

BAB III

RANCANGAN KARYA

Dalam pembuatan video feature, penulis melakukan beberapa tahap sampai dengan publikasi. Menurut Rosental & Eckhardt (2016) tahap pembuatan video terdiri dari praproduksi, produksi, dan pascaproduksi.

3.1 Tahapan Pembuatan

3.1.1 Praproduksi

Tahapan praproduksi adalah waktu riset, perencanaan (*timeline*) penyajian berita, perincian dana (*budgeting*), pertimbangan awal tentang teknik peliputan, teknik wawancara, dan persiapan narasumber. Dalam produksi sebuah video, tahap pertama yang perlu dilakukan adalah praproduksi. Tahapan awal ini adalah waktu persiapan penulis dalam segi administratif dan kreatif untuk kelancaran produksi video *feature*.

Dalam pembuatan karya video *feature* ini, penulis bertindak sebagai produser yang menentukan ide. Menurut Ayawaila (2017, p.33), ide dapat diperoleh dari hasil observasi. Namun, sebuah ide juga dapat muncul dari ketertarikan pribadi dengan isu yang beredar di tengah masyarakat (Ayawaila, 2017, p.34). Berikut adalah rincian proses praproduksi yang dilalui penulis.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

3.1.1.1 Menentukan Ide dan Meriset

Tahap pertama dari seluruh rangkaian proses praproduksi adalah mencari dan menentukan ide. Menurut Ayawaila (2017, p. 61) jantung dari sebuah karya seni terletak pada ide. Penentuan ide terbagi atas motivasi pribadi dan motivasi produser (Ayawaila, 2017, p. 51). Mulai dari penentuan format karya dan topik yang ingin diangkat oleh penulis. Hal ini juga menyesuaikan dengan ketertarikan penulis pada isu yang kerap terjadi di lingkungan masyarakat.

Berdasarkan pengamatan langsung dalam kehidupan sehari-hari, penulis tertarik dengan topik transportasi daring. Dalam pembuatan karya ini, penulis memiliki tujuan untuk mewakili suara-suara rakyat yang diabaikan. Pengamatan terhadap lingkungan sekitar dapat menghasilkan ide karya video *feature* yang menarik. Penulis yang sering menggunakan transportasi ojek daring untuk bepergian dan melaksanakan aktivitas sehari-hari. Setiap kali berbincang di motor, penulis selalu mendengar keluhan yang sama dari para ojek daring, yaitu biaya potongan aplikasi yang besar sangat memberatkan.

Tidak hanya itu, pesanan dari masyarakat pun kian hari makin berkurang dibanding tahun-tahun sebelumnya saat ojek daring masih ramai digunakan masyarakat. Setelah melakukan observasi, penulis menemukan bahwa permasalahan ini sudah terjadi sejak beberapa tahun lalu dan masih menjadi keluhan mitra ojek daring sampai sekarang.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

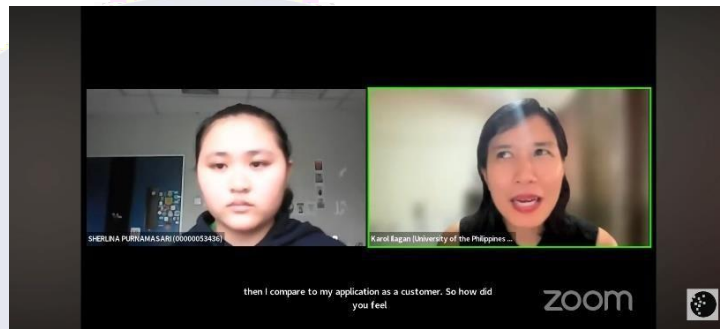
Gambar 3.1 Observasi Langsung Penulis di Rumah Mitra Gojek di Jagakarsa, Jakarta Selatan.

Hasil pengamatan tersebut membuat penulis tertarik untuk mengangkat topik terkait ojek daring. Setelah itu, penulis mulai melakukan riset tentang topik tersebut. Woody dalam Arsyam (2021) mengatakan bahwa riset merupakan sebuah cara untuk menemukan suatu kebenaran dengan memanfaatkan pemikiran kritis (*critical thinking*).

3.1.1.2 Pemilihan Narasumber

Setelah melakukan riset pada tahap pra produksi, penulis telah menentukan beberapa potensi narasumber yang akan diwawancarai, yaitu pengendara ojek daring dari aplikasi Gojek dan Grab untuk mendapatkan perspektif pengalaman mitra yang berbeda. Kemudian, teknisi IT perusahaan Gojek untuk mendapatkan penjelasan terkait algoritma yang diterapkan pada aplikasi. Selain itu, penulis juga berencana mewawancarai jurnalis investigasi Filipina peneliti algoritma aplikasi ojek daring karena temuannya berkaitan dengan karya yang penulis kerjakan. Penulis juga akan mewawancarai pengamat transportasi dan pemerintahan, seperti Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia, Kementerian Komunikasi Digital Republik Indonesia, dan

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.



Sumber: Tangkapan Layar Zoom

Gambar 3.3 Wawancara Penulis bersama Wartawan Filipina Peneliti Algoritma Aplikasi Transportasi Daring.

3.1.1.3 Tahap Pembuatan *Storyline*

Storyline merupakan dasar cerita deskriptif yang disusun untuk pembuatan sebuah video. Penulis akan memproduksi video feature berdurasi satu jam dengan *storyline* sebagai berikut.

Video feature ini menyoroti realitas para mitra ojek daring yang selama ini berada di balik layar aplikasi yang kita gunakan sehari-hari. Cerita dibuka dengan visual demonstrasi para pengemudi ojek daring dan cuplikan pemberitaan yang menggambarkan kegelisahan mereka terhadap potongan biaya platform yang tidak transparan. Latar Jakarta yang padat, pangkalan ojek yang menunggu pesanan, serta dinamika lapangan menjadi pengantar menuju cerita-cerita personal para pengemudi. Narasi kemudian mengikuti beberapa driver selama satu hari penuh, menampilkan rute panjang yang mereka tempuh, sambil menyisipkan visual mapping yang merekam jarak dan lokasi layanan. Salah satu highlight utama adalah perbandingan antara tampilan aplikasi mitra dan pengguna, yang memperlihatkan adanya perbedaan nominal transaksi. Isu ini diperkuat dengan data lapangan dan wawancara dengan berbagai narasumber: teknisi IT dari salah satu aplikator, Ketua Asosiasi Ojek Daring Indonesia, jurnalis yang meneliti algoritma aplikasi transportasi, dan pengamat transportasi perkotaan.

Storyline ini yang akan menjadi acuan penulis dalam produksi video feature.

3.1.1.4 Merencanakan Keperluan Peralatan

Pada tahap ini, penulis menyusun perencanaan alat-alat yang dibutuhkan untuk keperluan syuting. Berikut peralatan-peralatan yang dibutuhkan yang harus dibeli dan disewa.

1. Kamera Sony FX30 Digital Cinema Camera
2. Sony A7S Mark II
3. Sony FE Lens 24-70mm
4. Sony FE Lens 70-200mm
5. Baterai Kamera NP-FZ100
6. Microphone Wireless Saramonic Blink500
ProX Q20 Dual-Channel
7. Go Pro Hero 12
8. Drone DJI Mavic 2 Zoom
9. Lighting LED Video Compact 36
10. SD Card Sandisk 4K UHD (60GB & 32GB)
11. Tripod E-Image Bowl 50mm (GH03)
12. Light Stand
13. Hard Disk 2TB

3.1.1.1

Merencanakan Keperluan Akomodasi

Setelah mendata kebutuhan peralatan syuting, penulis juga merencanakan keperluan akomodasi mengikuti jalur-jalur yang dilewati oleh ojek daring. Perencanaan ini dibutuhkan untuk mengetahui kebutuhan ketika berada di lokasi peliputan dalam jangka waktu panjang.

1. Biaya tarif ojek +/- 10 kali pemesanan
2. Biaya transportasi ke rumah ojek
3. Bensin
4. Biaya konsumsi untuk seluruh kru yang bertugas.

3.1.1.2

Membentuk Tim Produksi

1. Produser

Sherlina Purnamasari, penulis skripsi ini akan berperan menjadi produser. Secara umum, produser bertugas

mulai dari praproduksi, produksi, hingga pascaproduksi. Kemudian, tugasnya mencakup rancangan anggaran, menentukan pembentukan tim, mengawasi proses pengambilan gambar, hingga memastikan proyek berjalan hingga akhir sesuai dengan perencanaan.

2. Juru Kamera

Sherlina Purnamasari sebagai penulis juga akan berperan sebagai salah satu juru kamera. Penulis juga berencana merekrut satu atau dua juru kamera tambahan untuk ikut terlibat dalam pengambilan gambar di lapangan. Dalam merealisasikannya, penulis akan bekerja sama dengan mahasiswa lain, yaitu Margareth Silitonga dari program studi Strategi Komunikasi dan Nathan Darmawan dari jurusan Film yang terbiasa dengan berbagai proyek dokumenter.

3. Penulis Naskah

Sherlina Purnamasari (penulis) mengambil peran sebagai penulis naskah, baik untuk *voice over*, maupun naskah editor.

4. Audio dan Lighting Person

Penulis akan berkoordinasi lebih lanjut terkait posisi audio dan *lighting person* dengan tim produksi. Namun, penulis berencana bekerja sama dengan mahasiswa yang menguasai teknik perekaman dan penyuntingan audio serta *lighting* yang baik.

5. Narator

Penulis juga akan berperan sebagai narator karena memiliki banyak pengalaman menjadi *voice over talent*. Penulis pernah bekerja sebagai *full time content creator* dan terbiasa menjadi *voice over talent* untuk berbagai proyek

dokumenter selama berkuliah di Universitas Multimedia Nusantara. Oleh karena itu, penulis tidak memilih orang lain untuk mengisi suara di video *feature* ini.

6. Editor Video

Marcello Adi, mahasiswa jurusan Sistem Informasi UMN 2022 dipilih sebagai video editor penulis atas rekomendasi Margareth Silitonga. Sebelumnya, Marcello juga terlibat dalam beberapa proyek bersama Margareth. Maka dari itu, penulis memiliki pertimbangan bahwa Marcello layak menjadi kandidat video editor di proyek ini.

7. Desainer Grafis

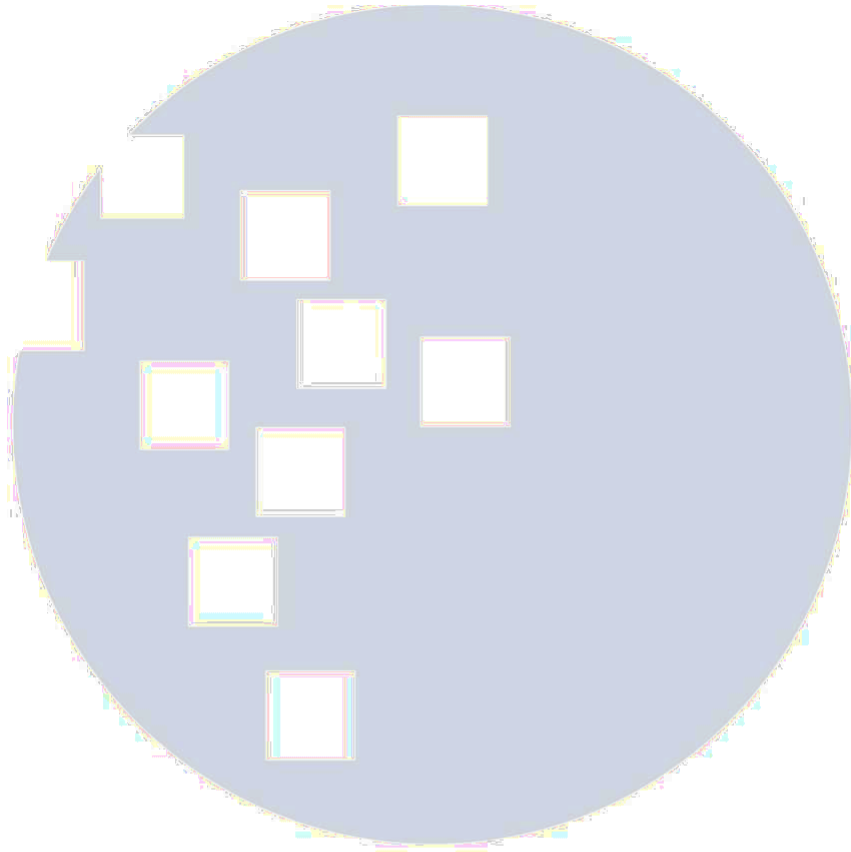
Joan Noverlianto, mahasiswa Desain Komunikasi Visual (DKV) Universitas Multimedia Nusantara angkatan 2021. Su Ping dipilih menjadi desainer grafis karena memiliki banyak pengalaman dalam bidang tersebut. Su Ping juga memiliki pengalaman magang menjadi desainer grafis untuk Vivere Group. Oleh karena itu, penulis menilai Su Pinang cocok sebagai desainer grafis untuk video *feature* yang akan diproduksi.

3.1.1.3 Membuat Linimasa

Dalam proses pra produksi sebuah karya, penyusunan linimasa atau timeline menjadi patokan utama agar berjalan sistematis dan profesional (Ayawaila, 2017, p.75). Linimasa dibutuhkan untuk menjamin seluruh kru yang bertugas mengetahui rencana proyek dan mempertimbangkan potensi realisasi karya.

Meskipun demikian, penyusunan *timeline* dapat berubah sewaktu-waktu menyesuaikan dengan kondisi di lapangan. Terlepas dari hal tersebut, linimasa tetap diperlukan agar proses kerja tim tetap *on the track*. Berikut

rancangan *timeline* proyek penulis dari awal hingga waktu publikasi.



UMN

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Tabel 3.1 Linimasa Inisiasi Proyek

No			Sep-24				Okt-24				Nov-24				Des-24			
	Tahapan	Uraian Kegiatan	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1	Inisiasi Proyek	Konsultasi topik dengan dosen UMN																
		Pitching ide ke IDN Times																
		Meeting offline tim																
		Penyelesaian storyline kasar																

Tabel 3.2 Linimasa Praproduksi

No	Tahapan	Uraian Kegiatan	Des-24				Jan-25				Feb-25			
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
2	Praproduksi	Finalisasi perincian dana												
		Listing peralatan												
		Briefing tim												
		Penyelesaian storyline final												
		Hubungi fixer												

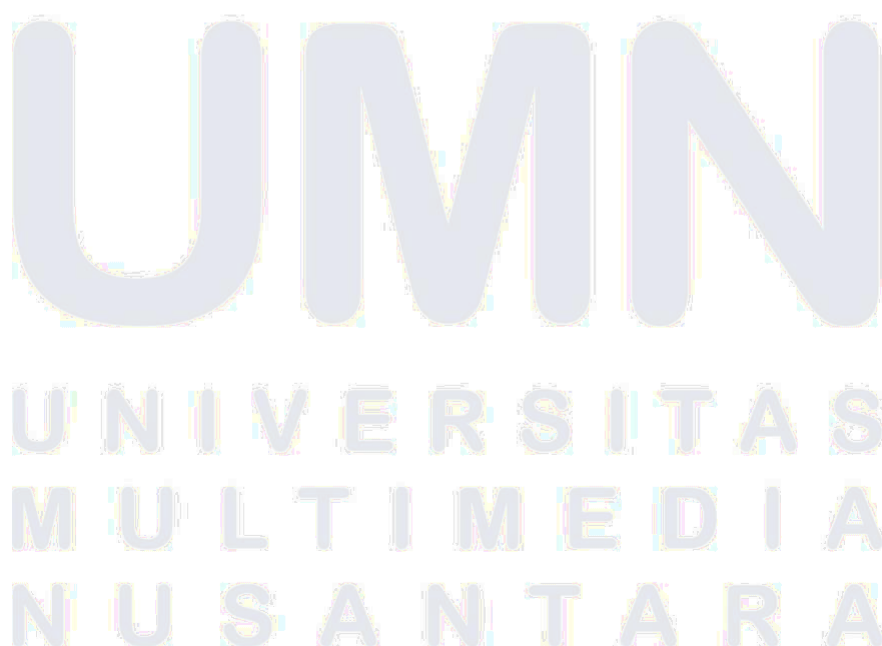
		Adaptasi dengan para objek daring												
--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Tabel 3.3 Linimasa Produksi

No	Tahapan	Uraian Kegiatan	Feb-25				Mar-25				Apr-25			
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
3	Produksi	Syuting Video												
		Proses seleksi video												
		Finalisasi naskah VO												
		Proses perekaman VO												
		Wawancara dengan narasumber ahli												

Tabel 3.4 Linimasa Pascaproduksi

No	Tahapan	Uraian Kegiatan	Apr-25				Mei-25			
			I	II	III	IV	I	II	III	IV
4	Pasca produksi	Penyuntingan video								
		Mentoring dan evaluasi dengan dosen pembimbing & media								
		Revisi konten								
		Publikasi konten								
		Merapihkan laporan tugas akhir								



3.1.2 Produksi

Pada tahap produksi, penulis akan membuat naskah, melakukan liputan secara langsung di lapangan, dan mewawancarai narasumber.

3.1.2.1 Pengambilan Gambar

Penulis bersama tim videografer akan mengambil gambar sesuai dengan *shot list* yang telah dibuat. Narator akan memandu alur berjalannya video *feature* ini. Penulis bersama kru lain akan terlibat langsung mengikuti keseharian subjek.

Ketika tiba di lapangan, penulis bersama kru yang bertugas akan mengambil gambar-gambar secara utuh untuk menampilkan realitas sebenarnya kepada publik. Dalam pengambilan gambar, seluruh videografer menyamakan angka pengaturan *white balance* dan *exposure* pada kamera.

3.1.2.2 Wawancara dengan Narasumber

Video *feature* ini akan dilengkapi oleh wawancara dengan berbagai narasumber di lapangan. Kriteria narasumber yang akan diwawancarai telah disesuaikan pada tahap praproduksi. Saat wawancara, penulis akan memerhatikan posisi ojek agar tepat di dalam *frame*. Tidak hanya itu, penulis juga mengatur agar jarak kepala subjek tidak terlalu rendah atau terlalu tinggi yang disebut sebagai *head room* (Fachruddin, 2012, p.154). Sebelum wawancara, penulis terlebih dahulu menyiapkan daftar pertanyaan. Berikut rancangan daftar pertanyaan yang telah penulis susun dan akan dikembangkan menyesuaikan jawaban narasumber di lapangan.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Tabel 3.5 Daftar Pertanyaan

No.	Target Narasumber	Pertanyaan
1	Ojek Daring	Jelaskan identitas (nama, usia, pekerjaan) dan latar belakang keluarga
		Apa tantangan utama yang dihadapi selama bekerja sebagai ojek daring?
		Dimana lokasi pemesanan ojek paling jauh yang pernah diambil?
		Apakah pernah mendapatkan tarif yang tidak sesuai dengan jarak tempuh perjalanan jauh?
		Berapa jumlah total pesanan yang diambil dalam sehari?
		Berapa jumlah pendapatan yang didapat dalam sehari?
		Apakah ada biaya potongan aplikasi yang dipangkas dari pendapatan?
2	IT <i>Web Developer</i>	Jelaskan identitas (nama, usia, pekerjaan) =
		Bagaimana algoritma penentuan rite untuk pengemudi dan penumpang? Apakah ada faktor khusus yang diperhitungkan selain jarak dan waktu tempuh?
		Apa saja parameter yang digunakan dalam sistem untuk memutuskan apakah pengemudi akan menerima permintaan atau tidak?
		Bagaimana algoritma menangani kondisi lalu lintas yang berubah dan mempredikdis waktu tiba secara akurat, terutama dalam kondisi tidak terprediksi, seperti hujan atau kecelakaan?

		Apa peran machine learning dalam algoritma rute di aplikasi? Bagaimana diatasi dengan pola perilaku pengguna atau pengemudi? Bagaimana algoritma menangani situasi ketika terdapat banyak permintaan dalam satu area yang sama? Apakah ada strategi khusus untuk distribusi pengemudi yang lebih efisien?
		Apakah ada perbedaan dalam algoritma yang digunakan untuk layanan yang berbeda dalam aplikasi (GoCar, GoRide, GoFood, GoSend?)
		Apakah ada fitur dalam aplikasi yang memungkinkan pengguna memberikan feedback langsung yang kemudian digunakan untuk evaluasi algoritma rute pengemudi?
3	Peneliti algoritma aplikasi daring	Mohon ceritakan tentang temuan anda terkait algoritma dalam aplikasi Grab, khususnya pengendara!
		Apakah ada <i>trade-off</i> antara kenyamanan pengguna dengan keuntungan pengendara?
		Bagaimana algoritma memperlakukan variabel seperti jarak, waktu, lalu lintas, dan permintaan secara <i>real-time</i> ?
		Apakah ada mekanisme otomatis yang mencegah “ <i>surge pricing</i> ” yang berlebihan?
		Apakah algoritma aplikasi layanan transportasi mematuhi prinsip-prinsip ethical AI dalam transparansi, keadilan, dan bias?

4	Pengamat Transportasi	Apa yang anda pikirkan tentang pengemudi mitra ojek daring yang sering merasa terjebak dengan sistem aplikasi?
		Apa yang dapat dilakukan pemerintah untuk mengatasi keluhan mitra ojek daring terkait besarnya potongan aplikasi, mengingat aksi demonstransi yang dilakukan oleh para mitra kerap diabaikan?
		Bagaimana anda menanggapi kemungkinan kebijakan hak-hak kemitraan yang lebih adil dibuat di masa depan?
		Bagaimana anda melihat sistem aplikasi yang dijalankan pada platform ojek daring memerhatikan kesejahteraan para pengemudi atau tidak?
		Bagaimana seharusnya pemerintah merespons isu ini agar hak-hak pengemudi ojek daring dapat terlindungi?
		Bagaimana pendapat anda terkait sistem slot yang banyak dikeluhkan oleh para mitra ojek daring?
		Bagaimana pendapat anda mengenai ketidakadilan tarif antara jarak tempuh yang jauh dan tidak sebanding dengan pendapatan yang diterima pengemudi?
5	Ketua Umum Asosiasi Pengemudi Transportasi Daring Roda Dua Nasional Garda Indonesia	Jelaskan identitas (nama, usia, pekerjaan)
		Bagaimana pendapat anda mengenai biaya potongan aplikasi ojek daring yang naik melebihi 20% sekarang ini?

		Apa tujuan utama dari Asosiasi Garda Indonesia?
		Sejauh mana Asosiasi Garda Indonesia terlibat dalam perubahan kebijakan yang memengaruhi pengemudi ojek daring di Indonesia?
		Bagaimana pendapat anda tentang tantangan terbesar yang sedang dihadapi oleh pengemudi ojek daring Indonesia saat ini?
		Bagaimana pandangan anda tentang penggunaan algoritma oleh platform ojek daring dalam menentukan tarif dan distribusi pesanan?
		Menurut anda, apakah algoritma yang digunakan oleh aplikasi saat ini sudah diberlakukan secara adil bagi para mitra atau justru merugikan?
		Bagaimana asosiasi berperan dalam mendukung pengemudi untuk mengatasi ketimpangan dalam kebijakan sistem ini?
		Bagaimana asosiasi Garda Indonesia melihat keseimbangan antara keuntungan platform dengan kesejahteraan pengemudi dengan adanya berbagai kebijakan sistem yang diterapkan?
		Apakah ada upaya dari Asosiasi Garda Indonesia untuk melindungi hak-hak pengemudi?
		Bagaimana Garda Indonesia menilai keluhan pengemudi mengenai tarif rendah, terutama saat jarak pengantaran cukup jauh?

3.1.2.3 Membuat Naskah

Penulis juga akan melakukan finalisasi naskah dalam tahap produksi. Naskah ini akan mengalami perubahan setelah proses pengambilan gambar dan wawancara selesai sehingga menyesuaikan dengan durasi *shot-shot* yang telah diambil. Kumpulan *footage* tersebut nantinya akan diseleksi dan diatur kembali sesuai dengan naskah yang telah dibuat.

Tabel 3.6 Naskah Video

SCRIPT VIDEO FEATURE "OJOL DITOLONG, DITODONG APLIKASI" - 60 menit			
Scene	Durasi	B-roll	VO
OPENING	00.00-2.10	Cuplikan jalanan Kota Jakarta yang sibuk dan macet, para pengemudi ojek daring berlalu-lalang di tengah kemacetan, dan ada yang menunggu orderan dekat beberapa stasiun atau halte. Drone shot: timelapse kemacetan Jakarta [Gambar aplikasi menunjukkan fitur-fitur	Di tengah hiruk pikuk kemacetan Kota Jakarta, kebutuhan akan transportasi cepat semakin mendesak. Bagi sebagian orang, ojek daring (ojol) adalah solusi instan untuk sampai ke tujuan.

	layanan ojol] (Gambar kumpulan pengemudi yang sedang menunggu pesanan)	Pengendara ojol menjadi pemandangan yang jamak di kota besar. Jasanya kebanyakan digunakan untuk mengantar makanan, orang, dan juga paket. Namun, para pengemudi yang disebut mitra ini justru merasa terjebak dan terkontrol oleh aplikasi. Beberapa di antaranya, yaitu Ruri, Rombiyatun, dan Lani. Mereka adalah para mitra dari platform ojek daring ternama di Indonesia.
2.11-4.00	Adegan pengemudi menghubungi konsumen Adegan pengemudi menunggu orderan	[Soundbite Ruri Riyansyah]: Kalau Go Food gabisa diubah kak, saya paling ngikutin aplikasi aja ya [Wawancara Ruri Riyansyah]: Sistem juga kadang-kadang kalau dibawah 10 jam juga suka dianyepin besoknya kak. Jadi kayak sistemnya mitra, tapi aturan kayak aturan kerja. Jadi kita kalau online dibawah 10 jam itu, besoknya atau di hari kemudian yang sama, misalnya minggu ke depan, di hari Rabu yang sama, suka dianyepin kalau kita dibawah 10 jam. Memang sistemnya kayak sistem

			orang kerja, kayak karyawan. Padahal statusnya cuma mitra.
	4.01-5.28	Gambar kolase tiga video bersiap (3 pengemudi) (Drone shot Ruri mengeluarkan motor dari rumah) (Ruri verifikasi wajah di aplikasi)	VO: Guy Standing dalam jurnalnya yang berjudul The Precariat menjelaskan konsep Gig Economy yang berkaitan dengan sistem ekonomi dalam aplikasi ojek daring. Gig economy sendiri merupakan kelas prekariat dengan kelompok pekerja yang tidak memiliki kepastian ekonomi dan hak tenaga kerja yang memadai. Hubungan kemitraan antara pengemudi dengan pihak aplikasi ini memegang sistem sharing economy atau sistem bagi hasil. Pengemudi menyiapkan kendaraan pribadi, sementara perusahaan menyediakan platform sebagai perantara yang menghubungkan pengemudi dengan pelanggan. Para pengemudi ini juga disebut mitra, bukan karyawan sehingga mereka tidak memiliki pendapatan tetap. Para ojek daring juga bergantung pada sistem aplikasi yang sepenuhnya ditentukan oleh algoritma. Kondisi seperti ini memang cukup fleksibel, tetapi sangat rentan dengan tindakan eksploitasi karena tidak mendapatkan perlindungan hukum.

		[Soundbite Ruri Riyansyah]: Belakangan ini sih selalu di bawah 10 karena cuaca, Kak. Pertama jemputnya jauh-jauh, sering di-cancel-in saya. Kalau hujan ini kan orderan nge-blast. Kemarin juga saya coba on, ternyata jemputnya di Ratu Jaya. Itu jarak dari sini ke Ratu Jaya itu ada 3 KM-an ada. Astagfirullahaladzim nggak mau nunggu di-cancel.
5.28-5.55	[Gambar Ruri mengendarai motor di jalan] [Gambar Ruri duduk berbincang-bincang dengan pengemudi lain] [Tayangan aplikasi mitra menunjukkan total pendapatan]	[Natural Sound] [Soundbite Ruri Riyansyah]: Kalau sekarang ini sih paling ya 150-200 udah bawa pulang, Kak. Bersih itu tapi ya udah dipotong bensin. nggak tiap hari. Kadang-kadang kalau lagi sulit paling 100 bersih-bersihnya. Kalau lagi rame bisa 300, 400. Tergantung lokasi sih, Kak.
5.56-7.34	[Drone Shot: Jalanan Jakarta] [Gambar Ruri Sampai di Hokben] [Footage action cam di Hokben] [Gambar Ruri ngambil orderan] [Visualiasasi map rute yang dilewati Ruri]	[Soundbite Ruri Riyansyah]: Kalau udah sistem gitu jatuhnya udah algoritma, jatuhnya main kuat-kuatan akun. Jadi misalnya nih, saya biasa bawa go-ride nih. Terus argonya itu di atas 10 kilo. Kalau di daerah situ ada yang order di bawah 10 kilo. Walaupun saya di depan mata, saya nggak akan dikasih.

		Peluangnya tipis, selama ada driver yang biasa bawa argo di bawah 10 kilo. Begitu juga sebaliknya. Tiba-tiba di daerah itu ada order di atas 10 kilo. Walaupun ada driver di depan mata, pasti peluang yang dikasih saya. Algoritma itu namanya, Kak. Jadi tergantung kebiasaan. Kebiasaan driver bawa argo berapa. Biasa bawa 10 ribu, ya 10 ribu. Ada, Kak. Karena algoritma mereka biasa bawa orderan jarak jauh. Kayak begitu.
7.35-7.55	Slow motion dan highlight gambar-gambar tangkapan layar review mitra yang kecewa dengan aplikasi Go Partner [Infografis jumlah aplikasi ojol terbanyak yang digunakan di Indonesia]	VO: Di balik perjuangan mereka, ada banyak ketidakpastian. Tarif yang tidak adil, potongan biaya aplikasi yang besar, orderan yang datang tak sesuai harapan, atau bahkan tak kunjung mendapat pesanan. Hari demi hari, para mitra bekerja tanpa sadar terjebak dalam sebuah algoritma.
7.56-9.03	[Gambar lampu merah] [Gambar pengemudi mengambil orderan Go-Food Sate]	[Natural Sound] [Soundbite wawancara Ruri Riyansyah]: kalau dulu sih awal-awal ya, awal-awal mungkin, kalau bicara bersihnya, mungkin

		dulu bersih-bersih Rp400.000 bisa lah bersih kak. Kalau dulu sering, malah sering. Cuma kalau sekarang, jujur aja, nyari Rp100.000-Rp200.000 aja agak sulit kalau gak maksain. Kalau kita gak buang tenaga, gak buang bahan bakar, agak susah orderan. Karena gojek itu sistemnya jemput bola kak. Dia gak bisa ditunggu.
9.04-9.49	[Adegan Ruri mengecek aplikasi dan mengirim pesan obrolan dengan customer] [Visualisasi Map Ruri] [Gambar kumpulan ojol] [Gambar ruri mengendarai motor di jalan raya]	[Soundbite Ruri Riyansyah]: Ngebaca, sistem itu namanya-namanya algoritma. Misalnya ini ada driver di bawah 10 kilo nih. Terus saya jarak dari sang pemesan itu 2 kilo. Harusnya logikanya yang dekat, dong. Tapi karena di atas 10 kilo masuknya di saya yang jauh. Karena sistemnya ngebaca driver ini yang sering bawa jauh, begitu.
9.50-11.00	[Tayangan wawancara Ketua Asosiasi OJOL]	[Soundbite Igun Wicaksono: Jadi, berdasarkan alasan algoritma yang disampaikan oleh perusahaan aplikasi bahwa satu titik yang di situ banyak pengemudi berkumpul belum tentu akan mendapatkan orderan masuk ke situ. Nah, terkadang orderan masuk itu yang didapatkan oleh pengemudi atau driver yang jaraknya jauh, bisa 1 km atau bahkan melebihi 1 km.

		Nah, ini kan akan memakan biaya operasional bagi pengemudi yang sedang jaraknya jauh namun harus menjemput kepada titik yang bisa mencapai 1 km. Nah, ini yang menjadi kendala dari teman-teman pengemudi ojek online, kenapa algoritma itu tidak diatur oleh sistemnya dari perusahaan aplikasi ini bahwa ada satu titik pemesanan diatur maksimal mungkin 50 m atau 100 m dari lokasi si pemesan, agar tidak terlalu jauh.
11.01-11.38	Tayangan interview software developer Gojek [Cuplikan gambar aplikasi pengemudi]	[Soundbite web developer]: Jadi untuk rute dia kan ada semacam apa kecepatannya. Misalnya, di jalan ini tuh kecepatannya lagi segini, lagi macet apa enggak. Kita juga faktor apa namanya waktu dalam pengambilan rute kan. Jadi kita misalnya nih ada satu customer yang order, ada 10 driver disekitarnya, untuk setiap driver ke customer itu kita cek nih jaraknya berapa, juga waktunya, jadi kita ngasih rute yang terbaik ke user untuk lama penjemputannya. Jadi, semakin cepat kita pilih driver untuk yang menjemput customernya gitu.

	11.39-13.19	[Gambar kumpulan ojol di dekat stasiun] [Tampilkan grafik kenaikan persentase potongan aplikasi dari tahun ke tahun) [Tampilan membuka file Keputusan Kemenhub mengenai tarif]	VO: Selain masalah sistem, para pengemudi ini juga dihadapkan dengan masalah lain. VO: Data CNBC Indonesia mencatat kebijakan yang ditetapkan oleh Keputusan Menteri Perhubungan mengenai biaya potongan aplikasi ojek daring tahun 2018 awalnya adalah 10 persen. Kemudian, naik menjadi 20 persen tahun 2019. Jumlah ini terus mengalami peningkatan hingga kini mencapai 30 persen. VO: KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR KP 667 TAHUN 2022 TENTANG PEDOMAN PERHITUNGAN BIAYA JASA PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT YANG DILAKUKAN DENGAN APLIKASI menetapkan tarif layanan dalam beberapa zonasi. Untuk zonasi Jabodetabek , diberlakukan biaya jasa batas bawah sebesar Rp2.550 per kilometer, biaya jasa batas atas
--	-------------	---	--

		sebesar Rp2.800 per kilometer, dan biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa 4 kilometer pertama Rp10.200 sampai dengan Rp11.200
13.20-13.32	[Tayangan wawancara Ruri Riyansyah]	[Soundbite Ruri Riyansyah]: namanya mitra kan saling menguntungkan. Kalau ini kan ibaratnya berat sebelah. Maunya kalau memang potongan 20 persen, yaudah 20 persen. Kayak begitu aja sih, Kak. Pukul rata.
13.33-14.54	Tayangan interview Ketua Asosiasi OJOL	[Soundbite Igun Wicaksono]: Sebenarnya sudah ada aturan dari Kemenhub Nomor 101 Tahun 2022 mengatur tentang tarif dan potongan aplikasi ang dibebankan kepada pengemudi ojek online. Nah, dalam Kemenhub KP 1001 2022 tersebut, menyebutkan bahwa potongan aplikasi maksimal adalah 20%, namun ternyata ini banyak dilanggar oleh perusahaan-perusahaan aplikasi. Ada beberapa perusahaan aplikasi besar itu menerapkan melebihi dari 25% dengan berbagai alibi atau alasan yang bagi kami itu tidak bisa kami terima. Karena sebaiknya perusahaan-perusahaan ini

			adalah mengikuti atau menyesuaikan dari regulasi yang dibuat oleh pemerintah.
		[Gambar Ruri mengendarai motor di jalan] [Tayangan aplikasi sistem slot]	Bentuk eksploitasi lain yang mereka dapatkan sebagai mitra adalah munculnya sistem slot. Dalam aplikasi ojol, sistem ini merupakan zonasi yang membatasi area kerja pengemudi sehingga mereka hanya dapat mengambil pesanan sesuai area yang telah ditentukan dengan jumlah argo yang sama. [Soundbite Ruri Riyansyah: kayak sekarang sistemnya udah kayak ada argo slot. Yang argo pengantaran jarak dekat Rp.5.000. Kayak Rp. 5.000 gitu kan, customer bayarnya tetap normal, Kak. Ongkos kirim, misalnya Rp.15.000. Ini Rp. 15.000 ongkos kirimnya doang. Tetap, tapi dimasukin di driver, Rp.5.000. [Soundbite Ruri Riyansyah]: Jadi kalau misalnya ada orderan argo jarak pendek, misalnya food di bawah 3 kg masuknya ke slot. Jadi argo

		hemat masuknya ke slot. Jadi setiap hari Gojek bikin slot 50 atau 100 kuota. Kalau ada yang mau masuk di jam-jam sekian, misalnya jam 2 siang sampai jam 9 malam. Kalau ada argo 3 kg itu masuknya ke driver yang ikut layanan itu. Cuma Rp. 5.000. Tapi customer tetap bayarnya normal. Mereka ngikut itu karena dibikin anyep, Kak. Frustasi.
17.49-18.02	[Timelapse pengemudi menunggu orderan masuk di pinggir jalan]	[Soundbite Ruri: Dulu kan gojek enak, seminggu bisa 3 juta, 3 juta. Cuman makin kesini ya harganya juga makin turun. [Natural Sound]
18.03-18.34	[Transisi kembali ke Kolase awal saat tiga ojol persiapan] [Perbandingan gambar jumlah orderan aplikasi level basic dan level yang lebih tinggi]	VO: Berbeda dengan Ruri, Rombiyatun bercerita tentang adanya gamifikasi atau urutan level di dalam aplikasi ojol dan pengalamannya sebagai pengemudi perempuan. [Soundbite Rombiyatun]: percakapan dengan teman ojol yang levelnya tinggi

18.35-19.12	[Transisi alur mundur: Subuh-subuh rombiyatun memasak, sholat, ke pasar, sarapan dengan anak-anak] [Gambar Rombiyatun menyalakan motor, lalu mengantar ke sekolah]	[Soundbite Rombiyatun]: karena kesibukan ibu rumah tangga itu hampir 24 jam ya Kak, hampir nggak bisa tidur, kadang nggak tidur gitu kan. Dari bangun jam 3 pagi, terus tidur lagi jam 11 malam, setelah itu buat ojek bolak-balik nganter anak, terus nganter jemput anak, [Natural Sound]
19.13-19.33	[Gambar Rombiyatun verifikasi wajah memulai aplikasi] [Tayangan notifikasi orderan masuk di aplikasi Rombiyatun]	[Soundbite Rombiyatun]: kalau gojek perempuan itu rawan cancel. Jatuhnya kurban cancel kitanya. Jadi banyak customer cowok itu, kalau udah tau di aplikasi drivernya cewek itu, rata-rata langsung main cancel.
19.34-19.57	[Gambar Rombiyatun duduk di depan Alfamart bersama pengemudi lain]	[Soundbite Rombiyatun]: Itu kalau kita udah macet, putar balik, baru di tempat lokasinya, dia minta cancel itu paling sebel banget, paling ini banget. [Soundbite Rombiyatun]: Iya, sampai pengen nangis itu.
19.58-20.30	[Video hujan] [Rombiyatun mengendarai motor di jalan] [Drone footage gedung-gedung tinggi] [Tayangan aplikasi]	[Soundbite Rombiyatun]: yang paling nyesek banget itu pas hujan-hujan. Terus dapet orderan, customer-nya cowok. Terus kita kan udah tau kan, Zona Kuningan itu macet kayak apa kan, puter baliknya juga pasti jauh-jauh

		kan. Kalau puter baliknya Kuningan itu, jaraknya tau sendiri kan. Udah kita belain hujan, terus sampai gedungnya, di depan gedungnya ternyata, minta cancel, maaf, bu ya ini-ini, drivernya nggak taunya cewek. Terus udah itu, kayak pengen nangis aja, udah belain, udah hujan deres banget.
20.31-21.02	[Gambar Rombiyatun mengambil orderan di apotek]	[Natural Sound] [Soundbite Rombiyatun]: Dulu, enak tuh, dulu ada bonus, bonus harian ada, terus ada, dia poinnya itu, itu ga kayak poin sekarang gitu kan, akumulasi dalam satu bulan, itu poin itu, namanya tutup poin gitu, kalo tutup poin itu dapet bonusnya tuh, bonusnya aja bisa 150 keatas, itu tutup poin, 180 ribu kalo tutup poin, itu jaman dulu itu 20 poin, dapet 180 ribu, bonusnya doang, belum pemasukan ininya.
21.03-21.46	Tayangan interview dengan pengemudi pengalaman menjadi ojek daring [Gambar Perbandingan harga dari aplikasi pemesan dan pengemudi]	[Soundbite Rombiyatun]: cuman rada sesek juga, misalnya pulang ga bawa duit, otomatis kan uang tabungan, buat ngambil uang tabungan buat harian. Jadi, apa karena ga bisa, ga cukup misalnya mau belanja ke warung, apa gitu, pake uang

		tabungannya ya, apalagi kan, uang saku anak kan minim-minim kan, sehari kan cepek, uang saku ber-3, terus kalo belanja gitu kan, minim-minim 50 keatas. Itu bener-bener, pengeluaran harian itu diatas 150 lebih sehari.
21.47-22.11	[Adegan Rombiyatun mendapat teguran dari konsumen melalui pesan di Shopee di RM. Padang] [Gambar menunjukkan rumah makan Padang sedang membungkus pesanan] [Gambar Rombiyatun mengambil pesanan dan mengantarkan pesanan]	[Natural Sound] VO: Tidak hanya berperang dengan pendapatan yang tidak pasti, Rombiyatun rupanya juga kerap mendapat perlakuan tidak menyenangkan dari pelanggan. [Natural Sound]
22.12-22.33	[Tayangan Wawancara Rombiyatun] [Tampilan aplikasi pendapatan Rombiyatun]	[Natural Sound] [Soundbite Rombiyatun]: Bersihnya sih sekitar 100 ribuan sih, bawa pulang. Kalo ini, soalnya kan bensinnya kan per hari pasti 20 ribu lebih. paling sedikit, misalnya bener-bener gaguh gitu ya, misalnya kata bener-bener gaguh tuh, kita udah standby gitu kan, udah standby dari pagi, terus sampai sore gitu kan, itu paling-paling, itu tuh paling 50.

22.34-25.07	[Gambar Rombiyatun menunggu orderan di depan Mie Gacoan] [Gambar Rombiyatun meneruskan perjalanan] [Gambar Rombiyatun mengambil pesanan di Gudang Shopee] [Visualisasi Map Rombiyatun] [Gambar Rombiyatun mengantarkan pesanan kepada pemesan]	[Soundbite Rombiyatun]: dulu kan punya usaha, usaha dagangan, terus selama sembilan tahun lebih saya usaha dagang warung sayur dan sembako, terus sudah berkembang pesat akhirnya don, karena enggak tahu kenapa tapi kata-kata ini sih emang dikerjain orang gitu, jadi orang itu enggak mau masuk ke warung saya sama sekali gitu. Terus abis itu kan saya putusin untuk stop toko saya, terus saya tuh seminggu itu hampir kayak di depresi gimana sih, tanya-tanya gimana sih abis usahanya lancar, tinggi-tinggi gede sampai belanja pun banyak banget, sehari pun bisa jutaan gitu kan, terus drop gitu kan, gimana rasanya gitu kan, akhirnya setidaknya seminggu tuh di kamar terus depresi bener-bener, terus kata suami mau nyari kerjaan, kalau mau nyari kerjaan kesibukan ojek online katanya gitu, akhirnya saya daftar lewat online, itu selang satu minggu dapat panggilan
25.08-25.20	Gambar kolase tiga video bersiap (3 pengemudi) [Masuk Cerita Lani] [Video Daftar Slot di Aplikasi]	[Natural Sound] VO: Sementara itu, Lani adalah mitra ojek daring yang merantau ke Jakarta untuk mengais rezeki di Kota Metropolitan ini.
25.21-25.47	Lani menaikkan kasur dan mandi	[Soundbite Lani: Nama saya Lani Supriyatna, pekerjaan

		Lani mengambil jaket, memakai sepatu dan menyalakan motor [Footage detail roda motor]	sebagai driver ojol dari Grab, usia 43 tahun, asal saya dari Cirebon. Saya di Tangerang, istri di Cirebon gitu kan.
25.48-26.00		Lani video call dengan anak-anaknya	[Natural Sound] Suara Video Call Lani dengan anak-anak
26.01-26.40		Lani keluar dari kontrakan membawa motor	[Soundbite Lani]: Nama saya Lani Supriyatna, pekerjaan sebagai driver ojol dari Grab, usia 43 tahun, asal saya dari Cirebon. Saya di Tangerang, istri di Cirebon gitu kan. [Soundbite Lani]: Anaknya yang pertama SMA, ya. Kelas 2, iya. Yang kedua kelas 6 SD. Yang ketiga kelas 1 SD. Yang keempat, kebetulan belum sekolah. Masih balita. Masih 4 tahunan.
26.41-29.33		[Zoom In] Ekspresi Lani Lani mengambil orderan [Footage Bagian Motor dari Belakang] [Footage Hujan] [Footage Lani memakai jas hujan] [Footage Lani mengecek aplikasi & mendapatkan pesanan] [Footage Lani starter motor]	[Soundbite Lani: Awal kerja sih di curug di pabrik PT Isano produksi pelek motor. Selanjutnya dari Isano saya ke injek biji plastik yang produk-produk dari plastik kayak ini gitu. Itu juga sama kontrak kebetulan disitu kontrak tiga bulan. Habis udah saya ganti lagi ke pabrik sempat ikut borongan di bikin genteng ini. Genteng jati wangi di daerah Dumpit. Dumpit belakang Sabar Subur.

		[Footage Lani menerobos hujan]	Itu lumayan sih berjalan. Berapa bulan? Ya hampir 6 bulan lah. Lumayan. Pindah lagi ke oh saya putuskan untuk ini ke Satpam. Beralih ke Satpam siapa tau lebih bagus gitu dari gajinya segi gaji. Selama jadi Satpam kebetulan istri udah di kampung karena posisi orang tua saya sudah meninggal yang satunya, yang cowok. Makanya udahlah saya, ini istri suruh nemenin ibu saya gitu kan biarin saya di perantauan. Berjalan di klaster Darwin hampir 2 tahunan. Sebelum ini ada masuk ojek online, saya gabung karena kan merasa gaji kan cuma 2,5 sedangkan istri di kampung jadi kan dapur pisah-pisah gitu jadi harus ada bener-bener ada masukan lagi penghasilan lain gitu, sampingan lah taruh sampingan ya.
29.34-31.11		[Detail tangan sedang membawa motor] [Footage Lani menunggu di atas motor] [Footage Lani mengambil pesanan] [Footage aplikasi Lani menayangkan peta rute pemesanan dari motor]	[Soundbite Lani: Jatuhnya itu pas perang Rusia sama Ukraina berjalan berapa bulan tuh mulai ini orderan sepi pengiriman ekspor juga udah berkurang yang biasanya 1 bulan itu bisa kontainer berangkat ke ini ngirim bisa 6, bisa 10, 1 bulan tuh ini berkurang bisa dikatakan

		seminggu itu paling cuman 2 yang berangkat tuh akhirnya kena lah tuh pemutusan hubungan kerja tuh kena PHK yang dibawah 10 tahun kena lah 2 orang 2 orang kena yang dibawah 10 tahun yaudah beres ya akhirnya masalah ini juga beres sih masalah pesangon ya karena kita kan hampir 5 tahun karena menurut undang-undang juga kan ada harus nerima pesangon yaudah disitu kena PHK ya daripada di kampung sendiri nganggur gak ada pemasukan karena punya akun Grab juga gak bisa dipakai waktu itu di Cirebon tuh jadi alesannya harus mutasi cabut berkas di Tangerang baru di Cirebon daftar lagi saya gak mau kayak gitu saya pertahanin itu akun akhirnya mutusin yaudah mending balik lagi ke Tangerang
31.12-32.07	[Footage Lani menghubungi customer] [Footage Lani bersiap-siap mengambil pesanan] [Footage Lani mengantar pesanan untuk customer] [Footage ekspresi Lani dari samping]	[Natural Sound] [Soundbite Lani]: Ya, sebenarnya berat juga, sih. Cuma kan karena keadaan yang kurang mendukung. Makanya saya tetap harus berangkat ke perantauan lagi. Biar bisa bertahan hidup, gitu kan. Buat biaya sekolah, biaya sehari-hari. Ya, kalau ngikutin

		ini pengennya sih ngumpul sama anak istri. Cuma karena keadaan yang kurang mendukung, yaudah. Saya ngalah aja. Karena mikirnya kan Cirebon-Tangerang kan gak begitu jauh. Masih bisa lah pulang, ibaratnya sebulan atau dua bulan. Ya, pernah juga, sih. Sampai selama 4 bulan baru pulang. Agak berat juga. Karena keadaan juga, itupun. Kalau memang keadaannya mendukung, mungkin tiap bulan rutin pulang.
32.08-32.59	Wawancara Lani Supriyatna	[Soundbite Lani: Untuk kasih ke keluarga ya tetap harus. Karena kan itu udah kewajiban saya buat anak-istri. Tetap saya ikhlasin, karena sudah kewajiban saya. Ibaratnya ada sisa 100, sudah saya kirim semua 100. Kalau masalah besok, ya udah liat besok. Sering, ngebelain buat isi BBM daripada saya duluin perut, lebih baik saya menambahin isi motor dulu. Karena kan langkahnya buat lebih panjang lagi kalau udah punya bensin. Jadi saya belain beli bensin, kalau masalah makan, udahlah ntar lah. Paling ya saya ganjal air putih aja. Istirahat yang sedia lah,

			botol gitu kan. Jadi udah, ganjal air putih-air putih aja.
	33.00-35.47	[Footage Lani mengambil orderan di tengah hujan] [Footage aplikasi driver] [Visual "Contoh Perbandingan Aplikasi Customer Vs Driver"]	[Natural Sound] [Soundbite Lani]: Kemarin aja pas malam Jumat dapet ke stasiun Bogor. Posisi di perjalanan juga hujan terus-terusan. Sampai sana juga tengah malam masih hujan juga. [Soundbite Lani]: Kemarin itu tagihan di aplikasi kan kena 118. Melihat kilometer itu kisaran 44, sekian lah hampir 45 kilometer. Itu begitu tagihan di penumpang kena 151.500. Di akun, di driver cuman 118.800. [Soundbite Lani]: Kadang-kadang aduh nggak sesuai amat. Jarak segini lumayan jauh tapi potongan segini. VO: Tidak terlepas dari jebakan aplikasi, Lani juga mengungkit tentang sistem slot yang merugikan para mitra.
	35.48-36.32	[Footage aplikasi slot] [Footage argo slot]	[Soundbite Lani]: Kalau yang di slot ya tetep malah sakit bener argo-nya. Gabungannya bisa 7 ribu paling rendah. Itu bener-bener ini nindes ke driver. Kalau untuk slot, rugilah. Sering tekor

		di BBM. Argonya itu kan yang bikin nyesek gitu, sakit. Argo paling rendahnya kan kena 5.600. Kalau dapet orderan gabungan aja kan paling cuman 7.000-8.000. Tergantung dari jarak pengantarannya. Kadang bisa masuk langsung double, 2 pengantaran. Kadang-kadang 1 dulu terus nimpa lagi 1 gitu. Kalau untuk food ya. alau emang gabungan harusnya sama 1 tambah 1 berarti 2. Ini mah argo 10 harusnya makan 20 nerimanya kalau masuk lagi orderan gabungan. Ini cuma masuk 15, 14. Paling rendahnya tuh.
36.33-37.24	[Tayangan wawancara Ketua Asosiasi OJOL]	[Soundbite Igun Wicaksono: kalau mengenai kemitraan ini pandangan dari asosiasi, bahwa antara perusahaan aplikasi dengan para pengemudinya ini adalah B2B, business to business. Jadi yang satu adalah usaha perusahaan aplikasi teknologi, yang satu adalah si Mitra, si driver ini adalah pengusaha mikro yang dia memiliki sepeda motor sendiri, dan memiliki alat device atau alat untuk mencari order sendiri, namun memang bekerjasama

		dengan perusahaan aplikasi untuk menjalankan aplikasinya mencari order. Jadi ini bukan, kami ini pengemudi ojek online ini bukan tenaga kerja, karena kami adalah para pengusaha juga, namun bergerak pada bidang mikro, karena kami yang menyediakan semua dan kami tidak diupah, tidak digaji.
37.25-38.01	[Cuplikan gambar kumpulan ojol] [Tayangan wawancara jurnalis Filipina] [Gambar anak-anak pulang sekolah]	VO: Dalam kesempatan lain, Jurnalis asal Filipina menceritakan penelitiannya tentang salah satu platform ojol di negeri lumbung padi itu. [Soundbite Karol Ilagan]: The general rule that we followed is where there would be existing users, meaning near schools, train stations, churches, or near the airport and the malls. So, that was my consideration in terms of picking the routes. So, a mix of residential and some commercial areas also.
38.02-38.17	[Tayangan wawancara Ruri Riyansyah] Drone footage: Booth Gojek	[Soundbite Ruri]: Kalau dulu, yang namanya dulu perusahaan kan jual ini kak. Nyari customer, mereka bakar duit, jadi berani ngasih jaminan argo gede.

38.18-38.35	[Tayangan wawancara Jurnalis Filipina]	[Soundbite Karol Ilagan]: in the worker story, if you look at the finances... So, I also got the financial statements of Grab. So, they're actually not profiting.
38.36-38.52	[Tayangan wawancara pengamat transportasi] [Gambar kumpulan ojol di pinggir jalan]	[Soundbite Djoko Setijowarno]: Sampai sekarang juga aplikasi yang mereka gunakan tidak ada pengawasan. Tapi sudah terlanjur begitu banyaknya driver ini yang mengatakan hidup pada ojol.
38.53-39.39	[Transisi Drone Shot time lapse jalan raya]	[Soundbite Lani]: Kayaknya dibikin jebakan juga sama server. Ibaratnya mau terus-terusan di ini kan. Pasti juga nanti kejebak sendiri, driver mau gabung juga kan ujung-ujungnya kalau selalu nggak dikasih orderan sih gitu. Kalau emang bisa diilangin, ilangin tuh slot. Lebih baik reguler Nggak cocok buat perantau atau buat yang fokus di Grab tuh. Yang ngojol maksudnya bukan Grab doang. Yang ngojol, fokus ngojol. Meskipun pengennya sih diilangin, jangan merugikan driver. Susah sih ngelawan sistem.

39.40-41.15	[Gambar ojol melewati gang sempit]	[Natural Sound] [Soundbite Lani]: Ya pokoknya dari jam-jam sibuk aja kan kerasa. Kalau emang kita nggak gabung slot. Karena kan selalu diprioritaskan yang udah gabung slot, yang dikasih orderan tuh. Yang nggak gabung slot ya udah jadi penonton. Nanti kalau emang dapat orderannya, kalau ada orderan yang di luar area slot, barulah masuk ke akun yang nggak gabung slot. Sebenarnya kalau untuk masalah level atau masalah peringkat di akun, semenjak adanya slot udah nggak ngaruh, nggak berpengaruh lagi. Karena sekarang yang udah diprioritaskan sama si aplikator, server gitu, yang udah gabung slot, baru dia prioritaskan, kasih orderan. Kalau yang nggak gabung sama slot ya udah dikasih sisa-sisa aja yang nunggu di area, di luar area slot.
41.16-41.43	[Wawancara Lani]	Jadi untuk apa orang-orang berlomba-lomba untuk naikin level Pak? [Soundbite Lani]: Kalau sebelum ada slot, orang-orang ke ini peringkat karena ada prioritas masalah orderan. Selalu

			diprioritaskan orderan kalau udah ini yang paling tinggi. Kalau sekarang udah nggak ngaruh, ngadu nasib aja.
41.44- 41.59	Visualisasi mapping area perjalanan pengemudi mencari dan mengambil orderan + Cuplikan gambar + visual infografik total kilometer yang ditempuh		VO: Dengan rute perjalanan berikut [tampilan map], total jarak yang sudah ditempuh Ruri adalah 126 kilometer, Rombiyatun 80 kilometer, dan Lani 75 kilometer.
42.00- 42.55	Lanjutan tayangan wawancara Jurnalis Filipina		[Soundbite Karol Ilagan]: I think there's like... Their position is really negative. This is because they have to invest a lot at the start. So, meaning the drivers and the riders with Grab during their first year, they would get a lot of incentives. So, this is a way for Grab to entice more workers to work with them. So, that's why over the years, they would do deductions.
42.56- 43.03	Gambar ekspresi lelah [extreme close up] para ojek daring. Sembari istirahat		[Natural Sound]
43.04- 43.15	Tayangan interview Ketua Asosiasi OJOL [Cuplikan gambar Ruri duduk di trotoar kampus berbincang dengan kumpulan ojol]		[Natural Sound]
43.16- 43.28	Tayangan Rombiyatun menunggu pesanan di dekat Mie Gacoan		[Natural Sound]
43.29- 43.41	Tayangan Rombiyatun mendapat notifikasi pesanan + perjalanan ke lokasi		[Natural Sound]

43.42-44.02	Tayangan action cam di motor + Ruri mengambil orderan Food di Hokben	[Natural Sound]
44.03-45.10	Visualisasi mapping area perjalanan pengemudi mencari dan mengambil orderan + Cuplikan gambar + data infografik	[Soundbite Karol Ilagan: "If the demand is high, then it would include surge fees. [Natural Sound] [Soundbite Software Developer GOJEK: Penjelasan High Fare di Rush Hour [Soundbite Karol Ilagan: Is there always a surge fee? [Lanjut sampai "we found out that customers still often endure lengthy wait times even the fares were high]
45.11-45.33	Cuplikan video demo para ojek daring menuntut hak-hak mereka + Potongan Berita Online demo ojol dari 2017-sekarang	[Natural sound] VO: Permasalahan ini masih terus berlanjut sejak 2017 karena belum adanya regulasi yang melindungi hak-hak kemitraan.
45.34-46.00	[SS Bukti Chat Untuk Interview Pemerintah Ditolak]	VO: Sejak empat bulan lalu saya telah menghubungi pemerintah untuk meminta keterangan terkait permasalahan ini. Namun, saya selalu mendapat penolakan dengan alasan mereka tengah menyusun regulasi untuk para ojol. Faktanya, sampai video ini dipublikasikan, belum ada

			regulasi baru yang diterbitkan untuk menegakkan keadilan bagi mitra ojek daring.
46.01-46.10	Interview Pengamat Transportasi		[Soundbite Djoko: Pemerintah seharusnya punya aplikasi sendiri/diserahkan ke Pemda
46.11-46.23	Slow motion cuplikan foto aplikasi GO Partner		VO: Keluhan ini terus dirasakan para mitra. Mereka merasa terjebak dalam berbagai kebijakan yang dibuat oleh sistem aplikasi
46.24-46.58	[SS Bukti Permintaan Data kepada PT Gojek] [Screen Record Website Gojek: https://www.gojek.com/blog/goride/tarif		VO: Saya telah menghubungi salah satu perusahaan aplikator melalui e-mail untuk meminta data skema pentarifan ojol. Namun, tidak kunjung mendapatkan balasan dari perusahaan tersebut. Sementara dalam laman resmi perusahaan terkait, hanya tertulis mengenai biaya tambahan sebesar 3 ribu untuk jam-jam sibuk, seperti pukul 06.00-09.00 dan pukul 16.00-20.00
46.59-47.44	Analisis perhitungan tarif		VO: Saya bersama tujuh rekan lain melakukan pengumpulan data selama dua minggu. Kami memesan layanan pengantaran orang dengan motor dan mobil, serta makanan untuk mendapatkan sampling perbandingan tarif yang dibayarkan oleh pemesan dengan pendapatan bersih mitra.

			Selain itu, saya juga mengumpulkan data dari 20 ojek daring dengan perolehan 774 rute pengantaran pesanan.
			VO: Sebanyak 46 dari 63 sampling perbandingan tarif dari perolehan data yang kami kumpulkan menunjukkan biaya potongan aplikasi melebihi 15% dari kebijakan yang diatur oleh pemerintah. Hasil ini diterima dengan membandingkan layar aplikasi pemesan dan pengemudi.
		Analisis perhitungan tarif	
47.45-	[Visual rincian biaya tarif customer]		
49.59	[Visual perbandingan layar aplikasi customer dan driver dengan memperlihatkan selisih]		Dalam aplikasi pemesan, terdapat rincian biaya yang terdiri dari biaya tarif, dan platform fee atau biaya jasa aplikasi. Artinya, ketika pemesan membayar, harga tersebut sudah meliputi biaya jasa aplikasi. Meskipun demikian, masih terdapat selisih dari harga yang dibayarkan pemesan dengan pendapatan yang diterima pengemudi dan tidak dituliskan secara transparan oleh aplikator

			seperti yang terjadi dalam sampling data berikut.
50.00-50.20	[Transisi DRONE SHOT: Jalanan di Jakarta di sore-malam hari, Kolase perjalanan driver		[Natural Sound]
50.21-51.00	Interview Ketua Asosiasi Ojol		[Soundbite Igun Wicaksono]: Pemerintah harus berkeadilan dan menjalankan fungsi dari keadilan tersebut, bahwa kami juga sebagai warga negara yang membayar pajak. Dari pendapatan kami itu dipotong perusahaan dimasukkan ke dalam pajak penghasilan. Artinya, disini pemerintah harus melindungi ojek online dimanapun dari platform apapun;
51.01-51.23	Tayangan Ruri membawa customer saat malam hari		[Natural Sound]
51.23-55.04	Tayangan Lani pulang ke rumah di malam hari		[Soundbite Lani]: Karena sekarang di ojol ini kayaknya susah juga, berat. Dengan adanya sistem-sistem begini-begini, sistem apa slot apa potongan juga nggak jelas, itu kan nggak transparan. Tadi sama transparan dari masuk ini ada potongan, ada rincian, ada ininya gitu.

			Sekarang udah nggak ada, kayak disembunyikan. Jadi seolah-olah pengen ininya dia sendiri, si driver mitra tersebut nggak usah mengetahui. Kalau emang ada peluang ya mungkin ditinggalkan juga ini ojol.
55.05-57.01	Tayangan di rumah Ruri [parkir motor, buka pintu, disambut istri, tutup pintu]		[Natural sound]
57.02-58.48	Drone Shot [Gedung-gedung tinggi, kemacetan di malam hari]		[Natural sound]
58.49-59.00	Typing Layar Laptop Greenscreen		[Pop Up Tulisan]: Dapatkah mereka memperoleh keadilan?
59.00-60.00	Credit, end		[Pop Up Text-Droneshot Background Transparan] Director: Sherlina Purnamasari Producer: Sherlina Purnamasari Videographer: Margareth Ritonga, Natan Dharmawan, Sherlina Purnamasari Drone Pilot: Nataniel Taslim Narrator: Sherlina Purnamasari Writer: Sherlina Purnamasari Reporter: Sherlina Purnamasari Editor: Marcelino Adi Graphic Designer: Joan Noverlianto Special Thanks

		Asosiasi Pengemudi Ojek Online (ojol) Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA) Indonesia Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Pusat Investigative Journalist of Pulitzer Center Samiaji Bintang Nusantara Rossalyn Ayu Asmarantika Ingki Rinaldi Berto Wedhatama
--	--	--

Naskah produksi ini kemudian menjadi panduan bagi editor video dalam proses penyuntingan pada tahap pascaproduksi. Penulis juga akan mencantumkan *footage* yang sesuai untuk digunakan serta narasi voice-over yang akan dibacakan oleh narator. Elemen gambar dan audio yang disertakan harus sinkron dan saling mendukung untuk meningkatkan kenyamanan penonton (Ayawaila, 2017, p.134).

3.1.3 Pascaproduksi

Tahapan terakhir dalam pembuatan karya ini adalah pascaproduksi. Menurut Ayawaila (2017, p.131), pascaproduksi terdiri dari proses persiapan penyuntingan dan penyuntingan video. Hasil karya dapat dipublikasikan setelah melewati proses tersebut.

3.1.3.1 Persiapan Penyuntingan

Sebelum memasuki proses editing, ada beberapa persiapan yang diperlukan (Ayawaila, 2017, p.142). Pertama, persiapan kru untuk pascaproduksi, seperti video editor, narator, penulis narasi. Dalam hal ini, penulis perlu memberikan *briefing* kepada para kru

sebelum melakukan penyuntingan video. Penulis juga akan melibatkan kru produksi, yaitu videografer dalam pemberian nama *file* sesuai *shot list* agar memudahkan editor.

Penulis juga akan melakukan memberikan detail gambar dan audio yang dibutuhkan dengan penambahan *timecode* pada naskah. Oleh karena itu, editor harus menyesuaikan *footage* pilihan dengan naskah penulis. Adapun catatan yang perlu diperhatikan adalah memastikan bahwa gambar dan suara yang dipilih selaras. Ketiga, pembuatan narasi untuk keperluan voice-over. Narasi yang telah dibuat akan diberikan kepada narator terpilih untuk menyelaraskan suara dengan visual.

3.1.3.2 Penyuntingan Video

Menurut Ayawaila (2017, p.142), proses penyuntingan video terbagi atas tahap luring (*off-line*) dan daring (*on-line*). Pada tahap luring, penulis mendampingi editor untuk memeriksa seluruh hasil pengambilan gambar. Kemudian, penulis memberikan catatan *shot-shot* yang sesuai kebutuhan untuk masuk dalam *coding sheet*. Penulis juga akan memilih *footage-footage* terbaik untuk menjadi *rough cut* atau editan kasar terlebih dahulu untuk memudahkan pekerjaan editor video utama. Sementara itu, tahap daring (*final cut*) telah diserahkan sepenuhnya kepada editor untuk melakukan penyuntingan video, termasuk menyelaraskan audio dengan durasi video. Hasil *final cut* akan diperiksa kembali untuk dilakukan revisi.

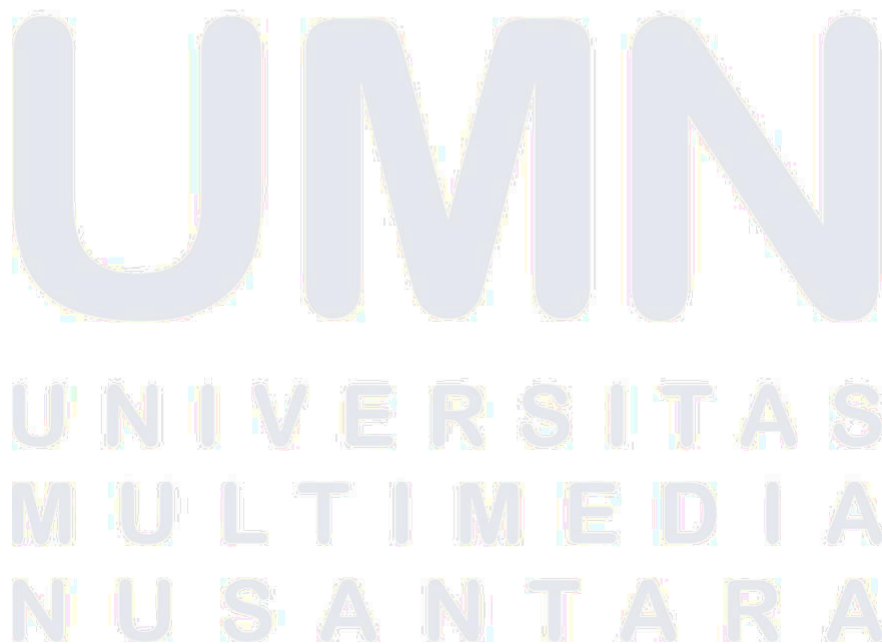
3.1.3.3 Publikasi Video

Penulis akan bekerja sama dengan media IDN Times untuk publikasi video *feature ini*. Waktu penayangan akan disesuaikan dengan linimasa yang sudah didiskusikan bersama pihak media.

3.2 Anggaran

Sebelum karya diproduksi, penulis terlebih dahulu membuat rancangan anggaran biaya. Perencanaan biaya harus tersusun secara sistematis dan lengkap dalam proposal pembuatan program (Fachruddin, 2012, p. 353). Dengan rancangan anggaran biaya, penulis dapat memperkirakan jumlah pengeluaran dana yang dibutuhkan untuk merealisasikan karya ini. Berikut rincian estimasi anggaran produksi video *feature* penulis.

Tabel 3.7 Rancangan Anggaran Biaya Produksi



Biaya Anggaran Produksi						
No	Keperluan	Nama Alat	Jumlah	Keterangan (Beli/Sewa)	Anggaran	Total
1	P E R A L A T A N	Sony FX30 Digital Cinema Camera	1 x @3 hari	Sewa	Rp500.000/hari	Rp1.500.000
2		Sony A7S Mark III	1 x @3 hari	Sewa	Rp500.000/hari	Rp1.500.000
3		Sony FE Lens 24-70mm	1 x @3 hari	Sewa	Rp200.000/hari	Rp600.000
4		Sony FE Lens 70-200mm	1 x @3 hari	Sewa	Rp200.000/hari	Rp600.000
5		Baterai Kamera NP-FZ100	6 x @3 hari	Sewa	Rp100.000/hari	Rp300.000
6		Microphone Wireless Saramonic Blink500 ProX Q20 Dual-Channel	3	Beli	Rp1.524.000/set	Rp1.524.000
7		Go Pro Hero 12	1 x @3 hari	Sewa	Rp200.000/hari	Rp600.000
8		Drone DJI Mavic 2 Zoom	1 x @3 hari	Sewa	Rp300.000/hari	Rp900.000
9		Lighting LED Video Compact 36	2 x @3 hari	Sewa	Rp25.000/hari	Rp150.000
10		SD Card Sandisk 4K UHD 60GB 32GB	2 3	Beli	Rp200.000/pcs	Rp1.000.000
11		Tripod E-Image Bowl 50mm (GH03)	1 x @3 hari	Sewa	Rp50.000/hari	Rp150.000
12		Light Stand	2 x @3 hari	Sewa	Rp10.000/hari	Rp30.000
13		Hard Disk 2TB	1	Beli	Rp2.000.000	Rp2.000.000
14		Card Reader USB OTG 3.0	1	Beli	Rp65.000	Rp65.000
15		Laptop Asus ROG G512LW	1 x @3 hari	Sewa	Rp1.000.000/hari	Rp3.000.000
16	A k o m o d a s i	Estimasi Tarif Ojek 10 kali pemesanan	10 x @3 hari	Beli	Rp20.000/perjalanan	Rp600.000
17		Transportasi ke rumah ojek	3 x @2 hari	Sewa	Rp100.000/perjalanan	Rp300.000
18	D i e r m	Kebutuhan makan dan minum - Day 1 shooting	4 orang x 1 hari	Beli	Rp100.000/hari	Rp400.000
19		Kebutuhan makan dan minum - Day 2 shooting	4 orang x 1 hari	Beli	Rp100.000/hari	Rp400.000
20		Kebutuhan makan dan minum - Day 3 shooting	4 orang x 1 hari	Beli	Rp100.000/hari	Rp400.000
21	B i a S e k a i S p a l i	Kuota Internet	1 x 3 hari	Beli	Rp20.000/hari	Rp60.000
22		Jasa Video Editor	1 orang	Jasa	Rp2.000.000/orang	Rp2.000.000
23		Jasa Videographer	2 orang	Jasa	Rp1.000.000/orang	Rp2.000.000
24		Jasa Desainer Grafis	1 orang	Jasa	Rp500.000/orang	Rp500.000
25		Jasa Drone Pilot	1 orang	Jasa	Rp500.000/orang	Rp500.000
Total Biaya Produksi						Rp21.079.000

M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

3.3 Target Luaran/Publikasi

Video dokumenter penulis berdurasi 60 menit yang akan dipublikasikan di YouTube dengan perkiraan tayang bulan Mei 2025 sebelum sidang skripsi. Penulis menargetkan kolaborasi dengan IDN Times untuk publikasi video *feature* ini karena memiliki media ini banyak mengangkat isu yang terjadi di masyarakat sosial, terutama terkait dengan nilai-nilai kemanusiaan.

Selain itu, YouTube IDN Times juga telah memiliki 579 ribu *subscribers* sehingga dinilai mampu menjangkau penonton yang banyak. Watchdoc Documentary juga memiliki berbagai konten video *feature* yang telah tayang di YouTube sehingga sesuai dengan karya penulis. Meskipun demikian, target publikasi video *feature* ini masih dalam bentuk perencanaan dan berpotensi berubah-ubah bergantung pada agenda dari media tersebut. Namun, penulis akan tetap berkomunikasi dengan pihak media, khususnya divisi video terkait waktu penayangan agar tepat sasaran.

