



# Kegelesahan pelaksanaan gojek



Oleh **PROF. MADYA DR. MOHD. YUSOF SAARI**

**K**EPUTUSAN kerajaan membenarkan perkhidmatan teksi motosikal atau gojek beroperasi mendapat pelbagai reaksi daripada masyarakat dan badan bukan kerajaan (NGO).

Gojek adalah syarikat rangkaian pengangkutan dan permulaan logistik yang berpusat di Jakarta, Indonesia. Rata-rata mengutarakan kebimbangan akibat kesan sampingan daripada operasi gojek.

Tetapi bagi pengendali dan pengasas gojek, ia satu langkah yang positif. Dalam membuat penilaian perkhidmatan gojek, terdapat tiga persoalan penting yang perlu dirungkai.

Pertama, sesuaiakah perkhidmatan gojek dijalankan di Malaysia dan sejauh manakah ia mampu menjana pendapatan kepada rakyat?

Pada pandangan penulis, isu keselamatan dan sosio-budaya perlu dinilai terlebih dahulu sebelum pelaksanaannya. Di Jakarta, penunggang dan pembonceng gojek berlainan jantina adalah menjadi kebiasaan.

## Isu sosial

Ini sangat berbeza dengan situasi di Malaysia dan lebih membimbangkan ia boleh membawa kepada masalah sosial dan jenayah.

Dari sudut keselamatan pula, statistik kemalangan jalan raya tahun 2018 menunjukkan 60 peratus daripada 6,742 kes kemalangan maut melibatkan

penunggang dan pembonceng motosikal.

Walaupun pelbagai undang-undang jalan raya diperkenalkan, sejauh manakah kita boleh memastikan keselamatan pengguna gojek?

Dari sudut ekonomi, penulis berpandangan, perkhidmatan teksi kereta e-hailing lebih menjana pendapatan daripada gojek. Bagi pemandu teksi kereta e-hailing, mereka mampu mendapatkan pendapatan lebih kerana tambang lebih mahal.

Teksi kereta e-hailing juga mempunyai kelebihan kerana boleh membawa ramai penumpang yang pasti akan menjimatkan kepada pengguna.

Apa yang patut diperbaiki adalah menggalakkan persaingan dalam kalangan syarikat teksi kereta e-hailing.

Pada masa kini, pasaran teksi kereta e-hailing lebih dimonopoli oleh sebuah syarikat sahaja.

Jika digalakkan lebih banyak syarikat kereta e-hailing wujud di pasaran dengan menyediakan pelbagai pakej tambang, ini bukan sahaja memberi manfaat kepada pengguna tetapi juga kepada mereka yang ingin menambah pendapatan sebagai pemandu kereta e-hailing.

Kedua, tidak adakah cara lain yang lebih mampan untuk dicadangkan bagi meningkatkan ekonomi belia.

Jawapannya ada, jika bakat dan peluang ekonomi belia dimaksimumkan sepenuhnya.

Misalnya, perkembangan semasa menunjukkan ramai golongan belia menggunakan motosikal untuk mengangkut barangan seperti bungkusan, pakaian dobi dan makanan serta perkhidmatan pintu ke pintu.

Perkhidmatan ini boleh diperluas dan diperkasa dengan penglibatan serta sokongan

pelbagai pihak termasuklah swasta.

Ketiga, jika perkhidmatan gojek ingin diperkenalkan sekali pun di Malaysia, mengapa kita perlu membenarkan syarikat luar untuk menjalankan operasi tersebut.

Kita boleh menerima keputusan ini jika syarikat berkenaan membawa teknologi motosikal yang cekap bahan api, mesra alam sekitar dan futuristik.

## Syarikat tempatan

Tetapi dalam konteks gojek, pihak pengendali hanya menyediakan aplikasi perisian dan pengurusan sahaja manakala motosikal yang digunakan bergantung kepada amalan di Malaysia.

Tidak adakah syarikat anak muda Malaysia terutamanya dari kategori Perusahaan Kecil dan Sederhana (PKS) yang mampu mengendalikan perkhidmatan seperti gojek.

Adakah teknologi maklumat dan komunikasi Malaysia masih ketinggalan jauh berbanding syarikat dari negara jiran?

Jawapan kepada persoalan-persoalan tersebut adalah dengan sokongan teknologi maklumat dan komunikasi sedia ada, anak tempatan mampu untuk menjalankan perniagaan tersebut jika diberi peluang dan ruang.

Dalam keadaan ekonomi semasa yang perlahan, peluang sepatutnya diberi kepada anak tempatan agar potensi ekonomi domestik dapat dimaksimumkan.

● **PENULIS** merupakan pensyarah di Fakulti Ekonomi dan Pengurusan, Universiti Putra Malaysia merangkap Ketua Laboratori Kaedah Kuantitatif Analisis Dasar, Institut Kajian Dasar Pertanian dan Makanan, UPM.