendapat respon positif atas ekspansi Gojek menjadi menanggukhan izin ehailing. Pergantian pemimpin akan sangat berpengaruh terhadap kebijakan ekonomi politik yang akan diambil pada suatu negara.

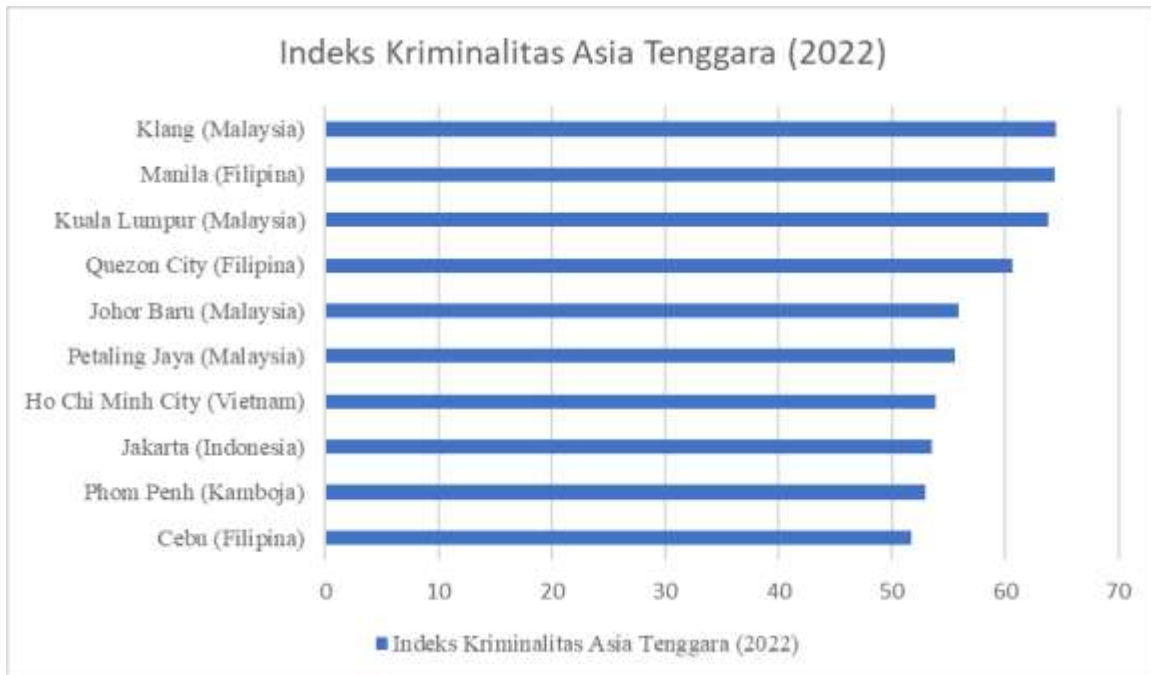
Berdasarkan aturan hukum Malaysia Land Transport Act 2010 bahwa hanya beberapa jenis kendaraan masal yang terdaftar yang dapat beroperasi hal ini jelas seperti yang tercantum pada Land Transport Act Malaysia tahun 2010 di Act 715 yang bertuliskan “e-hailing vehicle means a motor vehicle having a seating capacity of four persons and not more than eleven persons (including the driver) used for the carriage of persons on any journey in consideration of a single or separate fares for each of them, in which the arrangement, booking or transaction, and the fare for such journey are facilitated through an electronic mobile application provided by an intermediation business” Menurut pemerintah Malaysia kendaraan roda dua atau bermotor bukan termasuk dalam kendaraan angkutan masal maka dari itu Gojek Indonesia tidak dapat melanjutkan ekspansinya ke Malaysia. Meskipun telah diadakannya pertemuan yang membahas secara khusus mengenai sepeda motor sebagai transportasi online pada tahun 2023, menteri transportasi Malaysia juga belum secara resmi mengizinkan sepeda motor untuk dijadikan sebagai transportasi online. Saat ini layanan dengan penggunaan sepeda motor hanya sebatas pada pengantaran barang dan juga makanan.

Penolakan Dari Beberapa Pihak di Malaysia

Wacana ekspansi Gojek di Malaysia pada saat itu menimbulkan kekhawatiran dari beberapa pihak seperti politisi, masyarakat biasa dan khususnya para pengusaha yang menjalan bisnis serupa. Berdasarkan dari data new straits times bahwa 65% masyarakat Malaysia menolak adanya ekspansi Gojek mulai dari kekhawatiran mengenai adanya polusi, permasalahan keamanan dan juga ketidak sesuaian budaya atau gaya hidup masyarakat yang ada di Malaysia . Adapun penolakan yang dilakukan oleh Khairuddin Aman Razali yang merupakan seorang politisi yang berasal dari partai Islam di Malaysia menolak adanya ekspansi Gojek karena beliau berpendapat bahwa ekspansi Gojek ke Malaysia dapat meningkatkan resiko angka kejahatan terutama pada pelecehan seksual karena dikhawatirkan adanya kejahatan yang dilakukan oleh pengendara dan penumpang yang berbeda gender yaitu laki-laki dan perempuan. Jika melihat pada

pernyataan beliau, penulis menemukan data pada tahun 2022 indeks kriminalitas di Malaysia merupakan salah satu yang tertinggi di Asia Tenggara yaitu di Klang Valley mencapai tingkat kriminalitas 64,52 poin, Kuala Lumpur 63,85 poin, Johor baru 55,96 poin dan Petaling Jaya 55,53 poin.

Grafik 1. Indeks Angka Kriminalitas di Asia Tenggara Pada Tahun 2022



Sumber : katadata.co.id

Penolakan juga terjadi pada pengusaha yang menjalankan usaha yang serupa seperti Gojek. Pendiri MyCar yaitu Mohd Noah Maideen yang merupakan perusahaan 46 yang bergerak pada pelayanan transportasi online menolak adanya Gojek untuk melakukan ekspansinya ke Malaysia karena dia merasa hal ini akan menciptakan suatu persaingan yang tidak sehat diantara perusahaan transportasi online lokal di Malaysia dia juga mengatakan bahwa perusahaan lokal yang baru sekitar satu tahun berjalan tidak begitu disarankan untuk bersaing dengan perusahaan yang sudah bertahun-tahun lamanya. Selain itu juga menurut Mohd Noah Maideen ini termasuk pelanggaran norma karena mengabaikan faktor keamanan di Malaysia. Tidak hanya pada pendiri MyCar, penolakan secara terang-terangan juga dilakukan oleh boss Big Blue taxi di Malaysia Shamsubahrin Ismail yang sempat menimbulkan keributan pada kalangan driver Gojek Indonesia, beliau mengatakan bahwa Gojek tidak layak untuk masuk ke Malaysia karena walaupun dengan masuknya Gojek, tidak serta merta akan menuntaskan masalah pengangguran di kalangan anak muda Malaysia.

Rendahnya Tingkat Keselamatan dan Tingginya Resiko Kecelakaan Pengguna Transportasi Roda Dua

Menurut Henry Sum Agong keamanan yang sangat rentan yang menjadi alasan Malaysia tidak bisa mengizinkan Gojek untuk melakukan ekspansi di Malaysia. Hal ini di dukung dengan tingkat kecelakaan bermotor di Malaysia yang sangat tinggi.

Kecelakaan lalu lintas di Malaysia telah menjadi suatu permasalahan yang cukup menjadi perhatian dari pemerintah Malaysia. Pada tahun 2008 tingkat kecelakaan lalu lintas di Malaysia mencapai 23,5 per 100,000 orang bahkan pada tahun 2015 meningkat hingga 24 per 100,000 orang. Ini merupakan salah satu angka dengan tingkat kecelakaan yang cukup tinggi yaitu urutan ketiga paling tinggi setelah Thailand 36,2 per 100,000 orang dan Vietnam 24,4 per 100,000 orang. Kendaraan bermotor merupakan salah satu kendaraan yang paling populer kedua di Malaysia setelah mobil. Menurut data statistik menunjukkan jumlah kendaraan yang tercatat dari tahun 2009 hingga tahun 2016 adalah sebanyak 28,272,416 jumlah ini merupakan jumlah yang sangat banyak jika membandingkan jumlah kendaraan dengan populasi penduduk di Malaysia yang mencapai 31,660,000 pada tahun yang sama (Idris, A., Hamid, H., & Hua, L. T., 2019). Menurut Road Transport Department (RTD) Malaysia jumlah kendaraan yang terdaftar di Malaysia terkhususnya pengguna motor telah mencapai 45.89% dan pengguna kendaraan mobil yang mencapai 47.18% sedangkan pada kendaraan lain seperti bus, taxi, mobil rental yang mencapai angka kurang dari 1%, mobil pengangkut barang dan lain-lainnya mencapai angka tidak lebih dari 5%. Peningkatan jumlah kendaraan yang terdaftar yang terus mengalami peningkatan tiap tahunnya hal ini juga diikuti dengan meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Malaysia terutama pada kendaraan roda dua. Adapun data dari RTD Malaysia pengguna kendaraan bermotor menyumbang kecelakaan lalu lintas yang paling besar di antara kendaraan lainnya yaitu sebesar 61.20% disusul oleh kendaraan mobil 20.30%, tidak sampai disana bahkan dampak dari kecelakaan ini dapat berimbas kepada pejalan kaki yang mengalami kecelakaan hingga 7,80%. Tentu hal ini menjadi pertimbangan bagi pemerintah Malaysia untuk menjadikan kendaraan roda dua sebagai kendaraan utama bagi perusahaan *ride hailing* atau yang dalam kasus ini adalah Gojek yang mengalami penolakan. Sedangkan pada kendaraan lain yang dimana kebanyakan merupakan kendaraan transportasi publik seperti bus dan lain-lain memiliki tingkat kecelakaan yang lebih rendah.

Kendaraan roda dua menyumbang kecelakaan lalu lintas yang paling besar yang dimana penyebab kecelakaan terbesar berasal dari pengendara itu sendiri, menurut data dari Malaysia Institute of Road Safety Research (MIROS) 80.60% kecelakaan yang terjadi akibat dari kelalaian dari pengendara itu sendiri (Idris, A., Hamid, H., & Hua, L. T., 2019. Hal. 6). Sebagian besar pengendara yang mengalami kecelakaan lalu lintas berumur 16 hingga 22 tahun, beberapa faktor yang menyebabkan para pengendara mengalami kecelakaan adalah lebih dari 50% pengendara ketika berkendara menjalankan kendaraannya dengan kecepatan yang melebihi batas yang telah 52 ditetapkan. Ukuran sepeda motor yang terbilang cukup kecil jika dibandingkan dengan kendaraan transportasi lain membuatnya dapat mendahului kendaraan lain dengan menggunakan kecepatan diatas rata-rata, hal ini dapat meningkatkan kemungkinan kecelakaan bagi pengendara dan penumpang dibelakangnya. Kendaraan dapat kehilangan kendali setelah mencapai titik kecepatan tertentu hal ini meliputi kemampuan berkendara si pengendara dan baik atau buruknya kondisi jalan.

Penggunaan helm yang tidak semestinya juga dapat meningkatkan tingkat kecelakaan seperti ikatan helm yang kurang kuat dan tidak memakai helm. Hal ini dapat menyebabkan kasus yang cukup fatal bagi pengendara dan penumpang terutama pada bagian kepala. 20% kasus kematian yang terjadi pada kendaraan sepeda motor disebabkan karena tidak memakai helm dan 4% nya adalah pemakaian helmnya yang tidak benar. Safety campaign yang dilakukan dalam rangka Penggunaan helm yang benar telah diberlakukan di Malaysia terbukti membantu mengurangi angka cedera dan

kematian hingga 30%. (Nur Sabahiah Abdul Sukor et. al., 2017). Hal ini membuat Malaysia mengambil langkah kedepannya mengenai keselamatan berkendara agar dapat mengurangi kecelakaan lalulintas hingga 50% pada tahun 2020.

Kesimpulan

Berdasarkan uraian hasil penelitian alasan penolakan Malaysia terhadap ekspansi bisnis Gojek Indonesia di Malaysia tahun 2019 dapat disimpulkan bahwa ekspansi bisnis Gojek Indonesia di Malaysia dianggap dapat menyaingi keberadaan bisnis transportasi online yang ada di Malaysia, Keberadaan undang-undang dan peraturan transportasi online di Malaysia menjadi hambatan bagi Gojek Indonesia dalam melakukan ekspansi bisnis ke Malaysia, Ekspansi bisnis Gojek Indonesia di Malaysia pada tahun 2019 diperhadapkan pada berbagai kendala seperti pihak - pihak yang kurang setuju dengan ekspansi yang dilakukan oleh Gojek Indonesia dan kendaraan roda dua yang memiliki keamanan yang cukup rendah sehingga dikhawatirkan dapat menimbulkan kecelakaan berkendara.

Daftar Pustaka

- Algina, L. D., & Iskandar, I. EKSPANSI GRAB KE INDONESIA TAHUN 2015-2018. *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 8(2), 1-15.
- Borhan, M. N., Syamsunur, D., Mohd Akhir, N., Mat Yazid, M. R., Ismail, A., & Rahmat, R. A. (2014). Predicting the use of publik transportation: a case study from Putrajaya, Malaysia. *The Scientific World Journal*, 2014.
- Burchill, S., & Linklater, A. (1996). *Teori-Teori Hubungan Internasional*. New York: ST Martin's Press,INC.
- Chiu Chuen, O., Karim, M. R., & Yusoff, S. (2014). Mode choice between private and publik transport in Klang Valley, Malaysia. *The Scientific World Journal*, 2014.
- Choong, C. L., & Goh, Y. N. (2021). 'Grab, ride and go': an investigation into the use of ride-hailing services in a developing economy. *International Journal of Mobile Communications*, 19(3), 364-386.
- Gojek. Go-jek to launch international expansion into four new markets. Dapat diakses di : <https://www.Gojek.com/blog/Gojek/go-jek-to-launch-internationalexpansion-into-four-new-markets/>. (diakses pada 12 Des 2022)
- Idris, A., Hamid, H., & Hua, L. T. (2019). Factors contributing to motorcycle accidents in Malaysia. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 357, No. 1, p. 012039). IOP Publishing.
- Jose, H. S. (2021). Corporate Diplomacy GO-JEK Melalui Pendirian GO-VIET 2018-2020: Tinjauan Nation Branding Indonesia Di Vietnam. *Jurnal Renaissance*, 6(2), 817-828.
- Kurniawan, R. I. Alasan Filipina Menolak Ekspansi Go-Jek Tahun 2018-2019.
- Maulidya, A. D., Prasetyo, B., Salsabilla, M., & Prakasya, R. A. (2020). Analisis Ekspansi Gojek Di Singapura Tahun 2018 Melalui Foreign Direct Investment (FDI), 3, 262-276.
- Peraturan Pemerintah Malaysia, *Laws of Malaysia*. Online Version Of Updated Text Of Reprint. Act 715 Land Publik Transport Act 2010. As at January 2019.

- Portal Resmi Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD) (2023). Teksi Dan e-hailing. Dapat diakses di : <https://www.apad.gov.my/perkhidmatan/pengenalan-teksi1#section-id-1608273360526>. (Diakses pada 12 Juni 2023)
- Prasetyanto, D., & Maulana, A. (2019). Prioritization of Road Accident Factors in Indonesia Using Combination of Delphi Method And Analytical Hierarchy Process.
- Pratama, I. Z. (2019). Jurnal Pengaruh Proteksionisme Bagi Indonesia Dan Internasional20190501 72251 r0olou. dapat di akses di : https://www.academia.edu/38990754/Jurnal_Pengaruh_Proteksionisme_bagi_Indonesia_dan_Internasional20190501_72251_r0olou#:~:text=PEMBAHASAN%20A.%20Penjelasan%20tentang%20Proteksionisme,mereka%20dari%20anca%20man%20kompetitor%20asing. (diakses pada 25 Januari 2023)
- Priangani A. ,Mansyur M. & Soeari E. K., Universitas Wahid Hasyim. Pandemi Covid 19 dan Menguatnya Proteksionisme. Dapat diakses di : <https://publikasiilmiah.unwahas.ac.id/index.php/SENASPOLHI/article/download/5642/3752> . (diakses pada 15 Desember 2022)
- Raythmica, D. M., & Paksi, A. K. (2022). Dinamika Ekspansi Perusahaan Gojek di Thailand. *Jurnal Penelitian dan Pengembangan Sains dan Humaniora*, 6(3).
- Rismanto, D. (2020). TA :Pengaruh Aspek Perlindungan Keselamatan Pelayanan Ojek Online Terhadap Frekuensi penggunaan di Kota Bandung (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Nasional Bandung).
- SUSILO, K. K. (2017). Kegagalan Internasionalisasi Uber di Tiongkok (Doctoral dissertation, Universitas Airlangga).
- Wijanarko. (n.d.). Pengertian Liberalisme. Fakultas Ekonomi. Dapat diakses di : <https://ekonomi.bunghatta.ac.id/index.php/id/artikel/848-pengertianliberalisme>. (diakses pada 22 November 2022)
- Wulandari, S., Jayanti, S., & Widjasena, B. (2017). Faktor-faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor di PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 5(5), 346 - 355. <https://doi.org/10.14710/jkm.v5i5.18950>.