



At Tabsyir Jurnal Komunikasi dan Penyiaran Islam
Institut Agama Islam Negeri Kudus

ISSN : 2338-8544

E-ISSN : 2477-2046

DOI : <http://dx.doi.org/10.21043/at-tabsyir.v10i2.23616>

Vol. 10 No. 2 Tahun 2023 | Hal. 220-233

<http://journal.iainkudus.ac.id/index.php/komunikasi>

Bentuk Negosiasi Driver Grabcar dalam Ruang Siber

**Sri Wulandari¹, Febriyanti Pratiwi², Ummu Samhah³, Larissa Audrey⁴,
Sekar Ayu Maharani⁵**

**Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur¹, Universitas Gadjah
Mada^{2,3,4,5}**

sri.wulandari.dkv@upnjatim.ac.id

Abstract

FORMS OF GRABCAR DRIVERS' NEGOTIATION IN CYBERSPACE. The presence of GrabCar as online transportation is inseparable from the influence of the global village which brings convenience and has become a primary need for urban communities. GrabCar as a system that disciplines the behavior of its users, turns into a negotiating space to fight against the dominating power. The frauds committed by GrabCar drivers seem to be a place for negotiating cyberspace to obtain the desired benefits. This research aims to analyze the form of Grabcar driver negotiation. The subjects in this qualitative descriptive research were Grabcar drivers in Sleman regency, Yogyakarta. The research object is the Grab application. Data collection techniques use observation, interviews, and literature study. The results show that the model of social relations and control used is a panopticon (monitoring or controlling the driver so that service users feel supervised).

Keywords: Cyberspace, panopticon, negotiation, online transportation, grabcar

Abstrak

BENTUK NEGOSIASI DRIVER GRABCAR DALAM RUANG SIBER. Kehadiran GrabCar sebagai transportasi *online*, tak luput dari pengaruh global village yang membawa kemudahan dan telah menjadi kebutuhan primer masyarakat urban perkotaan. GrabCar sebagai sebuah sistem yang mendisiplinkan perilaku penggunanya, berubah menjadi ruang negosiasi untuk melawan atas kekuasaan yang mendominasi. Kecurangan-kecurangan yang dilakukan driver GrabCar seolah menjadi ajang negosiasi ruang siber untuk memperoleh keuntungan yang diinginkan. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis bentuk negosiasi *driver grabcar*. Subjek dalam penelitian deskriptif kualitatif ini adalah *driver* Grabcar di area Kab. Sleman, Yogyakarta. Objek penelitiannya aplikasi Grab, khususnya Grabcar. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara dan studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa model relasi dan control sosial yang digunakan adalah panopticon, yaitu dengan adanya pengawasan atau kontrol terhadap *driver* atau pengendara agar pengguna jasa merasa diawasi.

Kata Kunci: Ruang siber, panopticon, negosiasi, transportasi online, grabcar

A. Pendahuluan

Mobilitas masyarakat urban perkotaan yang diiringi dengan tingkat kemacetan yang semakin tinggi membuat transportasi umum (diharapkan) menjadi pilihan yang tepat sebagai solusi untuk mengakomodasi kebutuhan masyarakat tanpa harus menambah jumlah kendaraan umum yang menyebabkan kemacetan. Alih-alih memperbaiki sistem dan pemeliharannya, transportasi umum belum bisa menjadi pilihan transportasi yang diminati masyarakat. Fasilitas transportasi umum yang kurang memadai, rute perjalanan yang tidak menjangkau daerah tertentu, keamanan yang tidak terjamin, pengalaman beberapa orang yang mengalami pelecehan seksual, serta armada yang terbatas membuat masyarakat mencari alternatif lain agar dapat mengakomodasi kebutuhan transportasi mereka (www.cermati.com).

Pada tahun 2016, layanan transportasi *on demand* atau lebih dikenal dengan sebutan transportasi *online* mulai bermunculan di berbagai kota-kota besar. Kemunculannya disambut baik oleh masyarakat yang berperan sebagai konsumen dan masyarakat lain sebagai mitra dari perusahaan *startup* tersebut. Namun, kehadiran transportasi *online* di Indonesia tidak lantas berjalan mulus. Tidak lepas dari pro dan kontra serta perdebatan pendapat yang selalu ditunjukkan melalui berbagai jenis media. Kelompok yang *pro* menjelaskan bahwa transportasi melalui daring atau *online* mampu menciptakan inovasi dalam dunia transportasi. Khususnya pada akses yang lebih mudah, tarif yang

pasti, respon yang cepat dan memiliki tingkat keamanan dan kenyamanan yang lebih baik. Sedangkan untuk kelompok yang tidak sepaham/kontra, keberadaan transportasi daring/*online* dianggap dapat memunculkan kecemburuan sosial terhadap moda transportasi konvensional, misalnya angkot (angkutan umum), ojek pengkolan, maupun taksi.

Menggunakan transportasi daring/*online* pun seolah menjadi gaya hidup baru yang diminati banyak orang, terutama masyarakat urban perkotaan yang memiliki jam terbang dan mobilitas tinggi. Saat ini ketika orang membutuhkan transportasi yang cepat tanpa repot mereka tidak harus keluar dari tempat tinggalnya, mereka hanya cukup mengeluarkan *smartphone* dan memesan melalui aplikasi transportasi *online*. Selain itu, orang tidak perlu lagi tawar-menawar harga, karena estimasi biaya perjalanan otomatis terdeteksi sesuai dengan jarak perjalanan.

Perkembangan teknologi inilah yang dimaksud Marshall McLuhan dengan *global village* bahwa ketika media yang digunakan untuk berkomunikasi berubah, maka otomatis merubah cara berpikir dan merubah cara berelasi dengan individu lain (Devereux, 2007). Faktor kemacetan jalan, pelayanan yang cepat, langsung sampai di lokasi tujuan, serta harga yang terjangkau menjadikan transportasi *online* sebagai kebutuhan pokok mendukung dan mempermudah orang-orang yang sering berpindah tempat dan dituntut untuk tepat waktu. Semakin sering menggunakan transportasi *online*, selalu diidentikkan dengan kontribusi mengurangi kemacetan jalan dan sebagai upaya baru untuk memasuki dunia serba digital, termasuk dalam hal ini mencari transportasi dengan cara digital.

GrabCar adalah salah satu penyedia transportasi *online* mobil yang memiliki pengguna dengan prosentase tinggi di beberapa kota besar. Mencari transportasi umum kini bergeser menjadi digital. Maka tak heran jika aplikasi transportasi *online* seperti GrabCar dapat menarik peminat yang besar di kalangan masyarakat urban perkotaan. Masyarakat urban perkotaan yang dituntut untuk bergerak cepat termasuk dalam hal mobilisasi menjadi target utama dari transportasi *online* yang berbasis di Singapura tersebut. Transportasi *online* GrabCar pun seolah menjadi identitas yang lekat dengan orang-orang pekerja yang sibuk berpindah tempat, dan menggambarkan masyarakat urban yang dinamis dan aktif. Kemudahan yang ditawarkan dari fasilitas GrabCar pun menjadi nilai utama meraup banyak konsumen.

Meningkatnya animo masyarakat modern dalam menggunakan jasa Grab terutama untuk transportasi mobil atau yang biasa disebut GrabCar, perusahaan Grab meningkatkan pelayanan untuk memudahkan akses para penggunanya. Seperti aplikasi yang selalu diperbarui untuk kecepatan layanan dalam aplikasi. Grab *point* di beberapa tempat publik seperti *mall* atau pusat perbelanjaan, kantor atau rumah sakit untuk memudahkan akses penjemputan. Selain keuntungan konsumen, aplikasi transportasi *online* tersebut juga memberikan keuntungan kepada *driver* GrabCar. Grab telah meluncurkan fitur GrabBenefits yang tersedia di dalam aplikasi Grab Driver. Mitra Grab dapat mengakses fitur ini di menu yang terletak di sebelah kiri aplikasi Grab Driver dan menikmati berbagai promo dan keuntungan khusus yang termasuk dalam kategori perawatan kendaraan, promo pembelian makanan, penunjang keluarga dan Kesehatan (www.grab.com).

Perkembangan aplikasi Grab terus diperbarui untuk memenuhi kebutuhan konsumen dan juga mitranya, serta keuntungan pemilik modal. Karenanya kini GrabCar, konsumen dan mitranya telah membentuk sebuah simbiosis mutualisme. Apalagi bagi konsumen dan mitra Grab, mereka seakan sangat diuntungkan dengan adanya teknologi canggih seperti aplikasi transportasi *online* Grab. Cynthia Webster (1998) dalam jurnalnya menjelaskan bahwa teknologi dalam media dan komunikasi telah memposisikan manusia sebagai audiens dalam tiga posisi, yaitu *audience as agent*, *audience as mass* serta *audience as outcome*. *Technologi determinism* melihat aplikasi Grabcar sebagai pusat yang menciptakan dampak pada masyarakat/*audiens-as-outcomes*. Audiens dalam hal ini *driver* dan konsumen GrabCar dianggap menjadi pihak diasumsikan sebagai pihak yang pasif dalam menerima gempuran teknologi (Bryant & Susan, 2002: 74).

Fenomena simbiosis mutualisme tersebut juga sosial dan teknis. Sejalan dengan konsep strukturasi Anthony Giddens, *social agents* saling menegakkan struktur, bahkan setiap bagian pada struktur tersebut mampu melayani bagian yang lain. Strukturisasi tersebut menghasilkan rangkaian relasi sosial dan pengorganisasian kekuasaan yang salinh terkait satu dengan yang lain (Mosco, 1996). Hal ini berbeda dengan *technologi determinism* yang memahami bahwa teknologi merupakan suatu produk sosial budaya dari masyarakat yang menciptakannya. Artinya, manusia adalah *agent* yang mempunyai

kapasitas dalam menentukan sampai dengan merekayasa hal-hal terkait teknologi baik secara sosial maupun teknis.

Disisi lain, Foucault menginterpretasikan konsep *panopticon* milik Jeremy Bentham yaitu dalam sistem *panopticon* menekankan pada efek kekuasaan berfungsi secara otomatis. Bentham merancang sebuah model yang bisa digunakan dalam membangun sistem di penjara yang bisa dikontrol secara menyeluruh (www.interseksi.org). Pada *panopticon* satu Menara dengan satu pengawas mampu mengawasi banyak tahanan. Setiap tahanan mengetahui jika mereka selalu dalam pengawasan akan tetapi tidak ada yang tahu dengan pasti kapan mereka diawasi (Foucault, 1995).

Dalam fenomena tersebut, menunjukkan bahwa teknologi pada aplikasi Grab berperan sebagai pengawas yang tidak diketahui keberadaannya oleh *driver* GrabCar. Padahal, kemana pun mereka bertransaksi mereka diawasi oleh sistem sehingga tidak memungkinkan untuk melakukan suatu pelanggaran. Teknologi sebagai *panopticon*, dalam hal ini aplikasi GrabCar, juga mendatangkan celah untuk dicurangi atau menjadi ruang negosiasi oleh *driver* yang justru memanfaatkan teknologi digital untuk mendapatkan keuntungan dari “penyalahgunaan” aplikasi Grab. Munculnya order fiktif dan kepalsuan identitas *driver* yang beroperasi adalah bentuk kecurangan yang sekaligus negosiasi sistem order dalam aplikasi GrabCar. Operasi ini biasanya menggunakan beberapa akun palsu dalam aplikasi yang dikelola oleh beberapa orang untuk kemudian dijalankan seperti sedang memesan GrabCar sesuai sistem. Atau ada juga yang menyalahgunakan GPS untuk melakukan pesanan dan penjemputan penumpang.

Kecurangan yang dilakukan dalam aplikasi-aplikasi transportasi online termasuk salah satunya Grab mulai ditindak serius sebagai salah satu bentuk *cybercrime*. Order fiktif yang semakin marak dianggap merugikan banyak pihak dalam transaksi transportasi *online*. Para pelaku order fiktif ini memanipulasi data menjadi konsumen atau penumpang akan tetapi juga menjadi *driver*. sekaligus mereka juga yang menjadi penerima. Para pelaku order fiktif ini menggunakan *fake* GPS agar terlihat seolah-olah mereka mengantarkan/ membawa konsumen. Kasus ini dianggap sebagai *cybercrime* karena melakukan kejahatan di ruang siber dan jaringan komputer yang aktif, yang dapat merugikan banyak pihak hingga mendatangkan nilai kerugian yang besar bagi perusahaan transportasi *online*. Namun di sisi lain dengan adanya kasus tersebut, *driver*

GrabCar menunjukkan sebuah negosiasi atas teknologi yang menjadi *panopticon* dalam kesehariannya. Maka atas dasar tersebut, karya tulis ini akan membedah beberapa bentuk negosiasi *driver* GrabCar dalam ruang *cyber*.

B. Pembahasan

Metode kualitatif deskriptif digunakan dalam penelitian ini. Moleong dalam Wulandari (2020: 125) memaparkan bawasannya metode kualitatif merupakan prosedur dalam penelitian yang hasil akhirnya berupa data bersifat deskriptif yaitu dalam bentuk kata-kata secara tertulis ataupun tidak tertulis (lisan) dari objek yang diamati. Sejalan dengan gagasan Sugiono dalam Wulandari (2022: 73) menjelaskan bahwa metode kualitatif deskriptif merupakan suatu metode yang memanfaatkan data serta memperoleh hasil berupa gambar dan kata-kata. Subjek dalam penelitian ini adalah *driver* Grabcar di area Kab. Sleman, Yogyakarta. Objek penelitiannya aplikasi Grab, khususnya Grabcar. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara dan studi literatur.

Dalam pembahasan ini terbagi menjadi beberapa bagian diantaranya sejarah kemunculan Grabcar di Indonesia, Aplikasi Grabcar sebagai *global village* dan Bentuk negosiasi *driver* grabcar dalam ruang siber.

1. Sejarah Kemunculan Grabcar di Indonesia

Grab merupakan *platform* pemesanan kendaraan terkemuka di wilayah Asia, secara spesifik yaitu Asia Tenggara. Layanan utama Grab meliputi solusi berkendara yang mengedepankan kecepatan, kepastian, dan keselamatan bagi para komuter, baik driver maupun konsumen (penumpang), selain itu juga menawarkan kepraktisan dalam pembayaran yaitu dengan menggunakan grabpay/ ovo (www.grab.com). Salah satu fitur yang ditawarkan oleh Grab adalah jasa GrabCar. GrabCar merupakan salah satu produk dari Grab. Anthony Tan merupakan CEO sekaligus pendiri Grab. Anthony Tan adalah alumni *Master of Business Administration*, Sekolah Bisnis Harvard. Diluncurkan pada 2012, aplikasi ini telah *download* sebanyak 45 juta lebih di Asia Tenggara (Panji, 2016).

Grab Taxi masuk di Indonesia pada tahun 2014 kemudian berganti menjadi Grab pada 2016. Grab muncul dengan berbagai inovasi dalam bidang transportasi salah satu

produk inovasi tersebut adalah GrabCar. Pada 26 Maret 2018, Grab melebarkan sayapnya dibisnis transportasi *online* dengan cara secara legal mengakuisisi Uber. Dalam proses akuisi tersebut Uber setuju menyerahkan bisnis di Kawasan Asia Tenggara (bidang transportasi) di kawasan Asia Tenggara kepada Grab (www.ekonomi-kompas.com). Operasional dan aset Uber di negara Kamboja, Myanmar, Indonesia, Singapura, Malaysia, Filipina, Vietnam dan Thailand akan dialihkan kepada Grab. Dengan adanya akuisi tersebut, pihak Uber akan mendapatkan saham di Grab sebesar 27.5 persen. CEO Uber yaitu Khosrowshahi akan bergabung dengan jajaran dewan direksi Grab. Aplikasi Uber resmi ditutup pada 8 April 2018. GrabCar telah melebarkan sayapnya dengan mulai masuk ke kota-kota besar di Indonesia, seperti Jakarta, Bogor, Bandung, Tangerang, Depok, Surabaya, Bali, Yogyakarta dan lain-lain. Grabcar tersebar di 196 kota di 8 negara.

GrabCar di wilayah DIY mengalami perkembangan yang signifikan. Pada akhir tahun 2016, GrabCar mulai beroperasi di DIY. Keberadaan transportasi *online* di sejumlah daerah masih menjadi polemik, misalnya di wilayah Bandung dan Malang (Ramadhan, 2017). Berbeda dengan Yogyakarta, keberadaan Grab di Yogyakarta disambut dengan antusias oleh sebagian besar masyarakat Yogyakarta. Transportasi online juga dinilainya efektif dan efisien. Cara pemesanan yang mudah selain soal biaya yang terjangkau. Meskipun di Yogyakarta tersedia beberapa transportasi umum, seperti Kopata (Koperasi Angkutan Kota), Aspada, Puskopkar, Damri, (keempatnya sudah jarang tapi masih ada) dan Trans Jogja. Namun, transportasi umum seperti Trans Jogja dan beberapa lainnya harus diakses dengan mendatangi shelter atau terminal yang tidak semuanya jaraknya dekat. Perjalanannya pun memerlukan banyak waktu untuk menyesuaikan jalur. Selain itu Trans Jogja dan beberapa transportasi umum lainnya tidak dapat mengakses daerah atau tujuan tertentu.

2. Aplikasi Grabcar sebagai Global Village

GrabCar memiliki banyak pengguna karena sistem yang ditawarkan Grab memberikan kepercayaan dan kepastian dalam hal biaya, keamanan, kecepatan, dan kenyamanan. Hal tersebut belum tentu bahkan tidak bisa didapatkan pada transportasi umum atau *taxi* konvensional. Misalnya, tarif *taxi* konvensional tidak bisa diketahui diawal pemesanan, sedangkan GrabCar dapat diketahui estimasi biaya yang harus

dikeluarkan diawal pemesanan. Disinilah sistem dari teknologi menciptakan *trust* atau kepercayaan bagi penggunanya.

Berawal dari alat komunikasi yang dikembangkan menggunakan sinyal (sebelumnya dengan menggunakan kabel yang diletakkan di laut untuk menciptakan komunikasi langsung antar benua), pengiriman pesan semakin pesat perkembangannya terutama saat mesin cetak ditemukan. Pada era 1960-an, saat jangkauan jaringan televisi terbatas, ketersediaan internet tidak ada dan saluran radio hanya berada dalam satu wilayah, pemikiran McLuhan dianggap aneh. Tetapi pada kenyataannya, prediksi McLuhan terbukti bahwa pengiriman informasi tidak lagi memiliki batas antara ruang dan waktu. serta cepat dengan hadirnya teknologi internet, seperti halnya aplikasi GrabCar yang kini memudahkan konsumennya untuk mendapatkan moda transportasi.

Konsep *global village* yang semakin menjadi kebutuhan primer masyarakat kini mampu merambah ke ranah transportasi. GrabCar, yang awalnya melayani GrabTaxi ini menyediakan beberapa produk adanya layanan pesan antar makanan, pemesanan tiket pesawat atau kereta api sehingga tidak mengharuskan masyarakat untuk membeli di agen atau bandara. Pada pengaplikasian GrabCar dalam beberapa tahun terakhir merupakan efek dari adanya *global village* yang diikuti dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan transportasi manusia. Alih-alih dengan adanya GrabCar masyarakat mampu mengurangi pembelian kendaraan bermotor, justru dilihat sebagai peluang untuk membeli kendaraan untuk memenuhi keinginan mereka.

3. Bentuk Negosiasi Driver Grabcar dalam Ruang Siber

Pendekatan *Utopian* merupakan salah satu pendekatan dalam ilmu sosial yang sering digunakan dalam melihat relasi antara kehidupan masyarakat dengan media elektronik, seperti fenomena GrabCar. Pendekatan *utopian* digunakan untuk suatu kelompok yang memiliki pola pikir cenderung hiperbola atau melebih-lebihkan terkait dampak positif internet bagi kehidupan manusia. Sedangkan *pendekatan distopian* digunakan untuk mewakili/ menyebut mereka yang lebih banyak melihat sisi negatifnya, yaitu sisi negative perkembangan teknologi khususnya internet. Pendekatan *utopian* menitikberatkan pada potensi emansipatoris serta kebebasan teknologi media berbasis elektronik (baca: aplikasi GrabCar) seperti yang dilakukan driver GrabCar dengan memanipulasi lokasi atau biasa dikenal dengan *Fake GPS*. Sebaliknya,

pendekatan *distopian* lebih berfokus potensi dari aplikasi GrabCar sebagai medium dalam control sosial atau pengawasan. Dalam hal ini, pendekatan *utopian* memiliki kecenderungan menganggap aplikasi sebagai suatu medium pembebasan. Pada dasarnya internet bersifat anarkis, bebas, kekangan-kekangan yang biasa diterapkan susah untuk diterapkan lagi misalnya sensor dan berbagai bentuk kekangan lainnya sehingga membuka kemungkinan munculnya totalitarianisme.

Kelompok *utopian* meyakini bawasannya internet mampu menjadi agora global dalam kehidupan masyarakat modern. Sedangkan disisi lain pendekatan *distopian* beranggapan bahwa internet tidak lebih dari sistem baru sebagai bentuk kontrol sosial berbahaya, alih-alih memberikan kebebasan bagi penggunaannya, internet memiliki potensi menciptakan totalitarianisme. Seperti yang dilakukan pihak Grab kepada seluruh mitranya, bahwa segala aktifitas *driver* dapat terdeteksi melalui sistem Grab. Pendekatan tersebut, sejalan dengan gagasan Foucault, salah satu tokoh poststruktualis dari Prancis mengenai gagasan Bentham yaitu *panopticon*. *Panopticon* dipandang sebagai tempat dan ruang-ruang beroperasinya relasi kuasa secara langsung. Foucault menginterpretasikan ide Bentham yaitu sistem *panopticon* menekankan pada efek kekuasaan yang berlaku secara otomatis.

Pada awalnya, Foucault melihat sistem *panopticon* sebagai praktek seklusi, maksudnya ialah pemisahan para tahanan, contohnya sebuah sekolah yang memisahkan murid-murid berdasarkan kriteria tertentu atau rumah sakit yang memisahkan pasien-pasiennya, pengisolasian buruh pabrik ke dalam sebuah lokasi atau sistem yang bisa dikontrol secara mutlak. Disinilah secara langsung relasi kuasa beroperasi. Cara kerja relasi kuasa yaitu dengan menciptakan suatu kesadaran diri pada para tahanan bahwa menara pengawas akan selalu bisa melihat mereka, dimanapun mereka ditempatkan di dalam penjara. Jika, mekanisme pengawasan total ini (*panopticon*) diterapkan diluar kehidupan di penjara atau di luar sekolah, rumah sakit, pabrik dan lain-lain akan menimbulkan masalah yaitu berkaitan dengan media/medium yang tepat untuk memecahkannya.

Lyon, Poster, dan Mark merupakan pakar dalam ilmu sosial melihat bahwa model kontrol sosial pada masyarakat saat ini, mengalami pergeseran dari metode klasik *Orwellian* menjadi metode *dataveillance*. Kekuasaan di implementasikan pada representasi digital dalam sistem *database* tidak lagi diterapkan secara fisik seperti pada

tubuh pasien, prajurit maupun para tahanan. *Database* merupakan salah satu wujud penulisan jejak-jejak simbolik (www.interseksi.org). *Database* memiliki pemindahan baik dalam bentuk digital atau elektroniknya dalam ruang-ruang digital tanpa batas waktu. *Database* bukan milik setiap individu, juga tidak dimiliki oleh individu tertentu. Akan tetapi, *database* mampu menjadi milik, korporasi, negara, militer, institusi sosial, rumah sakit, atau universitas yang memiliki atau mempunyai hak milik. *Database* merupakan representasi dari individu dalam wujud data yang bersifat personal seperti yang digunakan dalam aplikasi GrabCar yaitu *driver*.

Dalam aplikasi GrabCar, terdapat data setiap *driver* yang bergabung yang telah diisi dengan data diri lengkap mereka, baik identitas personal maupun data identitas kendaraan yang digunakan sebagai kendaraan mobilisasinya. Semua data tersebut dimasukkan ke dalam sistem *database*. Sistem *database* tersebut mencakup berbagai hal diantaranya mengenai cara instansi Grab mampu memberikan pelayanan yang baik kepada mitra dalam hal ini *driver* dan cara instansi Grab mempunyai sistem kontrol sosial dan relasi kuasa yang bisa diterapkan. Poster menjelaskan bahwa *database* berfungsi layaknya *super panopticon* yaitu sebagai penjara, *database* berkerja dengan cara sistematis dan konstan serta terselubung, mengoleksi data mengenai setiap individu dan merancangny menjadi profile-profile. Hal ini berbeda dengan *panopticon*, “tahanan-tahanan” tidak harus dikungkung dalam arsitektur apapun; para tahanan ini hanya perlu melaksanakan aktivitas sehari-hari. Sedangkan *superpanopticon* tidak secara terang-terangan dibandingkan pendahulunya dan lebih efisien dalam menormalisasi.

Komputer dengan mudah mempertukarkan segala jenis *database*. Informasi pada suatu komputer bisa diakses oleh orang lain, sehingga *database-database* tersebut dengan cepat berjalan melewati dunia dalam ruang siber. *Database* tersebut berperan sebagai penjaga penjara tanpa mata yang “mengawasi” kita dari penjara manapun. Mereka melakukannya dengan menyeluruh dan sangat akurat dibandingkan manusia manapun (Budiman, 2022).

Dengan demikian, sistem *database* dalam aplikasi GrabCar adalah untuk mengawasi personal *driver* hal ini sama dengan praktik seklusi di dalam penjara. Semua data dan informasi mengenai *driver* dikumpulkan dalam sebuah sistem konversi digital yang tertutup dan sepenuhnya bisa diawasi. Namun kenyataanya bagi *driver* tidak selalu teknologi tersebut menjadi sebuah *panopticon*, ada celah atau ruang untuk

bernegosiasi. Misalnya, fenomena jual beli akun *driver* GrabCar. Akun *driver* dijual dengan harga mulai 300 ribu rupiah sampai satu juta rupiah per akun (Anjungroso, 2018). Jual beli akun ini marak setelah banyaknya *driver* yang terkena putus mitra (PM) dari instansi penyedia jasa transportasi online. Agar tetap bisa beroperasi, para *driver* rela membeli akun *driver* GrabCar atas nama orang lain. Sehingga para pemesan perjalanan melalui aplikasi GrabCar kerap mengalami kejadian, wajah *driver* yang datang berbeda dengan foto yang tercantum pada aplikasi atau kendaraan yang dipakai tidak sama dengan yang tercantum pada aplikasi, termasuk plat nomor kendaraan.

Selain itu fenomena yang menggambarkan bahwa tak selalu teknologi menjadi *panopticon* adalah melalui suatu sistem mereka (*driver* GrabCar) dapat mencurangi sistem untuk meraih keuntungan dan biasanya digunakan para *driver* yang nakal. Oknum *driver* nakal melakukan kecurangan dengan memanipulasi sistem elektronik aplikasi Grab menggunakan *Fake GPS*. *Fake GPS* mampu membuat *driver* mengatur pergerakan GPS sesuai keinginan (Cipto, 2018). Dalam aksi memanipulasi sistem ini, ada istilah “tuyul” yang berpura-pura menjadi konsumen/penumpang untuk memberikan order ke mitra (*driver*), kenyataannya yang memainkan peran “tuyul” adalah mereka sesama *driver* juga. Para oknum ini melakukan *setting device* sehingga mampu memasukkan program pihak ketiga yang ilegal. Namun dalam kasus ini pihak Grab tetap dapat mengetahui *devices* yang sudah di *setting* tersebut dan memakai *fake location*. Sistem Grab dapat mengetahui *driver* yang sesungguhnya dan *driver* yang palsu.

C. Simpulan

Fenomena Kehadiran teknologi internet, ditambah dengan karakteristik media baru menciptakan gaya hidup yang berbeda. GrabCar salah satu aplikasi penyedia transportasi *online* ikut berkontribusi dalam menciptakan gaya hidup baru bagi masyarakat urban perkotaan. Faktor harga turut andil dalam euforia atas keberadaan Grab. Harga adalah hal yang sensitif bagi mayoritas konsumen di Indonesia maka dari itu hal ini dipandang secara cermat oleh penyedia jasa dalam hal ini Grab. Grab menawarkan berbagai diskon yang menggiurkan.

Teknologi internet menjadi pisau bermata dua bagi masyarakat, disamping menjadi alat untuk membantu manusia mempermudah atau mendisiplinkan tetapi tetap saja masyarakat masih mampu untuk bernegosiasi penggunaan internet. *Global*

Village yang masif ini dapat dikatakan tidak mudah untuk mengontrol dalam hal penggunaannya, membuat masyarakat saling mengamati kebutuhan dan perilakunya. Persepsi masyarakat terhadap informasi yang lalu-lalang di internet akhirnya menjadi sama karena memiliki kesempatan untuk bisa mengaksesnya. Pada pengaplikasian GrabCar merupakan efek dari adanya *global village* yang diikuti dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan transportasi manusia.

Selain konsep *global village* Mc Luhan, fenomena negosiasi teknologi ini juga didukung dengan tesis Foucault tentang penjara *panopticon*. Penjara *panopticon* adalah sebuah alat yang memungkinkan sistem pendisiplinan diterapkan. Selain itu, *Panopticon* juga bisa dipandang sebagai tempat untuk melakukan percobaan kepada individu-individu, mencari dan menampung data-data tentang individu-individu tersebut, kemudian mengkajinnya secara menyeluruh mengenai hal-hal yang mampu didapatkan oleh *driver* GrabCar dari kebiasaan, sikap dan mobilitas mereka. Serta untuk mengetahui lebih lanjut mengenai bisa atau tidaknya hal tersebut untuk dijadikan korektif *training*. Sistem penjara *panopticon* menawarkan *power of mind* dalam bentuk negosiasi ruang *cyber* dalam aplikasi Grab. Sebuah alat yang digunakan untuk membuat individu sesuai dengan yang diinginkan. Menjadikan tahanan sebagai individu yang bermanfaat bagi masyarakat (*society*).

Foucault menggunakan model *panopticon* untuk mengawasi relasi kuasa yang berkerja pada Sebagian besar institusi masyarakat urban/modern. Dalam konteks ini (aplikasi Grab), *panopticon* memperlihatkan adanya relasi kekuasaan. Sistem *panopticon* menjadi alat dalam melaksanakan pengawasan atau kontrol terhadap *driver* atau pengendara agar pengguna jasa merasa diawasi. Walaupun sebatas sarana saja akan tetapi sistem ini membuat *driver* dalam kendali/terkontrol serta merasa selalu diawasi oleh sistem padahal pada kenyataanya, hal tersebut merupakan benda mati. Sehingga membuat masyarakat (pengguna) memiliki rasa takut dan was-was kepada kekuasaan *panopticon* tersebut.

Daftar Pustaka

Anjungroso, Fajar. 2018. *Marak Jual Beli Akun Ojek Online, Satu Akun Go-Jek Ditawar Rp 1,5 Juta*. Diakses Februari 2019, dari

[https://www.tribunnews.com/metropolitan/2018/03/13/marak-jual-beli-akun-
ojek-online-satu-akun-go-jek-ditawar-rp-15-juta](https://www.tribunnews.com/metropolitan/2018/03/13/marak-jual-beli-akun-ojek-online-satu-akun-go-jek-ditawar-rp-15-juta).

Budiman, hikmat. 2020. *Cyberspace, Database dan Surveillance: Pemetaan Teori Awal*. Diakses Januari 2020 dari Hikmatbudiman.id: https://hikmatbudiman.id/kakophonia/files/menarasikan_cyberspace_sebuah_pemetaan_awal.php

Bryant, Jennings and Susan Thompson. (2002). *Fundamentals of Media Effects*. New York: Mc Graw Hill.

Cipto, Hendra. 2018. *Curangi Order Aplikasi Grab, Tujuh Sopir Taksi "Online" Ditangkap*. Diakses Januari 2018 dari <https://regional.kompas.com/read/2018/01/22/15214651/curangi-order-aplikasi-grab-tujuh-sopir-taksi-online-ditangkap>.

Cermati.com. 2017. *Hasil Survei ternyata Transportasi umum ini yang digandrungi orang Indonesia*. Diakses Agustus 2019 dari <https://www.cermati.com/artikel/hasil-survei-ternyatatransportasi-umum-ini-yang-digandrungi-orang-indonesia>

Eoin Devereux (ed.). 2008. *Key Issues and Debates in Media Studies*. Los Angeles, London, New Delhi and Singapore: Sagepub. *European Journal of Communication*, 23(2), pp. 260–260. <https://doi.org/10.1177/02673231080230020506>

Foucault, Michel. (1995). *Discipline And Punish, The Birth of The Prison*. Random House, Inc: New York.

Grab.com. 2017. *Keuntungan Khusus untuk Mitra Grab*. Diakses Agustus 2018 dari <https://www.grab.com/id/blog/driver/car/grabbenefits-keuntungan-khusus-untuk-mitra-grab/>

Interseksi.org. 2017. *Menarasikan cyberspace*. Diakses Agustus 2018 dari http://www.interseksi.org/publications/essays/articles/menarasikan_cyberspace.html

Mosco, Vincent. (1996). *The Political Economy of Communication*. London: Sage Publications

- Panji, Aditya. 2016. *Anthony Tan, Pendiri Grab yang Mendukung dan Menggoyang Taksi*. Diakses Mei 2019 dari CNN Indonesia: <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20160314152202-185-117313/anthony-tan-pendiri-grab-yang-mendukung-dan-menggoyang-taksi>
- Poster, Mark. (1990). *The Mode of Information*. Chicago: The University of Chicago press.
- Ramadhan, Dony. 2017. *Angkutan Online di Bandung Berhenti Beroperasi Selama 4 Hari*. Diakses Januari 2018 dari <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-3677458/angkutan-online-di-bandung-berhenti-beroperasi-selama-4-hari>
- Wulandari, Sri. 2022. Perancangan E-Booklet tentang Pangan Jajanan Anak Sekolah (PJAS) Berbahaya untuk Siswa SD. *Jurnal Ars*, 25 (1), pp. 71 – 78. <https://doi.org/10.24821/ars.v25i1.6423>
- Wulandari, Sri. (2020). *Dominasi Dan Negosiasi Dalam Produksi Film Dokumenter “Di Balik Awan Tengger”*. In: Prosiding SNADES 2020: Optimisme Desain Untuk Pembangunan Negeri. Diakses dari: <http://repository.upnjatim.ac.id/1224/>
- <https://www.grab.com/id/press>