

July 2021

JASA LAYANAN TRANSPORTASI DARING (GOJEK DAN GRAB) DALAM PERSPEKTIF ASEAN ON FRAMEWORK AGREEMENT ON SERVICES (AFAS)

Luthfi Hanifa Ryani
Luthfi.hanifa@ui.ac.id

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/dharmasisya>



Part of the [Administrative Law Commons](#), [Civil Law Commons](#), [Constitutional Law Commons](#), [Criminal Law Commons](#), and the [International Law Commons](#)

Recommended Citation

Ryani, Luthfi Hanifa (2021) "JASA LAYANAN TRANSPORTASI DARING (GOJEK DAN GRAB) DALAM PERSPEKTIF ASEAN ON FRAMEWORK AGREEMENT ON SERVICES (AFAS)," *Dharmasisya*: Vol. 1 , Article 22.

Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/dharmasisya/vol1/iss2/22>

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Law at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Dharmasisya by an authorized editor of UI Scholars Hub.

JASA LAYANAN TRANSPORTASI DARING (GOJEK DAN GRAB) DALAM PERSPEKTIF ASEAN ON FRAMEWORK AGREEMENT ON SERVICES (AFAS)

Cover Page Footnote

Anindhita, Wiratri, Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online, Seminal Nasional Indocompac, Universitas Bakrie, (Jakarta: 2019), hlm. 4. Amajida, Fania Darma, Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta. Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi Volume 46. Nomor 1. Juni 2016 (Departmen Sosiologi Universitas Indonesia: Jakarta 2016). [https://www. Businesswire.com/news/home/20160804005797/en/ KKR-Warburg-Pincus-Farallon-Capital-Group-Private](https://www.Businesswire.com/news/home/20160804005797/en/KKR-Warburg-Pincus-Farallon-Capital-Group-Private) diakses hari sabtu, 25 Mei 2019, pukul 19.45 WIB. <http://aec.ekon.go.id/mengenal-kerangka-kerja-asean-di-bidang-jasa-afas/> Article 1 AFAS. Any telecommunication transport service required, explicitly or in effect, by a Member to be offered to the public generally. Such services may include, inter alia, telegraph, telephone, telex and data transmission typically involving the real-time transmission of costumer-supplied information between two or more points without any end to end change in the form or content of the costumer's information. [https://www.grab.com/id/terms/ Guidelines for The Scheduling of Specific Commitments Under GATS.](https://www.grab.com/id/terms/Guidelines%20for%20The%20Scheduling%20of%20Specific%20Commitments%20Under%20GATS) Guidelines for The Scheduling of Specific Commitments Under GATS.

JASA LAYANAN TRANSPORTASI DARING (GOJEK DAN GRAB) DALAM PERSPEKTIF ASEAN *ON FRAMEWORK AGREEMENT ON SERVICES* (AFAS)

Luthfi Hanifa Ryani

Fakultas Hukum Universitas Indonesia

Korespondensi: Luthfi.hanifa@ui.ac.id

Abstrak

Transportasi online menjadi sebuah kebutuhan utama di jaman yang mendasarkan kebutuhan pada internet. Kemudahan dalam menggunakan aplikasi, menemukan vendor, pengemudi sampai penghitungan keuntungan per-hari adalah alasan kenapa perlahan seluruh orang di dunia memilih menggunakan transportasi online dibandingkan transportasi non-online. Indonesia adalah salah satu negara yang memiliki ketergantungan tinggi terhadap transportasi online Gojek dan Grab. Namun, bisnis baru ini juga harus diikuti dengan aturan yang adil agar ada keterbukaan dengan seluruh pengguna transportasi online, Pemerintah sebagai regulator dan pengusaha sebagai vendor dan mitra.

Kata kunci: transportasi online, mitra, peraturan, AFAS

Abstract

Online transportation has become a major necessity in an era that bases needs on the internet. The ease of using the application, finding vendors, drivers to calculating profits per day is the reason why slowly all the people in the world choose to use online transportation rather than non-online transportation. Indonesia is one of the countries that has a high dependency on Gojek and Grab online transportation. However, this new business must also be followed by fair rules so that there is openness with all users of online transportation, the Government as a regulator and entrepreneurs as vendors and partners.

Keywords: online transportation, partners, regulation, AFAS

I. PENDAHULUAN

Dalam konteks munculnya aplikasi daring (*online*) pada *smartphone*, dikarenakan adanya kebutuhan masyarakat dan inovasi dari teknologi komunikasi. Teknologi komunikasi diperlukan untuk menjadi solusi alternatif pada kebutuhan masyarakat dan menjadi peluang bisnis di dunia usaha. Pada prinsip dunia usaha, untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar besarnya maka pelaku usaha dapat melakukan ekspansi ke semua wilayah potensi bisnisnya, tidak menutup kemungkinan pula pelaku usaha melakukan ekspansi usaha hingga “*go internasional*” atau melalui ekspansi bisnis ke negara lain.

Dari sudut pandang hukum perdagangan internasional, ekspansi bisnis atau perdagangan ini diatur dalam berbagai perjanjian baik perjanjian multilateral dan perjanjian regional guna tercapainya prinsip-prinsip keterbukaan. Dewasa ini perkembangan teknologi komunikasi berlangsung demikian pesatnya sehingga para ahli menyebut gejala ini sebagai suatu revolusi. Sekalipun kemajuan tersebut masih dalam perjalanannya, tapi sejak sekarang sudah dapat diperkirakan terjadinya berbagai perubahan di bidang komunikasi maupun di bidang-bidang kehidupan lain yang berhubungan, sebagai implikasi dari perkembangan keadaan yang dimaksud.¹

Atas fenomena pesatnya kemajuan teknologi komunikasi menjadikan transportasi online menjadi sebuah jawaban akan kebutuhan masyarakat. Bisnis yang memiliki inti usaha untuk menghubungkan *customer* kepada mitra secara *end to end* yakni menghubungkan langsung antara “*supply*” (driver mitra) dan “*demand*” (*customer user* aplikasi), berkembang pesat baik secara aset/*earning asset* maupun *to create revenue* melalui ekspansi bisnis dan diversifikasi jenis usahanya. GOJEK yang didirikan di Indonesia dan GRAB yang didirikan di Malaysia memanfaatkan semua sumber-sumber yang ada semaksimal mungkin.

¹ Anindhita, Wiratri, *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online*, Seminal Nasional Indocompac, Universitas Bakrie, (Jakarta: 2019), hlm. 4.

Penggunaan GOJEK dan GRAB oleh masyarakat, dapat diduga karena kekecewaan yang muncul akibat dari lemahnya fasilitas transportasi massal yang ada. Perlu diketahui, terdapat persoalan yang tidak bisa lepas dari transportasi massal, antara lain adalah; tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa pengguna harus transfer atau oper, penumpang yang berlebih saat jam sibuk, kondisi internal dan eksternal yang buruk, dan cara mengemudi kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan.²

Atas uraian terkait dengan perkembangan transportasi *online* yang mengacu kepada ekspansi bisnis yang dilakukan oleh GOJEK dan GRAB, didapatkan beberapa hal yang perlu ditinjau jika dikaitkan dengan dengan perdagangan internasional. Hal-hal tersebut dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Termasuk ke dalam sektor perdagangan jasa apa yang dijalankan oleh transportasi *online* jika dikaitkan ke dalam AFAS dan WTO?
2. Bagaimanakah hukum positif mengatur tentang sektor jasa perdagangan tersebut?

II. PEMBAHASAN

a. Perkembangan dan Bentuk Bisnis Transportasi *Online*

GOJEK merupakan sebuah perusahaan transportasi asal Indonesia yang melayani angkutan manusia dan barang melalui jasa ojek. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2011 di Jakarta oleh Nadiem Makarim. GOJEK telah resmi beroperasi di 25 kota besar di Indonesia, termasuk Medan, Batam, Palembang, Pekanbaru, Jambi, Padang, Bandar Lampung, Jabodetabek, Bandung, Sukabumi, Yogyakarta, Semarang, Solo, Surabaya, Gresik, Malang, Sidoarjo, Balikpapan, Samarinda, Pontianak, Banjarmasin, Manado, Makassar, Denpasar, dan Mataram. GOJEK dapat dipesan melalui Go-Jek *App* yang bisa diunduh melalui *Play Store* maupun *App store*. Untuk pembayarannya pun memiliki 2 cara yaitu *cash* atau menggunakan Gojek kredit (Go-Pay). Go-Pay adalah metode pembayaran GOJEK yang dibuat *cashless* dan dapat digunakan untuk membayar semua layanan.

Fitur layanan aplikasi ini bisa diakses melalui *mobile phone* untuk IOS dan Android. GOJEK pertama kali mendapat kucuran dana dari NSI Ventures pada Juni 2015 dengan besaran dana yang tidak di publikasikan. Pada Oktober 2015 GOJEK mendapat investasi dari *sequoia capital* dan DST Global. Pada Agustus 2016 GOJEK kembali mendapatkan pendanaan senilai US \$ 550 juta atau sekitar Rp. 7.2 T dari KKR, *Warburg Pincus*, *Farallon Capital* dan *Capital Group Private Markets*. Pada Januari 2018, Go-jek kembali mendapat pendanaan dari google sekitar US \$ 100 juta. Pada 12 Februari 2018 Astra Internasional juga memberikan investasinya kepada go-jek sebesar US \$ 150juta³.

GRAB didirikan oleh Anthony Tan dan Hooi Ling Tan yang merupakan warga negara Malaysia, mereka melihat adanya dampak negatif dari tidak efisiennya sistem transportasi yang ada pada saat itu. Merekapun memiliki ide untuk membuat aplikasi pemesanan transportasi, khususnya taksi, yang kemudian menobatkan mereka sebagai finalis dalam Kontes Harvard Business School's 2011 Business Plan. GRAB merupakan aplikasi layanan transportasi terpopuler di Asia Tenggara yang kini telah berada di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam, Kamboja, Myanmar menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 185.000 pengemudi di seluruh wilayah Asia Tenggara. Layanan GRAB ditujukan untuk memberikan alternatif berkendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan

² Amajida, Fania Darma, *Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta*. Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi Volume 46. Nomor 1. Juni 2016 (Departmen Sosiologi Universitas Indonesia: Jakarta 2016).

³ <https://www.Businesswire.com/news/home/20160804005797/en/KKR-Warburg-Pincus-Farallon-Capital-Group-Private> diakses hari sabtu, 25 Mei 2019, pukul 19.45 WIB.

pada kecepatan, keselamatan, dan kepastian. GRAB sendiri telah hadir di Indonesia pada bulan Juni 2012 sebagai aplikasi pemesanan taksi dan sejak itu telah memberikan beragam pilihan transportasi seperti mobil dan ojek.

Di Indonesia GRAB berinvestasi dan menjalankan usahanya dengan bentuk badan hukum PT Grab Taxi Indonesia. GRAB merupakan perusahaan teknologi yang berasal dari Malaysia yang berkantor di Singapura yang menyediakan aplikasi layanan transportasi angkutan umum yang meliputi kendaraan bermotor dua roda ataupun roda empat. Perusahaan GRAB ini merupakan perusahaan yang hanya meluncurkan Aplikasi saja dan untuk kendaraan yang dipakai menggunakan kendaraan mitra grab. PT Grab Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi online dengan menggunakan kendaraan roda dua. Perusahaan ini melayani angkutan manusia yang bertujuan untuk menghubungkan antara *driver* ojek *online* dengan penumpang. Sehingga dalam kerjasama ini PT Grab Indonesia dengan para *driver* menggunakan akad *Musyarakah*. Yang Melakukan kerja sama antara dua belah pihak atau lebih dengan tujuan melakukan usaha, dimana masing-masing pihak memberikan kontribusi dengan ketentuan keuntungan dibagi berdasarkan nisabah dan kerugian yang dialami ditanggung sesuai dengan kontribusi modal yang disertakan dalam usaha oleh masing-masing pihak. Dalam menjalankan akad ini, *customer* bisa menggunakan aplikasi yang berada di dalam android yang bernama Grab yang tersedia di *Google Play Store* dan *Appstore*.

Dalam menjalankan bisnisnya, yang dilakukan GOJEK dan GRAB adalah menerima permintaan dari *customer* yang meminta untuk dijemput menggunakan kendaraan, atau meminta paketnya diantarkan, atau membelikan sesuatu. Setelah permintaan tersebut dikirimkan oleh *customer*, *server* yang dimiliki baik oleh GOJEK atau GRAB kemudian menjawab dengan memberi *feedback* sebuah notifikasi yang membuat *customer* menunggu untuk dicarikan *driver*. Proses ini, di dalam dunia informasi teknologi disebut transaksi data antara *customer* dan *server*. Setelah memberikan notifikasi untuk menunggu kepada *customer*, *server* GOJEK atau GRAB kemudian mengirimkan pesan kepada mitra *driver* terdekat untuk memenuhi permintaan yang dikirimkan oleh *customer* kepada *server*. Mitra *driver* yang setuju untuk menjemput, mengantar paket maupun membelikan makanan kemudian akan merespon permintaan yang dikirimkan oleh *server*. Proses ini juga dinamakan transaksi data. Secara jelas dapat diketahui bahwa baik GOJEK maupun GRAB tidak memiliki aset berupa kendaraan seperti yang dimiliki oleh taksi pada umumnya, tidak memiliki restoran seperti maupun memiliki kurir seperti yang dimiliki oleh jasa ekspedisi. GOJEK dan GRAB murni menyediakan data berupa kesanggupan mitra kerja untuk memenuhi permintaan *customer* dan kesanggupan *customer* untuk mengirimkan permintaannya pada GOJEK maupun GRAB.

b. Perdagangan Jasa Transportasi *Online* dalam ASEAN *Framework Agreement on Service* (AFAS)

AFAS merupakan bentuk kerja sama untuk mencapai integrasi ekonomi ASEAN di bidang jasa. AFAS disepakati pada pertemuan negara-negara ASEAN di Bangkok, Thailand 1995 yang kemudian menjadi landasan dasar dari proses menuju liberalisasi perdagangan jasa di kawasan ASEAN. Selain itu pembentukannya adalah dalam rangka meningkatkan daya saing para penyedia jasa dan memperlancar arus jasa (*free flow of services*). Sektor jasa yang dikomitmenkan di dalam AFAS adalah 12 (dua belas) sektor jasa yaitu jasa bisnis, jasa distribusi, jasa komunikasi, jasa konstruksi dan teknik terkait, jasa pendidikan jasa kesehatan dan social, jasa lingkungan jasa pariwisata dan perjalanan, jasa rekreasi, budaya dan olah raga, jasa transportasi, dan jasa lainnya.

Tujuan dari persetujuan AFAS adalah untuk meningkatkan kerja sama di bidang jasa antar negara-negara anggota dan untuk menghapus batasan-batasan secara substansial

terhadap perdagangan jasa dengan memperluas kedalaman dan cakupan integrasi sebagaimana yang telah dilakukan oleh negara-negara anggota pada Perjanjian WTO mengenai Perdagangan Jasa yang disebut dengan *General Agreement on Trade in Services* (GATS) atau selanjutnya ditulis dengan WTO/GATS. Untuk dapat memaksimalkan keuntungan dari perjanjian tersebut, Pemerintah Indonesia mengesahkan persetujuan tersebut dengan Keputusan Presiden Nomor 88 Tahun 1995 tanggal 30 Desember 1995 tentang Pengesahan *ASEAN Framework Agreement on Services*.⁴ Saat ini AFAS dibagi menjadi dua paket dalam pembahasannya, karena untuk sektor jasa keuangan dibahas tersendiri dengan *Working Group* yang berbeda. AFAS-*Non Financial Services Liberalisation* sudah mencapai paket terakhir yaitu paket ke-10, sedangkan untuk AFAS-*Financial Services Liberalisation* saat ini masih dalam perundingan untuk paket ke-9.

Secara umum transportasi *online* yang merupakan kategori dari bisnis GOJEK dan GRAB tidak dapat dimasukkan ke dalam komitmen sektor transportasi di dalam AFAS maupun WTO karena bisnis utama dari kedua perusahaan tersebut bukanlah penyedia jasa transportasi. Karena AFAS merupakan perjanjian yang dibuat untuk lebih meliberalisasi sektor-sektor jasa yang telah dikomitmenkan dalam WTO/GATS, maka definisi sektor jasa yang ada pada AFAS mengacu ke WTO/GATS.⁵ GOJEK dan GRAB juga tidak dapat dinyatakan sebagai layanan kurir atau pelayanan jasa, walaupun secara tidak langsung terlihat bahwa mereka memiliki jasa kurir antar seperti GoSend ataupun GrabFood. Pada jasa layanan kurir, didefinisikan di dalam GATS yang ada dalam CPC 7512. Jasa kurir yang diatur adalah jasa kurir yang melibatkan multi-moda transportasi (*air transportation, maritime transportation dan land transportation*) dan ada di bawah satu perusahaan yang menyediakan jasa kurir untuk pengantaran barang. Sehingga, Grab dan Gojek tidak bisa termasuk ke dalam klasifikasi jasa kurir.

Jika diurai kembali terkait bisnis transportasi *online* yang berfokus pada transaksi data, maka transportasi *online* lebih tepat jika dimasukkan ke dalam komitmen di sektor telekomunikasi atau *communication*. Definisi telekomunikasi dalam *Annex on Telecommunication* GATS adalah “*the transmission and reception of signals by any electromagnetic means*” atau segala transmisi atau penerimaan sinyal yang dilakukan dengan elektromagnetik. Pada *Article 3b Annex on Telecommunication*, penjelasan terkait dengan jasa transportasi *online* lebih terlihat, karena didefinisikan sebagai *Public Telecommunication Transport Service*.⁶

c. Ekspansi Usaha GOJEK

Seiring dengan perkembangannya, GOJEK mendapatkan tambahan investasi dari berbagai pihak hingga GOJEK dapat melakukan ekspansi usahanya ke tiga negara di luar Indonesia antara lain: Singapura, Vietnam dan Thailand. Dalam menjalankan bisnisnya, GOJEK memiliki beberapa jasa yang ditawarkan antara lain, GOJEK dengan basis transportasi, Go life dengan layanan *leisure services*, serta Go-Pay untuk layanan *financial payment*. Di setiap negara ekspansi bisnisnya, baik di Thailand, Vietnam, dan Singapura, GOJEK memberikan jenis produk yang berbeda atau tidak melayani secara *full services*, seperti halnya GOJEK di Indonesia. Hal ini dipengaruhi oleh regulasi atas perdagangan jasa di masing-masing negara baik di Vietnam, Singapura dan Thailand.

⁴ <http://aec.ekon.go.id/mengenal-kerangka-kerja-asean-di-bidang-jasa-afas/>

⁵ Article 1 AFAS.

⁶ *Any telecommunication transport service required, explicitly or in effect, by a Member to be offered to the public generally. Such services may include, inter alia, telegraph, telephone, telex and data transmission typically involving the real-time transmission of customer-supplied information between two or more points without any end to end change in the form or content of the customer's information.*

1. VIETNAM

Layanan GOJEK di Vietnam, terdiri dari jasa transportasi dan antar makanan dengan merk dagang atau penamaan aplikasi Go-Viet. Jasa tersebut antara lain:

- a) Go-Bike, layanan transportasi penumpang dengan sepeda motor.
- b) Go-Food, layanan pesan antar makanan *online* dengan restoran yang terdaftar *member* gojek.
- c) Go-Send, jasa pengiriman barang & antar dokumen / kurir instan.

Berbeda halnya dengan GOJEK Indonesia, disini terlihat terdapat produk GOJEK yang hilang di Vietnam. Secara garis besar layanan Go-Life dan Go-Pay tidak ada di Vietnam, namun layanan berbasis transportasi masih ada seperti go-bike, go-send, dan go-food. Dari produk yang ditawarkan GOJEK di Vietnam dapat disimpulkan bahwa GOJEK melakukan pemasaran atas produk tersebut murni sesuai dengan potensi bisnis yang ada atau berdasarkan “*market demand*”.

Dalam *horizontal commitment* Vietnam di GATS agar GOJEK dapat mendirikan perusahaannya di Vietnam melalui Mode 3 atau *commercial presence*, GOJEK dapat mendirikan perusahaannya dengan memilih antara skema *cooperation*, *joint venture*, dan 100 persen berdiri dengan modal sendiri. Kantor perwakilan penyedia jasa asing diperbolehkan berdiri di Vietnam namun tidak dapat terlibat dalam kegiatan yang menghasilkan laba. Karena GOJEK bermitra dengan Go-Viet maka skema bisnis yang dipilih GOJEK adalah melalui *joint venture*. Kehadiran komersial dalam bentuk *joint venture* dibatasi sampai 51 persen dalam 5 tahun jangka waktu setelah akses. Setelah 5 tahun, kepemilikan asing sebanyak 100 persen diperbolehkan. Sesuai dengan komitmen yang ada, Go-Viet dikelola oleh tim manajemen lokal Vietnam, didukung oleh teknologi, pengetahuan, keahlian, dan investasi dari GOJEK dan investasi ini dilakukan sejak 1 Agustus 2018.

Bisnis yang dilakukan oleh Go-Viet setelah diuraikan sebelumnya, masih menggunakan jenis usaha yang dilakukan secara umum oleh GOJEK yaitu menyediakan platform berbasis online untuk menghubungkan antara *customer* dan mitra pengemudi. Sehingga di Vietnam, GOJEK masuk sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa telekomunikasi atau dalam komitmen AFAS masuk ke dalam sektor *communication*. Pada sektor komunikasi, Vietnam memberikan *full commitment* pada Mode 3, hal ini terlihat pada pemberian komitmen “*none*” pada limitasi *market access* dan *national treatment*.

2. SINGAPURA

Layanan GOJEK di Singapura hanya ada satu yaitu go-car *ride sharing*, yaitu layanan mobil penumpang dengan konsep *ride sharing* atau menumpang bersama dengan tujuan penumpang yang sama. Di Singapura GOJEK bekerja sama dengan perusahaan penyedia jasa komunikasi Singtel. Pada kerangka multilateral (GATS), GOJEK masuk ke Singapura melalui Mode 3. Komitmen Singapura di WTO pada sektor *telecommunication services*, Mode 3 *market access* adalah perusahaan asing harus mendirikan cabang di Singapura, atau memberikan kuasa pada kuasa hukum berkewarganegaraan Singapura untuk mengatur ketentuan terkait *telecommunication services* di Singapura.

3. THAILAND

Layanan GOJEK di Thailand kurang lebih sama dengan layanan di Vietnam, dengan nama merk Get!, GOJEK memberikan layanan dengan nama get Win, Get Delivery, dan Get food.

- a) Get-Win, layanan transportasi penumpang dengan sepeda motor.
- b) Get-Food, layanan pesan antar makanan online dengan restoran yang terdaftar member gojek.

c) Get-Delivery, jasa pengiriman barang & antar dokumen / kurir instan.

Pada kerangka multilateral (GATS), gojek ekspansi ke Thailand melalui *Horizontal commitment* Thailand melalui mode 3 *commercial presence* dengan investai tidak melebihi 49 persen kepemilikan asing. Dalam GATS Thailand belum berkomitmen tentang communication jasa kurir sehingga diharapkan dapat lebih terbuka melalui AFAS. Pada kerangka Regional (AFAS), Thailand lebih membuka diri pada sektor *communication* dan GOJEK dapat melakukan ekspansi usahanya di bidang jasa kurir, sebagaimana *schedule of commitments* Thailand pada AFAS berikut, “*courier service for food delivery, dengan limitation market access mode 3 as indicated in Horizontal Commitment*”

Di dalam perjalanan menuju perdagangan bebas di ASEAN. GOJEK juga mengalami hambatan pada saat akan melakukan ekspansi bisnis di Filipina, karena filipna mengatur di komitmennya bahwa maksimal investasi asing sebesar 40 persen di GATS, sedangkan GOJEK berinvestasi memakai nama perusahaan Velox Tech Filipina yang mana nilai investasi GOJEK sebesar 100 persen. Kebijakan suatu negara dan pengaturan perdagangan jasa internasional sangatlah mempengaruhi ekspansi bisnis dari GOJEK, sehingga perlu dilakukan analisis apakah semua negara yang berkomitmen pada GATS pada perjanjian multilateral dan AFAS pada perjanjian regional telah memberikan keterbukaan atas perdagangan jasa di masing-masing negaranya sesuai dengan tujuan kerangka WTO dan AFAS.

d. Ekspansi Usaha GRAB

1. INDONESIA

Di Indonesia, Grab berdiri dengan nama PT GRAB TAXI INDONESIA sebagai perusahaan teknologi yang menghubungkan konsumen dengan penyedia transportasi (Mitra). Layanan tersebut tidak dimaksudkan untuk menyediakan layanan transportasi atau tindakan apapun yang dapat dianggap sebagai tindakan dari penyediaan transportasi. PT Grab Taxi Indonesia tidak memberikan layanan dan juga bukan penyedia transportasi.⁷ Oleh karena itu, Mitra selaku penyedia transportasi diberikan kebebasan untuk menawarkan layanan transportasi kepada konsumen. Di sisi lain, konsumen juga memiliki kebebasan untuk menerima atau menolak tawaran Mitra atas layanan transportasi yang ditawarkan. Dampaknya, perusahaan tidak terikat pada tanggung jawab akibat kelalaian atau tindakan apapun yang dilakukan oleh Mitra dan/atau layanan transportasi yang diberikan kepada konsumen.

Hingga hari ini, ada 10 jenis layanan yang difasilitasi oleh Grab Indonesia, yaitu:

- a) Taksi, layanan penyewaan taksi yang bekerja sama dengan perusahaan taksi yang telah berdiri di Indonesia;
- b) Car, layanan penyewaan mobil pribadi untuk perpindahan dari satu titik ke satu titik lain;
- c) Bike, layanan penyewaan motor pribadi untuk perpindahan dari satu titik ke satu titik lain;
- d) Express, layanan pengantaran barang dalam jangka waktu singkat;
- e) Food, layanan pembelian dan pengantaran makanan dari *vendor* makanan kepada konsumen;
- f) Rent (*Beta Ver*), layanan sewa GrabCar dengan jangka waktu satu hari, ke berbagai destinasi yang diinginkan konsumen;
- g) Fresh, layanan pembelian dan pengantaran aneka makanan segar;
- h) Rute, layanan informasi mengenai seluruh jenis transportasi umum dalam kota;
- i) Wheels, layanan penyewaan skuter yang tersedia di beberapa titik Jakarta, untuk dipakai di area yang difasilitasi oleh aplikasi;
- j) Bus, layanan pemesanan bus intra-kota (Jakarta, Tangerang, Cibubur, Bekasi).

⁷ <https://www.grab.com/id/terms/>

Ekspansi Grab ke Indonesia terjadi akibat adanya liberalisasi perdagangan dengan dasar AFAS. Di dalam pengkategorian komitmen di masing-masing sektor yang ada dalam AFAS, penyediaan jasa yang dilakukan oleh Grab tergolong ke dalam sektor *communication services* karena Grab mengkategorikan perusahaannya sebagai perusahaan teknologi yang bertindak sebagai titik temu (*server*) antara transmisi data/sinyal konsumen dan transmisi data/sinyal Mitra, bukan sebagai penyedia jasa transportasi itu sendiri. Hal ini sesuai dengan definisi dari *communication services* yang tertuang dalam GATS, yaitu “transmisi dan penerimaan sinyal oleh/dari segala saluran elektromagnetik”.

Perusahaan Grab melakukan ekspansi bisnisnya ke Indonesia melalui komitmen Mode 3 Indonesia di AFAS. Mode 3 atau *commercial presence* dapat diartikan sebagai kehadiran komersial oleh pemasok jasa dari luar negeri ke negara konsumen jasa di dalam negeri.⁸ Pada limitasi *market access* Mode 3 di sektor *communication services*, Indonesia mengkomitmenkan “*Commercial Presence of the foreign service provider(s) may be in the form of joint venture and/or representative office, unless mentioned otherwise*”. Secara umum yang dimaksud Indonesia adalah bahwa dalam memasok jasanya, Grab harus berbadan hukum PT dan didirikan menggunakan cara joint venture dengan partisipasi saham asing sebanyak maksimal 49 persen. Sedangkan, pada limitasi Mode 3 dalam national treatment, PT Grab Taxi Indonesia diperbolehkan mendirikan kantor cabangnya di ibukota provinsi yang memiliki bandar udara dan/atau pelabuhan berstandar internasional.

2. THAILAND

Di Thailand, Grab berdiri dengan nama GrabTaxi (Thailand) CO., LTD. Bentuk usaha yang dijalankan oleh Grab di Thailand sama seperti di Indonesia, yaitu sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang teknologi. Senada seperti di Indonesia, ekspansi Grab ke Thailand dilakukan berdasarkan komitmen Thailand dalam AFAS yang termasuk dalam sektor *communication services*. Peran GrabThailand adalah sebagai perusahaan teknologi yang menjadi titik temu (*server*) antara transmisi data/sinyal konsumen dan transmisi data/sinyal Mitra.

Hingga hari ini, ada 8 jenis layanan yang difasilitasi oleh Grab Thailand, yaitu:

- a) Taksi, layanan penyewaan taksi yang bekerja sama dengan perusahaan taksi yang telah berdiri di Thailand;
- b) Car, layanan penyewaan mobil pribadi untuk perpindahan dari satu titik ke satu titik lain;
- c) Just, layanan penyewaan kendaraan roda empat (taksi atau kendaraan pribadi) yang memiliki lokasi terdekat dengan titik penjemputan konsumen;
- d) Bike, layanan penyewaan motor pribadi untuk perpindahan dari satu titik ke satu titik lain;
- e) Express, layanan pengantaran barang dalam jangka waktu singkat;
- f) Food, layanan pembelian dan pengantaran makanan dari *vendor* makanan kepada konsumen;
- g) Rent, layanan sewa GrabCar dengan jangka waktu satu hari, ke berbagai destinasi yang diinginkan konsumen;
- h) Fresh, layanan pembelian dan pengantaran aneka makanan segar.

Perusahaan Grab melakukan ekspansi bisnisnya ke Thailand melalui komitmen Mode 3 Thailand di AFAS. Pada limitasi *market access* Mode 3 di sektor *communication services*, Thailand mengkomitmenkan bentuk kehadiran komersial yang diperbolehkan adalah sebagai perseroan terbatas yang terdaftar di Thailand atau jenis entitas hukum lain yang sesuai dengan hukum dan ketentuan Thailand.

⁸ *Guidelines for The Scheduling of Specific Commitments Under GATS.*

Syarat-syarat yang harus dipenuhi terkait *Mode 3* adalah (i) partisipasi saham asing tidak lebih dari 70 persen dari modal yang terdaftar dengan bentuk *joint-venture* berkewarganegaraan Thailand; (ii) partisipasi saham asing tidak lebih dari 51 persen dari saham yang terdaftar dengan bentuk *joint-venture* berkewarganegaraan Thailand; (iii) partisipasi saham asing tidak lebih dari 49 persen dari saham terdaftar; dan (iv) jumlah pemegang saham asing harus kurang dari setengah jumlah total pemegang saham perusahaan tersebut. Limitasi *Mode 3* dalam *market access* selanjutnya adalah bahwa warga negara asing atau perusahaan asing tidak berwenang untuk melakukan pembelian atau memegang kepemilikan tanah di Thailand. Namun, para pihak tersebut dapat menyewa tanah atau memegang kepemilikan gedung.

Dalam komitmen Thailand terkait *Mode 3 national treatment*, limitasinya adalah (i) untuk partisipasi saham asing tidak lebih dari 49 persen, dengan pemegang kendali warga negara asing, pengaturannya harus sesuai dengan hukum penanaman modal asing Thailand; (ii) untuk partisipasi saham asing tidak lebih dari 70 persen dan 51 persen harus memenuhi persyaratan dalam hukum penanaman modal asing Thailand dalam hal kepemilikan lisensi atau sertifikat.

3. FILIPINA

Di Filipina, Grab berdiri dengan nama MyTaxi.PH Inc sebagai perusahaan teknologi yang menghubungkan konsumen dengan Mitra. Layanan tersebut tidak dimaksudkan untuk menyediakan layanan transportasi atau tindakan apapun yang dapat dianggap sebagai tindakan dari penyedia transportasi. Ekspansi Grab ke Filipina dilakukan berdasarkan komitmen Filipina dalam AFAS dan termasuk dalam sektor *communication services*.

Hingga hari ini, ada 6 jenis layanan yang difasilitasi oleh Grab Filipina, yaitu:

- a) Taksi, layanan penyewaan taksi yang bekerja sama dengan perusahaan taksi yang telah berdiri di Filipina;
- b) Car, layanan penyewaan mobil pribadi untuk perpindahan dari satu titik ke satu titik lain;
- c) Share; layanan *ride-sharing* dengan beberapa konsumen lain yang memiliki tujuan sama. Biaya GrabShare lebih murah hingga 30 persen dibandingkan dengan GrabCar
- d) Express, layanan pengantaran barang dalam jangka waktu singkat;
- e) Food, layanan pembelian dan pengantaran makanan dari *vendor* makanan kepada konsumen;
- f) Wheels, layanan penyewaan skuter yang tersedia di beberapa titik kota, untuk dipakai di area yang difasilitasi oleh aplikasi;

Perusahaan Grab melakukan ekspansi bisnisnya ke Filipina melalui komitmen *Mode 3* Filipina di AFAS. Pada limitasi *market access* *Mode 3* di sektor *communication services*, komitmen Filipina terkait kegiatan-kegiatan yang disediakan secara eksklusif bagi warga negara Filipina adalah (i) partisipasi investor asing yang terlibat dalam kegiatan khusus warga negara Filipina harus dibatasi sesuai proporsi modal asing dari entitas tersebut; (ii) seluruh pejabat eksekutif dan pengelola wajib merupakan warga negara Filipina; (iii) terkait akuisisi tanah/lahan, seluruh tanah/lahan di area publik adalah milik negara. Hanya warga negara Filipina atau perusahaan atau asosiasi dengan kepemilikan saham paling tidak 60 persen oleh warga negara Filipina, dapat memiliki tanah selain lahan publik dan mendapatkan tanah tersebut melalui sewa. Penanam modal asing hanya dapat menyewa tanah-tanah milik pribadi.

Dalam komitmen Filipina terkait *Mode 3 national treatment*, limitasinya adalah (i) jumlah warga negara asing pada dewan direksi dari suatu entitas harus proporsional dengan agregat saham dari modal asing milik entitas tersebut; (ii) seluruh jajaran manager dan eksekutif harus merupakan warga negara Filipina; (iii) untuk memanfaatkan pinjaman Peso, entitas asing yang terlibat dalam kegiatan non-manufaktur harus memperhatikan persyaratan 50:50 rasio hutang terhadap modal, pada saat peminjaman.

4. KAMBOJA

Di Kamboja, Grab berdiri dengan nama Grab (Cambodia) Co., Ltd sebagai perusahaan teknologi yang menghubungkan konsumen dengan Mitra. Layanan tersebut tidak dimaksudkan untuk menyediakan layanan transportasi atau tindakan apapun yang dapat dianggap sebagai tindakan dari penyedia transportasi. Ekspansi Grab ke Kamboja dilakukan berdasarkan komitmen Kamboja dalam AFAS, yang termasuk dalam sektor *communication services*.

Hingga hari ini, ada 6 jenis layanan yang difasilitasi oleh Grab Kamboja, yaitu:

- a) JustGrab, layanan penyewaan kendaraan roda empat beserta pengemudi, baik taksi maupun mobil pribadi hingga 8 jam;
- b) GrabTukTuk, layanan penyewaan TukTuk;
- c) GrabRentRemorque; layanan antar jemput penumpang dengan Remorque;
- d) Rent (Siem Reap), layanan penyewaan mobil atau remorque dalam jangka waktu satu hari, khusus di Siem Reap;
- e) Rent (Phnom Penh); layanan penyewaan mobil atau tuktuk dalam jangka waktu satu hari, khusus di Phnom Penh;
- f) Bike, layanan penyewaan motor pribadi untuk perpindahan dari satu titik ke satu titik lain.

Dalam *schedule of commitments* Kamboja di AFAS, limitasi pada *market access* dan limitasi pada *national treatment* terkait sektor *communication services* Mode 3 adalah “none”. Penggunaan kata ‘none’ dalam *schedule of commitments* mengisyaratkan bahwa negara tersebut memberikan *full commitment* pada *mode of supply* tertentu. Namun, dalam penafsirannya harus tetap memperhatikan *horizontal commitment* di negara tersebut.⁹

Limitasi untuk Mode 3 *market access* yang diatur dalam *horizontal commitments* adalah mengenai keharusan investor yang mencari insentif untuk menyediakan pelatihan yang layak atau *transfer knowledge* yang dilakukan secara terus menerus bagi tenaga kerja Kamboja, termasuk kenaikan jabatan hingga posisi senior. Selanjutnya, limitasi untuk Mode 3 *national treatment* adalah mengenai kepemilikan tanah, dimana warga negara asing tidak dapat memiliki tanah di Kamboja namun dapat menyewa tanah tersebut.

5. SINGAPURA

Di Singapura, Grab berdiri dengan nama GrabTaxi Pte Ltd sebagai perusahaan teknologi yang menghubungkan konsumen dengan Mitra. Layanan tersebut tidak dimaksudkan untuk menyediakan layanan transportasi atau tindakan apapun yang dapat dianggap sebagai tindakan dari penyedia transportasi. Ekspansi Grab ke Singapura dilakukan berdasarkan komitmen Singapura dalam AFAS, yang termasuk dalam sektor *communication services*.

Hingga hari ini, ada 15 jenis layanan yang difasilitasi oleh Grab Singapura, yaitu:

- a) Taksi, layanan penyewaan taksi yang bekerja sama dengan perusahaan taksi yang telah berdiri di Singapura;
- b) Car, layanan penyewaan mobil pribadi untuk perpindahan dari satu titik ke satu titik lain;
- c) Share, layanan *ride-sharing* dengan beberapa konsumen lain yang memiliki tujuan sama. Biaya GrabShare lebih murah hingga 35 persen dibandingkan dengan GrabCar;
- d) Hitch, layanan *ride-sharing* dengan beberapa konsumen lain yang memiliki tujuan sama. Biaya GrabShare lebih murah hingga 50 persen dibandingkan dengan GrabCar;
- e) Coach, layanan penyewaan minivan atau bus. Terdiri dari empat jenis, yaitu 9, 13, 23, dan 40 kursi. Pelayanannya khusus untuk satu tujuan;

⁹ *Guidelines for The Scheduling of Specific Commitments Under GATS.*

- f) Shuttle, layanan antar jemput seperti transportasi umum namun dengan titik pemberhentian yang lebih sedikit;
- g) Shuttle-Plus, layanan antar jemput antarkota dengan jangkauan 10 daerah di sekitar Singapura;
- h) Family, layanan penyewaan mobil pribadi yang dilengkapi dengan kursi khusus anak berusia 1-7 tahun;
- i) Just, layanan antar jemput dengan mobil pribadi atau taksi yang paling dekat dengan titik penjemputan;
- j) Rental, layanan penyewaan mobil pribadi tanpa supir;
- g) Pet, layanan antar jemput hewan peliharaan dengan pengendara bersertifikat di bidang *pet-handling*;
- h) Trip-planner, layanan informasi mengenai transportasi umum dan rute di wilayah Singapura;
- i) Express (*Beta*), layanan pengantaran barang dalam jangka waktu singkat;
- j) Food, layanan pembelian dan pengantaran makanan dari *vendor* makanan kepada konsumen;
- k) Wheels, layanan penyewaan skuter yang tersedia di beberapa titik kota, untuk dipakai di area yang difasilitasi oleh aplikasi.

Perusahaan Grab melakukan ekspansi bisnisnya ke Singapura melalui komitmen *Mode 3* Singapura di AFAS. Limitasi *Mode 3 market access* di sektor *communication services* adalah bahwa komitmen dalam sektor ini tidak boleh dibuat untuk mengesampingkan limitasi yang telah lebih dulu ditetapkan dalam sektor finansial.

Pada *Mode 3 national treatment*, limitasi yang dikomitmenkan oleh Singapura dalam *schedule of commitments* adalah *unbound*, kecuali bagi komitmen yang tertuang dalam *schedule of commitments* Singapura di WTO. Sedangkan di dalam WTO, Singapura memberikan full commitment pada *Mode 3* di sektor telekomunikasinya namun dengan syarat bahwa GrabTaxi, Pte. Ltd. harus minimal mempekerjakan satu jabatan direktur berkewarganegaraan Singapura dan memiliki setidaknya dua orang *locally resident agent*.

6. VIETNAM

Di Vietnam, Grab berdiri dengan nama GrabTaxi Company Limited sebagai perusahaan teknologi yang menghubungkan konsumen dengan Mitra. Layanan tersebut tidak dimaksudkan untuk menyediakan layanan transportasi atau tindakan apapun yang dapat dianggap sebagai tindakan dari penyedia transportasi. Ekspansi Grab ke Vietnam dilakukan berdasarkan komitmen Vietnam dalam AFAS, yang termasuk dalam sektor *communication services*.

Hingga hari ini, ada 8 jenis layanan yang difasilitasi oleh Grab Vietnam, yaitu:

- a) Taksi, layanan penyewaan taksi yang bekerja sama dengan perusahaan taksi yang telah berdiri di Vietnam;
- b) Car, layanan penyewaan mobil pribadi untuk perpindahan dari satu titik ke satu titik lain;
- c) Share, layanan *ride-sharing* dengan beberapa konsumen lain yang memiliki tujuan sama. Biaya GrabShare lebih murah hingga 35 persen dibandingkan dengan GrabCar;
- d) Just, layanan antar jemput dengan mobil pribadi atau taksi yang paling dekat dengan titik penjemputan;
- e) Bike, layanan penyewaan motor pribadi untuk perpindahan dari satu titik ke satu titik lain;
- f) Rent, layanan penyewaan mobil pribadi tanpa supir;
- g) Express, layanan pengantaran barang dalam jangka waktu singkat;

h) Food, layanan pembelian dan pengantaran makanan dari vendor makanan kepada konsumen.

Perusahaan Grab melakukan ekspansi bisnisnya ke Vietnam melalui komitmen Mode 3 Vietnam di AFAS. Limitasi Mode 3 *market access* di sektor *communication services* adalah bahwa kehadiran komersial dari penyedia jasa asing dapat dalam bentuk (i) kantor perwakilan; (ii) *joint-venture*; dan (iii) badan usaha dengan 100 persen modal asing. Perusahaan *joint-venture* harus didirikan dalam bentuk perseroan terbatas.

Pada Mode 3 *national treatment*, limitasi yang dikomitmenkan oleh Vietnam adalah bahwa penyedia jasa asing di Vietnam harus bertindak sebagaimana hukum yang mengatur mengenai penyedia jasa asing, termasuk hukum pajak. Penyedia jasa asing juga diperbolehkan untuk menyewa tanah, serta memiliki benda tidak bergerak (selain tanah) namun tidak dapat mengajukan kredit.

7. MYANMAR

Di Myanmar, Grab berdiri dengan nama Grab (Myanmar) Limited sebagai perusahaan teknologi yang menghubungkan konsumen dengan Mitra. Layanan tersebut tidak dimaksudkan untuk menyediakan layanan transportasi atau tindakan apapun yang dapat dianggap sebagai tindakan dari penyedia transportasi. Ekspansi Grab ke Myanmar dilakukan berdasarkan komitmen Myanmar dalam AFAS, yang termasuk dalam sektor *communication services*.

Hingga hari ini, ada 8 jenis layanan yang difasilitasi oleh Grab Vietnam, yaitu:

- a) Taksi, layanan penyewaan taksi yang bekerja sama dengan perusahaan taksi yang telah berdiri di Vietnam;
- b) Share, layanan ride-sharing dengan beberapa konsumen lain yang memiliki tujuan sama. Biaya GrabShare lebih murah hingga 35 persen dibandingkan dengan GrabCar;
- c) Shuttle, layanan antar jemput seperti transportasi umum namun dengan titik pemberhentian yang lebih sedikit;
- d) ThoneBane, layanan penyewaan kendaraan roda 3 (di Indonesia dikenal sebagai Bajaj).

Perusahaan Grab melakukan ekspansi bisnisnya ke Myanmar melalui komitmen Mode 3 Myanmar di AFAS. Limitasi Mode 3 *market access* di sektor *communication services* adalah bahwa kehadiran komersial dari penyedia jasa asing harus dilakukan sesuai dengan peraturan dalam Hukum Investasi Myanmar. Berdasarkan hukum tersebut, investasi asing dapat dilakukan dengan (i) investasi oleh warga negara asing dengan modal asing sebanyak 100 persen; (ii) *joint-venture* antara warga negara asing dan seorang warga negara Myanmar atau lembaga pemerintahan yang relevan; dan (iii) menciptakan sistem yang kemudian dituangkan dalam kontrak yang disetujui oleh para pihak.

Pada Mode 3 *national treatment*, limitasi yang dikomitmenkan oleh Myanmar adalah bahwa warga negara asing yang bukan merupakan penduduk di Myanmar akan dikenakan pajak sejumlah (i) 15 persen untuk *interest*; (ii) 15 persen untuk *royalty*; (iii) 2,5 persen untuk pembayaran oleh persatuan lembaga dan kementerian; dan (iv) 2,5 persen untuk pembayaran oleh kerja sama publik maupun privat, *joint-venture* dan perusahaan-perusahaan domestik.

III. KESIMPULAN

Atas fenomena pesatnya kemajuan teknologi komunikasi menjadikan transportasi *online* menjadi sebuah jawaban akan kebutuhan masyarakat. Bisnis yang memiliki inti usaha untuk menghubungkan *customer* kepada mitra secara *end to end* yakni menghubungkan langsung antara “*supply*” (driver mitra) dan “*demand*” (*customer user* aplikasi), berkembang pesat baik secara aset/*earning asset* maupun *to create revenue* melalui ekspansi bisnis dan diversifikasi jenis

usahanya. GOJEK yang didirikan di Indonesia dan GRAB yang didirikan di Malaysia memanfaatkan semua sumber-sumber yang ada semaksimal mungkin.

Tujuan dari persetujuan AFAS adalah untuk meningkatkan kerja sama di bidang jasa antar negara-negara anggota dan untuk menghapus batasan-batasan secara substansial terhadap perdagangan jasa dengan memperluas kedalaman dan cakupan integrasi sebagaimana yang telah dilakukan oleh negara-negara anggota pada Perjanjian WTO/GATS.

Secara umum transportasi *online* yang merupakan kategori dari bisnis GOJEK dan GRAB tidak dapat dimasukkan ke dalam komitmen sektor transportasi di dalam AFAS maupun WTO karena bisnis utama dari kedua perusahaan tersebut bukanlah penyedia jasa transportasi. GOJEK dan GRAB juga tidak dapat dinyatakan sebagai layanan kurir atau pelayanan jasa, walaupun secara tidak langsung terlihat bahwa mereka memiliki jasa kurir antar seperti GoSend ataupun GrabFood. Pada jasa layanan kurir, didefinisikan di dalam GATS yang ada dalam CPC 7512. Jasa kurir yang diatur adalah jasa kurir yang melibatkan multi-moda transportasi (*air transportation, maritime transportation dan land transportation*) dan ada di bawah satu perusahaan yang menyediakan jasa kurir untuk pengantaran barang. Sehingga, Grab dan Gojek tidak bisa termasuk ke dalam klasifikasi jasa kurir.

Jika diurai kembali terkait bisnis transportasi *online* yang berfokus pada transaksi data, maka transportasi *online* lebih tepat jika dimasukkan ke dalam komitmen di sektor telekomunikasi atau *communication*. Definisi telekomunikasi dalam *Annex on Telecommunication* GATS adalah "*the transmission and reception of signals by any electromagnetic means*" atau segala transmisi atau penerimaan sinyal yang dilakukan dengan elektromagnetik.

Dalam menjalankan bisnisnya, yang dilakukan GOJEK dan GRAB adalah menerima permintaan dari *costumer* yang meminta untuk dijemput menggunakan kendaraan, atau meminta paketnya diantarkan, atau membelikan sesuatu. Setelah permintaan tersebut dikirimkan oleh *costumer, server* yang dimiliki baik oleh GOJEK atau GRAB kemudian menjawab dengan memberi *feedback* sebuah notifikasi yang membuat *costumer* menunggu untuk dicarikan *driver*. Secara jelas dapat diketahui bahwa baik GOJEK maupun GRAB tidak memiliki aset berupa kendaraan seperti yang dimiliki oleh taksi pada umumnya, tidak memiliki restoran seperti maupun memiliki kurir seperti yang dimiliki oleh jasa ekspedisi. GOJEK dan GRAB murni menyediakan data berupa kesanggupan mitra kerja untuk memenuhi permintaan *costumer* dan kesanggupan *costumer* untuk mengirimkan permintaannya pada GOJEK maupun GRAB. Sehingga sangatlah tepat jika transportasi *online* dimasukkan ke dalam sektor komunikasi dalam perdagangan internasional.

Daftar Pustaka

Artikel

- Amajida, Fania Darma. "Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta." *Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi* 46 (2016).
- Wirattri, Anindhita. "Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online." *Seminal Nasional Indocompac*, 2019: 4.

Perjanjian

Guidelines for The Scheduling of Specific Commitments Under GATS
ASEAN Framework Agreement in Services

Internet

<http://aec.ekon.go.id/mengenal-kerangka-kerja-asean-di-bidang-jasa-afas/>

<https://www.grab.com/id/terms/>

<https://www.grab.com/th/>

<https://www.grab.com/sg/>

<https://www.grab.com/mm/>

<https://www.grab.com/my/>

<https://www.grab.com/ph/>

<https://www.grab.com/kh/>

<https://www.grab.com/vn/>



UNIVERSITAS
INDONESIA

Veritas, Probitas, Justitia

DHARMASISYA
JURNAL ILMU MAGISTER HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS INDONESIA

DHARMASISYA

Jurnal Program Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia

Volume 1 Nomor 2 (Juni 2021) 869-882

e-ISSN: xxxx-xxxx; p-ISSN: xxxx-xxxx