

LIBERALISASI PERDAGANGAN JASA OLEH GOJEK DAN GRAB DALAM PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL

Risca Hanesty Maharani

Magister Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Indonesia
Jl. Salemba Raya Nomor 4, RW. 5, Kota Jakarta Pusat, 10430, Indonesia

Email: hanestyrisca@gmail.com

Abstrak

Dampak dari globalisasi adalah dengan semakin berkembangnya kemajuan di bidang teknologi. Segala aspek kehidupan tidak lepas dengan kemajuan teknologi, salah satunya layanan jasa. Berbagai macam platform layanan jasa, beberapa diantaranya yaitu Grab dan Gojek. Adapun yang menjadi ketertarikan penulis dalam penelitian ini yaitu meneliti sektor-sektor layanan jasa yang terdapat pada Grab dan Gojek dan menganalisis bagaimana ekspansi Grab dan Gojek di negara-negara lain serta mengkaji berbagai pengaturan yang mengatur menegenai layanan jasa baik di tingkat hukum nasional maupun hukum internasional. Penulisan ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan *statute approach* dan *comparative approach*. Hasil dari penelitian ini adalah bahwa Gojek dan Grab diatur oleh berbagai jenis hukum positif yang mengatur tentang sektor perdagangan jasa Gojek dan Grab diantaranya di sektor e-wallet (Peraturan Bank Indonesia Nomor 20/6/PBI/2018 tentang Uang Elektronik), layanan pesan antar makanan (Peraturan Badan Pengawas Obat dan Makanan Nomor 8 Tahun 2020 tentang Pengawasan Obat dan Makanan yang Diedarkan secara Daring), travel (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, logistik (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Sedangkan dalam tingkat Internasional terdapat beberapa perjanjian yaitu *Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)*, *ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)*, *ASEAN-China Free Trade Agreement (ACFTA)*, *ASEAN-Korea Free Trade Agreement (AKFTA)*, *ASEAN-India Free Trade Agreement (AIFTA)*, *ASEAN-Australia New Zealand Free Trade Agreement (AANZFTA)*, *ASEAN-Hong Kong Free Trade Agreement (AHKFTA)*, *Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)*.

Kata Kunci: Jasa, Liberalisasi, Internasional.

Abstract

The impact of globalization is the growing progress in the field of technology. All aspects of life cannot be separated from technological advances, one of which is services. Various service platforms, some of which are Grab and Gojek. The writer's interest in this research is to examine the service sectors found in Grab and Gojek and analyze how the expansion of Grab and Gojek in other countries as well as examine various regulations governing service services both at the level of national law and international law. This methode of research uses a normative legal research method using a statute approach and a comparative approach. The results of this study are that Gojek and Grab are regulated by various types of positive laws governing the Gojek and Grab service trading sector, including in the e-wallet sector (Bank Indonesia Regulation Number 20/6/PBI/2018 concerning Electronic Money), delivery service food (Regulation of the Food and Drug Supervisory Agency Number 8 of 2020 concerning Control of Drugs and Food Circulated Online), travel (Regulation of the Minister of Transportation Number PM 108 of 2017 concerning the Implementation of Transportation of People With Public Motorized Vehicles not in Routes, Logistics (Law

Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, while at the international level there are several agreements, namely the Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS), ASEAN-China Free Trade Agreement (ACFTA), ASEAN- Korea Free Trade Agreement (AKFTA), ASEAN-India Free Trade Agreement (AIFTA), ASEAN-Australia New Zealand Free Trade Agreement (AANZFTA), ASEAN-Hong Kong Free Trade Agreement (AHKFTA), Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP).

Keywords: *Services, Liberalization, International.*

A. PENDAHULUAN

General Agreement on Tariff and Services (GATS) merupakan perjanjian di bidang perdagangan jasa yang dihasilkan dari Putaran Uruguay dari tahun 1986 sampai dengan 1993 dan menjadi perjanjian perdagangan di tingkat multilateral pertama di sektor jasa.¹ Kemudian GATS mulai berlaku sejak 1 Januari 1995.² Dimasukkannya pengaturan mengenai perdagangan jasa dalam kerangka GATT/WTO dianggap sebagai suatu langkah kemajuan penting bagi GATT/WTO.³

Adapun tujuan dari adanya GATS ini untuk memperdalam dan memperluas tingkat liberalisasi sektor jasa di negara-negara anggota, sehingga di harapkan perdagangan jasa di dunia dapat meningkat.⁴ Dengan negara-negara melakukan liberalisasi perdagangan akan mendapatkan enam keuntungan diantaranya *economic performance, development access to world-class services, consumer savings, faster innovation, greater transparency and predictability dan technology transfer services commitments at the WTO.*⁵ Selanjutnya adanya pengaruh globalisasi yang mendorong adanya kemajuan teknologi juga turut andil dalam liberalisasi perdagangan. Salah satunya yang beberapa tahun belakangan sedang terkenal di masyarakat adalah layanan jasa transportasi yang kelola secara daring (*online*).

Jasa transportasi *online* di Asia Tenggara didominasi 2 (dua) merek dagang terkenal yaitu Gojek dan Grab. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa (Gojek) adalah perusahaan startup Indonesia dikenal sejak 2010 yang fokus mengawali bisnisnya memberikan layanan jasa

¹ Susanto Sutoyo, et.al. (2004). *Persetujuan Bidang Jasa (General Agreement on Trade in Services/GATS)*. Jakarta: Direktorat Perdagangan dan Perindustrian Multilateral Ditjen Multilateral Ekonomi, Keuangan dan Pembangunan Departemen Luar Negeri. hlm. 1.

² Armeity Rossi Triwahyuni. (2016). *Analisa Hukum Terhadap Peraturan Perundang-Undangan dan Kebijakan Terkait Liberalisasi Jasa E-Commerce (Perdagangan Melalui Sistem Elektronik) di Indonesia Dalam Lingkup General Agreement on Trade in Services (GATS)*. Jakarta: Tesis Pascasarjana Universitas Indonesia. hlm. 32.

³ Mochtar Kusumaatmadja. "Perjanjian WTO Mengenai Perdagangan Internasional Jasa (GATS) Dilihat dari Perspektif Negara Berkembang". Di sampaikan pada Seminar Aspek Hukum Perdagangan Jasa Menurut WTO dan Komitmen Indonesia di Bidang Finansial, Intitut Bankir Indonesia. 6 Maret 1997.

⁴ H.S. Kartadjoemana. (1996). *GATT dan WTO: Sistem, Forum dan Lembaga Internasional di Bidang Perdagangan*. Jakarta: UI-Press. hlm. 243.

⁵ The Press Syndicate of The University of Cambridgde. (2005). *The Legal Texts, The Result of Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations*. United Kingdom: University Press. hlm. 286.

transportasi via aplikasi *online*. Gojek memberikan layanan transportasi *online* di lebih dari 50 kota yang tersebar di Indonesia. Sekarang Gojek sudah merambah Thailand, Vietnam, Singapura, Filipina, dan Malaysia, bahkan India. Sementara itu ada Grab perusahaan asal Malaysia yang dibangun sejak 2012. GrabTaxi adalah nama awal sebelum berganti ke nama Grab yang sekarang. Pengaturan GATS dipandang sebagai suatu cara memajukan pertumbuhan ekonomi bagi semua negara pelaku perdagangan dan pembangunan negara-negara berkembang.⁶

Grab juga sama seperti Gojek berkembang pesat ke sejumlah negara di Asia seperti Filipina, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, Myanmar, dan Kamboja. Sebagai salah satu Super App Grab telah lebih menguasai pasar di Asia Tenggara dan di tambah dengan diakuisisinya Uber membuat pangsa pasar Grab menjadi lebih bersaing di antara para kompetitornya. Di Indonesia perusahaan ini beroperasi melalui PT Grab Taxi Indonesia. Adapun yang menjadi ketertarikan penulis dalam penelitian ini yaitu meneliti sektor-sektor layanan jasa yang terdapat pada Grab dan Gojek dan menganalisis bagaimana ekspansi Grab dan Gojek di negara-negara lain serta mengkaji berbagai pengaturan yang mengatur mengenai layanan jasa baik di tingkat hukum nasional maupun hukum internasional.

Perihal dana untuk menjalankan perusahaan transportasi seperti GOJEK dan Grab ini, dana yang di dapat pertama kali yaitu pada tahun 2015 dari NSI Ventures dengan jumlah dana yang tidak di publikasikan. Pada tahun yang sama Sequiola Capital dan DST Global. Selanjutnya perusahaan yang Bernama KKR, Warburg Pincus, Farallon Capital dan Capital Group Private Markets menginvestasikan sebesar US \$ 550 juta atau sekitar Rp. 7.2 Triliun pada tahun Agustus 2016. Perusahaan Google pada Januari 2018 memberikan investasi sebesar US \$ 100 Juta. Terakhir pemberian investasi sebesar US \$ 150 Juta kepada Gojek pada 12 Februari 2018.⁷

Penggunaan jasa transportasi *online* seperti GOJEK dan Grab banyak digemari, sebab perlu diperhatikan bahwa ada banyak kekurangan dalam menggunakan transportasi umum seperti 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.⁸

⁶ Armeity Rossi Triwahyuni, *loc.cit.*

⁷ Luthfi Hanifa Ryani. (2021). *Jasa Layanan Transportasi Daring (Gojek Dan Grab) Dalam Perspektif ASEAN on Framework Agreement on Services (AFAS)*. Jurnal Dharmasiswa, Volume 1 Nomor 2. hlm 870.

⁸ Fania Darma Amajida. (2016). *Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta*. Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi Departmen Sosiologi Universitas Indonesia. Volume 46 Nomor 1. hlm 20.

Selain itu, munculnya jasa transportasi *online* ini membuat lapangan kerja baru untuk masyarakat⁹ dan penwaran terkait *salary* yang menguntungkan bagi yang tertarik untuk menjadi mitra di Gojek dan Grab tersebut.¹⁰ Jasa transportasi ojek dan teknologi menjadi satu merupakan inovasi yang tepat untuk bisnis transportasi dan menjadi awal munculnya Go-Jek dan Grab.¹¹

Adapun dampak yang di rasakan kini adalah tingkat persaingan semakin ketat dan kompetisi antar perusahaan pun tidak dapat di hindari lagi.¹² Sehingga hal ini menjadi tugas dari perusahaan untuk mendapatkan hati konsumen.¹³ Dengan demikian, layanan jasa transportasi seperti ini perlu dikaji lebih dalam dari perspektif hukum Internasional.

B. METODE PENELITIAN

Penulisan ini menggunakan metode penelitian hukum normatif yaitu hukum dikonsepsikan sebagai norma, kaidah, asas, atau dogma/yurisprudensi. Tahap penelitian yuridis normatif menggunakan studi kepustakaan serta mengacu pada aturan hukum yang ada. Penulisan ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan perbandingan (*comparative approach*) yang disusun berdasarkan data sekunder yang terdiri bahan hukum primer, sekunder dan tersier yang kemudian dianalisis secara kualitatif dan disajikan secara yuridis analisis mengenai Liberalisasi Perdagangan Jasa oleh Gojek dan Grab Dalam Perspektif Hukum Internasional.

C. PEMBAHASAN

1. SEKTOR PERDAGANGAN JASA YANG DIJALANKAN OLEH GOJEK DAN GRAB

Sejak beroperasi, Gojek selalu memberikan peningkatan layanan kepada pengguna aplikasinya dengan menghadirkan 5 (lima) kategori layanan berbasis online yaitu¹⁴:

- 1) Layanan Transportasi & Logistik: dalam layanan ini memiliki beberapa produk yang merupakan hasil kerjasama dengan mitra bisnis seperti Bluebird group dan bengkel

⁹ O. Flores & Rayle, L. (2017). *How Cities Use Regulation for Innovation: The Case of Uber, Lyft and Sidecar in San Francisco*. Transportation Research Procedia. Volume 25. hlm. 3756-3768

¹⁰ Y. Dong, Wang, S., Li, L., dan Zhang, Z. (2017). *An Empirical Study on Travel Patterns of Internet Based Ride-sharing*. Transportation Research Part C: Emerging Technologies. Volume 86. hlm. 1-22.

¹¹ Berto Mulia Wibawa, Yani Rahmawati dan Mathias Rainaldo. (2018). Analisis Industri Bisnis Jasa Online Ride Shaaring di Indonesia. Jurnal Bisnis dan Manajemen Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya. Volume 8 Nomor 1. hlm. 10.

¹² A. Datta, Malhotra, D. K. dan Russel, P. S. (2006). *Regional Trade Pacts and the Competitiveness of The US Textile Industry*. Competitiveness Review: An International Business Journal. Volume 16 Nomor. hlm. 262-276.

¹³ T. Hannigan, J., Hamilton III, R. D., & Mudambi, R. (2015). *Competition and Competitiveness in The US Airline Industry*. Competitiveness Review. Volume 25 Nomor 2. hlm. 134-155.

¹⁴ *GoJek, Laporan Sustainability 2020*. https://lelogama.gojek.com/Bahasa_Indonesia_Gojek_Laporan_Sustainability_2020_Final.pdf, di akses pada tanggal 25 Mei 2021.

belajar mitra, yaitu: Goride (Indonesia, Thailand, Vietnam, Malaysia, dan Filipina), Gocar (Indonesia, Singapura, Thailand, Vietnam, Malaysia, dan Filipina), Gobluebird (Indonesia), Gosend (Indonesia, Singapura, Thailand, Vietnam, Malaysia, dan Filipina), Gobox (Indonesia), GoTransit (Indonesia);

- 2) Layanan Pembayaran: dalam layanan ini memiliki beberapa produk hasil kerjasama dengan mitra bisnis lainnya dengan metode pembayaran tunai, Linkaja (Indonesia), dan kartu kredit atau kartu debit berlambang visa, mastercard, AMEX dan JCB, (Indonesia, Singapura, Thailand, Vietnam, Malaysia, dan Filipina) namun juga memiliki produk utama yaitu: Gopay (Indonesia), Gotagihan (Indonesia), Paylater (Indonesia), Gosure (Indonesia), Gogive (Indonesia), Goinvestasi (Indonesia), Gocrop (Indonesia), GoNearby (Indonesia);
- 3) Layanan Pesan Makan dan Belanja: layanan ini memiliki beberapa produk utama dan melakukan kerjasama dengan mitra bisnis lainnya, seperti: Gofood (Indonesia, Singapura, Thailand, Vietnam, Malaysia, dan Filipina), Gomed (Indonesia), Gomart (Indonesia, Singapura, Thailand, Vietnam, Malaysia, dan Filipina);
- 4) Layanan Bisnis: merupakan layanan andalan Gojek sebagai super app yang dalam hal ini diperuntukan khusus bagi para pebisnis di Indonesia, dengan produk sebagai berikut: Gobiz (Indonesia);
- 5) Layanan Hiburan: layanan ini memiliki beberapa produk utama dan melakukan kerjasama dengan mitra bisnis lainnya: Goplay (Indonesia), Gotix (Indonesia), Gonews (Indonesia), GoGames (Indonesia);
- 6) Layanan Golife: sejak pandemi Covid-19 melanda di Indonesia berdampak pada layanan ini sebagai akibat pelarangan kontak fisik yang berkepanjangan untuk menghindari penularan dari Covid-19, maka di tahun 2020 resmi dihentikan, dengan produk sebagai berikut: GoMassage, GoClean;
- 7) Layanan Kebutuhan Harian: layanan ini memiliki beberapa produk utama guna mendukung program pandemik Covid-19 dengan mitra bisnis lainnya: GoFitness (Indonesia), GoService (Indonesia).

Selanjutnya ada Grab. Aplikasi Grab terus berkembang yang kemudian mulai bermitra mengambil beberapa ranah sektor jasa dengan beberapa produk. Sama seperti kompetitornya Gojek di Indonesia, Grab juga menghadirkan beberapa kategori layanan jasanya, seperti:

- 1) Layanan Transportasi: dalam layanan ini terdapat beberapa layanan seperti: GrabCar, GrabRide, dan eScooter;
- 2) Layanan Makanan dan Belanja: dalam layanan ini terdapat beberapa produk layanan utama yang juga bermitra dengan mitra swalayan seperti: GrabFood, GrabMart;
- 3) Layanan Pembayaran: layanan utama pada produk ini yakni GrabPay, namun juga telah bekerjasama dengan pembayaran menggunakan metode Tunai, OVO (Indonesia), Linkaja (Indonesia) dan kartu kredit/kartu debit berlambang visa/mastercard;
- 4) Layanan Pengiriman: layanan utama pada produk ini yakni: GrabExpress (Indonesia, Vietnam, Malaysia, Filipina dan Singapura) dan Grab Assistant (Indonesia);
- 5) Layanan Kesehatan: layanan utama pada produk ini seperti Asuransi;
- 6) Layanan Top Up: layanan utama pada produk ini seperti pembayaran tagihan, pulsa elektronik, dan games topup (Indonesia);
- 7) *Layanan Home Services*: layanan utama pada produk ini seperti *Grab Clean & Fix*;
- 8) Layanan Hiburan: layanan utama pada produk ini seperti Hotel dan tempat wisata/hiburan;
- 9) Layanan Asuransi: layanan utama pada produk ini seperti Grab Health.

Dalam hal ini terkait Grab dan Gojek layanan jasa perdagangan sektor terbagi dalam beberapa sektor jasa dan sub sektor jasa yakni:¹⁵

Sektor Jasa		CPC
Jasa Transportasi Darat¹⁶		
a. Transportasi Penumpang		7121 - 7122
Layanan GoJek: 1) Goride, Gocar, GoTransit di Indonesia 2) GoCar di Singapura	Layanan Grab: 1) GrabBike dan GrabCar di Indonesia 2) GrabTaxi di Singapura,	

¹⁵ *Sector-by-sector information*. https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/serv_sectors_e.htm, diakses pada tanggal 29 Mei 2021.

¹⁶ General Agreement Trade Services, *Service Sector by Sector*. https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_land_e.htm. "The land transport sector covers a wide range of activities which often have little in common. Thus, some types of transport are highly capital-intensive (rail transport, pipelines), whereas others require relatively little investment (taxis, trucks, even coaches)."

	3) Get Win di Thailand	Thailand, Vietnam, Malaysia, Kamboja, Filipina dan Myanmar	
	b. Freight Transportation		7123
	Layanan GoJek: 1) Gosend dan Gobox di Indonesia 2) Gosend di Singapura, Vietnam, Filipina dan Malaysia 3) Get Delivery di Thailand	Layanan Grab: GrabExpress di Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand, Myanmar, Kamboja, Filipina dan Vietnam	
	Jasa Pariwisata dan yang berhubungan dengan perjalanan		
	c. Hotel dan Restoran		641-643
	Layanan GoJek: GoFood di Indonesia, Vietnam, Malaysia, Thailand, dan Singapura	Layanan Grab: GrabFood di Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand, Myanmar, Kamboja, Filipina dan Vietnam	
	Jasa Keuangan		
	d. Asuransi Jiwa		8121
	Layanan GoJek: Go Insurance di Indonesia,	Layanan Grab: Grab Insurance di Indonesia	

Tabel 1. Daftar Sektor Jasa Grab dan Gojek

2. HUKUM POSITIF YANG MENGATUR TENTANG SEKTOR PERDAGANGAN JASA GO-JEK DAN GRAB

Secara umum, perdagangan jasa diatur oleh Undang - Undang No. 7 tahun 2014 tentang Perdagangan. Dalam bagian ini kelompok kami akan memaparkan ketentuan-ketentuan teknis yang mengatur sektor jasa yang dijalankan oleh Gojek dan Grab.

a. E-Wallet

Gopay maupun Ovo sebagai E-Wallet sesuai dengan definisi dari sarana penyelenggara uang elektronik, yakni penerbit, *acquirer*, prinsipal, penyelenggara *switching*, penyelenggara kliring, dan penyelenggaraan akhir dalam kegiatan uang

elektronik. Sesuai dengan Peraturan Bank Indonesia (PBI) Nomor 20/6/PBI/2018 tentang Uang Elektronik, yang mencabut Peraturan Bank Indonesia Nomor 18/17/PBI/2016 Tahun 2016 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*), Peraturan Bank Indonesia Nomor 16/8/PBI/2014 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/12/PBI/2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*), dan Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/12/PBI/2009 Tahun 2009 tentang Uang Elektronik (*Electronic Money*), mengartikan uang elektronik sebagai instrumen pembayaran yang memenuhi unsur sebagai berikut: (i) diterbitkan atas dasar nilai uang yang disetor terlebih dahulu kepada penerbit; (ii) Nilai uang disimpan secara elektronik dalam suatu media server atau chip; (iii) Nilai uang elektronik yang dikelola oleh penerbit bukan merupakan simpanan sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang yang mengatur mengenai perbankan.

PBI mengatur bahwa Bank Indonesia memiliki otoritas dalam menetapkan kebijakan terkait perizinan, persetujuan, penyelenggaraan, serta evaluasi dari uang elektronik. Serta memberi kewajiban bahwa mata uang yang digunakan dalam sarana e-wallet adalah dalam bentuk rupiah. Berdasarkan lingkup penyelenggaraannya, uang elektronik dibedakan menjadi *closed loop* dan *open loop*. *Closed loop* merupakan jenis uang elektronik yang pemakaiannya terbatas hanya dapat digunakan sebagai instrumen pembayaran dari penerbit uang elektronik tersebut, adapun *open loop* adalah uang elektronik yang dapat digunakan sebagai instrumen pembayaran tidak hanya terbatas terhadap penerbit uang elektronik tersebut. Seperti, OVO dapat digunakan sebagai media pembayaran di Tokopedia.

Adapun untuk ketentuan perizinan, hanya penerbit uang elektronik dengan sistem *open loop* dengan pengelolaan dana *float* kurang dari Rp. 1.000.000.000 atau penerbit uang elektronik dengan sistem *closed loop* dengan pengelolaan dana *float* mencapai Rp. 1.000.000.000 yang wajib mengajukan izin kepada Bank Indonesia.¹⁷ Berdasarkan media penyimpanan nilai, uang elektronik dapat dibedakan menjadi *server based* dan *chip based*. *Server based* merupakan media penyimpanan uang elektronik berupa server, seperti gopay, ovo, dana yang tersimpan dalam ponsel. Adapun *chip based* adalah media penyimpanan uang elektronik berupa chip, seperti *e-money*, *flazz*, dan sebagainya.

¹⁷ Indonesia, Peraturan Bank Indonesia Nomor 20/6/PBI/2018 tentang Uang Elektronik, Lembar Negara Republik Indonesia (LNRI) Tahun 2018 Nomor 70 dan Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 6203, Pasal 82.

Di dalam Pasal 10 PBI Nomor 20/6/2018 tentang Uang Elektronik, diatur bahwa komposisi kepemilikan saham yang dimiliki oleh E-Wallet di Indonesia harus dengan minimal persentase paling sedikit 51% sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia. Hal ini sesuai dengan isi prospektus rencana penambahan modal dengan rights issue Bank Jago, Tbk, bahwa PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa (Gojek) memiliki 70,78% saham PT. Dompot Karya Anak Bangsa (Gopay) dan sebesar 29,22% saham dimiliki oleh investor lain yang tidak disebutkan nama pihaknya.¹⁸

b. Layanan Pesan Antar Makanan

Perkembangan teknologi yang kian meluas diiringi dengan perluasan penyediaan layanan jasa yang disediakan oleh Gojek dan Grab. Badan yang berwenang dalam mengadakan pengawasan terhadap makanan di Indonesia yakni Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM). BPOM melalui Peraturan Badan Pengawas Obat dan Makanan (PerBPOM) Nomor 8 Tahun 2020 tentang Pengawasan Obat dan Makanan yang Diedarkan secara Daring. Secara harfiah, peredaran obat dan makanan secara daring adalah kegiatan atau serangkaian kegiatan yang berkaitan dengan penyaluran dan/atau penyerahan obat, obat tradisional, suplemen kesehatan, kosmetika, dan pangan olahan dengan menggunakan media transaksi elektronik dalam rangka perdagangan. Lebih tegas pada Pasal 18 PerBPOM ini dijelaskan bahwa pelaku usaha yang mengadakan kegiatan peredaran pangan olahan secara daring dapat dilakukan dengan sendiri, layaknya *pizza hut delivery*, atau dilakukan melalui Penyelenggara Sistem Elektronik (PSE), dalam hal ini, dapat diartikan sebagai Gojek atau Grab atau perusahaan lain yang menyediakan layanan jasa serupa untuk mengantarkan makanan secara daring. PerBPOM juga memberikan kewajiban bagi pelaku usaha dan/atau pihak ketiga, dalam hal ini penyedia jasa layanan pesan antar makanan, untuk memberikan jaminan bahwa kemasan produk tidak dalam kondisi rusak saat diterima oleh konsumen, produk pangan olahan yang dikirim dalam keadaan tersegel dengan wadah tertutup, serta kondisi pengiriman sesuai dengan karakteristik produk.

c. Travel

Pengaturan tentang pelayanan jasa angkutan berbasis online sendiri diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan

¹⁸ PT. Bank Jago, Tbk. *Informasi Penambahan Modal dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu Kepada Para Pemegang Saham Perseroan.* https://idx.co.id/StaticData/NewsAndAnnouncement/ANNOUNCEMENTSTOCK/From_EREP/202102/72c27570dc_a96c693a81.pdf, diakses pada 31 Mei 2021.

Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum (Permenhub No. PM 108/2017) tidak dalam Trayek, khususnya pada Pasal 63 Ayat (1) yaitu untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, perusahaan angkutan dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Meskipun begitu, keterangan tentang pelayanan jasa pengangkutan pada PM 108 tahun 2017 ditujukan untuk mobil penumpang umum atau mobil bus umum.

Peraturan Menteri Perhubungan RI (Permenhub) Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat terbit dalam rangka memberikan payung hukum terhadap mitra pengemudi (*driver*) ojek online serta perusahaan layanan penyedia jasa transportasi berbasis daring. Keberadaan aturan yang jelas mengenai ojek online mengaburkan keabu-abuan antara hak dan kewajiban yang perlu dipenuhi antar mitra pengemudi maupun perusahaan penyedia layanan¹⁹, dalam hal ini, Gojek maupun Grab. Permenhub ini pada pokoknya mengatur bahwa pengemudi memiliki kewajiban untuk memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan dan keteraturan sebagai pedoman demi kepentingan masyarakat. Adapun bagi perusahaan penyedia layanan jasa, diwajibkan untuk memberlakukan rumusan biaya jasa berdasarkan formula dan pedoman penghitungan jasa sebagaimana diatur pada Pasal 11 Permenhub ini serta dijelaskan secara rinci pada Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang Pedoman Penghitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi.

d. Logistik

Frasa “angkutan” diterjemahkan dalam Pasal 1 Angka (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Berdasar pada definisi tersebut, dapat diartikan bahwa pengangkutan dapat dilakukan terhadap orang maupun barang. Pasal 138 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ mengatur mengenai pengangkutan barang dengan menyebutkan bahwa “angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum”. Arti dari kendaraan bermotor umum adalah kendaraan yang mengadakan pengangkutan barang dan/atau orang dengan disertai

¹⁹ Iwan Supriyatna. *Permenhub 12/2019 Ciptakan Suspensi yang Adil Bagi Mitra Ojol*. <https://www.suara.com/bisnis/2020/09/08/172924/permenhub-122019-ciptakan-sistem-suspensi-yang-adil-bagi-mitra-ojol?page=all>, diakses pada 31 Mei 2021.

pungutan biaya. Pengaturan mengenai pengangkutan barang selanjutnya ditemukan pada Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Di dalam PP disebutkan adanya kewajiban yang sama dengan yang ada pada Undang-Undang LLAJ, bahwa yang dapat mengangkut barang hanya mobil barang. Namun, PP ini memberikan kelonggaran lain, dengan menambahkan pengaturan apabila kendaraan bermotor lain, dalam PP disebutkan, mobil penumpang, mobil bus, atau sepeda motor memenuhi persyaratan teknis, maka diperbolehkan untuk mengangkut barang. Persyaratan teknis bagi sepeda motor, dalam hal ini Gosend ataupun GrabExpress, dalam mengangkut barang harus memperhatikan faktor keselamatan serta syarat-syarat sebagai berikut: (i) Muatan yang diangkut memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi; (ii) Tinggi muatan tidak melebihi 900 (sembilan ratus) milimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan (iii) Barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.

3. EKSPANSI PERDAGANGAN JASA YANG DILAKUKAN OLEH GO-JEK DAN GRAB DALAM KERANGKA PERDAGANGAN MULTILATERAL DAN REGIONAL

a. Ekspansi perdagangan jasa yang dilakukan Gojek dan Grab

Setelah beroperasi selama 9 tahun, pada tahun 2018 GoJek memulai inisiasi untuk mengepakkan sayap bisnisnya ke pasar internasional dengan berekspansi hingga ke negara-negara di wilayah Asia Tenggara seperti Singapura (dengan GoJek Singapore), Thailand (dengan Get), Vietnam (dengan Go-Viet) dan Malaysia. Namun di Filipina terhambat oleh izin operasionalnya. Di negara yang sudah beroperasi tersebut nyatanya Go-Jek dapat sukses bersaing dan merebut hati para pengguna jasa transportasi online dengan pesaing lokal seperti Grab dan Uber.²⁰

Dari beberapa sumber media dan berita sebagai bagian dari super app rupa aplikasi Gojek sudah berintegrasi dengan pengguna gojek di negara-negara operational lainnya.²¹ Namun tidak semua layanan dapat beroperasi, terdapat beberapa hal dalam menyesuaikan kultur dan kebiasaan pada negara-negara operasionalnya. Adapun perbedaan dan hambatan ekspansi bisnis Go-Jek di tiap negara, seperti:

²⁰Kompas.com. 9 Tahun Beroperasi, Ini 11 Fakta Menarik Gojek. <https://money.kompas.com/read/2019/11/02/193812326/9-tahun-beroperasi-ini-11-fakta-menarik-gojek?page=all>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.

²¹Kompas.com. Tak perlu Ganti Aplikasi Gojek saat ke Singapura dan Thailand. <https://tekno.kompas.com/read/2020/08/18/09243107/tak-perlu-ganti-aplikasi-gojek-saat-ke-singapura-thailand-dan-vietnam>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.

- 1) **Singapura:** tidak terdapat layanan GoRide di negara Singapura akibat dari peraturan larangan sepeda motor yang tidak dapat dijadikan transportasi umum. Pada mode pembayaran pada Gojek Singapura terdapat 2 (dua) mode yaitu cash dengan dollar singapura dan Kartu Kredit;
- 2) **Vietnam:** GoFood adalah fokus utama menjadikan food driver pertama di negara tersebut, diikuti Gobike, dan Gosend;
- 3) **Filipina:** tahun 2018 Otoritas transportasi Filipina (*Land Transportation Franchising and Regulatory Board/LTFRB*) menolak pengajuan Go-Jek di Filipina atas kepemilikan saham lokal. Melalui Resolusi No 096 tertanggal 20 Desember 2018, yang menyatakan penolakan pengajuan GoJek melalui Komite pra-akreditasi dari LTFRB, Velox Technology Philippines, sebagai perusahaan transportasi jaringan (*Transport Network Company/TNC*). Regulasi tersebut merupakan tindak lanjut setelah Lembaga Transportasi memberlakukan *Department Order* (DO) nomor 2017-011 pada bulan Juni 2018, yang memasukan layanan transportasi kendaraan jaringan (*Transportation Network Vehicle Service/TNVS*) sebagai transportasi umum yang diakui pemerintah. TNVS masih diizinkan karena mengakui layanan *ride-hailing* seperti Go-Jek sebagai "bentuk layanan transportasi baru" bukan transportasi umum.²² Walau akhirnya beroperasi namun Go-Jek fokus membangun bisnisnya pada pembayaran digital dengan mengakuisisi salah satu *startup fintech* Filipina bernama Coin.ph;
- 4) **Thailand:** layanan yang beroperasi adalah Get Win (sebagai layanan tumpangan) dan Get Delivery (sebagai layanan pengiriman barang) dengan wilayah yang terbatas.²³
- 5) **Malaysia:** Sebelum beroperasi di Malaysia, Go-Jek sempat mengalami penolakan izin dikarenakan pemerintah sempat melarang kendaraan roda dua sebagai moda transportasi publik akibat dari tingkat kecelakaan yang tinggi.²⁴

b. Kerangka Perdagangan Multilateral

²²Wahyunanda K P. *Go-Jek Dilarang Ekspansi ke Filipina, Ini Alasannya.* <https://tekno.kompas.com/read/2019/01/09/15264067/go-jek-dilarang-ekspansi-ke-filipina-ini-alasannya?page=all>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.

²³CNN Indonesia. *Nama Gojek Resmi dipakai di Thailand.* <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20200921115338-185-548865/nama-gojek-resmi-dipakai-di-thailand>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.

²⁴Kompas. *Mulai Uji Coba di Malaysia Januari 2020.* <https://tekno.kompas.com/read/2019/11/06/16050017/gojek-mulai-uji-coba-di-malaysia-januari-2020#:~:text=KOMPAS.com%20%2D%20Gojek%20akhirnya%20mendapat,enam%20bulan%2C%20mulai%20Januari%202020>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.

Kerangka perdagangan multilateral yang tercantum pada *General Agreement on Trade in Services* (“GATS”) terdiri dari (i) ketentuan – ketentuan utama dalam kerangka perjanjian umum, (ii) lampiran – lampiran perjanjian umum, (iii) jadwal komitmen khusus negara anggota dan (iv) daftar pengecualian MFN dalam Pasal II yang diajukan oleh anggota WTO. Ketentuan - ketentuan dalam kerangka perjanjian umum dapat dibagi menjadi ketentuan kewajiban umum dan ketentuan kewajiban khusus. Ketentuan kewajiban umum adalah ketentuan yang menyatakan bahwa negara anggota wajib menjalankan ketentuan tersebut terlepas dari komitmen negara tersebut terhadap suatu sektor jasa. Sedangkan ketentuan kewajiban khusus berkaitan dengan jadwal komitmen negara anggota dimana ketentuan kewajiban khusus hanya mengikat negara terhadap sektor jasa yang sudah diberikan komitmen. Pasal XX:1 GATS menyebutkan setiap negara anggota harus memberikan rincian terkait dengan komitmennya yaitu: (i) *terms, limitations and conditions on market access*; (ii) *conditions and qualifications on national treatment*; (iii) *undertakings relating to additional commitments*; (iv) *where appropriate the time-frame for implementation of such commitments*; and (v) *the date of entry into force of such commitments*.

Komitmen khusus negara anggota yang dicatat dalam jadwal (*Schedule of Commitment*) adalah komitmen negara anggota untuk menyediakan akses pasar dan perlakuan nasional terhadap suatu sektor jasa sesuai dengan syarat dan ketentuan. Dalam daftar komitmen akan dijelaskan mengenai batasan - batasan komitmen akses pasar dan perlakuan nasional di setiap sektor dan modus penyediaan jasa. Negara anggota akan memberikan catatan atau penjelasan tentang ada atau tidaknya batasan di setiap sektor dan modus penyediaan jasa. Batasan – batasan yang dicantumkan ini memiliki arti bahwa negara anggota memiliki komitmen akses pasar dan perlakuan nasional yang terbatas terhadap sektor dan subsektor. Sehingga sektor dan modus penyediaan jasa yang memiliki catatan berisi batasan dapat dikatakan tidak dibuka secara penuh.

Untuk sektor dan subsektor yang tidak diberikan batasan, maka kewajiban spesifik berlaku secara penuh. Kewajiban khusus terdiri dari kewajiban akses pasar (*market access*), perlakuan nasional (*national treatment*), komitmen tambahan (*additional commitment*). Dalam daftar komitmen khusus, negara anggota dapat membatasi ketentuan diatas ini. Namun pasal XVI:2 GATS mencantumkan enam kategori pembatasan yang tidak dapat diadopsi atau dipertahankan kecuali ditentukan dalam jadwal. Oleh karena itu,

batasan dalam kolom akses pasar adalah batasan yang termasuk dalam salah satu kategori yang dicantumkan dalam pasal XVI:2 GATS.

Kewajiban perlakuan nasional berdasarkan Pasal XVII GATS adalah kewajiban memberikan penyedia jasa dari negara anggota lain tidak kurang menguntungkan daripada yang diberikan untuk penyedia jasa domestik yang sejenis. Negara anggota yang ingin mempertahankan batasan apapun pada perlakuan nasional - yaitu tindakan apa pun yang mengakibatkan perlakuan yang kurang menguntungkan terhadap penyedia jasa asing harus menunjukkan batasan ini di kolom ketiga dari jadwalnya. Negara anggota tidak diwajibkan untuk memberikan komitmen khusus tambahan. Kolom komitmen tambahan dalam daftar komitmen digunakan untuk menunjukkan usaha positif, bukan daftar batasan atau batasan tambahan.

c. Kerangka Perdagangan Regional

Sebagai sebuah negara, tentunya sektor jasa sangatlah berkontribusi dalam mendukung pertumbuhan ekonomi negara semakin maju. Oleh karena itu, perlulah negara mengatur secara komprehensif perjanjian kerjasama di bidang jasa. Pada kerangka perdagangan di tingkat regional, Indonesia memiliki beberapa perjanjian kerjasama khusus di bidang jasa beberapa di antaranya yaitu *Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)*, *ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)*, *ASEAN-China Free Trade Agreement (ACFTA)*, *ASEAN-Korea Free Trade Agreement (AKFTA)*, *ASEAN-India Free Trade Agreement (AIFTA)*, *ASEAN-Australia New Zealand Free Trade Agreement (AANZFTA)*, *ASEAN-Hong Kong Free Trade Agreement (AHKFTA)*, *Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)*.²⁵ Berdasarkan beberapa perjanjian di sektor jasa di tingkat regional, dapat dilihat bagaimana peran Indonesia untuk ikut aktif dalam mengurangi hambatan dan meliberalisasi perdagangan jasa.

Adapun perjanjian di sektor jasa transportasi darat dimana Indonesia memiliki komitmen di dalamnya yaitu *ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)*. Dalam pemberian komitmen di AFAS, negara-negara ASEAN diharuskan untuk memberikan tingkat komitmen yang lebih baik untuk sesama anggota ASEAN dibandingkan dengan komitmennya dalam GATS-WTO, serta aturan yang dikembangkan dalam AFAS cakupan liberalisasi jasanya melampaui hal-hal yang telah diatur dan dilaksanakan dibawah skema GATS. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa AFAS dikenal juga

²⁵ Kementerian Perdagangan Republik Indonesia. *Perdagangan Jasa Regional*. <http://ditjenppi.kemendag.go.id/index.php/perdagangan-jasa/perundingan-jasa/regional>, di akses pada tanggal 31 Mei 2021.

dengan istilah GATS Plus. ASEAN telah menyelesaikan 9 paket komitmen bidang jasa, dan menyelesaikan komitmen paket terakhir yaitu AFAS paket 10 di tahun 2017.

Adapun dalam pemenuhan komitmennya, ASEAN telah menetapkan target ambang batas (*threshold*) yang mengacu kepada Cetak Biru Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015, dimana jumlah sub sektor jasa yang akan dikomitmenkan seluruh negara anggota sebanyak 128 sub sektor jasa dengan *full commitment* di *mode 1*, *mode 2* adalah none dan batasan kepemilikan modal asing sebesar 70% di *mode 3*. Dalam hal ekspansi Gojek dan Grab, Indonesia di sektor jasa transportasi secara daring (*online*) sampai saat ini diatur secara spesifik di dalam *schedule of commitment* (SoC). Sehingga klasifikasi jasa transportasi secara daring (*online*) seperti GOJEK dan Grab adalah *mode 1* (*Cross Border Supply*) dan *mode 3* (*Commercial Presence*).

D. PENUTUP

KESIMPULAN

Gojek dan Grab merupakan sebuah perusahaan yang terintegrasi melalui aplikasi berbasis daring (internet) yang memberikan berbagai pelayanan di bidang jasa. Oleh karena itu Gojek dan Grab diatur oleh berbagai jenis hukum positif yang mengatur tentang sektor perdagangan jasa Gojek dan Grab diantaranya di sektor e-wallet (Peraturan Bank Indonesia Nomor 20/6/PBI/2018 tentang Uang Elektronik), layanan pesan antar makanan (Peraturan Badan Pengawas Obat dan Makanan Nomor 8 Tahun 2020 tentang Pengawasan Obat dan Makanan yang Diedarkan secara Daring), travel (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, logistik (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Dalam ekspansi perdagangan jasa yang dilakukan oleh Gojek dan Grab dalam kerangka perdagangan multilateral dan regional, negara anggota dari perjanjian perdagangan multilateral dan regional memiliki kewajiban bertindak sesuai dengan ketentuan internasional atas ekspansi jasa yang masuk ke dalam wilayah negara mereka. Dalam kontes perjanjian perdagangan multilateral (GATS), negara yang memiliki spesifik komitmen terhadap sektor jasa yang dijalankan oleh Gojek dan Grab wajib mematuhi ketentuan akses pasar, *national treatment* dan *additional commitment* jika ada. Sedangkan dalam tingkat regional terdapat beberapa perjanjian yaitu *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC), *ASEAN Framework Agreement on Services* (AFAS), *ASEAN-China Free Trade Agreement* (ACFTA), *ASEAN-Korea Free Trade Agreement* (AKFTA), *ASEAN-India Free Trade Agreement* (AIFTA), *ASEAN-Australia New Zealand Free Trade Agreement*

(AANZFTA), *ASEAN-Hong Kong Free Trade Agreement* (AHKFTA), *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP). Namun yang saat ini sedang dijalankan oleh Indonesia yaitu AFAS. Dalam hal ekspansi Gojek dan Grab, Indonesia di sektor jasa transportasi secara daring (*online*) sampai saat ini diatur secara spesifik di dalam *schedule of commitment* (SoC). Sehingga klasifikasi jasa transportasi secara daring (*online*) seperti Gojek dan Grab adalah *mode 1 (Cross Border Supply)* dalam hal penyedia jasa daring dan *mode 3 (Commercial Presence)* dalam hal pembukaan kantor di negara penerima. Di karena pada sektor *road transport service* itu *mode 1* adalah none, maka sektor perdagangan jasa di Indonesia terbuka bebas (*market access*). Namun berbeda dengan *mode 3* dimana Indonesia memberikan limitasi terkait sektor jasa asing.

SARAN

Adapun saran dari penulis adalah baik untuk negara maju dan negara berkembang agar sektor-sektor jasa yang telah di buka khususnya sektor layanan jasa transportasi *online* seperti Gojek dan Grab tetap di pertahankan dan mengupayakan pembukaan sektor di bidang jasa lainnya yang masih memiliki kesulitan untuk membukanya akibat adanya pertimbangan-pertimbangan lain yang ada kaitannya dengan kepentingan nasional setiap negara. Dengan demikian tujuan dari pembetukan GATS yaitu liberalisasi perdagangan jasa dapat tercapai dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-Undangan:

Indonesia, Peraturan Bank Indonesia Nomor 20/6/PBI/2018 tentang Uang Elektronik, Lembar Negara Republik Indonesia (LNRI) Tahun 2018 Nomor 70 dan Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 6203.

Buku:

Kartadjoemana, H.S. (1996). *GATT dan WTO: Sistem, Forum dan Lembaga Internasional di Bidang Perdagangan*. Jakarta: UI-Press.

Sutoyo, Susanto, et.al. (2004). *Persetujuan Bidang Jasa (General Agreement on Trade in Services/GATS)*. Jakarta: Direktorat Perdagangan dan Perindustrian Multilateral Ditjen Multilateral Ekonomi, Keuangan dan Pembangunan Departemen Luar Negeri.

The Press Syndicate of The University of Cambridge. (2005). *The Legal Texts, The Result of Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations*. United Kingdom: University Press.

Karya Ilmiah:

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

- Datta A., Malhotra, D. K., & Russel, P. S. (2006). *Regional Trade Pacts and the Competitiveness of The US Textile Industry*. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, Volume 16 Nomor 3.
- Dong, Y., Wang, S., Li, L., Zhang, Z. (2017). *An Empirical Study on Travel Patterns of Internet Based Ride-sharing*. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, Volume 86.
- Flores, O. & Rayle, L. (2017). *How Cities Use Regulation for Innovation: The Case of Uber, Lyft and Sidecar in San Francisco*. *Transportation Research Procedia*, Volume 25.
- Hannigan, T., J., Hamilton III, R. D., & Mudambi, R. (2015). *Competition and Competitiveness in The US Airline Industry*. *Competitiveness Review*, Volume 25 Nomor 2.
- Ryani, Luthfi Hanifa, (2021). *Jasa Layanan Transportasi Daring (Gojek Dan Grab) Dalam Perspektif ASEAN on Framework Agreement on Services (AFAS)*. *Jurnal Dharmasiswa*, Volume 1, Nomor 2.
- Wibawa, Berto Mulia, Yani Rahmawati dan Mathias Rainaldo. (2018). *Analisis Industri Bisnis Jasa Online Ride Shaaring di Indonesia*. *Jurnal Bisnis dan Manajemen Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya*, Volume 8 Nomor 1.

Karya Ilmiah

- Triwahyuni, Armeity Rossi. (2016). *Analisa Hukum Terhadap Peraturan Perundang-Undangan dan Kebijakan Terkait Liberalisasi Jasa E-Commerce (Perdagangan Melalui Sistem Elektronik) di Indonesia Dalam Lingkup General Agreement on Trade in Services (GATS)*. Jakarta: Tesis Pascasarjana Universitas Indonesia.

Seminar

- Kusumaatmadja, Mochtar. (1997). "Perjanjian WTO Mengenai Perdagangan Internasional Jasa (GATS) Dilihat dari Perspektif Negara Berkembang". Di sampaikan pada Seminar Aspek Hukum Perdagangan Jasa Menurut WTO dan Komitmen Indonesia di Bidang Finansial, Intitut Bankir Indonesia. 6 Maret.

Internet

- CNN Indonesia, "Nama Gojek Resmi dipakai di Thailand". <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20200921115338-185-548865/nama-gojek-resmi-dipakai-di-thailand>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.
- General Agreement Trade Services, "Service Sector by Sector". https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_land_e.htm "The land transport sector covers a wide range of activities which often have little in common. Thus, some types of transport are highly capital-intensive (rail transport, pipelines), whereas others require relatively little investment (taxis, trucks, even coaches)."
- "GoJek, Laporan Sustainability 2020". https://lelogama.gojek.com/Bahasa_Indonesia_Gojek_Laporan_Sustainability_2020_Final.pdf, di akses pada tanggal 25 Mei 2021.
- Iwan Supriyatna. *Permenhub 12/2019 Ciptakan Suspensi yang Adil Bagi Mitra Ojol*. <https://www.suara.com/bisnis/2020/09/08/172924/permenhub-122019-ciptakan-sistem-suspensi-yang-adil-bagi-mitra-ojol?page=all>, diakses pada 31 Mei 2021.
- Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, "Perdagangan Jasa Regional". <http://ditjenppi.kemendag.go.id/index.php/perdagangan-jasa/perundingan-jasa/regional>, di akses pada tanggal 31 Mei 2021.

- Kompas.com, “9 Tahun Beroperasi, Ini 11 Fakta Menarik Gojek”.
<https://money.kompas.com/read/2019/11/02/193812326/9-tahun-beroperasi-ini-11-fakta-menarik-gojek?page=all>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.
- _____, “Tak perlu Ganti Aplikasi Gojek saat ke Singapura dan Thailand”.
<https://tekno.kompas.com/read/2020/08/18/09243107/tak-perlu-ganti-aplikasi-gojek-saat-ke-singapura-thailand-dan-vietnam>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.
- _____, “Mulai Uji Coba di Malaysia Januari 2020”,
<https://tekno.kompas.com/read/2019/11/06/16050017/gojek-mulai-uji-coba-di-malaysia-januari-2020#:~:text=KOMPAS.com%20%2D%20Gojek%20akhirnya%20mendapat,enam%20bulan%2C%20mulai%20Januari%202020>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.
- PT. Bank Jago, Tbk., “Informasi Penambahan Modal dengan Memberikan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu Kepada Para Pemegang Saham Perseroan”.
https://idx.co.id/StaticData/NewsAndAnnouncement/ANNOUNCEMENTSTOCK/From_EREP/202102/72c27570dc_a96c693a81.pdf, diakses pada 31 Mei 2021.
- Wahyunanda K P, Kompas.com, "Go-Jek Dilarang Ekspansi ke Filipina, Ini Alasannya".
<https://tekno.kompas.com/read/2019/01/09/15264067/go-jek-dilarang-ekspansi-ke-filipina-ini-alasannya?page=all>, diakses pada tanggal 28 Mei 2021.
- World Trade Organization, “Sector by Sector Information”.
https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/serv_sectors_e.htm, diakses tanggal 29 Mei 2021.