

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Salah satu persoalan yang cukup problematis pada kesejahteraan masyarakat di Indonesia sampai sekarang ini yaitu berkenaan dengan mobilitas masyarakat. Berkenaan dengan permasalahan yang paling sering ditemukan di seluruh daerah baik kota-kota besar, kota-kota kecil hingga ke daerah pedesaan, yaitu mengenai transportasi publik. Adalah angkutan umum sebagai salah satu bentuk hak sosial masyarakat, juga merupakan bentuk pelayanan serta fasilitas negara yang bagi sebagian besar masyarakat telah menjadi kebutuhan dalam kegiatan sehari-hari, sekaligus untuk mendorong mobilitas masyarakat bagi pemerintah.

Dalam buku *Kebijakan Transportasi* (2002) yang ditulis oleh Zaini Noer dan Usman Melayu, keterbatasan karena ketersediaan transportasi dapat menyebabkan tersendatnya mobilitas sosial masyarakat untuk memenuhi hak sosial masyarakat dalam bentuk mobilisasi masyarakat yang dinamis.¹ Atas dasar itulah, keberadaan dan ketersediaan pelayanan jasa angkutan umum yang harus memadai menjadi persoalan penting yang perlu diberi perhatian oleh pemerintah.

Rahardjo Adisasmita di dalam buku *Manajemen Pembangunan Transportasi* (2014) bahkan menyebut bahwa terdapat tiga hal yang membuat suatu bangsa itu besar dan makmur, yaitu:

¹ Zaini Noer dan Usman Melayu. *Kebijakan Transportasi*. (Jakarta: Simposium III FSTPT, 2002). hlm. 5.

1. Tersedianya tanah yang subur
2. Sumber daya manusia yang berketerampilan, dan
3. Mudah nya transportasi manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat-tempat lainnya.²

Jadi, jasa transportasi yang cepat, murah dan aman adalah sangat penting dan diutamakan dalam kehidupan modern, dan usaha penyempurnaan tersebut akan mempengaruhi perkembangan standar kehidupan masyarakat. Kebutuhan dan tuntutan masyarakat terhadap angkutan umum baik di kota besar ataupun kota kecil inilah pada akhirnya menjadi salah satu dari beberapa faktor munculnya kendaraan-kendaraan angkutan umum informal yang bersifat alternatif.

Salah satu transportasi umum bersifat informal yang sudah akrab di telinga masyarakat Indonesia adalah ojek. Ojek adalah sarana transportasi darat ilegal dengan menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya. Sesampainya di tempat yang dikehendaki oleh si penumpang, lalu si pengemudi menarik bayaran dengan kesepakatan yang sudah disetujui sebelumnya.

Mengapa disebut ilegal? Karena kendaraan ojek yang beroda dua itu tidak terdaftar dalam peraturan mengenai transportasi umum. Dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 pasal 140 yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan sebagai berikut: "*Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:*

- a) *Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek; dan*
- b) *Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek."*

² Rahardjo Adisasmita. *Manajemen Pembangunan Transportasi*. (Jakarta: Graha Ilmu, 2014). hlm. 5.

Untuk poin kedua, penjelasannya diturunkan lagi, selanjutnya tertuang dalam pasal 151 berikut ini: *“Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 140 huruf b terdiri atas:*

- *Angkutan orang dengan menggunakan taksi;*
- *Angkutan orang dengan tujuan tertentu;*
- *Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan*
- *Angkutan orang di kawasan tertentu.*³

Dari ketentuan tersebut, jelaslah kita dapat berkesimpulan bahwa ojek bukan terklasifikasi sebagai angkutan orang dengan jenis kendaraan bermotor yang tidak memiliki trayek (kecuali taksi). Hal itulah yang menyebabkan hingga sekarang, transportasi ojek masih berplat nomor polisi berwarna hitam sebagai kendaraan pribadi, belum berplat kuning sebagaimana jenis angkutan umum yang lain. Atas dasar itu pulalah, memilih bekerja menjadi pengemudi atau tukang ojek akan tergolong ke dalam pekerjaan sektor informal yang belum diakui oleh pemerintah sampai dengan saat ini.

Meski belum terdapatnya regulasi kejelasan mengenai ojek sebagai kendaraan umum, budayawan terkemuka Seno Gumira Ajidarma menyatakan idealisme soal keberpihakannya secara terang-terangan kepada tukang ojek:

“Dalam kenyataannya, ojek itu cukup mewah adanya. Ia bisa saja mahal, sehingga kita “mending naik taksi” dalam jarak tertentu. Jadi, ojek itu bukan sepenuhnya terempati sebagai sarana transportasi kelas bawah, melainkan justru sebagai sarana transportasi mangkus dan sangkil, cepat dan tepat, tajam dan menusuk, yang sangat dibutuhkan oleh ke-serba-cepat-an metropolitan. Bukankah ojek juga sering dimanfaatkan sebagai

³ UU Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.” Diakses dari <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/lt4a604fcfd406d/nprt/1060/uu-no-22-tahun-2009-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>, pada tanggal 7 November 2015 pukul 15.00.

kurir yang sangat efektif di dalam kota? Tinggal ke pojok gang, kasih uang (malah bisa belakangan), dokumen atau barang sampai lebih cepat dan aman daripada jasa ekspedisi yang dengan ajaibnya kadang baru sampai setelah berhari-hari. Ojek bisa melejit di gang-gang sempit, melenggok di jalan terjal berlubang, membawa eksekutif muda berdasi menerobos kemacetan kota kosmopolitan pada jam-jam macet. Tukang ojek adalah *The Transporter*.⁴

Dalam sebuah esai berjudul *Ojek Sudirman – Thamrin*, bahkan Seno jugamenyebut kalau ojek adalah bukti kreativitas dalam usaha *survival* kelas bawah dalam tingkat kemakmuran ekonomi yang dapat diperjuangkan negara, baik dari masa pemerintahan Orde Baru sampai Reformasi. Bahwa di satu pihak ojek dibutuhkan oleh kota Jakarta adalah bukti terbatasnya jangkauan pemikiran pemerintah daerah, di lain pihak bahwa manusia terpaksa menjadi tukang ojek sebagai alternatif satu-satunya, adalah bukti terbatasnya lapangan pekerjaan dalam struktur yang mampu disediakan oleh pemerintah negara Indonesia.

Dalam geliat menjadi tukang ojek, ada lagi masalah yang lebih krusial selain pengoperasiannya yang melangkahi Undang-Undang, yaitu minimnya pendapatan yang diterima. Pendapat tersebut dinyatakan oleh seorang pemuda asli Indonesia lulusan Harvard University bernama Nadiem Makarim dalam suatu forum diskusi di sebuah stasiun televisi swasta.⁵ Nadiem menilai bahwa tukang ojek memiliki pendapatan yang rendah. Bermula dari obrolannya dengan tukang ojek ketika sedang nongkrong, Nadiem akhirnya mengetahui bahwa mayoritas waktu kerja tukang ojeknya dihabiskan untuk menunggu penumpang. Sehingga baginya, mengojek dikatakan sebagai pekerjaan yang tidak produktif.

⁴ Seno Gumira Ajidarma. *Tiada Ojek di Paris*. (Jakarta: Mizan, 2015). hlm. 188.

⁵ Vienna Channel, "Hitam Putih – 23 Februari 2015 – Ojek Kreatif – Gojek Part 1." Diakses dari <https://www.youtube.com/watch?v=m0PF5CY87Dg>, pada tanggal 1 Oktober 2015 pukul 20.35.

Faktor paling pertama yang menjadi penyebab rendahnya pendapatan tukang ojek adalah jam kerja. Jam kerja mereka sebetulnya panjang (menurut Nadiem sekitar 14 jam sehari) untuk bekerja keras, namun pendapatan mereka dirasa masih terbatas dan hanya cukup untuk kebutuhan sehari-hari saja. Hal ini pun sesuai dengan pernyataan Seno Gumira Ajidarma –masih dalam buku *Tiada Ojek di Paris* (2015)– berikut ini:

“Kepentingan tukang ojek hanyalah makan untuk hari ini, dan kepentingan pengguna ojek adalah sampai tujuan dengan secepat-cepatnya.⁶

Dari penilaian itu, maka teretus keinginan Nadiem untuk menjalankan misi sosial dalam rangka membantu tukang ojek agar lebih produktif dalam bekerja.⁷ Misi sosialnya tersebut lalu direalisasikan dalam bentuk aplikasi bernama Go-Jek yang di tahun 2015 ini tengah naik daun dan menjadi fenomena di Jakarta serta beberapa kota besar lain di Indonesia, meski kelahirannya sudah ada sejak tahun 2011. Go-Jek merupakan *startup* yang menghubungkan antara pengendara ojek dengan calon penumpang melalui aplikasi yang dapat *download* gratis serta diakses melalui *smartphone*. Aplikasi Go-Jek pun disebut-sebut sebagai pencetus inovasi dalam perkembangan teknologi di dunia transportasi yang memanfaatkan aplikasi di Indonesia. Atas gagasan serta inisiatifnya dalam mendirikan Go-Jek, Nadiem lalu dinobatkan sebagai satu dari sembilan tokoh di dalam *Darah Muda Penggebrak Peradaban Dunia* versi Koran Sindo.

⁶ Seno Gumira Ajidarma. *op. cit.*, hlm. 189.

⁷ Eh Pedia. “Profil Nadiem Makarim, Pendiri Go-Jek.” Diakses dari <http://www.ehpedia.com/2015/07/nadiem-marakim-pendiri-gojek.html>, pada tanggal 30 Oktober 2015 pukul 16.00.

Di era modernisme sekarang, teknologi telah menciptakan cara-cara baru yang dapat meningkatkan standar hidup masyarakat. Namun terkadang, ada segelintir masyarakat yang masih saja memandang teknologi sebagai sesuatu yang sulit dipahami dan sulit dimanfaatkan. Untuk itulah, entrepreneur harus berperan di dalamnya.⁸ Eko Suhartanto dkk (2010) pun menyatakan bahwa entrepreneur harus dapat membuat teknologi menjadi lebih bermanfaat dan dapat dipasarkan kepada masyarakat secara luas. Menurut Eko, bentuk-bentuk dari inovasi teknologi yang dikembangkan bisa berupa produk, jasa, maupun sistem kerja. Dalam penelitian ini, Go-Jek masuk ke dalam inovasi yang berupa jasa dan sistem kerja.

Jasa utama yang ditawarkan yaitu transportasi. Meski begitu, dalam aplikasi Go-Jek terdapat pula layanan untuk mengantar makanan, mengantar barang atau dokumen, memesan belanjaan (baju, sepatu dll) hingga pijat. Sementara itu sistem kerjanya berupa mitra atau kerja sama. Pengendara Go-Jek yang nantinya direkrut untuk bekerja diperantarakan oleh Go-Jek kepada calon penumpangnya. Dengan ketentuan, si pengendara hanya bisa mengambil penumpang melalui aplikasi.

Go-Jek pun dengan kekuatan aplikasinya yang *real time* mampu memotong masa tunggu yang tidak produktif (*ngetem* untuk dapat order). Ribuan calon pelanggan yang telah *mendownload* aplikasi Gojek dimudahkan untuk melakukan pemesanan order pengiriman (entah jasa antar orang, dokumen atau barang). Lantas ribuan order yang terkumpul itu, didistribusikan oleh Go-Jek ke ribuan armadanya, yang berada pada titik paling dekat dengan yang memberi

⁸ Suhartanto, dkk. *Technopreneurship: Strategi Penting dalam Bisnis Berbasis Teknologi*. (Jakarta: Elex Media Komputindo, 2010). hlm. 23.

order, secara *real time*, seketika. Dengan proses seperti itulah, maka level produktivitas pengojek akan naik secara sangat signifikan. Dengan kekuatan ajaib aplikasi yang bersifat *real time*, masa tunggu pengojek bisa ditekan hingga nyaris titik nol. Apa yang terjadi saat produktivitas naik, maka otomatis, *income* (pendapatan) juga bisa melesat ke level yang tak terbayangkan.⁹ Informasi ringkas mengenai Go-Jek disajikan pada tabel I.1, yang dikutip dari situs www.fantasticblue.com berikut ini:

Tabel I.1

Informasi Mengenai Go-Jek

Go-Jek (Ojek Online Asli Indonesia)		
Tarif*	<ul style="list-style-type: none"> • Rp 15.000,- dengan jarak maksimum 25 kilometer • Pukul 16.00 WIB sampai dengan 19.00 WIB akan dipatok Rp 15 ribu untuk 6 kilometer pertama • Rp 2.500 per kilometer berikutnya • Instan Kurir, Berbelanja, GO-Food tarif promo Rp. 10 ribu 	
Rute	Beroperasi di wilayah:	
	<ul style="list-style-type: none"> • Jakarta • Bogor • Depok • Tangerang • Bekasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Bandung, • Surabaya, • Makassar, • Bali.
Layanan	<ul style="list-style-type: none"> • Jasa transportasi (Ojek), • Instant Courier, • Shopping • Go-Food 	<p style="text-align: center;">Fasilitas</p> <p>Helm Go-Jek, Asuransi Jiwa, Jas Hujan*</p> <ul style="list-style-type: none"> • Santuan kecelakaan Rp. 10.000.000* • Kehilangan barang Rp. 10.000.000**
Aplikasi	<ul style="list-style-type: none"> • iOS App Store, • Android Google Playstore 	Visi dan Misi gojek menyediakan alternatif transportasi untuk warga, mengutamakan keamanan dan keselamatan penumpang,
Sistem Pembayaran	<ul style="list-style-type: none"> • Cash, • Go-jek credit • Corporate pin 	<p style="text-align: center;">Pendaftaran Driver:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fotokopi KTP, SIM C, STNK, KK 2. Surat Keterangan Domisili apabila KTP dan tempat tinggal beda 3. Jaminan asli BPKB / Ijazah terakhir / KK / Akte Lahir / Buku Nikah 4. Usia maksimal 55 th 5. Pendidikan terakhir Minimal SMP 6. Wajib menghadirkan motor saat seleksi 7. Wajib memakai Sepatu
Sistem bagi hasil	80% pengemudi 20% perusahaan.	Website: http://www.go-jek.com/

⁹ Yodhia Antariksa, "Kenapa Tukang Ojek di Gojek Bisa Mendapatkan Income Hingga Rp 10 Juta per Bulan?" Diakses dari <http://strategimanajemen.net/2015/08/24/kenapa-tukang-ojek-di-gojek-bisa-mendapatkan-income-hingga-rp-10-juta-per-bulan/>, pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 10.00.

Sumber: www.fantasticblue.com

Dari segi pendapatan, Go-Jek memiliki sistem pembagian pendapatan yang transparan antara si pengendara dan perusahaan secara bagi hasil, yaitu dengan persentase 80:20. Artinya, kalaudalam waktu sehari seorang pengendara bisa memperoleh pendapatan Rp.100.000,00, dia harus menyerahkan Rp.20.000,00 kepada perusahaan Go-Jek, sementara sisanya Rp.80.000,00 adalah pendapatan yang bisa dibawa pulang. Belum lagi soal pemberian *reward*(prestasi) dengan bonus uang Rp.100.000,00 bagi pengendara yang bisa membawa pelanggan lebih dari sepuluh kali dalam sehari. Jadi, jika ingin memperoleh pendapatan yang tinggi, maka seorang pengendara Go-Jek harus memerlukan jam kerja yang tinggi pula untuk bekerja.

Namun, membanjirnya jumlah pengendara Go-Jek mengakibatkan persaingan dan akhirnya menurunkan tingkat pendapatan mereka, bahkan hingga 50%.¹⁰ Belum lagi soal kemunculan aplikasi ojek *online* serupa seperti Grab Bike, Blu-Jek, Ojek Syar'i dan lain sebagainya. Kondisi itu membuat segelintir pengendara Go-Jek bertindak curang dengan mengakali pekerjaannya. Salah satu cara curang itu adalah dengan membuat order fiktif. Caranya? Dengan berpura-pura sebagai penumpang yang memesan order sekaligus berperan sebagai si pengendara yang menerima order tersebut. Dilansir dari berita Kompas Online(8/9/2015), pengojek curang itu beraksi menggunakan dua *handphone* dengan dua aplikasi di dalamnya. Satu *ponse*lnya digunakan untuk membuat order, satu lagi untuk menerima order. Dengan begitu, si pengendara akan tercatat

¹⁰ Moh Ridwan. "Pendapatan Ojek 'Online' Terjun Bebas." Diakses dari <http://www.sinarharapan.co/news/read/150928021/pendapatan-ojek-online-terjun-bebas>, pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 21.05.

di sistem bahwa ia telah memenuhi order tersebut, sementara ulasan atau pemberian *rating* juga bisa dimanipulasi oleh pengendara Go-Jek itu sendiri.¹¹ Order fiktif dapat muncul karena adanya persaingan pengojek berbasis aplikasi yang semakin ketat, sehingga si pengendara harus berebut untuk mendapatkan order.

Langkah tegas pun diambil sang CEO Go-Jek, dengan melakukan pemecatan terhadap kurang lebihnya 7000 pengendara curang tersebut se-Nusantara.¹² Juga sekitar 17 ribu akun palsu dibekukan. Hal tersebut bisa diketahui lewat pelaporan pengendara Go-Jek jujur yang merasa resah. Akibatnya, terjadi demo karena sejumlah pengendara tidak dapat beroperasi lagi dan mencari uang dari mengojek. Dilansir dari situs www.cnnindonesia.com, agar akun yang dibekukan tersebut bisa dibuka kembali, mereka (yang terlibat mengorder fiktif) diminta mentransfer sejumlah uang ke bank dan membawa bukti transfer ke *customer service* Go-Jek sebagai bentuk rasa tanggung jawab mereka kepada perusahaan.¹³

Selain tinggi atau rendahnya jam kerja yang dilakoni, faktor lain yang dapat mempengaruhi tingkat pendapatan seorang pengendara Go-Jek adalah motivasi kerja. Atas iming-iming pendapatan yang tinggi, siapa pun ikut tergiur untuk menjadi mitra kerja Go-Jek. Pada saat peluncuran awal, sasaran utamanya adalah

¹¹Andri Donnal Putera, "Pengojek Berbasis Aplikasi Buka-bukaan Soal Order Fiktif untuk Raup Untung." Diakses dari <http://megapolitan.kompas.com/read/2015/09/08/17263771/Pengojek.Berbasis.Aplikasi.Buka-bukaan.soal.Order.Fiktif.untuk.Raup.Untung>, pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 20.00.

¹²Feni Freycinetia Fitriani, "7.000 Driver Gojek Dipecat Karena Kasus Order Fiktif." Diakses dari <http://industri.bisnis.com/read/20151202/12/497716/7.000-driver-gojek-dipecat-karena-kasus-order-fiktif>, pada tanggal 10 Desember 2015 pukul 06.50.

¹³Susetyo Dwi Prihadi, "Nadiem: 7 Ribu Sopir Gojek Terlibat Order Fiktif." Diakses dari <http://www.cnnindonesia.com/teknologi/20151202155246-185-95502/nadiem-7-ribu-sopir-gojek-terlibat-order-fiktif/>, pada tanggal 10 Desember 2015 pukul 07.00.

mereka yang berprofesi pengojek pangkalan. Namun seiring waktu, banyak juga pelamar yang merupakan korban PHK dan pengangguran. Tidak sampai di situ, kini sudah ada banyak ibu rumah tangga, sarjana hingga yang masih berstatus mahasiswa bekerja secara serabutan menjadi pengendara Go-Jek. Bahkan orang kantoran ikut banting setir menjadi pengojek karena tergiur mencari tambahan uang. Mereka yang berprofesi sebagai pengendara Go-Jek pun tidak lagi malu atas predikat tukang ojek yang kemudian disandang oleh mereka.

Berdasarkan pengumpulan 100 responden, baik kuesioner uji coba dan final, peneliti mengumpulkan data mengenai motif bekerja sebagai pengendara Go-Jek, yang tersaji pada Gambar 1.1 berikut ini:

Gambar 1.1



Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Dari grafik di atas, diketahui 63 responden (63%) menyatakan tidak memiliki pekerjaan, yang berarti bahwa menjadi pengendara Go-Jek ialah pekerjaan utama. Diikuti dengan alasan menambah penghasilan sebanyak 23 responden (23%) yang

berarti bahwa menjadi pengendara Go-Jek ialah pekerjaan sampingan. Sisanya sebanyak 14% ialah mereka yang dahulu sudah berprofesi sebagai tukang ojek.

Demimemperoleh pendapatan yang lumayan menguntungkan tersebut, pada akhirnya akan dapat memacu serta memunculkan motivasi mereka untuk bekerja menjadi pengendara Go-Jek. Motivasi atau dorongan yang timbul itu selanjutnya akan mempengaruhi jumlah penghasilan yang diperoleh. Menurut Sukmayanti Ratna dalam buku *Ilmu Pengetahuan Sosial* (2008), semakin besar dorongan seseorang untuk melakukan pekerjaan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh. Lalu, apakah motivasi kerja pengendara Go-Jek dapat mempengaruhi besarnya pendapatan? Apakah pertanyaan serupa tadi berlaku juga untuk faktor jam kerja? Tendensi dari penelitian ini akan menjawab pertanyaan tersebut.

Dari keadaan-keadaanyang mengundang sejumlah permasalahan tersebut, maka timbullah keinginan secara diri pribadi untuk melakukan penelitian dengan mengambil judul **“Pengaruh Jam Kerja dan Motivasi Kerjaterhadap Pendapatan Harian Pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan pemaparan dari latar belakang masalah di atas, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah yang dapat mempengaruhi pendapatan harian pengendara Go-Jek, yaitu sebagai berikut:

1. Terdapat pengaruh jam kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.

2. Terdapat pengaruh motivasi kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.

C. Pembatasan Masalah

Dari beberapa masalah yang telah teridentifikasi, peneliti membatasi dengan meneliti jam kerja dan motivasi kerja sebagai dua faktor yang mempengaruhi pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah yang dirangkum, maka permasalahan dalam penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Apakah terdapat pengaruh positif jam kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta?
2. Apakah terdapat pengaruh positif motivasi kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta?

E. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan bermanfaat khususnya bagi penulis sebagai peneliti, juga para pembaca sekalian sebagai aktor literasi.

1. Kegunaan Teoritis

Harapan dari penelitian ini, yaitu untuk memberikan faedah kepada pengembangan ilmu pengetahuan di bidang ekonomimikro serta di bidang pentransportasian khususnya angkutan umum dengan sifat informal seperti

ojek. Juga supaya dapat dijadikan sebagai referensi sekaligus acuan bagi penelitian selanjutnya.

2. Kegunaan Praktis

Harapan dari penelitian ini, supaya dapat dipakai bagi Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah DKI Jakarta serta Organisasi Angkutan Darat (Organda) untuk memihak kepada ojek sebagai salah satu alat krusial bagi segala kebutuhan masyarakat, untuk tujuan mengantar orang maupun barang dan keperluan lain, dengan memberikan regulasi bahwa ojek merupakan angkutan umum. Toh, memanusiakan manusia juga bisa dilakukan tanpa harus melarang sepeda motor untuk dijadikan angkutan umum demi alasan keamanan.

Juga kepada perusahaan *startup* Go-Jek, agar selalu memperhatikan kesejahteraan dan kedisiplinan mitra-mitra kerjanya, supaya selalu tertib dalam berkendara dan berlalu lintas, juga memberikan jasa yang selalu menyenangkan kepada penumpang.