

'Tuyul': Transportasi Onlen Fiktif, Media Sosial dan Hukum

Fajriani

Universitas Muslim Maros. Email: fajrianiamin3658@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords:

online transportation,
'tuyul', driver,
incentive, law and social
media.

How to cite:

Fajriani. (2018). Tuyul:
Transportasi Onlen Fiktif,
Media Sosial dan Hukum.
Etnosia: Jurnal Etnografi
Indonesia, 3(1), 95-115.

ABSTRACT

Technology today cannot be denied is developed very rapidly. People compete to innovate and take advantage of this technology development to create something that has economic value. One form of these rapid technology development that is currently being discussed and massively utilised is the presence of online-based application transportation. In Indonesia, there are a number of online-based application transportation companies, one of the most popular companies is Grab. However, this technological advance still have a gap to be cheated by irresponsible people who want to earn money by breaking the rules through modifying android handphone (HP root). Thus, they do not have to bother driving to pick up passengers from place of origin to destination by onlinely 'playing' the application. In this way, incentives are obtained, something that can only be legally obtained with certain targets of a company with considerable revenue. Both driver 'tuyul' and police understand that burglary application is a violation of the law. However, there is a symbiotic mutualism between the two. On the one hand, 'tuyul' drivers are excempted for the offence committed by paying some money. On the other hand, police also get some money from 'the release'. Such 'peaceful arrangement' can be done only if the case is not exposed to the media, especially social media which release news is much faster and up-to-date. This indicates the significant role of media, not only to expose cases of 'tuyul' driver, but also to make these cases go into the realm of law. This proves that the media is more respected than the police and money remains a 'king' capable of buying the law. Therefore, online transportation companies should evaluate and improve the security sistem of their application so as not to be easily broken by 'tuyul' drivers. In addition, cooperation among Grab companies, police, and media in conducting raids since research findings indicate that media can be a controller in expressing this online-based application transportation crime.

Copyright © 2018 ETNOSIA. All rights reserved.

1. Pendahuluan

Perkembangan teknologi saat ini merupakan suatu kemajuan yang tidak dapat dipungkiri sangat pesat. Orang berlomba-lomba berinovasi dan memanfaatkan perkembangan tersebut untuk menciptakan sesuatu yang memiliki nilai ekonomi (Ismail, 2016). Salah satu bentuk perkembangan yang sangat pesat yang saat ini sedang hangat diperbincangkan dan dimanfaatkan oleh masyarakat adalah adanya transportasi yang berbasis aplikasi *online* (onlen).

Saat ini orang tidak repot lagi bepergian bila tidak memiliki kendaraan pribadi karena telah tersedia layanan transportasi—motor maupun mobil—yang mudah diakses, murah, dan nyaman. Hanya dengan bermodalkan aplikasi yang ada di telfon pintar (*smartphone*) kendaraan motor maupun mobil siap menjemput kapan saja, dimana saja, dsn kemana saja. Di Indonesia, ada beberapa perusahaan transportasi onlen, seperti Gojek, Grab, Uber; salah satu aplikasi transportasi onlen yang memiliki peminat yang tinggi saat ini adalah Grab.

Grab dahulu dikenal sebagai Grabtaxi yang bertempat di Singapura dan telah tersebar di beberapa negara di Asia Tenggara, seperti Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam, Myamar dan Kamboja. Grab memberikan pelayanan kebutuhan sehari-hari pada pelanggan dalam bidang transportasi, termasuk antar-jemput (GrabBike atau GrabCar), pesan-antar makanan (GoFood), pengiriman barang (GoSend) dan pembayaran menggunakan dompet digital (GoPay). Grab menjemput peluang yang didasarkan pada asumsi, bahwa masyarakat Asia Tenggara berhak mendapatkan keuntungan dari ekonomi digital yang memberikan akses pelayanan yang menguntungkan dan aman.¹ Hanya dengan satu aplikasi, berbagai kebutuhan konsumen dapat terpenuhi (Go-Jek Indonesia 2017).

Sejumlah penelitian tentang transportasi onlen telah dilakukan dan dilihat dari berbagai aspek. Kurniati (2017), misalnya, dalam studinya tentang transportasi onlen NuberJEK di Malang yang berfokus pada komunikasi pemasaran, menunjukkan bahwa ketatnya persaingan antar transportasi onlen menyebabkan NuberJEK melakukan strategi bauran pemasaran yang dititikberatkan pada aspek promosinya. Strategi ini berupa insentif terhadap pengemudi agar loyal terhadap perusahaan, pemberian diskon di hari-hari tertentu, pengadaan kegiatan-kegiatan yang bertujuan untuk menciptakan interaksi antar perusahaan dan masyarakat, dan pemasaran langsung maupun pemasaran interaktif.

¹ <https://id.wikipedia.org/wiki/Grab>, diakses tanggal 10 Mei 2018.

Namun transportasi onlen dengan segala keunggukannya, juga menimbulkan konflik, seperti yang ditunjukkan oleh Anwar (2017) yang membandingkan antara transportasi konvensional dan transportasi onlen di Makassar. Temuan Anwar mengindikasikan bahwa kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, asuransi, ragam fitur, diskon dan promo adalah berbagai alasan yang membuat konsumen menggunakan jasa layanan transportasi onlen Grab. Meski layanan jasa transportasi onlen memberikan dampak positif dalam pemenuhan kebutuhan masyarakat akan transportasi, namun dengan berbagai keunggulan transportasi onlen ini justru memarginalkan transportasi onlen dan menimbulkan konflik antar kedua moda transportasi tersebut. Poin-poin utama yang menjadi sumber konflik adalah izin operasi, warna plat, tempat mengambil penumpang, dan tarif. Nirmala (2016) juga mengindikasikan bahwa tarif adalah salah satu dari berbagai poin yang menjadi sumber konflik utama antara kedua moda transportasi tersebut. Hal lainnya yang dipertanyakan oleh para supir transportasi konvensional adalah legalitas transportasi onlen. Namun, manajemen Grab berargumentasi bahwa Grab adalah perusahaan transportasi yang legal dan membayar pajak, sehingga memiliki legalitas untuk beroperasi (Hidayat 2016), masing-masing memiliki dasar argumentasi yang berbeda, sehingga sulit untuk dipertemukan satu sama lain.

Literatur lainnya melihat dari aspek persepsi masyarakat terhadap layanan transportasi onlen (Gunawan 2017, Tanamal 2017, Anindita dkk. 2016). Persepsi konsumen atas transportasi GrabCar di Surabaya, misalnya, ditunjukkan oleh Gunawan (2017) bahwa baik/buruknya persepsi konsumen dalam penggunaan GrabCar dipengaruhi oleh kualitas pelayanan, kemudahan penggunaan aplikasi, dan kemanfaatannya. Semakin baik aspek-aspek tersebut, maka semakin baik pula persepsi konsumen. Tanamal (2017) menggunakan tiga variabel utama—nilai, kepercayaan, dan kemudahan penggunaan aplikasi—untuk melihat bagaimana persepsi masyarakat terkait transportasi onlen. Temuannya menunjukkan bahwa semakin tinggi nilai dan kepercayaan, maka semakin positif keduanya terhadap pengguna aplikasi Grab; dan semakin sulit dipahami aplikasi Grab, maka semakin negatif penggunaannya terhadap penggunaan aplikasi Grab.

Adanya aplikasi berbasis onlen, seperti Grab, merupakan salah satu hasil perkembangan teknologi hasil karya cipta manusia yang sangat inovatif dan berdampak positif terhadap kebutuhan akan transportasi masyarakat. Namun, penemuan ini masih saja dapat dimanfaatkan dan dicurangi oleh oknum yang tidak bertanggung jawab. Kecurangan dalam bentuk perjalanan GrabCar fiktif yang melaluinya para *driver* palsu—yang populer dengan istilah *driver* 'tuyul'—

mendapatkan insentif/bonus yang menggiurkan. Tak mengherankan jika banyak orang yang tergiur untuk menjalankan pekerjaan fiktif tersebut. Sejatinya, insentif diberikan pihak Grab sebagai bentuk penghargaan kepada mitra pengemudi yang penilaiannya didasarkan pada produktivitas masing-masing mitra pengemudi yang berhasil melampaui standar yang telah ditentukan.²

Kasus 'tuyul' adalah kasus yang sedang berkembang saat ini. Menurut perusahaan Grab, para *driver* tersebut telah melakukan pelanggaran hukum yang dapat dijerat dengan UU No. 19 Tahun 2016 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (selanjutnya disebut UU ITE) dengan pasal penyalahgunaan alat dan perangkat. Aksi 'tuyul' ini dianggap telah merugikan perusahaan Grab sendiri dan pengguna jasa Grab, sehingga harus ditindak lanjuti. Perusahaan Grab sendiri telah melakukan pemantauan, penelusuran, pengamatan dan pencarian oleh tim satgas Grab bekerjasama dengan tim *Cyber Crime* Polda Sul-sel terhadap *driver* nakal yang melakukan kecurangan tersebut.

Artikel ini berfokus pada bagaimana transportasi fiktif yang dijalankan oleh *driver* GrabCar dalam aksi 'pertuyulan' mereka. Diskusi dalam artikel ini dimulai dengan mengeksaminasi *handphone* yang digunakan dalam melakukan aksi 'tuyul'. Ini kemudian diikuti dengan mengeksplorasi bagaimana metode operasional 'tuyul'. Lalu, mengeksaminasi tentang bagaimana perolehan insentif, dengan membanding antara insentif real and 'tuyul'. Artikel ini diakhiri dengan mendiskusikan tentang bagaimana kasus-kasus transportasi onlen fiktif ditangani dan peran media sosial dalam kasus-kasus tindak kriminal semacam ini.

2. Metode penelitian

Penelitian ini dilakukan di kota Makassar, kota metropolitan dimana transportasi onlen banyak digunakan yang diiringi dengan banyaknya kejahatan transportasi onlen. Penelitian dilakukan antara bulan Maret dan April 2018.

Mereka yang terlibat dalam penelitian ini sebanyak 10 orang, yang berbeda berdasarkan gender yang terdiri dari empat perempuan dan enam berjenis kelamin laki-laki, dengan rentang usia dari 22 tahun hingga 40 tahun. Semua informan dalam penelitian ini pekerjaannya adalah sebagai *driver* 'tuyul', kecuali seorang yang pekerjaan utamanya adalah sebagai pengusaha, sementara *driver* GrabCar sebagai pekerjaan sampingan. Masing-masing

² https://inet.detik.com/law-and-policy/d-3829967/terkuak-motif-driver-grab-antar-tuyul?_ga=2.130448838.899404888.1526784795-990710883.1526784776, diakses tanggal 12 Mei 2018.

informan (kecuali Raka) memiliki beberapa akun Grab yang digunakan dalam aksi 'tuyul' mereka.

No.	Nama	Jenis Kelamin	Usia (tahun)	Pekerjaan	Kepemilikan Akun
1.	Tia	Perempuan	24	'Tuyul'	4
2.	Epi	Perempuan	24	'Tuyul'	3
3.	Asi	Perempuan	24	'Tuyul'	2
4.	Via	Perempuan	24	'Tuyul'	4
5.	Ari	Laki laki	25	'Tuyul'	3
6.	Rama	Laki laki	25	'Tuyul'	3
7.	Herman	Laki laki	25	'Tuyul'	2
8.	Sudi	Laki laki	25	'Tuyul' & 'creator driver'	3
9.	Alam	Laki laki	22	'Tuyul'	2
10.	Raka	Laki laki	40	Pengusaha & driver real GrabCar	1

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi dan wawancara. Observasi dilakukan dengan mengamati cara kerja mereka ketika melakukan aksi 'tuyul', mulai dari dimana mereka memasang *root*, cara mereka menelfon sesama Grab 'tuyul', cara mereka memainkan 'tuyul', lokasi mereka melakukan aksi. Wawancara dilakukan dengan menggunakan pedoman wawancara dengan topik-topik wawancara yang berkaitan dengan bagaimana cara kerja Grab 'tuyul' (pengaturan posisi kendaraan, pengaturan order, dan 'penjemputan' penumpang), jenis *handphone* yang digunakan, siapa yang terlibat, lokasi menjalankan aksi Grab 'tuyul', bagaimana mengatasi jika aksi mereka ketahuan, dan bagaimana cara mereka melakukan bernegosiasi dengan oknum polisi.

Informan dalam penelitian ini adalah teman peneliti yang merupakan informan kunci yang kemudian dimintai peneliti untuk bekerjasama mengumpulkan informan yang lain yang juga berprofesi sama dengan informan kunci. Dalam penelitian peneliti menggunakan alat bantu rekam untuk memudahkan penelitian, namun sebelum penggunaan alat rekam tersebut peneliti menyakinkan informan bahwa penelitian ini dijamin kerahasiaannya baik berupa data, penggunaan nama yang disamarkan, dan semua hasil wawancara yang peneliti lakukan.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

- *Handphone 'Tuyul'*

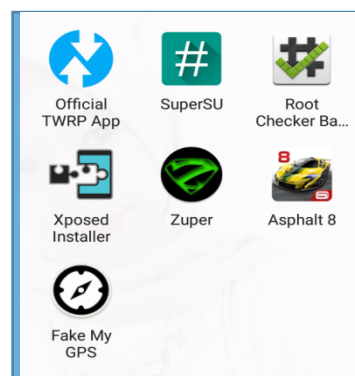
Dalam menjalankan aksi Grab tuyul, ada tiga jenis *smartphone* yang digunakan *driver*, yaitu: *handphone root*, *handphone peluru*, dan *handphone* untuk menelfon.

Ketiga jenis *handphone* ini adalah alat kerja para *driver* 'tuyul' yang digunakan dalam menjalankan aksi 'tuyul' mereka.

Handphone Root

Sebelum menjalankan aksinya, *driver* 'tuyul' sebelumnya harus melakukan *root* pada *handphone* android yang akan digunakan. *Handphone* android dalam sistem operasinya dilengkapi dengan fitur keamanan yang cukup baik. Banyak data penting dalam sistem tersebut yang dapat diakses oleh pengguna *handphone* android, biasanya dengan tujuan untuk mengurangi risiko *crash* akibat terhapusnya data penting tersebut. Jika pengguna *handphone* android ingin mengakses data-data tersebut untuk memodifikasi sistem agar berjalan lebih optimal, maka dibutuhkan akses *root* untuk melakukannya. 'Peluang' ini digunakan oleh para *driver* 'tuyul' untuk menjalankan transportasi onlen fiktif dengan cara memodifikasi *handphone* android.

Root adalah sistem yang dimodifikasi pada *handphone* android yang bertujuan untuk membuat *handphone* dapat dipasangkan aplikasi palsu (*fake*), seperti *SuperSu*, *Checker Basic*, *Asphalt*, *Fake My GPS* dan beberapa aplikasi lain (lihat **Gambar 1**), dan disebut *handphone root* (HP *root*). Dengan menggunakan HP *root* orang dapat menjalankan mobil tanpa mobil tersebut harus berjalan nyata di jalanan.



Gambar 1. Beberapa aplikasi palsu (*fake*)

Namun, tidak semua jenis *handphone* dapat dipasangkan *root* untuk tujuan tersebut. Dua merek *handphone* yang paling sering dipasangkan *root* adalah Samsung dan Xiomi. Merk-merk *handphone* tersebut merupakan *handphone* yang mudah dibongkar dan dipasangkan aplikasi palsu (*fake*). Sudi (26 tahun), *driver* 'tuyul' sekaligus *creator driver* (penyedia jasa pemasangan *root*) menyatakan, bahwa tak semua jenis *handphone* dapat di-*root*, ada jenis *handphone* tertentu yang paling mudah dibongkar dan dipasangkan aplikasi, seperti Samsung. Sudi menambahkan bahwa terkadang banyak *driver* yang menginginkan

handphone bermerek Oppo untuk di-root. Menurutnya, kebanyakan jenis *handphone* Oppo sulit untuk dibongkar dan dipasangkan aplikasi. Meskipun demikian, ada juga beberapa jenis Oppo yang dapat dibongkar dengan pengerjaan yang memakan waktu lebih lama, sehingga ongkosnya juga lebih mahal. Artinya, semakin baik proteksi perusahaan *handphone* terhadap *handphone* buatannya, maka akan semakin sulit dibongkar.

Untuk biaya *root handphone*, Sudi mematok harga Rp150.000,- termasuk aplikasi yang dapat digunakan dalam beroperasi sebagai *driver* 'tuyul'. Lama pengerjaannya pun bervariasi tergantung tipe *handphone* yang digunakan. Seperti *handphone* dengan merk Samsung dalam pengerjaannya menghabiskan waktu selama sehari saja dengan biaya sebesar Rp. 150.000 dan *handphone* bermerk Xiami waktu pengerjaannya selama 2 sampai 3 hari dengan biaya sebesar Rp150.000-juga sedangkan merk yang susah seperti Oppo hampir menggunakan waktu seminggu dengan biaya Rp300.000-an. Dengan demikian, harga untuk *me-root handphone* tergantung pada jenis *handphone* dan tingkat kesulitan pengerjaannya yang dikerjakan oleh orang yang memiliki 'keahlian' dalam *me-root handphone*, seperti Sudi.

Handphone Peluru

Selain *handphone root* seorang *driver* 'tuyul' membutuhkan *handphone* 'peluru' (HP peluru), yakni *handphone* yang digunakan untuk melakukan pemesanan GrabCar. 'Peluru' adalah aplikasi Grab yang digunakan untuk mengorder ('menembak'). Tia (24 tahun, *driver* 'tuyul') menjelaskan bahwa dulu mereka menggunakan 'sistem sewa' untuk *handphone* yang akan digunakan 'menembak' orderan, biasanya setiap hari 20an peluru/*handphone* yang disewa dari orang Cina. Namun, seiring perkembangannya, sakarang ini sistem sewa telah ditinggalkan dan tergantikan oleh penggunaan Titanium. Titanium adalah jenis *handphone* peluru yang didalamnya telah dipasangkan beberapa aplikasi Grab.

Selain itu, menurut Tia (24 tahun), dulu mereka beraksi ('main') secara berkelompok untuk memudahkan penyewaan peluru. Peluru yang disewa dalam harga satuannya Rp25.000,-. Jadi jika mereka menyewa 20 peluru perhari, maka biaya sewa yang harus dikeluarkan adalah Rp500.000,-. Ini ditanggung bersama oleh anggota kelompok yang ikut 'main' secara patungan. Cara kerja berkelompok ini tidak saja memudahkan aksi 'tuyul', tapi juga meminimalkan biaya sewa. Sejak adanya Titanium, mereka dapat 'bermain' secara individu. Meskipun mereka bermain secara individu, namun para *driver* 'tuyul' tetap membutuhkan kerjasama dengan *driver* 'tuyul' lainnya dalam bekerja. Kerjasama yang terjadi adalah dalam bentuk pesan-memesan

(‘tembak’-‘menembak’) orderan. Seorang *driver* ‘tuyul’ membutuhkan kerjasama dengan *driver* ‘tuyul’ lain untuk mengoder GrabCar. Jika orderan sudah masuk, maka *driver* ‘tuyul’ pertama (‘penembak’) menjalankan orderan, yang dilakukan melalui *handphone* yang memang hanya digunakan untuk menelfon (yang akan didiskusikan pada sub-sessi berikutnya, *Handphone Untuk Menelfon*’).

Dari perspektif *driver* ‘tuyul’, perusahaan Grab tidak mengalami kerugian dari insentif yang diterima oleh para *driver* ‘tuyul’ dengan ‘memainkan tuyul’ karena perusahaan Grab telah menerima banyak keuntungan dari penggunaan aplikasinya. Ada beberapa keuntungan yang diperoleh dan menjadi pemasukan perusahaan yaitu: pertama, keuntungan atas bayaran iklan, promosi, dan kuota akses; kedua, ada keuntungan dari pembayaran *driver* berupa *top up*. *Top up* adalah potongan uang yang diambil oleh Grab setiap adanya orderan yang masuk pada *driver* Grab. Misalnya, uang pada aplikasi Grab *driver* sejumlah Rp100.000,- maka setiap terima orderan, uang tersebut akan terpotong secara otomatis, besar potongan tergantung pada jarak tempuh atau jumlah uang yang dibayarkan oleh penumpang. Pengisian *top up* dapat dilakukan di minimarket atau di kantor pos. *Top up* juga bisa digunakan ketika *driver* Grab untuk mendapatkan bayaran berupa Gopay dari penumpang, atau promo-promo yang digunakan oleh penumpang. Hasil dari uang elektrik ini dapat digunakan untuk mengisi *top up*, sehingga *driver* tidak perlu menambah uang *top up*. Artinya, peredaran uang berputar di ‘pusaran’ perusahaan Grab itu sendiri.

Dalam satu *handphone* peluru (Titanium), biasanya terdiri dari 100 peluru di dalamnya yang dapat digunakan untuk pemesanan GrabCar. Ini memudahkan *driver* dalam bekerja tanpa direpotkan oleh penggunaan *handphone* dalam jumlah banyak. Titanium juga sangat membantu mereka untuk dapat menjalankan aksi ‘tuyul’ dimana saja. Jika dulu mereka harus ‘bermain’ secara berkelompok di tempat tertentu, sekarang mereka sudah dapat bermain sendiri-sendiri di rumah masing-masing atau dimana saja dengan aman. Kenapa aman? Ini tidak saja karena ‘tempat main-nya’ yang tidak lagi berkelompok (dan seringkali menarik perhatian orang luar), tapi juga karena mereka tidak perlu memegang dan menggunakan beberapa *handphone* dalam waktu yang sama. Misalnya, ketika sistem sewa masih dipakai, seorang *driver* ‘tuyul’ menggunakan sekitar 25 *handphone*, sekarang dengan sistem Titanium, mereka hanya membutuhkan 3 jenis *handphone*. Ini tidak saja membuat biaya lebih murah, tapi juga caranya menjadi lebih simpel.

Pemasangan Titanium yang dilakukan oleh *creator driver* seperti Sudi hanya sebatas memasang aplikasinya dengan biaya sebesar Rp250.000,-, belum termasuk biaya registrasi kartu (Rp8.000,-/akun). Jika 100 akun yang akan dipasangkan, maka total biaya registrasi (untuk mengaktifkan 'peluru' sebagai alat 'penembak') yang harus dibayarkan oleh seorang *driver* 'tuyul' sebesar Rp800.000,-. Dengan demikian, setiap akun memiliki nomor *handphone* yang nantinya dapat digunakan untuk mengonfirmasi akun pemesanan *driver*. Biaya registrasi diperlukan karena memerlukan pengerjaan dalam registrasi.

Para '*creator driver*', seperti Sudi, selalu melakukan inovasi-inovasi untuk menciptakan temuan-temuan yang memudahkan *driver* 'tuyul' dalam beroperasi. Artinya, Sudi berperan sangat signifikan dalam pemodifikasian *handphone* android karena *root* dan peluru adalah 'senjata' yang digunakan oleh *driver* 'tuyul' dalam menjalankan aksinya, sehingga ada frasa di antara para tuyul langganan Sudi, bahwa 'tak ada Sudi, tak ada *driver* 'tuyul''.

Handphone untuk menelfon

Handphone lain yang dibutuhkan untuk menjalankan aksi 'tuyul' adalah *handphone* biasa yang digunakan untuk menelfon pemesan GrabCar. *Handphone* untuk menelfon ini dibutuhkan untuk berkomunikasi di antara sesama *driver* 'tuyul' untuk 'menembak' (memesan Grab) dan 'ditembak' (dipesan atau diorder). Jadi cara kerja *driver* 'tuyul' adalah cara kerja yang membutuhkan kerjasama sesama antar sesama *driver* 'tuyul' untuk tukar-menukar 'peluru', meskipun ia bekerja secara individual 'di tempat mainnya'.

Kenapa dilakukan tukar-menukar? Jika seorang *driver* 'tuyul' 'menembak' dan hasil 'tembakannya' tidak pas mengenai akun *driver* 'tuyul' yang lain (yang menerima 'tembakN'), maka ia membutuhkan kerjasama *driver* 'tuyul' ini untuk meminta 'ditembak' kembali hingga pas pada akun *driver*nya. Jadi setelah dilakukan 'tembakan' mereka akan memberikan nomor telfon yang dapat ditelfon untuk 'bernegoisasi' antar kedua *driver* 'tuyul' melakukan penukaran 'peluru'. Penukaran 'peluru' hanya dapat dilakukan jika pemesanan mereka melenceng ke *driver* lain saja.

Saat telfonan antar dua *driver* 'tuyul', maka ketika itulah terjadi kesepakatan tentang 'posisi' dimana yang akan diorder kembali ('tukar peluru'). Biasanya posisi orderan akan diberlakukan sama dengan posisi awal *driver* 'tuyul' 'penembak', sehingga *driver* 'yang ditembak' (penerima orderan) akan 'menembak' langsung posisi *driver* 'penembak', yang artinya 'peluru' dari 'penembak' dan 'penerima tembak' sudah 'bertukar'. Setelah 'pertukaran

peluru' selesai dan semuanya pas, maka berakhir pula kerjasama antar *driver* 'tuyul' 'penembak' dan *driver* 'tuyul' penerima 'tembakan'.

Misalnya, *driver* 'tuyul' Tia mengorder ('menembak') akunnya, kemudian setelah Tia mengorder GrabCar ternyata yang menerima orderannya adalah *driver* 'tuyul' lain, karena yang menerima orderannya adalah *driver* lain, maka Tia akan memberikan nomor telfonnya kepada *driver* tersebut agar *driver* 'penerima tembakan' menelfonnya kembali. Saat *driver* 'penerima tembakan' menelfon, maka Tia akan meminta *driver* 'penerima tembakan' untuk 'menembak' akun Tia. Inilah bentuk kerjasama antar *driver* 'tuyul', yakni antar *driver* 'tuyul penembak' dan *driver* 'tuyul yang ditembak'.

- **Metode Operasional 'Tuyul'**

Pekerjaan sebagai *driver* 'tuyul' GrabCar ini adalah pekerjaan yang sistem kerjanya dikontrol oleh mereka sendiri. Mereka yang memesan Grab dan mereka pula yang menjalankan serta menyelesaikan pekerjaan mereka. Tahapan yang dilakukan meliputi: pengaturan posisi kendaraan, pengaturan order, dan 'penjemputan' penumpang.

Pengaturan Posisi Kendaraan

Pengaturan posisi kendaraan di lokasi tertentu yang telah menjadi tempat tetap untuk melakukan penjemputan fiktif. Lokasi yang dipilih biasanya adalah lokasi strategis yang padat penduduk, namun masyarakatnya jarang menggunakan Grab. Kenapa masyarakatnya jarang menggunakan Grab? Ini karena rata-rata masyarakat di sana adalah masyarakat yang telah terbiasa menggunakan transportasi pribadi maupun transportasi umum, seperti angkot (*pete-pete*) dan lokasi tempatnyapun di daerah pinggiran. Lokasi-lokasi ini dianggap oleh sangat tepat karena jarang ada transaksi *real*.

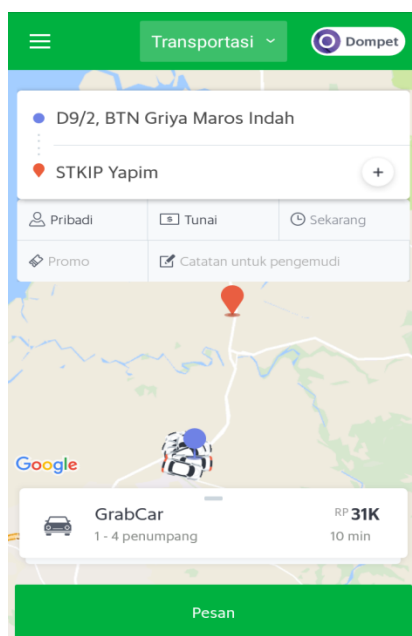
Pengaturan ini dilakukan di aplikasi palsu (*fake*) pada HP *root* yang membuat mobil berada pada posisi yang telah ditentukan. Epi (24 tahun, *driver* 'tuyul'), misalnya, menjelaskan bahwa dengan menggunakan HP *root*, posisi mobil seolah-olah diletakkan di salah satu lokasi tempat dimana mereka biasa 'bermain tuyul', meskipun si *driver* 'tuyul' dan mobilnya berada di rumah.

Dengan cara demikian, maka perusahaan Grab 'membaca' bahwa sang *driver* sedang 'melayani penumpang' (menerima orderan, menjemput, dan mengantarnya ke lokasi tujuan), sehingga *driver* 'tuyul' 'berhak' atas insentif dari perusahaan Grab atas aktivitas tersebut. Bedanya, *driver* 'tuyul' tidak menerima uang tunai dari penumpang karena sesungguhnya memang tidak

ada penumpang *real* yang mengorder, dijemput dan diantar ke lokasi tujuan (yang akan didiskusikan lebih lanjut pada sesi berikutnya).

Pengaturan orderan

Setelah menempatkan posisi kendaraan pada lokasi strategis barulah mereka mengatur pemesanan melalui aplikasi Grab untuk melakukan order (lihat **Gambar 2**).



Gambar 2. Aplikasi pemesanan Grab

Setelah lokasi pas dititik mobil berada, kemudian *driver* 'tuyul' melakukan 'penembakan' Grab dan menunggu sampai pesanan masuk kembali ke 'penembak' sendiri, yang mempertegas bahwa cara kerja *driver* 'tuyul' adalah cara kerja dimana *driver* 'tuyul' sendiri yang mengorder ('menembak') dan diorder ('ditembak'), 'menjalankan' kendaraan dan 'menyelesaikan' pekerjaannya sendiri. Asi (24 tahun, *driver* 'tuyul') menjelaskan, bahwa setelah ia mengaktifkan aplikasi Grab *driver*, ia mengatur posisi mobil, sebelum akhirnya 'menembak' dirinya sendiri melalui akunnya di aplikasi pemesanan Grab. Jadi dia sendiri yang mengatur lokasi, baik lokasi penjemputan, maupun lokasi tujuan. Jika lokasinya telah pas, maka mobil 'dijalankan' dari 'tempat penjemputan' ke 'tempat tujuan'.

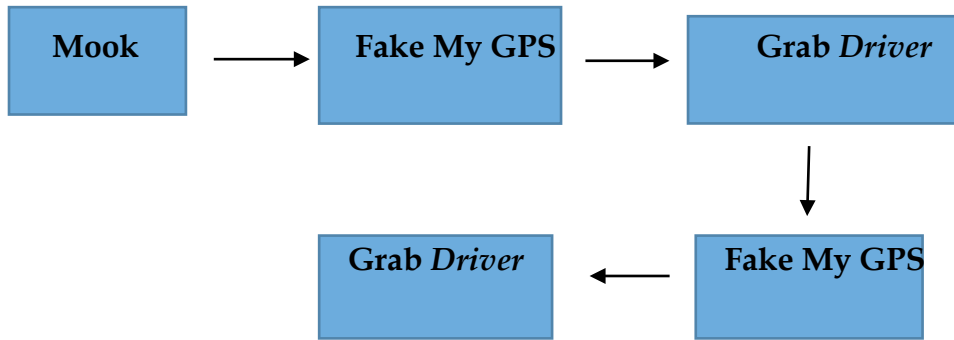
Jika sasaran tidak tepat atau yang menerima orderan ('yang 'ditembak') bukan akun yang memesan GrabCar, maka *driver* 'tuyul' biasanya melakukan penukaran 'peluru' Grab dengan orang yang menerima orderan, yakni *driver* 'tuyul' lain ('yang ditembak'). Dalam kaitan dengan ini, Herman (25 tahun, *driver* 'tuyul') menegaskan, bahwa dalam melakukan pemesanan, para *driver*

'tuyul' di lokasi yang sama (lokasi titik kendaraan) saling bekerjasama dalam hal tukar-menukar 'peluru' agar pemesanan dapat berlangsung. Setelah pesanan masuk di Grab *driver*, barulah mereka menjalankan akun palsu (*fake account*) mereka di HP *root* untuk mengatur kerja fiktif selanjutnya. Ini menunjukkan pentingnya kerjasama antar *driver* 'tuyul' ketika sasaran tidak tepat demi kelancaran aktivitas transportasi onlen fiktif ini.

Penjemputan Penumpang

Penjemputan penumpang, adalah 'jantung' kerja *driver* 'tuyul'. Penjemputan tanpa menjemput hanya dapat dilakukan dengan penggunaan HP *root*, yang melaluinya *driver* seolah-olah berada pada titik penjemputan dan siap 'menjemput penumpang'. Herman (25 tahun, *driver* 'tuyul') menjelaskan cara kerja 'penjemputan penumpang', bahwa mula-mula *driver* 'tuyul' menjalankan mobil menuju ke lokasi 'penjemputan' dengan bantuan aplikasi Mook.

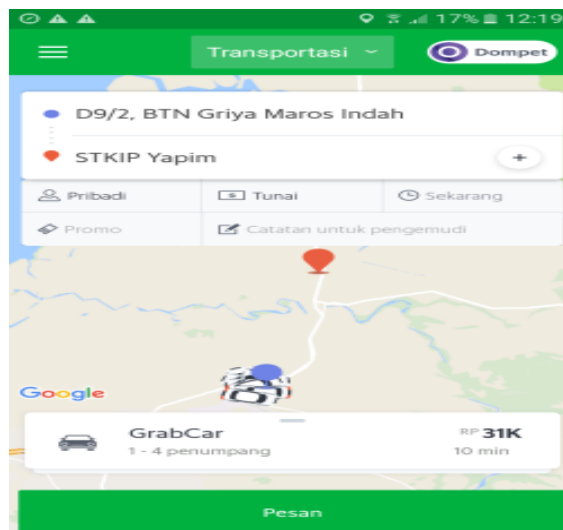
Aplikasi Mook ini berfungsi mengontrol 'jalannya' mobil, sehingga membuat mobil seakan 'dikendarai' ke lokasi 'tujuan'. Setelah mobil berada di lokasi 'penjemputan', *driver* 'tuyul' kemudian masuk ke aplikasi Fake My GPS di HP *root* untuk menghentikan sementara mobil, untuk membuat keadaan seolah-olah penumpang telah bersiap naik ke mobil yang 'menjemputnya'. Selang beberapa menit, *driver* 'tuyul' melanjutkan pekerjaannya dengan masuk pada aplikasi Grab *driver* untuk 'menandai' seolah-olah penumpang telah berada di dalam mobil dan siap diantar ke lokasi tujuan. Setelah diperkirakan waktunya cukup untuk tiba di lokasi 'tujuan', maka *driver* 'menandai' di akun Grab *driver*, dan dengan demikian mobil otomatis akan kembali 'berjalan' menuju ke 'lokasi pengantaran'. Ketika sampai di 'titik pengantaran' yang menandakan bahwa mobil telah sampai, *driver* 'tuyul' harus masuk kembali ke aplikasi Fake My GPS untuk 'mencabut' titik sampai. Kemudian *driver* kembali masuk di aplikasi Grab *driver* untuk 'menandai' penyelesaian kerja, dan dengan demikian pekerjaanpun selesai. Alur operasional Grab 'tuyul' dapat dilihat di **Bagan 1** berikut ini:



Bagan 1. Alur operasional Grab 'tuyul'

- **Insentif: Antara Real dan 'Tuyul'**

Pekerjaan menjadi *driver* GrabCar saat ini dianggap pekerjaan dengan pendapatan yang cukup menjanjikan karena pendapatan yang dihasilkan tidak saja berupa uang tunai, tapi juga berupa insentif (bonus). Uang tunai dalam konteks ini adalah pendapatan yang diperoleh atas bayaran yang diterima langsung dari penumpang setelah *driver* GrabCar mengantar penumpang di tempat tujuan dan pembayarannya juga sesuai dengan apa yang tertera di aplikasi Grab.



Gambar 3. Aplikasi GrabCar dan biaya pengantarannya

Raka (40 tahun), seorang pengusaha sekaligus *driver real* GrabCar, misalnya, menjelaskan bahwa pendapatan langsung yang diperolehnya berasal dari pembayaran yang dibayar oleh penumpang setelah sampai di tempat tujuan, dan pembayarannya disesuaikan dengan berapa jumlah yang tertera di aplikasi yang diperhitungkan berdasarkan jarak tempuh. Misalnya, seorang penumpang memesan Grab dari lokasi A menuju lokasi B. Dari aplikasi Grab

dapat dilihat harga yang harus di bayar penumpang (misalnya Rp31.000-)(lihat **Gambar 3**). Inilah uang tunai yang diperoleh langsung dari bayaran penumpang kepada *driver* Grab setelah penumpang tiba di 'tempat tujuan'.

Selain uang tunai, insentif (bonus) adalah perolehan lain yang diperoleh *driver real* GrabCar yang didasarkan pada target harian yang dicapainya. Berdasarkan aturan yang berlaku di perusahaan Grab, seorang *driver real* GrabCar dapat memperoleh insentif jika memenuhi tiga syarat, yaitu: nilai penerimaan, rating bintang; dan nilai pembatalan.

Nilai penerimaan adalah nilai yang diterima apabila *driver* telah menerima dan menyelesaikan pekerjaan. Misalnya, jika *driver* telah menyelesaikan target pengantaran penumpang sesuai jumlah penumpang yang telah di tetapkan oleh perusahaan Grab perharinya, yakni 19 orderan per hari.

Rating bintang adalah nilai yang diberikan penumpang sebagai bentuk evaluasi pelayanan dari *driver*. Jadi, setelah penumpang sampai kepada tujuan pengantaran, maka pada aplikasi Grab penumpang akan muncul tanda lima bintang kosong (*****). Penumpang tinggal menghngisi bintang kosong (bintang 1-5) sesuai dengan penilaian tingkat kepuasan penumpang (1 terendah dan 5 tertinggi), semakin banyak bintang kosong yang diisi, maka semakin tinggi tingkat kepuasan penumpang.

Nilai pembatalan adalah nilai yang diperoleh oleh *driver* ketika melakukan pembatalan atau penolakan pengantaran. Sebagai *driver* Grab, pembatalan juga menjadi salah satu bentuk penilaian yang berkaitan dengan apakah seorang *driver* memperoleh *insentif* atau tidak. Semakin tinggi nilai pembatalan, maka akan semakin rendah insentif yang diterima oleh *driver*. Pembatalan ini biasa dilakukan oleh *driver* jika ia menolak/tidak mau menerima orderan yang masuk pada akun mereka atau menerima orderan kemudian membatalkannya.

Ketiga nilai diatas adalah syarat yang menentukan besar-kecilnya insentif dapat diperoleh seorang *driver*. Ketiganya tidak boleh berada dibawah nilai rata-rata yang telah di tetapkan perusahaan Grab. Misalnya, nilai penerimaan harus diselesaikan sebanyak 19 orderan per hari, jumlah rating bintang minimal 4,70 dan nilai pembatalan tidak boleh di bawah 60% untuk mendapatkan insentif harian.

Perusahaan Grab sendiri telah memiliki skema insentif harian dan menyiapkan insentif harian bagi *driver* yang mampu mendapatkan jumlah perjalanan yang memenuhi target capaian yang telah ditentukan secara berjenjang. Misalnya, untuk 'titik aman pertama', *driver* harus menyelesaikan 11 perjalanan dengan perolehan bonus sebesar Rp100.000,-. 'Titik aman kedua' diperoleh jika 14 perjalanan dapat diselesaikan dan memperoleh bonus sebesar Rp180.000,- dan

'titik aman ketiga' diperoleh jika *driver* mencapai 19 perjalanan dengan bonus sebesar Rp280.000,- dan target ini berlaku dalam kurun waktu 24 jam (lihat **Table 2**).

No.	Status	Jumlah Perjalanan	Insentif (Rp)
1.	Titik aman I	11	100.000
2.	Titik aman II	14	180.000
3.	Titik aman III	19	280.000

Dulu, jam kerja *driver* Grab untuk mendapatkan insentif diatur berdasarkan jam sibuk (*rush hour*). Jam sibuk adalah waktu-waktu tertentu yang diberlakukan oleh perusahaan untuk mengatur kerja para *driver*. Di dalam jam sibuk ada target penyelesaian penumpang yang harus dipenuhi oleh *driver*, yang pembagiannya terdiri atas: jam 06.00-09.00 pagi dengan maksimal empat orderan, jam 11.00-14.00 siang dengan enam orderan, dan jam 16.00-20.00 malam sebanyak delapan orderan.

Insentif inilah yang diincar oleh oleh para *driver* 'tuyul' dalam meraih pendapatan. Asi (24 tahun, *driver* 'tuyul') menjelaskan kenapa ia memilih menjadi *driver* 'tuyul' ketimbang sebagai *driver real*. Menurutnya, keuntungan menjadi *driver* 'tuyul' tidak saja dilihat dari segi pendapatan (pendapatan sebagai *driver* 'tuyul' lebih besar daripada *driver real*), tapi juga dari sisi tenaga (*driver real* harus keluar bekerja untuk mendapatkan penumpang, sementara *driver* 'tuyul' jalan di tempat).

Insentif yang tinggi dan menjanjikan itulah membuat orang tergiur untuk mendapatkannya. Hanya dengan bantuan aplikasi dan telfon pintar yang telah di-root, mereka dapat menjalankan aksi 'tuyul', walaupun hanya berada di dalam rumah. Walaupun mereka berada di rumah namun karena bantuan aplikasi tadi mereka telah seolah-olah berada di lokasi penjemputan bersama mobil mereka.

Pendapatan yang diperoleh *driver* 'tuyul' perhari bervariasi, tergantung pada berapa akun Grab *driver* yang dijalankan dan keberhasilan dalam mengoperasikannya. Misalnya, Via (24 tahun) yang memiliki empat akun Grab *driver*, Via biasanya menjalankan dua akunnya per hari, sehingga akumulasi pendapatan bersih per hari sebesar Rp560.000,- jika ia menyelesaikan Titik Aman III yang bernilai Rp. 280.000 per akun (lihat **Tabel 2**). Jadi, pendapatan Grab 'tuyul' diperoleh bukan berupa uang *cash* secara langsung, tapi juga berupa insentif yang masuk kedalam rekening *driver* GrabCar.

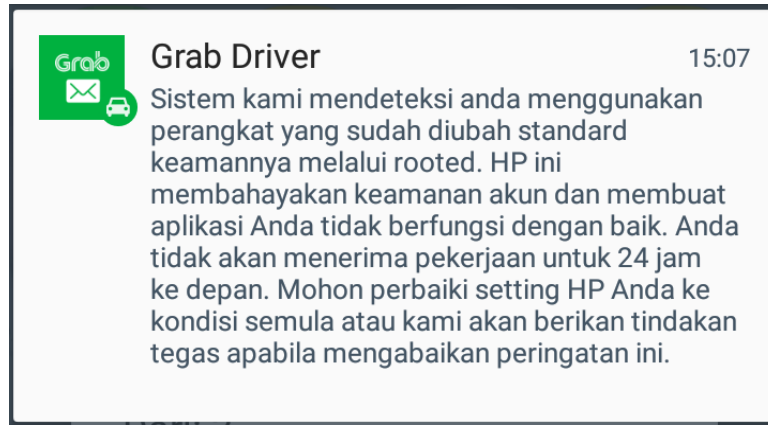
Pertanyaannya adalah apakah semua aplikasi transportasi onlen dapat dimanipulasi sebagaimana aplikasi Grab yang dioperasikan oleh *driver* 'tuyul',

sehingga mereka dapat beroleh insentif dari kerja fiktif mereka? Meskipun ada perusahaan transportasi onlen lainnya yang berkembang di Indonesia (seperti Gojek, Uber, dll.), setiap perusahaan memiliki tingkat proteksi yang berbeda-beda, sehingga tingkat kesulitan untuk 'menembusnya' juga berbeda-beda. Tia (24 tahun, *driver* 'tuyul') mengungkapkan, bahwa Gojek termasuk aplikasi onlen yang sulit ditembus, padahal insentifnya lumayan besar dengan waktu kerja 24 jam. Sejauh ini ia belum menemukan *handphone* yang di-root untuk Gojek.

- **'Tuyul' Diantara Media dan Hukum**

Pekerjaan sebagai *driver* 'tuyul' itu adalah pekerjaan yang ilegal. Oleh karenanya berdasarkan UU ITE, para *driver* tersebut telah melakukan pelanggaran hukum yang dapat di jerat dengan UU tersebut berdasarkan pasal penyalahgunaan alat dan perangkat.

Menurut para *driver* ('tuyul'), ada imej yang terbangun di kalangan mereka, bahwa sepanjang aktivitas ini tidak terdeteksi oleh Grab dan media, maka para *driver* 'tuyul' akan aman-aman saja menjalankan aktivitas ilegal mereka, meskipun mereka semua mengetahui bahwa ada aturan dan ada sanksi jika aturan tersebut dilanggar oleh para *driver*. Biasanya Grab akan mendeteksi pelanggaran dan memberikan peringatan bahwa *driver* menggunakan *fake account* (lihat Gambar 5), ini awalnya menimbulkan kegelisahan diantara *driver* 'tuyul', namun lama kelamaan mereka menganggap selama 'cara main' mereka aman, tidak berkelompok dan tidak dikeramain maka para *driver* 'tuyul' menganggap mereka aman-aman saja. Seperti yang dikatakan Tia 24 tahun seorang *driver* 'tuyul' bahwa sepanjang permainannya aman (tidak 'main' secara berkelompok, tidak 'main' di warung kopi, cara 'mainnya' bagus), maka ia tidak perlu khawatir tertangkap, meskipun peringatan-peringatan dari Grab muncul di *handphone*-nya. Menurutnya, mereka yang ditangkap itu pasti rata-rata mereka yang 'main' berkelompok, dan sepanjang pengetahuannya belum ada kasus *driver* 'tuyul' tertangkap karena 'main' sendiri'. Penjelasan Tia mengindikasikan bahwa potensi *driver* 'tuyul' untuk tertangkap bergantung pada 'pemainnya' ('bermain secara kelompok' lebih potensil tertangkap ketimbang 'bermain secara individu'), 'tempat bermainnya' (tempat yang ramai lebih potensil ketimbang lokasi yang sepi penumpang, seperti dijelaskan), 'cara main tuyulnya' (tidak loncat-loncat antar titik lokasi penjemputan karena dalam 'perjalanan fiktif' yang relatif jauh, ada banyak titik penjemputan yang 'dilalui'. Jika *driver* 'tuyul' tidak sabar dalam 'menjalankan mobilnya' secara reguler karena memakan waktu lama, maka ia memindah-mindahkan lokasi titiknya dari titik yang satu ke titik yang lain supaya 'perjalanan' lebih cepat. Ini tidak aman.).



Gambar 5. Peringatan dari Grab pada *handphone* yang terdeteksi

Ada semacam kesepakatan di antara *driver* 'tuyul' bahwa pekerjaan sebagai *driver* transportasi onlen (*real* maupun 'tuyul') adalah pekerjaan untung-untungan (*upa-upakang*) karena mereka yang *driver real* juga seringkali terkena pemutusan kemitraan kerja (*suspend*) secara sepihak yang seringkali tidak diketahui penyebabnya. Demikian halnya pekerjaan sebagai *driver* 'tuyul', meskipun sudah jelas-jelas pekerjaan ini pekerjaan illegal, namun banyak di antara mereka yang tidak terdeteksi. Jikapun ada yang tertangkap karena 'cara main' mereka yang tidak aman dan berkelompok, maka langkah selanjutnya adalah bernegosiasi ('atur damai') dengan polisi. Bisa-tidaknya sangat tergantung pada apakah polisi mau 'diatur damai' atau tidak. Jika oknum polisi dapat 'diatur damai' yang dikenal dengan istilah delapan-enam (86), maka itu berarti *driver* 'tuyul' harus membayar sejumlah uang, tergantung dari kesepakatan di antara kedua belah pihak (polisi dan *driver* 'tuyul'). Sampai di sini, kasus 'aman' dan tidak masuk ke ranah hukum. Untuk biaya atur 'damai' biasanya tergantung dari kesepakatan antara kedua belah pihak, yakni antara oknum polisi dan *driver* 'tuyul' yang tertangkap. Pada kasus yang dialami oleh Rama (24 tahun, *driver* 'tuyul' GrabCar) dan teman-temannya sesama *driver* 'tuyul', misalnya, Rama menjelaskan bahwa waktu itu ada penggerebekan, saat itu mereka sedang 'bermain' berkelompok sebanyak tujuh orang. Oknum polisi meminta Rp5.000.000,-/orang, sehingga secara keseluruhan uang yang diperoleh oknum polisi sebesar Rp35.000.000,-.

Namun, Rama menganggap biaya 'atur damai' dengan oknum polisi sebesar Rp5.000.000,-/*driver* 'tuyul' tersebut dikategorikan sebagai biaya yang relatif lebih murah dan lebih baik, mengapa demikian? Ini karena penghasilan untuk satu orang saja yang biasanya menjalankan tiga akun tiap harinya dalam sebulan bisa mengantongi puluhan juta rupiah dan opsi 'atur damai' lebih baik dibandingkan jika harus berhadapan dengan pengadilan karena begitu pembayaran dilakukan, maka urusanpun selesai. Artinya, sistem 86 tidak saja

menguntungkan bagi *driver* 'tuyul', tapi juga bagi oknum polisi karena mereka dapat memperoleh uang banyak dengan cara dan waktu yang instan.

Namun sistem 86 hanya dapat dilakukan jika penangkapan ini tidak terdeteksi oleh media. Menurut Rama (24 tahun, *driver* 'tuyul'), jikapun seorang *driver* 'tuyul' tertangkap ketika terjadi penggerebekan, sepanjang oknum polisi yang menangkap masih mau 'diatur damai' dan tidak terdeteksi oleh media sosial, maka *driver* 'tuyul' masih relatif 'aman' karena kasus berhenti sampai di situ. Tapi, jika penggerebekan terjadi dan telah terekspos ke media sosial sebelum 'atur damai' berlangsung, maka kasus ini akan masuk ke ranah hukum. Ini menunjukkan signifikannya peran media dalam membawa kasus ini ke ranah hukum. Salah satu contoh kasus penangkapan *driver* 'tuyul' yang diposting di Instagram dapat dilihat pada **Gambar 6**.



Gambar 6. Penangkapan *driver* 'tuyul' yang tereskos di Instagram.

Berita mengenai penangkapan *driver* tuyul biasanya dengan mudah dilihat pada berita yang ada di media sosial, Facebook, Line, terutama Instagram. Alam (22 tahun, *driver* 'tuyul') mengungkapkan bahwa ia seringkali melihat postingan penangkapan *driver* 'tuyul' di Instagramnya, seperti akun @sosmedmakassar. Akun-akun media onlen seperti ini sangat membantu masyarakat dalam memberikan berita terhadap beberapa tindakan kejahatan yang terjadi, termasuk kejahatan transportasi onlen fiktif. Dengan demikian potensi tertangkapnya *driver* 'tuyul' tidak saja berkaitan dengan 'pemain', 'lokasi bermain', dan 'cara bermain' (seperti yang dijelaskan oleh Tia di atas),

tapi juga berassosiasi dengan apakah kejadian penangkapan 'terdeteksi' oleh media sosial atau tidak.

4. Kesimpulan

Perkembangan dan kemajuan teknologi saat ini merupakan suatu kemajuan yang tidak dapat dipungkiri sangat bermanfaat bagi penggunanya, salah satunya adalah eksistensi transportasi onlen berbasis aplikasi yang saat ini sangat populer di masyarakat. Salah satu perusahaan yang menjalankan transportasi onlen berbasis aplikasi yang populer adalah Grab.

Namun, kemajuan teknologi ini tetap saja memiliki celah untuk dicurangi oleh orang-orang yang tidak bertanggung jawab yang ingin berpenghasilan dengan cara melanggar aturan. Salah satu kecurangan tersebut adalah dengan memodifikasi dan membuat aplikasi palsu (*fake*) yang membantu para *driver* 'tuyul' dalam 'menjalankan' mobil tanpa harus bergerak dengan menggunakan *handphone* android yang telah dimodifikasi (*HP root*), sehingga mereka tidak perlu susah payah berkendara menjemput penumpang dari tempat asalnya ke tempat tujuan dengan 'memainkan' aplikasi secara onlen. Melalui cara ini insentif diperoleh, sesuatu yang secara legal hanya dapat diperoleh dengan target-target tertentu dari perusahaan dengan pendapatan yang cukup menggiurkan.

Insentif ini menarik perhatian mereka yang ingin mendapatkan uang tanpa bekerja. Meskipun terdeteksi oleh perusahaan Grab bahwa ada *driver* yang menggunakan akun palsu, ini seringkali tidak masuk ke ranah hukum. *Driver* 'tuyul' dan polisi mahfum bahwa pembobolan aplikasi merupakan pelanggaran hukum. Namun, jika ada *driver* 'tuyul', maka ada pula polisi 'tuyul' yang merupakan oknum polisi yang melihat 'peluang' untuk mendapatkan uang dari peristiwa pelanggaran tersebut. Ada simbiosis mutualisme di antara keduanya: di satu sisi, *driver* 'tuyul' dibebaskan atas pelanggaran yang dilakukannya dengan membayar sejumlah uang, di sisi lain polisi juga mendapatkan uang dari 'pembebasan' tersebut. 'Atur damai' semacam ini dapat dilakukan hanya jika kasus tersebut tidak terekspos ke media, terutama media sosial yang pemberitaannya jauh lebih cepat dan terkini (*update*).

Dalam konteks 'pertuyulan' ini, media berperan sangat signifikan, tidak hanya untuk memberitakan kasus-kasus *driver* 'tuyul', tapi juga untuk membuat kasus-kasus tersebut masuk ke ranah hukum. Ini membuktikan bahwa media lebih disegani dari pada polisi dan uang tetap merupakan 'raja' yang mampu 'membeli' hukum.

Aksi 'tuyul' telah merugikan perusahaan transportasi onlen. Meskipun semua aplikasi berpotensi mengalami pembobolan, namun ada aplikasi yang relatif lebih mudah dibobol dibandingkan dengan lain. Ini mengindikasikan bahwa proteksi terhadap aplikasi tersebut bervariasi dan memiliki titik lemahnya masing-masing. Oleh karenanya, perusahaan-perusahaan transportasi onlen harus mengevaluasi dan meningkatkan sistem pengamanan aplikasinya agar tidak mudah dibobol oleh para *driver* 'tuyul'. Selain itu, perlu adanya kerjasama antara perusahaan Grab, kepolisian dan media dalam melakukan penggerebakan karena temuan penelitian menunjukkan bahwa media mampu menjadi pengontrol dalam mengungkapkan kejahatan transportasi berbasis aplikasi onlen ini.

Daftar Pustaka

- Anindhita, Wiratri; Melisa Arisanty; Devie Rahmawati. (2016). 'Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Online'. *Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC*, 2-3 Mei 2016, Universitas Bakrie, Jakarta, 713-728.
- Anwar, Ahsani A. (2017). 'Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar', *Etnosia*, 2(2):220-246.
- Ismail, Ahmad. (2016). *Online Social Movement: The Revival of Civil Society in Indonesia*. Series: Advances in Social Science, Education and Humanities Research. ISBN 978-94-6252-396-8. ISSN 2352-5398. DOI number doi:10.2991/uicosp-17.2017.28.
- Ismail, Ahmad (2017). *Tweeting and Click: Internet and New Social Movement in Indonesia*. Series: Advances in Social Science, Education and Humanities Research. Atlantis-Press. April 2017. ISBN 978-94-6252-321-0. ISSN 2352-5398. DOI number: doi:10.2991/iconeg-16.2017.16
- Gunawan, Stephen. (2017). 'Persepsi Konsumen Atas Layanan GrabCar di Surabaya', *Agora*, 5(3): 1-10.
- Kurniati, Apsari W. (2017). 'Komunikasi Pemasaran Transportasi Online NuberJEK', *Jurnal Komunikasi dan Kajian Media*, Oktober, 1(1):69-84.
- Go-Jek Indonesia. (2017). *Satu Aplikasi Untuk Semua Kebutuhan Anda*. <https://www.go-jek.com/>, diakses tanggal 30 Oktober 2017.
- Hidayat, Avid. (2016). *Didemo, Manajemen Grab: Kami Legal dan Bayar Pajak*. <https://bisnis.tempo.co/read/756045/didemo-manajemen-grab-kami-legal-dan-bayar-pajak#mHflxrTHfpWMSPZX.99>, diakses 18 April 2018.
- Nirmala, Ronna. (2016). *Perang Tarif antara Taksi Konvensional dan Aplikasi*. <https://beritagar.id/artikel/berita/perang-tarif-antara-taksi-konvensional-dan-aplikasi>, diakses 1 November 2017.

Tanamal, Rinabi. (2017). *Analisis Faktor Yang Paling Berpengaruh Pada Keinginan Menggunakan Aplikasi Grab Di Kota Surabaya*. Surabaya: Universitas Ciputra Uc Town.

<https://id.wikipedia.org/wiki/Grab>, diakses tanggal 10 Mei 2018.

https://inet.detik.com/law-and-policy/d-3829967/terkuak-motif-driver-grab-antar-tuyul?_ga=2.130448838.899404888.1526784795-990710883.1526784776, diakses tanggal 12 Mei 2018.