

OJEK KONVENSIONAL DALAM PERSAINGAN DENGAN OJEK *ONLINE*

(Studi Deskriptif di Pangkalan Ojek Gaperi, Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor)



Adinda

4915131389

Skripsi yang Ditulis untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN
SOSIAL**

JURUSAN PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL

UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

2017

ABSTRAK

Adinda. Ojek Konvensional Dalam Persaingan dengan Ojek Online. (Studi Deskriptif di Pangkalan Ojek Gaperi, Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong, Kabupaten, Bogor). Skripsi. Jakarta: Program Studi Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta. 2017.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan perubahan pendapatan ojek konvensional dalam persaingan dengan ojek *online*. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif. Cara utama dalam memperoleh data dengan menggunakan angket (kuesioner) berupa pertanyaan tertutup, semi terbuka. Populasi dalam penelitian ini adalah tukang ojek konvensional di pangkalan Gaperi, Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong. Pengambilan sampel menggunakan teknik *purposive sample* sebanyak 30 orang.

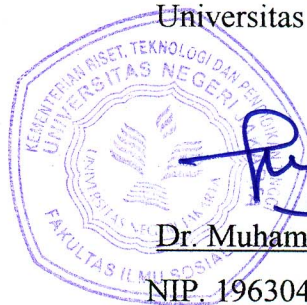
Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perubahan pendapatan ojek konvensional Gaperi menurun drastis, karena kalah saing dengan ojek *online*. Mereka mengalami kesulitan mendapatkan penumpang sebab pangkalan menjadi sepi. Hal ini, membuat mereka melarang masuknya ojek *online* di perumahan Bojong Depok Baru II, namun hal ini tidak berpengaruh besar terhadap pendapatan ojek Gaperi.

Kata Kunci: ojek konvensional, ojek *online*, persaingan, pangkalan gaperi

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Penanggung Jawab / Dekan Fakultas Ilmu Sosial

Universitas Negeri Jakarta



Dr. Muhammad Zid, M.Si

NIP. 196304121994031002

No.	Nama	Tanda Tangan	Tanggal
1.	<u>Dr. Abdul Haris Fatgehipon, M.Si</u> NIP. 197307281998031002 Ketua		07 Agustus 2017
2.	<u>Nova Scorviana H., MA</u> NIP. 198411132015042001 Sekretaris		01 Agustus 2017
3.	<u>Dr. Desy Safitri, M.Si</u> NIP. 196912042008012016 Dosen Pembimbing I		09 Agustus 2017
4.	<u>Sujarwo, M.Pd</u> NIP. 198608012014041001 Dosen Pembimbing II		07 Agustus 2017
5.	<u>Dr. Dian Alfia Purwandari, SE, M.Si</u> NIP. 197808152008012015 Penguji Ahli		01 Agustus 2017

Tanggal Lulus : 18 Juli 2017

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Adinda

No. Registrasi : 4915131389

Tanda Tangan :



Tanggal : Juli 2017

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI UNTUK
KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademik Universitas Negeri Jakarta, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Adinda
No. Registrasi : 4915131389
Jurusan : Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial
Fakultas : Ilmu Sosial
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Negeri Jakarta Hak bebas royalti Non Eksklusif atas skripsi yang berjudul:

“OJEK KONVENSIONAL DALAM PERSAINGAN DENGAN OJEK *ONLINE*.
(STUDI DESKRIPTIF DI PANGKALAN OJEK GAPERI, KELURAHAN
SUKAHATI, KECAMATAN CIBINONG, KABUPATEN BOGOR).”

Dengan Hak bebas royalti Non Eksklusif ini, Universitas Negeri Jakarta berhak menyimpan, mengalih mediakan atau memformat, mengelola dalam bentuk pangkalan data, merawat, dan mempublikasikan skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis atau pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Jakarta, Juli 2017

Yang Menyatakan



Adinda

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Dan Allah mengeluarkan kamu dari perut ibumu
Dalam keadaan tidak mengetahui sesuatupun, dan dia memberi
kamu pendengaran, penglihatan dan hati, agar kamu bersyukur”
(Q.S An-Nahl: 78)

Bersedekah tidak akan membuatmu miskin
Berkerja keras tidak akan menjadikanmu sia-sia
Berbuat baik kepada siapapun tidak akan membuatmu rugi
(Adinda)

Sebuah karya sederhana yang saya persembahkan untuk kedua orang tua saya yaitu, Bapak Djunaedi dan Mama Suciarti yang telah membesarkanku dengan perhatian, cinta, dan kasih sayang. Kebahagiaanku dapatkan karena do'a, keringat, dan kerja keras kalian. Semoga kelak anakmu ini dapat membahagiakan kalian. Aamiin.

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rakmat dan hidayah-Nya, serta ilmu dan pengetahuan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Ojek Konvensional Dalam Persaingan dengan Ojek *Online*” dimaksudkan untuk mendapatkan gelar sarjana pada jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta.

Penulis menyadari bahwa keberhasilan penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak baik langsung maupun tidak langsung. Dalam kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Muhammad Zid, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta.
2. Bapak Drs. Muhammad Muchtar, M.Si selaku Koordinator Prodi Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta.
3. Ibu Dr. Desy Safitri, M.Si selaku Dosen Pembimbing I yang telah banyak meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberikan bimbingan serta arahan sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak Sujarwo, M.Pd selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan untuk kelancaran penulisan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan selama perkuliahan.
6. Untuk Keluargaku tercinta, yaitu kedua orang tuaku yang selalu memberikan dukungan moril maupun materil dan selalu memberikan doa yang tiada hentinya demi keberhasilan putrinya.
7. Untuk Adik-Adiku yaitu Efra, Danish yang selalu memberikan semangat kepada saya.

8. Kepada Sahabat terbaik Elsa, Wanda, Lucy, Almi, Chatrene, Patur, serta teman-teman senasib seperjuangan Dinta, Fanny, Dessy, Raras, Risma, Sella yang memberikan kontribusi maupun *Support* demi penyelesaian skripsi ini.
9. Teman-teman senasib seperjuangan Mahasiswa P.IPS angkatan 2013 kelas A dan B, saya ucapkan banyak terimakasih atas motivasi, doa, arahan, serta untuk kebersamaan yang telah kita lewati selama 4 tahun ini.
10. Seluruh Responden di Pangkalan Ojek Gaperi yang telah ikut berkontribusi dalam kelancaran penyusunan skripsi saya.
11. Semua pihak yang telah memberikan bantuan kepada saya dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih belum sempurna dan terdapat kekurangan-kekurangan jauh dari apa yang diharapkan. Untuk itu kritik dan saran yang membangun dari pembaca untuk menuangkan wawasannya demi penyempurnaan karya kecil ini.

Mudah-mudahan penulisan skripsi ini dapat bermanfaat dan memberikan referensi pengetahuan bagi pembaca. Akhir kata penulis ucapkan terimakasih.

Wassalamualaikum Wr.Wb.

Jakarta, Juli 2017

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	ii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GRAFIK	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Pembatasan Masalah	5
C. Perumusan Masalah.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERPIKIR	
A. Deskripsi Konseptual	8
B. Penelitian yang Relevan	36
C. Kerangka Berpikir	38
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Tujuan Penelitian.....	40
B. Tempat dan Waktu Penelitian	40
C. Metode Penelitian.....	41

D. Subjek Penelitian.....	42
E. Teknik Pengumpulan Data	43
F. Instrumen Penelitian	46
G. Teknik Analisis Data	46

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data.....	48
B. Pembahasan Hasil Penelitian.....	95

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	112
B. Saran	113
C. Keterbatasan Penelitian	114

DAFTAR PUSTAKA	115
-----------------------------	------------

LAMPIRAN.....	117
----------------------	------------

DAFTAR RIWAYAT HIDUP	132
-----------------------------------	------------

DAFTAR GRAFIK

1. Grafik 4.1 Pengetahuan responden tentang sistem ojek <i>online</i>	50
2. Grafik 4.2 Ketertarikan responden mempelajari sistem ojek <i>online</i>	51
3. Grafik 4.3 Jenis handphone yang dimiliki responden	52
4. Grafik 4.4 Keinginan responden untuk bertahan sebagai ojek l Konvensional di tengah keberadaan ojek <i>online</i>	53
5. Grafik 4.5 Keinginan responden beralih menjadi ojek <i>online</i>	54
6. Grafik 4.6 Faktor Responden tidak beralih profesi ojek <i>online</i>	55
7. Grafik 4.7 Kenyamanan responden di pangkalan ojek Gaperi	56
8. Grafik 4.8 Interaksi antar sesama ojek konvensional.....	57
9. Grafik 4.9 Kegiatan yang dilakukan responden saat menunggu pelanggan Di Pangkalan.....	58
10. Grafik 4.10 Lokasi strategis sebagai tempat pangkalan ojek	59
11. Grafik 4.11 Kepastian penghasilan ojek pangkalan	60
12. Grafik 4.12 Ojek konvensional memiliki tempat yang jelas daripada ojek <i>Online</i>	61
13. Grafik 4.13 Pendidikan Responden.....	62
14. Grafik 4.14 Rentang usia responden	64
15. Grafik 4.15 Lamanya responden menggeluti profesi ojek Konvensional	65
16. Grafik 4.16 Lamanya waktu responden berada di pangkalan dalam Sehari	66
17. Grafik 4.17 Lamanya responden bekerja dalam seminggu.....	67
18. Grafik 4.18 Responden memilih profesi sebagai ojek konvensional Daripada pengangguran	68
19. Grafik 4.19 Faktor Responden Tidak Mencari Pekerjaan lain.....	69
20. Grafik 4.20 Kalangan pelanggan responden	70
21. Grafik 4.21 Kalangan pelanggan terbanyak responden	71
22. Grafik 4.22 Banyaknya responden yang dapat memenuhi kebutuhan Sehari-hari sebagai profesi ojek konvensional.....	72
23. Grafik 4.23 Besarnya rata-rata penghasilan responden paling banyak Dalam sehari sebelum adanya ojek <i>online</i>	73
24. Grafik 4.24 Jumlah Pelanggan responden paling banyak dalam sehari Sebelum adanya ojek <i>online</i>	74
25. Grafik 4.25 Besarnya penghasilan responden paling sedikit dalam sehari sebelum adanya ojek <i>online</i>	75
26. Grafik 4.26 Tanggapan responden dengan munculnya ojek <i>Online</i>	77
27. Grafik 4.27 Pengaruh munculnya ojek <i>online</i> bagi responden	79
28. Grafik 4.28 Berkurangnya pelanggan responden setelah adanya ojek	

<i>Online</i>	80
29. Grafik 4.29 Ojek <i>online</i> mulai menyaingi ojek konvensional	81
30. Grafik 4.30 Jumlah pelanggan yang didapatkan responden paling banyak dalam sehari setelah adanya ojek <i>online</i>	82
31. Grafik 4.31 Besarnya penghasilan responden paling banyak dalam sehari Setelah adanya ojek <i>online</i>	83
32. Grafik 4.32 Responden yang memiliki pelanggan setia.....	84
33. Grafik 4.33 Intensitas responden berada di pangkalan.....	86
34. Grafik 4.34 Ojek <i>online</i> sebagai ancaman bagi sumber mata pencaharian Responden	87
35. Grafik 4.35 Dampak munculnya ojek <i>online</i> bagi responden dalam Memenuhi kebutuhannya sehari-hari.....	88
36. Grafik 4.36 Tindakan responden dalam menentukan tarif setelah adanya Ojek <i>online</i>	89
37. Grafik 4.37 Pendapatan Sampingan.....	91
38. Grafik 4.38 Larangan masuknya ojek <i>online</i> di perumahan BDB.....	92
39. Grafik 4.39 Tindakan responden apabila ojek <i>online</i> tidak mematuhi Larangan.....	93

DAFTAR TABEL

1. Tabel 1.1 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Jawa Barat
2011-2015.....2

DAFTAR GAMBAR

1. Gambar 2.1 Teori Keteringgalan Kebudayaan Ogburn 28
2. Gambar 4.1 Peta Lokasi Pangkalan Ojek Gaperi..... 48
3. Gambar Denah Perumahan Bojong Depok Baru II 131

DAFTAR LAMPIRAN

1. Kisi-Kisi Instrumen Penelitian.....	118
2. Soal Instrumen Penelitian	122
3. Dokumentasi Penelitian	128
4. Peta Denah Perumahan Bojong Depok Baru II.....	131
5. Daftar Riwayat Hidup.....	132

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manusia dalam pergerakannya membutuhkan alat bantu yang dinamakan transportasi. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam menjalankan aktivitasnya sehari-hari dari tempat asal ke tempat tujuannya. Seperti halnya untuk menuju Kantor, Kampus, Pasar, dan lain sebagainya. Ini menjelaskan bahwa peran transportasi adalah untuk mendukung pergerakan manusia dan/atau barang.¹ Maka dari itu transportasi penting bagi manusia untuk memenuhi kebutuhannya dalam hal menempuh jarak. Di Indonesia tingkat pengangguran mencapai 7,01 juta orang atau sebesar 5,33%.² Hal ini dikarenakan kurangnya ketersediaan lapangan pekerjaan, kondisi tersebut mendorong tumbuh dan berkembangnya pekerjaan dalam sektor informal salah satunya adalah ojek konvensional. Robert Cervero menggolongkan ojek ke dalam alat transportasi dan angkutan informal di Indonesia.³ Salah satu faktor pesatnya perkembangan ojek adalah banyaknya masyarakat yang memiliki sepeda motor. Hal ini dapat dilihat

¹Ofyar Tamin, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, (Bandung: ITB, 1997) hal. 5

²Data Pusat Statistik Indonesia, tahun 2016. www.bps.go.id. Diakses tanggal 28 Juni 2017, Pukul 20.06 WIB.

³Robert Cervero, *Informal Transport in the Developing World* (Nairobi: United Nations for Human Settlements, 2000) hal. 94

dari pertumbuhan jumlah sepeda motor dari tahun ke tahun semakin meningkat signifikan.

Tabel 1.1 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Jawa Barat 2011-2015

Jenis Kendaraan	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan per Tahun(%)
Mobil Penumpang	670.021	736.533	845.434	1.201.798	1265.151	17,22
Bis	177.905	178.626	179.865	182.941	183.545	0,78
Truk	496.643	525.838	566.729	663.980	727.988	10,03
Sepeda Motor	4.330.405	5.430.724	6.401.818	7.188.116	7.919.147	16,29

Sumber: Badan Pusat Statistik

Berdasarkan tabel 1.1 di atas, dapat menunjukkan bahwa sepeda motor memiliki jumlah perkembangan yang sangat pesat dibandingkan dengan jumlah kendaraan lainnya dengan tingkat pertumbuhan 16.29%, di tingkat Kabupaten Bogor sendiri jumlah sepeda motor sebanyak 112.096.⁴ Selain itu, pesatnya perkembangan ojek konvensional karena dibutuhkan masyarakat sebagai solusi alternatif transportasi, sebab adanya keterbatasan akses layanan angkutan umum formal yang diakibatkan struktur kota dan keterbatasan ukuran lebar jalan, dan kondisi lingkungan pemukiman yang bercirikan *modernism*, berdampingan tradisional kampung dengan segala aspek sosial budayanya.⁵ Sehingga jenis angkutan umum informal yang ada di Indonesia yang sesuai dengan kondisi

⁴ Perhubungan Darat dalam Angka Tahun 2015, www.hubdat.dephub.go.id, Diakses pada tanggal 26 Juli 2017, Pukul 20.43 WIB

⁵ Susantono, *Transportasi Informal di Perkotaan*, 2002, URDI Vol.12

tersebut dengan ciri kapasitas kecil salah satunya adalah ojek. Angkutan ini dapat melayani pergerakan penduduk sampai ke pelosok pemukiman dan menjadikan jenis angkutan ini sebagai mata rantai dan bagian integral dari sistem angkutan umum.⁶ Maka berdasarkan faktor kurangnya lapangan pekerjaan, kebutuhan manusia akan alternatif transportasi seperti ojek, dan tingginya tingkat kepemilikan kendaraan sepeda motor di masyarakat, pangkalan ojek konvensional dapat mudah ditemukan di sudut-sudut kota, salah satunya adalah pangkalan ojek Gaperi.

Ojek memiliki kelebihan seperti menghindari kemacetan, menghemat waktu, dan dapat menjangkau lokasi-lokasi yang tidak dapat dilalui kendaraan umum roda empat. Karena kelebihan tersebut membuat ojek disukai dan dibutuhkan oleh masyarakat.⁷ Sehingga seiring perkembangan zaman dan kemajuan teknologi muncul ojek *online* dimana jasanya dapat dipesan secara *online* dengan mendatangi langsung ke tempat calon penumpang berada. Ojek menjadi lebih mudah, praktis, dan ekonomis bagi para pengguna jasanya. Adanya ojek *online* tersebut membuat ojek konvensional memiliki pesaing, dikatakan pesaing karena perusahaan menjual atau menghasilkan barang dan/atau jasa yang sama atau mirip dengan produk yang ditawarkan,⁸ sehingga dalam hal ini akan menimbulkan persaingan.

⁶ Ofyar Tamin, *Op.cit*, hal. 48

⁷ Taslim Bahar, 2013, "Kualitas Pelayanan Dan Loyalitas Penggunaan Ojek Sepeda Motor Sebagai Angkutan Umum Penumpang Perkotaan", *Majalah Ilmiah Mektek* Tahun XV No. 2, hal. 116

⁸ Kasmir, *Kewirausahaan*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2012) hal. 279

Kemajuan teknologi membuat masyarakat kini menjadi modern, teknologi diciptakan dengan tujuan untuk membantu meringankan pekerjaan manusia. Disamping kelebihan ojek konvensional sebagai alternatif transportasi ia memiliki kelemahan yang tidak disukai masyarakat yaitu dimana penumpang harus mendatangi pangkalan ojek.⁹ Maka, munculnya ojek *online* menjadi suatu solusi yang diinginkan masyarakat saat ini karena penumpang tidak perlu mendatangi pangkalan. Masyarakat mulai banyak beralih menggunakan ojek *online*. Perubahan gaya hidup masyarakat karena kemajuan teknologi ini menimbulkan perubahan sosial.¹⁰ Pada akhirnya kemajuan teknologi akan memberikan dampak kepada masyarakat atas perkembangannya tersebut.¹¹

Awal mula ojek *online* hanya terdapat di kota-kota besar seperti, Jakarta, Bandung, Surabaya, dan lain-lain. Namun saat ini keberadaan ojek *online* mulai tersebar ke wilayah-wilayah sekitaran Jakarta termasuk di Kelurahan Sukahati, Kabupaten Bogor. Di dalam pesatnya perkembangan ojek *online*, masih banyak anggota ojek konvensional yang bertahan, seperti anggota ojek di pangkalan Gaperi. Sejak ojek *online* muncul hingga saat ini, jumlahnya masih banyak dan belum ada yang beralih menjadi ojek *online*. Mereka menolak adanya perubahan tersebut secara langsung maupun tidak langsung, sehingga sikap menolak tersebut

⁹ Taslim Bahar, *Op.cit*

¹⁰ Usman Pelly dan Asih Menanti, *Teori-Teori Sosial Budaya*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1994) hal. 189

¹¹ Straubhaar & Larose, *Media Now, Understanding Media, Culture, and Technology*, (United States Of America: Wadsworth, 2004) hal. 26

dapat berakibat pada kualitas hidup mereka.¹² Adanya ojek *online* memberikan dampak perubahan pendapatan bagi para tukang ojek konvensional khususnya di pangkalan Gaperi.

Keberadaan ojek *online* semakin meresahkan para tukang ojek konvensional karena mengancam mata pencaharian dan sumber pendapatan mereka sehingga keberlangsungan hidupnya dapat terancam. Kondisi ini menimbulkan protes dari pihak ojek konvensional untuk dihapuskannya ojek *online*. Dengan demikian, timbulah persaingan sehingga adanya larangan masuknya ojek *online* di wilayah-wilayah tertentu, termasuk perumahan Bojong Depok Baru II yang dekat dengan pangkalan Gaperi.

Berdasarkan latar belakang permasalahan ini, maka akan dikaji penelitian lebih jauh ke dalam tulisan yang berjudul **“Ojek Konvensional Dalam Persaingan Dengan Ojek *Online*.”** (Studi Deskriptif di Pangkalan Ojek Gaperi, Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor).

B. Pembatasan Masalah

Dari latar belakang masalah yang diperoleh penulis, agar penelitian ini lebih fokus dan efektif, maka penelitian ini dibatasi hanya pada masalah:

1. Mengapa ojek konvensional masih mempertahankan keberadaannya di tengah pesatnya perkembangan ojek *online*?

¹²Seorjono Soekanto, *W.F. Ogburn Ketertinggalan Kebudayaan*, (Jakarta: CV Rajawali, 1987) hal.3

2. Bagaimana perubahan pendapatan ojek konvensional dalam persaingan dengan ojek online?

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan pembatasan masalah di atas, maka secara spesifik masalah penelitian dirumuskan pada : **“Bagaimana Perubahan Pendapatan Ojek Konvensional dalam Persaingan dengan Ojek *Online*?”**.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini secara teoritis diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam memperkaya wawasan mengenai perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat karena adanya suatu fenomena, yaitu Perubahan pendapatan ojek konvensional dalam persaingan dengan ojek *online*.
 - b. Dapat dijadikan sebagai referensi pada penelitian sejenis yang dilakukan di masa yang akan datang.
 - c. Hasil penelitian ini juga diharapkan mampu memberikan kontribusi dalam keilmuan IPS yang merupakan integrasi dari ilmu-ilmu sosial salah satunya adalah Sosiologi dan Ekonomi mengenai fenomena sosial yang sedang berlangsung di masyarakat dan dampaknya bagi kehidupan sosial.

- d. Untuk memberikan gambaran yang jelas mengenai perubahan pendapatan ojek konvensional dalam persaingan dengan ojek *online*.

2. Manfaat Praktis

- a. Memberikan pengalaman untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang didapat selama kuliah ke dalam karya nyata.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan berguna sebagai masukan untuk masyarakat agar dapat selalu berinovasi dalam menciptakan peluang pekerjaan di zaman yang selalu berkembang.
- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak untuk dapat menyadari pentingnya mempelajari teknologi dan memanfaatkannya untuk kemajuan bersama.
- d. Diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan masyarakat sebagai bahan masukan bagi Pemerintah dalam menentukan kebijakan yang berhubungan dengan pengembangan sektor informal, khususnya ojek konvensional.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERPIKIR

A. Deskripsi Konseptual

1. Konsep Transportasi

Transportasi salah satu bagian penting dalam hidup masyarakat. Transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, terdiri dari kata *trans* yang berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.¹³

Hal ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna memenuhi kebutuhan manusia dalam menempuh jarak baik berupa seseorang maupun barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Berdasarkan pengertian dari transportasi terdapat unsur-unsur transportasi antara lain meliputi¹⁴ :

1. Manusia yang membutuhkan
2. Barang yang dibutuhkan
3. Kendaraan sebagai alat/sarana
4. Jalan dan terminal sebagai prasarana transportasi
5. Organisasi (pengelola transportasi)

¹³ Rustian Kamalludin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik Teori dan Kebijakan*, (Jakarta: GhaliaIndonesia, 2003) hal. 13

¹⁴ *Ibid*, hal. 67

Sedangkan sistem yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan menggunakan angkutan tertentu dinamakan moda transportasi (*mode of transportation*). Dalam pemanfaatan transportasi terdapat tiga moda yang digunakan yaitu:

1. Pengangkutan melalui laut
2. Pengangkutan melalui darat
3. Pengangkutan melalui udara

Secara umum, ada 2 (dua) kelompok besar moda transportasi yaitu :

a) Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*), yaitu :

Moda transportasi yang dikhususkan untuk pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, dimana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin tidak memakainya sama sekali. Kendaraan pribadi adalah kendaraan yang dimiliki oleh seseorang tidak disewakan, dikomersialkan dan digunakan oleh umum. Contoh kendaraan pribadi seperti :

1. Jalan kaki
2. Sepeda untuk pribadi
3. Sepeda motor untuk pribadi
4. Mobil pribadi
5. Kapal, pesawat terbang, dan Helikopter yang dimiliki secara pribadi

b) Kendaraan Umum (*Public Transportation*), yaitu :

Moda transportasi yang dipergunakan untuk bersama (orang banyak), melayani kepentingan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta

terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan, para pelaku perjalanan juga harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Kendaraan umum atau bisa disebut angkutan massal, biaya angkutan menjadi beban tanggung jawab bersama. Seseorang harus membayar jasa transportasi yang telah ia pakai atau gunakan. Contoh kendaraan umum seperti :

1. Ojek sepeda, sepeda motor
2. Becak, bajaj, bemo
3. Mikrolet
4. Bus umum
5. Kereta api
6. Kapal Feri, Sungai & Laut
7. Pesawat terbang yang digunakan secara bersama-sama.

Jadi dapat disimpulkan transportasi yaitu kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Ojek adalah penyewaan kendaraan bermotor beroda dua terdiri atas pengemudi dan penumpang yang mengangkut hanya satu orang dari tempat asal sampai ke tempat tujuan. Ojek dibutuhkan oleh masyarakat dan menjadi salah satu bagian dalam aktivitas manusia di masyarakat.

2. Konsep Ojek

a. Pengertian Ojek

Kata “Ojek” adalah sebuah kata yang lumrah di telinga masyarakat Indonesia. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia ojek sepeda atau sepeda motor yang ditambahkan dengan cara membonceng penumpang/penyewanya.¹⁵ Bahkan Robert Cervero, seorang peneliti dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tidak menggunakan istilah yang lebih dikenal yaitu *motorcycle taxi* tetapi juga menggunakan kata “ojeks” dan menggolongkannya ke dalam alat transportasi dan angkutan informal di Indonesia.¹⁶ Jadi dapat disimpulkan oleh penulis pengertian ojek adalah sepeda motor yang ditambahkan/diojukkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya untuk memperoleh pendapatan.

Ojek menjadi salah satu alternatif transportasi umum yang diminati masyarakat bagi yang menjadi pengguna jasanya karena ojek dapat menjadi solusi di tengah kemacetan kota juga dapat langsung mengantarkan penumpang ke tempat tujuan. Keberadaan ojek juga sering membantu masyarakat di lokasi yang sulit memiliki akses kendaraan umum. Ojek juga adalah transportasi umum yang tidak berbadan hukum dan masih *illegal* keberadaannya, karena tidak termasuk kriteria angkutan umum dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan, namun karena hal tersebutlah ojek menjadi cepat berkembang di masyarakat. Masyarakat dapat dengan mudah menjadi tukang ojek tanpa perlu

¹⁵Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat, Op.cit, hal. 978

¹⁶Robert Cervero, *Informal Transport in the Developing World*, (Nairobi: United Nations for Human Settlements, 2000) hal. 94

persyaratan dan ketentuan tertentu. Seiring perkembangan zaman sistem pemesanan ojek kini memiliki dua cara yaitu secara konvensional dan *online*

1. Ojek Konvensional

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia arti kata konvensional adalah berdasarkan konvensi (kesepakatan) umum (seperti adat, kebiasaan, kelaziman) dan tradisional.¹⁷ Para pengendara ojek konvensional biasanya menunggu penumpang dengan mangkal di daerah tertentu dan memakai sistem antri untuk mendapatkan calon penumpang serta tarifnya di tentukan sesuai kesepakatan antara kedua belah pihak yakni pengojek dan calon penumpang. Penumpang yang ingin menggunakan jasa ojek konvensional harus mendatangi pangkalan ojek terlebih dahulu. Biasanya ojek konvensional berada di tempat-tempat yang strategis seperti stasiun, terminal, pasar, perumahan, atau lokasi yang masih sulit dijangkau oleh angkutan umum lainnya yang menjadi tempat pangkalannya.

Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa karakteristik ojek konvensional sebagai berikut:

- 1) Memiliki tempat pangkalan
- 2) Menggunakan sistem antrian dalam mendapatkan penumpang
- 3) Tarif ditentukan setelah mencapai kesepakatan antara pengojek dan calon penumpang

¹⁷[Http://kbbi.web.id/konvensional](http://kbbi.web.id/konvensional), Diakses Minggu, 27 November 2016, Pukul 21.06 WIB.

2. Ojek *Online*

Ojek *online* merupakan ojek/ jasa antar jemput penumpang yang berbasis aplikasi *smartphone* sehingga penumpang dapat memesan ojek lewat sistem aplikasi di *smartphone* dengan sistem *online*. Dalam aplikasi sudah dapat diketahui nama orang yang menjemput, harga, lama pemesanan, jarak, serta perusahaan pengelolannya. Pemesan ojek *online* dapat mengetahui seluruh identitas pengendara secara pasti. Perusahaan memberikan informasi pengemudi bagi setiap pengguna jasanya karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerjasama kemitraan sehingga keamanan berkendara lebih terjamin. Terdapat beberapa hal kelebihan yang dimiliki ojek *online* yaitu: dapat mendatangi langsung penumpang ke tempat ia memesan, tidak perlu tawar menawar, bisa menemukan pengendara yang tahu lokasi tujuan, mengetahui harga secara pasti sebelum berangkat, dan foto pengendara.

Dengan demikian, dapat di katakan bahwa karakteristik ojek *online* sebagai berikut:

- 1) Menggunakan Aplikasi pada *Smartphone*
- 2) Mendatangi Penumpang
- 3) Tidak ada tawar menawar dalam menentukan tarif

b. Sejarah Ojek di Indonesia

Kehadiran ojek sudah ada sejak puluhan tahun silam hingga ojek telah bertransformasi dari segi alat, pengguna, hingga sistem. Sejak awal kemunculannya, ojek belum bernama ojek, ojeg atau pun nama yang lain, mereka hanya orang yang menawarkan jasa. Awal mula ojek berasal dari kata Objek, lambat laun berubah menjadi Ngobjek yang diartikan mencari penghasilan. Ojek diperkirakan ada pertama kali sekitar tahun 60'an. Kehidupan ekonomi masyarakat Indonesia diparuhan pertama tahun 60'an begitu sulit. Orang tidak bisa hidup melulu dari gaji, karena itu orang harus mempunyai sumber penghasilan yang lain; berdagang, menjadi perantara dan sebagainya. Pada masa itu melakukan pekerjaan sampingan terkenal dengan istilah "mengobyek", pada akhirnya kata ojek atau ngojek yang lebih dikenal secara luas. Orang miskin tentu hanya bisa mengobyek dengan mengandalkan tenaga dan keringatnya. Karena itu, mereka yang memiliki sepeda akan memboncengkan orang lain untuk mendapat imbalan upah. Akhirnya jasa ini kian berkembang hingga saat ini menjadi sebuah alternatif transportasi umum di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda namun, saat ini lebih lazim berupa sepeda motor.¹⁸ Selain itu, ojek disebut informal karena keberadaannya tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009. Maka dari itu eksistensi ojek semakin meroket di Indonesia karena dapat dengan mudah di temukan di

¹⁸ Wikipedia, *ojek*, 2017. <https://id.m.wikipedia.org/wiki/ojek> Diakses pada tanggal 6 Juni 2017, Pukul 22.32 WIB

sudut-sudut kota maupun di tempat keramaian publik. Perkembangan zaman membuat ojek di Indonesia mengalami perubahan sistem dari konvensional menjadi *online*.

c. Awal Mula Munculnya Keberadaan ojek *online* di Indonesia

Saat ini banyak sekali bermunculan berbagai jenis macam ojek *online* seperti GoJek, GrabBike, Lady Jek, Blu Jek, Top Jek, Jesy(Ojek Syar'i). Kehadiran ojek *online* di Indonesia diawali dari GrabTaxi telah mengujicoba layanan GrabBike di Vietnam pada bulan Oktober 2014,¹⁹ tidak ada indikasi dan tanda-tanda ketika itu kalau mereka akan meluncurkannya di Indonesia. Setelah setahun, berkat kehadiran aplikasi GoJek awal mula kepopuleran ojek *online* pada awal Januari 2015 di Indonesia disusul GrabBike pada bulan Mei 2015, ojek *online* langsung menjadi salah satu bisnis *startup* yang paling populer di Indonesia. Adanya persaingan dua *startup* tersebut yang kemudian memicu munculnya *startup-startup* lainnya. Sebenarnya GoJek yang merupakan pelopor layanan ojek *online* di Indonesia sudah mulai dirintis sejak tahun 2010.

Sejak saat itu, GoJek terus beroperasi hanya dengan memiliki beberapa anggota driver saja dan berjalan tanpa pertumbuhan yang signifikan. Baru sekitar pertengahan 2014, mulai ada asupan dana segar dari investor yang berminat untuk berinvestasi di Gojek. Diakui Nadiem, para investor mulai menyatakan minatnya

¹⁹Aditya Adi Pratama, *Kilas balik perkembangan ojek online di Indonesia*, 2015. <http://www.inponsel.co.id>, Diakses pada hari Minggu 4 desember 2016, Pukul 19.19 WIB

setelah melihat masuknya Uber dan GrabTaxi ke pasar Indonesia. Bisnis Gojek mulai dikembangkan untuk meningkatkan kualitas, perkembangan itu mulai ditunjukkan Gojek dengan meluncurkan aplikasi *mobile* untuk perangkat Android dan iOS di awal Januari 2015. Mereka pun menjadi satu-satunya layanan ojek *online* yang mempunyai aplikasi. Berselang empat bulan kemudian Gojek baru mendapat pesaing yang sepadan pada bulan Mei 2015, ketika GrabTaxi meluncurkan layanan GrabBike di Indonesia. Dana besar yang dimiliki oleh GrabTaxi menjadikan layanan baru ini tidak bisa dipandang sebelah mata. Seluruh pengguna aplikasi GrabTaxi bisa langsung memesan GrabBike tanpa harus mengunduh aplikasi baru.²⁰

Peminat yang semakin banyak membuat perkembangan ojek *online* tidak hanya terpusat di Jakarta namun, terus melebarkan sayapnya hingga masuk ke kota-kota besar lainnya seperti Bandung, Medan, Surabaya. Di Jakarta sendiri, perkembangan ojek *online* sudah memasuki wilayah sekitarnya seperti Bogor, Depok, Bekasi, Tangerang termasuk di Kelurahan Sukahati yang masuk ke dalam Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor. Ojek *online* sudah tidak asing berada di wilayah tersebut. Keberadaan ojek *online* yang semakin pesat memberikan perubahan pendapatan kepada tukang ojek konvensional.

²⁰*ibid.*

3. Hakikat Masyarakat Perkotaan

a. Pengertian Masyarakat

Secara umum masyarakat didefinisikan sebagai sekumpulan manusia yang hidup bersama dan saling mempengaruhi yang bekerja sama untuk memperoleh kepentingan bersama, sedangkan pengertian masyarakat menurut para ahli adalah terjemahan dari kata *society* (nggris). Istilah *Society* berasal dari bahasa Latin *Socious* yang berarti “kawan”. Pengertian lain dari masyarakat adalah sekelompok individu yang memiliki kepentingan bersama dan memiliki budaya serta lembaga yang khas.

Masyarakat juga didefinisikan sebagai kelompok orang yang terorganisasi karena memiliki tujuan bersama. Masyarakat merupakan sekumpulan manusia yang saling bergaul atau saling berinteraksi secara tetap dan memiliki kepentingan yang sama. Masyarakat terbentuk karena manusia menggunakan pikiran, perasaan, dan keinginannya dalam memberikan reaksi terhadap lingkungannya.

Berikut ini beberapa pengertian masyarakat yang dikemukakan oleh Ahli:

- a. Richard T. Schaefer dan Robert P. Lamm mengemukakan, bahwa masyarakat adalah sejumlah besar orang yang tinggal dalam wilayah yang sama, *relative independen* dari orang-orang di luar wilayah itu, dan memiliki budaya yang relatif sama.

- b. John J. Macionis mengemukakan bahwa masyarakat adalah orang-orang yang berinteraksi dalam sebuah wilayah tertentu dan memiliki budaya bersama.
- c. Paul B. Horton mengemukakan bahwa masyarakat adalah sekumpulan manusia yang secara relatif mandiri, yang hidup bersama-sama cukup lama, yang mendiami suatu wilayah tertentu, memiliki kebudayaan yang sama dan melakukan sebagian besar kegiatan dalam kelompok itu.
- d. Peter L. Berger mengemukakan bahwa masyarakat adalah suatu keseluruhan kompleks hubungan manusia yang luas sifatnya pada suatu sistem interaksi atau tindakan yang terjadi minimal dua orang yang saling mempengaruhi prilakunya.²¹

Berdasarkan pengertian masyarakat di atas, peneliti menarik kesimpulan bahwa masyarakat adalah sekumpulan orang yang menetap dalam suatu wilayah tertentu dan memiliki kebudayaan yang khas.

b. Masyarakat Perkotaan

Masyarakat kota perkotaan adalah masyarakat yang tinggal di Kota. Kota adalah pusat kehidupan masyarakat untuk berperilaku dan mengisi aktivitasnya

²¹Berger Peter dan Luckman, *Tafsiran Sosial Atas kenyataan Risalah Tentang Sosiologi Pengetahuan*,(Jakarta: LP3ES 1990) hal. 35

dalam kehidupan sehari-hari sesuai dengan pekerjaannya. Oleh karena itu, beberapa pendapat para ahli mengenai kota:²²

1. Max Weber

Mengemukakan bahwa kota adalah penghuninya sebahagian besar telah mampu memenuhi kebutuhan ekonominya di pasar lokal. Menurut Max Weber ciri kota adalah adanya pasar, dan sebagai benteng serta mempunyai sistem hukum dan lain-lain tersendiri, dan bersifat kosmopoliton.

2. Bintarto

Menyatakan bahwa kota adalah sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai oleh strata sosial ekonomi yang heterogen serta corak materialistis, atau dapat diartikan sebagai benteng budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non alami dengan gejala-gejala pemutusan penduduk yang cukup besar dan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan materialistis dibandingkan dengan daerah belakangnya.

3. Munford

Menyatakan bahwa kota adalah tempat pertemuan yang berorientasi keluar. Sebelum kota menjadi tempat pemukiman yang tetap, pada mulanya kota sebagai suatu tempat orang pulang balik untuk berjumpa secara teratur, jadi ada semacam daya tarik pada penghuni luar kota untuk kegiatan rohaniah dan perdagangan serta kegiatan lain.

²²Alfin Pandaleka, *Sosiologi Perkotaan*, (Bogor: Maxindo Internasional, 2015) hal.10

4. Cristaller

Berdasarkan *central place theory*, Cristaller menyatakan bahwa kota berfungsi menyelenggarakan penyediaan jasa-jasa bagi daerah lingkungannya. Menurut teori ini kota diartikan sebagai pusat pelayanan. Sebagai pusat tergantung kepada seberapa jauh daerah-daerah sekitar kota memanfaatkan penyediaan jasa-jasa kota itu. Dari pandangan ini kemudian kota-kota tersusun dalam suatu hirarki berbagai jenis.

Berdasarkan beberapa pendapat ahli tentang kota di atas penulis menarik kesimpulan bahwa kota adalah suatu tempat yang memiliki berbagai macam fasilitas sarana dan prasarana yang memadai dibanding-daerah-daerah lain sehingga kota dijadikan sumber peningkatan kualitas hidup manusia oleh masyarakat.

Di samping kota dijadikan tempat peningkatan kualitas hidup manusia dibidang kegiatan ekonomi mempengaruhi juga dibidang sosial budaya yang lainnya, seperti dalam bidang pendidikan, kesehatan, diplomasi, rekreasi dan lain-lain. Interaksi Hubungan sosial yang sangat kompleks inilah yang membedakan antara masyarakat kota atau perkotaan dengan masyarakat pedesaan.²³ Karena keunggulan secara geografis di Kota menjadikan masyarakat mudah mendapatkan pengaruh yang mengakibatkan cepatnya perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat kota.

²³Sapari Imam Asy'ari, *Sosiologi Kota dan Desa*, (Surabaya, Usaha Nasional Surabaya, 1993) hal.

Berdasarkan sejarah pertumbuhannya, kota-kota di Indonesia bermula dari kegiatan-kegiatan sebagai berikut:²⁴

1. Kota yang berawal dari pusat perdagangan

Di Indonesia kota-kota yang berasal dari kegiatan perdagangan, antara lain kota Surabaya, kota Jakarta dan kota Makasar.

2. Kota yang berawal dari pusat perkebunan.

Pembukaan lahan baru untuk areal perkebunan berdampak pada pembuatan pemukiman baru yang kemudian berkembang menjadi kota. Contohnya: Sukabumi (perkebunan teh) Ambarawa (Perkebunan kopi) dan Jambi (perkebunan karet).

3. Kota yang berawal dari pusat pertambangan.

Kota-kota di Indonesia yang berkembang dari perluasan daerah pertambangan, antara lain Pangkal Pinang dan Tanjung Pandan (pertambangan timah), Palembang dan Plaju (tambang minjak bumi), Samarinda, Tarakan Balik Papan (tambang minyak bumi).

4. Kota yang berawal dari Pusat Administrasi Pemerintah.

Masyarakat di perkotaan kehidupannya yang heterogen serta individual dan terjadi persaingan yang tinggi namun sering kali terjadi pertentangan atau konflik.

²⁴ Alfin Pandaleka, *Op.cit*, hal. 3

Berdasarkan definisi dari beberapa ahli di atas penulis menarik kesimpulan bahwa masyarakat perkotaan adalah sekumpulan manusia yang tinggal dan hidup bersama di suatu wilayah tertentu yang memiliki aktivitas ekonomi yang baik untuk kepentingan serta tujuan bersama. Wilayah penelitian yang akan diteliti oleh penulis yaitu pangkalan ojek Gaperi yang terletak di Kelurahan Sukahati, merupakan termasuk daerah perkotaan karena wilayah tersebut termasuk ke dalam Kecamatan Cibinong, wilayah yang merupakan pusat pemerintahan daerah Kabupaten Bogor. Daerah perkotaan akan mudah mendapatkan pengaruh dari modernisasi dengan cepat karena masyarakatnya telah memiliki pemikiran yang terbuka. Maka dari itu fenomena ojek *online* sudah mulai memasuki daerah ini begitu cepat yang mempengaruhi terjadinya perubahan sosial pada masyarakat setempat khususnya bagi pendapatan ojek konvensional.

c. Budaya Hidup Perkotaan

Kebudayaan itu adalah mencakup segala adat kebiasaan pada suatu masyarakat, jika suatu masyarakat mewujudkan suatu kelompok individu yang terorganisasikan dengan gaya hidup tertentu, maka gaya hidup itulah yang dinamakan budaya. Dalam masyarakat kota, yang mudah mendapatkan pengaruh modernisasi membuat masyarakat kota memiliki kebiasaan atau gaya hidup modern yang praktis dengan memanfaatkan teknologi. Masyarakat kita di Indonesia dapat menyaksikan bahwa masih ada suatu perbedaan yang cukup besar antara kebudayaan-kebudayaan di beberapa kota besar di mana kebudayaanlah

yang menentukan kelakuan sebagian besar dari mereka yang hidup di luar pengaruh kota. Suatu kenyataan yang ada, bahwa juga masyarakat kita hidup dalam suatu masa peralihan. Peralihan yang dimaksudkan adalah perkembangan zaman yang membuat peradaban manusia semakin maju sehingga masyarakat telah mulai bergerak dari yang tradisional menuju masyarakat yang semakin modern. Selain itu, *sosial change* juga berlaku dalam masyarakat Indonesia tetapi juga tanpa *research* dapat dikatakan bahwa cukup banyak orang masih hidup dalam alam pikiran yang lama.

Kehidupan masyarakat Sukahati dapat dengan mudah mendapatkan pengaruh dari luar karena wilayahnya dekat dengan pusat pemerintahan daerah Kabupaten Bogor dan juga terdapat stasiun yang memudahkan masyarakat untuk bermigrasi yang mana keadaan tersebut dapat membentuk pola hidup masyarakat modern. Masyarakat kota tidak lepas dengan gaya hidup modern yang serba praktis. Munculnya ojek *online* di tengah masyarakat Sukahati membuat suatu perubahan kebiasaan masyarakat setempat menjadi suatu gaya hidup yang baru, yang sebelumnya menggunakan ojek konvensional dan mendatangi pangkalan menjadi memesan ojek secara *online*.

4. Konsep Persaingan

a. Pengertian Persaingan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia persaingan adalah suatu usaha yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang tertentu, agar memperoleh kemenangan atau hasil secara kompetitif. Dalam persaingan kita mengenal istilah “pesaing” yaitu perusahaan yang menjual atau menghasilkan barang dan jasa yang sama atau mirip dengan produk yang kita tawarkan. Pesaing suatu perusahaan dapat dikategorikan pesaing yang kuat dan pesaing yang lemah atau ada pesaing yang dekat yang memiliki produk yang sama atau memiliki produk yang mirip.²⁵

Persaingan usaha secara umum dibagi menjadi dua, yakni persaingan usaha sehat (*healthy competition*) dan persaingan usaha tidak sehat (*unfair competition*).

b. Jenis-jenis Persaingan

1. Persaingan Sehat (*healthy competition*)

Menurut kamus manajemen Persaingan sehat yaitu, persaingan antara perusahaan-perusahaan atau pelaku bisnis yang diyakini tidak akan menuruti atau melakukan tindakan yang tidak layak dan cenderung mengedepankan etika-etika bisnis.²⁶ Istilah ini menegaskan yang ingin dijamin adalah terciptanya persaingan

²⁵Kasmir, *Kewirausahaan*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2012) hal.279

²⁶ B.N Maribun, *Kamus Manajemen*, (Jakarta:Pustaka Sinar Harapan,2003), hal. 170

yang sehat. Suatu persaingan dikatakan sehat apabila semuanya berkaitan tiga hal yaitu:

- a. Pencegahan atau peniadaan praktek monopoli
- b. Menjamin persaingan yang sehat, tidak melakukan suatu hal yang buruk dengan sengaja dan direncanakan
- c. Melarang persaingan yang tidak jujur

Secara umum, konsep dari persaingan usaha secara sehat ini ialah untuk melindungi pelaku usaha baru baik yang sejenis maupun yang berkaitan dengan usaha lain yang merupakan pesaingnya. Dengan adanya konsep persaingan usaha secara sehat ini, pelaku usaha tersebut akan tetap bisa bersaing.

2. Persaingan Tidak Sehat (*unfair competition*)

Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dengan cara yang tidak jujur atau melawan hukum. Dalam menjalankan suatu kegiatan produksi atau pemasaran barang dan jasa dengan sengaja menghambat usaha pesaing lainnya demi keuntungan usahanya sendiri. Persaingan usaha tidak sehat dibagi kembali menjadi dua jenis yang tergolong persaingan tidak sehat yaitu, perjanjian yang dilarang dan kegiatan yang dilarang.

Unsur –Unsur Persaingan Usaha Tidak Sehat Pasal 1 huruf f Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat menyebutkan, pengertian persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku dalam menjalankan kegiatan produksi

atau pemasaran barang dan jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum yang menghambat persaingan usaha. Berdasarkan bunyi pasal di atas, dapat ditemukan beberapa unsur yang menjadi parameter suatu kegiatan usaha melakukan persaingan usaha tidak sehat, yakni:

- a) Adanya pelaku usaha, yang dimaksud dengan pelaku usaha adalah setiap orang-perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.
- b) Menjalankan kegiatan produksi atau pemasaran barang dan atau jasa, yang dimaksud adalah pada saat melakukan kegiatan usahanya tersebut, pelaku usaha yang bersangkutan menghasilkan produksi baik berupa barang maupun jasa. Dilakukan secara tidak jujur, melawan hukum atau menghambat persaingan usaha. Tidak jujur dalam artian bahwa adanya niatan untuk melakukan kecurangan atau tindakan yang tidak baik dalam kegiatannya untuk melakukan persaingan usaha. Melawan hukum artinya secara sadar melanggar suatu ketentuan yang sudah ada akibat kegiatan usaha yang dijalankan sedangkan menghambat persaingan usaha artinya ada usaha lain yang terkena dampak berupa penghambatan produksi barang dan jasa yang dihasilkan oleh pesaing usaha tersebut.

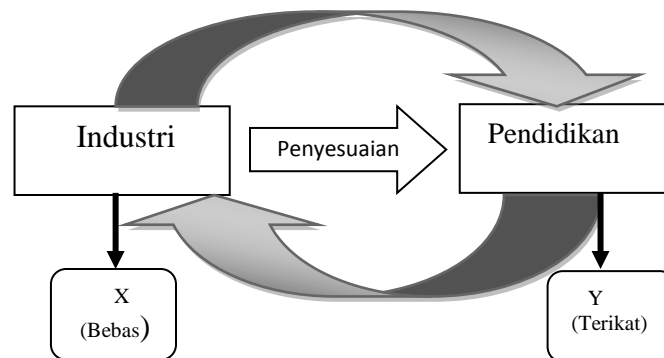
Di zaman yang terus mengalami perubahan karena didorong perkembangan IPTEK yang begitu pesat, masyarakat dituntut untuk kreatif dan inovatif dalam melihat peluang usaha di masyarakat karena dewasa ini masyarakat sudah modern dan kemudahan di berbagai aspek kehidupan sangat diperhitungkan. Fenomena Ojek *online* yang sedang marak dibicarakan saat ini menjadi masalah tersendiri bagi ojek konvensional. Ojek *online* memberikan layanan jasa transportasi umum yang lebih mudah, praktis, dan ekonomis daripada ojek konvensional. Hal ini terjadi dengan adanya aplikasi *online* untuk memudahkan penumpang memesan ojek dimanapun dan kapanpun ia berada tanpa harus berjalan menuju pangkalan ojek.

Dalam hal ini ojek konvensional memiliki pesaingnya sendiri yaitu ojek *online* yang pada dasarnya sama-sama memberikan jasa angkutan umum beroda dua. Persaingan ini muncul karena adanya rasa tidak suka ojek konvensional dengan hadirnya ojek *online* saat ini. *Lantaran ojek online* menggunakan bantuan teknologi membuat ojek konvensional kalah saing dari segi harga, kenyamanan, dan keamanan. Oleh karena itu, persaingan keduanya menjadi tidak seimbang, ojek konvensional mencari cara lain untuk mempertahankan eksistensinya yaitu dengan melarang masuknya *ojek online* di wilayah-wilayah tertentu.

Ojek konvensional yang masih tetap ada di tengah keberadaan ojek *online* dapat dikaitkan dengan teori berikut:

1. Teori Cultural Lag W.F. Ogburn (Ketertinggalan Kebudayaan)

William Fielding Ogburn merupakan seorang sosiolog yang melakukan penelitian terinci mengenai proses perubahan yang sedang terjadi. Sumbangan dari William F Ogburn yang paling terkenal terhadap bidang sosiologi adalah konsepnya tentang ketertinggalan budaya (*cultural lag*). Dalam tesis yang disajikan oleh Ogburn adalah bahwa laju perubahan bagian-bagian tertentu berubah lebih cepat daripada bagian lainnya.²⁷ Beliau berpendapat bahwa kebudayaan materiil lebih dahulu berubah dan menjadi penyebab terjadinya perubahan sosial lainnya dalam masyarakat. Pada konsep ketertinggalan budaya disebabkan karena adanya suatu perubahan materiil, namun terjadi kelambanan pada proses penyesuaian bagian lainnya. Perubahan suatu bagian memerlukan penyesuaian kembali dari bagian lainnya. Dapat dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 2.1 Teori Ketertinggalan Kebudayaan Ogburn

Berdasarkan gambar 2.1 di atas menjelaskan apabila ada perubahan industri, memerlukan penyesuaian kembali dari sistem pendidikan. Mula-mula terjadi perubahan industri maka harus diikuti pula perubahan pada bidang pendidikan. Industri merupakan variable bebas dan pendidikan variable terikat. Apabila

²⁷ Seorjono Soekanto, *W.F. Ogburn Ketertinggalan Kebudayaan*, (Jakarta: CV Rajawali, 1987), hal. 3

menemukan terjadi perubahan pada salah satu bagian kebudayaan karena penemuan tertentu, maka terkadang terjadi kelambanan pada proses penyesuaian bagian-bagian lainnya yang merupakan variable terikat.²⁸ Materiil kebudayaan menyangkut kebiasaan dan penyesuaian yang lebih luas ruang lingkupnya seperti adat-istiadat, kepercayaan, falsafah, hukum, pemerintahan, dan lain sebagainya. Cara penyesuaiaan itu disebut Ogburn sebagai kebudayaan adaptif.²⁹

Maka konsep ketertinggalan budaya dapat disimpulkan sebagaimana yang dituliskan Ogburn dalam karyanya *Social Change with Respect to Culture and Original Nature*³⁰:

- a. Perubahan-perubahan kebudayaan materiil terbentang mulai dari penemuan awal, sedangkan kebudayaan nonmateriil yang akhirnya berkonsekuensi harus menyesuaikan diri dengan kebudayaan-kebudayaan materiil.
- b. Kebudayaan nonmateriil yang tidak mampu mengejar kecepatan perubahan dalam kebudayaan materiil yang terus melaju. Hasilnya adalah suatu ketegangan yang terus meningkat antara budaya materiil dengan nonmateriil. Teori ketertinggalan kebudayaan ini melibatkan dua variabel yang telah menunjukkan penyesuaian pada waktu tertentu, tetapi karena penciptaan atau penemuan baru, salah satu variabel berubah lebih cepat dari pada variabel lain. Dengan kata lain, bila laju perubahan bagian-bagian

²⁸*ibid*, hal. 4

²⁹*ibid*, hal. 5

³⁰*ibid*, hal. 36

yang saling tergantung dari satu kebudayaan tidak sama, maka kita berhadapan dengan kondisi ketertinggalan kebudayaan.

Terdapat faktor yang menyebabkan keterlambatan perubahan pada pelbagai bentuk kebudayaan non materiil salah satunya adalah kuatnya nilai-nilai kelompok yang dianut, hal ini menyangkut moral, tata kelakuan, maupun adat istiadat tertentu. Adat istiadat menjadi tata kelakuan karena dianut sebagai haluan oleh suatu kelompok tertentu. Nilai-nilai emosional yang menyetujui tingkah laku tertentu, terkait erat dengan pola perilaku. Nilai-nilai tersebut mungkin merupakan sebagai penghalang bagi terjadinya perubahan.

Ketidakmampuan menyesuaikan diri yang dikemukakan Ogburn ini berakibat bagi kualitas hidup manusia. Ketertinggalan yang terlihat mencolok adalah ketertinggalan alam pikiran dibandingkan pesatnya perkembangan teknologi. Oleh karena itu, dia berpendapat bahwa perubahan teknologi seringkali menghasilkan kejutan budaya yang pada gilirannya akan memunculkan pola-pola perilaku yang baru meskipun terjadi konflik dengan nilai-nilai tradisional. Jadi, ketertinggalan kebudayaan merupakan bentuk salah satu dampak dari adanya perubahan teknologi. Sebagai contohnya adalah tukang ojek konvensional yang masih ada dan bertahan hingga saat ini di tengah perkembangan ojek *online* merupakan suatu bentuk adanya ketertinggalan budaya pada individu atau kelompok tertentu.

5. Konsep Pendapatan

a. Pengertian Pendapatan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia pendapatan adalah hasil kerja (usaha atau sebagainya).³¹ Sedangkan pendapatan dalam kamus manajemen adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba.³² Pendapatan seseorang juga dapat didefinisikan sebagai banyaknya penerimaan yang dinilai dengan satuan mata uang yang dapat dihasilkan seseorang. Pendapatan juga berarti aliran penerimaan kas atau harta lain yang diterima dari konsumen sebagai hasil penjualan barang atau pemberian jasa.³³ Menurut Reksoprayitno pendapatan dapat diartikan sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah sebagai jumlah penghasilan yang diterima oleh para anggota masyarakat untuk jangka waktu tertentu sebagai balas jasa atau faktor-faktor produksi yang telah disumbangkan.³⁴ Sedangkan penghasilan sendiri diartikan menurut Ikatan Akuntansi Indonesia adalah meliputi pendapatan (*revenue*) maupun keuntungan (*gain*). Jadi, terdapat perbedaan antara pendapatan dan penghasilan, dimana penghasilan mencakup pendapatan dan keuntungan, sedangkan pendapatan merupakan arus kas bruto yang berasal dari aktivitas usaha, yang berarti

³¹ Kamus Besar Bahasa Indonesia, www.kbbi.kemdikbud.go.id, Diakses pada tanggal 27 Juli tahun 2017, Pada pukul 15.01 WIB

³² BN, Mairbun, *Op.Cit*, hal. 230

³³ Jusup Al Haryono, *Dasar-Dasar Akuntansi Jilid I, Ed.6*, (Yogyakarta: STIE YKPN, 2005) hal. 24

³⁴ Reksoprayitno, *Sistem Ekonomi dan Deokrasi Ekonomi*, (Jakarta: Bina Grafika, 2004), hal. 79

belum dikurangi biaya-biaya yang ada hubungannya dengan pendapatan tersebut.

Pendapatan masyarakat dapat digolongkan menjadi 2 yaitu:

1. Pendapatan permanen, adalah pendapatan yang selalu diterima pada setiap periode tertentu dan dapat diperkirakan sebelumnya, misalnya pendapatan dari gaji, upah. Pendapatan ini juga merupakan pendapatan yang diperoleh dari semua faktor yang menentukan kekayaan seseorang
2. Pendapatan sementara, adalah pendapatan yang tidak bisa di perkirakan sebelumnya³⁵.

b. Macam-Macam Pendapatan

Badan Pusat Statistik merinci pendapatan dalam kategori sebagai berikut:

1. Pendapatan berupa uang, yaitu pendapatan dari:
 - a) Gaji dan upah
 - b) Usaha sendiri
 - c) Hasil investasi
 - d) Keuntungan sosial
2. Pendapatan berupa barang, yaitu:
 - a) Bagian pembayaran upah dari gaji yang dibentuk dalam bonus, pengobatan, transportasi, perumahan, rekreasi.
 - b) Barang yang diproduksi dan dikonsumsi di rumah.

³⁵ Mangkoesobroto Guritno dan Algafari, *Teori Ekonomi Makro*, (Yogyakarta: STIE YPKN, 1998), hal 72

3. Pendapatan yang bukan merupakan pendapatan, yaitu penerimaan yang berupa: pengambilan tabungan, penjualan barang-barang yang dipakai, penagihan piutang, pinjaman utang, kiriman uang, dan warisan.

c. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan

Ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan, yakni³⁶:

1. Kesempatan kerja yang tersedia

Semakin banyak kesempatan kerja yang tersedia berarti semakin banyak penghasilan yang bisa diperoleh dari hasil kerja tersebut.

2. Kecakapan dan keahlian

Dengan bekal kecakapan dan keahlian yang tinggi akan dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas yang pada akhirnya berpengaruh pula pada penghasilan.

3. Motivasi

Motivasi atau dorongan juga mempengaruhi jumlah penghasilan, semakin besar dorongan seseorang untuk melakukan pekerjaan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh.

³⁶ Ratna Sukmayani, et al, *Ilmu Pengetahuan Sosial*, (Jakarta: PT. Galaxy Puspa Mega, 2008), hal 117.

4. Keuletan kerja

Pengertian keuletan kerja dapat disamakan dengan ketekunan, keberanian untuk menghadapi segala macam tantangan. Keuletan kerja berkaitan dengan waktu. Menurut BPS lamanya jam kerja merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi produktifitas yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan.

5. Pengalaman bekerja

Semakin lama seseorang dalam pekerjaan maka ia semakin berpengalaman, matang, mahir dalam pekerjaannya.³⁷ Semakin lama dan semakin intensif pengalaman kerja akan semakin besarlah peningkatan pendapatan.³⁸

e. Sumber Pendapatan

Pendapatan seseorang dapat digunakan untuk menentukan tingkat kesejahteraan sebab dengan pendapatan seseorang akan dapat memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari baik secara langsung maupun tidak langsung, sumber masyarakat terdiri dari:

1. Di sektor formal berupa gaji dan upah yang diperoleh secara tetap dan jumlah yang telah di tentukan.

³⁷ Moenir, *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, (Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2008), hal. 41

³⁸ Suroto, *Strategi Pembangunan dan Perencanaan Kesempatan Kerja*, (Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, 1992), hal. 7

2. Di sektor informal berupa pendapatan yang berumber dari perolehan atau penghasilan tambahan seperti: penghasilan dagang, tukang, buruh, dan lain-lain
3. Di sektor subsisten merupakan pendapatan yang bersumber dari hasil usaha sendiri berupa tanaman, ternak, kiriman, dan pemberian orang lain.

B. Penelitian Relevan

Penelitian ini menggunakan sumber referensi berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan judul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja di Daerah Istimewa Yogyakarta”, Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan tenaga kerja baik dari sektor formal maupun informal. Hasil penelitian ini menunjukkan tingkat pendapatan tenaga kerja formal lebih tinggi dibandingkan dengan tenaga kerja informal. Pendapatan tenaga kerja dipengaruhi oleh level pendidikan, potensi pengalaman kerja, jenis kelamin, daerah tempat tinggal, dan jenis pekerjaan. Persamaan pada penelitian ini adalah melihat faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan.³⁹

Adapun sumber referensi kedua penelitian terdahulu dengan judul “Perilaku Komunikasi Tukang Ojek Konvensional Dalam Mengantisipasi Kehadiran Ojek *Online* Di Surabaya” Penelitian ini dilakukan di Surabaya khususnya di pangkalan ojek Karang Taruna. Hasil penelitian ini adalah perilaku komunikasi yang dilakukan tukang ojek konvensional dalam mengantisipasi kehadiran ojek *online* di Surabaya adalah antipati terhadap media komunikasi yang berbasis teknologi *online*, proses interaksi bersifat terbuka dengan persaingan sehat antar sesama tukang ojek, saling memahami karakter berupa kelebihan dan kekurangan

³⁹Pitma Pertiwi, “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja di Daerah Istimewa Yogyakarta”, Skripsi Program Studi Pendidikan Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta, 2015.

masing-masing, serta komunikasi interpersonal yang baik diinternal maupun eksternal paguyuban ojek.⁴⁰ Persamaan penelitian ini adalah memakai metode deskriptif, subjek yang diteliti sama yaitu tukang ojek konvensional pada penelitian ini terfokus pada masalah perilaku komunikasi ojek konvensional paguyuban ojek Karang Taruna Terminal Purabaya terkait keberadaan ojek *online* di Surabaya. Sedangkan penulis lebih memfokuskan masalah Perubahan Pendapatan dalam persaingan ojek *online*.

⁴⁰ Ayu Rochmawati, "Perilaku Komunikasi Tukang Ojek Konvensional Dalam Mengantisipasi Kehadiran Ojek Online di Surabaya", Skripsi Program Studi Ilmu Komunikasi Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Sunan Ampel Surabaya, 2016.

C. Kerangka Berpikir

Dalam pergerakannya, manusia tidak mungkin menempuh jarak hanya dengan berjalan kaki melainkan membutuhkan alat bantu yang dinamakan transportasi. Adanya transportasi tidak lepas dari Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin canggih. Seperti moda transportasi umum salah satunya adalah ojek konvensional.

Pada dasarnya ojek konvensional merupakan salah satu alternatif transportasi yang dibutuhkan masyarakat karena memiliki kelebihan yang tidak dimiliki angkutan umum lainnya. Hal yang mendasari inilah yang membuat ojek menjadi suatu bagian penting di dalam masyarakat dalam memenuhi kebutuhan manusia dalam beraktivitas sehari-hari. Maka dari itu banyak masyarakat memanfaatkan ojek untuk memperoleh pendapatan.

Seiring perkembangan zaman, muncul ojek *online* sehingga ojek konvensional memiliki pesaing dalam mendapatkan penumpang. Keberadaan ojek *online* membuat suatu perubahan sosial pada masyarakat. Salah satunya adalah perilaku masyarakat yang biasa menggunakan ojek konvensional kini beralih menggunakan ojek *online*. Hal ini mengakibatkan penurunan jumlah penumpang bagi tukang ojek konvensional, sehingga tukang ojek konvensional mengalami perubahan pendapatan setelah adanya ojek *online*. Adanya perubahan pada pendapatan ojek konvensional ini menimbulkan persaingan dengan ojek *online*. Muncul spanduk larangan masuknya ojek *online* di wilayah-wilayah tertentu, termasuk wilayah pangkalan ojek Gaperi yaitu perumahan Bojong Depok Baru II.

Dalam pesatnya perkembangan ojek *online* saat ini, masih banyak ojek konvensional yang bertahan, salah satunya adalah pangkalan ojek Gaperi. Meskipun mereka sadar secara langsung ojek *online* mengakibatkan mereka sulit untuk mendapatkan penumpang.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Tujuan Penelitian

Secara umum penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mendeskripsikan penyebab ojek konvensional masih mempertahankan keberadaannya di tengah pesatnya perkembangan ojek *online*.
2. Mendeskripsikan perubahan pendapatan ojek konvensional dalam persaingan dengan ojek *online*.

B. Tempat dan Waktu penelitian

1. Tempat

Tempat penelitian ini dilakukan di pangkalan ojek Gaperi, Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor. Tempat penelitian ini dipilih karena pangkalan tersebut berada di lokasi pemukiman padat penduduk dan merupakan jalan alternatif menuju stasiun kereta api, dan pasar Bojong Gede yang masih jarang adanya angkutan umum sehingga menjadi tempat yang strategis untuk mendapatkan calon penumpang. Setelah munculnya fenomena ojek *online* pangkalan ojek tersebut membuat spanduk yang berisi tulisan larangan ojek *online* membawa penumpang dari dalam perumahan Bojong Depok Baru II. Maka dari itu peneliti memiliki ketertarikan untuk meneliti di tempat penelitian ini.

2. Waktu

Adapun waktu yang diperlukan untuk melakukan penelitian ini, yaitu pada bulan Januari 2017 sampai dengan bulan Maret 2017.

C. Metode Penelitian

Dilihat dari tujuan penelitian, yaitu untuk memperoleh gambaran tentang eksistensi ojek konvensional di tengah keberadaan ojek *online*, maka penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif.

Penelitian deskriptif tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu, tetapi hanya menggambarkan “apa adanya” tentang suatu variable, gejala atau keadaan.⁴¹ Dalam arti ini, penelitian deskriptif adalah akumulasi data dasar dalam cara deskriptif semata-mata, tidak perlu mencari atau menerangkan saling hubungan, menguji hipotesis.⁴² Dalam penelitian ini akan dijelaskan secara jelas, teliti, serta sistematis mengenai variable yang akan diteliti.

Metode deskriptif dapat diartikan sebagai prosedur atau cara memecahkan masalah penelitian dengan memaparkan keadaan objek yang diselidiki sebagaimana adanya, berdasarkan fakta-fakta yang aktual saat ini.⁴³

Penelitian deskriptif bertujuan untuk:

⁴¹ Suharsimi Arikunto, *Manajemen Penelitian*, (Jakarta: Rhineka Cipta, 2009) hal.234

⁴² Usman Rianse, Abdi, *Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi* (Bandung: Afabeta, 2008) hal. 30

⁴³ Hadari Nawawi et. Al, *Instrumen Penelitian Bidang Sosial*, (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 1992) hal. 67

- a. Mengumpulkan informasi aktual secara rinci yang melukiskan gejala yang ada.
- b. Mengidentifikasi masalah atau memeriksa kondisi dan praktek-praktek yang berlaku.
- c. Membuat perbandingan atau evaluasi.
- d. Menentukan apa yang dilakukan orang lain.⁴⁴

Metode deskriptif biasanya dilakukan tanpa hipotesa dan dalam penyaringan data digunakan metode survei. Seperti dinyatakan oleh Jalaludin Rahmad, bahwa metode deskriptif hanya mencari teori dan bukan menguji teori: “*hypothesis generating*” bukan “*hypothesis testing*” dan “*heuristic*” bukan “*verivikatif*”. Dengan kata lain hipotesis tidak datang sebelum penelitian hipotesis-hipotesis baru muncul dalam proses penelitian.⁴⁵

D. Subjek Penelitian

Moeliono mendeskripsikan subjek penelitian sebagai informan, yang artinya orang pada latar penelitian yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi dari latar penelitian.⁴⁶ Berdasarkan paparan pengertian tersebut, peneliti mendeskripsikan subjek penelitian yaitu tukang ojek konvensional di pangkalan Gaperi, Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong, kabupaten Bogor. Subjek sekunder dari perpustakaan,

⁴⁴ Jalaludin Rahman, *Metode penelitian komunikasi*, (Bandung: PT. Remaja Rosda Karya, 1991),

⁴⁵ *Ibid.*, hal. 26

⁴⁶ Anton M. Moeliono, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka, 1993) hal. 862

warga perumahan BDB II, dan ojek *online*. Populasi dalam penelitian ini adalah tukang ojek konvensional di pangkalan Gaperi. Jumlah populasi pada penelitian ini sebanyak 60 orang. Apabila ukuran populasi sebanyak kurang lebih dari 100, maka pengambilan sampel sekurang-kurangnya 50% dari ukuran populasi.⁴⁷ Sampel yang diambil dalam penelitian ini sebanyak 30 responden. Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan *purposive sampling* yaitu meneliti dengan menyebarkan kuesioner kepada tukang ojek konvensional di pangkalan Gaperi yang berada di Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor.

Adapun kriteria pengambilan sampel yang diambil dalam penelitian ini harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Menjadikan tukang ojek konvensional sebagai pekerjaan utama
2. Menggeluti pekerjaan ojek konvensional selama lebih dari 2 tahun
3. Yang berada di pangkalan ojek Gaperi minimal 3 hari dalam seminggu

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Observasi

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang sangat lazim dalam setiap penelitian. Observasi pada hakikatnya merupakan

⁴⁷ Ridwan, *Belajar Mudah Penelitian Untuk Guru-Karyawan dan Peneliti Pemula* (Bandung: Alfabeta, 2009), hlm. 65

kegiatan dengan menggunakan pancaindera, bisa pengelihatn, penciuman, pendengaran, untuk memperoleh informasi yang diperlukan untuk menjawab masalah penelitian. Hasil obserbvasi berupa aktivitas, kejadian, peristiwa, objek, kondisi atau suasana tertentu dan perasaan emosi seseorang. Observasi dilakukan untuk memperoleh gambaran riil suatu peristiwa atau kejadian untuk menjawab pertanyaan penelitian.

2. Kuesioner

Kuesioner adalah alat untuk mengumpulkan data yang terdiri dari sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden. Kuesioner dalam penelitian ini merupakan kuesioner yang bersifat tertutup dan semi terbuka yang dikombinasikan dalam kumpulan pertanyaan-pertanyaan dalam satu kuesioner. Kuesioner bersifat tertutup merupakan kuesioner yang berisikan pertanyaan-pertanyaan yang opsi jawabannya sudah disediakan dan responden hanya tinggal memilih diantara opsi tersebut sementara kuesioner bersifat semi terbuka merupakan pertanyaan-pertanyaan yang opsi jawabannya sudah disediakan peneliti tetapi ada opsi yang dapat memberikan keleluasaan kepada responden untuk menjawab jika jawaban tidak terdapat dalam opsi.⁴⁸

48. *Op.cit.*, hal. 151

3. Studi Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan peneliti guna melengkapi data penelitian. Dokumentasi penelitian ini yaitu, berupa gambar visual (foto) dan dokumen-dokumen yang menunjang penelitian.

4. Wawancara

Dalam penelitian deskriptif ini wawancara merupakan teknik yang digunakan hanya sebagai penunjang keabsahan data serta menambah variasi informasi. Wawancara merupakan pengajuan pertanyaan dari peneliti berupa pertanyaan lisan kepada responden. Pada penelitian ini data hasil wawancara digunakan sebagai pendukung analisis dari peneliti. Teknik wawancara dilakukan melalui tatap muka langsung dengan responden sehingga peneliti mampu menggali informasi lebih dalam mengenai topik wawancara. Selain itu, dengan wawancara peneliti mampu memahami masalah-masalah yang kompleks maupun unik dari responden mengenai topik wawancara.

F. Instrumen Penelitian

Untuk mendapatkan informasi secara rinci, instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah angket atau kuisioner semi terbuka a,b,c,..., di mana pertanyaan ini dibuat dalam bentuk item pertanyaan dengan jawaban yang sudah tersusun rapi tetapi masih ada kemungkinan tambahan jawaban lain⁴⁹

G. Teknik Analisis Data

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif yang hanya mendeskripsikan mengenai situasi dan kejadian-kejadian secara sistematis, faktual, akurat, mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat dari suatu gejala tertentu. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini diperlukan data primer dan data sekunder. Data sekunder diperoleh dari hasil studi literatur berupa kajian pustaka melalui buku, jurnal, maupun *internet* sedangkan data primer diperoleh dari penyebaran angket di lapangan. Data primer kemudian ditabelkan dan dianalisis dengan prosentase pada setiap alternatif jawaban dan ditabulasikan dalam tabel sederhana tabel presentase.

⁴⁹Masri Sungarimbun dan Sofyan Effendi, *Metode penelitian survai*.(Jakarta: LP3ES, 1991), hlm. 178

Teknik ini digunakan untuk mendapatkan gambaran tentang eksistensi ojek konvensional di pangkalan ojek Gaperi, Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor.

Prosentase dengan rumus : $P = \frac{f}{n} \times 100\%$

Keterangan :

P: persen yang dicari

F: frekuensi jawaban responden

N: Jumlah sample

100% bilangan Kostanta.

BAB IV

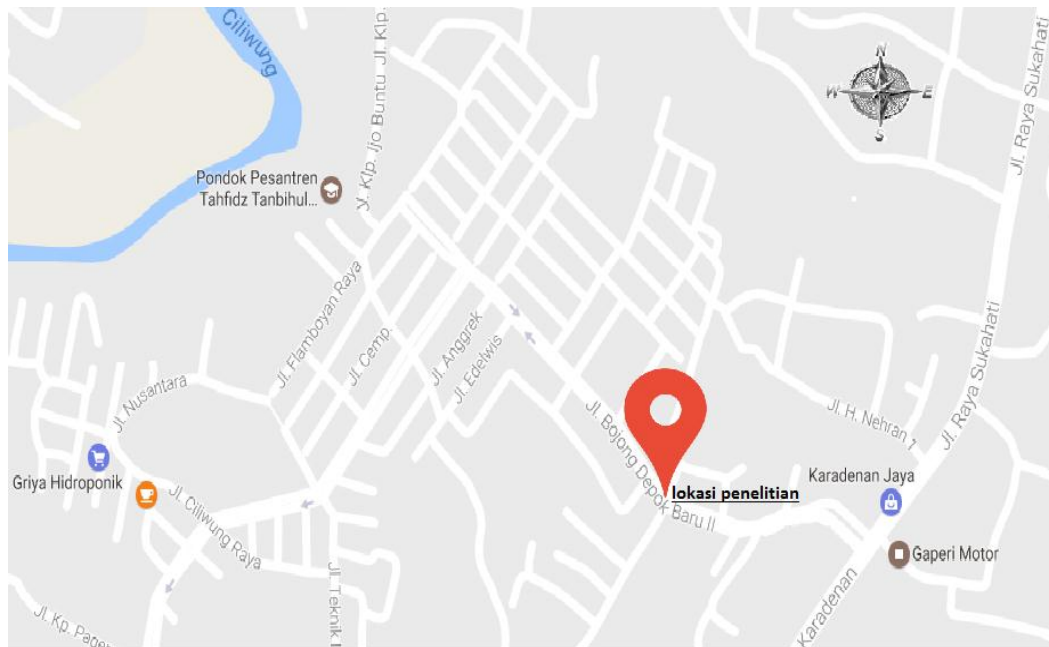
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

1. Deskripsi Lokasi dan Awal Mula Berdirinya Pangkalan Ojek Gaperi

Pangkalan ojek Gaperi terletak di JL. Bojong Depok Baru II (BDB II), Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor.

Peta Lokasi Penelitian



Gambat 4.1 Peta lokasi Pangkalan Ojek Gaperi
Sumber: GoogleMaps.com

Pangkalan ojek Gaperi terbagi menjadi dua tempat, pertama berada tepat di sisi kanan depan gerbang perumahan Bojong Depok Baru II, Kedua berada di

dalam perumahan Bojong Depok Baru II. Pangkalan Gaperi yang terletak di perumahan Bojong Depok Baru II berbatasan dengan:

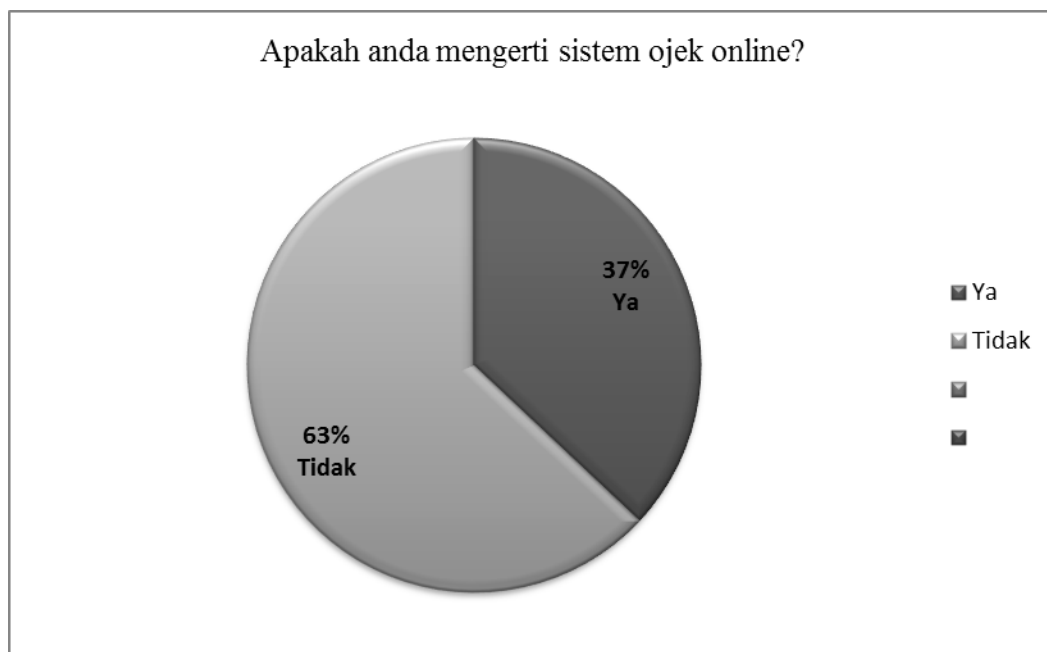
1. Sebelah Utara : Berbatasan dengan Jl. Raya Sukahati
2. Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kp. Muara Beres
3. Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kelurahan Bojong Gede
4. Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Jl. Raya Karadenan

Pangkalan ini memiliki tempat yang strategis untuk mendapatkan calon penumpang karena berada di pemukiman padat penduduk. Perumahan Bojong Depok Baru II sendiri terdiri dari 5 RW dan 38 RT dengan jumlah KK sebanyak 1590. Lokasinya juga dekat dengan stasiun dan pasar Bojong Gede, serta banyak sekolah-sekolah di sekitarnya. Selain itu, perumahan Bojong Depok Baru merupakan jalan alternatif untuk menuju pasar dan stasiun Bojong Gede, juga belum banyaknya angkutan umum yang melewati perumahan Bojong Depok Baru.

Pangkalan ojek Gaperi ini sudah ada sejak tahun 1995. Didirikan secara gotong royong oleh masyarakat kelurahan sukahati yang menginginkannya guna meningkatkan perekonomian warga yang pengangguran dan tidak memiliki penghasilan. Pangkalan ojek ini di beri nama Gaperi karena sesuai dengan nama *developer property* perumahan Bojong Depok Baru II yaitu PT. Sari Gaperi.

2. Alasan tukang ojek konvensional masih mempertahankan keberadaannya di tengah pesatnya perkembangan ojek *online*.

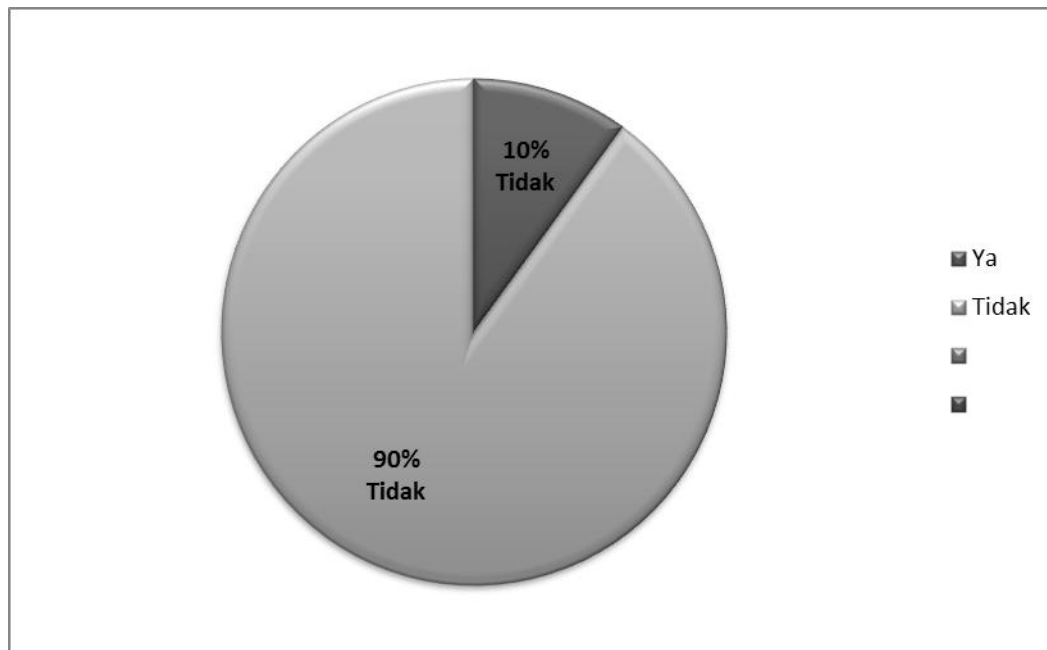
Kuantitas ojek *online* semakin bertambah tidak membuat keberadaan ojek konvensional mati. Masih banyak ojek konvensional yang bertahan di tengah pesatnya perkembangan ojek *online* salah satunya pangkalan Gaperi yang anggotanya masih cukup banyak. Mereka memiliki alasan untuk masih mempertahankan keberadaannya, dan tidak beralih menjadi ojek *online*. Berikut uraian alasan ojek konvensional di pangkalan Gaperi yang masih mempertahankan keberadaannya..



Grafik 4.1 Pengetahuan responden tentang sistem ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.1 di atas, dapat diketahui bahwa dari 30 responden terdapat 19 orang dengan persentase sebesar 63% tidak mengerti sistem ojek. Sebagian besar responden tidak mengerti mengenai sistem ojek *online*, sementara sisanya sebesar 37% yang mengerti sistem ojek mengakui hanya sekedar tahu saja cara pemesanan ojek *online*. Hanya beberapa saja yang benar-benar memahami sistem ojek *online*, dengan cara mencoba aplikasinya, dan mencari tahu dengan cara bertanya ke teman yang menjadi ojek *online* maupun membaca artikel di internet.



Grafik 4.2 Ketertarikan responden mempelajari sistem ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.2 di atas, menunjukkan bahwa sebanyak 27 responden dengan persentase sebesar 90% tidak tertarik untuk mempelajari sistem ojek.

Hampir seluruh responden tidak memiliki ketertarikan untuk mempelajari sistem ojek *online*. Adanya ojek *online* tidak membuat mereka tertarik untuk mengenalnya mereka justru mengabaikannya karena tidak menyukainya. Menurut mereka ojek yang dipesan dengan sistem *online* itu ribet, mereka malas untuk mempelajarinya. Hanya 3 responden atau sebesar 10% yang memiliki ketertarikan untuk mempelajari sistem ojek *online*.

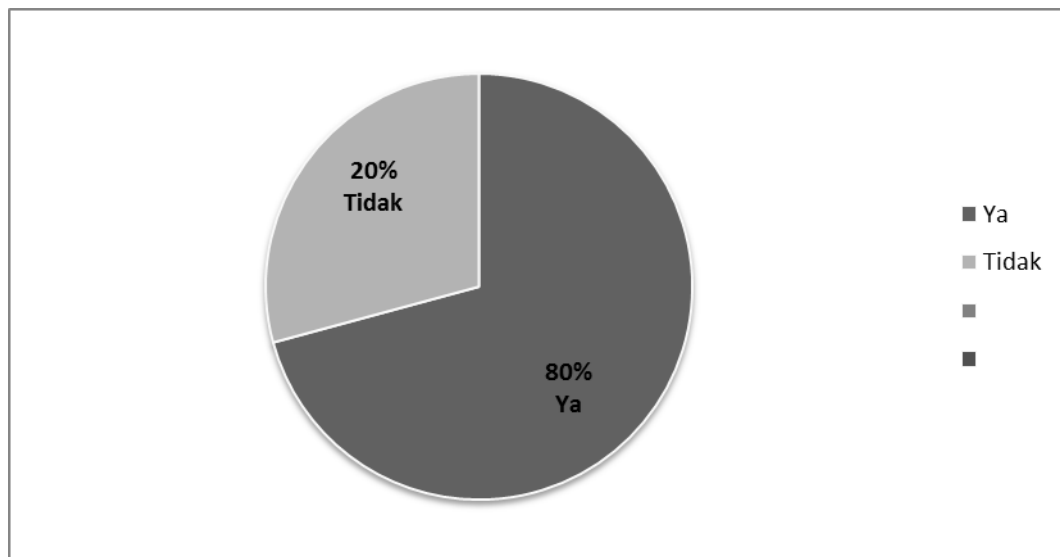


Grafik 4.3 Jenis handphone yang dimiliki responden

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.3 di atas, dari 30 total seluruh jumlah responden dengan persentase 77% tidak memiliki ponsel pintar (*Smartphone*) sedangkan salah satu syarat utama sebagai driver ojek *online* adalah memiliki ponsel pintar. Hal ini yang merupakan salah satu alasan masih bertahan sebagai ojek konvensional

karena sebagian besar dari mereka tidak memiliki smartphone sebagaimana yang harus dimiliki *driver* ojek *online*. Faktor ini pula yang menyebabkan mereka tidak mendapatkan ketertarikan untuk mempelajari sistem ojek *online* karena menurut mereka ponsel pintar adalah barang yang mewah sehingga mereka tidak membutuhkannya karena tidak mampu untuk memilikinya



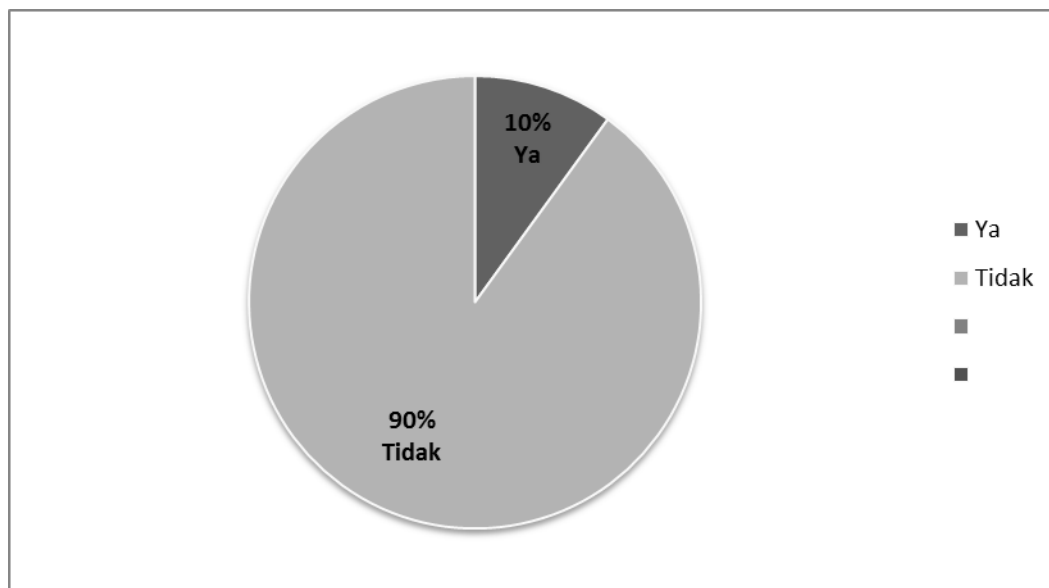
Grafik 4.4 Keinginan responden untuk bertahan sebagai ojek Konvensional di tengah keberadaan ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.4 di atas, dari 30 responden sebanyak 24 responden dengan persentase 80% menyatakan “Ya” untuk bertahan sebagai tukang ojek konvensional. Meskipun eksistensinya mulai terancam di tengah keberadaan ojek *online* namun, sebagian besar masih ingin bertahan menjadi ojek konvensional,

karena mereka sudah nyaman dengan pekerjaannya ini dan menganggap pekerjaannya saat ini adalah ladang satu-satunya bagi mereka mencari nafkah.

Jika keinginan responden masih besar untuk tetap menjadi ojek konvensional, seberapa besar keinginan responden untuk beralih menjadi ojek *online*. Berikut ini grafik yang akan menunjukkan jumlah responden yang ingin beralih menjadi ojek *online*.



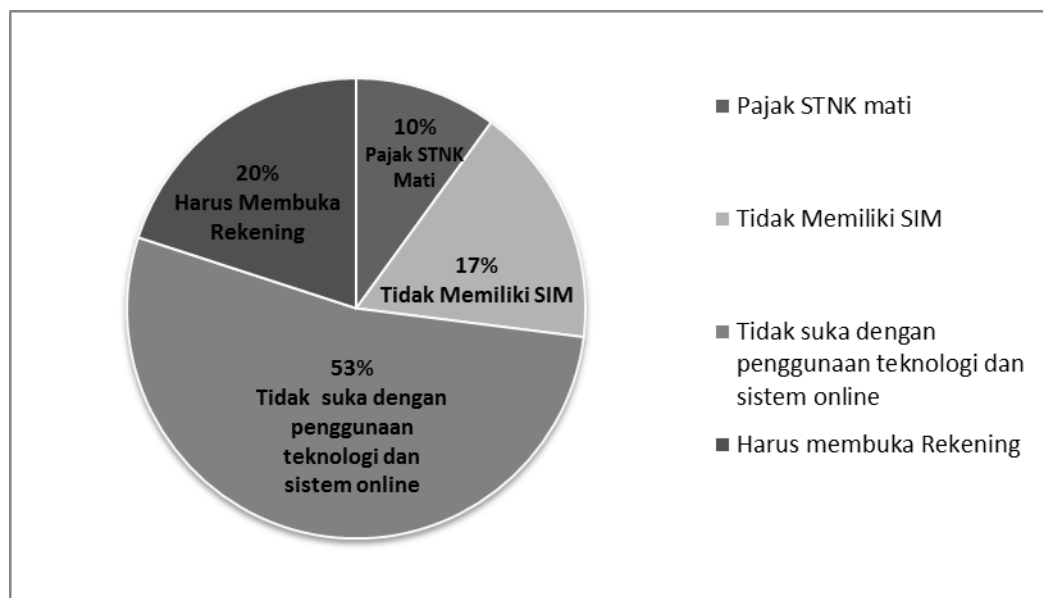
Grafik 4.5 keinginan responden beralih menjadi ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Pada grafik 4.5 di atas, dari 30 responden sebanyak 27 responden dengan presentase 90% mengatakan “Tidak” untuk beralih menjadi ojek *online*. Dapat dilihat pada grafik 4.4 dan grafik 4.5, bahwa jumlah responden yang ingin beralih menjadi ojek *online* lebih sedikit daripada jumlah responden yang tidak ingin bertahan menjadi ojek konvensional. Mereka yang tidak ingin bertahan menjadi

ojek konvensional tidak semua berarti ingin berpaling menjadi ojek *online*. Hanya sebanyak 3 responden atau sebesar 10% yang memiliki keinginan beralih menjadi ojek *online*.

Sebagian besar responden mengaku bahwa pernah ada ojek *online* yang tidak dikenal datang ke pangkalan dan mengajak mereka untuk ikut bergabung menjadi ojek *online*. Mereka menganggap bahwa ajakan itu hanya sebagai upaya mereka untuk mencari teman dan cara agar ojek *online* bisa dengan aman mengangkut penumpang di perumahan Bojong Depok Baru. Meskipun sudah diajak mereka tidak ingin dan tidak tertarik untuk bergabung dengan ojek *online*.

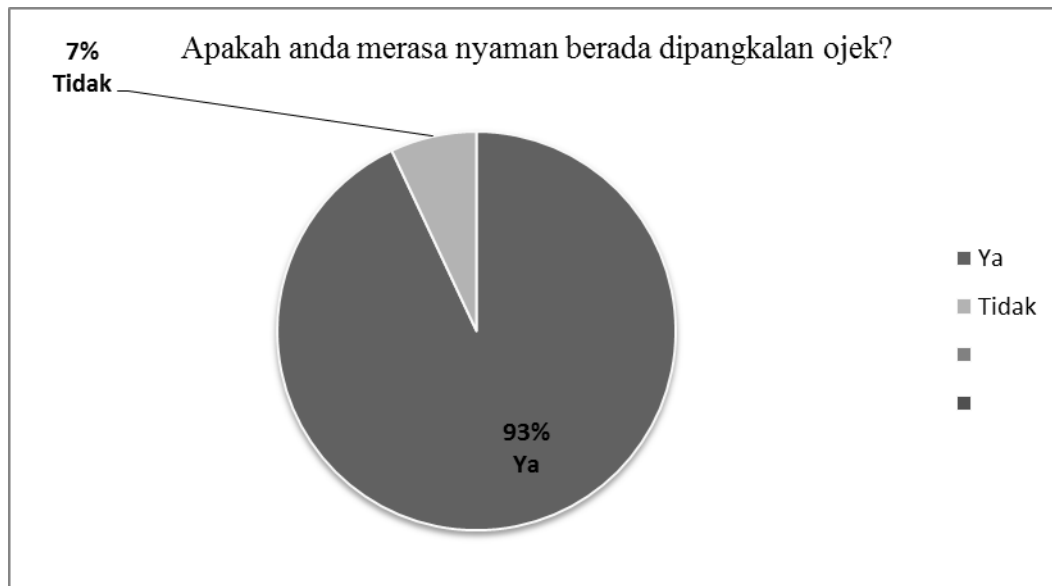


Grafik 4.6 Faktor Responden tidak beralih pekerjaan ojek *online*

Sumber: Olahan data Primer 2017

Berdasarkan pada grafik 4.6 di atas, bahwa faktor responden tidak beralih menjadi pekerjaan ojek *online* dengan frekuensi terbanyak memilih opsi karena

tidak suka penggunaan teknologi dan sistem *online* yang dianggap rumit oleh mereka dengan persentase sebesar 53%. Syarat utama untuk menjadi driver ojek *online* itu harus dipastikan bahwa STNK tidak mati masa berlakunya, wajib memiliki SIM dan harus memiliki rekening namun, sebagian besar responden tidak ingin beralih menjadi ojek *online* disebabkan karena penggunaan teknologi yang mereka anggap suatu hal yang baru itu yang menjadi salah satu kesulitan mereka karena mereka sudah lama dan nyaman dengan pekerjaan ojek konvensional sehingga tidak memiliki keinginan untuk mempelajari suatu hal yang baru seperti ojek *online*.

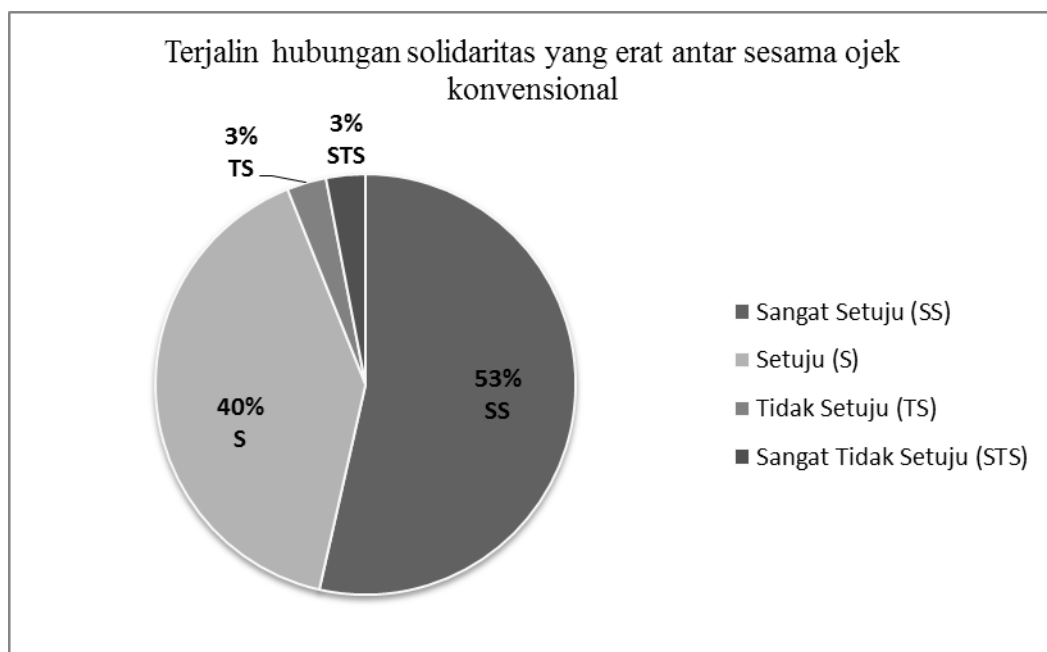


Grafik 4.7 Kenyamanan responden di pangkalan ojek Gaperi

Sumber: Olahan data primer 2017

Pada grafik 4.7 di atas, dari 30 responden sebanyak 28 responden dengan persentase sebesar 93% mengatakan "Ya" mereka merasa nyaman dipangkalan ojek Gaper. Bahwasanya kenyamanan adalah suatu hal yang penting dan modal

utama bagi seseorang untuk tetap pada lingkungannya, kesenangan terhadap pekerjaannya tidak lepas dari kenyamanan dari tempat bekerjanya. Berikut ini salah satu faktor yang menyebabkan kenyamanan bagi para ojek konvensional yang menjadi alasan mereka masih bertahan menjadi ojek konvensional.

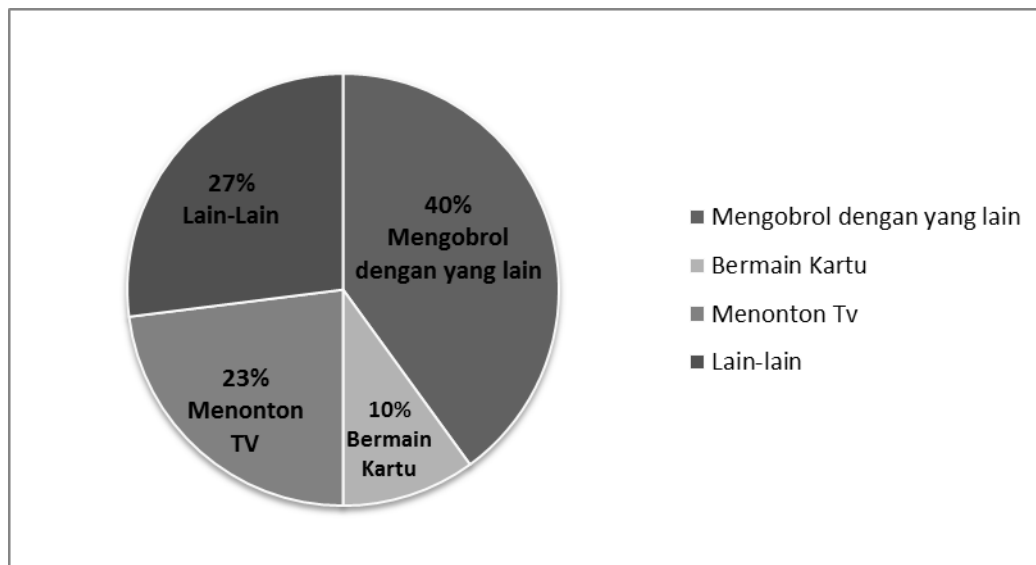


Grafik 4.8 Interaksi antar sesama ojek konvensional

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.8 di atas, dari 30 responden sebanyak 53% “Sangat Setuju”, terjalin hubungan solidaritas yang erat antar sesama ojek konvensional. Rutinitas menunggu calon penumpang di pangkalan secara tidak langsung membuat kedekatan emosional antara sesama ojek konvensional di pangkalan. Solidaritas ini ditunjukkan dengan peduli menjenguk jika ada salah satu anggota

pangkalan ojek Gaperi yang sakit, mengadakan acara bersama seperti makan-makan bersama, maupun jalan-jalan bersama pernah mereka lakukan. Sistem ojek konvensional di pangkalan yang menunggu giliran dan bagi-bagi penumpang juga menumbuhkan rasa solidaritas yang erat antar sesama anggota ojek konvensional. Karena adanya solidaritas yang erat antar sesama anggota di pangkalan ojek Gaperi ini salah satu yang membuat mereka nyaman menjadi tukang ojek konvensional dan bertahan menggelutinya sampai saat ini.

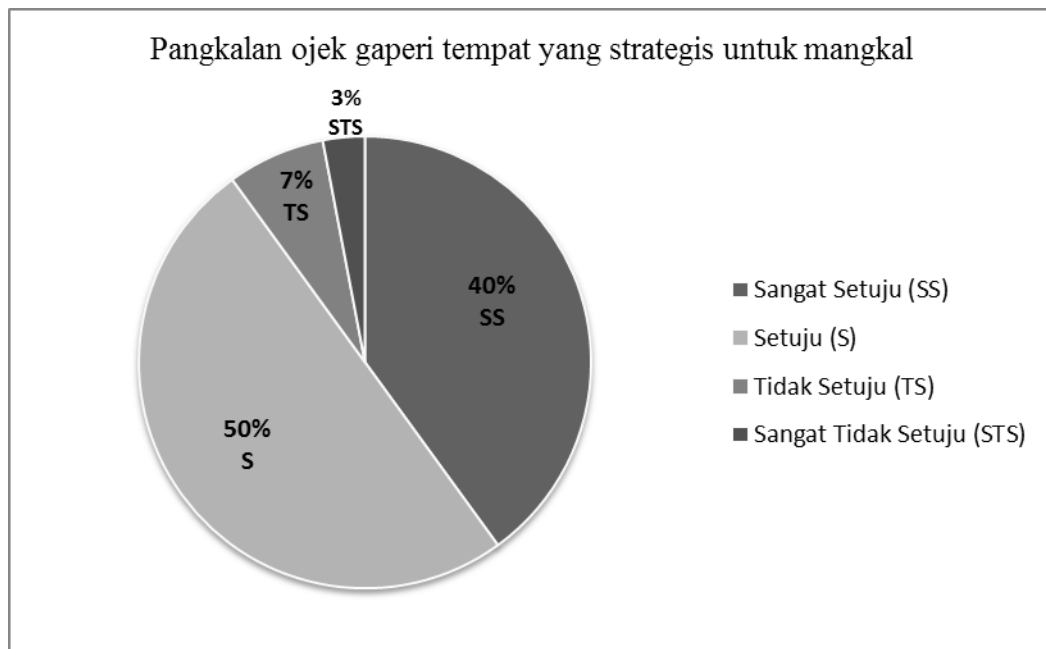


Grafik 4.9 Kegiatan yang dilakukan responden saat menunggu penumpang di Pangkalan

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.9 di atas, kegiatan yang dilakukan ojek konvensional ketika menunggu penumpang di pangkalan ojek Gaperi, dari 30 responden paling banyak memilih opsi “mengobrol dengan yang lain” dengan persentase 40%.

Kegiatan-kegiatan yang dilakukan di pangkalan selama menunggu penumpang seperti mengobrol, menonton tv, bermain kartu, menumbuhkan kedekatan emosional dan rasa empati antar anggotanya. Itupun salah satu alasan mengapa ojek konvensional masih ingin bertahan menjadi ojek konvensional karena mata pencaharian ini membuat mereka lebih bisa berinteraksi dan bersosialisasi serta memiliki solidaritas yang erat antar sesamanya karena rutinitas yang mereka lakukan setiap harinya di pangkalan.

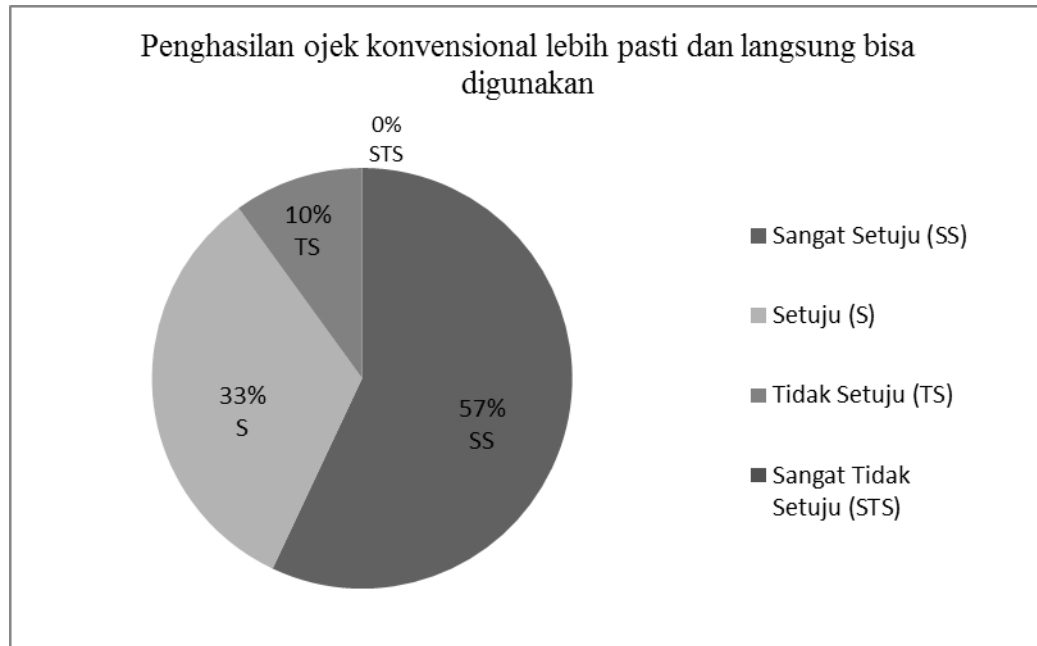


Grafik 4.10 Lokasi strategis sebagai tempat pangkalan ojek

Sumber: Olahan data primer 2017

Tempat yang strategis dan menguntungkan baginya adalah salah satu faktor seseorang bertahan pada lingkungannya. Berdasarkan grafik 4.10 di atas, sebanyak 30 responden 15 responden dengan persentase 50% mengatakan

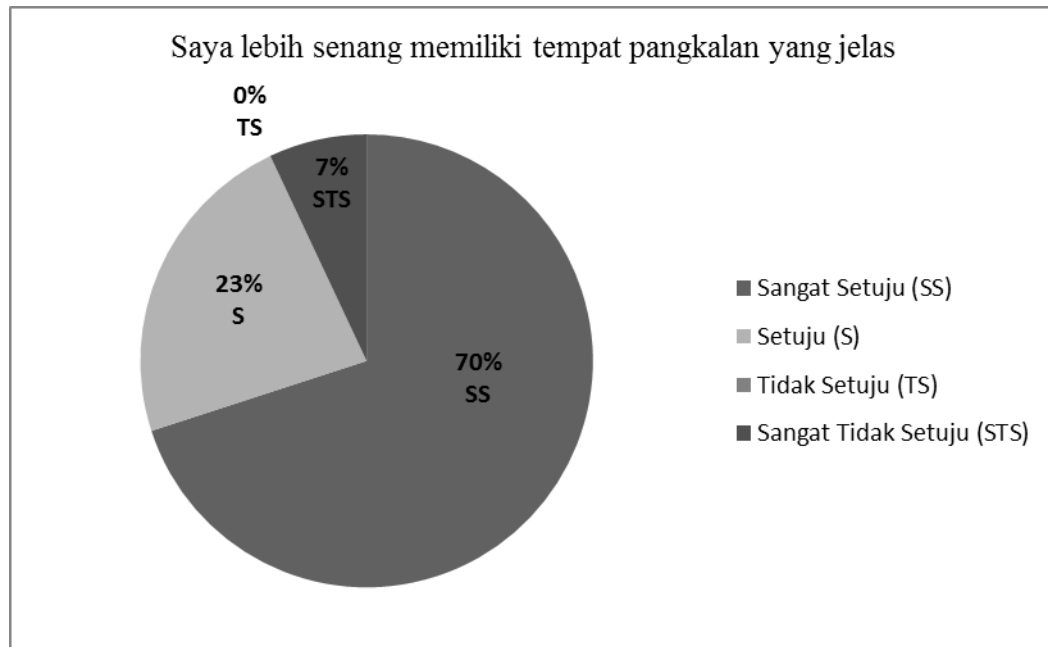
“Setuju”, pangkalan ojek gaperi tempat yang strategis untuk mangkal. Pangkalan Gaperi dekat dengan sekolah, jalan alternatif menuju pasar dan stasiun. Tempat yang strategis untuk mendapatkan banyak calon penumpang.



Garfik 4.11 Kepastian penghasilan ojek pangkalan

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.11 di atas, Dari 30 responden sebanyak 17 responden atau sebesar 57% mengatakan “Sangat Setuju” penghasilan ojek konvensional lebih pasti dan langsung bisa digunakan. Ojek konvensional lebih memilih pekerjaannya saat ini daripada ojek *online* karena kepastian penghasilan ojek konvensional daripada ojek *online*. Penghasilan ojek konvensional langsung bisa digunakan dan dinikmati setiap mereka mendapatkan penumpang tanpa perlu bagi hasil dan penghasilan yang ditransfer dan di ambil melalui rekening.



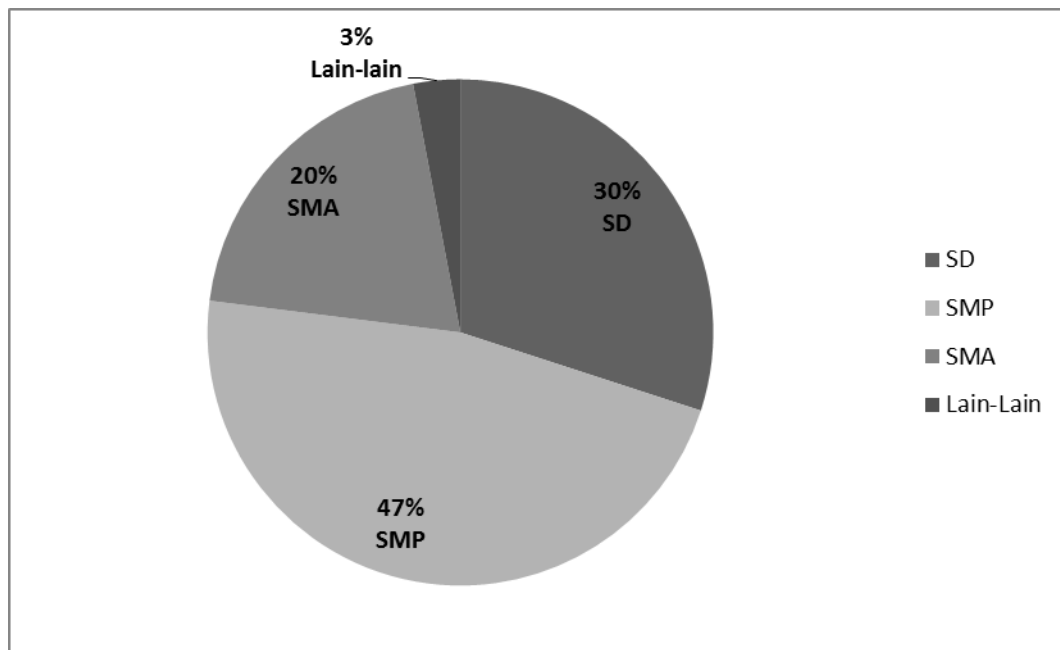
Grafik 4.12 ojek konvensional memiliki tempat yang jelas daripada ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Memiliki tempat yang jelas atau pangkalan salah satu alasan mereka dalam mempertahankan eksistensinya. Pada grafik 4.12, sebanyak 21 responden atau sebesar 70% mengatakan “Sangat Setuju” lebih senang memiliki tempat pangkalan yang jelas. Dari data di atas menunjukkan, sebagian besar ojek konvensional lebih senang memiliki pangkalan yang jelas daripada ojek *online* yang tidak memiliki pangkalan. Memiliki tempat yang pasti atau pangkalan memberikan lahan mata pencaharian yang jelas untuk mereka.

3. Pendapatan Ojek Konvensional Sebelum Adanya Ojek *Online*

Penelitian ini mengambil sampel sebanyak 30 responden tukang ojek konvensional yang berada di pangkalan Gaperi. Populasi anggota ojek konvensional di pangkalan ojek Gaperi saat ini keseluruhan 60 orang. Berikut ini data yang akan menggambarkan pendapatan ojek konvensional di masyarakat sebelum adanya ojek *online* namun, dapat kita lihat terlebih dahulu latar belakang responden.

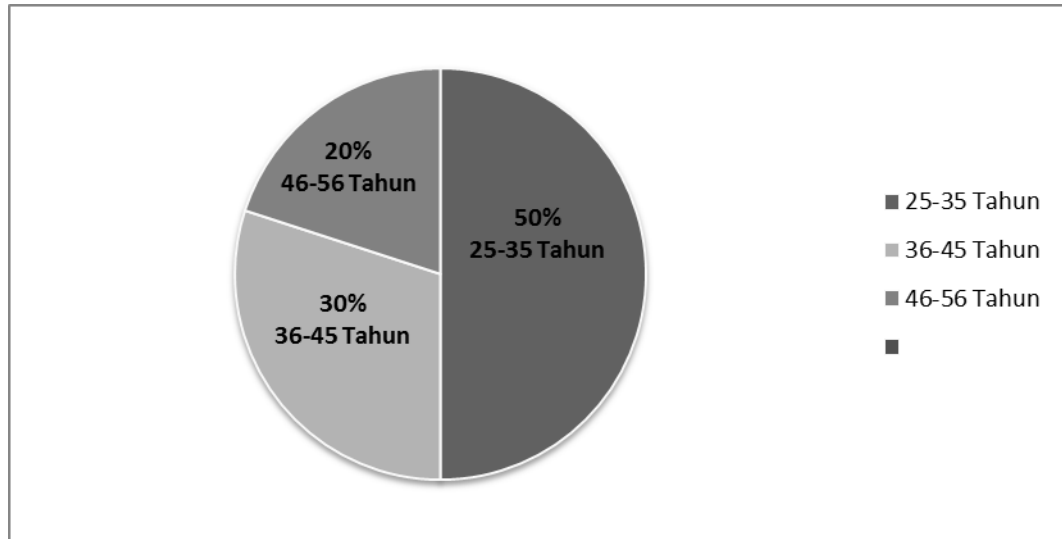


Grafik 4.13. Pendidikan Responden

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.13 di atas dapat diketahui bahwa dari 30 responden memiliki persentase terbesar mengenai tingkat pendidikan responden adalah mereka yang memiliki latar belakang lulusan Sekolah Menengah Pertama (SMP)

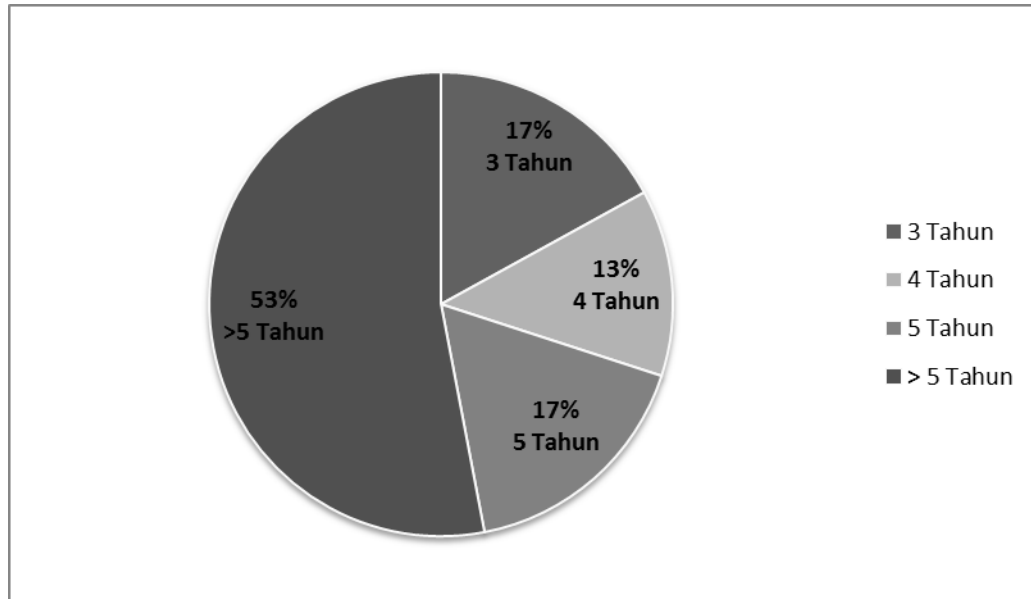
yaitu dengan frekuensi sebanyak 14 responden atau sebesar 47%. Karena keterbatasan pendidikan yang dimilikinya menjadikan pekerjaan ojek konvensional sebagai pilihannya dalam mendapatkan penghasilan. Pendidikan merupakan salah satu kendala mereka untuk bersaing mendapatkan lapangan pekerjaan, tidak sedikit pula yang memiliki latar belakang pendidikan pada jenjang SD yaitu sebesar 30%, sedangkan responden yang menjawab opsi lain-lain adalah yang tidak tamat SD sebesar 3% ia tidak bisa membaca maupun menulis sehingga sulit mendapatkan pekerjaan, adapun mereka yang memiliki latar belakang pendidikan pada jenjang SMA sebesar 20% yang memilih pekerjaan ojek konvensional sebagai pilihan mata pencaharian mereka lantaran terbentur faktor umur sehingga mereka mendapatkan kesulitan untuk bersaing dengan usia muda dalam mendapatkan lapangan pekerjaan. Dengan demikian, ojek konvensional sebagai pilihan pekerjaan mereka untuk mendapatkan penghasilan di usia mereka yang masih produktif untuk mencari uang.



Grafik 4.14 Rentang usia responden

Sumber: Olahan data primer 2017

Pada Grafik 4.14 di atas menunjukkan bahwa dari 30 responden yang memiliki persentase terbesar yaitu pada rentang usia 25-35 tahun sebesar 50%. Dalam usia tersebut seseorang masih sangat produktif untuk bekerja tetapi mereka memiliki kesulitan dalam bersaing untuk mendapatkan lapangan pekerjaan salah satunya karena faktor pendidikan yang dimilikinya, untuk membuka usaha mereka terkendala modal dan tidak memiliki keberanian untuk mencoba berwirausaha. Sehingga mereka memilih pekerjaan ojek konvensional sebagai pilihan mata pencahariannya.

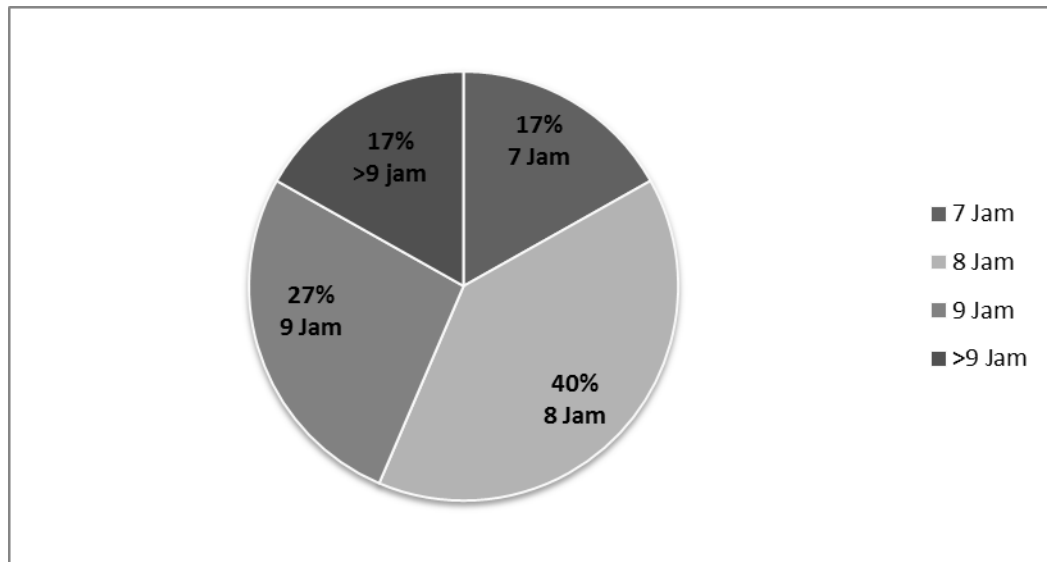


Grafik 4.15 Lamanya responden menggeluti pekerjaan sebagai ojek konvensional

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan Grafik 4.3 di atas, dari 30 responden yang menggeluti pekerjaan ojek konvensional 53% sudah lebih dari 5 tahun. Mayoritas tukang ojek konvensional di pangkalan Gaperi sudah cukup lama menggeluti pekerjaannya. Lamanya mereka menggeluti pekerjaan sebagai tukang ojek konvensional karena mereka sudah nyaman. Pekerjaannya ini juga mereka anggap sebagai sumber mata pencaharian yang dapat mereka kerjakan dan dari pendapatannya sudah dapat memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari sehingga mereka mengandalkan pekerjaannya ini sebagai ladang mencari nafkah. Beberapa dari mereka bahkan sudah menggeluti pekerjaan sebagai tukang ojek konvensional lebih dari 10 tahun dan sampai ada yang 22 tahun lamanya. Sudah lamanya mereka menggeluti pekerjaan tukang ojek konvensional juga membuat mereka sudah lama dikenal

oleh masyarakat sukahati, dan mendapatkan kepercayaan dari masyarakat dalam memberikan jasanya.

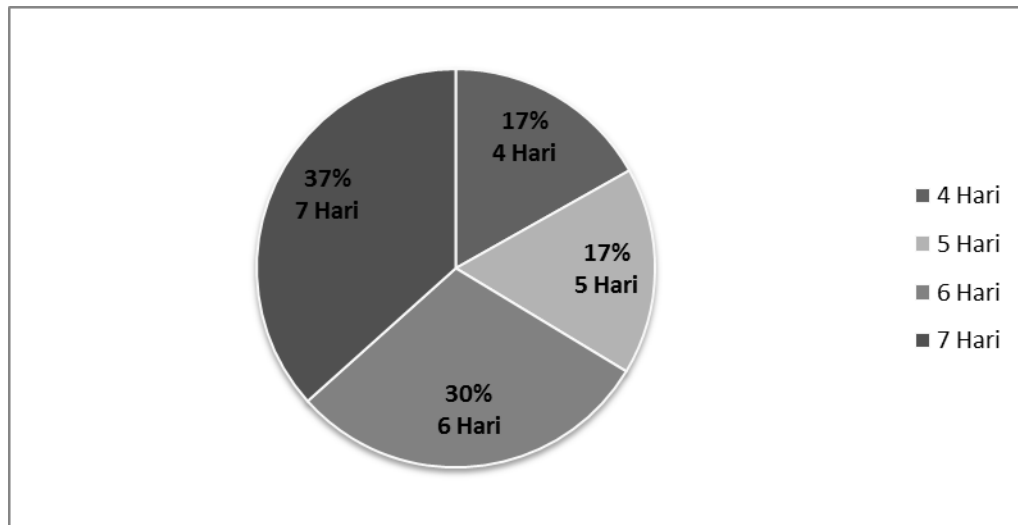


Grafik 4.16 Lamanya waktu responden berada di pangkalan dalam sehari

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.16 di atas, dari 30 responden dengan persentase terbesar yaitu 40% responden berada di pangkalan dalam sehari selama 8 jam. Biasanya mereka jam 05.30 WIB sudah ada di pangkalan sampai jam 10.00 WIB setelah itu mereka pulang ke rumahnya dan kembali lagi jam 15.00 WIB hingga petang. Mereka lebih sering ada di pangkalan pada jam-jam berangkat dan pulang bekerja karena penumpang di pangkalan ramai saat jam-jam tersebut. Namun, tidak sedikit juga responden yang berada di pangkalan selama 9 jam yaitu sebesar 27% dan lebih dari 9 jam sebesar 17%. Mereka berada di pangkalan lebih lama karena ingin mendapatkan penghasilan lebih banyak. Lamanya mereka berada di

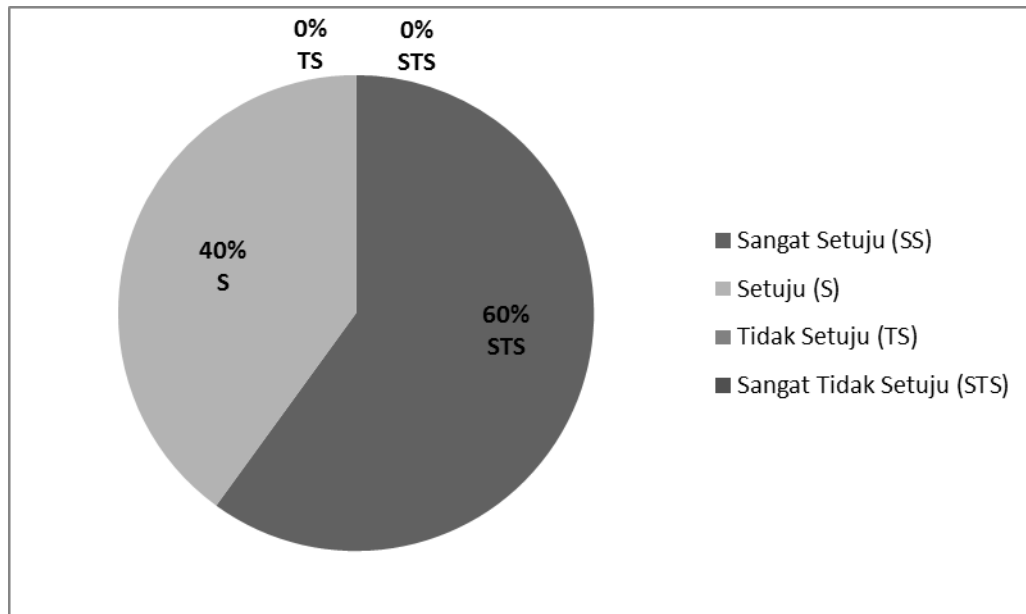
pangkalan dalam sehari tergantung pendapatan yang didapatkan sudah mencukupi atau tidak untuk kebutuhan mereka sehari-hari.



Grafik 4.17 Lamanya responden bekerja dalam seminggu

Sumber: Olahan data primer 2017

Pada grafik 4.17 di atas, dari 30 responden sebanyak 11 responden atau persentase sebesar 37% bekerja dalam seminggu selama 7 hari. Keberadaan ojek konvensional selalu ada setiap hari dan mereka dapat bekerja setiap hari dalam seminggu sesuai dengan pemenuhan kebutuhan mereka masing-masing. Tidak ada yang membatasi waktu mereka bekerja itu semua tergantung dari mereka, bila belum mencukupi kebutuhannya mereka bisa bekerja setiap hari. Pendapatan tukang ojek konvensional terbilang pas-pasan membuat mereka memanfaatkan setiap harinya untuk bekerja meskipun di hari libur agar mendapatkan penghasilan tambahan.

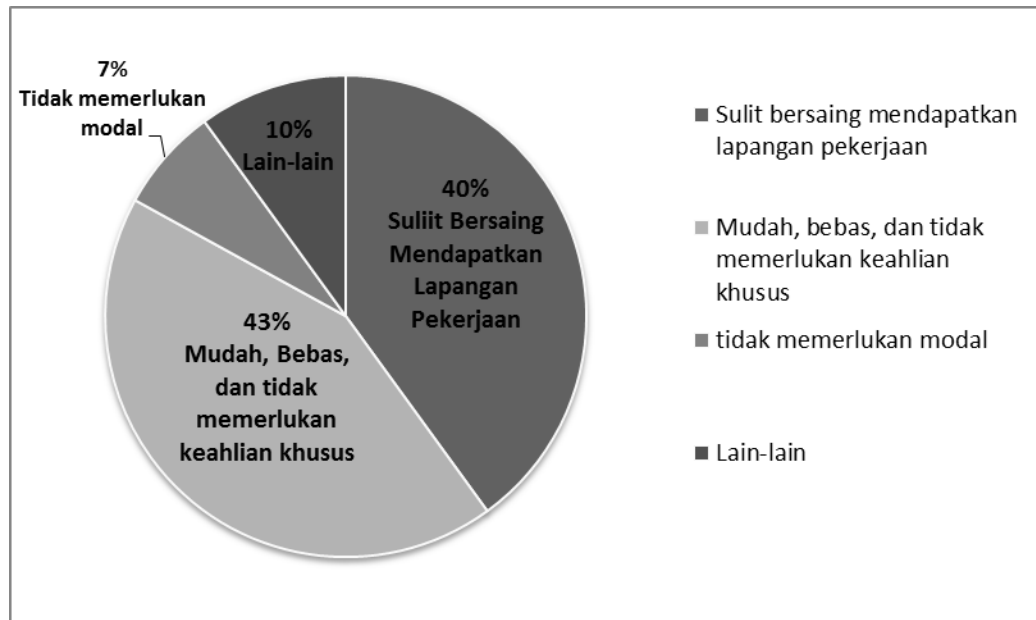


Grafik 4.18 Responden memilih pekerjaan sebagai ojek konvensional daripada pengangguran.

Sumber: Olahan data primer 2017

Kurangnya lapangan pekerjaan akan membuat sebagian orang menjadi pengangguran, berdasarkan grafik 4.18 di atas, dapat dilihat bahwa dari jumlah responden sebanyak 30 terdapat 18 responden dengan perolehan presentase sebesar 60% sangat setuju memilih pekerjaan sebagai ojek konvensional daripada mereka menjadi pengangguran.

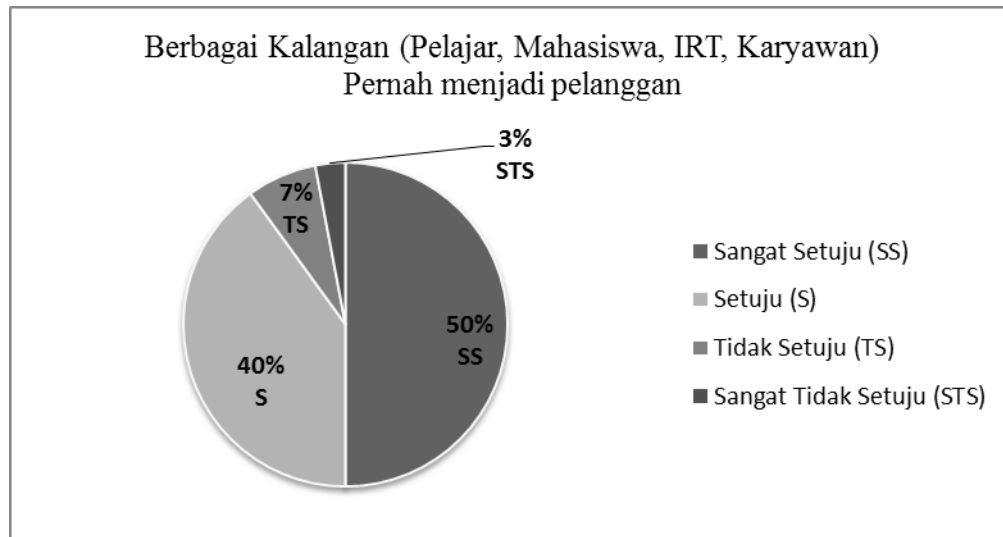
Lalu apa yang membuat responden untuk memilih pekerjaan sebagai ojek konvensional dibanding pekerjaan yang lain. Berikut ini tabel yang menunjukkan alasan responden untuk memilih ojek konvensional sebagai pekerjaannya.



Grafik 4.19 Faktor Responden Tidak Mencari Pekerjaan lain

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan Grafik 4.19 di atas, Faktor terbanyak responden tidak mencari pekerjaan lain sebanyak 13 responden atau sebesar 43% karena ojek konvensional itu Mudah, bebas, dan tidak memerlukan keahlian khusus. Pendidikan yang rendah merupakan salah satu kendala yang membuat mereka sulit bersaing mendapatkan pekerjaan itulah salah satu sebab mereka banyak memilih menjadi tukang ojek konvensional karena tidak memiliki keahlian lain juga didukung menjadi tukang ojek itu mudah dan bebas, maka dari itu menekuni pekerjaan sebagai tukang ojek konvensional adalah pilihan mereka dibanding pekerjaan lain.

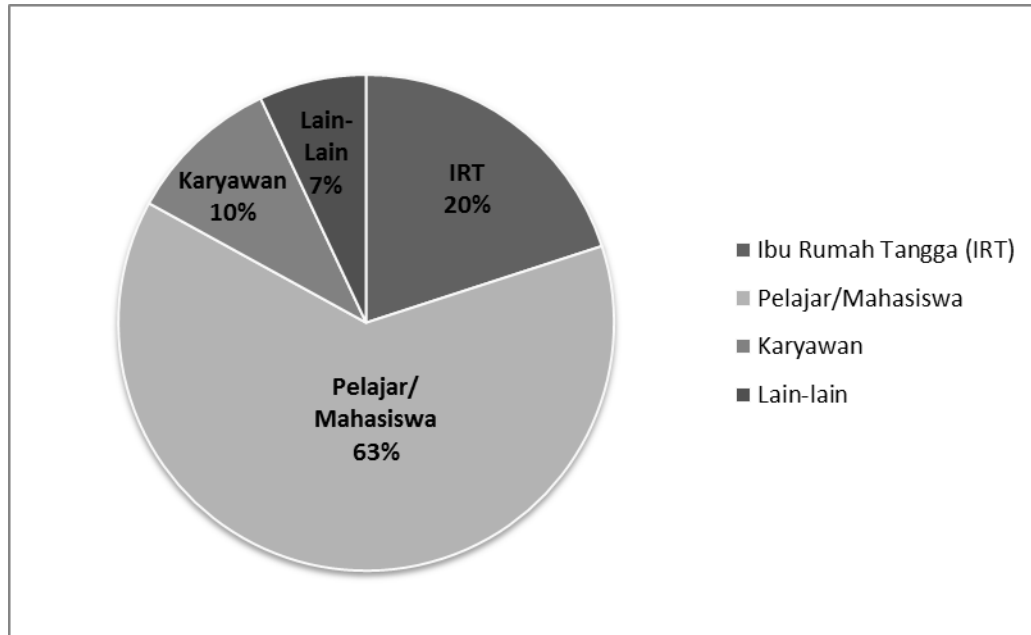


Grafik 4.20 Kalangan penumpang responden

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.20 di atas, menunjukkan bahwa sebanyak 15 responden atau sebesar 50% sangat setuju bahwa berbagai kalangan (pelajar, mahasiswa, ibu rumah tangga, karyawan) pernah menjadi penumpangnya. Hal ini berarti bahwa ojek konvensional memiliki eksistensi diberbagai kalangan pada masyarakat. Sebagai alternatif transportasi umum. Penggunaan jasa ojek konvensional oleh berbagai kalangan di masyarakat ini menunjukkan ojek konvensional dibutuhkan diberbagai lapisan masyarakat.

Di antara berbagai kalangan pada masyarakat, di kalangan manakah ojek konvensional di pangkalan Gaperi paling eksis. Grafik berikut ini akan menunjukkan kalangan manakah yang paling banyak menggunakan jasa ojek konvensional.



Grafik 4.21 Kalangan penumpang terbanyak responden

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan Grafik 4.21 di atas, sebanyak 19 responden atau sebesar 63% penumpang paling banyak responden adalah Pelajar/Mahasiswa, Angka ini menunjukkan bahwa ojek konvensional di pangkalan Gaperi paling eksis di kalangan pelajar/mahasiswa. Pelajar/mahasiswa menjadi kalangan yang mendominasi penumpang di pangkalan Gaperi karena pangkalan tersebut dekat dengan beberapa sekolah yang juga kebanyakan pelajar/mahasiswa tidak menggunakan kendaraan pribadi memilih jasa ojek konvensional untuk menuju sekolah. Selain itu, pangkalan Gaperi juga dekat dengan stasiun sehingga banyak pula mahasiswa yang menjadi pengguna jasa ojek konvensional untuk pergi ke stasiun. Dari eksistensi yang dimiliki ojek konvensional di masyarakat untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam menempuh jarak, apakah ojek

konvensional dapat memenuhi kebutuhan hidupnya dari memberikan jasa antar jemput.

Berikut ini grafik yang akan menunjukkan banyaknya responden yang dapat memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari dari penghasilannya sebagai ojek konvensional.

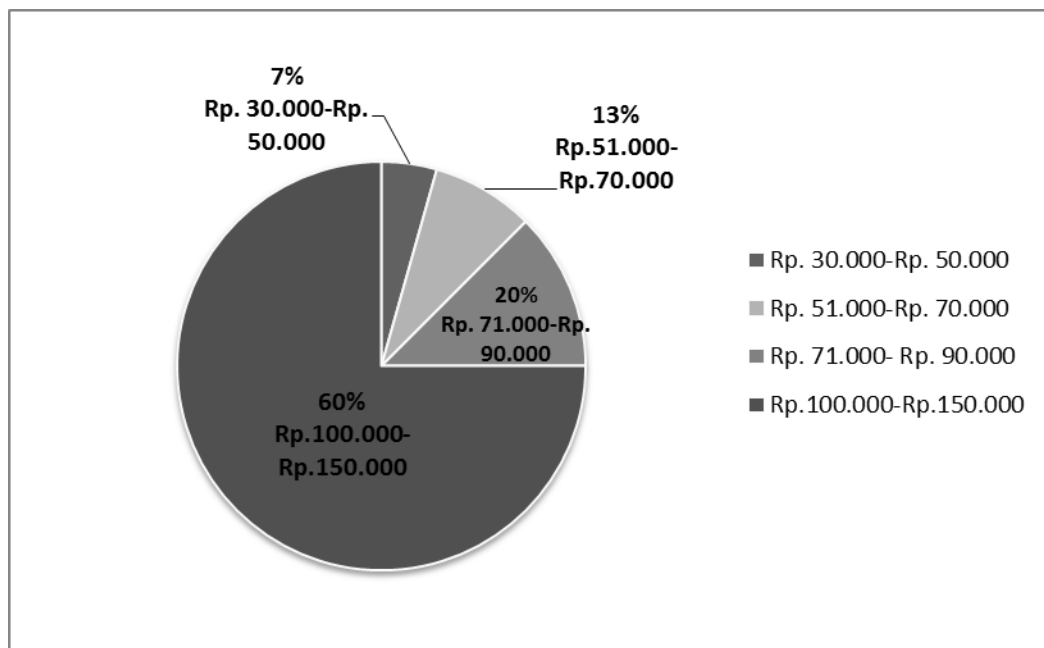


Grafik 4.22 Banyaknya responden yang dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari sebagai pekerjaan ojek konvensional sebelum adanya ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.22 di atas, dari 30 responden sebanyak 18 responden atau sebesar 60% menjawab “Ya” dapat mencukupi kebutuhan hidupnya sehari-hari dari pendapatannya sebagai ojek konvensional. Dari data ini dapat kita lihat bahwa sebagian besar responden sudah dapat memenuhi kebutuhan sehari-harinya dari pendapatannya sebagai ojek konvensional.

Berapa kisaran penghasilan yang didapatkan responden sebagai ojek konvensional setiap harinya. Berikut ini grafik yang akan menunjukkan kisaran pendapatan yang didapatkan ojek konvensional setiap harinya sebelum adanya ojek *online*.



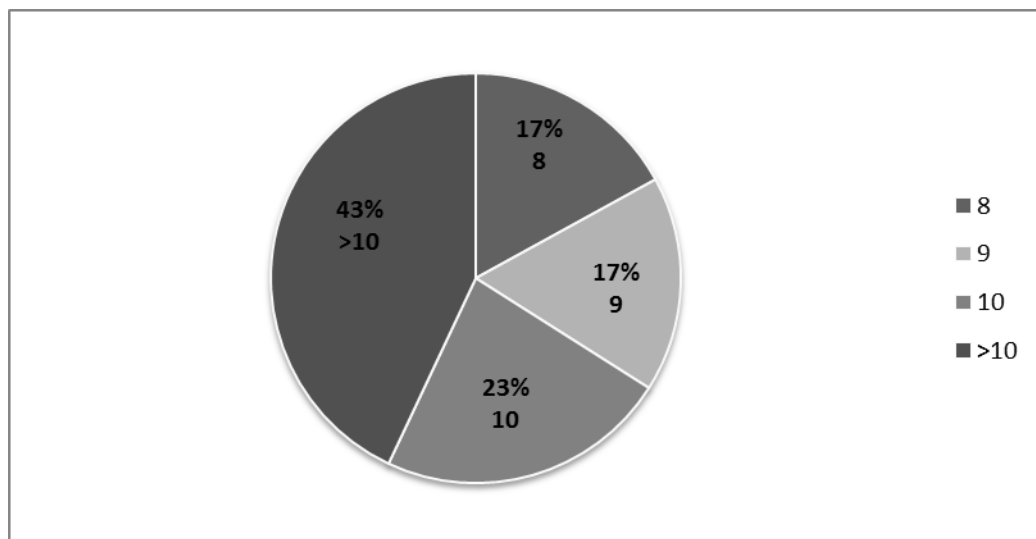
Grafik 4.23 Besarnya rata-rata pendapatan responden paling banyak dalam sehari sebelum adanya ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.23 di atas, kisaran penghasilan responden paling banyak dalam sehari sebelum adanya ojek *online* sebanyak 18 responden atau sebesar 60% memiliki penghasilan dalam sehari antara Rp.100.000-Rp.150.000, Data ini menunjukkan bahwa penghasilan yang paling banyak di dapatkan rata-rata responden cukup besar yaitu antara Rp.100.000-Rp.150.000 per harinya. Mereka

bisa mendapatkan pendapatan sebesar Rp.100.000 dengan 8 jam mereka berada di pangkalan, pendapatan mereka bisa hingga Rp.150.000 jika berada di pangkalan lebih dari 9 jam. Semakin lama mereka berada di pangkalan semakin besar memiliki kesempatan penghasilan semakin banyak.

Lalu berapa jumlah penumpang yang bisa didapatkan responden paling banyak setiap harinya sebelum adanya ojek *online*. Grafik berikut ini akan menunjukkannya.



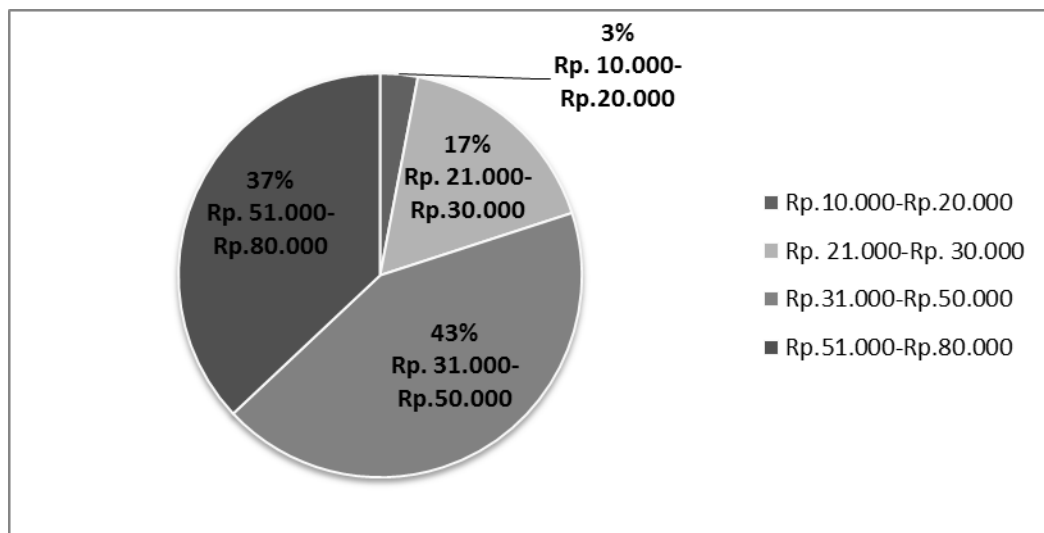
Grafik 4.24 Jumlah Penumpang responden paling banyak dalam sehari sebelum adanya ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Pada grafik 4.24 di atas, sebesar 43% responden mampu mendapatkan penumpang paling banyak dalam sehari sebelum adanya ojek *online* lebih dari 10 orang. Sebelum adanya ojek *online*, mendapatkan penumpang sampai atau bahkan lebih dari 10 orang adalah bukan hal yang sulit karena peminat ojek konvensional cukup banyak dan lokasi pangkalan yang strategis, ojek pangkalan

menjadi salah satu pilihan alternatif transportasi umum untuk menuju suatu tempat dengan cepat dan menghindari kemacetan. Semakin mereka lama berada di pangkalan semakin pula mereka memiliki peluang mendapatkan penumpang semakin banyak.

Sedangkan berapakah kisaran pendapatan paling sedikit yang didapatkan ojek konvensional per harinya sebelum adanya ojek *online*. Grafik di bawah ini akan menunjukkan kisaran pendapatan paling sedikit yang didapatkan responden per harinya.



Grafik 4.25 Besarnya pendapatan responden paling sedikit dalam sehari sebelum adanya ojek *online*

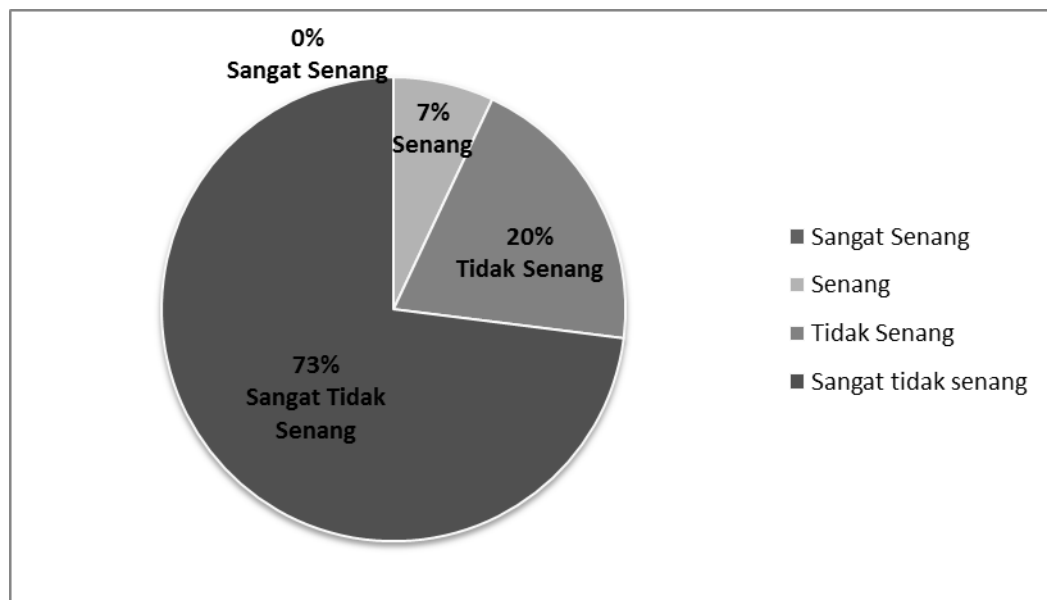
Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.25 di atas, dapat diketahui bahwa dari 30 responden terdapat sebanyak 13 responden dengan perolehan presentase sebesar 43%

besaran pendapatan responden paling sedikit sebelum adanya ojek *online* ada dikisaran antara Rp.31.000-Rp.50.000. Pendapatan paling sedikit yang pernah didapatkan responden sebagai ojek konvensional sebelum adanya ojek *online* cukup lumayan karena masih bisa memenuhi kebutuhan makan sehari-hari, bahkan sebesar 37% responden memiliki pendapatan paling sedikit dalam sehari dikisaran antara Rp.51.000-Rp.80.000, pendapatan tersebut bagi mereka cukup untuk makan dan keperluan lainnya. Sebelum adanya ojek *online* setidaknya walaupun mereka mangkal dengan waktu yang tidak terlalu lama dan meskipun pada hari libur yang sepi penumpang mereka pasti memiliki pendapatan yang cukup.

4. Pendapatan Ojek Konvensional Setelah Adanya Ojek *Online*

Seiring perkembangannya zaman, dewasa ini telah sampai pada era digital. Kini ojek bisa dipesan melalui *online*, keadaan ini tentu mempengaruhi pendapatan ojek konvensional. Bagaimana pendapatan ojek konvensional setelah adanya ojek *online*. Berikut ini uraian tanggapan ojek konvensional dengan munculnya ojek *online* dan deskripsi pendapatan ojek konvensional setelah adanya ojek *online* serta dampak bagi ojek konvensional dengan adanya ojek *online*.

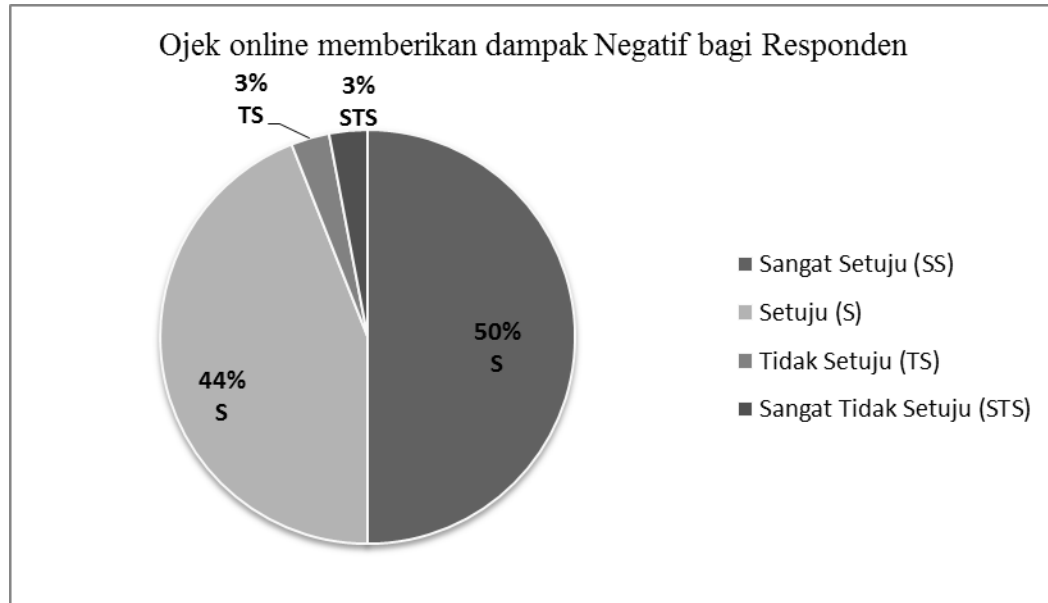


Grafik 4.26 Tanggapan responden dengan munculnya ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Pada grafik 4.26, dari 30 responden jawaban terbanyak dengan persentase sebesar 73% mereka sangat tidak senang dengan munculnya ojek *online*. Adanya

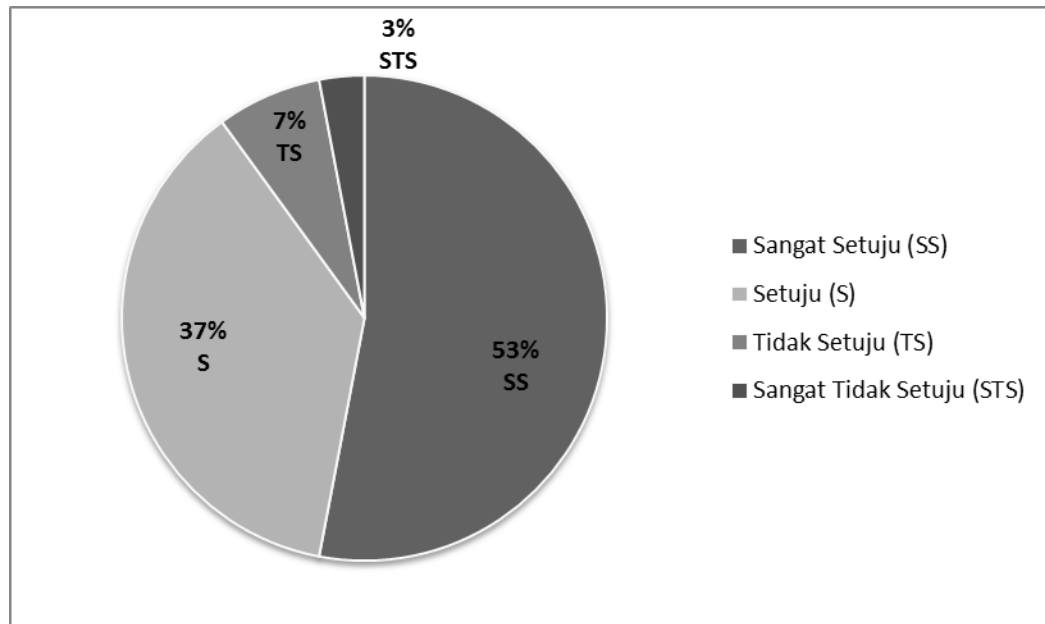
ojek *online* membuat mereka memiliki saingan yang tidak sepadan karena ojek *online* lebih praktis dan tarifnya jauh lebih murah dibanding ojek konvensional. Keberadaan ojek *online* yang seperti itu justru membuat mereka tidak nyaman, kehadiran ojek *online* yang semestinya bisa mereka manfaatkan untuk memajukan jasa ojek untuk masyarakat agar bisa lebih mudah dengan bantuan teknologi, dengan harapan dapat membantu kesejahteraan mereka juga, akan tetapi ternyata tidak demikian justru sebagian besar responden tidak menyukai kehadiran ojek *online*. Hanya sedikit yang senang dengan kehadiran ojek *online* di kalangan para tukang ojek konvensional yaitu sebesar 7%, karena hadirnya ojek *online* mereka bisa ikut berkontribusi dengan ojek *online* dalam memberikan jasa ojek untuk masyarakat.



Grafik 4.27 Pengaruh munculnya ojek *online* bagi responden

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.27, dari 30 responden sebesar 50% mengatakan “Sangat Setuju” bahwa ojek *online* memberikan dampak negatif bagi ojek konvensional. Dari data tersebut menunjukkan bahwa Sebagian besar responden merasa bahwa dengan adanya ojek *online* memberikan dampak negatif untuk mereka karena adanya ojek *online* mengancam eksistensi ojek konvensional yang menjadi alasan mereka tidak menyukai ojek *online* dan tidak nyaman dengan kehadirannya namun, sebanyak masing-masing 1 responden yang mengatakan “Tidak Setuju” dan “Sangat Tidak Setuju” jadi sebesar 6% responden menganggap bahwa ojek *online* memberikan dampak positif bagi mereka. Mereka yang menganggap memberikan dampak positif karena ojek *online* dianggap sebagai inovatif dari zaman yang terus berkembang.



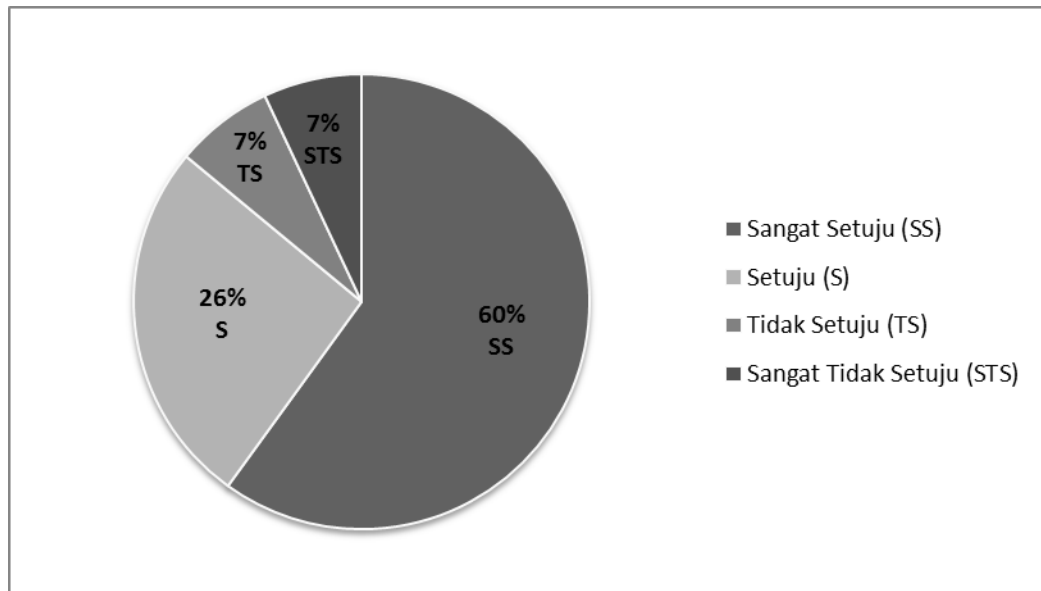
Grafik 4.28 Berkurangnya penumpang responden setelah adanya ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan Grafik 4.28 di atas, dari 30 responden sebanyak 16 responden atau sebesar 53 % mengatakan “Sangat Setuju” setelah adanya ojek *online* penumpang mereka menjadi berkurang. Hal ini mengindikasikan bahwa keberadaan ojek *online* memberikan dampak negatif bagi eksistensi ojek konvensional lantaran sebagian besar dari mereka mengalami kesulitan mendapatkan penumpang dan berdampak dengan penurunan jumlah penumpang. Membuat pangkalan ojek tidak ramai penumpang lagi sebelum adanya ojek *online* seperti saat ini yang membuat pangkalan menjadi sepi.

Keberadaan ojek *online* membuat banyak penumpang ojek konvensional beralih menggunakan jasa ojek *online*. Hal ini yang membuat jumlah penumpang ojek konvensional berkurang, ditambah perkembangan jumlah ojek *online* juga

yang semakin pesat, apakah ojek *online* mulai menyaingi ojek konvensional. Berikut ini grafik yang menggambarkan ojek konvensional mulai merasa tersaingi dengan adanya ojek *online*



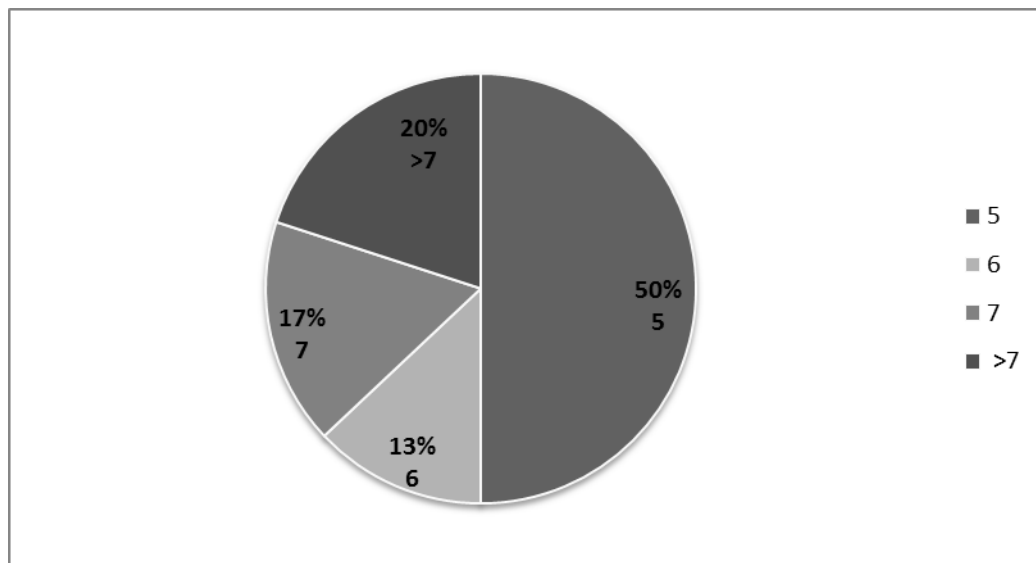
Grafik 4.29 Ojek *online* mulai menyaingi ojek konvensional

Sumber: Olahan data primer 2017

Dari grafik 4.29 di atas, memberikan gambaran bahwa sebagai besar responden mulai merasa tersaingi dengan adanya ojek *online*, dengan persentase sebesar 60% bahwa ojek *online* mulai menyaingi ojek konvensional. Mereka sadar bahwa mereka telah kalah saing dengan teknologi yang membuat ojek *online* lebih mudah dipesan kapanpun dimanapun oleh konsumen, juga tarif yang jauh lebih murah dibanding ojek konvensional yang menjadikan ojek *online* semakin banyak peminatnya. Keberadaan ojek *online* yang dirasakan responden semakin banyak dan menjamur membuat ojek konvensional kehilangan banyak

penumpang. Dengan keadaan ojek *online* yang mulai menyangi ojek konvensional membuat eksistensi yang dimiliki ojek konvensional secara perlahan beralih kepada ojek *online*.

Berikut ini grafik yang akan menunjukkan berapa banyak penumpang yang masih bisa didapatkan ojek konvensional paling banyak dalam sehari setelah adanya ojek *online*.



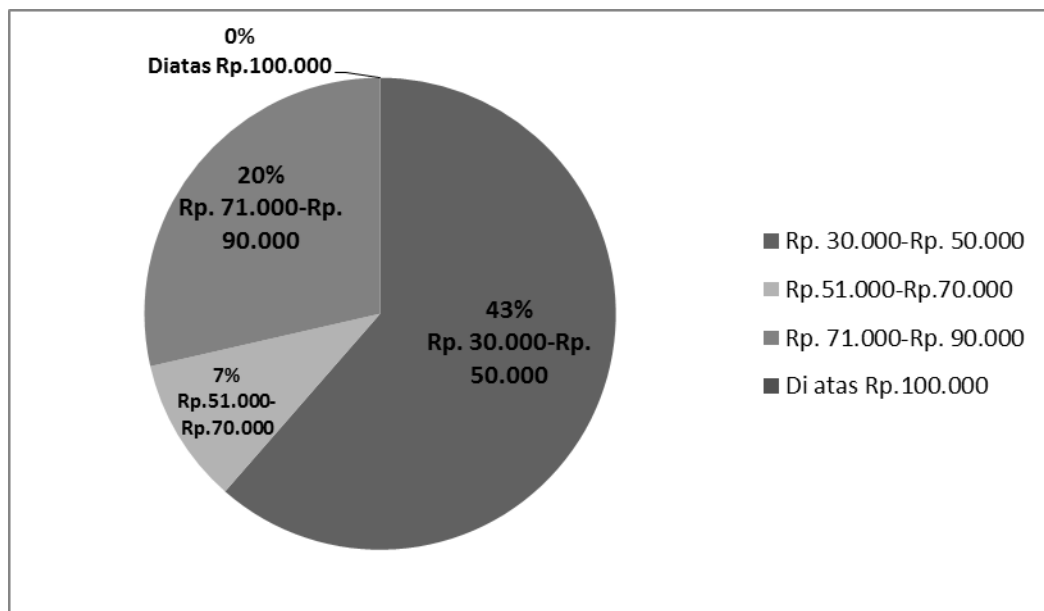
Grafik 4.30 Jumlah penumpang yang didapatkan responden paling banyak dalam sehari setelah adanya ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.30 diatas, jumlah penumpang yang bisa didapatkan responden paling banyak dalam sehari dengan presentase sebesar 50% yaitu sebanyak 5 orang. Responden mengatakan bahwa untuk mendapatkan penumpang setelah adanya ojek *online* lebih dari 7 penumpang saja itu sudah harus lebih dari

10 jam berada di pangkalan namun, tetap tidak bisa mendapatkan di atas 10 penumpang. Data ini dapat menunjukkan bahwa adanya ojek *online* menyebabkan penumpang ojek konvensional menjadi sepi, jumlah penumpang ojek konvensional menurun drastis.

Penurunan jumlah penumpang otomatis berpengaruh pada pendapatannya. Berikut ini grafik yang menunjukkan besarnya pendapatan ojek konvensional paling banyak dalam sehari.



Grafik 4.31 Besarnya pendapatan responden paling banyak dalam sehari setelah adanya ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.31 di atas, besaran jumlah pendapatan responden paling banyak dalam sehari setelah adanya ojek *online*, dengan persentase terbesar yaitu 43% diantara Rp.30.000-Rp.50.000, biasanya sebelum adanya ojek *online* 8 jam

mereka berada di pangkalan sudah bisa mendapatkan pendapatan lebih dari Rp.50.000 tetapi setelah adanya ojek *online* untuk mendapatkan Rp.50.000 itu sudah sangat sulit, tidak ada responden dengan persentase 0% yang bisa mendapatkan pendapatan lebih dari Rp.100.00 dalam sehari setelah adanya ojek *online* meskipun mereka sudah berada di pangkalan lebih dari 10 jam.



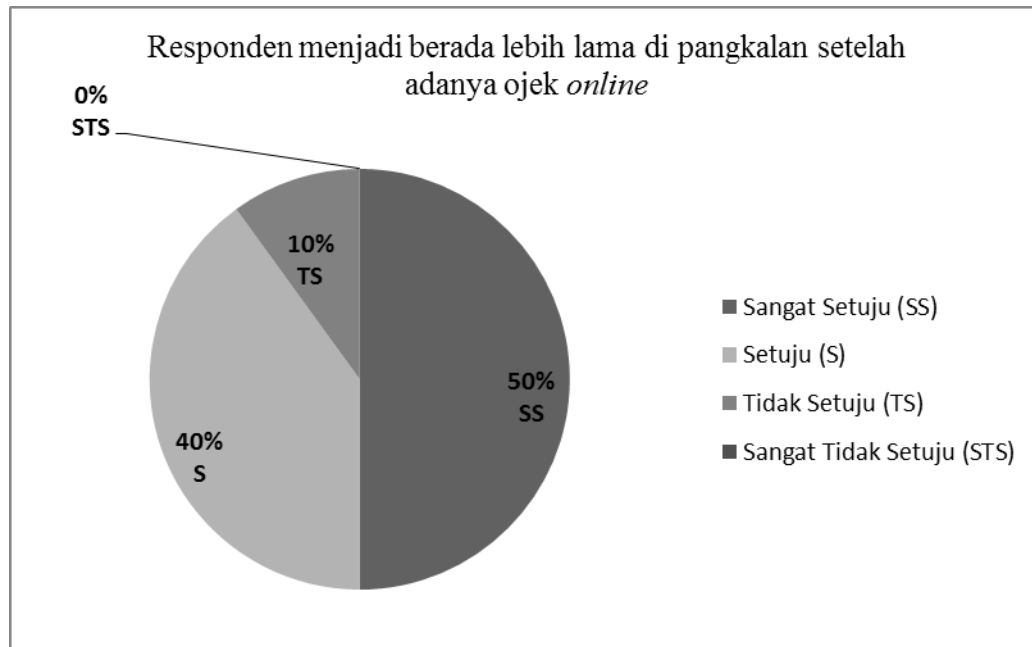
Grafik 4.32 Responden yang memiliki penumpang setia

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan Grafik 4.32 diatas, dari 30 responden sebanyak 20 rseponden dengan presentase 67% masih memiliki penumpang setia yang menggunakan jasa ojek konvensional, sedangkan sisanya 10 responden dengan presentase 33% tidak memiliki penumpang setia. Tukang ojek konvensional yang memiliki penumpang

setia biasanya ia mendatangi langsung ke tempat penumpang tersebut secara rutin misalkan antar jemput anak dari rumah ke sekolah. Ada juga dengan cara mengirimkan pesan singkat kepadanya jika memerlukan jasa ojeknya, ataupun penumpang itu sendiri yang langsung mendatangi pangkalan ojek secara rutin.

Data pada grafik 4.32 diatas menunjukkan bahwa ojek konvensional saat ini masih memiliki pendapatan dari adanya penumpang setia mereka tersebut meskipun hanya satu/dua orang saja.



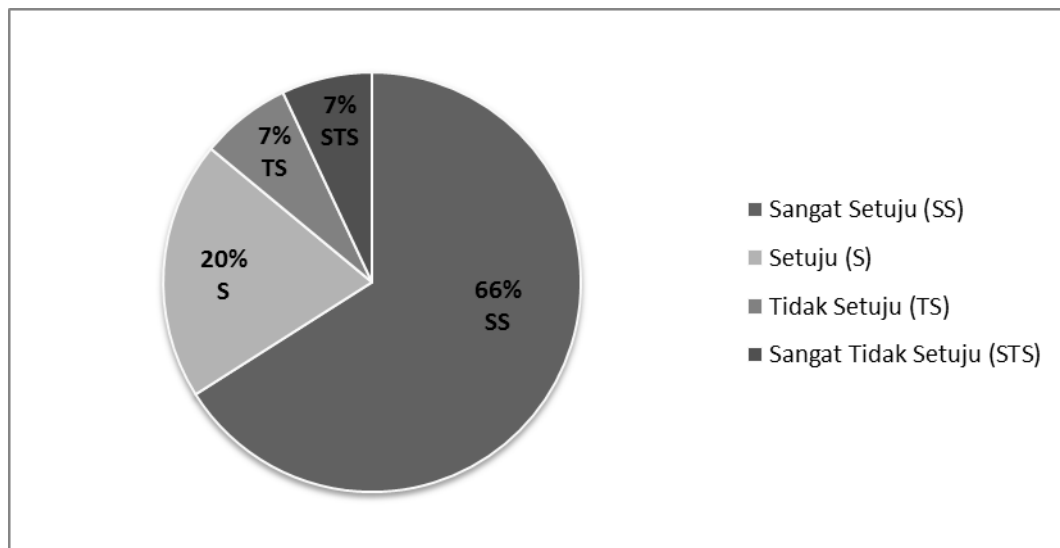
Grafik 4.33 Intensitas responden berada di pangkalan

Sumber: Olahan data primer 2017

Kesulitan untuk mendapatkan penumpang dan penurunan jumlah penumpang yang menggunakan jasa ojek konvensional setelah adanya ojek *online* membuat responden harus bekerja ekstra lebih lama di pangkalan daripada sebelumnya. Dapat dilihat berdasarkan grafik 4.33 di atas, bahwa dari 30 responden sebanyak 15 responden atau sebesar 50% mengatakan “Sangat Setuju” mereka menjadi berada lebih lama di pangkalan. Saat ini mereka yang biasa berada di pangkalan selama 8 jam mengatakan belum cukup menghasilkan uang untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari mereka, jadi mereka harus berada lebih lama lagi di pangkalan agar pendapatan mereka cukup untuk kebutuhan mereka sehari-harinya. sedangkan 10% atau sebanyak 3 responden mengatakan

“Tidak Setuju” dengan adanya ojek *online* tidak membuat mereka berada lebih lama di pangkalan, karena mereka memang sudah biasa berada di pangkalan ojek lebih dari 10 jam.

Apakah responden merasa ojek *online* mengancam sumber mata pencaharianya. Berikut ini grafik yang menunjukkan besaran responden yang merasa terancam dengan keberadaan ojek *online* di tengah masyarakat saat ini.

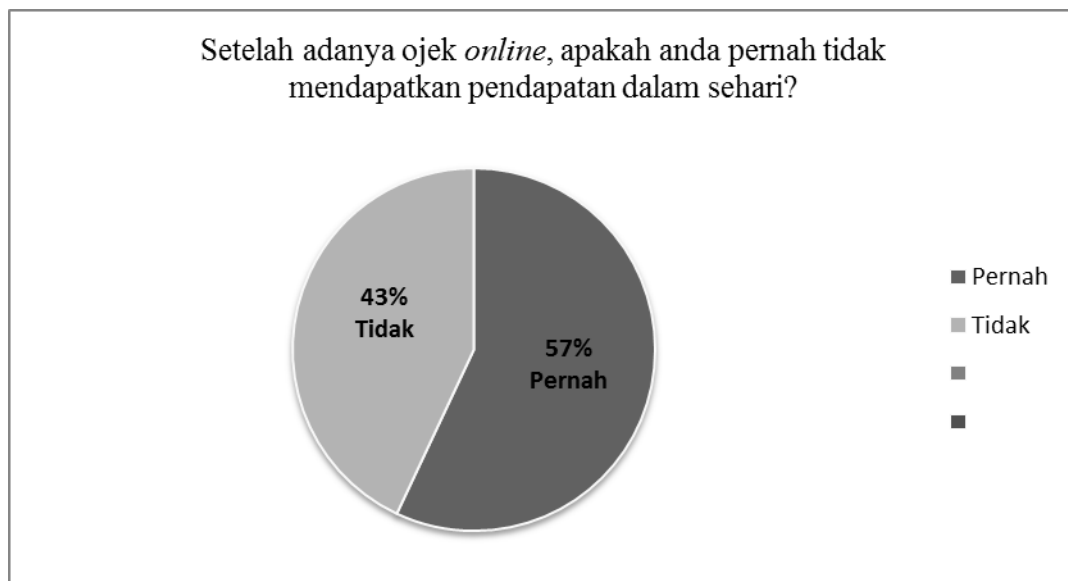


Grafik 4.34 Ojek *online* sebagai ancaman bagi sumber mata pencaharian responden

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.34 di atas, dapat menunjukkan bahwa munculnya ojek *online* saat ini mengancam sumber mata pencaharian bagi para ojek konvensional. Sebanyak 20 responden atau sebesar 66% sangat setuju bahwa saat ini munculnya ojek *online* dapat mengancam sumber mata pencaharian ojek konvensional yang masih bertahan saat ini. Sebagian besar dari mereka merasa ojek *online*

mengancam sumber mata pencahariannya karena menurutnya bila semakin lama ojek *online* terus berkembang secara kualitas dan kuantitas bisa jadi akan menyingkirkan eksistensi ojek konvensional di masyarakat sehingga bisa menyebabkan mereka kehilangan sumber mata pencahariannya karena penghasilannya yang semakin drastis menurun. Untuk saat ini mereka masih bisa bertahan menjadi tukang ojek konvensional di tengah keberadaan ojek *online* namun, untuk kedepannya mereka pun tidak tahu nasib mereka nanti. Maka dari itu mereka menginginkan agar ojek *online* dihilangkan.



Grafik 4.35 Dampak munculnya ojek *online* bagi responden dalam memenuhi kebutuhannya sehari-hari

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.35 di atas, dari 30 jumlah responden sebanyak 17 responden dengan presentase 57% mengatakan “Pernah” tidak mendapatkan

penghasilan sama sekali dalam sehari setelah munculnya ojek *online*, sehingga mereka tidak dapat memenuhi kebutuhan sehari-harinya. Hal ini karena mereka pernah tidak mendapatkan penumpang satupun di pangkalan. Padahal sebelum adanya ojek *online* mereka tidak pernah dalam sehari tidak memiliki pendapatan dari hasil ngojek, setiap mangkal pasti ada saja penghasilan yang didapatkan meskipun kurang dari 7 jam berada di pangkalan dan di hari libur sekalipun.



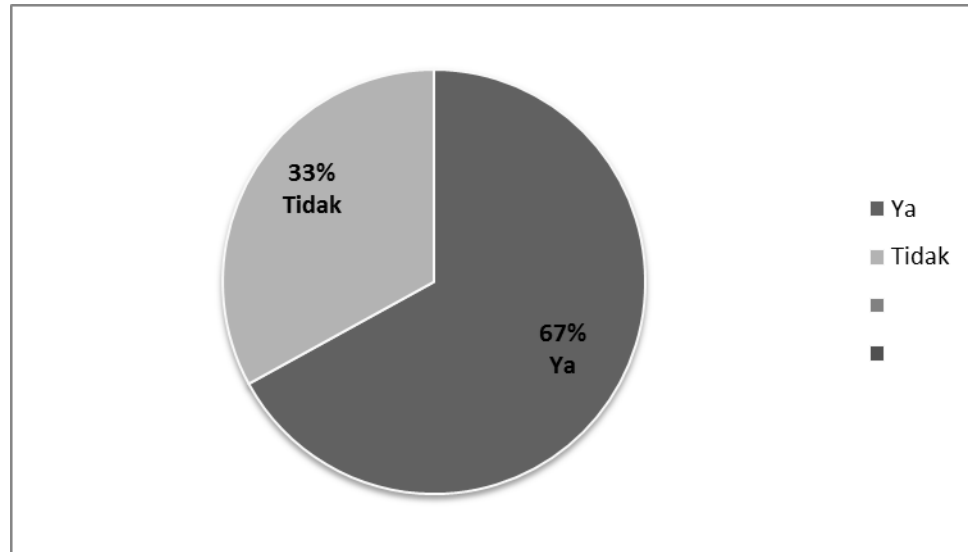
Grafik 4.36
Tindakan responden dalam menentukan tarif setelah adanya ojek *online*

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.36 di atas, dari 30 jumlah responden sebanyak 23 responden dengan persentase sebesar 77% menurunkan tarif jasa ojek dari biasanya setelah adanya ojek *online*. Ojek konvensional menyadari bahwa mereka sulit menandingi tarif yang diberikan ojek *online*. Bagi para ojek konvensional

sekarang ini khususnya di pangkalan ojek Gaperi mereka sadar bahwa mereka sudah memiliki pesaing yang kuat yaitu ojek *online* yang secara langsung mengurangi jumlah penumpangnya dan merubah pendapatan mereka. bagi mereka sekarang yang penting ada penumpang, masalah nego tarif yang penting dalam batas wajar dengan jarak yang ditempuh pasti akan mereka layani meskipun harus menurunkan tarif yang biasa mereka pasang sebelum adanya ojek *online*.

Penurunan pendapatan yang dialami membuat kebutuhan mereka harus ada yang dikurangi atau bahkan tidak dapat dipenuhi lagi jika hanya mengandalkan pendapatan dari ojek konvensional, maka harus adanya penghasilan lain. Berikut ini grafik apakah responden memiliki keinginan untuk mencari pekerjaan sampingan setelah hadirnya ojek *online*.

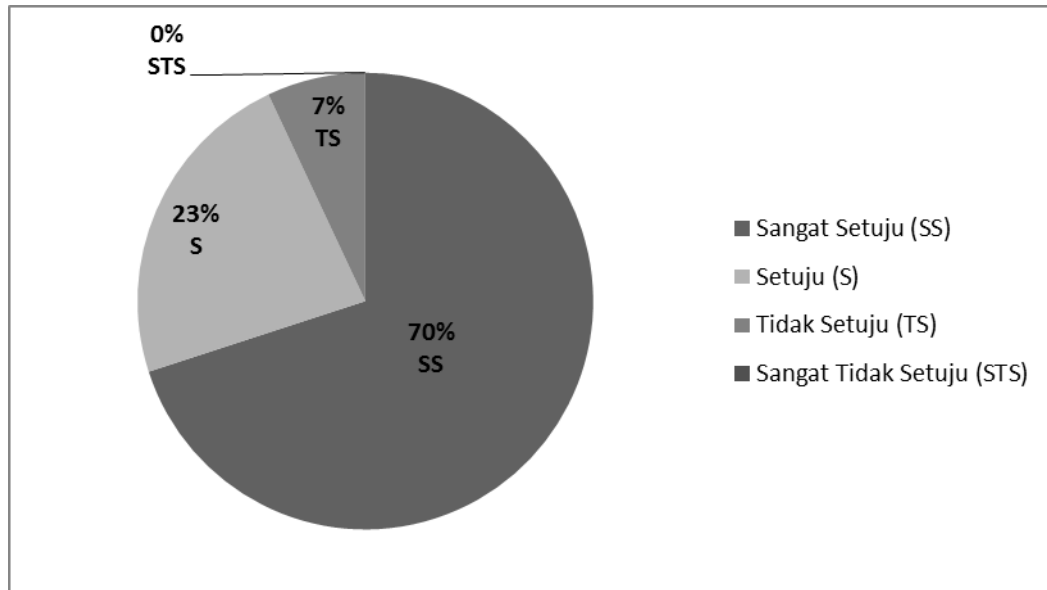


Grafik 4.37 Pendapatan Sampingan

Sumber: Olahan data primer 2017

Berdasarkan grafik 4.37 di atas, sebanyak 20 responden dengan presentase 67% memiliki keinginan mencari pendapatan sampingan. Salah satu responden mengatakan bahwa penumpang yang semakin berkurang dan pendapatan yang terus menurun, menuntut mereka memiliki pekerjaan sampingan guna menambah pendapatan sehingga mereka bisa memenuhi kebutuhan hidupnya. Beberapa responden memiliki pekerjaan sampingan yaitu menjadi kuli/buruh kasar, pemulung, dan berjualan. Sementara 33% lagi hanya ingin mengandalkan pendapatan dari pekerjaan ojek konvensional saja.

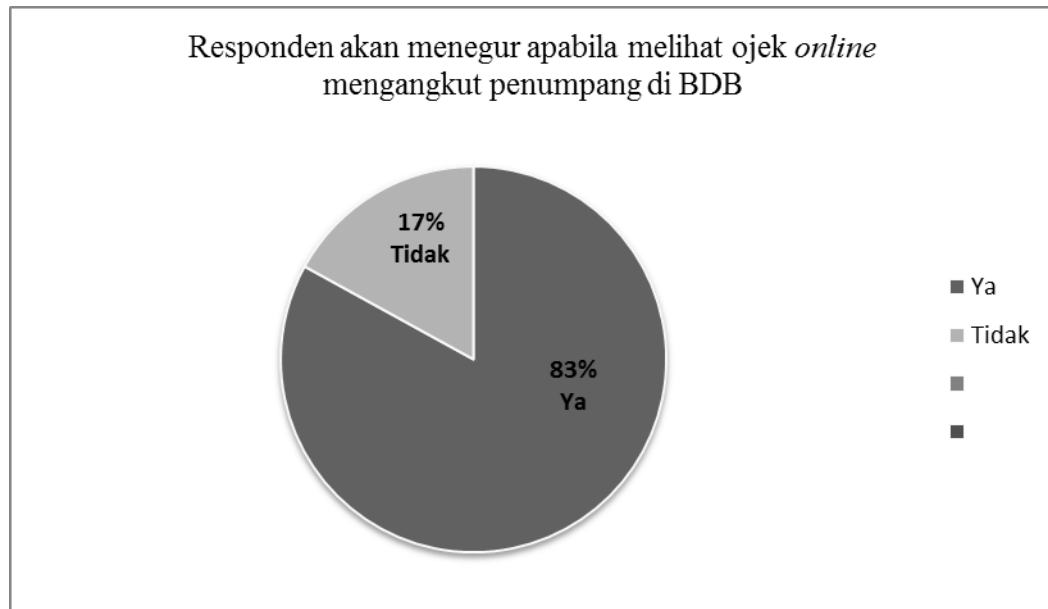
5. Persaingan Ojek Konvensional dengan Ojek *Online*



Grafik 4.38 Larangan masuknya ojek *online* di perumahan Bojong Depok Baru (BDB)

Sumber: Olahan data primer 2017

Keberadaan ojek *online* saat ini menimbulkan persaingan antara ojek konvensional dan ojek *online*. Keinginan terbesar para ojek konvensional adalah dihilangkannya ojek *online* karena ojek *online* dianggap sangat merugikan ojek konvensional maka dari itu mereka melakukan tindakan dengan melarang ojek *online* masuk di wilayah tertentu. Dapat dilihat pada grafik 4.38 dari 30 responden sebesar 70% mengatakan “Sangat Setuju” dengan adanya larangan masuknya ojek *online* di perumahan BDB. Menurut mereka, dengan adanya larangan ojek *online* masuk di wilayah tertentu dapat menghargai keberadaan ojek konvensional di pangkalan, tidak asal mengambil penumpang, serta berbagai jatah pembagian penumpang.



Grafik 4.39 Tindakan responden apabila ojek *online* tidak mematuhi larangan
Sumber: Olahan data primer 2017

Meskipun sudah jelas terdapat spanduk “Ojek *Online* Dilarang Masuk” tetap saja masih ada banyak ojek *online* yang berani masuk. Berdasarkan grafik 4.39 di atas, responden yang akan menegur apabila melihat ojek *online* mengangkut penumpang di BDB sebesar 83%, karena spanduk larangan masuknya ojek *online* tidak sembarangan dipasang begitu saja. Itu semua merupakan kesepakatan antara perwakilan ojek konvensional di kelurahan Sukahati dengan perwakilan ojek *online* yang disaksikan oleh wakil dari kelurahan ketua RT/RW serta BABINSA Sukahati. Data tersebut dapat terlihat bahwa keberanian para ojek konvensional menegur ojek *online* yang memasuki BDB merupakan keinginan yang masih sangat besar untuk melindungi eksistensi ojek konvensional dari ancaman fenomena ojek *online*. Bahkan dalam kesepakatannya pihak ojek *online* sendiri

yang menyarankan untuk menegur, mengambil helm, serta jaket anggotanya bila masih ada anggota ojek *online* yang berani masuk ke dalam perumahan BDB. Namun, bagi ojek konvensional khususnya di pangkalan ojek Gaperi tidak menginginkan konflik yang berujung bentrok atau tindak kekerasan dengan ojek *online*, mereka hanya menginginkan peraturan yang mereka sepakati dipatuhi.

B. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Alasan Responden Masih Mempertahankan Keberadaannya di Tengah Pesatnya Perkembangan Ojek *Online*

Keberadaan ojek *online* pada masyarakat saat ini tidak membuat para ojek konvensional khususnya di pangkalan Gaperi ingin beralih menjadi ojek *online*. Menurut Ogburn hal ini disebut ketertinggalan kebudayaan di mana ada sebagian masyarakat yang tidak bisa adaptasi dengan kemajuan teknologi. Rata-rata responden sebesar 90% mengatakan bahwa mereka tidak ingin beralih menjadi tukang ojek *online*, dan sebesar 80% mengatakan akan tetap bertahan menjadi tukang ojek konvensional di tengah keberadaan ojek *online*. Rata-rata responden akan bertahan di pangkalan ojek Gaperi dan mencari pekerjaan sampingan lainnya untuk mendapatkan pendapatan lagi atau beberapa memiliki keinginan untuk mencari pekerjaan lain, tetapi tidak untuk menjadi ojek *online*. Keinginan mereka akan terus bertahan menjadi ojek konvensional merupakan salah satu upaya agar tidak mematikan eksistensi ojek konvensional di pangkalan Gaperi. Menurut Prof. Ogburn terdapat faktor yang menyebabkan terjadinya ketertinggalan kebudayaan yaitu, kuatnya nilai-nilai kelompok yang dianut, hal ini menyangkut moral, tata kelakuan, maupun adat istiadat tertentu. Berikut ini beberapa faktor penyebab yang menjadi motif atau alasan mereka bertahan menjadi tukang ojek konvensional di pangkalan Gaperi :

a. Masih menganut nilai-nilai tradisional

Kemajuan teknologi akan terus menimbulkan perubahan sosial di masyarakat namun, ada sebahagian masyarakat yang mengalami ketertinggalan atas kemajuan teknologi tersebut. Sebagaimana yang dikatakan Ogburn bahwa ketertinggalan yang terlihat mencolok adalah ketertinggalan alam pikiran. Bagi para tukang ojek konvensional hadirnya ojek *online* bukan suatu yang memudahkan mereka untuk bisa lebih berkembang justru menyusahkan mereka karena tidak terbiasa dengan penggunaan teknologi, jadi hal itu dianggap sulit. Salah satu alasan responden masih mempertahankan ojek konvensional karena ketidaktertarikan mereka untuk mempelajari sistem ojek *online*. Ketidaktertarikan responden mempelajari ojek *online* mencapai persentase 90%, hal itu disebabkan sebagian besar dari mereka tidak suka dengan penggunaan teknologi dan sistem *online*. Mereka merasa nyaman dengan cara tradisional seperti, melakukan tawar-menawar atau nego kepada calon penumpang dalam menentukan tarif perjalanan, menunggu calon penumpang di pangkalan, daripada mereka harus mempelajari cara yang baru untuk mendapatkan penumpang dengan menggunakan bantuan teknologi yang tarifnya sudah langsung tertera pada ponsel pintar.

Responden masih tetap menyukai memakai cara tradisional daripada harus beradaptasi dengan menggunakan teknologi yang dianggapnya tidak biasa dan sulit bagi mereka. Dalam hal ini dapat dilihat dari rata-rata kepemilikan ponsel

responden 77% tidak berjenis ponsel pintar yang mana harus digunakan para ojek *online* untuk mencari penumpang. Ponsel pintar dianggap mereka barang mewah sehingga mereka anggap tidak perlu untuk memilikinya, sebagian besar dari mereka tidak memiliki ponsel pintar yang menyebabkan mereka ketinggalan jaman karena tidak tersentuh dunia internet yang di mana-mana pada saat ini banyak orang melakukan kegiatan dengan menggunakan internet salah satunya melalui penggunaan ponsel pintar tersebut.

Dapat disimpulkan kelebihan ojek konvensional daripada ojek *online* dari sudut pandang ojek konvensional, yang merupakan alasan mereka masih bertahan yaitu :

- a) Mereka tidak perlu memiliki ponsel pintar karena ponsel pintar dianggap sebagai barang mewah, memiliki ponsel pintar juga menambah beban biaya kuota internet yang harus mereka beli.
- b) Para tukang ojek konvensional bisa bebas menentukan tarif sesuai kesepakatan dengan calon penumpang. tarifnya pun lebih wajar dibanding ojek online yang terbilang sangat murah dan sudah langsung tertera pada aplikasi ojek *online*.
- c) Bila sudah melakukan tawar-menawar dengan calon penumpang biasanya selalu mencapai kesepakatan, sedangkan ojek *online* bila tarif tidak sesuai dengan calon penumpang dapat dengan mudah dibatalkan.

d) Pendapatan ojek konvensional lebih pasti, uang mereka dapatkan bisa sepenuhnya langsung mereka gunakan, sedangkan ojek *online* memiliki pembagian pendapatan antara *driver* dengan perusahaan, 10-20% untuk perusahaan dan transaksi dilakukan melalui rekening.

Prilaku yang masih menganut nilai-nilai lama ini yang menyebabkan mereka masih mempertahankan keberadaannya, cenderung untuk menyukai, memelihara sesuatu hal yang lama sehingga menolak hal baru.⁵⁰ Pendidikan merupakan salah satu faktor mereka masih bertahan sebagai ojek konvensional dan menolak ojek *online*. Kemajuan teknologi yang begitu cepat menghasilkan sebuah penemuan baru tidak diseimbangi dengan faktor pendidikan. Anggota ojek Gaperi yang masih rendah pendidikannya menyebabkan masyarakat sulit untuk melakukan adaptasi terhadap perubahan yang terjadi, mereka tetap berada pada zona nyaman dengan nilai-nilai lama yang menjadikan mereka enggan melakukan inovatif sesuai tuntutan zaman.⁵¹ Hal ini menyebabkan keberadaan ojek konvensional mulai tergerus oleh zaman sehingga mengakibatkan pendapatannya semakin berkurang.

⁵⁰ Usman Pelly, Asih Menanti, *Op.Cit*, hal. 194

⁵¹ *Ibid*

b. Nilai Solidaritas

Ojek konvensional mempunyai ciri khas yaitu memiliki pangkalan. Di pangkalan ojek itu mereka menunggu calon penumpang. Waktu yang mereka gunakan dalam menunggu penumpang menumbuhkan kedekatan emosional atau rasa empati kepada sesama anggotanya. Intensitas bertemu dan interaksi setiap harinya memberi nilai solidaritas untuk mereka. Adanya rasa solidaritas ini juga yang membuat mereka nyaman berada di pangkalan. Solidaritas mereka ditunjukkan dengan saling memberikan penumpang kepada anggota lain yang belum mendapatkannya, membantu sesama yang sedang mengalami musibah. Selain itu, adanya pangkalan membuat mereka dapat berkumpul maupun berinteraksi dengan sesama di waktu selang menunggu calon penumpang mereka bisa mengobrol dengan yang lain, bermain kartu, maupun menonton tv. Kegiatan yang dilakukan di pangkalan membentuk rasa solidaritas di antara mereka hingga berlanjut diluar pangkalan pun rasa solidaritas antar sesama tetap terjalin dengan cara mengadakan acara bersama-sama ataupun menjeguk apabila ada salah satu anggotanya atau keluarganya yang sedang sakit.

Nilai solidaritas ini merupakan salah satu alasan mereka bertahan menjadi tukang ojek konvensional. Bertahannya mereka di tengah keberadaan ojek *online* pun menunjukkan solidaritas mereka kepada ojek konvensional.

c. Adanya Tempat Pangkalan yang jelas

Salah satu alasan ojek konvensional mempertahankan eksistensinya adalah mereka memiliki tempat atau pangkalan yang jelas. Yang membuatnya merasa lebih nyaman dan aman dalam artian mereka tidak keujanan maupun kepanasan, dibanding ojek *online* yang tidak memiliki tempat pangkalan yang jelas. Adanya tempat pangkalan juga membuat ruang lingkup mereka tidak begitu luas oleh karenanya menjadikan mereka hafal tempat-tempat di dalam jangkauannya, tidak seperti ojek *online* yang luang lingkup dan jangkauannya cukup luas karna tidak memiliki pangkalan tetap yang jelas sehingga membuat mereka terkadang tidak tahu jalan saat mengantarkan penumpang. Adanya pangkalan yang jelas juga membuat mereka hampir tidak pernah mengantarkan penumpang dengan jarak tempuh yang jauh, sehingga tidak begitu merepotkan dan membuatnya nyaman dengan pekerjaan sekarang. Didukung keberadaan pangkalan yang strategis dalam mendapatkan penumpang menjadi alasan mereka untuk tetap bertahan menjadi ojek konvensional karena pangkalan tersebutlah yang menjadi sumber mata pencaharian yang jelas bagi mereka.

2. Pendapatan Ojek Konvensional Sebelum Adanya Ojek *Online*

Dalam melangsungkan hidupnya, manusia membutuhkan pendapatan untuk memenuhi kebutuhannya sehari-hari. Maka dari itu manusia membutuhkan mata pencaharian agar dapat bertahan hidup, salah satunya adalah menjadi tukang ojek konvensional, kebutuhan manusia akan transportasi dan sebagai salah satu alternatif transportasi umum membuatnya menjadi eksis di masyarakat. Berikut terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pendapatan ojek konvensional di pangkalan Gaperi, Kelurahan Sukahati, Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor yaitu:

a. Pendidikan

Tukang ojek konvensional di pangkalan Gaperi memiliki rentang usia 25-56 tahun, memiliki latar belakang pendidikan dengan frekuensi terbanyak pada jenjang SMP dengan persentase 47% dan SD dengan persentase 30%. Sesuai dengan data statistik kabupaten Bogor bahwa penduduk Kabupaten Bogor yang berumur 25 tahun keatas rata-rata lama sekolahnya adalah 7 tahun hanya sebatas kelas 1 SMP⁵². Untuk bersaing dalam dunia kerja tentu memerlukan keahlian dan kemampuan yang diakui secara sah. Hal tersebut dapat diperoleh pada jalur pendidikan. Keterbatasan rendahnya pendidikan yang dimilikinya ini menjadi salah satu kendala sulitnya mendapatkan lapangan pekerjaan dan menjadi satu alasan mereka memilih berkerja di sektor informal yaitu sebagai tukang ojek.

⁵² *Statistik Daerah Kabupaten Bogor*, (Bogor: Badan Pusat Statistik, 2015) hal. 14

Jumlah penduduk di Kecamatan Cibinong sebanyak 384.087 jiwa merupakan terbanyak kedua di kabupaten Bogor setelah Kecamatan Gunung Putri sebanyak 388.766 jiwa, dengan tingkat pengangguran 7,65% di tingkat kabupaten Bogor.⁵³ Jumlah penduduk yang banyak namun, lapangan pekerjaan yang kurang serta pendidikan yang rendah membuat pekerjaan ojek konvensional sebagai mata pencaharian adalah solusi atau pilihan bagi mereka yang tidak memiliki pendapatan karena mereka lebih memilih untuk menjadi tukang ojek konvensional daripada menjadi pengangguran. Pekerjaan ini menjadi pilihan mereka dibanding pekerjaan yang lain karena menurutnya menjadi tukang ojek itu mudah, tidak rumit, dan tidak memerlukan keahlian khusus. Mudah itu dalam artian tidak terkendala izin atau harus memenuhi syarat-syarat terlebih dahulu untuk bisa menjadi tukang ojek asalkan ada motor dan memiliki keinginan itu sudah cukup sebab ojek masih *illegal* di mata hukum, lalu tidak rumit itu dalam artian mereka tidak diikat dengan aturan karena menjadi tukang ojek itu bebas atau fleksibel, dan tidak memerlukan keahlian khusus dalam artian menjadi tukang ojek tidak perlu sekolah lagi untuk bisa memiliki sertifikat keahlian khusus karena siapapun yang bisa mengendarai motor dapat menjadi tukang ojek meski tidak memiliki SIM.

Potensi menjadi ojek konvensional terbuka lebar terutama bagi mereka yang memiliki latar belakang pendidikan rendah yang menjadikan pekerjaan

⁵³ Ibid.

ojek konvensional menjadi sebuah pilihan. Hal ini akan menyebabkan jumlah yang menggeluti pekerjaan ojek konvensional dapat terus meningkat mengingat jumlah penduduk dan lapangan pekerjaan yang tidak seimbang. Dengan demikian, kesempatan kerja dan keahlian akan sangat mempengaruhi pendapatan.

b. Waktu Bekerja

Lamanya jam kerja merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi produktifitas yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan. Tukang ojek konvensional bekerja tidak memiliki aturan waktu tetap. Mereka bisa bekerja setiap hari selama seminggu maupun berapa jam dalam sehari mereka bekerja, tergantung masing-masing individu. Lamanya mereka bekerja tergantung sudah mencukupi atau tidak kebutuhan mereka masing-masing, namun semakin lama mereka di pangkalan semakin besar pula pendapatan yang bisa mereka dapatkan. Tidak jarang mereka berada di pangkalan selama 10-15 jam dalam sehari namun, rata-rata waktu bekerja mereka pada umumnya yaitu selama 8 jam dalam sehari. Karena sebagian dari mereka berada di pangkalan ojek hanya pada jam-jam tertentu saat pangkalan sedang ramai penumpang, biasanya pada jam berangkat kerja dan pulang kerja.

c. Pengalaman Kerja

Tukang Ojek konvensional di pangkalan Gaperi hampir semua sudah lama dalam menggeluti pekerjaannya sebagai ojek konvensional. Sebagian besar dengan persentase 53% sudah lebih dari 5 tahun dalam menggeluti pekerjaan tersebut. Banyak anggota yang sudah menggeluti ojek konvensional selama 10-15 tahun, bahkan ada pula yang sudah menggeluti pekerjaan ojek konvensional selama 22 tahun. Sudah lamanya mereka menggeluti pekerjaan sebagai ojek konvensional ini membuat mereka dikenal dan dipercaya oleh masyarakat sekitar. Sebagian besar dari mereka memiliki penumpang setia karena kepercayaan penumpang terhadap mereka, penumpang setia tersebut menjadi tambahan pendapatan bagi mereka.

d. Lokasi yang Strategis

Pada umumnya pangkalan-pangkalan ojek didirikan pada lokasi-lokasi yang sulit dijangkau oleh angkutan umum lainnya seperti bus maupun angkot. Ojek biasa ada di tempat-tempat keramaian seperti di dekat stasiun, terminal, pasar, gang-gang perumahan yang tidak dapat dilalui angkutan, dan lain-lain. Keberadaan ojek konvensional di lokasi-lokasi yang tertentu tersebut dapat memudahkan masyarakat yang ingin menempuh jarak namun tidak memiliki alat bantu transportasi. Keadaan yang seperti itu memberikan kesempatan ojek konvensional untuk mendapatkan pendapatan karena dibutuhkan oleh

masyarakat sebab ojek dapat leluasa bergerak di lokasi yang sempit dan macet sekalipun, keberadaannya yang mudah ditemukan pada tempat-tempat yang sulit atau jarang angkutan umum lainnya merupakan salah satu strategi untuk mendapatkan pendapatan.

Seperti pangkalan ojek Gaperi yang memiliki pangkalan di depan perumahan Bojong Depok Baru II yang merupakan lokasi yang cukup strategis karena Perumahan Bojong Depok baru II merupakan jalan alternatif menuju stasiun dan pasar Bojong Gede. Selain dapat menghindari kemacetan, jalan tersebut juga membuat jarak ke stasiun maupun pasar lebih dekat khususnya bagi masyarakat di kelurahan Sukahati. Dekatnya dengan banyak sekolahan pula yang menjadikan pangkalan ini strategis untuk mendapatkan penumpang. Dengan masih banyaknya lokasi yang sulit diakses kendaraan roda empat menjadikan ojek konvensional sebagai alternatif transportasi karena keberadaannya yang dapat ditemukan disetiap lokasi yang tidak mudah dijangkau oleh kendaraan umum atau roda empat lainnya.

Sebelum adanya ojek *online* pendapatan ojek konvensional di pangkalan Gaperi cukup baik. Berbagai kalangan seperti, pelajar, mahasiswa, karyawan, dan ibu rumah tangga pernah menggunakan jasanya. Dapat dilihat dari banyaknya penumpang yang menggunakan jasa ojek mereka dan penghasilan yang mereka dapatkan dalam sehari. Sebelum adanya ojek *online* selama 8 jam berada di pangkalan mayoritas mereka bisa mendapatkan 10 pelanggan dalam sehari.

Apabila mereka berada di pangkalan lebih dari 8 jam bisa mendapatkan lebih dari 10 penumpang, belum lagi penumpang setia yang mereka miliki, banyak dari mereka yang memiliki jemputan anak sekolah karena memang ojek di pangkalan Gaperi paling memiliki eksistensi dikalangan pelajar/mahasiswa.

Mereka mengatakan bahwa sebelum adanya ojek *online* penghasilan yang mereka dapatkan sebagai tukang ojek konvensional cukup memenuhi kebutuhan hidup mereka sehari-hari. Rata-rata penghasilan yang paling sedikit mereka dapatkan dalam sehari berkisar antara Rp.31.000-Rp.50.000, sedangkan mereka bisa mendapatkan penghasilan paling banyak berkisar antara Rp.100.000-Rp.150.000 perharinya. Lamanya mereka berada di pangkalan akan mempengaruhi penghasilan mereka pula. Umumnya mereka yang berada di pangkalan selama 8 jam dalam sehari sudah bisa mendapatkan penghasilan sampai Rp.90.000. Bahkan dengan penghasilannya itu mereka bisa menyisihkan untuk uang kas pangkalan yang dapat digunakan untuk mengadakan acara bersama seperti jalan-jalan atau makan-makan.

3. Pendapatan Ojek Konvensional Setelah Adanya Ojek Online

Menurut McLuhan teknologi dapat membentuk cara berperilaku masyarakat yang mengarahkan manusia untuk bergerak dari satu abad teknologi ke abad teknologi lainnya.⁵⁴ Saat ini ojek bisa dipesan secara *online* tanpa perlu mendatangi pangkalan ojek dan melakukan tawar menawar tarif, sehingga kini masyarakat mulai dapat menggunakan transportasi yang lebih praktis dan membentuk pola perilaku baru dalam hal menggunakan transportasi umum. Hal ini mempengaruhi dan memberi dampak pada pendapatan ojek konvensional, sebagaimana menurut Straubhaar dan Larose mengatakan bahwa teknologi menggerakkan perubahan sosial dan perubahannya akan memberikan pengaruh yang besar terhadap masyarakat⁵⁵, di sisi lain Ogburn mengatakan bahwa perubahan teknologi seringkali memunculkan pola perilaku baru meskipun terjadi konflik dengan nilai-nilai tradisional yang disebabkan ketidakmampuannya menyesuaikan diri menolak pembaruan sehingga berakibat bagi kualitas hidup manusia.⁵⁶

Kemunculan ojek *online* saat ini sangat tidak disenangi oleh para tukang ojek konvensional yang masih bertahan sampai sekarang karena keberadaan ojek *online* dianggap memberikan dampak negatif bagi mereka yang masih bertahan menjadi tukang ojek konvensional. Dampak itu terlihat dari perubahan pendapatan mereka yang menurun. Adanya ojek *online* membuat pangkalan ojek

⁵⁴ Nurudin, *Op.cit.*

⁵⁵ Straubhaar&larose, *Op.cit.*, hal.48

⁵⁶ Soerjono Soekanto, *Op.cit.*

Gaperi menjadi sepi penumpang sehingga terjadinya penurunan jumlah penumpang. Berkurangnya penumpang ojek konvensional yang menyebabkan menurunnya pendapatan, membuat mereka merasa tidak nyaman dengan keberadaan ojek *online*. Pendapatan mereka menurun drastis akibat keberadaan ojek *online* yang semakin menjamur sehingga ojek konvensional mengalami kesulitan dalam mendapatkan penumpang. Pendapatan yang paling banyak mereka dapatkan setelah munculnya ojek *online* adalah pendapatan biasa yang mereka dapatkan paling sedikit sebelum adanya ojek *online*. Selain penumpang yang berkurang juga mereka terpaksa menurunkan tarif sewa dari biasanya sebelum munculnya keberadaan ojek *online*, bagi mereka yang terpenting bisa mendapatkan penghasilan dalam sehari, masalah tarif dari penumpang asalkan wajar mereka berikan jasanya.

Penumpang yang paling banyak rata-rata responden dapatkan dalam sehari setelah adanya ojek *online* sebanyak 5 orang, dengan pendapatan rata-rata sekitar Rp. 30.000 hingga Rp. 50.000. Responden mengatakan untuk mendapatkan Rp. 50.000 saja sudah sangat sulit untuk didapatkan, dan jika mereka ingin mendapatkan pendapatan lebih dari itu, mereka harus bekerja atau berada di pangkalan lebih dari 12 jam, namun tidak ada satupun responden yang bisa mencapai penghasilan Rp. 100.000 perharinya. Pendapatan yang menurun pada ojek konvensional memberikan dampak terhadap ketidaktercukupi kebutuhan mereka sehari-hari, ada kebutuhan yang harus mereka kurangi atau bahkan tidak

dapat mereka penuhi lagi. Sebagian besar dari mereka pernah tidak mendapatkan penghasilan sama sekali dalam sehari. Hal ini yang mengakibatkan banyak dari mereka saat ini memilih mencari pendapatan sampingan. Rata-rata untuk mendapatkan pendapatan lebih mereka melakukan pekerjaan sampingan. Pekerjaan sampingan yang mereka lakukan adalah pekerjaan serabutan seperti, buruh, pemulung, berjualan, ataupun istri mereka yang terpaksa berkerja untuk menambah pendapatan keluarga.

Keberadaan ojek *online* membuat ojek konvensional merasa tersaingi karena ojek *online* memiliki keunggulan yaitu lebih praktis dan ekonomis daripada ojek konvensional. Apalagi mayoritas responden mengatakan bahwa penumpang terbanyaknya adalah dari kalangan pelajar/mahasiswa yang cenderung mementingkan harga yang murah dan praktis sehingga banyak penumpang jasa ojek konvensional berpindah ke ojek *online*. Meskipun demikian, masih banyak responden yang memiliki penumpang setia yang menggunakan jasanya walaupun hanya beberapa orang saja, masih ada penumpang yang lebih menyukai ojek konvensional karena penumpang tidak memiliki aplikasi ojek *online*, atau dalam keadaan ponsel penumpang mati/ tidak memiliki kuota sehingga tidak bisa menggunakan aplikasi ojek *online*, juga karena kepercayaan penumpang kepada ojek konvensional yang sudah di kenal.

4. Persaingan Ojek Konvensional dengan Ojek *Online*

keberadaan ojek *online* menimbulkan kecemburuan pada ojek konvensional karena keduanya memiliki produk yang sama yaitu menawarkan jasa antar jemput menggunakan sepeda motor sehingga timbulnya persaingan. Seperti yang dikatakan oleh Ogburn bahwa perubahan teknologi seringkali menghasilkan kejutan budaya yang memunculkan pola perilaku baru meskipun terjadi konflik dengan nilai-nilai tradisional. Ojek *online* yang semakin jelas mengancam eksistensi ojek konvensional menimbulkan konflik antara kedua belah pihak ini. Ojek konvensional menginginkan dihapuskannya ojek *online* karena sudah meresahkan mereka dan jelas menurunkan pendapatan mereka secara drastis. Rasa ketidaknyamanan dan ketidaksukaan mereka terhadap ojek *online* membuat ojek *online* dilarang masuk di wilayah-wilayah tertentu.

Di pangkalan Gaperi sendiri sudah terdapat larangan masuknya ojek *online* ke perumahan Bojong Depok Baru II untuk mengambil penumpang. Larangan masuknya ojek *online* tersebut sangat didukung oleh para tukang ojek konvensional yang mulai geram dengan ojek *online* yang main seenaknya saja mengambil penumpang yang sebelumnya adalah penumpang ojek konvensional. Adanya larangan ojek *online* masuk ke perumahan Bojong Depok Baru II tidak semata-mata keputusan sepihak, melainkan kesepakatan yang telah dibuat oleh perwakilan antara ojek konvensional, perwakilan ojek *online* bersama ketua RW dan RT juga disaksikan babinmas Sukahati, serta perwakilan dari Lurah Sukahati.

Meskipun sudah ada spanduk larangan ojek *online* mengambil penumpang dari dalam perumahan Bojong Depok Baru II tetapi masih banyak saja ojek *online* yang menghiraukan spanduk larangan tersebut. Membuat hubungan ojek konvensional dan *online* semakin memanas. Ojek konvensional di pangkalan Gaperi sendiri akan menegur para ojek *online* yang masih mengambil penumpang dari dalam perumahan Bojong Depok Baru II dan mengambil helmnya serta jaket bagi ojek *online* yang melanggar aturan sebagai sanksinya. Ojek konvensional di pangkalan Gaperi mengatakan bahwa sudah ada beberapa ojek *online* yang datang ke pangkalan dan mengajak mereka menjadi ojek *online*, menurut mereka itu dalam rangka ojek *online* mencari teman agar keberadaannya aman ketika mengambil orderan di Bojong Depok Baru II. Sebagian besar ojek konvensional tidak tertarik atas ajakannya tersebut dan bertahan menjadi ojek konvensional. Larangan tersebut juga tidak berpengaruh besar terhadap pendapatan mereka selama ojek *online* masih terus beroperasi, karena ojek *online* tersendiri masih banyak mengambil penumpang meskipun di wilayah larangan. Mereka melewati jalan lain meskipun jarak menjadi jauh, atau menyembunyikan identitas dengan membalik jaket mereka dan tidak memakai helm mereka saat melintasi wilayah yang dilarang. Meskipun demikian, menurut mereka adanya spanduk larangan ojek *online* tersebut dapat membuat ojek *online* lebih menghargai keberadaan ojek Gaperi dan bisa bagi-bagi rejeki.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai ojek konvensional dalam persaingan dengan ojek *online*, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa ojek konvensional di pangkalan Gaperi mengalami penurunan pendapatan, karena kalah bersaing dengan ojek *online*. Penurunan pendapatan pangkalan ojek Gaperi cukup drastis, turun mencapai 50%. Mereka mengalami kesulitan mendapatkan penumpang karena pangkalan menjadi sepi. Perubahan pendapatan ini dapat terlihat dari jumlah penumpang yang berkurang banyak, sehingga pendapatan mereka menurun drastis setelah adanya ojek *online*. Sebelum adanya ojek *online* mereka bisa mendapatkan penumpang hingga lebih dari 10 orang selama 8 jam mereka berada di pangkalan, namun setelah adanya ojek *online* dalam 8 jam di pangkalan mendapatkan 5 orang penumpang saja sudah sulit. Hal ini, membuat mereka melarang masuknya ojek *online* di perumahan Bojong Depok Baru II, namun hal ini tidak berpengaruh besar terhadap pendapatan ojek Gaperi.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian di atas, Mengenai eksistensi ojek konvensional di tengah keberadaan ojek *online*. Peneliti ingin memberikan saran antara lain:

- 1) Untuk para tukang ojek konvensional agar dapat realistis karena kemajuan teknologi memang tidak dapat dipungkiri, semakin hari zaman semakin canggih. Perlahan tapi pasti yang lama akan terganti dengan yang baru maka inovasi itu perlu. Sehingga ojek konvensional bisa memilih ojek *online* sebagai pekerjaannya dengan mempelajari teknologi.
- 2) Kepada pihak pemerintah Sebaiknya lebih memperhatikan nasib masyarakat kelas bawah seperti tukang ojek konvensional dengan cara membuka lapangan pekerjaan yang lebih luas, pelatihan keterampilan, dan peningkatan kualitas pendidikan agar khususnya tukang ojek konvensional bisa memiliki daya saing mumpuni dan memiliki pekerjaan yang lebih baik. Karena masalah ini balik lagi karena faktor pendidikan yang rendah dan tidak memiliki *skill* atau keahlian sehingga tukang ojek konvensional tidak bisa berkembang secara kemampuan maupun pemikiran.
- 3) Kepada pihak ojek konvensional dan ojek *online* agar bersaing secara sehat supaya tidak ada yang dirugikan terutama bagi masyarakat yang menjadi konsumen jasa ojek.

C. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari bahwa dalam penelitian ini masih banyak kekurangan dan keterbatasan sehingga hasil penelitian yang disajikan masih kurang dari kata sempurna, penelitian ini memiliki berbagai keterbatasan antara lain:

- 1) Populasi ojek konvensional Gaperi terdapat di Perumahan Bojong Depok Baru (BDB) 1 dan BDB 2 namun, karena lokasi perumahan BDB 1 dan 2 berada di perbatasan dan secara administratif berbeda, BDB 1 telah masuk Kelurahan Bojong Gede, Kecamatan Bojong Gede, sebab itu karena keterbatasan tersedianya waktu, dana, dan tenaga sampel dalam penelitian hanya mengambil lokasi perumahan BDB 2 yang wilayahnya termasuk ke dalam Kelurahan Sukahati Kecamatan Cibinong sehingga kurang mengungkapkan eksistensi ojek Gaperi secara keseluruhan.
- 2) Disebabkan karena keterbatasan waktu, dana, dan tenaga. Data yang didapatkan berdasarkan angket/kuesioner hanya pada tukang ojek konvensional Gaperi saja, Sehingga data yang disajikan peneliti sangat terbatas serta kurang mengungkapkan secara mendalam Perubahan pendapatan ojek konvensional dalam persaingan ojek *online* di pangkalan Gaperi yang sesungguhnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Alfian. 1986. *Transformasi Sosial Budaya Dalam Pembangunan Nasional*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.
- Arikunto, Surhasimi. 2009. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta
- Asy'ari, Sapari Imam. 1993. *Sosiologi Kota dan Desa*. Surabaya: Usaha Nasional Surabaya.
- Bahar, Taslim. 2013. *Kualitas Pelayanan dan Loyalitas Penggunaa Ojek Sepeda Motor Sebagai Angkutan Umum Penumpang Perkotaan*. Majalah Ilmiah Mektek Tahun XV No. 2
- Bungin, Burhan. 2008. *Metodologi Kualitatif*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- BPS. 2015. *Statistik Daerah Kabupaten Bogor*. Bogor: Badan Pusat Statistik.
- Cervero, Robert. 2000. *Informal Transport In The Developing World*. Nairobi: United Nations for Human Settlements.
- Guritno, Mangkoesobroto dan Algafari. 1998. *Teori Ekonomi Makro*. Yogyakarta: STIE YKPN.
- Haryono, Jusup. 2005. *Dasar-Dasar Akuntansi Jilid I, Ed 6*. Yogyakarta: STIE YKPN.
- Kamalludin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat*. 2008. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Kasmir. 2012. *Kewirausahaan*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- Larose dan Straubhaar. 2016. *Media Now, Understadning Media, Culture, and Technology*. United States Of America: Wadsworth.
- Maribun, BN. 2003. *Kamus Manajemen*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan
- Moenir. 2008. *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Jakarta: PT Bumi Aksara
- Nawawi, Hadari et. Al. 1992. *Instrumen Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Nurudin. 2007. *Pengantar Komunikasi Massa*. Jakarta : Rajawali Pers.
- Pandaleka, Alfin. 2015. *Sosiologi Perkotaan*. Bogor: Maxindo Internasional.
- Panjaitan, Ostina. 1992. *Manusia Sebagai Eksistensi Menurut Pandangan Søren A. Kierkegaard*. Jakarta: Yayasan Sumber Agung.
- Pelly, Usman dan Asih Menanti. 1994. *Teori-Teori Sosial Budaya*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Pertiwi, Pitma. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja di Daerah Istimewa Yogyakarta*. 2015. Skripsi Program Studi Pendidikan Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta.

- Pete, Beger dan Luckman. 1990. *Tafsiran Sosial Atas Kenyataan Risalah Tentang Sosiologi Pengetahuan*. Jakarta: LP3ES 1990
- Rahman, Jalaludin. 1991. *Metode Penelitian Komunikasi*. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.
- Reksiprayitno. 2004. *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*. Jakarta: Bina Grafika.
- Rianse, Usman Abdi. 2008. *Metodologi Penelitian Sosial Dan Ekonomi*. Bandung: Afabeta.
- Rochmawati, Ayu. *Perilaku Komunikasi Tukang Ojek Konvensional Dalam Mengantisipasi Kehadiran Ojek Online di Surabaya*. 2016. Skripsi Program Studi Ilmu Komunikasi Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Sunan Ampel Surabaya.
- Soekanto, Soerjono. 1993. *Kamus Sosiologi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono. 1987. *W.F Ogburn Ketertinggalan Kebudayaan*. Jakarta: CV. Rajawali
- Sukmayani, Ratna ett all. 2008. *Ilmu Pengetahuan Sosial*. Jakarta: PT. Galaxy Puspa Mega
- Suroto. 1992. *Strategi Pembangunan dan Perencanaan Kesempatan Kerja*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Susanto. 2002. *Transportasi Informal di Perkotaan*, URDI Vo. 12
- Sugiyono. 2007. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, Ofyar. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB
- Waskita, A.A. 2010. *Kamus Praktis Bahasa Indonesia*. Jakarta: Wahyu Media.
- Sumber Internet :
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, www.kkbi.kemdikbud.go.id. Diakses pada tanggal 27 Juli tahun 2017
- Perhubungan Darat Dalam Angka Tahun 2015, www.hubdat.go.id. Diakses pada tanggal 26 Juli 2017, Pukul 20.43 WIB
- Pratama, Aditya Adi. *Kilas balik perkembangan ojek online di Indonesia*. 2015. Diakses pada hari Minggu 4 desember 2016, pukul 19.19 WIB
- <http://kkbi.web.id/konvensional>. Diakses pada hari Minggu 27 november 2016, pukul 21.06 WIB
- <http://BPS.go.id>. Diakses pada Minggu 28 Juni 2017, pukul 14.37 WIB
- Wikipedia, *Ojek*, <https://id.m.wikipedia.org/wiki/ojek>. Diakses pada tanggal 6 Juni 2017, Pukul 22.32 WIB

L

A

M

P

I

R

A

N

3.	Pendapatan Ojek Konvensional Sebelum adanya Ojek <i>Online</i>	<p>-)Pekerjaan ojek konvensional sebagai pilihan.</p> <p>-)Pemenuhan kebutuhan sehari-hari responden</p> <p>-)Jenis kalangan responden</p> <p>-)Faktor responden dalam memilih pekerjaan ojek konvensional.</p> <p>-)Jumlah penumpang ojek konvensional sebelum adanya ojek <i>online</i>.</p> <p>-)Pendapatan responden perhari sebelum adanya ojek <i>online</i>.</p>	<p>17</p> <p>16</p> <p>18,23</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21,22</p>
4.	Pendapatan Ojek Konvensional Setelah Adanya Ojek <i>Online</i>	<p>-) Penumpang setia responden</p> <p>-)Keadaan pengunjung pangkalan setelah adanya ojek <i>online</i>.</p> <p>-)Jumlah penumpang ojek konvensional setelah adanya ojek <i>online</i></p> <p>-)Pendapatan ojek konvensional setelah adanya ojek <i>online</i></p>	<p>25</p> <p>26, 27</p> <p>28</p> <p>29</p>
5.	Dampak	-)Tarif ojek konvensional setelah	30

	keberadaan ojek <i>online</i> bagi tukang ojek konvensional	adanya ojek <i>online</i> -Dampak keberadaan ojek <i>online</i> terhadap pendapatan ojek pangkalan. -Cara responden menyikapi dampak keberadaan ojek <i>online</i> . -Cara responden berkontribusi terhadap dampak keberadaan ojek <i>online</i> . -Keinginan responden beralih pekerjaan ojek <i>online</i> . -Keinginan responden mencari pekerjaan sampingan. -Kesulitan mendapatkan penumpang -(Larangan masuk ojek <i>online</i> -Intensitas lamanya waktu bekerja responden	31,37 32 33, 34 35 36 38 39 40
6.	Alasan Memilih Pekerjaan Ojek Konvensional	-)Faktor responden tidak beralih pekerjaan ojek <i>online</i> -)Rasa nyaman di pangkalan	41 42

		-)Alat penunjang komunikasi responden	43
		-)Lokasi pangkalan yang strategis	44
		-)Solidaritas antar sesama tukang ojek	45
		-)Kepastian pendapatan ojek konvensional.	46
		-)Memiliki pangkalan yang jelas	47
		-)Kegiatan responden di pangkalan ojek.	48

B. Tanggapan Keberadaan Ojek *Online* Bagi Tukang Ojek Konvensional

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
7.	Apakah anda tahu ojek <i>online</i> ?		
8.	Apakah anda mengerti sistem ojek <i>online</i> ?		
9.	apakah anda tertarik untuk mempelajarinya?		

No.	Pernyataan	SS (Sangat setuju)	S (Setuju)	TS (Tidak setuju)	STS (Sangat tidak setuju)
10.	Adanya ojek <i>online</i> memberikan dampak negatif bagi saya				
11.	Penumpang saya berkurang setelah adanya ojek <i>online</i> .				
12.	Saya merasa tersaingi dengan adanya ojek <i>online</i> .				
13.	Ojek <i>online</i> mengancam sumber mata pencaharian saya.				
14.	Saya lebih senang menjadi tukang ojek pangkalan daripada tukang ojek <i>online</i>				

15. Apa tanggapan anda dengan kemunculan ojek *online*?

- a. Sangat Senang b. Senang c. Tidak Senang d. Sangat tidak Senang

C. Pendapatan Ojek Konvensional Sebelum Adanya Ojek *Online*

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
16.	Apakah penghasilan ngojek anda memenuhi kebutuhan hidup anda sehari- hari?		

No.	Pernyataan	SS (Sangat setuju)	S (Setuju)	TS (Tidak setuju)	STS (Sangat tidak setuju)
17.	Saya memilih menjadi tukang ojek pangkalan daripada saya menjadi pengangguran				

18.	Semua kalangan (pelajar, mahasiswa, ibu rumah tangga, karyawan) pernah menjadi penumpang saya				
-----	---	--	--	--	--

19. Apa yang menyebabkan anda tidak mencari pekerjaan lain?
- d. Sulit bersaing mendapatkan lapangan pekerjaan
 - e. Menjadi tukang ojek mudah, bebas, dan tidak memerlukan keahlian khusus
 - f. Tidak memerlukan modal
 - g. Lain-lain _____
20. Sebelum adanya ojek *online*, ketika pangkalan sedang ramai pengunjung, paling banyak berapa penumpang dalam sehari?
- a. 8
 - b. 9
 - c. 10
 - d. di atas 10
21. Sebelum adanya ojek *online* berapa kisaran pendapatan paling sedikit dalam sehari?
- a. Rp.10.000-Rp.20.000
 - b. Rp. 21.000-Rp.30.000
 - c. Rp.31.000-Rp.40.000
 - d. Lain-lain _____
22. Sebelum adanya ojek *online* berapa kisaran pendapatan paling banyak dalam sehari?
- a. Rp.30.000-Rp.50.000
 - b. Rp.51.000-Rp.70.000
 - c. Rp.71.000-Rp.90.000
 - d. Di atas Rp.100.000

23. Paling banyak penumpang anda berasal dari kalangan apa?

- a. Ibu-ibu
 b. Pelajar/Mahasiswa
 c. Karyawan
 d. Lain-lain_____

24. Paling sering penumpang anda minta diantarkan kemana?

- a. Stasiun
 b. Pasar
 c. Sekolah
 d. Rumah penumpang

D. Pendapatan Ojek konvensional Setelah adanya ojek *online*

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
25.	Apakah anda masih memiliki penumpang setia yang menggunakan jasa ojek anda?		

No.	Pernyataan	SS (Sangat setuju)	S (Setuju)	TS (Tidak setuju)	STS (Sangat tidak setuju)
26.	Penumpang pangkalan ojek tidak seramai dahulu setelah adanya ojek <i>online</i>				
27.	Semakin lama jumlah ojek <i>online</i> semakin banyak.				

28. Setelah adanya ojek *online* berapa penumpang paling banyak yang bisa anda dapatkan dalam sehari?

- a. 5
 b. 6
 c. 7
 d. diatas 7

29. Setelah adanya ojek *online* berapa kisaran pendapatan paling banyak dalam sehari?

- a. Rp.30.000-Rp.50.000
 b. Rp.51.000-Rp.70.000

c. Rp.71.000-Rp.90.000

d. Di atas Rp.100.000

E. Dampak keberadaan ojek *online* bagi tukang ojek konvensional

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
30.	Apakah anda menurunkan tarif setelah adanya ojek <i>online</i> ?		
31.	Setelah adanya ojek <i>online</i> , apakah anda pernah tidak mendapatkan penghasilan dalam sehari?		
32.	Apakah anda akan tetap bertahan menjadi tukang ojek pangkalan		

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
33.	Apakah anda akan melaporkan/menegur apabila melihat tukang ojek <i>online</i> yang mengangkut penumpang dari wilayah Bojong Depok Baru?		
34.	Apakah anda akan ikut menentang bila ada anggota ojek <i>online</i> yang protes akan larangannya mengangkut penumpang di perumahan Bojong Depok Baru?		
35.	Apakah anda ingin beralih pekerjaan menjadi tukang ojek <i>online</i> ?		
36.	Apakah anda akan mencari pekerjaan sampingan selain ojek pangkalan ?		

No.	Pernyataan	SS (Sangat setuju)	S (Setuju)	TS (Tidak setuju)	STS (Sangat tidak setuju)
37.	Penghasilan saya berkurang setelah ada ojek <i>online</i> .				
38.	Saya lebih sulit mendapatkan penumpang setelah adanya ojek <i>online</i>				
39.	Ojek <i>online</i> dilarang masuk di perumahan Bojong Depok Baru				
40.	Saya menjadi berada lebih lama di pangkalan setelah adanya ojek <i>online</i> .				

41. Faktor anda tidak ingin beralih ke ojek *online*?

- a. Pajak STNK mati
- b. Tidak memiliki SIM
- c. Tidak suka dengan penggunaan teknologi dan sistem *online*
- d. Harus membuka rekening

E. Alasan Masih Mempertahankan Keberadaan Ojek Konvensional

No.	Pertanyaan	Ya	Tidak
42.	Apakah Anda merasa nyaman berada dipangkalan ojek?		
43.	Apakah Handphone yang anda miliki sudah berbasis ponsel pintar/ (<i>Smartphone</i>) ?		

No.	Pernyataan	SS (Sangat setuju)	S (Setuju)	TS (Tidak setuju)	STS (Sangat tidak setuju)
44.	Tempat pangkalan ojek saya saat ini sangat strategis karena dekat stasiun dan pasar.				
45.	Adanya solidaritas yang erat antara sesama tukang ojek pangkalan.				
46.	Penghasilan ojek pangkalan lebih pasti.				
47.	Ojek pangkalan memiliki tempat yang jelas daripada ojek <i>online</i> .				

48. Apa yang anda lakukan ketika menunggu penumpang di pangkalan ojek?

- a. Mengobrol dengan yang lain
- b. Bermain kartu
- c. Menonton Tv
- d. Lain-lain_____

Dokumentasi Penelitian



Spanduk larangan masuknya ojek Online di depan gerbang BDB II

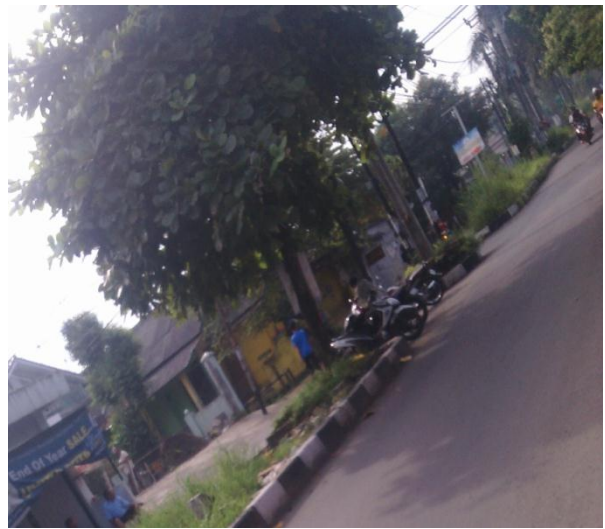


Ojek konvensional di pangkalan Gaperi



Anggota ojek konvensional di Pangkalan ojek Gaperi Yang sedang menunggu Penumpang





Ojek Konvensional di dalam perumahan BDB II



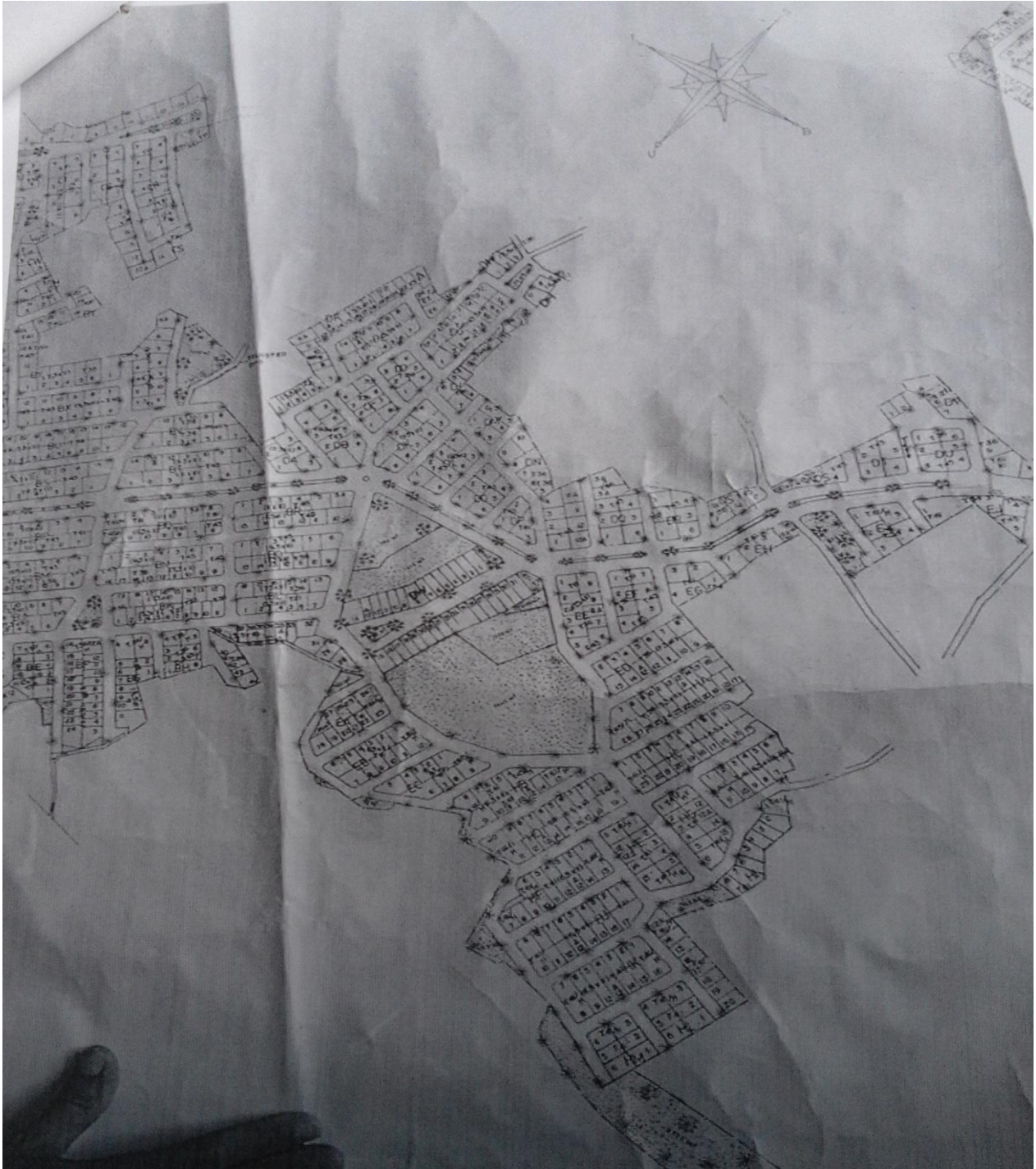
Perjanjian kesepakatan larangan ojek *online* masuk ke dalam perumahan BDB II
Antara perwakilan ojek konvensional, ojek *online*, Ketua RT01/01, BABINSA
Sukahati dan kelurahan Sukahati



Dokumentasi Peneliti bersama Responden



Peta Denah Perumahan Bojong Depok Baru II



Sumber: Arsip Devploer perumahan PT. Sari Gaperi

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Adinda lahir di Tangerang, 19 Januari 1996 merupakan anak pertama dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Djunaedi dan Mama Suciarti. Penulis sekarang bertempat tinggal di Kp. Jembatan II RT01/07, Kelurahan Karang Asem Barat, Kecamatan Citeureup, Kabupaten Bogor.

Penulis menamatkan pendidikannya di Taman kanak-kanak Triple “J” 1999-2001, SDN Puspanegara III 2001-2007, SMPN 1 Citeureup 2007-2010, SMAN 1 Citeureup 2010-2013, dan menamatkan pendidikan S1 di Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta 2013-2017.