

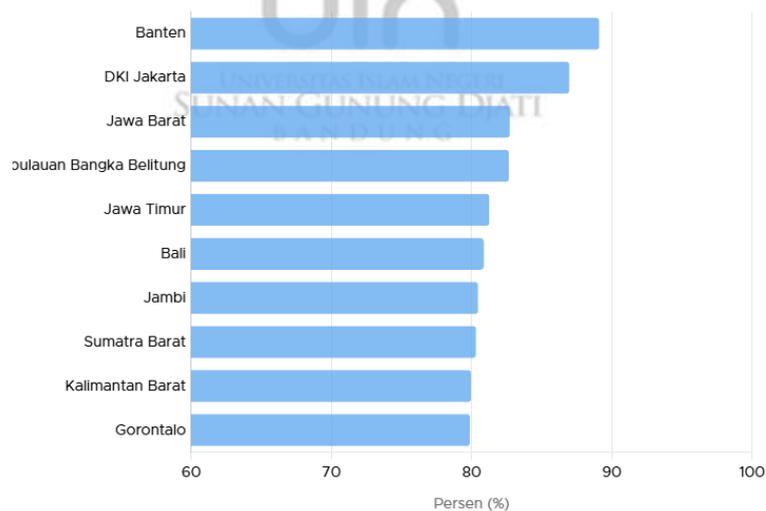
BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Teknologi berkembang dengan pesat terutama setelah perangkat digital dan akses internet semakin tersedia secara luas. Dengan berkembangnya infrastruktur seperti jaringan 3G, 4G dan kini 5G, akses internet yang sebelumnya hanya tersedia di wilayah perkotaan kini semakin meluas ke wilayah lain. Selain itu, jumlah orang yang memiliki perangkat seluler, khususnya *smartphone*, juga meningkat tajam. Menurut data Survei Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia (APJII), terdapat 10 provinsi dengan tingkat penetrasi internet tertinggi di Indonesia pada tahun 2023, salah satunya Jawa Barat dengan peringkat ketiga.

Gambar 1.1
Data Provinsi Dengan Tingkat Penetrasi Internet Tertinggi di Indonesia Pada Tahun 2023



Sumber: Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia (APJII)

Gambar 1.1 terlihat bahwa beberapa provinsi di Indonesia memiliki tingkat penetrasi internet yang lebih tinggi dibandingkan provinsi lainnya pada tahun 2023. Mengacu pada hasil survey yang diteliti oleh APJII, provinsi dengan tingkat penetrasi tertinggi adalah Banten dengan 89,10% lalu disusul DKI Jakarta yang berada di peringkat kedua dengan penetrasi internet setinggi 86,96% dan Jawa Barat di peringkat ketiga dengan penetrasi internet setinggi 82,73%. Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan berinternet di kalangan masyarakat terus meningkat.

Meningkatnya penggunaan beberapa platform digital di berbagai industri, termasuk *e-commerce*, pendidikan, layanan keuangan (*fintech*), dan tentu saja, transportasi, dimungkinkan oleh meningkatnya akses internet (Budiarti, 2020). Banyak bisnis internet telah muncul dan mengembangkan ide-ide segar yang berbasis platform digital untuk meningkatkan kemudahan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat. Kemampuan menggunakan perangkat dan platform digital secara efisien kini diakui sebagai keterampilan penting dalam mendukung pembangunan sosial-ekonomi di era modern. Bisnis-bisnis ini berperan dalam mengurangi kesenjangan sosial ekonomi dengan membantu individu mengembangkan keterampilan yang dibutuhkan untuk berpartisipasi dalam ekonomi digital, sehingga meningkatkan peluang kerja dan akses mereka terhadap berbagai layanan (Maolani et al., 2024). Bisnis ini juga berkembang dalam sektor transportasi yang memanfaatkan peran teknologi untuk meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi. Moda transportasi angkutan dapat diklasifikasikan menjadi dua yakni kendaraan pribadi dan publik berdasarkan kepemilikannya. Transportasi pribadi adalah kendaraan yang kepemilikannya ditentukan oleh pembelinya. Sedangkan transportasi publik adalah kendaraan yang digunakan oleh banyak orang, dilayani bersama, serta memiliki rute-rute yang telah ditentukan dan dijadwalkan oleh pengelolanya. Transportasi publik juga merupakan salah satu bentuk pelayanan yang diberikan oleh pemerintah guna memudahkan masyarakat dalam mencapai tempat tujuannya. (Fitharyono, 2020)

Sepeda motor menjadi moda transportasi paling populer dan banyak digunakan. Dari segi mobilitas, kendaraan bermotor memberikan banyak manfaat dalam memenuhi kebutuhan masyarakat, baik untuk keperluan pribadi maupun organisasi (Maolani et al., 2016). Dalam Peraturan Menteri Perindustrian (Permenperin) No. 34 tahun 2015 tentang Industri Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih dan Industri Sepeda Motor, menjelaskan tentang definisi sepeda motor secara lebih spesifik. Dalam pasal 10 dijelaskan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan bermotor sekurang-kurangnya memiliki enam komponen utama yaitu: *frame body, engine & transmission, steering system & suspension, braking system, wheel & axle dan electrical & instrument*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua atau roda tiga dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta yang sekurang-kurangnya memiliki enam komponen utama. (Hartati, Putri et al, 2014). Karena harganya yang terjangkau, kemampuannya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas, dan kemudahan akses bagi masyarakat umum, sepeda motor telah lama menjadi salah satu moda transportasi yang paling banyak digunakan. Berikut adalah data pengguna sepeda motor di provinsi Jawa Barat dan Kota Bandung tahun 2023.

Tabel 1.1
Sepeda Motor di Provinsi Jawa Barat dan Kota Bandung 2023

No.	Wilayah	Jumlah Kendaraan Bermotor – Sepeda Motor
1.	Jawa Barat	13.580.671
2.	Kota Bandung	957.033

Sumber: Badan Pusat Statistik

Tabel 1.1 terlihat bahwa Provinsi Jawa Barat merupakan wilayah dengan jumlah pengguna sepeda motor mencapai 13.580.671 unit. Jumlah ini mencerminkan tingginya tingkat mobilitas masyarakat di wilayah provinsi yang memiliki populasi terbesar di Indonesia. Sementara itu, kota

Bandung sebagai ibu kota Provinsi Jawa Barat mencatatkan jumlah sepeda motor sebanyak 957.033 unit. Angka ini menunjukkan bahwa kota Bandung turut menyumbang angka signifikan terhadap total kendaraan bermotor di provinsi tersebut, sejalan dengan posisinya sebagai pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, dan pemerintahan.

Penggunaan sepeda motor terutama untuk transportasi publik telah berubah secara signifikan sesuai dengan kemajuan teknologi digital (Aziah et al., 2018). Transportasi sepeda motor, yang sering disebut ojek, disewakan sebagai transportasi umum. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengartikan ojek sebagai sepeda motor sewaan. Oleh karena itu, ojek tergolong moda *paratransit*, yaitu moda yang memiliki rute yang telah ditentukan dan dapat diubah berdasarkan keinginan penumpang.

Sektor transportasi berbasis aplikasi sudah menjadi bagian tak terpisahkan dari kehidupan sehari-hari. Dengan menawarkan pilihan transportasi yang aman, nyaman, dan terjangkau bagi masyarakat, sejumlah perusahaan rintisan transportasi *online* seperti Grab, Gojek, Maxim dan InDrive, telah mengubah dunia transportasi. Melalui jaringan yang tersebar di berbagai kota, bisnis-bisnis ini berkontribusi terhadap pembangunan ekonomi lokal dengan menyediakan lapangan pekerjaan bagi mitra pengemudi di berbagai daerah (Putri et al., 2023). Berikut merupakan data aplikasi transportasi *online* dengan rerata unduhan terbanyak di Indonesia pada tahun 2022-2023.

Tabel 1.2
Aplikasi Transportasi *Online* Unduhan Terbanyak di Indonesia 2023

Nama Data	2022	2023
Gojek	1.358.000	957.000
Maxim	773.000	892.000
inDrive	297.000	321.000
Grab Driver	207.000	170.000
Taxsee Driver	113.000	135.000

Sumber : *The State of Mobile 2024 Report*

Tabel 1.2 terlihat bahwa Gojek tetap menjadi aplikasi transportasi *online* dengan rerata unduhan terbanyak di Indonesia, meskipun mengalami penurunan signifikan dari 1.358.000 unduhan pada tahun 2022 menjadi 957.000 unduhan pada tahun 2023. Sementara itu, Maxim menunjukkan peningkatan unduhan yang cukup signifikan, dari 773.000 pada tahun 2022 menjadi 892.000 pada tahun 2023, mendekati jumlah unduhan Gojek di tahun yang sama. Aplikasi inDrive, Grab Driver, dan Taxsee Driver memiliki rerata unduhan yang lebih kecil dibandingkan dua aplikasi teratas, namun inDrive dan Taxsee Driver mencatatkan tren peningkatan jumlah unduhan dari 2022 ke 2023. Di sisi lain, Grab Driver mengalami penurunan jumlah unduhan pada periode yang sama.

Munculnya layanan ojek *online* (*ride-hailing*) telah memberikan dampak yang signifikan terhadap sektor transportasi di Indonesia. Sejak kemunculannya di awal tahun 2010-an, layanan ojek *online* telah mengubah pola mobilitas masyarakat, mempermudah akses transportasi, dan menciptakan peluang baru dalam ekonomi digital (Dewi et al., 2024). Namun, kehadiran ojek *online* juga menimbulkan sejumlah tantangan dan konflik sosial, terutama dengan ojek konvensional yang telah beroperasi dalam jangka waktu yang lama dan sudah lebih dulu. Ojek *online* mampu menawarkan biaya yang terjangkau dan kemudahan akses melalui aplikasi (Wardhana, n.d.). Tarif yang dikenakan pun jelas dan sudah diatur dalam

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi. Berikut merupakan tarif batas bawah dan batas atas ojek *online* berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 667 Tahun 2022.

Tabel 1.3
Tarif Batas Bawah dan Batas Atas Ojek *Online*

Aturan	Zona I (Sumatera, Jawa, Bali, Jabodetabek)	Zona II (Jabodetabek)	Zona III (Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua)
Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 (7 September 2022)	Rp2.000- Rp2.500/km	Rp2.550- Rp2.800/km	Rp2.300- Rp2.750/km

Sumber : Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Tabel 1.3 terlihat bahwa tarif ojek *online* di Indonesia diatur berdasarkan zona wilayah sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 yang ditetapkan pada 7 September 2022. Zona II, yang mencakup Jabodetabek, memiliki tarif batas bawah dan batas atas yang tertinggi, yaitu Rp2.550 hingga Rp2.800 per kilometer. Zona I, yang mencakup wilayah Sumatera, Jawa (di luar Jabodetabek), dan Bali, memiliki tarif batas bawah Rp2.000 per kilometer dan batas atas Rp2.500 per kilometer, menjadikannya zona dengan tarif terendah dibandingkan

zona lainnya. Sementara itu, Zona III, yang mencakup wilayah Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua, memiliki tarif yang berada di antara Zona I dan Zona II, yaitu Rp2.300 hingga Rp2.750 per kilometer. Pengaturan tarif ini mencerminkan penyesuaian terhadap kondisi geografis, ekonomi, dan kebutuhan transportasi di masing-masing wilayah. Kebijakan ini bertujuan untuk memberikan perlindungan bagi pengemudi dan pengguna jasa ojek *online* sekaligus menjaga kestabilan layanan transportasi berbasis aplikasi di seluruh Indonesia.

Berbeda dengan ojek konvensional atau ojek pangkalan yang sering dianggap mahal dan tidak memiliki peraturan tarif yang jelas, sehingga masyarakat lebih memilih untuk menggunakan jasa ojek *online* (Mubarq, Afiq Chamim et al, 2024). Ojek konvensional yang dioperasikan secara manual dan terbatas pada wilayah tertentu merasa tersingkirkan dalam pasar yang sangat kompetitif. Akibatnya, konflik seperti penolakan dan aksi kekerasan muncul antara pengemudi ojek *online* dan ojek konvensional

Persaingan antara ojek konvensional dan ojek *online* telah menjadi isu yang mencuat dalam beberapa tahun terakhir, khususnya di wilayah Bandung Timur, Jawa Barat. Konflik ini dipicu oleh perbedaan sistem operasional dan pola perebutan wilayah kerja antara kedua jenis transportasi tersebut. Pengemudi ojek konvensional sering kali merasa bahwa ojek *online* telah merambah wilayah yang selama ini dianggap sebagai "lahan eksklusif" mereka, seperti area sekitar terminal, pangkalan, kampus atau stasiun. Hal ini menyebabkan benturan kepentingan yang tidak jarang berujung pada tindakan intimidasi, pemalakan, bahkan kekerasan fisik terhadap pengemudi ojek *online*.

Salah satu contoh nyata terjadi di Pasir Impun, Kecamatan Mandalajati, Kota Bandung. Seorang pengemudi ojek *online* yang melintas di wilayah tersebut dihentikan oleh sekelompok pengemudi ojek konvensional. Awalnya, pengemudi ojek *online* dimintai rokok sebungkus sebagai bentuk pemalakan, namun situasi semakin memanas hingga berujung pada bentrokan fisik. Dalam insiden tersebut, pengemudi ojek

online mengalami luka-luka akibat ditarik secara paksa, dan penumpangnya pun turut menjadi korban kekerasan. Kasus serupa tidak hanya mengganggu keamanan pengemudi dan penumpang, tetapi juga menimbulkan keresahan bagi masyarakat sekitar. Data menunjukkan bahwa konflik serupa tidak hanya terjadi sekali, melainkan terus berulang di berbagai wilayah di Bandung Timur sepanjang tahun 2023-2024. Kasus-kasus seperti pemalakan, intimidasi, dan kekerasan tercatat di beberapa lokasi, antara lain Pasir Impun, Cipadung dan Manisi. Contoh kasus lainnya meliputi cekcok terkait zonasi, pencegahan di tengah perjalanan, hingga pengadangan yang menyebabkan luka berat pada korban. Fakta ini menunjukkan bahwa konflik antara ojek konvensional dan ojek *online* sudah berada pada tahap yang memerlukan perhatian serius dari berbagai pihak untuk mencari solusi yang adil dan berkelanjutan.

Konflik antara ojek *online* dan ojek konvensional yang semakin memanas sering kali memicu aksi solidaritas di antara para pengemudi ojek *online*. Ketika salah satu pengemudi ojek *online* menjadi korban serangan, rekan-rekan pengemudi lainnya biasanya turut membantu dengan mendatangi lokasi konflik dan bahkan melakukan aksi balasan terhadap pengemudi ojek konvensional. Dalam beberapa kasus, ketegangan ini juga mendorong langkah-langkah mediasi, seperti pemasangan banner yang menyatakan zona hijau bagi semua pengemudi ojek, baik ojek *online* maupun ojek konvensional, sebagai upaya menciptakan area netral yang bebas konflik. Pada dasarnya, terlepas dari jenis layanan transportasi yang ditawarkan, baik ojek *online* maupun ojek konvensional, penumpangnya yang memiliki hak penuh untuk memilih layanan sesuai kebutuhannya tanpa adanya tekanan, intimidasi, atau paksaan dari pihak mana pun. Prinsip kebebasan memilih ini perlu dihormati agar tercipta lingkungan transportasi yang aman, nyaman, dan adil bagi semua pihak.

Sepanjang tahun 2023 hingga 2024, wilayah Bandung Timur mencatat beberapa insiden konflik antara pengemudi ojek *online* dan ojek konvensional. Insiden pertama terjadi pada tanggal 2 Januari 2023 di

kawasan Pasir Impun, di mana seorang pengemudi ojek *online* yang tengah mengantar penumpang diadang oleh sekelompok ojek pangkalan. Kelompok tersebut melakukan tindakan provokatif dan melontarkan kata-kata kasar kepada pengemudi ojek *online* tersebut.

Pada bulan yang sama, kasus yang lebih serius terjadi di wilayah Cipadung. Seorang pengemudi ojek *online* dan penumpangnya menjadi korban pengejaran dan kekerasan fisik yang dilakukan oleh oknum ojek pangkalan. Akibat insiden ini, keduanya mengalami luka berat. Tidak berhenti sampai di situ, ketegangan kembali mencuat pada 6 September 2024, juga di daerah Pasir Impun, ketika pemalakan oleh ojek pangkalan berujung pada bentrok fisik. Insiden ini mengakibatkan luka-luka baik pada pengemudi maupun penumpang ojek *online*.

Di daerah Manisi, Bandung Timur pada tahun 2024, dilaporkan adanya kasus pencegatan dan pemalakan oleh oknum ojek pangkalan terhadap pengemudi ojek *online*. Dalam kejadian tersebut, pelaku meminta uang sebesar Rp 250.000, menandakan adanya unsur pemerasan yang cukup mencolok.

Dilansir dari Tribun Jabar, Kumparan.com, AyoBandung.com, dan BeritaSatu.com, rangkaian konflik ini mencerminkan ketegangan yang masih cukup tinggi antara kedua jenis layanan transportasi roda dua di Bandung Timur, yang tidak hanya berdampak pada para pengemudi, tetapi juga mengancam keselamatan penumpang. Selain itu, konflik semacam ini dapat memperburuk citra layanan transportasi di mata masyarakat serta menghambat terciptanya iklim persaingan usaha yang sehat dan berkeadilan.

Konflik antara ojek *online* dan ojek konvensional di Bandung Timur menunjukkan bahwa masalah persaingan dan zonasi masih menjadi akar penyebab utama perselisihan. Kejadian-kejadian ini tidak hanya membahayakan pengemudi tetapi juga penumpang yang terlibat secara tidak langsung. Untuk mengurangi konflik, diperlukan regulasi yang lebih tegas terkait zonasi dan mediasi antar pihak yang bertikai.

Dalam konflik persaingan usaha ini, pemerintah telah mengeluarkan sejumlah kebijakan yang bertujuan untuk meminimalkan sengketa dan mendorong terciptanya lingkungan persaingan usaha yang lebih adil. Penerapan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2021 tentang Pelaksanaan Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat serta Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat merupakan salah satu kebijakan utama. Peraturan ini berupaya untuk melindungi pelaku usaha dari dominasi pihak tertentu, termasuk di industri transportasi, dan menjaga persaingan usaha yang sehat (Wafiya, 2015). Dalam bab 1, pasal 1, poin 2 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2021 dijelaskan bahwa pelaku usaha adalah setiap orang atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi. Dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 juga dijelaskan bahwa pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat memberikan pengakuan hukum terhadap keberadaan kedua moda transportasi tersebut, baik yang berbasis aplikasi (ojek *online*) maupun yang tidak berbasis aplikasi (ojek konvensional), serta menetapkan prinsip operasional yang menjunjung keselamatan, keteraturan, dan keterjangkauan tanpa pembatasan geografis. Sebagaimana tertuang dalam Pasal 2, peraturan ini

secara jelas menyatakan bahwa perlindungan keselamatan berlaku bagi penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan: a) Dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, dan b) tanpa aplikasi berbasis teknologi informasi. Hal ini menunjukkan bahwa kedua bentuk layanan tersebut diakui secara legal oleh pemerintah, dan tidak dibedakan dalam hak dasarnya untuk beroperasi di ruang publik.

Selanjutnya, Pasal 3 ayat (2) menetapkan bahwa pengoperasian sepeda motor untuk kepentingan masyarakat wajib memenuhi lima aspek utama, yakni keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Ketentuan ini menjadi tolak ukur utama operasional ojek *online* maupun ojek konvensional, bukan pembatasan wilayah oleh komunitas, pangkalan, maupun otoritas tidak resmi. Lebih lanjut, Pasal 7 ayat (1) mengatur bahwa: “Pengemudi memberikan pelayanan kepada Penumpang menuju titik tujuan sesuai dengan kesepakatan antara Pengemudi dan Penumpang.” Ketentuan ini menunjukkan bahwa hak pengemudi untuk mengantar penumpang ke titik manapun didasarkan atas kesepakatan kedua belah pihak, bukan atas zona atau wilayah tertentu yang dibatasi oleh kelompok tertentu. Artinya, pengemudi baik ojek *online* maupun ojek konvensional dapat beroperasi selama memenuhi aspek keselamatan dan keteraturan lalu lintas, bukan berdasarkan otoritas wilayah informal. Dalam Pasal 9 ayat (1) mempertegas ciri pelayanan dari sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, yang di antaranya meliputi: “Pelayanan dari pintu ke pintu; tujuan perjalanan ditentukan oleh Penumpang; dan pemesanan dilakukan sesuai kesepakatan atau melalui aplikasi berbasis teknologi informasi.” Berdasarkan ketentuan tersebut, tidak terdapat larangan atau batasan wilayah operasional selama perjalanan dilakukan atas dasar kesepakatan atau pemesanan melalui sistem aplikasi yang sah.

Dengan demikian, Peraturan Menteri Perhubungan PM 12 Tahun 2019 menjadi salah satu landasan hukum penting yang memperkuat argumen bahwa ojek *online* maupun ojek konvensional secara normatif

berhak beroperasi secara bebas dan aman di seluruh wilayah, sepanjang mematuhi ketentuan keselamatan dan ketertiban berlalu lintas. Hal ini sejalan dengan prinsip persaingan usaha yang sehat sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, dan menjadi dasar penting dalam merespons dinamika konflik yang kerap terjadi di lapangan.

Namun persaingan yang terjadi antara ojek *online* dan ojek konvensional di Bandung Timur menunjukkan adanya pembagian wilayah. Ojek *online* sering kali dilarang memasuki wilayah yang dianggap sebagai wilayah operasional ojek konvensional atau ojek pangkalan. Dengan demikian, kondisi di lapangan menunjukkan adanya konflik kepentingan yang tidak sejalan dengan prinsip kebijakan transportasi inklusif dan keadilan persaingan usaha. Pembagian wilayah secara paksa oleh komunitas pangkalan tidak hanya menghambat mobilitas pengemudi ojek *online*, tetapi juga melanggar hak konsumen untuk memilih moda transportasi yang paling sesuai dengan kebutuhan dan kenyamanan mereka.

Diskusi mengenai efektivitas kebijakan ini masih terus berlangsung. Penerapan undang-undang persaingan usaha yang setara dalam konteks ojek *online* dan ojek konvensional penuh dengan kesulitan. Pembatasan formal saja seringkali tidak cukup untuk mengatasi masalah persaingan yang adil antara ojek konvensional, yang seringkali dibatasi dalam hal uang tunai dan sumber daya, dan ojek *online*, yang didukung oleh teknologi canggih dan jaringan yang luas. Seluk-beluk interaksi kedua pihak juga dipengaruhi oleh modifikasi aturan transportasi yang dikeluarkan pemerintah, seperti yang berkaitan dengan kuota dan tarif kendaraan. Baik ojek *online* dan ojek konvensional sering kali menentang upaya untuk mengurangi gesekan dalam industri tersebut.

Pemerintah Kota Bandung menyikapi konflik antara ojek *online* dan ojek konvensional atau ojek pangkalan di wilayah Bandung Timur, khususnya di Pasir Impun, dengan pendekatan mediasi yang sifatnya kolaboratif. Pemkot Bandung tidak tinggal diam terhadap perselisihan ini, melainkan turun langsung bersama unsur Forkopimda, Forkopimcam,

aparat keamanan, dan pemangku kepentingan lainnya untuk melakukan rapat koordinasi dan mediasi antara kedua pihak. Hal ini menunjukkan peran aktif pemerintah dalam menjaga stabilitas sosial serta ketertiban di masyarakat.

Sikap DPRD Kota Bandung yang menekankan pentingnya saling menghargai antara ojek *online* dan ojek konvensional juga menggambarkan pendekatan persuasif pemerintah dalam menyelesaikan konflik horizontal akibat ketimpangan akses dan teknologi. Di sisi lain, meskipun keberadaan ojek *online* tidak bisa dibendung karena dibutuhkan oleh masyarakat dan didukung oleh kemajuan teknologi, pemerintah tetap memiliki tanggung jawab moral dan sosial untuk melindungi kelompok ojek konvensional yang dinilai lebih rentan secara ekonomi maupun akses digital. Bentuk perlindungan ini antara lain dengan melibatkan ojek konvensional dalam forum mediasi dan mendengarkan aspirasi mereka.

Dari aspek hukum, perlindungan terhadap ojek konvensional dapat dikaitkan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang menyatakan bahwa setiap orang berhak atas jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil, serta Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang UMKM, di mana ojek konvensional sebagai pelaku usaha kecil memiliki hak atas pemberdayaan dan perlindungan usaha.

Dengan demikian, langkah mediasi yang dilakukan Pemkot Bandung tidak hanya berfungsi sebagai penyelesaian konflik jangka pendek, tetapi juga mencerminkan upaya perlindungan hukum dan keadilan sosial terhadap ojek konvensional di tengah arus modernisasi transportasi.

Penelitian ini dipilih karena Bandung Timur menjadi daerah penting dimana konflik antara pengemudi ojek *online* dan pengemudi ojek konvensional sering muncul dibandingkan dengan wilayah Bandung lainnya, konflik yang terjadi ini tidak hanya cekcok antar mulut namun sampai pada penggunaan kekerasan serta pemalakan, seperti kasus yang terjadi di Pasir Impun, Cipadung, dan Manisi. Adanya dokumentasi kasus, seperti laporan dari media lokal juga memperkuat validitas penelitian.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dinamika hubungan antara ojek *online* dan ojek konvensional di Bandung Timur dari sudut pandang kebijakan yang berkeadilan serta kesetaraan persaingan usaha berdasarkan teori keadilan sosial oleh John Rawls. Penelitian ini akan mengkaji sejauh mana regulasi pemerintah dapat mendorong terciptanya lingkungan yang adil dan kompetitif, serta bagaimana kedua jenis jasa transportasi ini dapat menyesuaikan diri dengan tuntutan daya saing perusahaan di era digital, dengan mengacu pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2021.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah posisi asli (*original position*) sudah diterapkan dalam dinamika konflik yang terjadi antara ojek *online* dengan ojek konvensional di Bandung Timur berdasarkan perspektif kebijakan dan kesetaraan persaingan usaha?
2. Apakah kerudung ketidaktahuan (*Veil of Ignorance*) sudah diterapkan dalam dinamika konflik yang terjadi antara ojek *online* dengan ojek konvensional di Bandung Timur berdasarkan perspektif kebijakan dan kesetaraan persaingan usaha?
3. Apakah Keadilan dan Kebutuhan Dasar sudah diterapkan dalam dinamika konflik yang terjadi antara ojek *online* dengan ojek konvensional di Bandung Timur berdasarkan perspektif kebijakan dan kesetaraan persaingan usaha?
4. Apakah Prinsip-Prinsip Keadilan: Prinsip Kebebasan yang sama yang sebesar-besarnya (*Principle of Greatest Equal Liberty*), Prinsip perbedaan (*The Difference Principle*), dan Prinsip persamaan yang Adil atas kesempatan (*The Principle of Fair Equality of Opportunity*) sudah diterapkan dalam dinamika konflik yang terjadi antara ojek

online dengan ojek konvensional di Bandung Timur berdasarkan perspektif kebijakan dan kesetaraan persaingan usaha?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dinamika persaingan antara ojek *online* dan ojek konvensional di Bandung Timur dari sudut pandang kesetaraan persaingan usaha dan kebijakan yang berlaku. Secara khusus, penelitian ini fokus pada:

- 1) Untuk mengetahui apakah Posisi Asli (*original position*) sudah diterapkan dalam dinamika konflik yang terjadi antara ojek *online* dengan ojek konvensional di Bandung Timur berdasarkan perspektif kebijakan dan kesetaraan persaingan usaha.
- 2) Untuk mengetahui apakah Kerudung Ketidaktahuan (*veil of ignorance*) sudah diterapkan dalam dinamika konflik yang terjadi antara ojek *online* dengan ojek konvensional di Bandung Timur berdasarkan perspektif kebijakan dan kesetaraan persaingan usaha.
- 3) Untuk mengetahui apakah Keadilan dan Kebutuhan Dasar sudah diterapkan dalam dinamika konflik yang terjadi antara ojek *online* dengan ojek konvensional di Bandung Timur berdasarkan perspektif kebijakan dan kesetaraan persaingan usaha.
- 4) Untuk mengetahui apakah Prinsip-Prinsip Keadilan: Prinsip Kebebasan yang sama yang sebesar-besarnya (*Principle of Greatest Equal Liberty*), Prinsip perbedaan (*The Difference Principle*), dan Prinsip persamaan yang Adil atas kesempatan (*The Principle of Fair Equality of Opportunity*) sudah diterapkan dalam dinamika konflik yang terjadi antara ojek *online* dengan ojek konvensional di Bandung Timur berdasarkan perspektif kebijakan dan kesetaraan persaingan usaha.

D. Kegunaan Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk menambah ilmu pengetahuan dan pemahaman teoritis tentang interaksi antara teknologi digital, regulasi, dan persaingan usaha dalam industri transportasi khususnya ojek *online* dan ojek konvensional, serta memahami seberapa baik peraturan pemerintah dalam mengelola persaingan usaha yang sehat.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Peneliti

Dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang komprehensif kepada peneliti dalam memahami dinamika persaingan usaha antara ojek *online* dengan ojek konvensional di Bandung Timur serta memahami kendala regulasi di era digital dalam konteks persaingan usaha.

b. Bagi Universitas

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian yang akan datang dengan tema serupa serta meningkatkan kontribusi UIN Sunan Gunung Djati Bandung dalam menyelesaikan masalah-masalah di masyarakat khususnya dalam kajian Administrasi Publik.

c. Bagi Instansi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam merumuskan kebijakan yang lebih adil dan efektif di sektor transportasi, serta data dan rekomendasi yang dihasilkan dapat membantu pemerintah dalam menyusun kebijakan yang tepat sasaran.

d. Bagi Publik

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman masyarakat terkait regulasi dalam kesetaraan persaingan usaha agar tercipta persaingan yang sehat terhadap ekonomi lokal serta

memastikan konsumen mendapatkan layanan yang aman dan berkualitas.

E. Kerangka Berpikir

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori keadilan sosial oleh John Rawls (1995). Dalam kerangka ini, teori keadilan John Rawls berfungsi sebagai dasar untuk menilai apakah implementasi kebijakan yang ada sudah mencerminkan keadilan bagi semua pihak, khususnya antara ojek *online* dan ojek konvensional.

Teori Keadilan Sosial John Rawls (1995) dipilih karena teori ini memberikan kerangka untuk memahami ketegangan sosial dalam konteks distribusi sumber daya yang tidak merata. Hal ini sangat relevan untuk mengkaji persaingan antara ojek *online* yang memiliki akses ke teknologi dan pasar lebih luas dengan ojek konvensional yang seringkali kalah bersaing. Sudut pandang Rawls berfungsi sebagai alat untuk mengevaluasi kebijakan pemerintah yang bertujuan untuk membangun kondisi yang lebih adil. Selain itu, Rawls menekankan peran institusi sebagai pemeran penting dalam membina keadilan sosial. Hal ini sejalan dengan fokus penelitian pada kebijakan dan regulasi pemerintah, khususnya Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 dan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2021 untuk mengelola persaingan antara ojek *online* dan ojek konvensional di Bandung Timur. Dibandingkan dengan teori keadilan lain, teori ini lebih sesuai karena mampu menjembatani kepentingan pelaku usaha yang berbeda, baik dari sisi teknologi maupun tradisional, dalam kerangka kebijakan yang adil dan setara.

Teori Rawls terdiri dari beberapa pemikiran, yang meliputi:

- 1) Posisi Asli (*original position*). Dalam ranah hubungan antara ojek *online* dan ojek konvensional, gagasan tentang posisi asli menuntut bahwa semua pemangku kepentingan termasuk pemerintah, perusahaan aplikasi, dan pengemudi membayangkan sikap netral dan

adil sebelum kerangka kerja perusahaan transportasi mengalami kesenjangan karena kemajuan teknologi digital.

- 2) Kerudung Ketidaktahuan (*veil of ignorance*), Kebijakan yang adil harus dibuat oleh pembuat kebijakan tanpa memihak terhadap kelompok tertentu atau manfaat pribadi mereka, tanpa mengetahui pihak mana yang akan mendapatkan lebih banyak atau diuntungkan, ojek *online* menggunakan sistem aplikasinya atau ojek konvensional yang mengandalkan pangkalan dan komunikasi tatap muka.
- 3) Keadilan dan Kebutuhan Dasar, Dalam penelitian ini, konsep keadilan yang menyoroti pentingnya memenuhi kebutuhan mendasar (*primary goods*) terbukti dalam akses pengemudi terhadap pendapatan yang memadai, perlindungan sosial, hak atas kesehatan kerja, dan jaminan stabilitas pekerjaan.
- 4) Prinsip-Prinsip Keadilan, Prinsip pertama disebut sebagai “Prinsip Kebebasan yang sama yang sebesar-besarnya” (*Principle of Greatest Equal Liberty*). Prinsip ini menggarisbawahi bahwa setiap orang, baik pengemudi ojek *online* maupun ojek konvensional, memiliki hak yang sama untuk: memilih profesi, menyuarakan aspirasi, beroperasi secara legal tanpa diskriminasi, menerima perlindungan hukum, dan memiliki akses ke sumber daya yang mendukung upaya mereka seperti jalan, area mangkal, aplikasi, dll.

Prinsip kedua dibagi menjadi dua komponen:

- a) Prinsip perbedaan (*The Difference Principle*)

Penelitian ini berkaitan dengan konsep bahwa setiap ketidaksetaraan yang muncul misalnya dominasi pasar oleh ojek *online* hanya dapat dianggap dan dapat diterima jika menghasilkan keuntungan yang lebih besar bagi kelompok yang paling kurang mampu khususnya, pengemudi ojek konvensional.

- b) Prinsip persamaan yang Adil atas kesempatan (*The Principle of Fair Equality of Opportunity*)

Studi ini akan menyelidiki apakah pengemudi ojek *online* dan ojek konvensional diberi kesempatan yang sama untuk terlibat dalam sistem transportasi yang adil. Ini mencakup akses ke pelatihan, teknologi (aplikasi), modal kerja, dan jaringan pelanggan.



Gambar 1.2
Kerangka Berpikir

