

Keberlangsungan Ojek Konvensional

Sustainability of Conventional Motorcycle Transportation Service

Lindiawatie^{1*} Abdul Ghafar²
¹Universitas Indraprasta PGRI Jakarta, Indonesia
Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia
^{*}Corresponding email: lindiawatie@ymail.com

ABSTRACT

Technological advances in the field of application-based ride service through smart mobile phones have caused rejection from conventional motorcycle ride service community. Based on the phenomenon, this research aims to find out the survival efforts from conventional motorcycle transportation service against app-based ride service through its management and services. The research method applied in this study was qualitative method using observation, structured interviews and documentation. The result of the study shows that conventional motorcycle transportation is a non-professional service with minimal knowledge, making it unreliable. Thus, the effort taken to survive is in form of organization's management based on family values of harmony, solidarity and mutual cooperation. In fact, the conventional motorcycle transportation powerless action facing the competition with the app-based or online transportation service is not balanced. Aware of the situation, it is necessary for government to create policies and rules that guarantee the livelihood of its citizens and also for online motorcycle transportation companies' stakeholders though the Corporate Social Responsibility (CSR) activities to embrace the conventional motorcycle transportation riders to be able to embody the values of social economic resilience in the community.

Keywords; *management, service; conventional motor cycle; online motor cycle*

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana upaya bertahan ojek konvensional atas kehadiran ojek daring dari segi manajemen dan pelayanan ojek konvensional. Kemajuan teknologi di bidang penawaran jasa ojek melalui telepon genggam pintar menimbulkan berbagai penolakan dari komunitas ojek konvensional. Berdasarkan fenomena itulah penelitian ini dilaksanakan. Metode penelitiannya adalah metode kualitatif melalui observasi, wawancara terstruktur dan dokumentasi. Dari hasil penelitian diketahui bahwa ojek konvensional merupakan jasa non professional yang minim pengetahuan sehingga pelayanan ojek konvensional sulit untuk diandalkan. Supaya bisa bertahan, mereka membentuk manajemen organisasi berdasarkan kekeluargaan atas nilai-nilai kerukunan dan gotong-royong. Pada hakikatnya ojek konvensional tidak berdaya menghadapi persaingan yang tidak seimbang dengan ojek daring. Ojek konvensional bukanlah pesaing ojek daring. Menyadari kenyataan tersebut, perlu perhatian pemerintah dengan membuat kebijakan dan aturan yang menjamin penghidupan warganya dan juga dari pihak pemodal besar perusahaan transportasi ojek daring melalui kegiatan-kegiatan *Corporate Social Responsibility* (CSR) dengan

merangkul komunitas ojek konvensional demi mewujudkan nilai-nilai ketahanan sosial ekonomi di masyarakat.

Kata Kunci : manajemen; pelayanan; ojek konvensional; ojek daring

PENDAHULUAN

Kehidupan di perkotaan yang sangat dinamis membutuhkan banyak sarana transportasi publik. Akan tetapi kehadiran transportasi publik tidak bisa menjangkau jalan-jalan sempit di perkotaan, gang-gang perumahan di kompleks, sehingga kebutuhan tersebut dipenuhi oleh kehadiran kendaraan bermotor roda dua yang mampu mengantarkan penumpang melewati jalan-jalan sempit, gang-gang, atau kompleks yang tidak bisa dilewati oleh angkutan publik yang besar seperti bus. Angkutan beroda dua yang sanggup mengantar penumpang melewati jalan dan gang sempit dikenal dengan sebutan 'ojek'. Keberadaan ojek-ojek tersebut mudah dikenali di depan jalan yang jarang dilalui oleh kendaraan besar, di dekat-dekat kompleks perumahan atau dekat mulut gang. Oleh sebab itulah dinamakan ojek pangkalan.

Pesatnya kegiatan ekonomi di daerah perkotaan menimbulkan banyak persoalan antara lain urbanisasi yang akhirnya menyebabkan kepadatan jumlah penduduk di perkotaan meningkat. Banyaknya jumlah penduduk tidak bisa dilayani oleh sarana transportasi publik yang bersifat massal dan memadai. Akhirnya setiap penduduk memilih menggunakan kendaraan pribadi. Persoalan kemacetan pun tidak bisa dihindari. Sering kali pada saat terjebak kemacetan, penduduk pun beralih menggunakan moda transportasi lain yang praktis dan cepat seperti kendaraan beroda dua atau ojek yang terkadang mudah ditemui di daerah macet.

Hukum ekonomi pun terwujud, ada permintaan maka ada penawaran. Kemacetan yang timbul menyebabkan angkutan kendaraan roda dua (ojek) menjadi alternatif bagi penduduk Jabodetabek untuk menerobos kemacetan

supaya cepat sampai pada tujuannya. Kehadiran motor sebagai alternatif kebutuhan transportasi di tengah arus kemacetan menimbulkan inspirasi bisnis *ojek on-line* dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi *smartphone*. Teknologi telepon genggam pintar mengubah angkutan kendaraan beroda dua (ojek) yang tidak efisien dari segi waktu menjelma menjadi ojek *on-line* yang memiliki mobilitas yang tinggi, dinamis, dan efisiensi dari segi waktu.

Ojek *on-line* dapat dipesan dengan mudah dan cepat melalui telepon genggam. Selain itu juga praktis dan tidak bertele-tele, karena tidak perlu terjadi tawar-menawar harga seperti yang lazimnya berlaku pada ojek konvensional mengingat harganya sudah tertera sesuai tujuan jauh atau dekat. Ojek *on-line* pun dikelola dengan manajemen yang profesional dan kompeten. Pelan-pelan keberadaan jasa transportasi ojek konvensional mulai tergerus oleh kehadiran ojek *on-line* berbasis teknologi *smartphone*.

Kehadiran ojek *on-line* yang dikelola dengan manajemen profesional bertolak belakang dengan kenyataan yang dialami oleh ojek konvensional yang masih mempertahankan cara-cara tradisional dalam melayani jasa transportasi penumpang. Berdasarkan kenyataan tersebut maka muncullah rumusan permasalahan yang menarik untuk dikaji yaitu bagaimana upaya bertahan ojek konvensional dari segi manajemen dan pelayanan dalam menyikapi ancaman kehadiran ojek *on-line* supaya keberadaan transportasi ojek konvensional tersebut mampu bertahan melewati persaingan kehidupan yang semakin kompetitif. Dari rumusan masalah tersebut maka tujuan penelitian

ini adalah untuk mengetahui upaya ojek konvensional bertahan menghadapi ojek *on-line* dilihat dari aspek manajemen dan pelayanan transportasi ojek konvensional.

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Pontoh (2018) menjelaskan bahwa sebesar 90 % komunitas ojek konvensional di Bandar Lampung menolak kehadiran ojek *on-line* (daring) dan hanya 10% yang menerimanya. Penelitian relevan yang lain dilakukan oleh Prasetya, Hendita, dan Legowo (2016) memperlihatkan bahwa terdapat 3 nilai yang mendorong ojek konvensional tetap eksis di tengah adanya ojek daring adalah nilai ekonomi (pendapatan ojek konvensional sepenuhnya milik sendiri tidak ada potongan seperti ojek daring), nilai solidaritas (kerukunan dan gotong-royong) dan nilai tradisi (tawar-menawar dengan penumpang).

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif deskriptif. Peneliti mengambil jenis metode kualitatif karena penelitian ini berawal dari fenomena dan kejadian riil di masyarakat. Sebagaimana dinyatakan oleh Somantri (2005) penelitian kualitatif berusaha mengkonstruksi realitas dan memahami maknanya, sehingga penelitian kualitatif biasanya sangat memperhatikan proses, peristiwa, dan otentisitas.

Peneliti menggunakan jenis metode kualitatif deskriptif karena peneliti ingin menggambarkan fenomena beserta karakteristiknya. Menurut Nassaji (2015) pada jenis riset kualitatif deskriptif, data dikumpulkan secara kualitatif lalu dianalisa secara kuantitatif menggunakan frekuensi, persentase, rata-rata dan lainnya metode statistik deskriptif. Analisis data kualitatif secara deskriptif dimungkinkan oleh peneliti ketika peneliti pertama kali memeriksa data kualitatif secara menyeluruh untuk menemukan tema dan ide yang relevan dan kemudian dikonversi

menjadi data numerik untuk perbandingan dan evaluasi lebih lanjut.

Objek penelitian ini adalah paguyuban ojek yang berhimpun dalam organisasi ojek pangkalan yang dinamakan ODAB, berlokasi di wilayah Cimanggis, Depok, Jawa Barat. Metode pengambilan data dilakukan melalui observasi, wawancara terstruktur, dan dokumentasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Profil Ojek Tradisional

Paguyuban ojek tradisional yang berada di pangkalan tertentu daerah Cimanggis, Depok, memiliki sebutan ODAB, berdiri pada tahun 1992. Jumlah anggota pada waktu awal berdiri lebih kurang 200 orang. Jumlah tersebut berkurang menjadi 128 anggota. Organisasi ODAB memiliki struktur organisasi yang terdiri dari ketua, bendahara dan sekretaris. Periode kepengurusan dan kepemimpinan berganti setiap 4 tahun sekali.

Latar belakang kehadiran ODAB berawal dari persaingan secara tidak sehat di lingkungan internal sesama pengemudi dalam memperebutkan penumpang. Persaingan yang tidak sehat tersebut dinilai merugikan. Dampak buruk persaingan tidak sehat menimbulkan kecemburuan akibat perbedaan penghasilan yang diperoleh karena kalah dalam memperebutkan penumpang. Istilah persaingan yang tidak sehat menurut mereka disebut dengan “sistem sodokan”, yaitu *sistem dalam memperebutkan penumpang tanpa mempedulikan kehadiran sesama pengemudi yang lain dan tidak memperlihatkan tenggang rasa terhadap pengemudi yang berusia tua dan kurang gesit dalam mendapatkan penumpang*.

Sistem sodokan menghasilkan semacam hukum alam persaingan bebas antara sesama individu dalam mendapatkan penghasilan. Menurut Tjiptono (2008), jasa pengemudi ojek tergolong layanan penumpang yang tidak

profesional. Karena jasa transportasi ojek ini tergolong jasa yang tidak memerlukan keahlian khusus maka persaingan terjadi berdasarkan kegesitan penyedia layanan. Dengan demikian pengemudi ojek yang berusia lebih muda dengan mudah mendapatkan penumpang dibandingkan pengemudi yang telah berusia tua dan kurang gesit.

B. Manajemen Ojek Tradisional

Berdasarkan kenyataan itulah maka atas dasar solidaritas sesama pengemudi yang berada pada pangkalan yang sama mereka merasa perlu membuat aturan akan disepakati bersama dan supaya mudah mengatur dan menjalankan aturan tersebut harus ada organisasi yang mencegah persaingan tidak sehat di antara mereka. Kemudian mereka membentuk organisasi dan menamakan bentuk organisasi tersebut dengan akronim ODAB (Ojek Depan Asrama Brimob). Tujuan organisasi tersebut berdiri adalah: (1).menjaga solidaritas sesama pengemudi selaku anggota organisasi yang berada pada pangkalan yang sama; (2).menjaga kerukunan sesama anggota meskipun memiliki perbedaan usia, karena pada dasarnya mereka memiliki profesi yang sama dalam mencari penghidupan; (3).mencegah persaingan yang tidak sehat di antara sesama anggota; (4).saling membantu satu sama lain apabila terjadi permasalahan di antara sesama anggota.

Untuk merealisasikan tujuan tersebut maka dibuatlah aturan-aturan organisasi yang harus disepakati bersama-sama antara anggota dan pengurus, sebagai berikut: (1).helm tidak boleh diperjual-belikan; (2).anggota wajib membayar iuran Rp 10.000,00/bulan; (3).anggota yang tidak membayar iuran akan dikenakan sanksi sebagai berikut: a).Peingatan 1 jika tidak membayar selama 3 bulan berturut-turut,b).Peringatan 2 jika tidak membayar selama 4 bulan berturut-turut,c).Peringatan 3 jika tidak membayar

selama 6 bulan berturut-turut akan dikeluarkan dari organisasi dan tidak berhak mendapat pesangon; (4).anggota yang sakit dirawat mendapat bantuan Rp 100.000,00; (5).anggota yang mengundurkan diri mendapatkan pesangon Rp 400.000,00; (6).anggota yang meninggal dunia mendapat santunan Rp 500.000,00; (7).pengurus yang terdiri dari ketua, bendahara dan sekretaris berhak mendapatkan honor Rp 100.000,00/bulan; (8).anggaran dana operasional Rp 50.000,00/bulan; (9).anggota yang tidak ada keterangan dan tidak pernah membayar iuran bulanan akan dikeluarkan dari organisasi tanpa adanya pesangon.

Setelah aturan dibuat maka organisasi pun membuat Standar Operasional Prosedur (SOP) yang harus dipatuhi dan dijalankan oleh anggota supaya kegiatan layanan antarpemumpang berlangsung tertib. Ketentuan SOP dibuat karena keterbatasan tempat duduk dan lahan untuk parkir motor di pangkalan serta bermaksud mencegah kecemburuan dan munculnya persaingan tidak sehat guna mewujudkan kerukunan dan solidaritas sesama anggota. Ketentuan SOP yang dijalankan adalah (1).operasional anggota dalam layanan antar penumpang berdasarkan sistem antrian nomor yang tertera pada helm masing-masing;(2).mengenakan rompi organisasi.

C. Pelayanan Ojek Tradisional

Ketentuan SOP berdasarkan sistem antrean menyebabkan jumlah partisipan yang diobservasi dan diwawancarai secara terstruktur berjumlah kurang dari 30 orang dari total 128 anggota. Untuk mengetahui pelayanan mereka, peneliti mengacu pada dimensi kualitas jasa menurut Kotler dan Keller (2006). Peneliti meminta partisipan menjawab sebanyak 15 pertanyaan terstruktur kemudian membagi dua klasifikasi frekuensi jawaban untuk dianalisa lebih jauh. Frekuensi jawaban yang lebih besar dari 50 % diklasifikan

sebagai jenis pelayanan yang telah dijalankan oleh partisipan. Jawaban-jawaban yang frekuensinya kurang dari 50 % dinilai oleh peneliti sebagai jenis pelayanan yang belum dan harus

ditingkatkan pelayanannya supaya bisa bertahan menghadapi persaingan eksternal dengan ojek *on-line*. Tabel 1 dan 2 memperlihatkan klasifikasi pelayanan yang telah dijalankan yaitu

Tabel 1. Pelayanan yang Telah Dijalankan Oleh Partisipan

No	Dimensi	Jenis pelayanan	Frekuensi sering (%)
1.	Wujud	Menjaga penampilan tetap bersih	76,7
2.	Jaminan	Membawa kendaraan secara hati-hati	66,7
		Mematuhi rambu-rambu lalu lintas	66,7
		Menurunkan penumpang pada tempat yang aman dan benar	63,0
		Membawa SIM	60,0
		Kondisi kendaraan selalu terawat baik	53,3
3.	Responsivitas	Sigap mengantar penumpang	53,0

Tabel 2. Pelayanan yang Belum dijalankan Secara Optimal

No	Dimensi	Jenis pelayanan	Frekuensi (%)	Keterangan
1.	Keandalan	Selalu mengetahui alamat yang dituju penumpang	43,0	Kadang-kadang
		Bersedia mengantar penumpang ke tempat yang jauh seputar jabodetabek	43,0	Jarang
		Siap antar jemput via telepon	33,3	Tidak pernah/kadang-kadang
2.	Empati	Menawarkan dan meminta pelanggan mengenakan helm	43,3	Kadang-kadang
		Menawarkan jas hujan ketika hujan	36,7	Sering
3.	Wujud	Memakai tanda pengenal	26,7	Sering

Bersinerginya teknologi internet dengan telepon genggam serta komputer menimbulkan inovasi-inovasi kreatif dalam menangkap peluang bisnis dengan hadirnya aplikasi penawaran transportasi secara daring yang bertujuan untuk menawarkan kemudahan, kepraktisan dan efisiensi waktu bagi penumpang dalam memperoleh moda transportasi yang dibutuhkan. Kehadiran teknologi daring di bidang transportasi menyebabkan beralihnya penumpang jasa transportasi konvensional menggunakan jasa transportasi daring. Pelan-pelan pengguna jasa transportasi konvensional mulai berkurang. Beberapa perusahaan jasa transportasi angkutan penumpang

konvensional di wilayah Ibu Kota Jakarta dan sekitarnya mengalami kebangkrutan akibat berkurangnya pendapatan karena kalah bersaing dengan jasa transportasi daring.

Kendaraan roda dua yang dikenal oleh masyarakat dengan sebutan ojek, dan biasanya selalu digunakan untuk mengantar penumpang di wilayah-wilayah kompleks perumahan dan gang-gang sempit tiba-tiba beralih menjadi pesaing utama jasa transportasi konvensional (bus dalam kota, angkutan kota, taksi) di Ibu Kota Jakarta dan sekitarnya dengan munculnya penawaran jasa angkut penumpang secara daring baik angkutan roda dua atau pun roda empat. Jasa angkut

penumpang secara daring memotong rantai jalur transportasi darat antara alat angkut satu dengan yang lain. Awalnya penumpang yang tinggal di perumahan atau gang sempit menggunakan jasa ojek konvensional yang berada di pangkalan lalu dilanjutkan dengan menggunakan angkutan kota berukuran kecil selanjutnya berakhir di angkutan yang lebih besar (ojek – angkot – bus besar) melalui pemberhentian atau terminal angkutan dalam kota.

Kemunculan jasa transportasi daring menyebabkan hubungan antara angkutan yang secara alamiah terhubung melalui mekanisme pasar tiba-tiba terputus dengan beralihnya penumpang ke angkutan daring. Modernisasi di bidang penawaran jasa angkutan darat di ibukota Jakarta dan sekitarnya melalui telepon genggam pintar membuat angkutan konvensional harus mencari cara untuk bisa bertahan terhadap kehadiran jasa angkutan penumpang secara daring. Seperti yang dilakukan oleh angkutan taksi yang bersinergi dengan perusahaan ojek daring yang telah banyak dikenal oleh konsumen. Sedangkan perusahaan jasa angkutan darat yang tidak bersinergi, kurang inovasi dan masih menggunakan cara-cara konvensional dalam mendapatkan penumpang ibarat hidup segen mati tak mau.

Kenyataan tersebut pun dialami oleh angkutan roda dua tradisional yang biasa dikenal dengan sebutan ojek konvensional. Berbagai spanduk penolakan dibentangkan di dekat lokasi pengemudi ojek konvensional. Menurut (Tjiptono, 2008), jasa transportasi ojek kendaraan roda dua termasuk jenis jasa transportasi non profesional yang tidak memerlukan pendidikan dan keterampilan formal. Pekerjaan ini dilakukan oleh masyarakat marjinal di perkotaan yang kurang atau bahkan tidak memiliki bekal pendidikan memadai dalam mendapatkan pekerjaan yang layak di perkotaan. Tingkat persaingan yang berat di

perkotaan membuat para pendatang lebih banyak bekerja pada sektor informal, salah satunya dengan menjadi pengemudi jasa ojek pangkalan.

Kemajuan teknologi yang begitu pesat di bidang informasi teknologi menyebabkan munculnya pesaing baru, ojek daring yang merebut pasar pengemudi ojek konvensional. Keadaan demikian tidak bisa dihindari. Hanya dengan modal telepon genggam pintar yang bisa dicicil per bulan pada manajemen jasa transportasi daring, membuat banyak orang berbondong-bondong bermitra dengan pihak manajemen jasa transportasi ojek daring, tak terkecuali para mahasiswa yang sedang kuliah atau mereka yang sedang dalam proses mencari pekerjaan, berebut mendaftarkan diri menjadi pengemudi ojek daring.

Kehadiran manajemen yang profesional di bidang penawaran jasa transportasi secara daring membuat pengemudi ojek konvensional merasa tersingkir karena ojek daring telah memotong jalur rantai transportasi darat (ojek pangkalan – angkutan kota – bus besar) yang sudah alamiah terbentuk melalui mekanisme pasar permintaan dan penawaran. Kehadiran penawaran ojek daring yang lebih banyak diminati oleh konsumen menyebabkan beberapa pengemudi ojek konvensional menjadi mitra perusahaan ojek daring. Namun terdapat juga yang memilih tetap bertahan sebagai pengemudi ojek pangkalan.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan dan kenyataan yang dihadapi oleh jenis transportasi ojek konvensional yang berada di Ibu Kota Jakarta dan sekitarnya, maka ditinjau dari segi manajemen dan jenis pelayanan yang ditawarkan, peneliti menilai kehadiran ojek daring sulit untuk dihadapi oleh ojek konvensional yang secara nyata memiliki perbedaan signifikan dari berbagai aspek (Table 3 dan 4) :

Tabel 3. Perbedaan Transportasi Ojek Tradisional dengan Ojek Daring Dari Aspek Manajemen

Jenis	Ojek tradisional	Ojek daring
Pengaturan SDM	Keluargaan	Profesional
Landasan dasar tujuan organisasi	Menjaga kerukunan, gotong royong dan solidaritas sesama pngemudi	Meraih profit
Sifat pekerjaan	Non-formal	Formal

Tabel 4 . Perbedaan Transportasi Ojek Tradisional dengan Ojek Daring dari Aspek Pelayanan Berdasarkan Dimensi Keandalan dan Empati

Dimensi	Ojek tradisional	Ojek daring
Keandalan	Pengemudi kurang mengetahui alamat yang dituju	Mngetahui alamat melalui GPS
	Sedikit pengemudi yang bersedia mengantar ke tempat yang jauh	Bersedia mengantarkan ke tempat yang jauh
Empati	Kurang siap antar jemput melalui telepon genggam	Siap antar jemput melalui telepon genggam
	Kurang/sedikit pengemudi yang menawarkan helm untuk keselamatan penumpang	Menawarkan pemakaian helm dan masker untuk melindungi penumpang
	Kurang/sedikit menawarkan jas hujan ketika hujan	Menawarkan jas hujan ketika hujan

Dari Tabel 3 terlihat bahwa sifat manajemen yang dibentuk oleh organisasi ojek konvensional lebih didasari atas dasar kekeluargaan yang bertujuan untuk menjaga kerukunan antara sesama pengemudi. Manajemen yang bersifat kekeluargaan ini merupakan upaya transportasi ojek konvensional bertahan terhadap persaingan baik internal maupun eksternal yang sulit untuk dihadapi yaitu ojek daring yang dikelola dengan manajemen dan teknologi unggul. Pemahaman tentang bagaimana seharusnya memperlakukan penumpang pun kurang dipahami oleh pengemudi yang terlihat pada Tabel 4 bahwasanya ojek konvensional sulit untuk diandalkan dan kurang berempati tentang bagaimana seharusnya melayani penumpang.

Penelitian yang dilakukan oleh Pontoh (2018) memperlihatkan sebagian besar pengemudi ojek konvensional (90%) menolak kehadiran ojek daring di Kota Bandar Lampung. Gejala ini menunjukkan resistensi masyarakat golongan lemah yang merasa tersingkirkan atas hadirnya pesaing berupa penawaran jasa ojek berbasis teknologi daring. Perubahan pola jalur rantai transportasi darat tidak bisa dihindari meskipun muncul penolakan demi penolakan.

Ojek daring menghadapi pertentangan sosial di masyarakat khususnya ojek konvensional. Menurut Soedjatmoko (1990), teralienasinya golongan lemah di masyarakat harus dihadapi dengan ketahanan sosial atau keberlanjutan sosial (*sustainability*)

social). Ketahanan sosial menurut (Widok, 2009) adalah cara untuk melindungi, memperkenalkan dan menjaga nilai-nilai kejujuran, keadilan, keseimbangan, kesamaan, kesejahteraan. Intinya ketahanan atau keberlanjutan sosial merupakan upaya untuk menjaga nilai-nilai sosial tetap terwujud di masyarakat. Karena ketahanan sosial merupakan bagian dari modal sosial yang merupakan salah satu dari 3 pilar pembangunan berkelanjutan (sosial, ekonomi dan lingkungan).

Ojek konvensional merupakan pekerja sektor informal yang rentan mengalami diskriminasi baik oleh pemerintah dan pemodal besar. Oleh sebab itulah keadaan tidak berdaya dan rasa tersingkirnya ojek konvensional diwujudkan mereka dengan cara membuat organisasi internal pengojek yang berada pada pangkalan yang sama. Upaya tersebut tidak cukup dengan menjalankan manajemen yang dilandasi nilai kekeluargaan sebagai upaya untuk bertahan terhadap kehadiran ojek daring, sebagaimana yang diteliti oleh Prasetya et al. (2016) bahwa nilai sosial solidaritas (kerukunan dan gotong-royong) merupakan upaya mempertahankan eksistensi ojek konvensional di Surabaya sebagai respons mereka atas kemunculan ojek daring. Upaya membuat manajemen organisasi berdasarkan nilai kekeluargaan ini merupakan respon yang berasal dari internal sesama pengemudi ojek konvensional dalam rangka menjaga kerukunan dan gotong-royong akibat persaingan sesama mereka. Lebih dari itu semua, pemerintah dan pemodal besar harus hadir melindungi pekerja sektor informal seperti ojek konvensional..

Acciaioli (2018) menegaskan bahwa integrasi komunitas marjinal ke dalam

negara dan masyarakat adalah bentuk upaya melindungi penghidupan golongan pekerja lemah yang banyak ditemui pada sektor informal seperti pengojek, asisten rumah tangga, pedagang asongan, pedagang kaki lima, pemulung dan lain-lain. Upaya membuat mereka bertahan hidup sebagaimana diutarakan oleh Sihombing, Asfinawati, dan Gatot (2011) dengan cara menjalin hubungan baik dengan warga sekitar atau aparat setempat dan mengusahakan supaya pemerintah membuat kebijakan atau aturan yang melindungi serta adil bagi semua pihak.

Selain itu dari pihak pemodal besar yaitu pihak perusahaan transportasi ojek daring yang lebih unggul dan profesional dari segala aspek, sebaiknya turut meenedepankan nilai-nilai sosial yang tercermin dalam bentuk aksi *Corporate Social Responsibility* dengan merangkul dan menggandeng ojek konvensional bermitra melalui kegiatan-kegiatan pelatihan, berbagi keilmuan, bakti sosial yang bermanfaat untuk komunitas ojek konvensional sehingga ketahanan sosial di antara pengemudi ojek baik konvensional maupun daring akan sama-sama terjaga.

Melalui cara-cara itulah ojek konvensional dapat bertahan dengan profesinya untuk mencari penghidupan, karena mencari penghidupan dan bebas dari pengangguran adalah hak setiap orang, seperti tercantum dalam pasal 23 ayat 1 Deklarasi Hak Azasi Manusia, “*Setiap orang berhak atas pekerjaan, atas pilihan pekerjaan dengan bebas, atas kondisi pekerjaan dengan adil dan baik, dan atas perlindungan terhadap pengangguran.*” Secara ringkas upaya bertahan ojek konvensional terhadap kehadiran ojek daring (table 5):

Tabel 5 Ringkasan Upaya Bertahan Ojek Konvensional Terhadap Ojek Daring

Internal	Eksternal
Membuat kumpulan/organisasi dengan landasan kekeluargaan dan solidaritas	Mengusahakan pemerintah membuat kebijakan atau aturan yang adil
Menjalin hubungan baik dengan masyarakat sekitar dan aparat setempat	Melakukan kegiatan CSR bagi pemodal besar untuk komunitas ojek konvensional melalui beasiswa, bakti sosial, penyuluhan, pelatihan dan lain sebagainya,

SIMPULAN

Upaya bertahan ojek konvensional dari sisi internal dalam menghadapi persaingan dengan ojek daring melalui pembentukan manajemen organisasi berlandaskan nilai-nilai kekeluargaan yaitu solidaritas dan gotong-royong di antara sesama peengemudi. Upaya membentuk organisasi dengan manajemen kekeluargaan merupakan bentuk respon ojek konvensional atas lemahnya posisi tawar mereka dalam menghadapi perubahan sosial ekonomi yang terjadi di masyarakat melalui kehadiran jasa penawaran ojek berbasis teknologi daring. Mengingat ojek konvensional ini tergolong jasa nonprofesional yang minim pengetahuan dan keterampilan maka dari aspek dimensi keandalan dan empati ojek konvensional kurang dapat diandalkan dalam memberikan pelayanan kepada penumpang.

Komunitas ojek konvensional sesungguhnya tidak berdaya berhadapan dengan raksasa pemodal yang besar di bidang penawaran jasa transportasi daring. Ketidakberdayaan tersebut akan menimbulkan teralienasinya ojek konvensional perlahan-lahan akibat perubahan zaman. Bagaimanapun ojek konvensional bukanlah pesaing utama ojek daring. Oleh sebab itulah perlu perhatian dari pemerintah dengan kebijakan yang adil yang menjamin penghidupan atas hak pekerja di sektor informal seperti ojek konvensional. Perlu juga kehadiran pemodal besar melalui kegiatan yang bermanfaat dalam bentuk tanggung jawab sosial perusahaan (*Corporate Social Responsibilities*).

Dengan diadakannya CSR, pihak manajemen transportasi ojek daring sesungguhnya merangkul komunitas ojek konvensional untuk tetap bertahan. Selain itu, CSR yang dilakukan dapat dinilai sebagai wujud untuk membangun ketahanan atau keberlanjutan sosial di mana salah satu dari 3 pilar pembangunan berkelanjutan (sosial, ekonomi, dan lingkungan) adalah ketahanan sosial masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Acciaoli, G. (2018). Marginality and The X Factor. In *The Second International Conference on Social Sciences and Humanities (ICSSH)*. Jakarta: Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI).
- Tjiptono, F. (2008). *Service Managemen Mewujudkan layanan Prima*. Yogyakarta: Andi.
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2006). *Marketing Management* (12th ed.). New Jersey: Prentice-Hall Inc.
- Nassaji, H. (2015). Qualitative and Descriptive Reearch. *Sagepub.Com*, 9(2), 129–132.
- Pontoh, R. I. (2018). *Analisis Perilaku Ojek Konvensional terhadap Keberadaan Ojek Online di Bandar Lampung*. Universitas Bandar Lampung.
- Prasetya, D., Hendita, & Legowo, M. (2016). Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi Di Tengah Adanya Gojek Di Kota Surabaya. *Paaradigma*, 4(3), 1–7.
- Sihombing, U. P., Asfinawati, & Gatot.

- (2011). *Pekerja Sektor Informal Berjuang Untuk Hidup*. Jakarta: Lembaga Bantuan Hukum.
- Soedjatmoko. (1990). *Dampak Iptek Atas Sistem Sosial Budaya*. Universitas Indonesia.
- Somantri, G. R. (2005). Memahami Metode Kualitatif. *Makara Sosial Humaniora*, 9(5), 57–65.
- Widok, A. (2009). Social Sustainability : Theories , Concepts , Practicability, 2009(2007), 43–51.