

Konsekuensi yang Muncul Setelah Terjadinya Konflik Antara Ojek Online dengan Ojek Konvensional di Air Tawar Barat

Fazlaura Ramadhani Arbi¹, Nora Susilawati²

^{1,2}Universitas Negeri Padang

Email: lauraarbi0907@gmail.com, susilawatinora@gmail.com

Abstrak

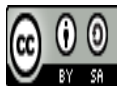
Tujuan dari investigasi ini adalah untuk melihat bagaimana konsekuensi yang muncul setelah konflik antara ojek online dengan ojek konvensional di Air Tawar Barat. Teori yang digunakan dalam menganalisis investigasi adalah Teori Konflik dari Lewis A. Coser. Metode yang digunakan dalam investigasi ini adalah pendekatan kualitatif dengan tipe deskriptif dan pemilihan informannya *purpose sampling*. Pengumpulan data yang yaitu dengan cara observasi, wawancara menggunakan teknik analisis data yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman. Hasil investigasi menunjukkan bahwa konsekuensi yang ditimbulkan setelah terjadinya konflik yaitu, (1) Eratnya Solidaritas; (2) Batas Teritorial; (3) Kompromi dan Norma Baru.

Kata kunci: *Konsekuensi, Konflik, Ojek Konvensional, Ojek Online*

Abstract

The purpose of this investigation was to see how the consequences that arose after the conflict between online ojek and conventional ojek, The theory used in analyzing this research is conflict theory from Lewis A. Coser. The method used in this study is a qualitative approach with descriptive type and the choice of information is purpose sampling. Data collection is by means of observation, interviews with data analysis techniques proposed by Miles and Huberman. The results of the investigation show that arise after the conflict between online ojek and conventional ojek are (1) Tight Solidarity; (2) Territorial Boundaries; (3) Compromises and New Norms.

Keywords: *Consequences, Conflict, Conventional Ojek, Ojek Online*



Received: August 1, 2019

Revised: August 7, 2019

Available Online: August 8, 2019

Pendahuluan

Beberapa tahun yang lampau, belahan dunia mengecap progres dalam perihal transportasi. Progres teknologi yang semakin canggih telah menjangar dunia transportasi di dunia ini. Dapat disaksikan mencuatnya jenis transportasi *online* pada negara-negara di dunia salah satunya Benua Eropa.

Benua Eropa telah merasakan adanya transportasi berbasis *online*. Transportasi *online* tersebut termasuk kepada *Transportation Network Companies* (TNC) yang berasal dari negara Amerika dengan jenis layanan antar jemput berbasis *online* yaitu mobil/taksi *online*. TNC didefinisikan sebuah perusahaan yang menyediakan jasa transportasi dengan menggunakan aplikasi *online* untuk menghubungkan penumpang dengan *driver* transportasi *online* tersebut. Sarana yang digunakan untuk menjalankan bisnis ini bukanlah disediakan oleh TNC sendiri

tetapi melainkan milik pribadi *driver* tersebut. TNC merupakan model bisnis *sharing economy* yang sangat inovatif pada zaman ini. Mengenai *sharing economy* tersebut membolehkan orang untuk berbagi peralatan dan *service* dengan memakai internet dan aplikasi *Information and Communication Technology* (ICT). TNC dalam pengaplikasiannya memanfaatkan *smartphone* untuk menyambungkan penumpang dengan *driver* yang kosong dan tidak jauh dengan tempat penumpang tersebut. Layanan yang diberikan *driver* nantinya yaitu menggunakan kendaraan pribadi mereka sendiri. Penumpang dapat melihat identitas dari *driver* terlebih dahulu beserta rating *driver* tersebut sebagai acuan sebelum melayani layanan kepergian. Penumpang juga bisa memeriksa biaya yang akan dikeluarkan sehingga jelas berapa biaya yang harus diperlukan untuk menggunakan jasa ini. Setelah penumpang melayani layanan kepergian, aplikasi TNC tersebut akan membimbing *driver* ke ke tempat *pick up* penumpang. Lalu, jika sudah sampai ke lokasi, penumpang dapat melakukan pembayaran tagihan (Syafriano, 2017).

Munculnya aplikasi ojek *o* sejalan dengan banyaknya masyarakat yang menggunakan telepon pintar, ditambah pula dengan semakin luasnya jangkauan internet di Indonesia (Pratiwi, 2017). Menurut data yang ditemukan oleh Asosiasi Penyedia Jasa Internet Indonesia (APJII) populasi penduduk Indonesia saat ini mencapai 264 juta orang. Lebih dari 50% atau sekitar 171 juta orang telah terhubung dan menggunakan jaringan internet sepanjang 2018. Teknologi internet yang semakin marak tersebut telah merombak *lifestyle* penduduk Indonesia menjadi berlandaskan teknologi. Tersedianya teknologi internet di lingkungan kita pada saat ini tentu memberikan kemudahan bagi penduduk Indonesia dalam berbagai poin seperti pekerjaan dan tak terkecuali dalam mengadakan perjalanan. Melambungnya akses internet di kalangan masyarakat Indonesia menyedot hadirnya transportasi online di Indonesia seperti yang ada di Benua Eropa (APJII, 2018).

Tidak jauh berbeda dengan TNC di Eropa, di Indonesia juga terdapat TNC yang hampir sama dengan Eropa yang dikenal dengan istilah Ojek *Online*. Ojek *Online* ini juga menggunakan *smartphone* dan aplikasi untuk menghubungkan penumpang dengan *driver*. Ojek *Online* yang kini hadir di Indonesia yaitu bermula dengan masuknya layanan asal Amerika Serikat, Uber, yang hadir di tanah air sejak tahun 2014. Lalu disusul dengan lahirnya perusahaan PT Gojek Indonesia tahun 2011 yang dibentuk oleh Nadiem dan GrabTaxi. Transportasi ini merupakan sebuah layanan transportasi yang modern, oleh karena itu, semakin canggihnya dunia transportasi pada saat ini menjadi transportasi yang sangat efektif dikalangan masyarakat pada saat ini dengan memesan secara *online* di aplikasi (Azizah & Adawia, 2018). Transportasi *online* yang sangat marak pada saat ini yang tentunya sangat memberi kemudahan memang masih terlibat dengan masalah hukum. Belum adanya regulasi yang memayunginya

menjadikan transportasi *online* sebagai sesuatu yang dianggap tidak sah atau tidak legal (Wahyusetyawati, 2017).

Kepandaian yang diberikan oleh Ojek *Online* yang hadir di tengah masyarakat yaitu memberikan harga yang menarik sehingga menghemat uang karena banyaknya promo yang ditawarkan dan transportasi pilihan tambahan bagi penumpang. Alasan yang lebih detail tentang kependaian Ojek *Online* bagi para penggunanya yaitu pertama, dengan menggunakan Ojek *Online* maka penumpang dapat memantau proses penjemputan melalui *smartphone* mereka. Penumpang dapat mengeluarkan pendapatnya untuk menilai *driver* dengan mengisi rating yang sudah tersedia di aplikasi. Jika rating yang diperoleh oleh si *driver* itu buruk maka perusahaan akan memberikan suspensi terhadap *driver* tersebut dari aplikasi. Sehingga, ini menjadi kontrol bagi *driver* agar mempersempit pelayanan yang bagus untuk penumpang. Untuk biaya yang dikeluarkan, penumpang dapat melihat sebelum keberangkatan jadi Ojek *Online* memberikan transparansi harga kepada penumpang. Keempat, Ojek *Online* memaksimalkan penggunaan aset atau kemampuan yang lebih kompeten. Kelima, Ojek *Online* menyerahkan waktu kerja kepada *driver*, maka perusahaan memberikan kebebasan bagi *driver* untuk memilih kapan harus bekerja dan beristirahat, sehingga *driver* Ojek *Online* dipersilahkan memilih jam kerja sesuai dengan keinginannya.

Jasa transportasi Ojek *Online* ini juga transparansi dalam hal mengenai informasi pasti jasa transportasi online tersebut secara rinci, seperti identitas *driver*, plat kendaraan, posisi tepat akomodasi yang digunakan, *timing* yang diperlukan, SIM pengendara dan lain-lain. Tidak hanya itu pelanggan dari Ojek *Online*, *driver* Ojek *Online* terlebih dahulu menelfon atau mengirim pesan untuk memastikan bahwa calon pelanggan memesan Ojek *Online*. Terkadang *driver* Ojek *Online* tersebut juga kebingungan mengenai alamat maka ia juga akan menelfon langsung pelanggan Ojek *Online* tersebut (Anwar, 2018).

Walaupun banyak kependaian yang diberikan oleh transportasi *online* ini, tetapi masih ada beberapa kalangan yang menolak kehadiran Ojek *Online* tersebut yaitu Ojek Konvensional. Penolakan ini dikarenakan terdapatnya persaingan diantara Ojek Konvensional dengan Ojek *Online*. terjadi karena pada saat ini sulitnya mencari pekerjaan dan menurunnya pendapatan Ojek Konvensional mengakibatkan terjadinya persaingan sehingga berujung kepada konflik antar Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional. Ojek Konvensional menganggap dengan hadirnya Ojek *Online* di tengah masyarakat pada saat ini menjadikan hilangnya eksistensi ojek konvensional di tengah masyarakat pada saat ini (Perdana, 2018). Ojek Konvensional memberi batasan untuk Ojek *Online* mengantar dan menjemput penumpang. Bahkan banyak Ojek *Online* yang menghadapi serangan fisik dengan penghadangan ketika memasuki wilayah tertentu. Disamping itu, mulai bermunculan baliho-baliho berisi penolakan dimasukinya wilayah oleh Ojek *Online*. Persaingan yang terjadi diantara Ojek *Online* dan Ojek konvensional ini lambat laun menimbulkan konflik sosial.

Dalam kehidupan sosial masyarakat pada saat ini konflik merupakan hal yang pasti ada di sekitarnya (Mulyadi, 2012). Konflik dipahami sebagai reaksi sosial antara beberapa orang yang berkonflik mencoba menjatuhkan lawannya dengan meremukkan atau membikinnya menjadi lemah. Konflik biasanya juga diartikan sebagai suatu hubungan antara orang atau kalangan yang berbeda yang memiliki kepentingan yang sama (Muspawi, 2014).

Faktor dari konflik ialah selisih antar individu seperti selisih tujuan, pendapat tentang dasar awal timbulnya pertentangan. Seorang individu mempunyai karakter yang berbeda oleh karena itu, perbedaan tersebut memancing timbulnya konflik sosial. Manusia sejatinya makhluk individu dan makhluk sosial terus berinteraksi dengan sesama. lain di lingkungannya. Apabila mereka melakukan interaksi, maka akan menimbulkan dua hal yaitu konflik dan kerjasama,

maka dari itu konflik sudah melekat dan menjadi bagian dari kehidupan manusia dan masyarakat. Ini menjadi acuan kenapa terjadi konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional (Anggraeni, 2018).

Berdasarkan uraian di atas, yang kemudian menjadi pemikiran dasar peneliti untuk mengadakan sebuah investigasi tentang konsekuensi yang muncul setelah terjadinya konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional di Kota Padang.

Metode Penelitian

Investigasi ini memanfaatkan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif ini berusaha menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang atau pelaku yang kita amati, dengan investigasi kualitatif ini akan didapatkan informasi berupa ungkapan dan penuturan langsung dari *driver* Ojek *Online* dan ojek konvensional yang terlibat konflik (Moleong, 1998). Tipe investigasi yang digunakan yaitu investigasi studi kasus *intrinsik* yang artinya studi yang dilakukan karena peneliti ingin mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang konsekuensi yang muncul setelah terjadinya konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional (Sitorus, 1998). Teknik pemilihan informan sendiri yang peneliti gunakan yaitu *purpose sampling* yang artinya peneliti dengan sengaja menentukan siapa yang menjadi informan investigasi yang peneliti lakukan ini sesuai dengan data yang peneliti butuhkan dalam menjalankan investigasi (Sukardi, 2009).

Peneliti melakukan observasi yang dilakukan dengan cara mengamati secara langsung situasi di lapangan untuk melihat bagaimana konsekuensi yang muncul setelah terjadinya konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional (Sugiyono, 2010). Tipe observasi yang peneliti lakukan termasuk yang namanya observasi pasif yaitu peneliti berpartisipasi langsung dalam kegiatan objek yang peneliti sedang amati di sekitar pangkalan ojek Cendrawasih, Air Tawar Barat (Maulana, 2001). Peneliti disini benar-benar merasakan, menghayati dan menyaksikan tingkah laku dari objek investigasi yang peneliti lakukan ini (Yusuf, 2014). Setelah melakukan wawancara dengan Ojek Konvensional dan Ojek *Online* di Cendrawasih dan sekitarnya peneliti juga melakukan wawancara dengan masyarakat sekitar yang secara tidak sengaja mengamati dan merasakan konsekuensi dari konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional (Arikunto, 2006). Agar data yang peneliti peroleh ini dapat dikatakan valid, maka dalam investigasi yang peneliti lakukan ini di gunakan teknik triangulasi data dengan membandingkan semua yang peneliti dapatkan. Apabila terjadi perbedaan dengan apa yang peneliti dapatkan, maka peneliti akan melakukan diskusi lanjut dengan yang bersangkutan dengan investigasi yang peneliti lakukan untuk mendapatkan *sample* yang kongkret. Dalam investigasi ini peneliti menggunakan teknik analisis data menurut Miles dan Huberman (Miles & Huberman, 1992).

Hasil dan Pembahasan

Konflik sosial adalah salah satu bentuk interaksi sosial antara satu pihak dengan pihak lain didalam masyarakat dan ditandai dengan adanya sikap saling mengancam, menekan, hingga saling menghancurkan. Konflik sosial bisa muncul pada skala yang berbeda seperti konflik antarkelompok, kelompok antara kelompok, konflik antarnegara. Setiap skala memiliki latar belakang yang berbeda dan arah perkembangannya (Novri, 2014).

Konflik yang terjadi pada Ojek Konvensional ini berawal dari penolakan dari Ojek Konvensional terhadap adanya mode transportasi baru berbasis *online* yang lebih praktis dan inovatif bagi masyarakat pada saat ini. Pamor Ojek Konvensional sebagai transportasi yang

sudah lama ada lingkungan masyarakat menjadi turun dikalahkan dengan mode transportasi *zaman now* yaitu transportasi berbasis *online* dengan menggunakan *smartphone* untuk menjalankannya. Bentuk penurunan tersebut terbukti dengan menurunnya banyak penumpang dan pendapatan yang mereka dapatkan dalam sehari.

Ojek *Online* sebagai sarana transportasi baru merambah dunia transportasi Kota Padang dimulai pada tahun 2017. Pada awalnya Ojek *Online* memasuki Kota Padang, pihak Ojek *Online* mengadakan observasi lapangan dan target yang mereka incar adalah para Ojek Konvensional. Ojek *Online* mengadakan observasi lapangan dan melakukan proses sosialisasi dengan Ojek Konvensional bahwasanya nanti akan ada masuk moda transportasi baru berbasis *online*. Setelah berjalan, terdapat sebagian dari Ojek Konvensional yang menolak kehadiran Ojek *Online*. Konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional ini sudah berjalan sejak dari awal Ojek *Online* memasuki Kota Padang tepatnya di penghujung tahun 2017.

Dengan terjadinya konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional telah memberikan konsekuensi besar bagi kedua belah pihak yang telah berkonflik. Konsekuensi yang muncul setelah terjadinya konflik tersebut antara lain sebagai berikut:

Eratnya Solidaritas

Masyarakat yang hidup bersama sangat memerlukan suatu solidaritas diantara mereka sehari-hari. Dengan adanya solidaritas tersebut, maka kesadaran akan hidup bersama-sama akan mencuat dan terasa oleh masyarakat tersebut. Solidaritas sosial tersebut diartikan sebagai keadaan dimana hubungan antar individu atau kelompok berlandaskan pada perasaan moral dan kepercayaan yang diakui bersama ditambah pula dengan pengalaman emosional yang sama-sama mereka alami. Apabila terdapat ikatan solidaritas diantara mereka nantinya akan menciptakan iklim sehingga tujuan mereka tersebut dapat tercapai (Johnson, 1994).

Solidaritas merupakan perasaan emosional dan moral yang terbentuk pada hubungan antar individu atau kelompok berdasarkan rasa saling percaya, kesamaan tujuan, dancita-cita, adanya kesetiakawanan dan rasa sepenanggungan (Pradipto, Sukarelawati, & Kusumadinata, 2017). Tidak dapat kita abaikan dampak dari konflik tersebut merupakan suatu perubahan di dalam masyarakat. Perubahan tersebut bisa menjadi negatif seperti pertentangan, keretakan, juga renggangnya hubungan kekeluargaan dan buyarnya hubungan kerjasama masyarakat, dan juga beberapa masyarakat ketika berkonflik akan mengalami perubahan-perubahan yang mengarah pada hal-hal positif, sebagaimana dalam teori konflik menyatakan bahwa: Rasa solidaritas ini tentu saja timbul pada masyarakat atau kelompok yang berkonflik. Seperti yang diungkapkan Coser bahwa konflik dapat memperkuat in group yang berkonflik (Poloma, 1994). Artinya masing-masing pihak yang berkonflik yaitu Ojek *Online* dan Ojek Konvensional akan kuat solidaritasnya untuk melindungi kelompoknya tersebut. Hal ini dapat kita lihat dari komunitas Ojek Konvensional dan Ojek *Online* sebagai berikut:

POCS (Pangkalan Ojek Cendrawasih dan Sekitarnya)

Konflik yang terjadi antara Ojek *Online* dengan Ojek *Online* di Air Tawar Barat telah mengakibatkan pihak yang berkonflik berinisiatif untuk memperkuat ikatan kebersamaan dan kekerabatan diantara mereka. Menurut teori konflik kekuatan solidaritas *intern* dan integrasi kelompok akan menjadi lebih kuat ini disebabkan tingkat perpecahan dan konflik dengan lawan menjadi lebih besar (Johnson, 1994). Konflik yang terjadi antara Ojek *Online* dengan konvensional ini menjadikan masing-masing dari pihak yang berkonflik semakin kuat. Solidaritas salah satu pihak yang berkonflik akan mencuat dan semakin erat karena mereka merasakan kesusahan dan sama-sama mempunyai kepentingan yang sama yaitu, perebutan lahan untuk mendapatkan orderan di Air Tawar Barat tepatnya di Cendrawasih. Sehingga

masing-masing pihak bersatu untuk memperkuat solidaritas diantara mereka untuk dapat menghadapi konflik bersama-sama.

Bentuk dari solidaritas Ojek Konvensional POCS semenjak adanya konflik dapat dilihat dari beberapa perubahan dalam komunitas mereka. Mulai dari diadakannya rapat khusus untuk membangun silturrahi sesama anggota lalu bagaimana nasib dari komunitas POCS setelah masuknya Ojek *Online*. Tidak hanya itu, perubahan yang mereka rasakan setelah adanya konflik juga terlihat dari antusiasnya para anggota untuk membayarkan kas sebanyak Rp. 2.000,- perhari. POCS menyadari jika tidak terdapat solidaritas diantara mereka, maka mereka dengan mudahnya akan dikalahkan oleh mode transportasi baru yaitu Ojek *Online*.



Gambar 1. Pangkalan POCS

Ojek Online

Ojek *Online* merupakan salah satu bagian dari konflik Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional. Setelah adanya konflik tersebut, para *drive r*Ojek *Online* membangun suatu komunitas yang diberi nama Ikatan Dunsanak Ojol Basko. Walaupun sebelum terjadinya konflik antara ojek komunitas ini belum terbentuk, tetapi solidaritas diantara mereka sudah terjalin dikarenakan sama-sama memakai jacket hijau dan tergabung dalam korlap masing-masing kecamatan.

Adanya konflik dalam lingkungan masyarakat, mengakibatkan konsekuensi yang baik atau positif bagi kelompok yang berkonflik, yaitu solidaritas. Individu yang terdapat dalam kelompok tersebut bersama-sama bersatu untuk mneghadapi lawan mereka. sehingga solidaritas diantara mereka menjadi semakin kuat. Solidaritas diantara Ojek *Online* dapat kita lihat dengan terbentuknya komunitas yaitu IDOB yang pada dasarnya mereka dirikan karena adanya konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional. Untuk memperkuat solidaritas IDOB mengadakan rapat khusus setiap bulannya sesekali rapat khusus tersebut diadakan dengan touring ke luar Kota Padang yaitu seperti ke bukittinggi, sijunjung, mandeh.



Gambar 2. Agenda Touring IDOB

KDOC (Komunitas Driver Ojek Cendrawasih)

Ojek *Online* merambah dunia transportasi Kota Padang pada tahun 2017. Pada awalnya Ojek *Online* memasuki Kota Padang, pihak Ojek *Online* mengadakan observasi lapangan dan target yang mereka incar adalah para Ojek Konvensional. Ojek *Online* mengadakan observasi lapangan dan melakukan proses sosialisasi dengan Ojek Konvensional bahwasanya nanti akan ada masuk moda transportasi baru berbasis *online*. Setelah berjalan, terdapat sebagian dari Ojek Konvensional yang menolak kehadiran Ojek *Online*. Konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional ini sudah berjalan sejak dari awal Ojek *Online* memasuki Kota Padang tepatnya di penghujung tahun 2017. Sosialisasi ini juga dilakukan di pangkalan ojek POCS sebagian mereka memilih untuk menjadi *driver online* dan sebagian lagi memilih untuk tetap menjadi ojek POCS. Pada awalnya POCS tidak menyetujui hal tersebut tetapi tepatnya tanggal tersebut pihak POCS menerima awaran dari Ojek *Online* untuk menjadi *drivernya*. Sehingga diciptakanlah sebuah komunitas baru yang dinamakan KDOC (Komunitas *Driver Online* Cendrawasih) pada tanggal 1 juli 2019 untuk *driver online* yang merupakan ojek POCS dan juga menjadi *driver* Ojek *Online*. Kesempatan lainnya yang ditawarkan Ojek *Online* yaitu para anggota POCS tersebut tetap diperbolehkan untuk menjadi Ojek Konvensional dan anggota POCS.



Gambar 3. Basecamp KDOC

Batas Teritorial

Ketika konflik terjadi maka adanya wilayah teritorial masing-masing pihak yang berkonflik. Penentuan wilayah teritorial ini berdasarkan kesepakatan bersama pihak yang berkonflik. penentuan wilayah teritorial ini dapat kita lihat antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional di Cendrawasih. Bahwasanya Ojek *Online* baik itu Ojek *Online* maupun Grab tidak diperbolehkan mengambil penumpang di daerah teritorial Ojek Konvensional POCS yaitu cendrawasih dan sekitarnya. Jika ada yang mengorder customer Ojek *Online* tersebut wajib dijemput oleh Ojek Konvensional hingga simpang, setelah itu Ojek *Online* diizinkan untuk membawa customer tersebut. Penentuan wilayah ini merupakan permintaan dari Ojek Konvensional ketika ada konflik dengan Ojek *Online* karena POCS merasa bahwa hanya wilayah cendrawasih dan sekitarnya tempat mereka mencari nafkah. Sedangkan wilayah untuk Ojek *Online* menambang sangat luas yaitu Kota Padang.

Semenjak beberapa anggota POCS beralih ke Ojek *Online*, Ojek *Online* mulai meminta untuk diberika zona hijau atau diperbolehkannya *driver* Ojek *Online* untuk mendapatkan penumpang dari cendrawasih dalam bentuk goride. Hal ini tidak dapat diterima oleh POCS karena masih ada beberapa anggota POCS yang masih menjadi Ojek Konvensional dan belum berpindah ke Ojek *Online*. sehingga POCS masih sangat membutuhkan lahan tersebut sebagai tempat untuk mencari penumpang.



Gambar 4. Batas Teritorial Antara POCS dengan Ojek *Online*

Kompromi dan Norma Baru

Ojek Konvensional merupakan sasaran utama Ojek *Online* untuk dijadikan mitra kerja. Saat pertama kali Ojek *Online* memasuki Kota Padang Ojek *Online* melakukan sosialisasi dan promosi bahwasanya akan ada transportasi berbasis *online* di Kota Padang ini. Ada beberapa Ojek Konvensional yang menolak dan ada yang bersedia menerima kemajuan dalam dunia transportasi. Dengan adanya penolakan dari beberapa Ojek Konvensional inilah yang menyebabkan suatu konflik dengan Ojek *Online* terjadi. CEO salah satu Ojek *Online* sendiri Nadiem Makarim mengatakan bahwa pihak Ojek *Online* berikan antrian VIP kepada para Ojek Konvensional yang bersedia menjadi *driver* Ojek *Online*. Ini dilakukan karena agar tidak terjadi lagi konflik dengan Ojek Konvensional dan juga membuktikan bahwa Ojek *Online* peduli dengan nasib Ojek Konvensional yang sering diberitakan bahwa pendapatannya

berkurangnya setelah adanya Ojek *Online*. Teori konflik memandang bahwa perubahan social tidak terjadi melalui penyesuaian nilai-nilai yang membawa perubahan, tetapi terjadi akibat adanya konflik yang menghasilkan kompromi-kompromi yang berbeda dengan kondisi semula. Kompromi-kompromi inilah yang dilakukan oleh pihak Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional untuk mencapai suatu kestabilan kondisi dari konflik yang mereka alami.

Suatu konflik tersebut memberi pengaruh terhadap struktur masyarakat, tindakan, norma, hubungan social masyarakat, lembaga social setempat dan interaksi sosial yang dilakukan oleh seorang individu atau sekelompok individu sehingga perubahan akan terjadi dikarenakan beberapa kompromi diantara mereka yang berkonflik tersebut. Sehingga ini yang mengakibatkan lahirnya suatu norma baru dalam masyarakat. Hal tersebut terjadi pada konflik Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional (Firdaus, 2014). Upaya pengentasan konflik Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional yaitu dengan cara menciptakan norma baru yang disepakati bersama untuk ketentraman bersama. Pihak Ojek *Online* dan POCS mencoba bernegosiasi menyelesaikan masalah diantara mereka dengan tenang dan damai. Mereka membuat kesepakatan bersama yaitu Ojek *Online* tidak di perbolehkan untuk mengambil penumpang di cendrawasih dan sekitarnya. Jika kedapatan melanggar aturan yang telah disepakati, maka jacket dan helm *driver* Ojek *Online* ditahan terlebih dahulu sampai korlap masing-masing datang untuk bernegosiasi langsung untuk mendapatkan keringanan hukuman yang diberikan POCS terhadap Ojek *Online*.

Aturan ini merupakan kesepakatan bersama antara Ojek *Online* dengan POCS yang sengaja dirancang untuk meredakan konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional di Cendrawasih tersebut. Tetapi pada pengaplikasiannya di lapangan, pihak POCS masih merasakan adanya kecurangan yang dilakukan oleh beberapa *driver* Ojek *Online* yaitu melanggar aturan yang telah disepakati bahwasanya mereka dilarang untuk memasuki wilayah cendrawasih dan sekitarnya selain dari jam 9 hingga jam 5 pagi di daerah cendrawasih. Ada perbedaan pendapat mengenai pelanggaran aturan atau batas teritorial yang telah ditentukan oleh pihak POCS dengan *driver* Ojek *Online*. Dari *driver* Ojek *Online* sendiri yang peneliti wawancara dilapangan mengenai batas teritorial, rata-rata *driver* Ojek *Online* sendiri telah mengetahui dan tentunya setuju dengan aturan tersebut. Pelanggaran akan batas tersebut hanya terjadi pada saat awal-awal aturan ini diberlakukan pada daerah Cendrawasih dan sekitarnya. Sekarang *driver* Ojek *Online* sendiri rata-rata telah mengetahui batas-batas penjemputan dan hanya diperbolehkan mengantar go food dan barang. Pelanggaran yang ini biasanya dilakukan oleh *driver-driver* Ojek *Online* yang baru dimana mereka tidak mengetahui bahwasanya telah ada kesepakatan antara Ojek *Online* dan POCS terkait batas penjemputan orderan di cendrawasih dan sekitarnya.

Kesimpulan

Konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional ini memberikan beberapa konsekuensi yang ditimbulkan pada Ojek *Online* dan Ojek Konvensional khususnya daerah cendrawasih, Air Tawar Barat. Konsekuensi yang ditimbulkan ini meliputi adanya terdapat solidaritas in grup pada masing-masing pihak yang berkonflik hal tersebut dapat dirasakan oleh POCS sebagai Ojek Konvensional dan IDOB sebagai *driver* Ojek *Online*. Konsekuensi lainnya yang dirasakan akibat konflik tersebut adalah adanya batas teritorial yang telah ditetapkan oleh Ojek Konvensional sebagai batas toleransi penjemputan penumpang. Batas teritorial ini menjadi hal yang dikompromikan oleh pihak Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional sehingga adanya norma baru sebagai upaya pengentasan konflik antara Ojek *Online* dengan Ojek Konvensional.

Daftar Pustaka

- Anggraeni, D. (2018). *Konflik Transportasi Ojek Pangkalan Dan Ojek Online Di Bandung (Studi Analisis Tentang Identitas Budaya ,. 41–56.*
- Anwar, A. A. (2018). Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar. *ETNOSIA: Jurnal Etnografi Indonesia*, 2(2), 220. <https://doi.org/10.31947/etnosia.v2i2.3012>
- Arikunto. (2006). *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Azizah, A., & Adawia, P. R. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online Di Era Inovasi Distraktif Area (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). *Cakrawala - Jurnal Humaniora*, 18(2), 149–156. <https://doi.org/10.31294/JC.V18I2.4117>
- Firdaus. (2014). *Perubahan Sosial Pasca Konflik*.
- Johnson, D. (1994). *Teori Sosiologi Klasik Moderen*. Jakarta: Gramedia Pustaka.
- Maulana, D. (2001). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Miles, M., & Huberman, M. (1992). *Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-Metode*. Jakarta: UI Press.
- Moleong, L. (1998). *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Mulyadi, . (2012). Konflik Sosial Ditinjau Dari Segi Struktur dan Fungsi. *Humaniora*, 14(3), 1–18. <https://doi.org/10.22146/JH.V14I3.764>
- Muspawi, M. (2014). Manajemen Konflik (Upaya Penyelesaian Konflik Dalam Organisasi). *Jurnal Penelitian Universitas Jambi Seri Humaniora*, 16(2), 41–46.
- Novri, S. (2014). *Pengantar Sosiologi Konflik*. Jakarta: Kencana.
- Perdana, M. (2018). *Faktor Penyebab Konflik Antara Ojek Online dan Ojek Konvensional*.
- Poloma, M. (1994). *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Pradipto, N., Sukarelawati, & Kusumadinata, A. (2017). *Pengaruh Komunikasi Persuasif dalam Meningkatkan Kesadaran Solidaritas Anggota Scooter Mods Bogor Indonesia*. 3(2), 61–68.
- Pratiwi, A. (2017). *Konflik Sosial Antara Pengendara Ojek Online dengan Pengendara Ojek Pangkalan DI CURUG, KELURAHAN BOJONGSARI KOTA DEPOK*. 2(1), 1–14.
- Sitorus, F. (1998). *Penelitian Kualitatif*. Bogor: Kelompok Dokumentasi Ilmu Bogor.
- Sugiyono. (2010). *Pendekatan Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sukardi. (2009). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Syafrino, A. (2017). *Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan*.
- Wahyusetyawati, E. (2017). Dilema Pengaturan Transportasi Online. *Jurnal RechtsVinding*, (April), 1–4. Retrieved from <https://rechtsvinding.bphn.go.id>
- Yusuf, M. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Penelitian Gabungan*. Jakarta: Prenada Media Group.