

**KEBIJAKAN SINGAPURA MENGHADAPI INDUSTRI TRANSPORTASI
ONLINE: STUDI KASUS MASUKNYA GOJEK KE SINGAPURA**

By : Yolanda Sari Silitonga
sariyolansilitonga@gmail.com

Supervisor : Indra Pahlawan S.I.P., M.Si.

Bibliography : 8 Journals, 12 Books, 2 Thesis, 8 Websites

Departement of International Relations

Faculty of Social and Politic Sciences

Riau University

Kampus Bina Widya Jl. HR. Soebrantas Km. 12,5 Simpang Baru Pekanbaru 28294

Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

This study focuses on Singapore's policy in facing the online transportation industry. Technological developments have encouraged the emergence of various new businesses with high technology utilization, such as e-commerce, fintech, online ticket-booking, and ride-hailing. Indeed, countries in the world still have to continue to study and see feedback from the public and business actors on the policies that have been issued to regulate the implementation of this new business, so that they can formulate the most appropriate policies and create conducive market conditions. Gojek responded to the merger of Grab and Uber as an opportunity to expand the market in Singapore. The Singapore government sees this merger has caused a significant reduction in competition.

This research uses library research method. This method describes the phenomena that occur in order to obtain objective and accurate conclusions. This study uses a neorealism perspective and a nation-state level of analysis. This research uses economic nationalism theory and the concept of competition policy.

Overall, the Singapore government issued the Point-to-Point Passenger Act of 2019 as a policy to maintain and ensure that online taxis can operate alongside other public transportation. This regulation contains about realizing an open and innovative market, so that Gojek's entry into Singapore is in line with the contents of the regulation, following the decreased competition due to the merger of Grab and Uber. The entry of ride-hailing service businesses to Singapore has been proven to reduce costs and increase the income of online taxi drivers. The Singapore government wants a healthy and pro-competitive online transportation market.

Key words: Economic Nationalism Theory, Neorealism, Point-to-Point Passenger Act of 2019

PENDAHULUAN

Perusahaan *startup* mulai berkembang pesat di kawasan Asia Tenggara sejak tahun 2012. Sejak tahun 2012, Asia Tenggara telah menjadi tuan rumah bagi 10 perusahaan *start-up* yang telah menyalang status *unicorn* (perusahaan *start-up* yang telah memiliki valuasi setidaknya US\$1 miliar). Diantaranya adalah Grab, Sea, Razer, Lazada, yang berasal dari Singapura; Go-Jek, Traveloka, Bukalapak, Tokopedia, asal Indonesia; VNG asal Vietnam; dan Revolution Precrafted asal Filipina. Grab dan Go-Jek, dua perusahaan yang sama-sama bergerak dibidang *ride-hailing* ini memiliki nilai valuasi tertinggi.

Gojek adalah perusahaan *ride-hailing* asal Indonesia. Gojek berdiri pada tahun 2010 dan terdaftar dengan nama PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa. Pada April 2019, Gojek telah berhasil memiliki valuasi US\$10 miliar dan menyalang predikat sebagai *decacorn* pertama asal Indonesia. Menurut Nadiem Makarim, *founder* Gojek, ada empat faktor yang mendorong Gojek melakukan ekspansi ke luar negeri. Pertama, suksesnya mereka mendominasi pasar Indonesia. Kedua, mampu dan percaya diri dalam menghadapi pesaing. Ketiga, staf yang andal menjadi mesin penggerak perluasan bisnis. Dan yang terakhir adalah modal yang cukup untuk melakukan ekspansi ke luar negeri.¹ Menurut pihak Gojek, teknologi mampu mendorong ekonomi suatu negara,

terutama negara berkembang. Ekspansi ke negara lain adalah sebagai salah satu cara untuk membuktikan pendapat tersebut.

Ekspansi Gojek ke Singapura diawali dengan pengujian versi *beta* Gojek di Singapura pada November 2018, sebelum resmi beroperasi secara keseluruhan di Singapura pada 10 Januari 2019. Menurut Andre Soelistyo, CEO Gojek, Singapura merupakan pasar yang unik karena jumlah penduduknya sedikit, teknologi dan perekonomiannya lebih maju, sehingga tantangannya adalah transportasi.²

Pemerintah Singapura memberikan payung hukum mengenai operasi bisnis layanan berbagi tumpangan di negaranya dalam *Point-to-Point Passenger Transport Industry Act No. 20 of 2019* yang diterbitkan pada 13 September 2019. Peraturan ini mengatur mengenai industri transportasi yang mengantar penumpang dari satu titik ke titik lainnya tanpa adanya rute perjalanan yang tetap, seperti layanan yang ditawarkan taksi konvensional, Gojek, Uber, dan Uber.

Bisnis *online* seperti yang dilakukan Gojek merupakan bisnis yang tergolong baru. Perkembangan bisnis *online* semakin menghilangkan batas-batas negara di dunia. Negara rata-rata belum memiliki pengalaman atau kebijakan paling tepat untuk menghadapi masuknya bisnis *online* ke negaranya, terkhusus dalam hal ini adalah bisnis *ride-hailing*.

Menurut laporan Bank Dunia, '*Doing Business*' tahun 2009, Singapura

¹ Widyastuti, Ariyani. 2018. Nadiem Makarim Berikan 4 Alasan Go-Jek Ekspansi ke Luar RI. Diakses dari <<https://bisnis.tempo.co/read/1087277/nadiem-makarim-beberkan-4-alasan-go-jek-ekspansi-ke-luar-ri/full&view=ok>> pada 12/04/19 pukul 11:19 WIB

² Nabila, Marsya. 2019. Gojek Paparkan Strategi Jangka Panjang: Termasuk Ekspansi Malaysia dan Filipina. Diakses dari <<https://dailysocial.id/post/gojek-paparkan-strategi-jangka-panjang-termasuk-ekspansi-ke-malaysia-dan-filipina>> pada 08/12/19 pukul 18:13 WIB

adalah tempat termudah di dunia untuk melakukan bisnis. Singapura memiliki potensi perdagangan dan investasi yang kuat. Masuknya Uber pada tahun 2013 ke Singapura dan disusul masuknya Grab pada tahun 2014, mengawali kemunculan bisnis *ride-hailing* di Singapura. Hal ini menunjukkan Singapura memberikan izin dan menerima pengadaan bisnis ini di negaranya. Pemerintah Singapura melihat layanan *ride-hailing* dapat mendorong perkembangan transportasi *point-to-point* di negaranya.

Grab dan Uber (untuk Asia Tenggara) melakukan merger pada Maret 2018. Hal ini menyebabkan Grab mendominasi pasar *ride-hailing* di Singapura dan terjadi penurunan persaingan yang signifikan di bidang *ride-hailing* di Singapura. Pasca merger, terjadi lonjakan tarif perjalanan dalam layanan Grab dan pengemudi taksi *online* mengalami penurunan pendapatan.

Masyarakat Singapura memiliki tingkat mobilitas sehari-hari yang tinggi, sehingga pemerintah Singapura selalu berusaha memajukan layanan transportasi umumnya, termasuk layanan *ride-hailing*. Tindakan yang tepat dari pemerintah diperlukan sehingga masyarakat, pelaku bisnis, dan negara mendapat manfaat dari keberadaan bisnis *ride-hailing* yang tergolong baru ini.

KERANGKA TEORI

a. Perspektif : Neorealisme

Menurut pandangan kaum neorealisme, struktur dalam hubungan internasional memiliki peran penting yang dapat menjaga kestabilan kepentingan nasional setiap negara. Kaum neorealisme lebih bersikap objektif dan memandang dunia apa

adanya bukan memandang dunia yang seharusnya dan sistem anarki merupakan tolak ukur perilaku yang selalu berpatokan pada kepentingan nasional. Sehingga, persaingan dalam suatu negara tetap menjadi domain utama yang tetap dipertahankan neorealis sebagai wujud untuk memenuhi kepentingan nasional.

Berdasarkan sudut pandang intensi dan kemampuan negara menurut kaum neorealis, beranggapan bahwa negara dituntut untuk meningkatkan kapabilitas suatu negara untuk bertahan dalam kondisi yang anarki. Hal tersebut dilatarbelakangi oleh situasi yang anarki yang mengharuskan suatu negara dapat bersaing dalam menjaga eksistensi kapabilitas negaranya. Oleh sebab itu, intensi suatu negara menurut pandangan kaum neorealis diasumsikan sebagai persaingan dalam mewujudkan kepentingan nasional.³

Peneliti menggunakan perspektif neorealisme karena dalam penelitian ini fokus pembahasannya adalah kebijakan negara untuk mengatur penyelenggaraan suatu bisnis untuk memenuhi kepentingan nasional. Negara hadir dan memegang peranan penting sebagai pemberi kebijakan dalam menyikapi suatu industri dalam negaranya, dalam hal ini industri transportasi *online*.

b. Tingkat Analisis : Negara-Bangsa

³ Baldwin dalam Ambarsari, Yeny. 2017. Perspektif Neorealisme dalam Teori Hubungan Internasional. Diakses dari [http://yeny-novita-ambarsari-fisip16.web.unair.ac.id/artikel_detail-171698-Teori%20Hubungan%20Internasional%20\(SO%20H%20201\)%20\[Jurnal\]-Perspektif%20Neorealisme%20dalam%20Teori%20Hubungan%20Internasional.html](http://yeny-novita-ambarsari-fisip16.web.unair.ac.id/artikel_detail-171698-Teori%20Hubungan%20Internasional%20(SO%20H%20201)%20[Jurnal]-Perspektif%20Neorealisme%20dalam%20Teori%20Hubungan%20Internasional.html) pada 23/11/20 pukul 14:09 WIB

Terdapat tiga level analisis yang umum digunakan dalam studi hubungan internasional, yaitu: 1) Individu dan Kelompok; 2) Negara-Bangsa; dan 3) Sistem Regional dan Global.⁴ Ketiga level analisis tersebut memiliki cakupan fokus penelitian yang berbeda. Level analisis individu yang berfokus pada faktor-faktor yang memengaruhi seseorang mengambil keputusan, level analisis negara-bangsa mengenai faktor dari dalam negara yang memengaruhi kebijakan luar negeri suatu negara, dan level analisis sistem regional dan global yang berfokus pada perilaku negara yang dipengaruhi oleh sistem internasional.

Level analisis negara-bangsa menguji perilaku negara dengan melihat sistem internasional. Pada level analisis ini, sistem internasional adalah sebab dan perilaku negara adalah akibat. Karakteristik sistem internasional yang menyebabkan negara-negara melakukan suatu tindakan tertentu. Variabel kunci dalam sistem internasional adalah *power* yang dimiliki negara dalam sistem tersebut.⁵ Level analisis ini dapat menjelaskan perilaku suatu negara, misalnya negara *super power* untuk terus mengawasi negara-negara lain yang mungkin dapat mengancamnya dalam rangka mempertahankan dominasinya dalam sistem internasional.

⁴ RF Hopkins dan RW Mansbach dalam Saufi, A. 2013. Diakses dari <<http://repository.unpas.ac.id/2073/2/12-BAB%20I.pdf>> pada 20/01/20 pukul 10:50 WIB

⁵ Newmann, Bill. *A Brief Introduction to Theories on International Relations and Foreign Policy*. Diakses dari <<http://www.people.vcu.edu/~wnewmann/468theory.htm#:~:text=State%20level%20analysis%20examines%20the,t%20fight%20with%20other%20democracies.>> pada 07/11/20 pukul 14:55 WIB

Penulis menggunakan level analisis negara-bangsa dalam penelitian ini. Level analisis ini digunakan karena fokus dalam penelitian ini adalah pemerintah Singapura sebagai entitas nasional (negara) yang mengeluarkan kebijakan dalam negeri terhadap industri transportasi *online* yang ada di negaranya. Level analisis ini digunakan untuk membantu penulis mendeskripsikan kebijakan Singapura menghadapi industri transportasi *online* berkaitan dengan masuknya Gojek ke Singapura.

c. Teori: Nasionalisme Ekonomi

Teori nasionalisme ekonomi, atau yang juga dikenal dengan teori merkantilisme, menganggap adanya keunggulan politik atas ekonomi, posisi pasar adalah dibawah demi memenuhi kepentingan negara. Teori ini menganggap bahwa faktor-faktor politik seharusnya yang menentukan hubungan ekonomi.

Menurut Robert Gilpin Fokus utama dari teori ini adalah industrialisasi. Gilpin memaparkan beberapa hal mengenai pentingnya industrialisasi terhadap negara. Pertama, tokoh pemikir teori nasionalisme percaya bahwa industri memiliki dampak yang sangat kuat terhadap perekonomian dan mengarah pada pembangunan secara keseluruhan. Kedua, pemikir teori ini menghubungkan kepemilikan industri dengan kemandirian ekonomi dan otonomi politik. Ketiga, dan yang paling penting, industri berharga karena merupakan dasar kekuatan militer dan pusat keamanan nasional dunia modern. Hampir di setiap masyarakat, termasuk yang liberal, pemerintah mengejar kebijakan yang mendukung

pembangunan industri.⁶ Industrialisasi tidak hanya berdampak pada kemakmuran suatu negara, tapi juga terhadap kemerdekaan dan keamanan negara tersebut.

Tokoh pemikir lain dalam teori ini adalah Friedrich List. List mengemukakan tentang pentingnya campur tangan pemerintah dalam aspek ekonomi. Keberhasilan politik tidak mungkin dicapai tanpa adanya campur tangan politik. List tidak setuju apabila pembangunan ekonomi semata-mata didasarkan pada aspek-aspek efisiensi, keunggulan komparatif, serta pilihan-pilihan produksi tertentu tanpa melibatkan faktor politik.

Merkantilisme memandang aktivitas ekonomi sebagai sarana untuk meningkatkan kekuatan negara, dan negara bertanggungjawab untuk mempertahankan kepentingan nasional. Ketergantungan ekonomi dengan negara lain merupakan hal yang harus dihindari karena hal tersebut dapat mengancam keberlangsungan negara.

d. Konsep:Kebijakan Persaingan

Kebijakan persaingan merupakan bagian dari kebijakan publik yang bertujuan untuk memastikan bahwa persaingan tidak dibatasi atau dirusak dengan cara yang merugikan perekonomian dan masyarakat. Hal ini didasarkan pada gagasan bahwa pasar kompetitif adalah pusat investasi, efisiensi, inovasi, dan pertumbuhan.

Kebijakan persaingan muncul di Amerika Serikat pada akhir abad ke-19. Kebijakan ini muncul karena persaingan telah mendorong perusahaan yang lebih besar untuk mencoba mengurangi

tekanan persaingan melalui pembentukan kartel, sehingga merugikan perusahaan dan konsumen yang lebih kecil. Kebijakan ini juga dikenal dengan kebijakan *antitrust*.⁷

Secara umum tujuan utama dari kebijakan persaingan adalah untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat dengan mendorong persaingan yang sehat, mengawasi atau mengendalikan praktik-praktik bisnis yang membatasi persaingan. Pasar yang kompetitif akan mendorong harga-harga lebih rendah, ekonomi lebih efisien dan produktif, lebih banyak *new entrance* dan investasi, inovasi dan kreativitas, tersedia banyak pilihan barang dan jasa dengan kualitas yang lebih baik, akhirnya meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.⁸

Tiga bidang utama yang dicakup oleh kebijakan persaingan, antara lain: pertama, praktik-praktik yang membatasi, seperti kolusi oleh perusahaan pesaing untuk menetapkan harga. Hal ini dilarang menurut kebijakan persaingan. Kedua, penyalahgunaan posisi monopoli. Ketiga adalah mengenai merger. Merger menjadi isu kebijakan persaingan yang paling kontroversial. Hal ini dapat terjadi karena sering kali suatu tindakan merger diperdebatkan apakah telah menimbulkan pengurangan persaingan signifikan.

HASIL DAN PEMBAHASAN Institusi dan Regulasi Transportasi Online di Singapura

Pertumbuhan pesat terjadi pada dekade ini pada layanan mobilitas

⁶ Gilpin, Robert. 1987. *The Political Economy of International Relations*. New Jersey: Princeton University Press.

⁷ Larkin, Phillip. *Competition Policy*. Diakses dari <<https://www.britannica.com/topic/competition-policy>> pada 30/10/20 pukul 21:53 WIB

⁸ Ibid

berbasis aplikasi *smartphone* yang menggunakan informasi *real-time* dan disesuaikan dengan kebutuhan pengguna. Layanan *ride-hailing* termasuk layanan yang paling awal muncul pada perkembangan ini dengan kehadiran beberapa perusahaan-perusahaan paling menonjol di bidang ini seperti Uber, DiDi Chuxing, Grab dan Ola.

Ride-hailing dapat dipahami sebagai penyediaan layanan seperti taksi melalui penggunaan perangkat lunak dengan fasilitas *Global Positioning System* (GPS) yang menghubungkan pengemudi dan penumpang secara langsung, tanpa memerlukan pusat pengiriman. *Platform* ini berbasis akun, dengan pembayaran dapat diproses secara otomatis melalui kartu kredit penumpang.⁹ Akun diperlukan untuk kemudahan dan melindungi data pribadi pengguna.

Masyarakat Singapura memiliki tingkat mobilitas sehari-hari yang tinggi. Pemerintah Singapura terus melakukan pembaharuan guna mewujudkan sistem transportasi umum yang lebih baik bagi masyarakat Singapura, termasuk sektor transportasi *on-demand*.

a. Iklim Investasi Singapura Secara Umum

Laporan *Doing Business 2018* oleh Bank Dunia menempatkan Singapura sebagai negara termudah kedua di dunia untuk berbisnis. Laporan Daya Saing Global 2018 oleh World

Economic Forum menempatkan Singapura sebagai ekonomi paling kompetitif kedua secara global.¹⁰ Hal tersebut dapat menunjukkan bahwa Singapura memiliki unsur-unsur yang dapat menarik investor berinvestasi di negaranya.

Pemerintah Singapura aktif mempromosikan negara sebagai pusat penelitian dan pengembangan dan inovasi untuk bisnis dengan menawarkan insentif pajak, hibah penelitian, dan peluang kemitraan dengan lembaga penelitian dalam negeri. Singapura juga siap menarik investasi asing dalam inovasi digital dan keamanan siber. Singapura berinvestasi dalam jumlah besar untuk sektor pengembangan teknologi dan berupaya menjadikan dirinya sebagai pusat regional.

Iklim investasi Singapura dapat dilihat dari beberapa hal berikut:

1. Keterbukaan dan Pembatasan Terhadap Investasi Asing. Pemerintah Singapura berkomitmen untuk mempertahankan pasar bebas, sekaligus secara aktif merencanakan pembangunan ekonomi Singapura, termasuk melalui jaringan perusahaan yang terkait dengan pemerintah (*government-linked corporations/ GLC*). Pengecualian untuk keterbukaan umum Singapura terhadap investasi asing ada di bidang telekomunikasi, penyiaran, media berita domestik, layanan keuangan, layanan hukum dan

⁹ International Transport Forum. 2018. The Economics of Regulating Ride-Hailing and Dockless Bike Share. Discussion Paper. Diakses dari <<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/economics-regulating-ride-hailing-dockless-bike-share.pdf>>

¹⁰ U.S. Department of State. 2019. 2019 Investment Climate Statements: Singapore. Diakses dari <<https://www.state.gov/reports/2019-investment-climate-statements/singapore/>> pada 01/11/20 pukul 19:56 WIB

- akuntansi, dan sektor pelabuhan dan bandara, serta kepemilikan properti.
2. Transparansi dan sistem regulasi. Pemerintah Singapura menetapkan aturan yang jelas sehingga mendorong persaingan. Sistem hukum, peraturan, dan akuntansi Singapura adalah transparan dan konsisten dengan norma internasional.
 3. Kebijakan industri. *Singapore's Economic Development Board* (EDB) adalah agen promosi investasi utama yang memfasilitasi investasi asing ke Singapura. EDB melakukan promosi investasi dan pengembangan industri, dan bekerja dengan bisnis internasional, baik asing maupun lokal, dengan menyediakan informasi, koneksi ke mitra, dan akses ke insentif pemerintah untuk investasi mereka.
 4. Korupsi dan stabilitas politik. Singapura secara aktif menegakkan hukum antikorupsi. *Transparency International's 2018 Corruption Perception index* menempatkan Singapura pada peringkat ke-3 dari 175 negara secara global.¹¹ Singapura secara umum dianggap sebagai salah satu negara paling tidak korup di Asia dan dunia, sehingga korupsi bukanlah tantangan bagi masuknya investasi asing ke Singapura.
 5. Kebijakan dan praktik ketenagakerjaan. Singapura memiliki 3,68 juta pekerja per Juni 2018, dari angka tersebut terdapat sekitar 1,37 juta orang asing, dan sekitar 84 persen

adalah pekerja terampil atau semi-terampil. Tingkat pengangguran Singapura pada paruh pertama 2018 adalah rata-rata 2 %.

6. Statistik Investasi Asing Langsung dan Investasi Portofolio Asing. Amerika Serikat adalah negara sumber investasi langsung terbesar Singapura sebesar US\$223,039 pada tahun 2019, sementara China adalah negara tujuan investasi luar negeri Singapura teratas, dengan jumlah US\$98,979 pada tahun yang sama.

Berdasarkan beberapa poin di atas, dapat disimpulkan bahwa pemerintah Singapura bertujuan mempertahankan pasar yang bebas, sambil tetap menerapkan aturan yang tegas sehingga tidak merugikan masyarakat atau pelaku usaha dalam negeri, menciptakan lingkungan domestik yang ramah bisnis, menekan tingkat korupsi dan stabilisasi politik sehingga pada akhirnya bisa mendorong pertumbuhan ekonomi Singapura.

b. Kondisi Pasar Transportasi online di Singapura

Keberadaan operator layanan pemesanan taksi sebagai pihak ketiga, dan kemunculan mobil sewa pribadi mendorong perkembangan lanskap untuk transportasi *point-to-point* (P2P) Singapura yang telah berkembang secara signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Layanan ini melengkapi jaringan transportasi umum Singapura yang luas, dengan sekitar 6 persen dari semua perjalanan diselesaikan dengan taksi dan *private hire cars*.¹²

¹¹ Ibid

¹² Land Transport Authority of Singapore. Annual Report 2018/2019. Diakses dari

Jumlah perjalanan menggunakan taksi dan mobil pribadi sewaan (*private-hire cars*) di Singapura meningkat dari 0,8 juta pada tahun 2012 menjadi 1 juta perjalanan pada 2016, didukung oleh kemunculan operator *private-hire car* seperti Grab dan Uber.¹³ Grab merupakan perusahaan *ride-hailing* yang berasal dari Singapura. Perusahaan ini merupakan perusahaan paling dominan di bidang *ride-hailing* di Singapura, terlebih setelah Grab melakukan merger dengan Uber (untuk kawasan Asia Tenggara).

Beberapa pelaku bisnis transportasi *online* yang muncul setelah Grab dan Uber merger di Singapura adalah Filo Technologies, Ryde, Jugnoo, Tada, Kardi, Urge, dan Gojek.

c. Tindakan Merger Grab dan Uber Peluang Bagi Gojek

Tindakan akuisisi yang dilakukan Grab terhadap Uber (untuk Asia Tenggara) pada 26 Maret 2018, mengakibatkan kedua perusahaan ini dijatuhi sanksi berupa denda oleh *Competition and Consumer Commission of Singapore* (CCCS) yang merupakan badan yang berwenang mengawasi persaingan usaha di Singapura. Uber didenda S\$6,58 juta dan Grab didenda S\$6,42 juta dengan total denda sebesar S\$13 juta pada September 2018.¹⁴ Pemberian denda ini

disebabkan oleh tindakan merger yang dilakukan Uber dan Grab terbukti telah mengurangi kompetisi secara signifikan dalam pasar *ride-hailing* di Singapura.

Grab menguasai 80% pasar *ride-hailing* di Singapura setelah merger yang dilakukannya dengan Uber. Menurut survei tersebut, 63% penumpang yang disurvei mengalami dampak negatif pada pengalaman berkendara dengan layanan *ride-hailing*, dan 87% pengemudi mengalami penurunan pendapatan setelah merger Grab dan Uber.¹⁵

Gojek menanggapi tindakan merger Grab dan Uber ini sebagai peluang untuk melakukan perluasan pasar di kawasan Asia Tenggara. Nadiem Makarim menyampaikan bahwa masyarakat di Singapura, Thailand, Vietnam dan Filipina tidak memiliki banyak pilihan di bidang *ride-hailing*.

Singapura adalah bagian penting dari rencana ekspansi Gojek karena negara ini adalah salah satu ekonomi terpenting di Asia Tenggara. Upaya pertama yang dilakukan Gojek ketika pertama kali masuk ke pasar Singapura pada November 2018 (masih tahap uji coba) adalah pemberian voucher dan potongan harga bagi penumpangnya.

<https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltagov/who_we_are/statistics_and_publications/report/pdf/Annual%20Report%201819.pdf> pada 06/03/20 pukul 14:01 WIB

¹³ The Straits Times. 2018. Private Vehicle Journeys in Singapore See First Drop Since 1997: LTA. Diakses dari <<https://www.businesstimes.com.sg/transport/private-vehicle-journeys-in-singapore-see-first-drop-since-1997-lta>> pada 02/07/20 pukul 10:06 WIB

¹⁴ Farras, Benhart. 2018. Terbukti Monopoli, Grab & Uber Kena Denda Rp 141,6 M. Diakses

dari <

<https://www.cnbcindonesia.com/tech/20180924112709-37-34436/terbukti-monopoli-grab-uber-kena-denda-rp-1416-m>> pada 08/11/19 pukul 15:51 WIB

¹⁵ National University of Singapore Business School. 2019. Healthy Competition Gives Singapore's ride-hailing market a boost: NUS Business School. Diakses dari <<https://bschool.nus.edu.sg/media/press-release-details/584/>> pada 08/03/20 pukul 21:23 WIB

d. Kerja Sama Gojek dengan Mitra Lokal Sebagai Strategi Awal Beroperasi di Singapura

Menurut Raditya Wibowo, *Head of Transport Global* Gojek, pihaknya ingin bermitra dengan merek lokal yang sejalan dengan misi Gojek untuk menjadikan kehidupan sehari-hari masyarakat lebih baik. Beberapa kerja sama yang dijalin adalah:

1. Kemitraan Gojek dengan Carousell, *platform* penyedia pasar konsumen-ke-konsumen (C2C) paling populer di Singapura diumumkan pada 24 Januari 2019.
2. Kemitraan Gojek dengan Gigacover, perusahaan teknologi asuransi berbasis di Singapura yang berfokus pada kebutuhan perlindungan *freelancer* untuk menawarkan perlindungan Asuransi Kesehatan Berkepanjangan kepada mitra pengemudi.
3. Kemitraan Gojek dengan Doctor Anywhere, *platform* konsultasi video yang menghubungkan pengguna dengan dokter bersertifikat.
4. Gojek menjalin kerja sama eksklusif dengan Esso dan The Development Bank of Singapore (DBS), perusahaan bahan bakar (*petrol*) dan bank terbesar di Singapura.
5. Kemitraan Gojek dan Singtel diumumkan pada 24 April 2019. Singtel merupakan perusahaan telekomunikasi terbesar di Singapura.
6. Gojek dan DBS Bank kembali mengumumkan kemitraan mereka pada 13 Juni 2019 dalam pembayaran elektronik yaitu "DBS Paylah!"
7. Gojek mengumumkan kemitraan dengan Trans-Cab pada 29

November 2019. Trans-Cab merupakan perusahaan taksi terbesar kedua di Singapura.

8. Gojek Singapura menyatakan telah menandatangani perjanjian kerja sama pada 18 Mei 2020 dengan Deliveroo yaitu *platform* pengantaran makanan di Singapura.

Kemitraan yang dilakukan Gojek dengan perusahaan lokal yang inovatif adalah fokus lain dari Gojek untuk memperluas penawaran Gojek dan menyediakan layanan yang lebih baik dan lebih banyak untuk penumpang dan pengemudi.

Setelah tindakan merger yang dilakukan Grab dan Uber, *Competition and Consumer Commission of Singapore* (CCCS) menemukan bahwa terjadi kenaikan tarif layanan Grab, pesaing potensial terhambat oleh eksklusivitas Grab dan tidak dapat bersaing secara efektif terhadap Grab, atau secara substansial telah mengurangi persaingan.

Sebuah studi tentang pasar *ride-hailing* di Singapura telah menggarisbawahi pentingnya persaingan yang sehat di pasar setelah merger Grab-Uber pada 2018. Ditemukan bahwa sejak masuknya pemain baru ke dalam pasar, rata-rata tarif harian *ride-hailing* turun 11% untuk penumpang, sementara 55% pengemudi melaporkan peningkatan pendapatan (35% di antaranya mengalami peningkatan lebih dari 10%).¹⁶

e. Kebijakan Pemerintah Singapura Menghadapi Industri Ride-hailing

¹⁶ Ibid

Pemerintah Singapura mengungkapkan bahwa layanan transportasi *point-to-point* mampu memenuhi kebutuhan penumpang dan pengemudi. Hal ini sesuai dengan tujuan mereka yang menginginkan transportasi yang lebih luas sambil memungkinkan inovasi yang terus berkembang. Hal tersebut akan menghasilkan keseimbangan, dan hal ini dapat dicapai dengan penggabungan antara operator yang bertanggung jawab, penumpang yang bijak dan pengemudi yang mengutamakan keselamatan.

Taksi konvensional menjadi penyedia utama transportasi *point-to-point* di Singapura, sebelum *ride-hailing platform* seperti Uber masuk ke Singapura pada tahun 2013. Keberadaan *ride-hailing platform* seperti Grab di Singapura telah meningkatkan pengalaman penumpang transportasi *point-to-point* di Singapura secara signifikan. Setidaknya terdapat sekitar 20.000 armada taksi dan 45.000 mobil sewaan pribadi (mobil yang difungsikan sebagai taksi *online*).¹⁷ Hal ini menyebabkan tersedianya lebih banyak pilihan dalam transportasi *point-to-point* dan dengan standar layanan yang terus ditingkatkan.

Kenyamanan dan popularitas aplikasi *ride-hailing* memberikan manfaat bagi pengguna layanan ini. Sampai tahun 2019, lebih dari dua

pertiga dari semua perjalanan *point-to-point* adalah perjalanan dengan layanan *ride-hailing*, dan 30% dilakukan oleh taksi.¹⁸

Point-to-Point Passenger Transport Industry Act of 2019

Point-to-Point Passenger Transport Industry Act of 2019 bukan merupakan undang-undang yang pertama kali ada di Singapura untuk menanggapi masuknya bisnis *ride-hailing* dalam pasar transportasi *point-to-point*. Singapura pada tahun 2015 memberlakukan kerangka registrasi bagi perusahaan operator layanan pemesanan taksi seperti Uber dan Grab yang memasuki pasar Singapura sejak 2014. Pemerintah Singapura menanggapi masuknya layanan *ride-hailing* sebagai fleksibilitas yang diperlukan untuk inovasi dalam industri transportasi *point-to-point*.

Singapura kemudian melakukan pembaharuan untuk regulasi mengenai layanan *ride-hailing* pada tahun 2017. Pembaharuan ini berfokus mengenai prioritas keamanan bagi penumpang sehingga seluruh pengemudi taksi *online* harus memiliki izin atau lisensi, kemudian mobil yang digunakan sebagai taksi *online* harus memiliki stiker yang menandakan telah lulus uji.

Point-to-Point Passenger Transport Industry Act of 2019 adalah peraturan yang dikeluarkan pemerintah Singapura untuk mengatur transportasi *point-to-point* (P2P) demi memastikan warganya mendapatkan manfaat berkelanjutan dari transportasi P2P yang berkembang. Rancangan Undang-undang peraturan ini telah disahkan pada Agustus 2019, dan kerangka kerja

¹⁷ Ministry of Transport of Singapore. 2019. Opening Speech by Senior Minister of State for Transport Dr Janil Puthucheary on Second Reading of Point-to-Point Passenger Transport Industry Bill 2019. Diakses dari <<https://www.mot.gov.sg/news-centre/news/Detail/opening-speech-by-senior-minister-of-state-for-transport-dr-janil-puthucheary-on-second-reading-of-point-to-point-passenger-transport-industry-bill-2019/>> pada 13/03/20 pukul 22:57 WIB

¹⁸ Ibid

peraturan ini mulai diberlakukan pada Oktober 2020.

Land Transport Authority (LTA) merupakan otoritas di bawah Kementerian Transportasi Singapura yang memiliki fungsi pengawasan regulasi terhadap peraturan transportasi P2P ini.

Kerangka kerja peraturan transportasi *point-to-point* (P2P) ini akan fokus pada bidang-bidang berikut:

- A. Lisensi bagi operator layanan P2P yang lebih besar untuk pengawasan regulasi yang lebih luas. Kerangka peraturan *point-to-point* yang baru akan memungkinkan LTA untuk mengatur operator penyedia layanan *point-to-point* berdasarkan jenis layanan yang disediakan, misalnya street-hail atau ride-hail.
- B. Memastikan keselamatan penumpang dan pengemudi. LTA diberikan wewenang untuk menetapkan persyaratan keselamatan pada operator yang telah memiliki lisensi.
- C. Mendukung pengembangan industri pasar P2P yang terbuka dan inovatif. LTA melarang operator menawarkan pengaturan eksklusif, yaitu peraturan yang dapat mengikat pengemudi, sehingga dapat mencegah pengemudi bekerja untuk operator lain karena pengaturan seperti itu mempersulit pemain baru untuk memasuki pasar, dan secara alami lebih menyukai operator lama.

D. Regulasi mengenai tarif perjalanan. *Public Transport Council of Singapore* (PTC) merupakan badan hukum independen di bawah Kementerian Transportasi Singapura (*Ministry of Transport of Singapore*). PTC berwenang untuk menentukan tarif bus dan kereta api di Singapura, namun setelah peraturan *Point-to-Point Passenger Transport Industry Act of 2019* dikeluarkan, PTC memiliki wewenang untuk mengatur tarif perjalanan yang dikenakan oleh operator *ride-hailing* seperti Gojek dan Grab. Secara khusus, untuk layanan *ride-hailing*, diizinkan untuk menetapkan tarifnya secara mandiri dan menetapkan tarif mereka dengan tarif meteran (argo) seperti yang digunakan oleh taksi konvensional, PTC tidak menetapkan rumusan pasti untuk menghitung tarif transportasi *ride-hailing*, namun berhak untuk mengendalikan biaya yang berlebihan pada transportasi *ride-hailing*.

Poin ‘mempertahankan pasar yang terbuka dan kompetitif’ menjadi poin pertama yang dituliskan oleh *Land Transport Authority* (LTA) pada lembar konsultasi publik guna mendapatkan respon dari masyarakat mengenai penambahan poin ini untuk dimasukkan dalam kerangka kerja peraturan transportasi P2P yang baru. Lebih lanjut, poin ini menjadi salah satu poin baru dalam kerangka kerja peraturan ini bila dibandingkan dengan

dua undang-undang yang telah ada sebelumnya.

Penambahan poin ini seolah menyusul kasus merger Grab dan Uber pada Maret 2018 yang telah terbukti mengurangi persaingan secara signifikan dan menyebabkan Grab mendominasi pasar *ride-hailing* di Singapura. Tidak ada pernyataan atau data resmi yang menyatakan bahwa penambahan poin ini adalah tanggapan dari tindakan merger kedua perusahaan sekaligusantisipasi bagi masa mendatang, namun pengajuan rancangan undang-undang ini disahkan pada Agustus 2018, yaitu setelah tindakan merger tersebut terjadi.

Menurut konsep kebijakan persaingan, pemerintah harus mengontrol perilaku monopoli dan penyalahgunaan perusahaan yang dapat mendominasi pasar serta praktik bisnis tidak sehat lainnya.¹⁹ Aturan pro-persaingan dibutuhkan karena persaingan memupuk kesejahteraan dan membuat pasar bekerja untuk pembangunan. Kondisi pasar yang terbukti sehat dan pro-persaingan (kompetitif) dapat meningkatkan daya saing nasional suatu negara.

Para pembuat kebijakan nasional telah memberikan perhatian yang lebih besar pada peringkat daya saing internasional dan bertujuan untuk meningkatkan kebijakan yang relevan di negara mereka dalam upaya memperoleh daya saing.

KESIMPULAN

Respon yang diberikan pemerintah terhadap kemunculan layanan *ride-hailing* sangat bervariasi. Pemerintah di berbagai negara mendapati bisnis *ride-hailing* ini sebagai hal yang baru, terlebih apabila perusahaan tersebut menyediakan banyak layanan dalam satu aplikasi, seperti Grab dan Gojek. Pemerintah harus terus mengamati *feedback* masyarakat dan pelaku usaha terhadap setiap kebijakan untuk bisnis baru ini, sehingga semua pihak mendapat keuntungan dan terwujud lingkungan pasar yang kondusif.

Point-to-Point Passenger Transport Industry Act of 2019 adalah peraturan yang dikeluarkan pemerintah Singapura untuk mengatur transportasi *point-to-point* (P2P) demi memastikan warganya mendapatkan manfaat berkelanjutan dari transportasi P2P yang berkembang.

Mempertahankan pasar yang terbuka dan kompetitif menjadi poin pertama yang dituliskan oleh *Land Transport Authority* (LTA) pada lembar konsultasi publik. Poin ini menjadi salah satu poin baru dalam kerangka kerja peraturan ini bila dibandingkan dengan dua undang-undang yang telah ada sebelumnya.

Ditemukan bahwa sejak masuknya pemain baru ke dalam pasar, rata-rata tarif harian *ride-hailing* turun 11% untuk penumpang, sementara 55% pengemudi melaporkan peningkatan pendapatan (35 persen di antaranya mengalami peningkatan lebih dari 10%).²⁰ Studi ini menganalisis bagaimana evolusi bidang *ride-hailing* Singapura

¹⁹ Iyori, Hiroshi. 2002. Competition Policy and Government Intervention in Developing Countries: An Examination of Japanese Economic Development. Article. Vol. 1 No. 35: Washington University Open Scholarship

²⁰ Loc.cit. National University of Singapore Business School

selama 12 bulan (Oktober 2018 – Oktober 2019).

Masuknya pemain baru dapat menghadirkan persaingan yang sehat pada pasar *ride-hailing* di Singapura. Transportasi *online* telah menjadi bagian integral dari transportasi publik Singapura sejak muncul pertama kali pada 2013. Pasar ini sebaiknya terus terbuka, dapat diperebutkan dan dinamis.

Referensi:

- Adi, Dharma. Review Neoliberalisme Institusional. Diakses dari <https://www.academia.edu/26181719/Review_Neoliberalisme_Institusional>
- Ambarsari, Yeny. 2017. Perspektif Neorealisme dalam Teori Hubungan Internasional. Diakses dari <[http://yeny-novita-ambarsari-fisip16.web.unair.ac.id/artikel_detail-171698-Teori%20Hubungan%20Internasional%20\(SOH%20201\)%20\[Jurnal\]-Perspektif%20Neorealisme%20dalam%20Teori%20Hubungan%20Internasional.html](http://yeny-novita-ambarsari-fisip16.web.unair.ac.id/artikel_detail-171698-Teori%20Hubungan%20Internasional%20(SOH%20201)%20[Jurnal]-Perspektif%20Neorealisme%20dalam%20Teori%20Hubungan%20Internasional.html)>
- Dugis, Vinsensio. 2016. Teori Hubungan Internasional Perspektif-Perspektif Klasik. Surabaya: Cakra Studi Global Strategis (CSGS)
- Farras, Benhart. 2018. Terbukti Monopoli, Grab & Uber Kena Denda Rp 141,6 M. Diakses dari <<https://www.cnbcindonesia.com/tech/20180924112709-37-34436/terbukti-monopoli-grab-uber-kena-denda-rp-1416-m>>
- Gilpin, Robert. 1987. The Political Economy of International Relations. New Jersey: Princeton University Press.
- International Transport Forum. 2018. The Economics of Regulating Ride-Hailing and Dockless Bike Share. Discussion Paper. Diakses dari <<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/economics-regulating-ride-hailing-dockless-bike-share.pdf>>
- Iyori, Hiroshi. 2002. Competition Policy and Government Intervention in Developing Countries: An Examination of Japanese Economic Development. Article. Vol. 1 No. 35: Washington University Open Scholarship
- Land Transport Authority of Singapore. Annual Report 2018/2019. Diakses dari <https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltagov/who_we_are/statistics_and_publications/report/pdf/Annual%20Report%201819.pdf>
- Larkin, Phillip. Competition Policy. Diakses dari <<https://www.britannica.com/topic/competition-policy>>
- Ministry of Transport of Singapore. 2019. Opening Speech by Senior Minister of State for Transport Dr Janil Puthucheary on Second Reading of Point-to-Point Passenger Transport Industry Bill 2019. Diakses dari <<https://www.mot.gov.sg/news-centre/news/Detail/opening-speech-by-senior-minister-of-state-for-transport-dr-janil-puthucheary-on-second-reading-of-point-to-point-passenger-transport-industry-bill-2019/>>
- Nabila, Marsya. 2019. Gojek Paparkan Strategi Jangka Panjang:

- Termasuk Ekspansi Malaysia dan Filipina. Diakses dari <<https://dailysocial.id/post/gojek-paparkan-strategi-jangka-panjang-termasuk-ekspansi-ke-malaysia-dan-filipina>>
- National University of Singapore Business School. 2019. Healthy Competition Gives Singapore's Ride-Hailing Market a Boost: NUS Business School Study. Diakses dari <<https://bschool.nus.edu.sg/media/press-release-details/584/>>
- Newmann, Bill. *A Brief Introduction to Theories on International Relations and Foreign Policy*. Diakses dari <<http://www.people.vcu.edu/~wnewmann/468theory.htm#:~:text=State%20level%20analysis%20examines%20the,t%20fight%20with%20other%20democracies.>>
- RF Hopkins dan RW Mansbach dalam Saufi, A. 2013. Diakses dari <<http://repository.unpas.ac.id/2073/2/12-BAB%20I.pdf>>
- The Straits Times. 2018. Private Vehicle Journeys in Singapore See First Drop Since 1997: LTA. Diakses dari <<https://www.businesstimes.com.sg/transport/private-vehicle-journeys-in-singapore-see-first-drop-since-1997-lta>>
- U.S. Department of State. 2019. 2019 Investment Climate Statements: Singapore. Diakses dari <<https://www.state.gov/reports/2019-investment-climate-statements/singapore/>>
- Widyastuti, Ariyani. 2018. Nadiem Makarim Beberkan 4 Alasan Go-Jek Ekspansi ke Luar RI. Diakses dari <<https://bisnis.tempo.co/read/1087277/nadiem-makarim-beberkan-4-alasan-go-jek-ekspansi-ke-luar-ri/full&view=ok>>