

MODAL SOSIAL OJEK PANGKALAN: ADAPTASI TERHADAP APLIKASI *ONLINE* TRANSPORTASI PUBLIK¹

SOCIAL CAPITAL OF THE OJEK PANGKALAN: ADAPTATION TO ONLINE PUBLIC TRANSPORTATION APPLICATION

Rusydan Fathy

Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Kebudayaan-LIPI

rusydanfathy@gmail.com

Abstract

Technology has penetrated the transportation services sector in Indonesia, such as application-based ojek that replaces the ojek pangkalan as an alternative transportation. This paper explores ojek pangkalan using social capital for their economic resilience. The Arguments are formulated through analysis of adaptation of the community in the macro domain of urban studies. In order for ojek pangkalan to adapt, they change to become ojek online's driver, while the others, try to survive. However, their ability to adapt is quality of their social capital. Ojek pangkalan's entity as a community currently has a negative stereotype of their poor quality management system. This paper uses qualitative approach and the case studies is ojek pangkalan Salemba. The data analyzed through the three-stage data encryption technique; open code, axial code, and selective code. The conclusion shows that social capital plays important part in ojek pangkalan's existence and adaptation in context of community-based economic resiliency.

Keywords: *social capital, economic resilience, ojek pangkalan.*

Abstrak

Teknologi telah berpenetrasi ke dalam sektor jasa transportasi di Indonesia seperti keberadaan ojek berbasis aplikasi pada sektor jasa transportasi yang menggantikan ojek pangkalan sebagai transportasi alternatif. Tulisan ini mengupas modal sosial dalam menciptakan ketahanan ekonomi ojek pangkalan. Modal sosial ojek pangkalan diletakkan pada ranah makro studi perkotaan yang diikuti oleh bahasannya sebagai sebuah komunitas. Kemampuan adaptasi anggota ojek pangkalan, misalnya memilih untuk menjadi pengemudi ojek *online*, sementara yang lain, memilih untuk bertahan. Bagaimanapun, kemampuan mereka untuk beradaptasi ditentukan oleh kualitas modal sosial mereka. Ojek pangkalan sebagai sebuah komunitas saat ini memiliki stereotype negatif di masyarakat karena buruknya sistem pengelolaan mereka. Tulisan ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan studi kasus ojek pangkalan Salemba. Data dianalisa melalui teknik tiga tahap penyandian data: penyandian terbuka, penyandian aksial dan penyandian selektif. Kesimpulan kajian ini adalah pengembangan modal sosial ojek pangkalan dapat menciptakan ketahanan ekonomi mereka.

Kata kunci: *modal sosial, ketahanan ekonomi, ojek pangkalan.*

Pendahuluan¹

Di Indonesia, kita dihadapkan dengan transformasi bergesernya moda transportasi dari ojek² konvensional (biasa disebut ojek pangkalan) menjadi ojek *online* (yang berbasis aplikasi). Kemajuan teknologi berimplikasi pada sektor transportasi, sehingga “tukang ojek” pangkalan harus beradaptasi – menyesuaikan diri

dengan keadaan karena masyarakat lebih berminat menggunakan jasa ojek *online*. Selain faktor penggunaan teknologi (*smartphone*) itu sendiri, hal ini disebabkan oleh prinsip hidup manusia modern yaitu efektif dan murah. Ojek *online* hadir dengan memperhatikan kedua hal tersebut. Jika dicermati, ojek *online* memenuhi tiga aspek vital sebagai moda transportasi, yaitu keamanan, kepastian, dan kecepatan. Ditambah lagi, ketiga aspek tersebut melebur ke dalam wujud tarif murah yang ditawarkan. Hal ini menjadi penting karena berposisi dengan stigma “nembak harga” yang melekat pada ojek pangkalan. Teknologi telah mendorong kapitalisme mengubah keadaan ojek sepeda motor Indonesiaketika ojek pangkalan tidak diuntungkan

¹ Tulisan ini merupakan pengembangan dari skripsi penulis berjudul Modal Sosial dan Ketahanan Ekonomi Ojek Pangkalan Salemba tahun 2017.

² Ojek dalam tulisan ini merupakan moda transportasi darat menggunakan sepeda motor yang biasanya memiliki pangkalan (di pertigaan maupun di tempat-tempat strategis seperti di depan stasiun atau terminal) untuk menunggu penumpang.

dengan ketimpangan (tidak mendapatkan penumpang).

Pada dasarnya, kemunculan transportasi *online* di negara-negara maju di dunia tidak memiliki hambatan yang berarti. Di Amerika, misalnya, kemajuan teknologi dalam bidang transportasi mendapat respon yang positif dari masyarakat. Keberadaan *Carsharing*, *Bikesharing*, dan *Taxi hailing and transportation network services* sebagai contoh bentuk transportasi *online* di Amerika memberikan dampak positif bagi negara (Dutzik dan Madsen, 2013). Dalam laporan Dutzik dan Madsen disebutkan bahwa layanan transportasi yang didukung kemajuan sistem teknologi informasi dapat mengubah perilaku transportasi orang Amerika yang meliputi menghilangkan hambatan orang untuk menggunakan transportasi publik, mengurangi

jumlah kendaraan yang dimiliki sebuah rumah tangga, dan menyediakan berbagai bentuk transportasi di manapun mereka berada (2013: 8).

Negara-negara maju lainnya, seperti Inggris, Jerman, Jepang dan Singapura, menerapkan regulasi yang ketat serta sanksi tegas bagi para pelaku bisnis transportasi *online* yang menitikberatkan kepada standar operasional dan keselamatan masyarakat (kumparan.com). Hal demikian lah yang membedakan dengan apa yang terjadi di Indonesia. Meskipun pada awalnya transportasi *online* mendapat penolakan di beberapa negara maju, bahkan di negara asalnya seperti Amerika (Uber) dan Malaysia (Grab), tetapi pemerintah negara tersebut cepat tanggap dengan mengeluarkan regulasi terkait.

Gambar 1
Karikatur Tentang Ojek Online



Sumber: jpnn.com

Meskipun demikian, revolusi transportasi jasa angkutan darat, dalam hal ini sepeda motor, di Indonesia juga terbilang cukup berhasil. "Saat ini, sekitar 80 juta sepeda motor tersebar seantero Indonesia dengan jumlah penduduk sekitar 260 juta, maka perbandingannya 1:3" (ridertua.com). Di Jakarta dengan jumlah penduduk 10,18 juta jiwa memiliki jumlah sepeda motor (tidak termasuk TNI dan Polri) lebih dari 13 juta pada tahun 2014 (jakarta.bps.go.id). Kehadiran ojek *online* merupakan bentuk dari ekonomi kreatif di Indonesia. Kreativitas dan inovasi dalam pemanfaatan Teknologi Informasi yang

dilakukan perusahaan ojek *online*—dalam hal ini Gojek dan Gra – terlihat dan dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat baik pengguna, penyedia, dan juga para pedagang. Banyak pihak yang memperoleh keuntungan dari bisnis ojek *online* tersebut. Uniknyanya pengusaha ojek *online* yang menerapkan sistem bagi hasil hanya mengambil sedikit persentase dari penghasilan para pengemudi dan hal tersebut memang berbeda dengan bidang bisnis lainnya yang biasanya pengusaha mengambil keuntungan lebih banyak dari bisnis yang dijalankan oleh perusahaannya (Septanto, 2016). Oleh karena itu, kehadiran perusahaan penyedia jasa transportasi

onlinesangat disukai dan dibutuhkan oleh masyarakat yang dibuktikan dengan jumlah pengunduh aplikasi perusahaan transportasi *online* seperti di bawah ini.

Tabel 1
Jumlah Pengunduh Aplikasi Transportasi *Online*
(Agustus 2018)

| No | Nama | Jumlah Pengunduh Aplikasi |
|-------|---|---------------------------|
| 1 | Grab (termasuk Uber yang melebur ke dalam Grab | 150 juta download |
| 2 | Gojek | 10 juta download |
| Total | | 160 juta download |

Sumber: Google Playstore via Android Smartphone

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa aplikasi transportasi *online* diunduh dalam jumlah yang sangat besar. Di samping itu, jumlah pengguna ojek *online* adalah sebagai berikut: Uber 2.3 juta, Grab 8.6 juta, dan Gojek 8.8 juta per bulan (Iskandar, 2017). Sementara itu, berdasarkan hasil survei Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia (APJII) tahun 2017, penetrasi pengguna internet di Indonesia adalah 143.26 juta jiwa dari total 262 juta jiwa penduduk Indonesia. Hal yang menarik adalah 50.08% akses internet berdasarkan data tersebut adalah melalui tablet atau *smartphone*. Dengan demikian, implikasinya adalah pangsa pasar tersedia secara otomatis bagi ojek berbasis aplikasi. Pertanyaan yang muncul kemudian adalah apakah ojek pangkalan otomatis akan mati?

Jika melihat fakta, kita dihadapkan pada kenyataan bahwa ojek pangkalan mengalami keterpurukan. Mereka tidak mampu bertahan menghadapi gempuran ojek *online*. Hal demikian paling tidak berimplikasi pada dua hal. *Pertama*, kemampuan anggota komunitas ojek pangkalan untuk menyesuaikan diri dengan perkembangan teknologi, dengan membuat mereka beralih menjadi pengemudi ojek *online*. Bagi anggota komunitas ojek pangkalan yang tidak dapat menyesuaikan diri dengan teknologi terpaksa membubarkan diri. Faktor usia menjadi hal signifikan yang menyebabkan hal tersebut. Menerima atau tidak, komunitas ojek pangkalan dalam kasus ini harus berupaya sekuat tenaga untuk bertahan.

Terlepas dari kondisi seperti itu, ojek pangkalan pada umumnya tidak menyadari potensi modal sosial yang dimiliki, sehingga tidak memiliki strategi sebagai persiapan menghadapi perubahan. Padahal, mereka dapat mengembangkan modal sosial mengikat (*bonding social capital*) dalam bentuk identitas bersama maupun norma-norma khas ojek pangkalan seperti budaya tawar-menawar. Ironisnya, sisa usia sebuah komunitas ojek pangkalan bergerak beriringan dengan citra negatif yang terus tumbuh dan berkembang di masyarakat.

Sebagai contoh, citra negatif ojek pangkalan yang kentara adalah bentuk resistensi yang tidak dikelola dengan baik seperti penolakan yang terkadang disertai tindakan kekerasan. Hal itu, misalnya, terjadi tahun 2015 di Stasiun Gambir dan Stasiun Manggarai, Jakarta Selatan, yaitu pengusiran paksa ojek *online* yang menurunkan penumpang di depan stasiun (bisnispost.com). Selain itu, bentuk penolakan lain misalnya terjadi pada tahun 2016 di Kebayoran Lama, Jakarta Selatan, yaitu penganiayaan (pemukulan) oleh ojek pangkalan terhadap ojek *online* (merdeka.com). Bukan hanya itu, pada tahun 2018 terjadi beberapa kasus serupa, salah satunya terjadi di Cianjur ketika ratusan pengemudi ojek pangkalan menyerang pengemudi ojek *online* (Deden, 2018).

Kondisi yang bertolak belakang ternyata ditemukan di Ojek Pangkalan Salemba (OPS) di Salemba Raya, Jakarta Pusat. OPS merupakan salah satu ojek pangkalan yang mampu *survived* dalam konstelasinya dengan ojek *online* karena memiliki pangsa pasarnya sendiri. Mereka memiliki penumpang yang tetap percaya menggunakan jasa mereka. Bagaimana kepercayaan itu tetap ada tidak terlepas dari bagaimana jaringan atau hubungan dibangun di atas komitmen terhadap norma-norma yang dipegang teguh bersama. Hal ini menunjukkan bahwa memang diperlukan modal dalam bentuk lain yang berguna untuk menciptakan ketahanan ekonomi—dalam hal ini khususnya bagi ojek pangkalan.

Modal Sosial (*Social Capital*)

Modal sosial (*social capital*) merupakan konsep yang dihadirkan sebagai pembanding atau alternatif bentuk modalitas lain (*human capital, financial capital, cultural capital* dan

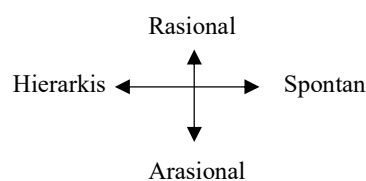
lain sebagainya). Dalam ranah teoritis, konsep modal sosial kontemporer berkembang ketika dipicu oleh Pierre Bourdieu tahun 1970-an. Beberapa tokoh lain yang membahas konsep ini misalnya James S. Coleman tahun 1980-an. Konsep modal sosial yang lebih populer tertuang dalam karya-karya Robert Putnam dan Francis Fukuyama yang digunakan sebagai kerangka berpikir utama dalam tulisan ini. Keduanya memiliki kesamaan, terutama dalam memandang kepercayaan sebagai salah satu unsur modal sosial.

Istilah modal sosial merujuk kepada kapasitas individu untuk memperoleh barang material atau simbolik yang bernilai berdasarkan kebajikan hubungan sosial dan keanggotaan dalam kelompok sosial atau kapasitas pluralitas seseorang untuk menikmati keuntungan dari tindakan kolektif berdasarkan kebajikan dari partisipasi sosial, kepercayaan terhadap institusi atau komitmen untuk menetapkan cara dalam melakukan sesuatu (Ritzer, 2004). Modal sosial ialah hubungan yang berisikan serangkaian nilai dan norma yang dipegang bersama oleh suatu kelompok sebagai fondasi kepercayaan yang memungkinkan adanya kerja sama di antara mereka (Fukuyama, 2002). Dengan demikian, dapat diidentifikasi tiga unsur dari modal sosial yaitu, norma, jaringan, dan kepercayaan. Ketiga unsur modal sosial sejatinya bukan hanya dilihat sebagai bentuk atau hasil, melainkan juga sebagai proses. Ia semakin kuat jika keberadaannya senantiasa dimanfaatkan. Modal sosial justru mengakumulasi dirinya seiring dengan pemakaian.

Berkenaan dengan pembentukan unsur modal sosial yang pertama, yaitu nilai dan norma sosial, Fukuyama (2005) menjelaskan bahwa terdapat 4 jagat norma yang terbentang dalam dua arah: hierarkis-spontan dan rasional-arasional.

Pada umumnya norma yang terbentuk secara spontan cenderung bersifat informal, dalam arti tidak dituliskan dan diumumkan. Selain merentangkan norma-norma sosial, mulai dari norma sosial hierarkis hingga spontan, kita juga dapat merentangkan norma lainnya hasil pilihan rasional serta norma turunan dan arasional. (Fukuyama, 2005: 179).

Gambar 2
Jagat Norma



Sumber: Fukuyama, 2005: 180

Fukuyama (2005) kemudian menjelaskan bahwa akan terbentuk 4 macam norma dengan 4 sifat berbeda; Spontan Arasional bersifat alami teratur sendiri, Spontan Rasional bersifat tertata sukarela, Hierarkis Arasional bersifat keagamaan, dan Hierarkis Rasional bersifat politis.

Norma-norma sosial tersebut selanjutnya akan melahirkan kebajikan-kebajikan sosial. Menurut Fukuyama, kebajikan sosial (*social virtues*) adalah

Beberapa rangkaian kebajikan individu yang bersifat sosial di antaranya adalah kejujuran, keterandalan, kesediaan untuk bekerja sama dengan orang lain, kekompakkan dan *sense of duty* terhadap orang lain... Modal sosial memerlukan pembiasaan terhadap norma-norma yang berlaku, dan dalam konteksnya termanifestasikan dalam kebajikan-kebajikan sosial umum—kesetiaan, kejujuran, kekompakkan dan *dependability*. (2002: 65).

Akan tetapi, sebelum dapat dikatakan bahwa norma mampu menciptakan kebajikan sosial, maka norma harus mampu menciptakan ketertiban. Ketertiban merupakan sumber keteraturan dan pada gilirannya berkontribusi memunculkan kohesi sosial yang kuat. Fukuyama mengatakan bahwa ketertiban dapat dibentuk dari berbagai sumber, mulai dari beragam hierarki dan terpusat hingga interaksi yang sepenuhnya otonom dan spontan antarindividu (2005: 179).

Sementara itu, unsur modal sosial yang kedua, yaitu jaringan sosial, terbentuk karena telah terjadi pertukaran moral. Di dalam sebuah komunitas dapat terjadi bukan hanya pertukaran ekonomi semata tetapi juga – menurut Fukuyama (2002) – terjadi pertukaran moral. Menurut Fukuyama (2005), pertukaran moral disebut sebagai *reciprocal altruism* dan tidak sama dengan istilah tukar-menukar seperti yang biasa terjadi dalam dimensi pasar yaitu (*market exchange*).

Di pasar, barang-barang ditukarkan secara serentak. Pembeli dan penjual mengikuti perkembangan nilai tukar dengan cermat. Sedangkan menyangkut pengorangan timbal balik, pertukaran bisa terjadi pada waktu yang berbeda. Pihak yang satu memberikan manfaat tanpa mengharapkan balasan langsung dan tidak mengharapkan imbalan yang setimpal. (Fukuyama, 2005: 212-213).

Dengan demikian, satu sama lain pada akhirnya akan mengenal, apa yang disebut Fukuyama (2005) sebagai, reputasi sebagai modal. Terkait hal tersebut, Fukuyama menjelaskan.

Jika kita tahu bahwa kita harus bekerja sama dengan kelompok yang sama dalam jangka waktu yang cukup lama, dan jika kita tahu bahwa mereka akan terus ingat pada kejujuran atau kecurangan kita, maka demi kepentingan kita sendirilah kita harus berperilaku jujur. Dalam situasi seperti itu, asas timbal balik akan muncul dengan sendirinya karena reputasi telah menjadi modal. (Fukuyama, 2005: 210).

Jaringan sosial sebagai modal sosial memiliki dua bentuk. *Pertama*, modal sosial mengikat (*bonding social capital*) yang mengacu kepada identitas bersama berbasis suku, etnis, dan agama (Putnam, 2000). *Bonding social capital* merupakan fondasi untuk menumbuhkan dan mempererat iklim kerjasama di antara para anggotanya. Kedua, modal sosial menjembatani (*bridging social capital*) adalah kemampuan kelompok untuk mengasosiasikan dirinya dengan kelompok lain di luar persekutuan berbasis suku atau agama (Putnam, 2000). *Bridging social capital* merupakan hubungan-hubungan yang menjembatani lebih baik dalam menghubungkan aset eksternal dan bagi persebaran informasi dan dapat membangun identitas dan timbal balik yang lebih luas (Putnam, 2000). Jika modal sosial mengikat merupakan basis dalam menciptakan kerjasama, modal sosial menjembatani adalah bentuk perluasan dari kerjasama yang telah terbentuk tersebut.

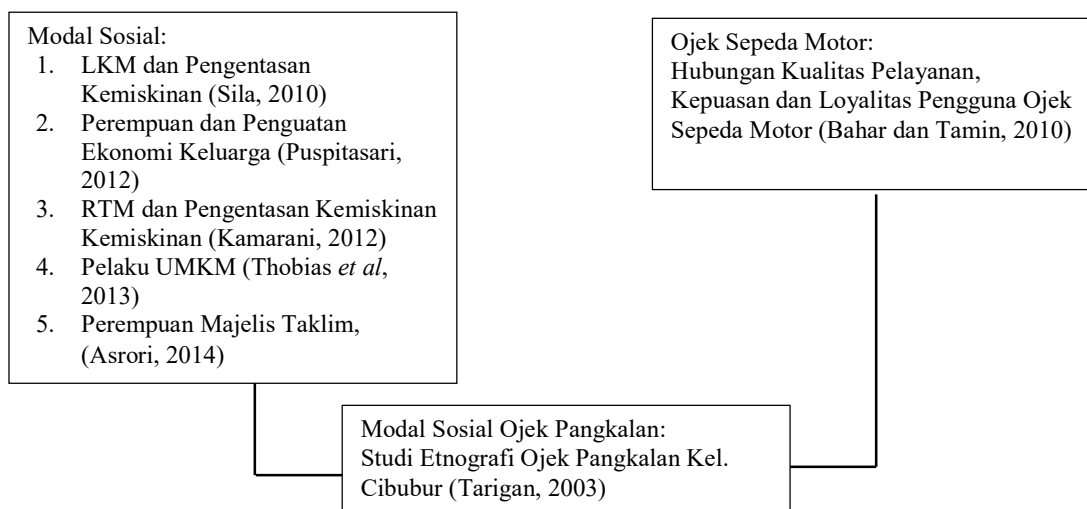
Lebih lanjut, pembentukan kepercayaan tidak dapat dilepaskan dari hubungannya dengan norma sosial. Dalam konteks hubungan ini, antara kepercayaan dan norma memiliki dualitas hubungan yaitu norma diciptakan oleh kepercayaan dan kepercayaan diciptakan oleh norma (Fukuyama, 2002). Mengukur kepercayaan

sebagai modal sosial adalah dengan melihat sikap dan perasaan. Mengukur modal sosial terutama dilakukan dengan melihat nilai-nilai dan perilaku yang dianut (Fukuyama, 2005). Selain itu, mengukur modal sosial juga dapat dilakukan menggunakan ukuran tradisional menyangkut disfungsi sosial, seperti kejahatan (Fukuyama, 2005). Selain itu, dapat dilihat pula – sebagaimana pendapat Fukuyama (2005) menyangkut ukuran tradisional (disfungsi sosial-kejahatan) – absennya kejahatan dalam kehidupan bersama. Fukuyama kemudian mempercayai bahwa kepercayaan adalah pelumas yang penting bagi mulusnya kerja sebuah sistem sosial (2002: 222). Selain itu, kepercayaan juga dapat menghemat biaya untuk mencapai keadilan. Fukuyama menerangkan bahwa kepercayaan menghemat banyak kesulitan untuk memiliki tingkat keandalan yang adil pada kata-kata orang lain (2002: 222).

Beberapa penelitian terdahulu mendukung hipotesis yang dibangun dalam penelitian ini, yaitu modal sosial berperan bagi eksistensi dan adaptasi kelompok atau organisasi masyarakat. Penelitian tersebut di antaranya mampu mengembangkan ekonomi Lembaga Keuangan Mikro (LKM) (Sila, 2010) dan Pedagang Kaki Lima (PKL) (Utomo, 2015). Modal sosial juga hadir sebagai solusi pengentasan kemiskinan Rumah Tangga Miskin (RTM) (Kamarani, 2012). Lebih dari itu, modal sosial juga berguna bagi pemberdayaan ekonomi perempuan (Puspitasari, 2012) dan pemberdayaan komunitas perempuan majelis taklim (Asrori, 2014). Terakhir, modal sosial pun berpengaruh bagi perilaku pelaku Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) (Thobias *et al*, 2013). Berikut studi literatur yang telah dilakukan.

Namun demikian, dari penelitian-penelitian tersebut belum ada yang melihat pemanfaatan modal sosial bagi komunitas ojek pangkalan. Lebih jauh, langkanya studi-studi sosiologi yang menjelaskan ketahanan ekonomi ojek pangkalan tentu sangat disayangkan, mengingat transformasi jasa transportasi ojek di Indonesia merupakan hal baru. Selain itu, transportasi memiliki dimensi sosial yang penting untuk dikaji. “Faktanya masih sedikit sekali studi-studi sosiologi terkait hal ini, karena masalah transportasi hanya bagian dari masalah perkotaan di dalam literatur sosiologi.” (Usman, 2015: 31). Untuk itulah tulisan ini mengeksplorasi modal sosial yang dimiliki OPS dalam menciptakan ketahanan ekonomi mereka.

Gambar 2
Penelitian-Penelitian Terdahulu



Sumber: Rusydan, 2017: 26

Pemberdayaan Berbasis Komunitas Bagi Ojek Pangkalan

Mengacu kepada definisi dari Wirutomo (2012), komunitas diartikan sebagai satuan masyarakat yang relatif kecil, memiliki hubungan dan keterikatan yang relatif kuat, dan memiliki kepentingan bersama berdasarkan kesadaran sosial. Selain itu, komunitas memiliki beberapa bentuk yang lebih dikhususkan seperti basis primordial, okupasional, spasial, dan *interest* (ketertarikan) (Wirutomo, 2012). OPS merupakan sebuah komunitas, jika dilihat berdasarkan pemikiran Wirutomo. *Pertama*, OPS adalah kelompok yang relatif kecil (5 anggota). *Kedua*, anggota satu dengan yang lain memiliki keterikatan yang relatif kuat karena memiliki identitas kolektif yang ditumbuhkan bersama yaitu kesamaan nasib (tidak lagi bekerja pada sektor formal), tempat tinggal (orang asli Salemba), dan suku bangsa (Betawi). *Ketiga*, mereka memiliki kepentingan bersama yang didasarkan kepada kesadaran sosial, seperti keinginan membantu satu sama lain di tengah sulitnya mengakses pekerjaan sektor formal.

Ojek pangkalan merupakan komunitas yang pada dasarnya memiliki basis okupasional – diikat oleh kesamaan pekerjaan atau profesi – secara informal. OPS sendiri berciri informal tanpa terikat kontrak kerja secara formal. Di dalam OPS aturan-aturan bersifat informal tertuang dalam operasional sistem pengelolaan mereka, misalnya dalam aturan waktu

“mangkal”, penentuan tarif, dan sistem antrian mengambil penumpang. Aturan tersebut bersifat informal karena tidak tertulis hitam di atas putih, tetapi lebih kepada kesepakatan bersama yang dibangun sejak awal. Terkait hal ini, aturan di dalam OPS cenderung disepakati dan dilaksanakan berdasarkan kesadaran untuk saling memahami.

Menurut pengakuan Sopian (Pendiri OPS), OPS terbentuk pada tahun 2003 di Salemba. Tujuan dibentuknya OPS adalah wadah untuk mencari nafkah dan mengisi waktu luang bagi anggota karena sudah tidak lagi bekerja pada sektor formal. Banyak anggota OPS pernah bekerja sebagai karyawan swasta sebelum menjadi tukang ojek. Menurut pengakuan Sopian dan beberapa anggota OPS lainnya, OPS dibentuk bukan semata-mata demi kebutuhan ekonomi, melainkan juga kebutuhan sosial, yaitu menjalin relasi pertemanan. Basis sosial tersebut pada gilirannya membuat OPS memiliki simpul ikatan yang kokoh. Sudah menjadi ciri khas bahwa sebuah komunitas sejatinya memiliki komitmen moral yang berkontribusi menciptakan kohesi sosial yang kuat.

Menurut Osborn dan Gaebler (dalam Wirutomo, 2012), komunitas lebih mampu melihat potensi yang dimiliki oleh setiap pribadi anggotanya dibandingkan dengan organisasi profesional yang sering hanya mengedepankan aspek kelemahan saja. Berbagai macam

komunitas informal di era modern ini, tidak akan hilang keberadaannya karena potensi-potensi modal sosial mereka. Sejauh yang diyakini oleh Fukuyama (2002), ketika komunitas-komunitas ini memiliki potensi modal sosial, hal yang harus diperhatikan adalah bagaimana mereka memanfaatkannya dengan cara mereproduksi norma-norma informal bersama, mempererat hubungan ke dalam, memperluas hubungan ke luar, menjaga kepercayaan, dan melebarkan radius penularannya ke luar komunitas mereka.

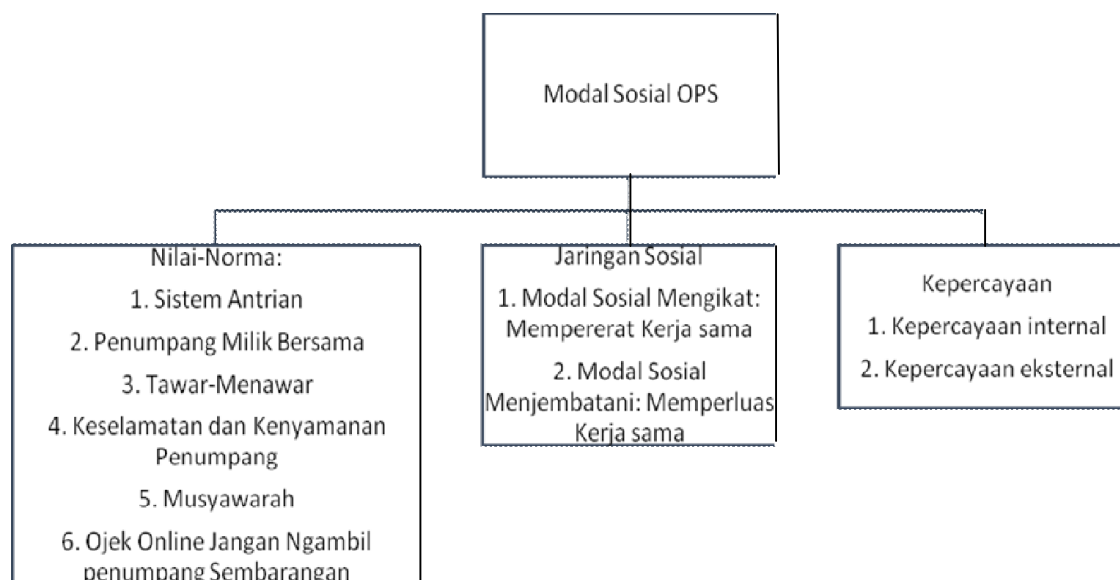
Semangat modernisasi yang dilakukan oleh ojek berbasis aplikasi harus menular terhadap struktur tradisional ojek pangkalan. Namun, hal tersebut tidak boleh dipaksakan begitu saja mengingat ojek pangkalan merupakan entitas komunitas yang memiliki keunikannya sendiri. Mereka memiliki nilai-nilai dan norma-norma untuk mengatur kehidupan bersamanya. Oleh karena itu, mengejar pertumbuhan ekonomi dan pengentasan kemiskinan jangan sampai membunuh budaya ojek pangkalan. Namun faktanya, kemajuan teknologi dan kapitalisasi nyatanya menciptakan eksklusivitas dan membuat komunitas ojek pangkalan sebagai kelompok yang termarjinalkan. Padahal, pemberdayaan komunitas tidak boleh diseragamkan polanya. Biarkan komunitas tertentu berkembang dengan potensi dan ciri khas yang dimiliki (Wirutomo, 2012). Oleh karena itu, perlu pendekatan pemberdayaan yang tepat dalam

rangka mempertahankan identitas komunitas ojek pangkalan.

Pembangunan dan pemberdayaan masyarakat perkotaan harus mencakup semua strata sosial (Wirutomo, 2012: 35). Artinya, para pemangku kepentingan dituntut untuk tidak hanya mengapresiasi kegemilangan ojek *online* melainkan juga mencari solusi bagi keterpurukan ojek pangkalan. Meskipun masyarakat larut dalam suka cita ojek *online* tetapi jangan sampai acuh dengan duka cita ojek pangkalan. Jangan sampai ojek pangkalan kehilangan identitasnya dan berangsur-angsur menuju kepunahan. Pemberdayaan di Jakarta harus bersifat *community based empowerment* (CBE), sebab pada dasarnya masyarakat Jakarta beraktivitas dalam berbagai ikatan komunitas seperti kedekatan tempat tinggal, persamaan profesi, agama, suku, hobi, ataupun ketertarikan yang masing-masing tumbuh dengan karakteristik berbeda-beda (Wirutomo, 2012: 34). Dengan kata lain, kebijakan yang dihasilkan harus mengakomodasi modal sosial yang dimiliki oleh sebuah komunitas. Dengan menggunakan pendekatan ini, diharapkan pemerintah mampu mengidentifikasi potensi dalam setiap jenis komunitas serta mau bermitra dengan semua kekuatan komunitas (Wirutomo, 2012).

OPS sebagai sebuah komunitas memiliki modal sosial sebagai berikut.

Gambar 3
Modal Sosial OPS



Sumber: Rusydan, 2017: 53

Terbentuknya Modal Sosial OPS: Reproduksi Nilai-Norma, Jaringan, dan Kepercayaan

Berdasarkan paparan teoretis di atas muncul pertanyaan tentang bagaimana terbentuknya nilai-norma sosial (*social norms*), jaringan sosial (*social networking*), dan kepercayaan (*trust*) dalam OPS. Secara hipotesis, nilai dan norma yang terbentuk dan kemudian dijaga tidak muncul seketika karena kedua hal tersebut terbentuk melalui interaksi dan kesepakatan bersama di antara anggota. Secara umum, norma merupakan bentuk konkret dari nilai-nilai yang sifatnya abstrak. Norma tidak bisa diletakkan dalam bahasan terpisah dari nilai. Nilai-nilai yang tertanam dalam diri setiap anggota OPS meliputi nilai-nilai tentang persaudaraan, kesabaran, kejujuran dan kesopanan adalah fondasi yang melandasi terbentuknya norma-norma di dalam OPS. Hal-hal yang disebutkan itu menurut Fukuyama (2002), ketika dipegang teguh akan menjadi kekuatan yang merangsang tumbuhnya kepercayaan. Setiap anggota OPS memiliki pandangan tentang sesuatu yang dianggap baik, benar, penting, dan/atau patut dalam satu frekuensi yang sama. Nilai-nilai kesabaran, kejujuran, dan persaudaraan serta toleransi dan kesopanan telah menjadi komitmen yang terinternalisasi ke dalam diri anggota OPS.

Kejujuran dan pertemanan merupakan batu loncatan dalam setiap perbuatan. Bagi anggota OPS, sebagai makhluk sosial, mereka menganggap penting arti pertemanan dan kejujuran. Hal itu seperti terlihat dari hasil wawancara kepada para anggota OPS tersebut sebagai berikut.

“Dalam pandangan saya, arti temen tuh banyak, bisa dibikin persaudaraan dalam berhubungan, bisa juga die membantu perekonomian kita pada saat die punya job. Makanya untuk pertemanan sih kalo umpamanya buat kita-kita orang, lebih bagus banyak temen daripada banyak musuh.” (Wawancara, 31 Desember 2016).

“Wah penting lah orang itu hidup musti jujur.” (Wawancara, 4 Januari, 2017).

Mereka yakin bahwa dengan memiliki banyak teman akan mendatangkan manfaat di kemudian hari. Sama halnya pertemanan, kehidupan yang dijalani dengan nilai-nilai kejujuran dianggap membawa manfaat bagi mereka.

Toleransi dan kesopanan merupakan fondasi yang digunakan dalam membangun hubungan dengan orang lain terutama dengan penumpang.

“Kita berpegang teguh pada kesopanan. Sebagai (organisasi) jasa, sopan santun tuh penting. Kalo buat kesopanan bisa diliatnye kan dari penumpang, artinya gimana kita bisa menempatkan diri dengan penumpang.” (Wawancara, 31 Desember 2016).

Kesabaran menjadi prioritas dalam menyikapi kondisi yang tidak menguntungkan bagi mereka seperti ketika sepi penumpang dan saat bertemu dengan pengemudi ojek *online* yang berperilaku seenaknya.

“Allah maha tau soal rezeki, saya ngga neko-nekone begitu. Biarin mau diambil silahkan alhamdulillah aje kite yang penting karena memang untuk ojek pangkalan sekarang ini butuh kesabaran.” (Wawancara, 31 Desember 2016).

Anggota OPS meyakini bahwa bersabar dan bersyukur adalah kunci awal mengatur strategi menghadapi ojek *online*, mengklarifikasi stigma negatif yang melekat pada ojek pangkalan serta menyiasati kondisi sepi penumpang. Nilai-nilai inilah yang kemudian menjadi komposisi utama terbentuknya berbagai norma di dalam OPS.

Norma-norma di dalam OPS, seperti norma dalam kebanyakan komunitas, adalah bersifat informal. Berikut ini adalah sifat norma-norma di dalam OPS. *Pertama*, bersifat spontan rasional karena dilihat sebagai hasil yang disepakati bersama efek dari terakomodasinya nilai-nilai bersama yang dianut. Hal ini dapat dicontohkan dengan hampir semua norma atau aturan informal dalam OPS yaitu sistem antrian mengambil penumpang, penumpang milik bersama, tawar-menawar serta aturan ojek online boleh nongkrong tapi jangan ngambil penumpang sembarangan. *Kedua*, norma dalam OPS bersifat spontan arasional yang terbentuk tanpa perundingan-perundingan rasional karena dilihat sebagai sesuatu yang otomatis terbentuk mengingat faktor nilai tentang kebutuhan dasar mereka sebagai manusia. Hal ini misalnya terlihat dalam aturan tentang keselamatan dan kenyamanan penumpang serta aturan musyawarah lewat omongan. *Ketiga*, bersifat hierarkis arasional. Artinya norma tersebut tercipta karena adanya nilai-nilai yang diyakini bersumber dari hierarki yang tertinggi, yaitu Tuhan. Dari hasil analisis terhadap latar belakang dibentuknya

OPS dan juga aturan-aturan informal di dalam OPS, tidak ada yang bersifat hierarkis rasional (politis) karena motif utama mereka adalah

ekonomi dan sosial. Tidak teridentifikasi oleh penulis mengenai motif politik pragmatis di dalam aturan-aturan informal OPS.

Tabel 2
Norma Informal OPS

| No | Sumber | Norma OPS | Sumber |
|----|-------------------|--|---------------------|
| 1 | Spontan Rasional | 1. Sistem Antrian Mengambil Penumpang 2. Penumpang Milik Bersama 3. Tawar-Menawar 4. Ojek <i>Online</i> Boleh Nongkrong Tapi Jangan Ngambil Penumpang Sembarangan | Hierarkis Arasional |
| 2 | Spontan Arasional | 1. Keselamatan dan Kenyamanan Penumpang 2. Musyawarah | |

Sumber: Rusydan, 2017: 53

Selain aturan-aturan yang disebutkan di atas, OPS juga terbiasa dengan berbagi hasil ketika ada teman yang membutuhkan pertolongan.

“Kite udeh pasti itu mah nimpuk, patungan gitu temen-temen di sini semuanya kalo yang kenape-kenape, gatau die sakit atau nikahan keluarganya kan terus butuh dana. Ye anak-anak sih disini kolektif ngumpulin seadanye aje ga dipatokin jumlah, yang mau ngasih kalo ada rejeki ye ngasih kalo gaada juga gapernah dipaksain.”
(Wawancara, 31 Desember 2016).

Mengenai aturan-aturan informal tersebut, akan dijelaskan lebih lanjut pada sub bab Modal Sosial dan Ketahanan Ekonomi Ojek Pangkalan.

Dalam konteks pembangunan kepercayaan (*trust building*), norma-norma ini memiliki posisi dualitas, yaitu sebagai prakondisi atau fondasi kepercayaan dan sebagai produk kepercayaan. Dalam pembahasan mengenai terbentuknya norma sebagai modal sosial, hal yang disorot adalah norma sebagai prakondisi atau fondasi kepercayaan. Menurut Fukuyama (2005), nilai-norma yang dipegang teguh bersama adalah kekuatan yang mendorong timbulnya kepercayaan. Nilai-nilai mengenai kejujuran dan kesabaran dalam diri anggota OPS berimbas pada tingkat kepercayaan tinggi yang dimiliki. Cara mereka bersikap dengan mengutamakan saling mengalah dan bersabar, mematuhi aturan yang berlaku di dalam OPS dan senantiasa mengutamakan kejujuran menunjukkan bagaimana proses *trust building* sedang berlangsung satu sama lain.

Kepercayaan yang telah terbangun dapat dilihat dari bagaimana kepercayaan tersebut dijaga oleh segenap anggota OPS. Cara menjaga kepercayaan antarsesama anggota OPS dapat

dilihat dari dua sudut pandang. *Pertama*, kepercayaan internal dijaga dengan menekan ego masing-masing, saling memahami dan memaafkan serta membuang jauh hal yang berpotensi menumbuhkan dendam.

“Kalo kita disini mentingin ego masing-masing bisa bubar, itu satu, kemudian kita bisa saling dendam. Yang penting itu aje kesatu kepercayaan”
(Wawancara, 31 Desember 2016).

Kedua, Berkenaan dalam relasi dengan penumpang, maka menepati janji dan menghargai waktu adalah cara bagaimana menjaga kepercayaan eksternal.

“Kalo kita menjaga kepercayaan itu jangan sampe si pelanggan kecewa. Walaupun cuman 5 menit lah, kita disuruh nunggu jam 1 tapi lewat 5 menit, pelanggan bisa kecewa. Tanggung jawabnye kemana kan udeh janji jam 1.”
(Wawancara, 31 Desember 2016).

Posisi norma-norma dengan ini telah dikukuhkan sebagai fondasi kepercayaan dalam OPS terkait dengan cara membangun serta menjaganya. Fukuyama dalam hal ini menjelaskan sebagai berikut.

Komunitas yang berdasarkan nilai-nilai etis bersama tidak memerlukan kontrak ekstensif dengan segenap pasal hukum yang mengatur hubungan mereka karena konsensus moral sebelumnya cukup memberikan pada anggota kelompok itu basis untuk terwujudnya sikap saling percaya.
(Fukuyama, 2002: 37).

Dalam OPS sejauh apa yang diamati sejatinya tidak memiliki aturan-aturan formal dan kaku yang memaksa para anggotanya. Mereka hanya memiliki komitmen moral bersama sebagai simpul ikatan. Simpul ikatan tersebut kokoh

karena didasari oleh nilai yang dipegang teguh bersama dan dimanifestasikan ke dalam norma-norma informal serta *sense of belonging* sebagai satu kesatuan.

Selain nilai-norma, unsur modal sosial yang kedua adalah jaringan sosial (*social networking*). Kedua unsur modal sosial ini tidak dapat dipisahkan, mereka adalah kesatuan hubungan yang berkelindan. Jaringan sebagai modal sosial didefinisikan oleh Fukuyama (2005) sebagai sekelompok orang yang memiliki nilai-norma informal di samping nilai-norma yang diperlukan untuk transaksi biasa di pasar. Jaringan sebagai modal sosial OPS memfasilitasi norma informal mereka ke dalam wadah untuk saling berinteraksi. Ada titik temu di antara norma-norma tersebut yang kemudian diarahkan kepada kerja sama sosial. Namun, diperlukan beberapa syarat untuk menciptakan kerjasama sosial tersebut, yaitu menciptakan identitas bersama, asas atau prinsip timbal balik dan pengulangan interaksi.

Perihal menciptakan identitas bersama merupakan kewajiban untuk mengubah kepentingan individu menjadi kerja sama sosial. Bagi Fukuyama (2005) identitas bersama dianggap mampu mengalahkan kepentingan perseorangan dengan menghasilkan kerja sama. Identitas bersama di antara anggota OPS memiliki beberapa bentuk yaitu berbasis primordial (sama-sama orang Betawi), tempat tinggal (sama-sama tinggal di sekitar Salemba, Jakarta Pusat) dan nasib (sama-sama tidak memiliki pekerjaan di sektor formal).

“Asli sini betawi lahir di sini istilahnye bukan orang luar, karena kita sama-sama udeh kaga kerja jadi kita manfaatkan usaha buat peluang bareng-bareng istilahnye.” (Wawancara, 31 Desember 2016).

Ketiga basis tersebut sifatnya sangat kokoh mengingat setiap anggota OPS merasa sebagai bagian tak terpisahkan dan saling membutuhkan. Basis primordial menjadi penting karena merupakan bentuk modal sosial tersendiri yaitu *bonding social capital*.

Selain itu, hal penting lainnya dalam menumbuhkan iklim kerja sama adalah prinsip timbal balik (Fukuyama, 2005). Putnam (2000) menyebut hal itu dengan norma timbal balik (*reciprocal norms*). Asas inilah yang mampu direfleksikan dalam aktifitas sehari-hari para anggota OPS di pangkalan.

“Yang tua sama yang muda *balance*. Yang tua mengimbangi yang muda, yang muda mengimbangi yang tua. Kalo ada apa-apa yang muda, yang tua yang mengayomi. Kalo yang tua ada apa-apa yang muda ngebantu. Kita fleksibel, timbal balik jadi ngga ada timbul cemburu sosial.” (Wawancara dengan, 31 Desember 2016).

Antara senior dan junior berinteraksi secara egaliter dan saling melengkapi. Mereka saling belajar di atas asas timbal balik dimana telah terjadi pertukaran moral di dalamnya. Pertukaran moral dalam hal inilah yang disebut sebagai pengorbanan timbal balik (*reciprocal altruism*).

Setiap anggota OPS berlomba-lomba memberikan manfaat satu sama lain. Mereka meyakini bahwa dengan memberikan manfaat akan mendapatkan manfaat pula saat membutuhkan. Proses belajar yang berkaitan ditekankan oleh para anggota dalam kegiatan sehari-hari di pangkalan. Proses belajar yang berkaitan dengan Operasional OPS sehari-hari adalah pengalaman dan pengetahuan tentang seni tawar-menawar, cara-cara memperlakukan penumpang dengan baik dan jalan mana yang harus diambil ketika “narik” penumpang. Keutamaan dari proses belajar dan transfer pengetahuan di dalam OPS adalah tentang moral dan pengalaman hidup masing-masing anggota. Hal tersebut yang diperoleh dengan saling bercerita, tukar pikiran dan memberikan solusi satu sama lain adalah hal yang sering dijumpai di pangkalan.

Masalah kita gak tahu jalan jadi tau jalan, karena dikasih tau... Saya juga gatau jalan, tapi kan dikasih tau, ada manfaatnye tau jalan. Sebelum kita berangkat bawa penumpang kita udah dikasih bayangan jalanan sini ama orang sini gituloh, ada proses belajar juga, kan kita belajar dari pengalaman-pengalaman orang juga ya sering sharinglah pengalaman-pengalaman. (Wawancara, 17 Oktober 2016).

Satu hal yang juga tidak boleh dilupakan adalah persoalan pengulangan interaksi.

Kemampuan yang kecil sekalipun untuk membedakan mana orang yang mau bekerja sama dan mana yang tidak tetap dapat memberikan manfaat yang cukup besar pada kemampuan seseorang untuk membangun hubungan kerja sama. (Fukuyama, 2005: 209-210).

Di antara anggota OPS terjalin komunikasi yang baik serta interaksi yang terjaga intensitasnya. Hal itu disebabkan karena terjadi interaksi yang bersifat langsung (*primer*) setiap hari antarsesama anggota. Frekuensi atau derajat

interaksinya maupun kualitas intensitasnya bernilai baik. Hal ini tak pelak juga disebabkan sepinya penumpang sehingga mereka memanfaatkan waktu luang untuk berinteraksi satu sama lain.

Tabel 3
Syarat Terbentuknya Jaringan dan Kerja sama OPS

| | Terbentuknya Jaringan | Terbentuknya Kerja sama Sosial |
|----------------------------|---|---|
| S Y A R A T | <ol style="list-style-type: none"> 1. Adanya nilai dan norma yang dipegang teguh bersama. 2. Terjalin hubungan yang bernuansa kerja sama. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Menciptakan identitas bersama (kesamaan primordial, tempat tinggal dan nasib). 2. Asas atau prinsip timbal balik (pertukaran moral antar anggota). 3. Pengulangan interaksi (frekuensi dan derajat serta intensitas dan kualitas interaksi antar anggota). |

Sumber: Rusydan, 2017: 65

Unsur modal sosial yang ketiga yaitu kepercayaan. Proses pembentukan kepercayaan (*trust building*) dalam OPS berkelindan dengan dua unsur lainnya. Sejatinya, kepercayaan hanyalah efek samping yang muncul dari kualitas modal sosial yang baik. Kepercayaan merupakan akibat yang ditimbulkan dari hubungan-hubungan yang dibangun berlandaskan norma-norma timbal balik.

Di satu sisi nilai-nilai di dalam OPS melandasi timbulnya kepercayaan. Misalnya, keyakinan bahwa “rejekinya sudah ada yang ngatur” adalah cerminan keyakinan setiap anggota.

“Masing-masing orang lagian kan juga udeh ada rejekinya, udeh ada yang atur yang maha kuasa, kan gitu.”
(Wawancara, 31 Desember 2016).

Keyakinan ini bisa tumbuh karena bersumber pada keyakinan nilai yang sifatnya hierarkis arasional. Setiap anggota percaya bahwa rezeki masing-masing orang tidak akan tertukar karena telah diatur Tuhan Yang Maha Kuasa. Hal demikian dijadikan pedoman dalam rangka mencari nafkah. Bukan hanya terhadap sesama, keyakinan ini juga diberlakukan terhadap orang lain di luar komunitas mereka khususnya ojek *online*.

Dari sisi hubungan internal OPS, kepercayaan satu sama lain mampu menumbuhkan nuansa kerja sama tanpa “sikutan-sikutan”. Sejauh apa yang diamati dalam pangkalan, anggota OPS senantiasa berpegang teguh terhadap hal tersebut. Mereka menganggap sesama anggota OPS adalah teman.

“Kalo prinsip gue nih, yang lebih tua gue anggap Abang-Abang gue. Kalo die masih

seumuran ama gue beda berape taun gitu ye gue anggep temen, pokoknye gaada sikutan lah.”
(Wawancara, 4 Januari 2017).

Begitu pula dalam hubungan eksternal dengan ojek *online*, mereka tidak menganggapnya sebagai saingan.

“Kalo masalah rejeki antara *online* dengan opang sama lah ngga ketuker kok, udeh ada yang ngatur.”
(Wawancara, 31 Desember 2016).

Satu hal yang patut digarisbawahi adalah setiap anggota OPS percaya bahwa antara ojek pangkalan dan ojek *online* memiliki pangsa pasarnya masing-masing. Persaingan bagi mereka harus tetap berada dalam koridor yang benar dan diselenggarakan secara jujur.

Anggota OPS tidak pernah menunjukkan arogansi atau bentuk penolakan terhadap pengemudi ojek *online*. Mereka bahkan menerima pengemudi ojek *online* dengan ramah ketika mereka bertanya alamat. Pada dasarnya, mereka yakin bahwa sesama manusia yang terpenting adalah nilai persaudaraan. Dengan demikian, sikap dan perasaan saling curiga yang menunjukkan rendahnya kualitas kepercayaan dapat dihindarkan. Dapat disimpulkan bahwa kepercayaan dalam OPS bukan hanya melingkupi internal OPS saja melainkan juga menguap ke luar komunitas mereka. Hal yang paling dominan tentu saja terlihat bagaimana sikap mereka terhadap pengemudi ojek *online* dan juga terhadap penumpang.

Kepercayaan yang terbentuk dapat dilihat sebagai *trust* sekaligus *faith*. Seperti dijelaskan bahwa aturan-aturan informal di dalam OPS selain melekat sifat spontan

arasional dan spontan rasional, juga melekat hierarkis arasional. Dari penjelasan di atas jelas bahwa OPS memiliki kepercayaan terhadap makhluk sosial lain karena pengaruh keimanan terhadap Tuhan Yang Maha Esa.

Di sisi lain kepercayaan juga melandasi lahirnya norma-norma baru dalam OPS di samping norma-norma informal OPS yang lain. Dalam OPS ada beberapa bentuk aturan informal (lebih bersifat informal dari aturan yang akan dijelaskan bagian selanjutnya) seperti "*berantem jangan di pangkalan*".

"Kalo di pangkalan tetep kite pisahin. Biar gimane juga temen sama temen kite pisahin, mau yang salah kek mau yang kagak" (Wawancara, 3 Oktober 2016).

Segegap anggota OPS senantiasa mengutamakan kerukunan di pangkalan demi menjaga iklim kerja sama dan suasana kondusif dalam mencari nafkah. Jika antara anggota satu dengan yang lain memiliki masalah maka hal itu diselesaikan secara baik-baik melalui musyawarah. Mereka mengutamakan pembicaraan terlebih dulu terhadap suatu masalah. Dengan demikian, aturan "*berantem jangan di pangkalan*" yang lahir dari kepercayaan satu sama lain dengan tegas akan menindak anggota yang tetap bersikukuh untuk bertengkar untuk tidak lagi "mengojek" di OPS.

Kondisi yang demikian bukan hanya berlaku dalam hubungan antaranggota, tetapi juga antara anggota dengan orang lain di luar kelompok mereka.

"Dengan percaya kita otomatis saling terbuka. Pokoknye kalo awal kita upaya sesuatu emang lewat teguran. Kita ngga sembrono. Ya maen bola aja kan teguran dulu, kasih kartu kuning dulu ngga langsung merah kan." (Wawancara, 17 Oktober 2016).

Anggota OPS cenderung menunjukkan sikap percaya terhadap pengemudi ojek *online*. Kepercayaan tersebut memandu anggota untuk bertindak sesuai aturan yang berlaku. Menurut mereka, dengan percaya maka secara otomatis akan saling terbuka. Hal tersebut tercermin dalam menyikapi perilaku ojek *online*. Mereka senantiasa mengutamakan pembicaraan di awal, yaitu teguran, dibandingkan gegabah dalam bertindak tanpa memperhatikan nilai-nilai norma yang berlaku. Perilaku yang dimaksud terutama adalah perilaku yang diambil ketika ada pengemudi ojek *online* sering kedatangan

melanggar aturan ojek pangkalan. Aturan yang dimaksud adalah ketika pengemudi ojek *online* mengambil penumpang secara manual tanpa melalui aplikasi. Jelas bahwa kepercayaan yang ditunjukkan oleh anggota OPS mampu menciptakan aturan yaitu "*lewat omongan*". Pernyataan tersebut dengan kata lain bermakna musyawarah.

Norma-norma lain yang lahir dari kepercayaan dalam OPS adalah keyakinan bahwa "*kita orang jalanan*". Pernyataan tersebut merupakan prinsip anggota OPS dalam bersikap dengan orang lain di luar komunitas mereka khususnya terhadap penumpang dan pengemudi ojek *online*. Terkait hubungan dengan penumpang, anggota OPS menegaskan bahwa mereka jangan sekedar untuk mencari pelanggan, akan tetapi juga mencari teman. Mereka perlu membangun komunikasi yang baik dengan penumpang dalam rangka menciptakan suasana psikis yang aman dan nyaman bagi mereka. Terkait dengan hubungan terhadap ojek *online* OPS mengklaim bahwa dalam persaingan, mereka menjunjung sportifitas - *fair* dan saling menghargai sebagai sesama jasa angkutan darat sepeda motor. Meredam ego pribadi menjadi penting untuk menemukan kesamaan di antara kedua belah pihak. Selain itu, fleksibilitas yang tetap memperhatikan aturan-aturan "*kita orang jalan*" juga menjadi hal yang diutamakan. Bagi anggota OPS, apa yang diperbuat, diyakini akan mendapatkan timbal balik yang sesuai.

"Kita kalo di sini fleksibel karena kita punya patokan kalo kita ini orang jalanan, suatu saat kalo kita bertanya sama orang laen kita digituin begimane." (Wawancara, 31 Desember 2016).

Modal Sosial dan Ketahanan Ekonomi Ojek Pangkalan Salemba

Dalam OPS, norma sosial yang berwujud aturan informal berperan sebagai ikatan sosial baik antarsesama anggota OPS maupun orang lain di luar komunitas mereka. Beberapa aturan-aturan informal yang ada di dalam OPS adalah sistem antrian mengambil penumpang, penumpang milik bersama, tawar-menawar, ojek *online* boleh nongkrong tapi jangan ngambil penumpang sembarangan, keselamatan dan kenyamanan penumpang, serta musyawarah. Aturan-aturan informal tersebut berkaitan erat dengan kemampuan adaptasi OPS.

Aturan pertama adalah “Sistem antrian mengambil penumpang”. Aturan ini merupakan salah satu aturan informal yang mengatur perihal urutan dan tata cara mengambil penumpang. Keberadaannya bukan hal yang bersifat formal sebagai hukum tertulis. Bahkan, dapat dikatakan bahwa dalam OPS hanya ada satu aturan yaitu aturan sistem tertulis. Aturan-aturan lain yang ditemukan sifatnya lebih informal lagi dibandingkan aturan sistem antrian.

“Ngga ada kalo aturan-aturan kaya di kantor mah, kite sistimnye saling pengertian aje satu sama laen. Paling cuman giliran antrian pake jadwal gitu. Jadi yang waktunye jalan ye jalan, kalo dienye gaada baru deh dilongkap gapape.”

(Wawancara, 4 Januari 2017).

Seluruh anggota OPS meyakini bahwa aturan sistem antrian membawa manfaat bagi mereka. Mereka percaya bahwa aturan tersebut ada untuk kebaikan bersama. Dengan demikian antara anggota yang satu dengan yang lain sama-sama menghindari adanya kompetisi dan saling “*sikut-sikutan*”. Karena yang berhak membawa penumpang adalah berdasarkan urutan dalam absen yang tertulis. Ada beberapa pengecualian ketika anggota yang tiba gilirannya “*narik*” tidak ada di pangkalan, maka posisinya bisa digantikan oleh anggota lain sesuai dengan keinginan penumpang yang bersangkutan. Aturan ini merupakan kunci kerukunan untuk menghindari istilah “*saling menyodok*” sebagai praktik yang dapat ditemui di ojek-ojek pangkalan lainnya.

Aturan kedua yaitu “Penumpang milik bersama”. Untuk kasus tertentu, ada penumpang yang tidak boleh diklaim sebagai langganan oleh salah satu anggota OPS. Penumpang sebagaimana dimaksud adalah mereka yang setiap hari melintas dan naik dari pangkalan. Penumpang yang seperti itu harus dilayani oleh anggota yang memang sedang gilirannya, yaitu sesuai urutan yang tertera dalam sistem antrian. Penumpang yang biasa naik dari pangkalan tidak boleh dijadikan langganan oleh salah satu anggota.

Yang biasa naik dari sini, jangan dijadiin langganan. Kalo yang udeh biasa naik tiap hari di sini gitu, sama die dibikin langganan, jangan, itu gaboleh. Ibaratnya itu milik sama-sama, jangan diambil buat diri sendiri. Itu die penumpang yang setiap harinya naik dari sini, tapi kalo penumpang yang baru

naek dengan si A pertama kalinya, terus keduanya dengan si B, nah penumpang bisa menilai nyaman dengan yang mana. Kalo si penumpang milih dengan si B, itu haknya si B. Nah itu kalo kasusnya begitu, itu temen-temen ngga bisa intervensi.

(Wawancara, 31 Desember 2016).

Hal demikian diberlakukan karena penumpang tersebut adalah jenis penumpang milik sama-sama. Selanjutnya, ada situasi ketika penumpang menentukan dengan siapa dia mau berlangganan. Jika seperti itu maka anggota OPS yang lain harus menerima dan tidak mempermasalahkannya karena itu hak penumpang sepenuhnya.

Aturan ketiga yaitu “Musyawarah”. Aturan musyawarah berhubungan dengan dua hal. *Pertama*, musyawarah berhubungan dengan kompromi untuk menemukan kesepakatan terhadap aturan-aturan informal yang diciptakan dalam OPS. *Kedua*, aturan musyawarah digunakan sebagai resolusi konflik yang terjadi dalam OPS.

“Dibilangin gini-gini, aturannya begini, kalo udeh ngerti masih ngelanggar juga baru deh. Dimusyawarahin dulu apa-apa, tapi kalo masih ngelanggar juga, ape boleh buat kite tindak.

(Wawancara, 10 Oktober 2016).

Musyawarah pada gilirannya memiliki efek positif berkenaan dengan harmonisasi di dalam OPS. Maksud dari pernyataan “ape boleh buat kite tindak” adalah diberlakukannya semacam sanksi sosial berupa dikeluarkannya anggota yang bersangkutan dari OPS. Dengan kata lain, anggota tersebut tidak diperbolehkan lagi mangkal dan menjadi bagian dari OPS.

Aturan keempat yaitu “Tawar-Menawar”. Tawar-menawar dalam ojek pangkalan sudah menjadi budaya sendiri. OPS pun tidak menghilangkan tawar-menawar sebagai aturan informal yang disepakati bersama antara anggota OPS dengan penumpangnya. Dalam OPS tidak berlaku istilah “nembak harga” seperti kebanyakan stigma yang melekat terhadap ojek pangkalan. Tawar-menawar dalam OPS didasari perkiraan atau pertimbangan rasional tertentu (melihat jauh dekatnya jarak dan membandingkannya dengan harga ojek *online*) dan terjadi berlandaskan kesepakatan harga dengan penumpang.

Masih ada tetep untuk opang tawar-menawar dijalanin tetep, die kan maunye murah kita jalan tengah mahal ye ngga,

ngga nembak, kira-kira ye sebatasnye segini tapi kalo kite lagi iseng mau murah juga ngga masalah yang penting kecocokan harga. Kalo kita relatif sih ya, engga menembak harga dengan ada kesempatan. Kita liat jarak jauhnye aje. Kaya misalnya dari sini kita ke Monas, kan ngga jauh tuh ye, itu paling kita kenakan 20 ribu, ngga jauh dari aplikasi, aplikasi kan 15 ribu, beda 5 ribu. Kalo umpamanya kita kasih harga tinggi, umpamanya nih mencari kesempatan karena dibutuhkan buru-buru, kita kasih harga 30 (ribu) gitu, si penumpang pasti mundur jatohnye ngga mau. Kita liat-liat perbedaan aje, jangan terlalu jauh dari (ojek) aplikasi. Jadi ada kesepakatan aje. (Wawancara, 31 Desember 2016).

Aturan kelima yaitu “Keselamatan dan Kenyamanan Penumpang”. Hal tersebut merupakan prioritas bagi OPS sebagai komunitas yang bergerak pada sektor jasa transportasi.

“Kenyamanan, keselamatan itu harus diutamakan.”
(Wawancara, 31 Desember 2016).

Keselamatan sangat diutamakan oleh anggota OPS dalam berkendara karena bagi mereka, keselamatan adalah hal utama bukan hanya bagi penumpang tetapi juga diri sendiri, sedangkan untuk kenyamanan berfokus kepada penumpang. Ada dua faktor utama mengapa anggota OPS mengutamakan prinsip keselamatan dan kenyamanan dalam berkendara. *Pertama*, berkenaan dengan kontrol sosial oleh penegak hukum. Setiap pengendara dituntut untuk mematuhi peraturan-praturan lalu lintas yang berlaku. *Kedua*, berkaitan dengan faktor internal yaitu kebiasaan diri untuk disiplin dalam berkendara. Aturan ini selain untuk kebaikan diri sendiri juga merupakan panduan untuk membangun relasi yang baik dengan penumpang.

Aturan terakhir yang berhasil diidentifikasi dalam OPS yaitu “Ojek Online Boleh Nongkrong, Tapi Jangan Ngambil Penumpang Sembarangan”. Aturan ini tercermin dalam kondisi harmonis ketika pengemudi ojek *online* duduk bersama di pangkalan Ojek Salemba. OPS tidak pernah menolak keberadaan ojek *online*.

“Ojek *online* boleh nongkrong di sini, tapi gabohe ngambil penumpang di sini, kecuali temen-temen ngga ada nih die boleh ambil, tapi kalo temen-temen ada, tetep punya opang.”
(Wawancara, 3 Oktober 2016).

Pada dasarnya mereka tidak sekalipun menyekat akses bagi pengemudi ojek *online*. Ketika ojek pangkalan lain melakukan perbuatan-perbuatan arogan disertai anarkisme, maka OPS memilih untuk menjalin hubungan kerja sama dengan pengemudi ojek *online*. Hal demikian diwujudkan karena keberhasilan dalam menciptakan identitas bersama sebagai penyedia jasa transportasi sepeda motor di Ibu Kota. OPS sangat menjunjung tinggi sportifitas dengan ojek *online*. Bagi mereka hal yang terpenting adalah saling menghormati norma-norma yang dijunjung kedua belah pihak. OPS meyakini bahwa rezeki masing-masing tidak akan tertukar dan bagi ojek pangkalan maupun ojek *online* sudah memiliki pangsa pasarnya masing-masing.

Nongkrong bareng iya, kalo anak-anak sih nongkrong bareng. Kalo malem banyak, kadang-kadang gojek. Bang numpang ngopi. Iye silahkan. Kalo di jalan ketemu misalnye die mogok, kita setut kita dorong... Sering yang *online* ngetem di situ di bawah pohon, kita panggil. Sini, duit jangan diuber-uber, punya keluarga kan? Istirahat sini, kalo ente kenape-kenape yang ribet keluarga ente juga kan nanti. Pokoknya kita di sini kalo ojek *online* apapun kalo sopan santun kita terima.
(Wawancara, 31 Desember 2016).

Aturan-aturan informal di dalam OPS selanjutnya akan melahirkan kebajikan-kebajikan sosial (*social virtues*). Perilaku anggota OPS diatur oleh norma-norma informal bersama. Norma-norma informal bersama ini muncul dari hasil interaksi yang terakumulasi, disertai dengan pengetahuan dan pengalaman masing-masing anggota. Ditambah dengan adanya sesuatu yang mereka yakini, yaitu nilai-nilai. Kebajikan sosial berarti loyalitas yang menyangkut sikap keterbukaan, keakraban, kerukunan, dan kekompakkan.

Perihal kekompakkan, hal itu tercermin bukan hanya di pangkalan melainkan jugadalam kehidupan sehari-hari di luar pangkalan. Kompak di pangkalan ditunjukkan dengan sikap saling membantu dan bekerja sama terkait operasional OPS. Kekompakkan dalam kehidupan sehari-hari tercermin dalam sikap saling membantu dan bekerja sama di luar operasional, yaitu ketika mengunjungi teman yang sakit, menikah, dan lain sebagainya. Anggota OPS senantiasa mengumpulkan uang secara sukarela untuk membantu teman yang

membutuhkan. Sementara itu, kekompakkan dalam bentuk lain ditunjukkan anggota OPS misalnya ketika ada mobil mogok di sekitar pangkalan maka anggota OPS akan bertindak responsif. Bentuk kekompakkan tersebut dapat dikatakan sebagai bentuk kekompakkan secara sederhana dan spontan.

Anggota OPS meyakini bahwa soliditas yang terbangun pada akhirnya merupakan faktor yang membuat mereka tetap bisa bertahan sampai saat ini. Mereka meyakini bahwa kekompakkanlah yang membuat OPS tetap eksis. Kekompakkan dianggap sebagai sesuatu yang menciptakan kondisi harmonis di dalam OPS. Hal demikian merupakan implikasi dari aturan-aturan informal berlandaskan nilai-nilai yang dipegang teguh bersama. Aturan-aturan inilah yang menciptakan kerukunan antar anggota sehingga mereka tidak perlu membubarkan diri.

Kekompakkan sangat berperan sekali karena ada kekompakkan itu kite selalu akur kan. Kekompakkan itu perlu, kalo kompak kan enak, seneng... Selama kita di opang harmonis hubungannya, dalam artian sesama temen gitu, kita akan terus bertahan. Kekompakkan, saling percaya, saling membantu satu sama lain, kalo temen ada apa-apa juga masih toleransi lah masih ada kerja sama jadi tetep istilahnya masih solid lah.

(Wawancara, 17 Oktober 2016).

Sama halnya dengan norma, peran jaringan juga signifikan membuat OPS memiliki ketahanan ekonomi. Ketika *bonding social capital* mereka kokoh, hal itu akan mempererat kerjasama. Kemudian, *bridging social capital* mereka secara otomatis terbangun dari perluasan kerjasama tersebut. Eratnya kerjasama yang terbangun karena kualitas interaksi antar anggota bernilai baik. Hal itu ditunjukkan dengan frekuensi dan keintiman interaksi. OPS senantiasa berinteraksi secara langsung setiap hari di pangkalan.

“Nunggu penumpang sambil ngobrol ngopi, kopi ada, rokok ada, penumpang belum ada, yaudeh kita banyak-banyak ngobrol aje sama temen-temen di pangkalan tentang politik, rumah tangga, ape aje. Selama masih ada temen mah masih bisa tersalurkan lah, cerita curhat. Ya curhat apa aja lah, kadang-kadang ada masalah baru, Ahok, ya kita cerita-cerita gitu kan, masalah Kanjeng Dimas ya kita cerita.”

(Wawancara, 17 Oktober 2016).

Kondisi sepi penumpang justru dimanfaatkan oleh anggota untuk saling berinteraksi satu sama lain. Komunikasi yang terjalin dengan baik dengan sendirinya meningkatkan keintiman interaksi mereka. Pada gilirannya kedua hal tersebut berkontribusi dalam mencegah terjadinya konflik. Hal ini disebabkan satu sama lain senantiasa saling berbagi cerita, keluhan, atau apapun untuk menemukan solusi untuk kebaikan bersama. Anggota OPS sangat meyakini bahwa konflik internal salah satunya disebabkan oleh komunikasi yang kurang baik antarsesama sehingga banyak ojek pangkalan yang membubarkan dirinya.

“Kalo tempat laen saya gatau juga ye tapi buktinye bubar pasti konflik, nah itu karena ngga ada komunikasi.”

(Wawancara, 31 Desember 2016).

Beberapa hal yang diidentifikasi sebagai bentuk perluasan kerjasama OPS adalah mengelola parkir bagi pengunjung Gereja Advent pada hari Sabtu. Dalam hal ini mereka bekerjasama dengan satpam Gereja Advent. Selain itu, OPS juga melakukan kerja sama informal dengan penumpang, organisasi sosial keagamaan, kepolisian, dan pengemudi ojek *online*. Kerja sama dengan penumpang sebagaimana dimaksud adalah menjadikan penumpang sebagai pelanggan. Kerja sama dengan organisasi sosial keagamaan terbentuk karena anggota OPS tergabung sebagai anggota Banser Nahdhatul Ulama. Kerja sama dengan kepolisian terjalin karena OPS tergabung sebagai Komunitas Paguyuban Ojek Pangkalan yang dikoorinasikan oleh Polsek Senen Jakarta Pusat. Kerja sama dengan pengemudi ojek *online* terjadi ketika anggota OPS membawa penumpang ojek *online*. Ini dapat terjadi karena pengemudi ojek *online* sering duduk bersama dengan anggota OPS di pangkalan. Sehingga pengemudi ojek *online* dengan senang hati berbagi rezeki terhadap anggota OPS.

Perluasan kerja sama yang terjadi antara anggota OPS dengan kelompok lain disebabkan oleh beberapa hal. *Pertama*, karena hubungan mereka merupakan hubungan saling percaya yang berlandaskan moral. *Kedua*, terjadi karena adanya informasi yang dipertukarkan oleh kedua belah pihak. Pertukaran informasi yang diwadahi oleh jaringan untuk berinteraksi akhirnya berkontribusi memunculkan kepercayaan di antara mereka (Fukuyama, 2002). Dengan kata lain, baik anggota OPS maupun orang lain di luar komunitas sama-sama mendapatkan

informasi yang diperlukan dalam mengatasi masalah-masalah tertentu. *Ketiga*, bentuk perluasan kerja sama antara OPS dengan kelompok lain dapat dikatakan sebagai *bridging social capital*. Dari paparan di atas terlihat bahwa OPS dalam hal ini telah melakukan hal tersebut.

Kepercayaan sebagai modal sosial OPS memiliki peran bagi ketahanan ekonomi mereka. Untuk mengetahui peran kepercayaan sebagai ketahanan ekonomi OPS dilakukan dengan mengidentifikasi sikap dan perasaan antarsesama anggota serta antara anggota dengan orang lain di luar kelompok mereka serta dengan melihat absennya kejahatan dalam kehidupan bersama OPS. Tingkat kepercayaan tinggi (*high trust*) antar anggota OPS tercermin dalam kehidupan bersama mereka yang terlihat dari cara mereka bersikap. Dalam hal ini, sikap saling tolong-menolong dan memahami satu sama lain merupakan sesuatu yang menonjol.

“Baik, enak, saling tolong-menolong saling membantu saling pengertian jatohnya.”
(Wawancara, 31 Desember 2016).

OPS menekankan sikap-sikap yang tidak memiliki potensi terhadap konflik internal. Namun demikian, ketika konflik terjadi maka OPS punya aturan seperti telah dijelaskan yaitu musyawarah. Bagi OPS, menyelesaikan perkara dengan baik-baik adalah suatu keharusan. Anggota OPS yakin bahwa kepercayaan yang terbangun antar anggota merupakan kunci membuat hidup lebih mudah. Mereka menekankan bahwa kepercayaan adalah fondasi di manapun dan kapanpun mereka berada.

“Jadinya timbal balik. Kepercayaan di antara kita tuh tinggi dibanding egonye. Kalo kita mentingin ego bakal berantakan mungkin udah lama bubar. Yang penting kepercayaan, siapapun, dimanapun kalo kita ada kepercayaan lancar-lancar aja.”
(Wawancara, 31 Desember 2016).

Tingkat kepercayaan tinggi juga terjalin antara anggota OPS dengan orang lain di luar komunitas mereka – dalam hal ini penumpang dan pengemudi ojek *online*. Berhubungan dengan tingkat kepercayaan antara anggota OPS dengan penumpang, tingkat kepercayaan itu bisa dilihat dari beberapa sikap dan perilaku yang ditunjukkan oleh anggota OPS. Misalnya, dalam kondisi tertentu, ikhlas adalah sikap yang ditunjukkan anggota OPS kepada penumpang yaitu ketika penumpang tidak memiliki uang kecil dan anggota OPS tidak memiliki

kembalian untuk uang besar. Anggota OPS berpegang teguh pada keikhlasan ketika jumlah yang dibayarkan kurang dari yang seharusnya dimana keikhlasan tersebut dipandu oleh nilai kejujuran.

“Kalo orang ikhlas, saya juga, Bang kurang nih, yaudeh Bu baru serebu dua rebu aje udeh ngga ape-ape. Kalo ngga ada ngga ape-ape yang penting gaboong.”
(Wawancara, 10 Oktober 2016).

Lebih jauh mengenai sikap anggota OPS terhadap penumpang terutama dapat dilihat berkenaan dengan budaya tawar-menawar dalam ojek pangkalan. Anggota OPS menerangkan bahwa semenjak ada ojek *online*, penumpang cenderung menyamakan tarif jasa antara ojek pangkalan dengan ojek *online*. Padahal, seperti dijelaskan oleh anggota OPS, hal itu tidak bisa disamakan karena beberapa faktor.

Kite jelasin kasih pengertian bahwa ini opang beda dengan *online*. Kalo *online* emang murah karena kan die jasa aplikasi dan die digaji sama perusahaan. Kalo kite kan ngga digaji. Kita jelasin aja begitu pokoknya ini bedalah. Terserah kalo memang mau kita tarik sekian, kalo emang gamau ya *online* aja kita kan ngga memaksa die harus ini kan terserah *online* ya *online*, hak die. Ada yang ngerti ada yang ngga.
(Wawancara, 3 Oktober 2016).

Namun, menyikapi hal tersebut, sikap yang diambil anggota OPS terhadap penumpang adalah dengan memberikan pengertian dan penjelasan. Memberikan pemahaman kepada penumpang terkait perbedaan tarif ojek pangkalan dengan ojek *online* penting dilakukan. Hal ini tidak lain dimaksudkan agar proses tawar-menawar berjalan lancar. Berjalan lancar sebagaimana dimaksud ketika kedua belah pihak tidak ada yang merasa dirugikan dan terjadi kesepakatan (kecocokan harga). Secara umum, anggota OPS memandang penumpang tidak sebatas pada hubungan transaksional ekonomi semata. Lebih dari itu, penumpang dipandang sebagai sesama manusia. Artinya, anggota OPS menjalin hubungan dengan penumpang berdasarkan nilai-nilai mengenai pertemanan dan kemanusiaan.

Mengenai tingkat kepercayaan antara anggota OPS dengan pengemudi ojek *online*, dapat dilihat dari sikap yang ditunjukkan oleh anggota OPS yang ramah dan tidak menganggap pengemudi ojek *online* sebagai ancaman. Mereka menerima keberadaan ojek *online*

dengan senang hati karena berlandaskan prinsip saling menghormati dan menghargai norma-norma yang berlaku bagi keduanya. Mereka tidak pernah menganggap bahwa kehadiran ojek *online* membuat ojek pangkalan sepi peminat.

Kepercayaan sebagai modal sosial berguna bagi ketahanan ekonomi OPS. Kepercayaan berperan dalam memberikan efisiensi dan efektifitas kehidupan mereka. Dengan kata lain, kepercayaan berperan dalam memuluskan setiap aktifitas OPS. Hubungan antarsesama anggota OPS tidak akan berjalan lancar ketika tidak ada kepercayaan di antara mereka. Mereka tidak akan mampu beroperasi ketika nuansa kerja sama tidak muncul dalam pangkalan—dalam hal inimaksudnya terdapat situasi saling curiga dan memandang teman sebagai saingan. Hal seperti itu juga dapat terjadi dalam hubungan antara anggota OPS dengan orang lain di luar kelompok mereka.

Ketika OPS memiliki tingkat kepercayaan rendah terhadap orang di luar kelompoknya, maka tidak akan terjalin hubungan kerja sama yang baik. Pada intinya, kepercayaan tinggi yang dimiliki OPS, baik ke dalam maupun ke luar kelompoknya, telah memberikan manfaat. Selain sebagai pelumas mulusnya kerja sama, manfaat kepercayaan adalah untuk menghemat banyak kesulitan-kesulitan serta mengatasi beberapa persoalan yang mungkin dihadapi tanpa adanya sikap saling percaya.

Dapat disimpulkan bahwa norma, jaringan, maupun kepercayaan memiliki peran bagi ketahanan ekonomi OPS. Peran tersebut dapat dilihat secara terpisah maupun secara utuh. Norma, jaringan dan kepercayaan merupakan modal sosial yang digunakan OPS sehingga mereka memiliki ketahanan ekonomi yang baik di tengah keterbatasan diri dalam menghadapi perubahan zaman.

Tabel 4
Modal Sosial OPS dan Perannya bagi Ketahanan Ekonomi

| No | Unsur Modal Sosial | Perannya bagi Ketahanan Ekonomi |
|----|--------------------|--|
| 1 | Nilai dan Norma | Melahirkan kebajikan-kebajikan sosial (<i>social virtues</i>) – loyalitas (kerukunan, keterbukaan, kejujuran, kesetiaan, kekompakan dan <i>sense of duty</i> baik sesama anggota OPS maupun terhadap orang lain di luar komunitas mereka. |
| 2 | Jaringan | <ul style="list-style-type: none"> • Mempererat kerja sama internal OPS – dalam hubungan dan aktifitas sehari-hari di pangkalan; mengelola parkir; • Memperluas kerja sama – Terdaftar di kepolisian sebagai komunitas paguyuban ojek pangkalan; Menjadi pengemudi ojek <i>online</i>; Tergabung dalam Banser NU; Dijadikan langganan oleh penumpang tertentu. |
| 3 | Kepercayaan | <ul style="list-style-type: none"> • Memelihara dan mereproduksi norma-norma bersama. • Pelumas kerja sama. • Mencegah kemungkinan kesulitan yang muncul dalam mencapainya. |

Sumber: Rusydan, 2017: 106

Penutup: Transformasi Ojek Pangkalan

Ojek pangkalan pada umumnya dan OPS pada khususnya, perlu memaksimalkan potensi modal sosial yang dimiliki karena modal sosial semakin sering digunakan akan semakin bertambah. Modal sosial tidak akan pernah habis; justru akan mereproduksi dirinya sendiri ketika dipakai. Norma-norma yang dimiliki oleh OPS harus tetap dijaga dan dimodifikasi sesuai dengan kebutuhan, misalnya dengan memperluas jaringannya. Hal itu dapat dilakukan dengan mengasosiasikan diri ke dalam komunitas-komunitas ojek pangkalan lain serta lembaga atau instansi, baik pemerintah maupun swasta, yang fokus terhadap kegiatan pengembangan ekonomi sektor informal, khususnya yang bergerak dalam bidang jasa transportasi. OPS

perlu menyadari bahwa pembangunan kepercayaan baik ke dalam maupun ke luar adalah prioritas. Dengan demikian, di tengah-tengah perubahan zaman, persaingan dengan ojek *online*, serta keterbatasan diri yang dimiliki, OPS bisa mengembangkannya untuk menjagaketahanan ekonomi yang baik.

Pemerintah dan *stakeholder* sudah sewajarnya merumuskan bentuk kebijakan berbasis komunitas yang mengakomodasi modal sosial ojek pangkalan. Paling tidak, pemerintah dapat melakukan berbagai kegiatan, misalnya pelatihan-pelatihan atau kegiatan dalam bentuk lain yang intinya untuk menyelesaikan beragam persoalan dan kemungkinan bagi ojek pangkalan untuk beradaptasi dan memiliki ketahanan ekonomi yang baik.

Ojek pangkalan tetap harus bertransformasi, mau tidak mau, suka tidak suka, dan mampu atau tidak. Mengingat kemajuan zaman dalam diskursus globalisasi memaksa untuk beradaptasi. Jika tidak, komunitas ojek pangkalan lambat laun akan mati. Dalam hal ini, baik faktor internal, yaitu modal sosial yang dimiliki, maupun faktor eksternal, yaitu peran pemerintah, harus bersinergi dengan membantu langkah transformasi yang dapat dilakukan oleh komunitas ojek pangkalan. Dengan demikian, di tengah globalisasi dan kemajuan di berbagai aspek serta persaingan yang semakin sengit, komunitas ojek pangkalan tetap memiliki peluang untuk memiliki ketahanan ekonomi yang baik.

Daftar Pustaka

Buku

- Coleman, James, S. (1989). *Social Capital in Creation of Human Capital*. University of Chicago Press.
- Fukuyama, Francis. (2002). *Trust: Kebajikan Sosial dan Penciptaan Kemakmuran*. Terj Rusiani. Jogjakarta: Qalam.
- Fukuyama, Francis. (2005). *Guncangan Besar: Kodrat Manusia dan Tata Sosial Baru*. Penerjemah: Masri Maris. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Ritzer, George. (Ed). (2005). *Encyclopedia of Social Theory*. Vol.II. California: Sage Publication.
- Putnam, Robert. (2000). *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. New York: Simon and Schurster.
- Usman, Sunyoto. (2005). *Esai-Esai Sosiologi Perubahan Sosial*. Jogjakarta: Pustaka Pelajar.
- Wirutomo, Paulus. (2012). *Sosiologi Untuk Jakarta: Menuju Pembangunan Sosial Budaya*. Jakarta: Lembaga Pemberdayaan Masyarakat Jakarta.

Artikel Jurnal, Tesis dan Skripsi

- Asrori, Syaifudin. (2009). Pemberdayaan Perempuan Majelis Taklim Daarunnisa: Analisis Kapital Sosial. *Jurnal BIMAS Islam*, Vol. 7, No. 4, 2014, ISSN 1978-9009.

- Bahar, Taslim dan Oyfar Z. Tamin. (2010). Hubungan Kualitas pelayanan, Kepuasan dan Loyalitas Pengguna Ojek Sepeda Motor. *Majalah Ilmiah MEKTEK*, Mei 2010, Page: 77-86.
- Dutzik, Tony dan Madsen, Travis. (2013). A new Way To Go: The Transportation Apps and Vehicle Sharing Tools that Are Giving More Americans the Freedom to Drive less. U.S: PIRG Education Fund.
- Fathy, Rusydan. (2017). Modal Sosial dan Ketahanan Ekonomi Ojek Pangkalan: Kasus Ojek Pangkalan Salemba di Salemba Raya Jakarta Pusat. *Skripsi*. Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Kamarani, Neng. (2012). Analisis Modal Sosial Sebagai Salah Satu Upaya dalam Pengentasan Kemiskinan: Studi Kasus: Rumah Tangga Miskin di Kecamatan Koto Tengah Kota Padang. *Jurnal Manajemen dan Kewirusahawan*, Vol. 3, No. 3, September 2012, Page: 36-52, ISSN: 2086-5031.
- Puspitasari, Dewi Cahya. (2012). Modal Sosial Perempuan Dalam Peran Penguatan Ekonomi keluarga. *Jurnal Pemikiran Sosiologi*, Vol. 1, No. 2, November 2012: Page: 69-80, ISSN 2252-570X.
- Septanto H. (2016). Ekonomi Kreatif dan Inovatif Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike. *Bina Insani ICT Journal*, Vol. 3, No. 1 Page: 213 – 219.
- Sila, Muhammad Adlin. (2010). Lembaga Keuangan Mikro dan Pengentasan Kemiskinan: Kasus Lumbung Pitih Nagari di Padang. *Jurnal Sosiologi MASYARAKAT*, Vol. 15, No. 1, Januari 2010 Page: 1-9, ISSN 0852-8489.
- Tarigan, Antonius. 2003. *Sektor Informal: Parasitkah Mereka atau A necessary Evil? Studi Kasus Etnografi Tukang Ojek Kelurahan Cibubur Jakarta Timur*. Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas). Tersedia di (<http://bappenas.go.id/id/data-dan-informasi-utama/makalah/artikel-majalah-perencanaan/edisi-33-tahun-2003/sector-informal-parasitkah-mereka-atau-a-necessary-evil-studi->

kasus--etnografi-tukang-ojek-kelurahan-cibubur-jakarta-timur---oleh-antonius-tarigan/), Diunduh pada 10 April 2016.

Thobias, Tunga dan Rogahang. (2013). Pengaruh Modal Sosial Terhadap Perilaku Kewirausahaan: Studi Pada Pelaku Usaha Mikro Kecil Menengah di Kecamatan Kabaruan Kabupaten Kepulauan Talaud. *Jurnal Acta Diurna, April 2013*.

Berita Online

Abdul Aziz, Deden, *Ratusan Pengemudi Ojek Pangkalan Cianjur Serang Pengejek Online*, (<http://nasional.tempo.co/read/1058486/ratusan-pengemudi-ojek-pangkalan-serang-pengejek-online>), diakses pada 6 Maret 2018.

Akankah Kegaduhan Politik Pengaruhi Penjualan Motor Tahun 2018, (<https://ridertua.com/2018/01/25/akankah-kegaduhan-politik-pengaruhi-penjualan-motor-tahun-2018/>), diakses pada 20 Agustus 2018.

Daftar Negara yang Sukses Atur Transportasi Darat, ([https://kumparan.com/@kumparannews/cara-negara-negara-di-dunia-atur-](https://kumparan.com/@kumparannews/cara-negara-negara-di-dunia-atur-transportasi-online)

transportasi-online), diakses pada 20 Agustus 2018.

Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar di <https://jakarta.bps.go.id/statistictable/2015/03/31/26/jumlah-kendaraan-bermotor-yang-terdaftar-tidak-termasuk-tni-polri-dan-cd-menurut-bulan-dan-jenis-kendaraan-2009-2013.html>), diakses pada 20 Agustus 2018.

Larasati, *Rawan Dijalan, Driver Ojek Online Gunakan Siasat Ini*, (<http://bisnispost.com/news/megapolitan/2015/08/27/rawan-dijalan-driver-ojekonline-gunakan-siasat-ini>), diakses pada 30 Januari 2017.

Ronald, *Dituding Ambil Penumpang, Driver Ojek Online Dipukul Ojek Pangkalan*, (<http://merdeka.com/tag/p/matcontpenganiayaan/ditudingambil-penumpang-pengemudi-ojek-onlinedipukul-ojek-pangkalan.html>), diakses pada 30 Januari 2017.

Ojek Online Harus Diberdayakan, Bukan Malah Dilarang. (<https://www.jpnn.com/news/ojek-online-harus-diberdayakan-bukan-malah-dilarang>), diakses pada 21 Agustus 2018.

Lampiran

Daftar Informan

| No. | Nama | Usia | Pendidikan Terakhir | Jenis Kelamin | Lama menjadi tukang ojek (tahun) |
|-----|------|------|---------------------|---------------|----------------------------------|
| 1 | S | 51 | Tamat SMA | Laki-Laki | 15 |
| 2 | En | 52 | S1 | Laki-Laki | 12 |
| 3 | J | 45 | Tamat SMA | Laki-Laki | 8 |
| 4 | E | 48 | Tamat SMA | Laki-Laki | 5 |
| 5 | D | 45 | D3 | Laki-Laki | 4 |

