

**POTRET OJEK PANGKALAN DI TENGAH PERTUMBUHAN
OJEK *ONLINE*
(Studi kasus di Terminal Rajabasa Bandar Lampung)**

Skripsi

Oleh

**ALFINA DIAS SETIAWATI
2116011002**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

**POTRET OJEK PANGKALAN DI TENGAH PERTUMBUHAN
OJEK *ONLINE*
(Studi kasus di Terminal Rajabasa Bandar Lampung)**

Oleh

**ALFINA DIAS SETIAWATI
2116011002**

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA SOSIOLOGI**

Pada

**Jurusan Sosiologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

ABSTRAK

POTRET OJEK PANGKALAN DI TENGAH PERTUMBUHAN OJEK *ONLINE* (Studi kasus di Terminal Rajabasa Bandar Lampung)

Hadirnya transportasi berbasis aplikasi online seperti Gojek dan Grab telah menggeser peran ojek pangkalan, termasuk di Terminal Rajabasa Bandar Lampung. Kondisi ini menyebabkan berkurangnya jumlah pengemudi, penurunan pendapatan, serta munculnya konflik perebutan wilayah. Permasalahan tersebut menjadi latar belakang penelitian ini. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang membuat pengemudi tetap bertahan sebagai ojek pangkalan, menganalisis perubahan sosial-ekonomi yang dialami setelah hadirnya ojek *online*, serta mengidentifikasi strategi bertahan di tengah persaingan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam, observasi, dan dokumentasi dengan delapan informan yang terdiri dari pengemudi dan pengguna jasa ojek pangkalan. Analisis data dilakukan dengan tahapan reduksi, penyajian, serta penarikan kesimpulan yang diverifikasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterbatasan akses teknologi, komitmen terhadap profesi, dan keberadaan pelanggan tetap menjadi faktor utama pengemudi bertahan. Kehadiran ojek *online* menimbulkan dampak sosial-ekonomi berupa penurunan pendapatan dan terjadi konflik antara ojek pangkalan dan ojek online. Untuk menghadapi kondisi ini, pengemudi menerapkan strategi bertahan seperti menjaga hubungan baik dengan pelanggan dan perlakuan terhadap konsumen. Temuan tersebut dianalisis menggunakan teori strukturasi Anthony Giddens, yang menjelaskan hubungan dialektis antara agen dan struktur. Ojek pangkalan tidak hanya dibatasi oleh struktur ojek *online*, tetapi juga menciptakan praktik adaptif yang mereproduksi eksistensi mereka. Kesimpulan penelitian menegaskan bahwa meski menghadapi perubahan besar, ojek pangkalan masih mampu bertahan melalui perubahan sosial dan ekonomi. Disarankan adanya regulasi pembagian wilayah operasional serta peningkatan literasi digital bagi pengemudi.

Kata Kunci: Ojek Pangkalan, Ojek *Online*, Perubahan Sosial-Ekonomi

ABSTRACT

Portrait of Traditional Motorcycle Taxis Amid the Growth of Online RideHailing Services (A Case Study at Rajabasa Terminal, Bandar Lampung)

The emergence of online app-based transportation services such as Gojek and Grab has shifted the role of conventional motorcycle taxi drivers (ojek pangkalan), including those operating at Rajabasa Terminal in Bandar Lampung. This condition has led to a decrease in the number of drivers, a decline in income, and the emergence of territorial conflicts. These issues form the background of this study. The purpose of this research is to identify the factors that encourage drivers to remain as ojek pangkalan, analyze the socio-economic changes they have experienced since the arrival of online motorcycle taxis, and identify the strategies they use to survive amid competition. This study employs a qualitative method with a case study approach. Data were collected through in-depth interviews, observation, and documentation involving eight informants consisting of ojek pangkalan drivers and service users. The data were analyzed through the stages of reduction, presentation, and verified conclusion drawing. The results show that limited access to technology, commitment to the profession, and the existence of loyal customers are the main factors that motivate drivers to stay. The emergence of online motorcycle taxis has brought socio-economic impacts, such as a decrease in income and conflicts between ojek pangkalan and online drivers. To face these challenges, drivers implement several survival strategies, including maintaining good relationships with customers and providing friendly treatment to passengers. The findings were analyzed using Anthony Giddens' structuration theory, which explains the dialectical relationship between agency and structure. Ojek pangkalan drivers are not only constrained by the structure of online transportation systems but also create adaptive practices that reproduce their own existence. The study concludes that despite facing significant challenges, ojek pangkalan drivers are still able to survive through social and economic adaptation. It is recommended that clear regulations regarding the division of operational areas and the improvement of digital literacy for drivers be implemented.

Keywords: *Traditional Motorcycle Taxi, Online Ride-Hasiling, Socio-Economic Change*

Judul Skripsi

: **POTRET OJEK PANGKALAN DI TENGAH
PERTUMBUHAN OJEK ONLINE (STUDI
KASUS DI TERMINAL RAJABASA BANDAR
LAMPUNG)**

Nama Mahasiswa

: **Alfina Dias Setiawati**

Nomor Pokok Mahasiswa

: **2116011002**

Jurusan

: **Sosiologi**

Fakultas

: **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



1. **Komisi Pembimbing**

Dra. Anita Damayantie, M.H.
NIP. 196903041994032002

2. **Ketua Jurusan Sosiologi**

Dr. Bartoven Vivit Nurdin, M.Si.
NIP. 197704012005012003

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua

: Dra. Anita Damayantie, M.H.

Penguji Utama

: Drs. Usman Raidar, M.Si.



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Prof. Dr. Anna Gustina Zainal, S.Sos., M.Si.

NIP. 19760821 200003 2 001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 13 Oktober 2025

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari Komisi Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah di tulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Bandar Lampung, 23 Oktober 2025

Yang membuat pernyataan,



Alfina Dias Setiawati
NPM 2116011002

RIWAYAT HIDUP

Alfina Dias Setiawati adalah nama lengkap penulis, lahir di Desa Bandar Sakti pada



11 Februari 2003. Penulis merupakan anak kedua dari dua bersaudara, putri dari pasangan Bapak Suroto dan Ibu Sri Yani. Riwayat pendidikannya dimulai dari SD Negeri 1 Bandar Sakti, kemudian melanjutkan ke SMP Negeri 1 Tumijajar dan setelah itu ke SMA Negeri 1 Tumijajar.

Pada tahun 2021, penulis melanjutkan studi di Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN) dan terdaftar sebagai Mahasiswa Program Studi S1 Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Selama masa perkuliahan, penulis aktif mengikuti kegiatan organisasi kemahasiswaan, salah satunya dengan menjadi anggota Himpunan Mahasiswa Jurusan (HMJ) Sosiologi tahun 2022 di bidang Dana dan Usaha. Pada semester enam tahun 2024, penulis mengikuti Program Magang Mandiri di Kementrian Dalam Negeri (KEMENDAGRI) Provinsi Lampung. Penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Kemu, Kecamatan Banjir, Kabupaten Way Kanan.

MOTTO

“Tidak ada mimpi yang terlalu tinggi dan tidak ada mimpi yang patut diremehkan. Lambungkan setinggi yang kau inginkan dan gapailah dengan selayaknya kau harapkan”

(Maudy Ayunda)

*“Perang telah usai, aku bisa pulang kubaringkan panah dan berteriak
MENANG!!! ”*

(Nadin Hamizah)

“Setiap tetes keringat orang tuaku adalah ribuan langkah untuk terus maju”

(Alfina Dias Setiawati)

PERSEMBAHAN

Dengan menyebut nama Allah yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, serta sebagai ungkapan syukur atas terselesaikannya penulisan skripsi ini, penulis persembahkan kepada:

Kedua orang tua ku Bapak Suroto dan Ibu Sri Yani

Penulis menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih kepada kedua orang tua yang telah membesarkan penulis dengan penuh kasih sayang dan ketulusan. Segala bentuk perjuangan dan pengorbanan yang telah diberikan menjadi sumber kekuatan yang tidak ternilai. Ucapan terima kasih dipersembahkan atas doa, dukungan, dan restu yang senantiasa mengiringi setiap langkah, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dan menuntaskan studi S1 pada Program Studi Sosiologi dengan baik dan lancar.

Kakak ku satu-satunya beserta istri (Andika Setiawan dan Trie Ayu F)

Penulis menyampaikan terima kasih atas segala perhatian, bantuan, dan semangat yang senantiasa diberikan, yang menjadi salah satu sumber motivasi dalam menyelesaikan studi ini.

Para Pendidik dan Bapak Ibu Dosen

Penulis mengucapkan terima kasih atas segala ilmu, bimbingan, dan inspirasi yang telah diberikan

Almamater Tercinta, Universitas Lampung

SANWACANA

Bismillahirrahmanirrahim

Alhamdulillah rabbil'alam, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul "POTRET OJEK PANGKALAN DI TENGAH PERTUMBUHAN OJEK *ONLINE* (Studi kasus di Terminal Rajabasa Bandar Lampung)" dan disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Sosiologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung.

Dalam proses penyusunannya, penulis menerima berbagai bantuan, dukungan, dan arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan penuh rasa syukur dan ketulusan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Pintu surga, ibu Sri Yani, terima kasih atas doa-doa mustajab yang tak pernah putus dipanjatkan untuk penulis. Mustahil bagi penulis untuk melewati berbagai permasalahan tanpa doa, ridho, dan dukungan Ibu. Terima kasih atas cinta dan kasih sayang yang tulus, serta pengorbanan tiada henti yang Ibu berikan demi kehidupan penulis. Berkat Ibu, penulis mampu berdiri hingga tahap ini.
2. Cinta pertama penulis, Bapak Suroto, terima kasih atas kepercayaan yang telah diberikan terhadap setiap keputusan penulis dalam mewujudkan impian, serta atas cinta dan kasih sayang yang tulus, pengorbanan tiada henti, doa, dan dukungan yang selalu meneguhkan keyakinan penulis bahwa gelar sarjana ini dapat diselesaikan hingga akhir.
3. Ibu Prof. Dr. Ir. Lusmeilia Afriani, D.E.A., I.P.M., selaku Rektor Universitas Lampung.
4. Ibu Dr. Anna Gustina Zainal, S.Sos., M.Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
5. Ibu Dr. Bartoven Vivit Nurdin, M.Si., selaku Ketua Jurusan Sosiologi.
6. Bapak Junaidi, S.Pd., M.Sos., selaku Sekretaris Jurusan Sosiologi
7. Bapak Damar Wibisono, Sos., M.A. selaku dosen pembimbing akademik, atas nasihat dan bimbingannya selama masa perkuliahan.
8. Ibu Dra. Anita Damayantie, M.H. selaku dosen pembimbing yang telah memberikan arahan, masukan, serta motivasi kepada penulis selama proses penyusunan skripsi ini. Terima kasih atas kesabaran, ketelitian, dan dedikasi Ibu dalam membimbing penulis, mulai dari tahap awal hingga akhir penyelesaian skripsi.
9. Bapak Drs. Usman Raidar, M.Si., selaku dosen pembahas pada seminar usul dan seminar hasil yang telah memberikan masukan serta koreksi

yang bermanfaat dalam pengembangan isi skripsi ini. Terima kasih atas waktu, kesempatan, dan perhatian yang telah Bapak berikan sehingga membantu

penulis dalam memperbaiki kualitas penelitian ini.

10. Staf Jurusan Sosiologi (mas Daman dan mas Edi) serta staf Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang telah memberikan bantuan dan pelayanan dalam memenuhi berbagai keperluan administrasi selama penulis menempuh studi.
11. Untuk kakak ku Andika Setiawan dan istrinya Trie Ayu Febriani, terima kasih atas segala perhatian, bantuan, dan semangat yang senantiasa diberikan, yang menjadi salah satu sumber motivasi dalam menyelesaikan studi ini.
12. Ira Putri Salsabila, teman terbaikku sedari Maba sampai saat ini selama perkuliahan yang senantiasa menemani dan membantu penulis dalam berbagai hal. Terima kasih atas kebersamaan dan segala bentuk dukungan yang telah diberikan. Semoga hubungan baik ini tetap terjalin meskipun masa perkuliahan telah usai.
13. Miftaql Zein, teman sekamar dalam satu kontrakan dan teman semasa perkuliahan yang senantiasa menemani penulis dan membantu dalam berbagai hal. Terima kasih atas kebersamaan dan segala bentuk dukungan yang telah diberikan. Semoga hubungan baik ini tetap terjalin meskipun masa perkuliahan telah usai.
14. Shofi Lutfia Ulil Azmi dan Nanda Aprilia, Nurmas Reni Tanjung, Nanda Silvia Ramadini. Terima kasih atas kebersamaan, bantuan, motivasi yang telah diberikan, juga mau direpotkan dalam berbagai hal. Semoga setiap langkah kita senantiasa dimudahkan dan di ridhoi oleh Tuhan Yang Maha Esa.
15. Kepada teman-teman Sosiologi dua satu warga SODUSA, terima kasih atas kebersamaan, dukungan, dan cerita berharga yang menjadi bagian penting dalam perjalanan perkuliahan ini.
16. Teman-teman magang di KEMENDAGRI, Ira putri salsabila, Shofi lutfia ulil azmi, Sindy mega utami, Risha, Terry, Edelia Tania. Terima kasih atas kebersamaan, kerja sama, dan pengalaman berharga yang telah diberikan selama mengikuti program magang.
17. Teman-teman KKN yang telah menemani selama di Desa Kemu, Banjit, Way Kanan (Yessy, Maura, Michele, Surya, Panca, Ilman. Terima kasih atas kebersamaan, kerja sama, dan pengalaman berharga yang telah menjadi bagian penting dalam perjalanan akademik penulis.
18. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan pemikiran yang telah diberikan demi kelancaran serta keberhasilan penyusunan skripsi ini.

Sebagai penutup, penulis bersyukur atas kesempatan dan kekuatan yang diberikan oleh Allah SWT sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Proses penyusunan karya ini bukanlah hal yang mudah, di dalamnya terdapat berbagai

tantangan, air mata, doa yang tak henti dipanjatkan, serta harapan yang terus dijaga. Setiap langkah dalam proses ini memberikan pembelajaran berharga, tidak hanya dalam mengasah kemampuan akademik, tetapi juga dalam membentuk kedewasaan dan ketangguhan diri.

Terima kasih kepada diri sendiri, karena telah bertahan sejauh ini. Terima kasih karena tetap memilih untuk melanjutkan, meskipun sering kali tidak tahu pasti kemana arah ini akan membawa. Terima kasih karena tetap mempercayai proses meski hasil belum selalu sesuai harapan, meski harus menghadapi kegagalan, kebingungan, bahkan keinginan untuk menyerah. Terima kasih karena tetap jujur pada rasa takut, namun tidak membiarkan rasa takut itu membatasi langkah. Sebab keberanian bukanlah ketiadaan rasa takut, melainkan kemauan untuk tetap bergerak meski rasa takut melekat erat dan yang paling penting, terima kasih karena telah berani memilih, memilih untuk mencoba, memilih untuk belajar, dan memilih untuk menyelesaikan apa yang telah kamu mulai.

Penulis menyadari bahwa karya ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis dengan lapang hati menerima segala bentuk kritik dan saran yang membangun demi perbaikan di masa mendatang. Besar harapan penulis agar skripsi ini dapat memberikan manfaat, baik sebagai referensi ilmiah maupun sebagai bahan renungan bagi siapa pun yang membacanya. Semoga setiap usaha yang tertuang dalam tulisan ini membawa kebaikan, baik bagi penulis maupun bagi para pembaca.

Bandar Lampung, 15 September 2025

Penulis,

Alfina Dias Setiawati

2116011002

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	10
1.3 Tujuan Penelitian	10
1.4 Manfaat Penelitian	10
1.5 Kerangka Berpikir	12
II. TINJAUAN PUSTAKA	13
2.1 Perubahan Sosial	13
2.1.1 Pengertian Perubahan Sosial.....	13
2.1.2 Faktor-Faktor Penyebab Perubahan Sosial.....	14
2.1.3 Bentuk Perubahan Sosial.....	17
2.2 Perubahan Ekonomi	19
2.3 Ojek Pangkalan	21
2.3.1 Pengertian Ojek Pangkalan.....	21
2.3.2 Pola Kerja Ojek Pangkalan.....	22
2.3.3 Karakteristik Ojek Pangkalan	24
2.4 Ojek <i>Online</i>	28
2.4.1 Pengertian Ojek <i>Online</i>	28
2.4.2 Jenis-Jenis Ojek <i>Online</i>	30
2.5 Penelitian Terdahulu	32
2.6 Teori Strukturasi (Anthony Giddens).....	35

III. METODE PENELITIAN	40
3.1 Jenis Penelitian.....	40
3.2 Lokasi Penelitian.....	40
3.3 Fokus Penelitian.....	41
3.4 Informan Penelitian	42
3.5 Sumber Data	43
3.6 Teknik Pengumpulan Data	44
3.7 Teknik Analisis Data	45
3.8 Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data	46
IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	47
4.1 Gambaran Umum Terminal Rajabasa Bandar Lampung	47
4.1.1 Sejarah Singkat Terminal Rajabasa Bandar Lampung.....	47
4.1.2 Letak Geografis Terminal Rajabasa.....	47
4.1.3 Struktur Organisasi Terminal Rajabaa	49
4.1.4 Fasilitas Terminal Rajabasa	50
4.1.5 Gambaran Umum Ojek Pangkalan Di Terminal Rajabasa.....	52
V. HASIL & PEMBAHASAN.....	54
5.1 Profil Informan.....	54
5.2 Hasil Penelitian	65
5.2.1 Faktor-Faktor Penyebab Menjadi Pengemudi Ojek Pangkalan.....	65
5.2.2 Perubahan Sosial-Ekonomi Pada Pengemudi Ojek Pangkalan Setelah Adanya Ojek <i>Online</i>	73
5.2.3 Strategi Yang Dilakukan Pengemudi Ojek Pangkalan Untuk Tetap Bertahan Dan Bersaing Dengan Ojek <i>Online</i>	82
5.3 Pembahasan	89
5.3.1 Faktor-Faktor Penyebab Seseorang Tetap Menjadi Pengemudi Ojek Pangkalan.....	89
5.3.2 Perubahan Sosial-Ekonomi Yang Terjadi Pada Pengemudi Ojek Pangkalan Setelah Adanya Ojek <i>Online</i> Di Terminal Rajabasa Bandar Lampung.....	99
5.3.3 Strategi Yang Dilakukan Pengemudi Ojek Pangkalan Di Terminal Rajabasa Untuk Tetap Bertahan Dan Bersaing Dengan Ojek <i>Online</i> ...	109
VI. SIMPULAN DAN SARAN	116
6.1 Simpulan.....	116

6.2 Saran.....	117
DAFTAR PUSTAKA.....	119
LAMPIRAN	122
DOKUMENTASI WAWANCARA.....	146

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Kerangka Berpikir	12
Gambar 2.1 Susunan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Terminal	49

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Fasilitas Utama Terminal Induk Rajabasa	50
Tabel 4.2 Fasilitas Penunjang Terminal Induk Rajabasa	50
Tabel 5.1 Identitas Informan Pengemudi Ojek Pangkalan	57
Tabel 5.2 Identitas Informan Pengguna Ojek Pangkalan	62
Tabel 5.3 Matriks Faktor-Faktor Penyebab	72
Tabel 5.4 Matrik Perubahan Sosial-Ekonomi.....	81
Tabel 5.5 Matrik Strategi Bertahan.....	87

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi berperan penting dalam mendukung aktivitas dan komunikasi sehari-hari. Transportasi merupakan elemen utama dalam kehidupan berbangsa dan berperan penting dalam memperkuat persatuan nasional (Ferdila *et al.*, 2021). Pengembangan sektor transportasi berfungsi sebagai penunjang bagi sektor-sektor lainnya dalam mencapai tujuan pembangunan nasional di seluruh wilayah, baik perkotaan maupun pedesaan. Perkembangan transportasi di Indonesia terus mengalami peningkatan seiring berjalannya waktu. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Republik Indonesia, pada tahun 2018 tercatat total kendaraan yang beroperasi di seluruh Indonesia mencapai 170.211.00 unit. Dari jumlah tersebut, sepeda motor mendominasi dengan 146.858.000 unit, diikuti oleh mobil penumpang sebanyak 16,440.000 unit, bus 2.538.000 unit, dan mobil barang 7.778.000 unit (Detik.com, 2020 dalam Setiawan, 2020).

Era modern kini ditandai oleh digitalisasi yang pesat, dengan kemajuan teknologi yang signifikan berdampak luas pada keseharian kita. Kita hidup di masa di mana akses informasi sangat mudah, hanya membutuhkan beberapa klik. Lebih dari itu, perkembangan teknologi yang cepat memungkinkan konektivitas global tanpa batasan waktu atau jarak. Revolusi teknologi ini juga telah mentransformasi cara kerja dan operasi bisnis, mendorong pengadopsian perangkat digital untuk meningkatkan efisiensi dan produktivitas perusahaan (Sumbersari & Jember, 2024).

Kemajuan teknologi transportasi merupakan salah satu aspek yang berkembang pesat di era milenial ini. Perkembangan ini berdampak luas pada berbagai sektor, termasuk ekonomi, sosial, dan politik. Inovasi yang cepat dan tepat dalam bidang transportasi telah menghadirkan perubahan yang nyata dalam kehidupan masyarakat. Salah satu contoh nyata dari perubahan ini adalah munculnya layanan aplikasi transportasi *online*. *Platform* ini telah mengubah secara signifikan cara masyarakat bepergian dan berinteraksi. Kehadiran layanan transportasi berbasis aplikasi ini membuka peluang baru dan mengubah rutinitas sehari-hari masyarakat.

Seiring dengan pesatnya kemajuan teknologi dan meningkatnya akses masyarakat terhadap internet serta perangkat digital. Perkembangan teknologi di Indonesia telah mengubah cara masyarakat menggunakan transportasi, terutama dengan beralihnya dari ojek pangkalan tradisional ke ojek *online* yang lebih modern (Ani Linta Sari *et al.*, 2024). Ojek *online* menawarkan kemudahan akses transportasi melalui aplikasi. Sementara itu, ojek pangkalan tetap memegang peranan penting sebagai moda transportasi yang mudah ditemukan dan diakses oleh masyarakat. Ojek sebagai sebuah pekerjaan melibatkan aktivitas, waktu, tenaga, dan imbalan.

Perubahan ini juga berdampak pada berbagai sektor, termasuk transportasi. Dalam era digital ini, peran ojek pangkalan tergeser karena transportasi *online* seperti Gojek dan Grab menawarkan akses mudah dan nyaman. Banyak penumpang beralih ke layanan digital ini, sehingga ojek pangkalan menghadapi tantangan besar untuk tetap bertahan di tengah pertumbuhan ojek *online*. Ojek pangkalan adalah sebuah komunitas informal yang anggotanya terikat oleh kesamaan pekerjaan atau profesi. Ojek pangkalan bersifat informal, aturan-aturan di dalamnya, seperti jadwal "mangkal", tarif, dan sistem antrian penumpang, tidak tertulis tetapi disepakati bersama. Aturan ini dilaksanakan dengan memperhatikan kesepakatan satu sama lain.

Perkembangan dunia digital yang cukup pesat saat ini, kehidupan masyarakat mengalami perubahan dari sistem *offline* ke *online*, termasuk dalam bisnis transportasi darat. Dahulu terdapat ojek pangkalan, kini

muncul ojek *online* seperti Gojek dan Grab yang memanfaatkan aplikasi secara mobile untuk transaksi. Keberadaan jasa ojek *online* ini terus bersaing dan memperluas jangkauannya ke berbagai kota di Indonesia, termasuk di Terminal Rajabasa, Bandar Lampung.

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), Pra-riset Polresta Kota Bandar Lampung, dan menggunakan data primer yang diperoleh dari lapangan melalui wawancara dengan satuan tugas dan kordinasi lapangan pihak Gojek Lampung pada bulan November tahun 2017 serta wawancara langsung dengan pengguna jasa ojek *online*, jumlah pengguna layanan ojek *online* di Bandar Lampung mencapai sekitar 5.000 orang (Wijaya 2019). Data dari tahun 2020 menyebutkan bahwa terdapat sekitar 12.000 pengemudi Gojek yang beroperasi di Kota Bandar Lampung (Prabowo 2021). Data spesifik mengenai jumlah pengguna ojek *online* di Lampung hingga tahun 2025 belum tersedia secara publik. Namun, penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa penggunaan layanan ini terus meningkat seiring dengan pertumbuhan teknologi dan kebutuhan mobilitas masyarakat.

Terminal memegang peranan penting dalam sistem transportasi yang terintegrasi, mendukung kelancaran mobilitas masyarakat dan distribusi barang. Terminal adalah perasarana transportasi jalan, terminal berfungsi sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang, serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum, menjadikannya bagian penting dari jaringan transportasi (TALA *et al.*, 2022). Terminal Rajabasa, yang terletak di Kota Bandar Lampung, adalah pusat transportasi darat utama di Provinsi Lampung (Adolph, 2016). Terminal Induk Rajabasa merupakan terminal bus tipe A yang melayani berbagai kebutuhan transportasi umum, termasuk keberangkatan, kedatangan, transit, dan parkir bus antar daerah atau provinsi, serta angkutan antar kota (Ditama, 2021). Namun, ditinjau dari fungsinya sebagai prasarana transportasi darat, Terminal Rajabasa dinilai belum beroperasi secara maksimal.

Wilayah Rajabasa di Bandar Lampung merupakan kawasan yang cukup strategis dan dinamis, ditandai dengan keberadaan berbagai fasilitas

pendidikan, transportasi, dan perdagangan. Komposisi penduduknya terdiri dari masyarakat asli, terutama suku Lampung, serta pendatang dari berbagai daerah di Indonesia. Jumlah pendatang cukup signifikan, terutama karena Rajabasa menjadi lokasi dua kampus besar, yaitu Universitas Lampung (Unila) dan UIN Raden Intan, yang menarik mahasiswa dari luar kota bahkan luar provinsi. Hal ini menjadikan Rajabasa sebagai kawasan yang heterogen secara sosial dan budaya.

Jenis permukiman di Rajabasa pun bervariasi. Terdapat permukiman padat penduduk, perumahan formal, serta kawasan semi-perkotaan. Wilayah Rajabasa berada di sekitar kampus, banyak ditemukan rumah kontrakan dan kos-kosan yang diperuntukkan bagi mahasiswa, mulai dari kos sederhana hingga kos eksklusif dengan fasilitas lengkap. Keberadaan kos-kosan ini turut memengaruhi pola hunian dan perputaran ekonomi lokal.

Mobilitas penduduk di Rajabasa sangat tinggi. Hal ini tidak hanya disebabkan oleh aktivitas harian masyarakat lokal, tetapi juga oleh keberadaan Terminal Rajabasa yang menjadi pusat transportasi antar kota dan antar provinsi. Jalan utama seperti Z.A. Pagar Alam sering mengalami kepadatan lalu lintas, terutama di jam sibuk, karena menjadi penghubung utama antara pusat kota dan wilayah pinggiran. Kombinasi antara fungsi pendidikan, transportasi, dan perdagangan menjadikan Rajabasa sebagai wilayah dengan tingkat mobilitas dan aktivitas sosial ekonomi yang sangat dinamis.

Terminal Rajabasa terdapat ojek pangkalan telah beroperasi sejak lama sebagai moda transportasi utama bagi penumpang yang turun dari bus. Berdasarkan data hasil riset yang diperoleh melalui wawancara dengan pengemudi ojek pangkalan di Terminal Rajabasa, Bandar Lampung, diketahui bahwa jumlah pengemudi ojek pangkalan mengalami penurunan, dari yang semula berjumlah 40 orang menjadi hanya 20 orang yang masih aktif hingga saat ini. Dari 20 orang tersebut, mereka dibagi menjadi dua shif. Shif pertama terdiri dari 10 orang yang beroperasi mulai pukul 09.00-17.00 dan shif kedua terdiri dari 10 orang lainnya beroperasi mulai dari

setelah waktu habis magrib sampai hingga menjelang subuh (Ketua ojek pangkalan Bapak HR). Namun, dengan meningkatnya penggunaan ojek *online*, kondisi ojek pangkalan di terminal ini mengalami berbagai perubahan. Salah satunya perubahan pada pendapatan, pendapatan pengemudi ojek pangkalan mengalami penurunan yang signifikan. Dari hasil riset yang peneliti lakukan. Sebelumnya, mereka dapat menghasilkan sekitar Rp 200.000 per hari. Namun, saat ini pemasukan mereka hanya berkisar Rp 50.000- Rp 100.000 per hari, yang membuat mereka harus berjuang lebih keras untuk mendapatkan pendapatan. Hal ini disebabkan oleh munculnya layanan ojek *online* yang telah mengubah dinamika pasar transportasi.

Transportasi memegang peranan penting sebagai sarana mobilitas bagi masyarakat. Sektor transportasi merupakan salah satu bidang ekonomi yang terus mengalami perubahan sejalan dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat (Ani Linta Sari *et al.*, 2024). Layanan transportasi di Indonesia berbasis *online* telah berkembang dengan pesat dan menjangkau berbagai daerah. Kehadiran ojek *online* yang menawarkan kemudahan serta tarif yang jelas membuat keberadaan ojek pangkalan semakin dianggap kurang relevan. Meski demikian, meskipun jumlah penumpangnya menurun, ojek pangkalan masih bertahan dan tetap beroperasi di beberapa lokasi tertentu, terutama di sekitar terminal dan area tertentu lainnya.

Ojek pangkalan telah lama menjadi solusi transportasi yang dibutuhkan di Indonesia, terutama di kota-kota dengan kemacetan tinggi, membantu masyarakat mencapai tujuan dengan cepat, termasuk para pekerja dengan jadwal padat. Namun, kehadiran ojek *online* telah mengubah lanskap transportasi ini secara signifikan. Kemunculan ojek *online* membawa kemudahan bagi masyarakat tetapi membawa tantangan dan perubahan sosial dan ekonomi bagi ojek pangkalan. Di Terminal Rajabasa, ojek pangkalan mengalami penurunan jumlah penumpang dan harus beradaptasi dengan perubahan teknologi dan preferensi konsumen.

Beberapa tahun belakangan ini, perkembangan teknologi yang pesat telah mendorong lahirnya inovasi dalam bidang transportasi, salah satunya adalah layanan transportasi berbasis aplikasi seperti Gojek dan Grab. Inovasi ini menghadirkan fenomena ojek *online* yang secara perlahan mulai mengubah lanskap transportasi umum, yang sebelumnya didominasi oleh ojek pangkalan. Keunggulan utama ojek *online* terletak pada kemudahan dan transparansi yang ditawarkannya. Pengguna dapat dengan mudah memperkirakan biaya perjalanan dan menentukan titik penjemputan melalui aplikasi, tanpa perlu repot mencari pangkalan ojek. Lebih lanjut, pengemudi ojek *online* akan secara otomatis menuju lokasi yang telah ditentukan, memberikan kenyamanan dan efisiensi waktu bagi para pengguna.

Meskipun transportasi *online* semakin populer, tidak semua pengemudi ojek pangkalan beralih ke *platform* tersebut. Beberapa pengemudi ojek pangkalan, seperti yang berada di Terminal Rajabasa, Bandar Lampung, memilih untuk tetap menjadi pengemudi ojek pangkalan. Alasan utama keputusan ini salah satu alasan pengemudi ojek pangkalan tetap bertahan adalah karena sejak awal mereka telah menjadikan ojek pangkalan sebagai sumber mata pencaharian utama. Dengan hadirnya ojek *online*, banyak dari mereka enggan beralih karena sudah terbiasa dan bergantung pada pekerjaan ini atau alasan lainnya adalah seringkali disebabkan oleh kurangnya keterampilan atau pemahaman teknologi yang diperlukan untuk menggunakan *platform online*. Akibatnya, mereka terus mengandalkan layanan ojek pangkalan untuk mencari nafkah.

Ojek pangkalan dan ojek *online* seringkali memiliki kesepakatan terkait wilayah operasional, termasuk batasan antar-jemput penumpang di lokasi tertentu. Contohnya, di Terminal Rajabasa, hanya ojek pangkalan yang diperbolehkan mengambil penumpang di area terminal. Ojek *online* tidak diizinkan menjemput penumpang di area terminal Rajabasa, ojek *online* harus berjarak minimal 100 meter dari pangkalan ojek jika ingin menjemput penumpang (Data hasil wawancara). Meskipun kebijakan ini bertujuan untuk menciptakan kenyamanan dan ketertiban bagi semua pengguna jasa transportasi di terminal, larangan bagi ojek *online* untuk mengambil

penumpang di wilayah yang menjadi basis ojek pangkalan terkadang memicu ketegangan dan perselisihan konflik.

Pergeseran preferensi masyarakat Indonesia terhadap ojek *online* mengakibatkan penurunan pendapatan bagi pengemudi ojek pangkalan. Kemudahan yang ditawarkan aplikasi ojek *online* mengubah pola konsumsi, membuat masyarakat lebih memilih memesan ojek secara *online* dari pada metode langsung ke pangkalan. Akibatnya, ojek pangkalan semakin terpinggirkan dalam persaingan transportasi. Mereka menghadapi persaingan ketat dari ojek *online* yang menawarkan kemudahan dan tarif kompetitif. Perubahan perilaku konsumen yang lebih memilih aplikasi digital semakin menyulitkan ojek pangkalan mempertahankan bisnis mereka dan mata pencaharian.

Perubahan sistem transportasi tidak selalu diterima dengan mudah oleh semua pihak. Sejak awal kemunculannya, ojek *online* di Bandar Lampung menghadapi penolakan dari pengemudi ojek pangkalan (Sania, 2023). Kedatangan ojek *online* sempat menimbulkan masalah. Ojek pangkalan yang lebih dulu beroperasi merasa tersaingi dan melakukan penolakan, sehingga terjadi konflik sosial di area-area seperti terminal yang menjadi wilayah kerja mereka. Sebelum adanya ojek *online* dahulu di Terminal Rajabasa terdapat 40 orang pengemudi yang mangkal di Terminal tersebut, tetapi semenjak adanya ojek *online* ini pengemudi ojek pangkalan sekarang menjadi 20 orang (Ketua ojek pangkalan Bapak HR).

Fenomena ini perlu diteliti karena perubahan yang terjadi tidak hanya mempengaruhi kesejahteraan pengemudi ojek pangkalan, tetapi juga mencerminkan perubahan sosial dan ekonomi dalam sektor transportasi. Penelitian ini menawarkan kebaruan dengan memotret perubahan sosial-ekonomi yang dihadapi pengemudi ojek pangkalan. Terminal Rajabasa menghadapi berbagai masalah dalam aspek perubahan sosial-ekonomi. Beberapa masalah yang terjadi yaitu, terjadi konflik muncul akibat gesekan antara ojek pangkalan dan ojek *online* yang sering kali dipicu karena perebutan wilayah atau penumpang di Terminal Rajabasa. Selain itu,

banyak pengemudi ojek pangkalan yang mengalami kesulitan dalam beradaptasi dengan teknologi (gaptek) sehingga semakin tertinggal dalam persaingan.

Masalah lainnya yaitu perubahan preferensi konsumen, masyarakat mulai beralih dari menggunakan ojek *online* ke ojek pangkalan karena berbagai faktor, seperti kemudahan akses, transparasi tarif, dan kenyamanan lainnya. Penumpang di Terminal Rajabasa lebih memilih ojek *online* karena mereka bisa melihat identitas pengemudi, mengetahui tarif pasti sebelum naik, dan tidak perlu khawatir soal tawar-menawar harga. Ini menyebabkan ojek pangkalan semakin kehilangan daya saing. Selain itu masalah yang terjadi yaitu penurunan pendapatan, karena semakin banyak penumpang yang beralih ke layanan ojek *online* yang dianggap lebih praktis dan terjangkau. Penelitian ini dapat menggali bagaimana ojek pangkalan mengalami perubahan sosial-ekonomi yang dihadapi ojek pangkalan akibat pertumbuhan ojek *online*.

Seiring perkembangan teknologi, popularitas ojek *online* semakin meningkat dan mulai menggeser keberadaan ojek pangkalan. Ojek pangkalan dianggap kurang efektif karena pelanggan harus mencari pangkalan atau menunggu di pinggir jalan, yang seringkali memakan waktu (Angellie, 2022). Pelanggan yang ingin menggunakan ojek pangkalan harus meluangkan waktu untuk mencari lokasi pangkalan atau menunggu di jalan tanpa kepastian, yang seringkali tidak efisien. Selain itu, tidak adanya standar harga pada ojek pangkalan mengharuskan adanya tawar-menawar antara pengemudi dan penumpang, sehingga berpotensi menimbulkan konflik.

Pada penelitian sebelumnya beberapa peneliti yang telah mengkaji mengenai ojek pangkalan di era adanya ojek *online*. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Nurul Aini (2021) dalam skripsi dengan judul “Ekstensi Ojek Pangkalan Di Era Ojek *Online* (Studi Kasus pada Ojek Pangkalan di Pasar Bambu Kuning Bandar Lampung)”. Hasil dari penelitian ini adalah menunjukkan bahwa eksistensi ojek pangkalan di Pasar Bambu

Kuning masih tetap ada hingga sekarang disebabkan karena beberapa faktor seperti masih adanya pelanggan tetap, memiliki tempat pangkalan, memiliki keterlibatan sosial, adanya keterbatasan dalam pendidikan dan penggunaan teknologi. Selain itu untuk mempertahankan eksistensinya ojek pangkalan memiliki karakteristiknya untuk menunjangnya. Namun dari beberapa kajian tersebut belum ada yang mengkaji mengenai perubahan sosial-ekonomi yang dihadapi ojek pangkalan akibat pertumbuhan ojek *online* di Terminal Rajabasa Bandar Lampung.

Ketertarikan peneliti untuk mengkaji lokasi di Terminal Rajabasa didasari oleh adanya ketimpangan dan ketegangan antara ojek pangkalan dan ojek *online*. Sebagai simpul transportasi utama di Bandar Lampung, terminal ini menjadi titik persaingan yang nyata antara kedua moda tersebut, yang sering kali memicu konflik sosial, seperti pelarangan, intimidasi, dan pengelompokan wilayah. Di sisi ekonomi, ojek pangkalan mengalami penurunan pendapatan akibat berkurangnya pelanggan, seiring meningkatnya minat masyarakat terhadap ojek *online*. Dengan mempertimbangkan dinamika tersebut, Terminal Rajabasa dipandang sebagai lokasi yang representatif dan strategis untuk memahami secara langsung dampak perubahan sosial dan ekonomi yang dialami oleh ojek pangkalan akibat pertumbuhan ojek *online*. Masalah ini menarik untuk diteliti karena menggambarkan dampak perubahan teknologi transportasi terhadap kehidupan sosial dan ekonomi ojek pangkalan.

Dalam perkembangan transportasi perkotaan, persaingan antara ojek pangkalan dan ojek *online* dalam aspek perubahan sosial-ekonomi menjadi fenomena yang menarik untuk dikaji. Ojek pangkalan di Terminal Rajabasa Bandar Lampung mengalami perubahan sosial-ekonomi di tengah pertumbuhan ojek *online*. Maka peneliti memberi judul “Potret Ojek Pangkalan Di Tengah Pertumbuhan Ojek *Online* (Studi kasus ojek pangkalan di Terminal Rajabasa Bandar Lampung)”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan seseorang tetap menjadi pengemudi ojek pangkalan?
2. Bagaimana perubahan sosial-ekonomi yang terjadi pada pengemudi ojek pangkalan setelah adanya ojek *online* di Terminal Rajabasa Bandar Lampung?
3. Strategi apa yang dilakukan oleh pengemudi ojek pangkalan di Terminal Rajabasa untuk tetap bertahan dan bersaing dengan ojek *online*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan seseorang tetap menjadi pengemudi ojek pangkalan.
2. Mengetahui dan mendeskripsikan perubahan sosial-ekonomi yang terjadi pada pengemudi ojek pangkalan setelah adanya ojek *online* di Terminal Rajabasa Bandar Lampung.
3. Mengetahui dan mendeskripsikan strategi yang dilakukan oleh pengemudi ojek pangkalan di Terminal Rajabasa untuk tetap bertahan dan bersaing dengan ojek *online*.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

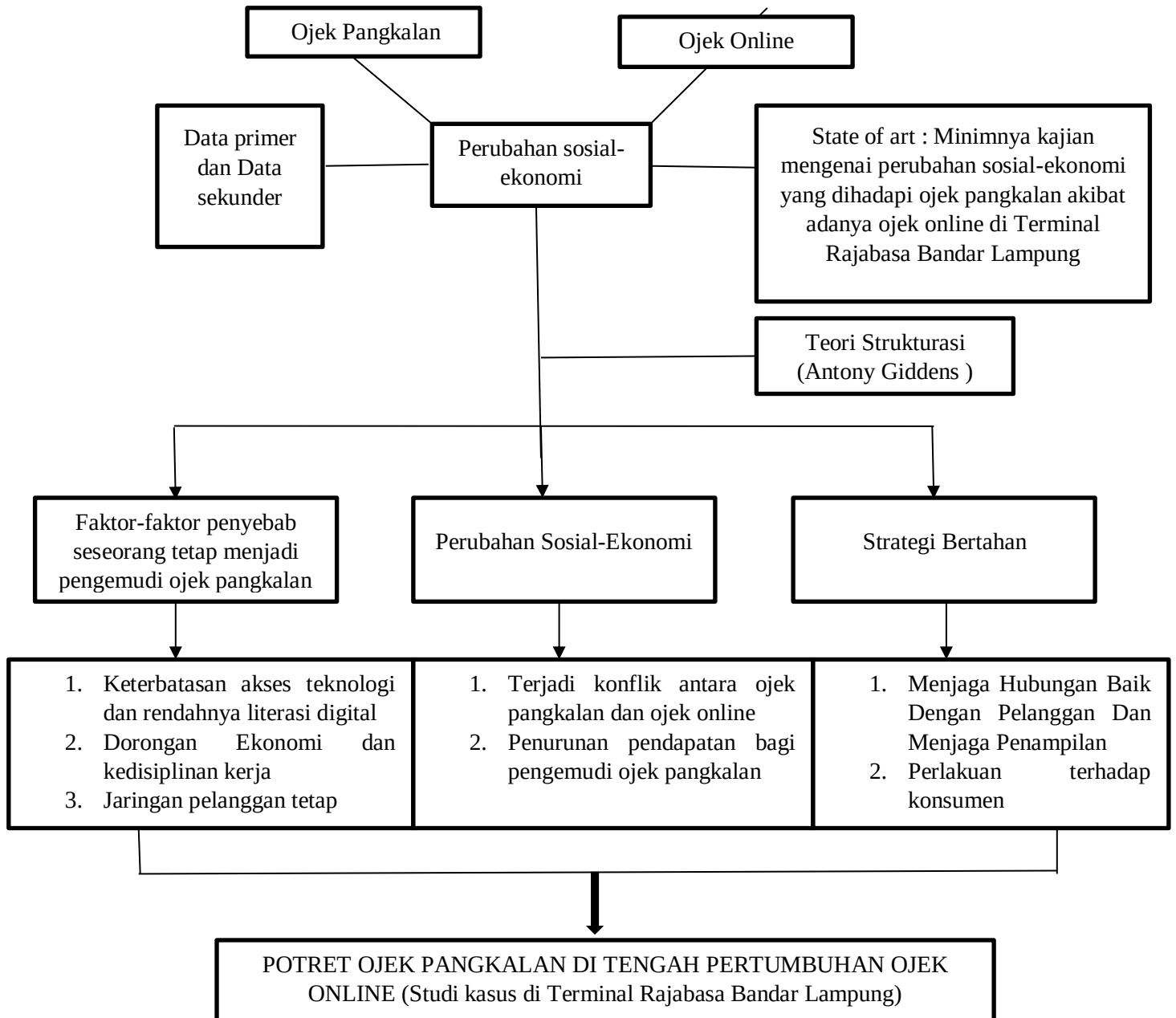
1. Manfaat Teoritis

Adapun manfaat teoritis dari penelitian ini nantinya diharapkan memberikan tambahan informasi dan wawasan yang bermanfaat dalam menambah ilmu pengetahuan dalam memahami berbagai dimensi permasalahan yang berkaitan dengan transformasi dan tantangan apa saja yang dihadapi oleh ojek pangkalan di tengah pertumbuhan ojek *online* di Terminal Rajabasa Bandar Lampung.

2. Manfaat Praktis

Adapun manfaat praktis dari penelitian ini bagi masyarakat untuk memberi tahu kepada masyarakat bahwa memesan ojek *online* tidak boleh di Terminal Rajabasa dan bagi pengemudi ojek pangkalan yaitu untuk memberikan pemahaman lebih mendalam tentang perubahan di industri transportasi akibat perkembangan teknologi.

1.5 Kerangka Berpikir



Gambar 1.1 Kerangka Berpikir

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perubahan Sosial

Perubahan sosial terus terjadi seiring dengan perubahan jaman, berikut akan dijelaskan konsep-konsep tentang perubahan sosial.

2.1.1 Pengertian Perubahan Sosial

Seiring berjalannya waktu dan perubahan dalam kehidupan masyarakat, berbagai aspek mengalami transformasi, termasuk cara berinteraksi, nilai-nilai sosial, serta struktur yang menyusun kehidupan sosial. Perubahan sosial merujuk pada pergeseran dalam pola hubungan antarindividu, kelompok, atau organisasi yang berkaitan dengan struktur sosial maupun sistem nilai dan norma (Goa, 2017). Oleh karena itu, perubahan yang terjadi dapat disebut sebagai perubahan sosial-budaya, mengingat manusia sebagai makhluk sosial tidak terlepas dari kebudayaan. Proses perubahan ini berlangsung secara berkesinambungan, di mana individu dan kelompok senantiasa berinteraksi serta menyesuaikan diri dengan lingkungan sosialnya. Perkembangan sosial dan budaya pun dipengaruhi oleh kemajuan teknologi, arus globalisasi, dan intensitas interaksi antarkelompok, yang secara keseluruhan mendorong pergeseran cara pandang, norma, nilai, serta struktur sosial dalam masyarakat.

Dalam setiap tahap perkembangan peradaban manusia, selalu terjadi dinamika sosial yang memengaruhi pola interaksi antarindividu serta pertumbuhan kebudayaan, yang senantiasa bergerak mengikuti perkembangan zaman dan meningkatnya kebutuhan hidup. Interaksi

sosial dan kebudayaan manusia terus mengalami perubahan sesuai dengan perkembangan zaman dan kompleksitas kebutuhan manusia (Yoga, 2019). Sepanjang sejarah, perubahan dalam kehidupan manusia senantiasa mencerminkan dinamika kemajuan dan pertumbuhan peradaban. Sebagai makhluk sosial, manusia selalu berupaya meningkatkan kualitas hidup dan memenuhi kebutuhan demi kelangsungan hidup bersama sesamanya. Pergulatan dalam menghadapi tantangan hidup mendorong manusia untuk menggali potensi diri secara maksimal, di mana pun mereka berada (Makhdum Rosyidi Al'Alim et al., 2023).

Dinamika sosial dalam masyarakat terus berkembang seiring waktu. Perubahan sosial terjadi ketika komunitas mengalami pergeseran menuju kondisi yang lebih baru akibat berbagai faktor, seperti kemajuan teknologi, kebijakan pemerintah, dan interaksi sosial (Agus, 2020). Perubahan ini bisa berlangsung perlahan (evolutif) atau cepat (revolutif). Di era modern, inovasi teknologi dan globalisasi menjadi pemicu utama perubahan dalam komunikasi, ekonomi, dan struktur sosial. Masyarakat dituntut adaptif, meski perubahan juga dapat menimbulkan tantangan seperti ketimpangan sosial, pergeseran nilai budaya, dan konflik antar kelompok. Karena itu, memahami perubahan sosial penting untuk menjaga keseimbangan sosial.

Berdasarkan pendapat di atas, dijelaskan bahwa perubahan sosial adalah pergeseran dalam struktur sosial, nilai, dan norma yang terjadi dalam suatu komunitas atau masyarakat akibat perkembangan zaman, teknologi, atau faktor lainnya.. Dengan adanya perubahan sosial manusia mengalami penyesuaian dalam pola pikir, perilaku, serta cara berinteraksi dalam kehidupan bermasyarakat. Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan jika perubahan sosial adalah proses peralihan dalam hubungan sosial dan struktur masyarakat yang membawa dampak terhadap pola nilai, norma, dan organisasi sosial.

2.1.2 Faktor-Faktor Penyebab Perubahan Sosial

Perubahan sosial tidak terjadi begitu saja, melainkan muncul dari interaksi sosial sehari-hari. Menurut pandangan Dahrendorf, dominasi merupakan

salah satu faktor yang mendorong terjadinya perubahan. Perubahan sosial dalam masyarakat juga bisa dirancang untuk mencapai tujuan tertentu (Syafi, 2024). Faktor pemicunya beragam, namun umumnya berasal dari dalam masyarakat sendiri (faktor internal) maupun dari luar (faktor eksternal) (R. S. Astuti et al., 2023). Faktor internal penyebab perubahan sosial antara lain meliputi:

1. Pertumbuhan Penduduk

Perubahan jumlah penduduk, seperti meningkatnya populasi akibat program transmigrasi, dapat memengaruhi struktur sosial masyarakat, terutama dalam hal lembaga-lembaga sosial. Kehadiran penduduk baru akan berdampak positif apabila mereka memiliki keterampilan yang bermanfaat bagi masyarakat setempat.

2. Pertentangan atau konflik

Selama manusia hidup secara berkelompok, konflik akan selalu menjadi bagian dari interaksi sosial. Meskipun tidak dapat dihilangkan sepenuhnya, konflik bisa dikelola. Ketika sumber daya terbatas, persaingan pun muncul dan berpotensi menimbulkan konflik. Dalam kondisi tersebut, masyarakat menjadi lebih rentan terhadap perubahan, karena situasi sosial yang menimbulkan kecemasan dan ketidakpastian.

3. Inovasi atau penemuan baru

Inovasi budaya dapat membawa dampak besar pada berbagai aspek kehidupan masyarakat. Penemuan baru saling berkaitan dan dapat memengaruhi kebiasaan, sistem pendidikan, ekonomi, serta perilaku sosial. Sebagai contoh, penemuan listrik memicu hadirnya teknologi seperti radio, televisi, dan komputer, yang kemudian mengubah pola hidup manusia.

Perubahan sosial juga dapat dipicu oleh faktor eksternal, yaitu faktor-faktor yang berasal dari luar lingkungan masyarakat itu sendiri, antara lain:

1. Lingkungan Alam

Kondisi alam memiliki peran penting dalam membentuk kehidupan sosial, budaya, dan perilaku masyarakat di sekitarnya. Perbedaan kondisi geografis menyebabkan perbedaan dalam mata pencaharian dan pola hidup masyarakat. Misalnya, masyarakat pedesaan memiliki pola sosial yang berbeda dengan masyarakat perkotaan.

2. Perang

Konflik bersenjata antarnegara atau kelompok sering kali menyebabkan perubahan sosial yang signifikan. Pihak yang kalah biasanya harus mengikuti ketentuan pihak yang menang, termasuk dalam aspek ekonomi, budaya, hingga perilaku sosial.

3. Pengaruh Budaya Asing

Masuknya budaya dari luar yang diterima oleh masyarakat dapat memicu perubahan sistem sosial. Globalisasi dalam bidang informasi, ekonomi, dan transparansi mempercepat masuknya budaya asing yang kemudian memengaruhi gaya hidup, pola konsumsi, dan tatanan sosial masyarakat secara keseluruhan.

Menciptakan sebuah perubahan bukanlah perkara yang sederhana, karena terdapat berbagai faktor yang dapat mendorong maupun menghambat terjadinya perubahan tersebut (Goa, 2019). Namun, pembahasan kali ini akan lebih difokuskan pada faktor-faktor penyebab perubahan.

Perubahan sosial dalam masyarakat umumnya terjadi karena adanya keinginan dari masyarakat itu sendiri untuk berubah. Namun, perubahan juga bisa dipicu oleh pengaruh dari luar, baik secara sadar maupun tidak sadar, yang membuat masyarakat mengikuti arus perubahan tersebut. Sumber perubahan dapat berasal dari dua jenis faktor, yaitu faktor acak dan faktor sistematis. Faktor acak mencakup hal-hal seperti kondisi iklim, cuaca,

atau pengaruh kelompok tertentu. Sementara itu, faktor sistematis merupakan perubahan yang dirancang secara sengaja, yang keberhasilannya bergantung pada stabilitas pemerintahan, kecukupan sumber daya, dan keberagaman struktur sosial. Dengan demikian, perubahan sosial umumnya merupakan hasil dari perpaduan antara faktor sistematis dan faktor acak. Menurut Soerjono Soekanto, penyebab perubahan sosial terbagi menjadi faktor internal (dari dalam masyarakat) dan faktor eksternal (dari luar masyarakat). Faktor internal mencakup perubahan jumlah penduduk, penemuan baru, konflik sosial, serta revolusi. Sedangkan faktor eksternal mencakup perubahan kondisi alam, terjadinya peperangan, dan masuknya pengaruh budaya asing.

2.1.3 Bentuk Perubahan Sosial

Bentuk perubahan sosial merujuk pada pola atau cara terjadinya perubahan dalam masyarakat. Perubahan ini dapat mencakup struktur sosial, sistem sosial, organisasi sosial, maupun stratifikasi sosial (Syahbuddin & Haryati, 2022). Sebagai makhluk sosial, manusia senantiasa berinteraksi dengan sesama dalam kehidupan sehari-hari, dan melalui interaksi tersebut, mereka menciptakan serta mengalami hal-hal baru dalam lingkungan sosialnya. Kehadiran pengalaman dan pembaruan ini mendorong terjadinya berbagai bentuk perubahan, baik dalam struktur, sistem, organisasi, maupun lapisan sosial masyarakat.

Perubahan sosial merupakan suatu fenomena yang tidak dapat dihindari dalam kehidupan masyarakat. Seiring waktu, setiap kelompok sosial akan mengalami berbagai dinamika yang memengaruhi cara berpikir, struktur sosial, serta hubungan antarindividu. Dalam pembahasan ini, perubahan sosial mencakup sejumlah aspek, seperti definisinya, ragam bentuk, proses yang melatarbelakangi, serta jalur atau saluran yang digunakan untuk mencapainya (Nursafitri et al., 2020). Bentuk-bentuk perubahan sosial sendiri dapat dikategorikan berdasarkan sifat, penyebab, dan dampaknya terhadap masyarakat. Menurut pandangan

Henslin (2007), PB Horton & CL Hunt (1992), serta Soerjono Soekanto (2000) dalam Indy (2019), bentuk perubahan sosial antara lain meliputi:

1. Perubahan Sosial secara Lambat

Perubahan sosial yang berlangsung lambat disebut *evolusi*. Proses ini memerlukan waktu yang panjang dan terjadi melalui rangkaian perubahan kecil yang saling berkaitan. Karena berjalan perlahan, perubahan ini sering kali terasa seolah tidak terjadi dan umumnya tidak menimbulkan dampak besar pada kehidupan masyarakat.

2. Perubahan Sosial secara Cepat

Perubahan sosial yang berlangsung dalam waktu singkat dikenal sebagai *revolusi*. Perubahan ini biasanya menyentuh hal-hal mendasar dalam kehidupan masyarakat dan lembaga-lembaga sosial. Dampaknya bisa meluas ke bidang sosial, ekonomi, maupun politik, dan tidak jarang memicu terjadinya disintegrasi.

3. Perubahan Sosial Kecil

Perubahan sosial kecil adalah perubahan yang hanya terjadi pada sebagian unsur struktur sosial dan tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap kehidupan masyarakat. Perubahan ini umumnya tidak memengaruhi berbagai aspek kehidupan maupun lembaga kemasyarakatan.

4. Perubahan Sosial Besar

Perubahan sosial besar adalah perubahan yang membawa dampak luas terhadap berbagai aspek kehidupan masyarakat. Perubahan ini juga berpengaruh pada lembaga-lembaga kemasyarakatan, misalnya yang terjadi pada masyarakat yang mengalami proses modernisasi dan industrialisasi.

5. Perubahan Sosial Yang Direncanakan

Perubahan sosial yang direncanakan, atau yang sering disebut *rekayasa sosial* (*social engineering*), adalah perubahan yang telah dipikirkan dan disusun terlebih dahulu oleh pihak-pihak tertentu yang bertindak sebagai *agent of change*.

6. Perubahan Sosial Yang Tidak Direncanakan

Perubahan sosial yang tidak direncanakan adalah perubahan yang terjadi tanpa persiapan atau kehendak sebelumnya dari masyarakat, serta berada di luar kendali mereka. Meski begitu, perubahan yang awalnya tidak diinginkan terkadang justru diterima dan dianggap positif oleh masyarakat, seperti halnya reformasi yang pernah terjadi di Indonesia.

2.2. Perubahan Ekonomi

Seiring berjalannya waktu, perubahan di bidang ekonomi menjadi hal yang tak terelakkan. Perubahan ekonomi dapat diartikan sebagai kondisi ketika keadaan ekonomi individu maupun badan usaha mengalami peningkatan atau penurunan dibandingkan sebelumnya (Fatmawati *et al.*, 2020 dalam Nursafitri *et al.*, 2020). Pergeseran di berbagai sektor terus berlangsung seiring meningkatnya kebutuhan dan lahirnya inovasi baru. Perkembangan teknologi membawa pengaruh signifikan terhadap perekonomian masyarakat, yang pada gilirannya berdampak besar pada kehidupan sehari-hari (Habtiah *et al.*, 2021). Kemajuan ini menciptakan efisiensi di berbagai bidang, seperti perdagangan, transportasi, dan jasa, sehingga mengubah pola kerja serta sumber penghasilan masyarakat. Lebih dari itu, teknologi mempermudah akses masyarakat terhadap layanan keuangan, pendidikan, dan peluang usaha, yang kemudian mendorong pertumbuhan ekonomi berbasis digital.

Dalam dinamika kehidupan masyarakat, perubahan di bidang ekonomi menjadi salah satu faktor yang memengaruhi berbagai aspek kehidupan. Perubahan ekonomi dapat terlihat dari pergeseran infrastruktur dan suprastruktur yang hadir dalam kehidupan sosial (Rahman & Affandi,

2019). Perubahan ini memberikan dampak langsung terhadap interaksi dan aktivitas masyarakat. Pembangunan infrastruktur, seperti jalan, pasar, pusat perbelanjaan, dan sarana transportasi, memicu perubahan pola mobilitas serta aktivitas ekonomi. Sementara itu, suprastruktur yang meliputi sistem nilai, norma, dan kebijakan pemerintah turut mengalami penyesuaian guna mendukung perkembangan tersebut. Dampaknya, terjadi pergeseran pada pola konsumsi, jenis pekerjaan, serta cara masyarakat berinteraksi satu sama lain.

Perkembangan era globalisasi membawa pengaruh signifikan terhadap perilaku kehidupan masyarakat. Salah satu faktor yang membentuk perilaku tersebut adalah perubahan arus ekonomi dunia (Mumtaha & Khoiri, 2019). Pergeseran ekonomi global dapat berdampak langsung pada pola konsumsi, ketersediaan lapangan kerja, serta tingkat kesejahteraan baik individu maupun kelompok. Ketika perekonomian dunia mengalami pertumbuhan, kesempatan kerja biasanya meningkat, daya beli masyarakat membaik, dan investasi di berbagai sektor semakin bertumbuh. Sebaliknya, pada saat terjadi resesi atau krisis, masyarakat cenderung lebih berhati-hati dalam pengeluaran, sektor usaha berpotensi melemah, dan tingkat pengangguran dapat naik. Dinamika ini turut memengaruhi gaya hidup, cara berpikir, serta kemampuan adaptasi masyarakat dalam menghadapi tantangan ekonomi yang terus berubah.

Berdasarkan pendapat di atas, dijelaskan bahwa perubahan ekonomi adalah proses pergeseran dalam sistem ekonomi masyarakat yang disebabkan oleh perkembangan teknologi, kebijakan ekonomi, serta dinamika global yang memengaruhi pola produksi, distribusi, dan konsumsi. Dengan adanya perubahan ekonomi terjadi transformasi dalam pola kerja, pendapatan, serta gaya hidup masyarakat yang menyesuaikan dengan kondisi ekonomi yang berkembang. Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan jika perubahan ekonomi adalah suatu perubahan dalam struktur dan sistem ekonomi yang berdampak pada kehidupan sosial

masyarakat, ditandai dengan pergeseran infrastruktur dan suprastruktur ekonomi.

2.3 Ojek Pangkalan

Perkembangan zaman dan teknologi telah membawa perubahan dalam berbagai aspek kehidupan, termasuk dalam sektor transportasi. Salah satu yang mengalami dampak signifikan adalah ojek pangkalan. Berikut ini akan dijelaskan berbagai konsep mengenai perubahan yang terjadi pada ojek pangkalan di tengah pertumbuhan ojek *online*.

2.3.1 Pengertian Ojek Pangkalan

Dalam sistem transportasi informal, terdapat berbagai jenis layanan yang tumbuh dan berkembang di tengah masyarakat. Salah satunya adalah ojek pangkalan, yakni pengemudi ojek yang biasanya menetap atau berkumpul di titik tertentu, seperti di pinggir jalan atau mulut gang, yang dianggap strategis untuk mendapatkan penumpang (Agusman *et al.*, 2022). Sebagai moda transportasi tradisional, ojek pangkalan telah lama menjadi bagian dari kehidupan masyarakat, baik di wilayah perkotaan maupun pedesaan di Indonesia. Layanan ini termasuk transportasi umum tidak resmi yang umumnya menggunakan sepeda motor, atau dalam beberapa kasus sepeda, untuk mengantar penumpang dengan cara membonceng hingga ke tujuan (Puspita Sari *et al.*, 2024).

Ojek pangkalan telah menjadi bagian tak terpisahkan dari kehidupan masyarakat, khususnya di wilayah perkotaan dengan tingkat mobilitas tinggi dan kondisi lalu lintas yang padat. Layanan ini sering menjadi pilihan karena menawarkan sejumlah keunggulan dibandingkan moda transportasi umum lainnya. Salah satu kelebihanannya adalah kemampuan untuk mengantarkan penumpang lebih cepat sampai ke tujuan, terutama di kota-kota besar yang kerap dilanda kemacetan.

Dengan menggunakan sepeda motor, ojek pangkalan mampu bergerak lincah melewati celah di antara kendaraan saat terjadi kemacetan, sehingga perjalanan menjadi lebih cepat dan efisien dibandingkan moda

transportasi umum berukuran besar seperti angkot atau bus. Dalam praktiknya, terdapat kesepakatan tidak tertulis antara ojek pangkalan dan ojek *online* mengenai pembagian wilayah layanan, yakni sistem batas untuk mengantar dan menjemput penumpang pada titik yang telah disepakati (Rahmani, 2022). Ojek *online* dilarang mengambil penumpang di lokasi yang menjadi tempat mangkal ojek pangkalan. Namun, aturan ini kerap memicu ketegangan dan bahkan konflik terbuka, yang dalam beberapa kasus berujung pada tindakan kekerasan. Perselisihan ini berakar pada perbedaan cara pandang, di mana ojek pangkalan berpegang pada logika sopan santun dalam menjaga wilayah mereka.

Ojek pangkalan memiliki keunggulan dalam menjangkau wilayah-wilayah yang sulit diakses kendaraan roda empat. Banyak permukiman, baik di perkotaan maupun di perkampungan padat, memiliki gang-gang sempit yang tidak dapat dilewati mobil atau angkutan umum lainnya. Dalam kondisi seperti ini, ojek pangkalan menjadi alternatif transportasi yang sangat dibutuhkan, khususnya bagi masyarakat yang ingin mencapai tujuan dengan lebih cepat dan mudah. Para pengemudi ojek pangkalan umumnya menunggu penumpang di titik-titik strategis, seperti persimpangan jalan ramai, sekitar pusat perbelanjaan, depan pasar, terminal, atau pintu masuk kawasan permukiman. Keberadaan mereka memudahkan masyarakat memperoleh transportasi secara cepat tanpa harus menunggu lama. Biasanya, ojek pangkalan memiliki area khusus untuk menunggu penumpang yang dikenal sebagai pangkalan ojek (Aini *et al.*, 2021).

2.3.2 Pola Kerja Ojek Pangkalan

Ojek pangkalan beroperasi dengan sistem yang berbeda dari ojek *online*, yakni mengandalkan kesepakatan informal dibandingkan algoritma aplikasi. Menurut Rahmani (2022), pola kerja ojek pangkalan tidak terstruktur secara formal. Mereka memilih lokasi mangkal di area-area ramai dan strategis, seperti stasiun, terminal, pusat perbelanjaan, serta

kawasan dengan mobilitas tinggi. Pemilihan lokasi ini bertujuan agar mereka mudah dijangkau oleh calon penumpang yang membutuhkan layanan transportasi cepat dan fleksibel. Dengan berada di titik-titik ramai, ojek pangkalan dapat menarik lebih banyak pelanggan, terutama mereka yang enggan menunggu lama. Selain itu, keberadaan di lokasi strategis juga membantu mereka bersaing dengan moda transportasi lain, termasuk ojek *online* yang semakin diminati masyarakat.

Pengemudi ojek pangkalan kerap memperpanjang jam operasional mereka untuk meningkatkan jumlah penumpang dan, pada akhirnya, pendapatan. Umumnya, mereka memilih bekerja lebih lama pada waktu-waktu sibuk, seperti pagi hari saat orang berangkat kerja atau sekolah, serta sore hingga malam ketika masyarakat pulang ke rumah. Pada momen tertentu, seperti akhir pekan atau musim liburan, jam kerja juga ditambah untuk memanfaatkan lonjakan jumlah penumpang. Fleksibilitas dalam mengatur jam kerja ini menjadi salah satu strategi penting guna menjaga kestabilan penghasilan, meskipun persaingan di lapangan semakin ketat.

Dalam upaya menarik lebih banyak pelanggan, pengemudi ojek pangkalan juga aktif dalam membangun jaringan dan melakukan promosi. Mereka sering membagikan nomor kontak kepada pelanggan setia agar dapat dihubungi secara langsung saat dibutuhkan. Beberapa di antara mereka juga mulai memanfaatkan media sosial atau aplikasi pesan singkat untuk memperluas jangkauan layanan mereka. Dengan cara ini, mereka tidak hanya mengandalkan penumpang yang datang langsung ke pangkalan, tetapi juga dapat melayani pelanggan yang membutuhkan transportasi di lokasi lain. Strategi ini membantu mereka tetap relevan di era digital dan menjaga hubungan baik dengan pelanggan.

Dalam menghadapi persaingan dengan ojek *online*, pengemudi ojek pangkalan juga menerapkan strategi penyesuaian tarif. Mereka sering

menyesuaikan harga berdasarkan faktor-faktor seperti jarak tempuh, tingkat permintaan, serta kondisi pasar. Misalnya, pada jam sibuk atau saat hujan, tarif bisa sedikit dinaikkan untuk menyesuaikan dengan meningkatnya permintaan. Namun, mereka juga tetap mempertimbangkan daya beli pelanggan agar tarif yang ditetapkan tetap kompetitif dan tidak membuat pelanggan beralih ke moda transportasi lain. Fleksibilitas dalam penyesuaian tarif ini menjadi salah satu cara mereka untuk tetap bertahan dan bersaing di tengah perubahan dinamika transportasi perkotaan. Berdasarkan pendapat diatas ojek pangkalan bekerja tanpa pola yang terstruktur, sehingga sistem operasional mereka lebih fleksibel dan bergantung pada kondisi lapangan.

2.3.3 Karakteristik Ojek Pangkalan

Transportasi merupakan aktivitas memindahkan orang maupun barang dari suatu titik asal menuju titik tujuan. Fungsinya tidak hanya sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai pendukung interaksi antarindividu dan kemudahan distribusi barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya (Online et al., 2023). Dari berbagai pilihan moda transportasi, ojek menjadi salah satu yang cukup diminati masyarakat. Ojek pangkalan adalah pengemudi ojek yang menetap di lokasi tertentu seperti pinggir jalan atau mulut gang yang dinilai strategis untuk menarik penumpang (Agusman et al., 2022). Jenis transportasi ini memiliki ciri khas tersendiri yang membedakannya dari moda lainnya, baik dilihat dari pola kerja, hubungan sosial, aspek ekonomi, maupun metode operasionalnya. Menurut Aini (2021), ciri-ciri pengemudi ojek pangkalan mencakup:

1. Usia

Istilah *usia* kerap digunakan untuk menggambarkan lamanya perjalanan hidup seseorang atau keberadaan suatu benda. Secara umum, usia diartikan sebagai rentang waktu hidup atau masa keberadaan sejak kelahiran atau sejak sesuatu itu diciptakan (Harahap, 2019). Usia memiliki pengaruh terhadap kondisi psikologis seseorang. Pada masa muda, individu sering menghadapi ketegangan, kebingungan, rasa cemas, dan rasa takut yang dapat memengaruhi perilaku. Seiring

bertambahnya umur, seseorang biasanya semakin memahami dan menyadari permasalahan yang dihadapi. Pertambahan usia juga berarti bertambahnya pengalaman hidup, yang dapat membentuk kematangan mental dan intelektual sehingga mampu membuat keputusan secara lebih bijak.

WHO (*World Health Organization*) mendefinisikan usia dewasa sebagai usia produktif, berada pada rentang 20–60 tahun (Cristanto *et al.*, 2021). Sementara itu, menurut Nurhazlina Mohd. Ariffin (2021), usia dewasa merupakan tahap lanjutan setelah bayi, kanak-kanak, remaja, dan dewasa awal. Tahap ini menjadi fase terpanjang dalam siklus kehidupan manusia, di mana individu menghadapi tugas-tugas perkembangan yang kompleks, baik fisik maupun psikis, sebagai kelanjutan dari fase sebelumnya. Usia ini juga ditandai dengan kematangan dalam menghadapi tantangan hidup, sekaligus menjadi masa yang dilihat secara khusus dalam perspektif Islam.

2. Kesehatan

Kesehatan merupakan salah satu aspek penting yang memengaruhi aktivitas dan tingkat kesejahteraan setiap individu. Sebagai kebutuhan mendasar, kesehatan mendorong setiap orang untuk mencari pengobatan ketika merasa tidak sehat agar dapat kembali pulih (E. K. Astuti, 2020). Secara fisik, seseorang dikatakan sehat apabila terbebas dari penyakit atau kecacatan. Dari sisi mental, kesehatan tercermin pada kondisi bebas dari depresi. Sementara itu, kesehatan sosial menggambarkan keadaan di mana individu tidak mengalami tekanan material maupun psikologis yang menghambat interaksi dengan orang lain. Secara umum, kesehatan mencakup segala hal yang berkaitan dengan kondisi sehat, sakit, maupun terjadinya infeksi.

3. Pekerjaan

Pekerjaan merupakan aktivitas atau tugas yang dilakukan seseorang dengan tujuan memperoleh penghasilan. Melalui pekerjaan, individu dapat memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, memperoleh status sosial, dan mendapatkan pendapatan. Pekerjaan tidak selalu menuntut keterampilan khusus, sehingga setiap orang berpotensi memilikinya, meskipun tidak semua berfokus pada satu jenis pekerjaan. Dalam pengertian yang lebih luas, bekerja adalah salah satu kegiatan utama manusia untuk menunjang keberlangsungan hidupnya.

4. Pendapatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), yang dimaksud dengan pendapatan adalah hasil dari sebuah pekerjaan yang dimana dalam kegiatannya seseorang melakukan sebuah usaha dalam melakukan pekerjaan tersebut. Pendapatan yang tinggi umumnya berdampak pada meningkatnya tingkat konsumsi seseorang (Putra *et al.*, 2024). Hal ini terjadi karena daya beli ikut naik seiring bertambahnya penghasilan. Saat memperoleh pendapatan yang lebih besar, individu biasanya akan memprioritaskan pemenuhan kebutuhan pokok seperti pangan, sandang, dan papan. Setelah kebutuhan dasar terpenuhi, mereka cenderung meningkatkan kualitas hidup melalui konsumsi barang dan jasa tambahan, misalnya hiburan, perjalanan, atau produk mewah.

Tingginya pendapatan juga memberikan kemudahan dalam mengambil keputusan pembelian. Seseorang dengan penghasilan besar memiliki fleksibilitas lebih tinggi dalam menentukan pilihan konsumsi tanpa terlalu terikat pada faktor pembatas seperti harga atau anggaran bulanan. Dengan daya beli yang kuat, mereka mampu membeli barang yang diinginkan tanpa kekhawatiran berlebih terhadap keterbatasan keuangan. Kondisi ini memungkinkan mereka untuk berbelanja lebih sering dan memperoleh produk berkualitas tinggi, baik yang termasuk kebutuhan sehari-hari maupun barang sekunder dan tersier.

5. Ketahanan Sosial

Ketahanan sering dihubungkan dengan kemampuan individu dalam menghadapi kesulitan hidup. Menurut Van Holk (dalam Moelyono *et al.*, 2021), ketahanan menggambarkan proses di mana seseorang tidak hanya berupaya mengatasi masalah, tetapi juga mampu membangun kehidupan yang bermakna serta memberikan kontribusi bagi orang lain di sekitarnya. Konsep ini mencakup keberhasilan bertahan dalam kondisi penuh risiko dan kemampuan bangkit kembali dari trauma.

Dalam praktik sehari-hari, ketahanan diartikan sebagai sifat tabah, tidak mudah menyerah, mampu mengendalikan diri, dan sanggup bertahan dalam penderitaan (Afrizal & Handrisal, 2019). Ketahanan sosial sendiri merujuk pada kemampuan individu atau kelompok untuk beradaptasi, mengatasi kerusakan, serta memulihkan fungsi sosial yang hilang. Hal ini mencakup kepekaan terhadap ancaman sehingga gangguan yang datang tidak menimbulkan kerusakan besar, atau bahkan dapat dicegah sepenuhnya.

Ada dua sudut pandang dalam memahami ketahanan sosial. Pertama, ketahanan sosial dipandang sebagai salah satu pilar ketahanan nasional, sejajar dengan ketahanan ekonomi, politik, budaya, dan keamanan. Kedua, ketahanan sosial dilihat sebagai kapasitas komunitas lokal untuk mengantisipasi, merespons, dan mengelola perubahan sosial sehingga kehidupan masyarakat tetap harmonis. Kedua pandangan ini tidak bertentangan dan dapat digabungkan untuk memperoleh pemahaman yang lebih menyeluruh.

Ketahanan sosial juga berkaitan dengan kemampuan komunitas mempertahankan diri dari dampak negatif globalisasi dan desentralisasi. Ini mencakup keterampilan menghindari atau mengelola konflik, mencari solusi kreatif, membangun kesepakatan, dan memanfaatkan sumber daya yang ada. Kemampuan tersebut bukan hanya bertahan, tetapi juga bergerak maju hingga mencapai kondisi yang lebih baik.

Secara umum, ketahanan sosial merupakan proses yang terus berkembang, bukan hasil akhir yang statis. Kemampuan masyarakat dalam mengelola perbedaan, kepentingan, konflik, dan sumber daya dapat mengubah tantangan menjadi peluang. Kekuatan ketahanan sosial akan berdampak pada kewaspadaan nasional, yang merupakan bentuk kepedulian dan tanggung jawab warga negara terhadap keberlangsungan bangsanya.

Ada empat dimensi utama ketahanan sosial yang terkait erat dengan ketahanan nasional, salah satunya adalah perlindungan terhadap individu, keluarga, kelompok, dan masyarakat dari pengaruh negatif perubahan sosial. Dalam era globalisasi yang tanpa batas, masyarakat memerlukan kemampuan untuk menyaring pengaruh luar yang tidak sesuai dengan nilai dan budaya bangsa. Jika kemampuan ini lemah, akan timbul degradasi moral, hilangnya rasa persatuan, merebaknya ketidakadilan, dan terganggunya pembangunan nasional.

Faktor ekonomi menjadi salah satu penentu utama ketahanan sosial. Kondisi ekonomi yang buruk memicu masalah seperti kemiskinan, pengangguran, kriminalitas, dan perilaku menyimpang lainnya. Karena itu, permasalahan ekonomi, khususnya di wilayah pedesaan, memerlukan solusi yang berkesinambungan agar ketahanan sosial dapat terjaga.

2.4 Ojek Online

Kemajuan teknologi telah mendorong perubahan dalam berbagai sektor, termasuk transportasi. Kehadiran ojek *online* menjadi salah satu inovasi yang mengubah pola mobilitas masyarakat. Berikut ini akan dijelaskan berbagai konsep mengenai perubahan yang terjadi akibat pertumbuhan ojek *online*.

2.4.1 Pengertian Ojek Online

Ojek *online* kini menjadi fenomena transportasi modern yang telah mengubah pola mobilitas masyarakat, khususnya di wilayah perkotaan. Ojek *online* merupakan sarana transportasi bermotor, baik roda dua

maupun roda empat, yang digunakan untuk mengangkut penumpang atau barang sesuai permintaan (Arianto, 2024). Perkembangan peradaban manusia mendorong adanya kemajuan kelembagaan dan interaksi sosial, yang salah satunya dipengaruhi oleh perkembangan teknologi. Teknologi memungkinkan berbagai aktivitas dilakukan dengan lebih cepat dan mudah, terutama di era milenial saat ini. Internet, sebagai salah satu produk teknologi, telah mengubah perilaku bisnis dalam memenuhi kebutuhan ekonomi. Kehadirannya menjadi bagian yang tak terpisahkan dari kehidupan sehari-hari, sekaligus menjadi sarana interaksi dan transaksi yang efisien.

Kemajuan teknologi juga merambah dunia transportasi, yang ditandai dengan hadirnya layanan berbasis aplikasi atau transportasi *online* (Kumentas *et al.*, 2022). Di Indonesia, sejumlah startup seperti Gojek, Grab, Maxim, dan InDrive menjadi pilihan populer karena menawarkan keunggulan seperti kepraktisan, transparansi tarif, keamanan, kenyamanan, beragam fitur, diskon, promosi, serta membuka peluang kerja baru.

Ojek *online* merupakan pengembangan dari sistem ojek konvensional yang sebelumnya beroperasi di pangkalan. Dengan memanfaatkan aplikasi pada ponsel yang terhubung internet, pengguna dapat memesan layanan kapan saja sesuai kebutuhan (Setiawan, 2020; Sahputri *et al.*, 2023). Selain layanan antar-jemput penumpang, ojek *online* juga menyediakan jasa pengiriman barang maupun makanan (Setiawan, 2020). Kemudahan ini membuat jumlah pengguna ojek *online* terus meningkat setiap hari. Data dari Tempo.co (13 November 2019) menunjukkan bahwa sejak peluncurannya, GO-JEK telah memiliki lebih dari 2 juta pengemudi dan 16 juta unduhan aplikasi pada tahun 2018, membuka peluang kerja yang luas di sektor ini.

Dengan demikian, ojek *online* dapat dipahami sebagai inovasi layanan transportasi berbasis digital yang memanfaatkan kendaraan bermotor untuk mengangkut penumpang atau barang sesuai permintaan pengguna.

Kehadirannya memberikan akses transportasi yang lebih mudah, efisien, fleksibel, serta menciptakan peluang ekonomi baru bagi para pengemudi.

2.4.2 Jenis-Jenis Ojek *Online*

Perkembangan teknologi dan digitalisasi telah memberikan dampak signifikan pada berbagai sektor, termasuk sektor transportasi berbasis *online*. Saat ini, layanan ojek *online* telah berkembang menjadi salah satu bentuk usaha jasa yang sangat diminati di Indonesia (Fahrurrozi *et al.*, 2020). Di berbagai daerah, tersedia beragam jenis layanan ojek *online* yang sering digunakan masyarakat. Beberapa di antaranya merupakan jenis-jenis ojek *online* yang populer dan banyak diminati di Indonesia (Asiva Noor Rachmayani, 2019).

1. GO-JEK

GO-JEK merupakan pionir layanan ojek *online* di Indonesia dan kini menjadi salah satu yang terbesar di tanah air. Kehadirannya memicu munculnya berbagai aplikasi ojek daring lainnya. Aplikasi yang digagas oleh Nadiem Makarim ini menawarkan beragam layanan, seperti GO-RIDE untuk mengantar penumpang ke tujuan, GO-FOOD untuk memesan makanan, GO-TIX untuk pembelian tiket bioskop atau pertunjukan, GO-SEND untuk layanan kirim barang, serta GO-MART yang memudahkan pengguna berbelanja berbagai kebutuhan.

2. Maxim

Maxim merupakan layanan transportasi *online* asal Rusia yang telah merambah berbagai negara, termasuk Indonesia. Layanan yang ditawarkan meliputi transportasi *online* dengan motor dan mobil, pengiriman barang, jasa kurir, hingga pemesanan makanan. Dibandingkan dengan kompetitornya seperti Gojek dan Grab, Maxim dikenal memiliki tarif yang relatif lebih rendah, meski hal ini kerap memicu perdebatan terkait kesejahteraan pengemudinya. Di Indonesia, Maxim telah hadir di banyak kota dan terus berkembang sebagai salah satu alternatif pilihan transportasi *online*.

3. Grabbike

Salah satu pesaing Gojek adalah GrabBike. Grab merupakan aplikasi yang menyediakan beragam layanan, antara lain GrabCar untuk perjalanan menggunakan mobil pribadi, GrabTaxi untuk memesan taksi konvensional terdekat, GrabBike sebagai layanan ojek *online*, serta GrabExpress untuk pengiriman paket dan dokumen. GrabBike juga memberikan kemudahan dalam metode pembayaran, baik secara tunai, menggunakan kartu kredit, maupun melalui dompet digital.

4. Ubermotor

Uber pada dasarnya memiliki konsep yang mirip dengan GrabCar, yaitu memungkinkan pengguna memesan mobil pribadi untuk mengantarkan mereka ke lokasi tujuan. Belakangan, Uber juga meluncurkan layanan ojek *online* bernama UberMotor. Namun, karena masih dalam tahap uji coba, layanan UberMotor ini untuk sementara hanya beroperasi di wilayah Jakarta.

5. Jeger Taksi

Meskipun bernama Jeger Taksi, layanan ini sebenarnya adalah ojek daring yang menggunakan warna kuning sebagai identitasnya. Jeger Taksi merupakan taksi roda dua dengan sistem tarif berbasis argo. Layanan yang ditawarkan terbatas pada pengantaran penumpang dan barang ke lokasi tujuan. Pengemudi Jeger Taksi akan memilih rute terdekat dan tercepat agar biaya perjalanan yang dikeluarkan penumpang tetap terjangkau.

6. Blu-Jek

Pernah muncul kabar bahwa Blu-Jek memiliki keterkaitan dengan perusahaan taksi BlueBird, namun pihak BlueBird membantah hal tersebut. Layanan ojek ini didirikan oleh Garret Kartono dan Michael Manuhutu. Nama *Blu-Jek* sendiri merupakan singkatan dari “blusukan ojek” dan tidak memiliki hubungan apapun dengan taksi BlueBird.

2.5 Penelitian Terdahulu

Dalam suatu penelitian, mengkaji penelitian terdahulu merupakan langkah penting untuk memahami perkembangan topik yang diteliti. Menurut Triono (2019), penelitian terdahulu berfungsi sebagai upaya peneliti untuk melakukan perbandingan sekaligus menemukan ide-ide baru bagi penelitian selanjutnya. Selain itu, kajian ini membantu peneliti memposisikan penelitian yang dilakukan serta menegaskan orisinalitasnya. Pada bagian ini, peneliti menyajikan berbagai hasil penelitian yang relevan dengan topik yang diangkat, kemudian merangkumnya, baik yang telah dipublikasikan maupun yang belum. Berikut adalah beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan tema kajian ini.

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Ferdila *et al.*, (2021) dalam jurnal dengan judul “Analisis Dampak Transportasi Ojek *Online* Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi” . Jenis penelitian ini merupakan deskriptif, dengan menggunakan metode pendekatan kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah bahwa ojek *online* memberikan dampak terhadap berkurangnya pendapatan di pangkalan ojek konvensional. Tidak adanya upaya untuk mengetahui keinginan pelanggan maupun mengukur kepuasan pelanggan, membuat ojek konvensional akan kalah bersaing dengan ojek *online*. Yang perlu diapresiasi dari ojek konvensional ini adalah semangat para anggota pangkalan yang tidak berkurang setelah keberadaan ojek *online* ditengah-tengah mereka. Selain itu, selama tidak adanya campur tangan dari pemerintah atau tidak adanya aturan baku mengenai ojek kendaraan transportasi umum roda dua, maka keberadaan ojek *online* akan semakin merebak dan menenggelamkan keberadaan ojek konvensional. Semoga kedepannya para pengemudi Ojek konvensional akan meningkatkan pelayanan mereka terlebih khusus untuk tarif jarak jauh, agar tidak ada konsumen yang ragu untuk menggunakan Ojek konvensional sehingga mereka tetap bisa mempertahankan eksistensinya. Penelitian ini memiliki persamaan dengan penelitian terdahulu, yaitu sama-sama membahas bagaimana perubahan sistem transportasi akibat digitalisasi berdampak pada kehidupan pengemudi ojek pangkalan. Penelitian ini

memiliki perbedaan dalam hal lokasi, yaitu penelitian di Kota Jambi sedangkan peneliti di Terminal Rajabasa, Bandar Lampung.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Nurul *et al.*, (2021) dalam skripsi dengan judul “Ekstensi Ojek Pangkalan Di Era Ojek *Online* (Studi Kasus pada Ojek Pangkalan di Pasar Bambu Kuning Bandar Lampung)”. Jenis penelitian sebelumnya merupakan deskriptif, dengan menggunakan metode pendekatan kualitatif. Dalam penelitian ini menggunakan teori Tindakan Sosial Max Weber. Hasil dari penelitian ini adalah menunjukkan bahwa eksistensi ojek pangkalan di Pasar Bambu Kuning masih tetap ada hingga sekarang disebabkan karena beberapa faktor seperti masih adanya pelanggan tetap, memiliki tempat pangkalan, memiliki keterlibatan sosial, adanya keterbatasan dalam pendidikan dan penggunaan teknologi dan juga terdapat nilai-nilai seperti nilai ekonomi, nilai solidaritas, nilai tradisi yang menyebabkan mereka juga mempertahankan eksistensinya. Selain itu untuk mempertahankan eksistensinya ojek pangkalan memiliki karakteristiknya untuk menunjangnya. Solusi yang dapat diberikan yaitu dengan cara memiliki pelanggan tetap, memiliki jumlah anggota ojek yang tetap, memiliki layanan pemesanan. Penelitian ini memiliki persamaan dengan penelitian terdahulu, yaitu sama-sama meneliti pengemudi ojek pangkalan. Penelitian ini memiliki perbedaan Penelitian di Pasar Bambu Kuning lebih menekankan eksistensi dan karakteristik ojek pangkalan sedangkan Penelitian di Terminal Rajabasa lebih berfokus pada perubahan sosial ekonomi akibat persaingan dengan ojek *online*.

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Fikri *et al.*, (2019) dalam jurnal dengan judul “Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pendapatan Ojek Pangkalan Di Lokasi Pangkalan Ojek Taspen Kota Malang”. Jenis penelitian ini merupakan deskriptif dengan menggunakan metode pendekatan kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel jam kerja memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel pendapatan. Variabel usia memiliki pengaruh negatif dan tidak

signifikan terhadap pendapatan. Variabel pengalaman kerja memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan. Dengan tujuan untuk menentukan apakah jam kerja, usia, dan pengalaman kerja secara parsial dan simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap tingkat pendapatan ojek konvensional di ojek pangkalan Taspen kota Malang. Penelitian ini memiliki persamaan dengan penelitian terdahulu, yaitu sama-sama membahas ojek pangkalan dalam konteks persaingan dengan ojek *online* dan perubahan yang terjadi akibatnya. Penelitian ini memiliki perbedaan penelitian yang dilakukan Fikri lebih berorientasi pada faktor ekonomi yang mempengaruhi pendapatan ojek pangkalan, sedangkan penelitian peneltilebih berfokus pada perubahan sosial- ekonomi.

Keempat, penelitian yang dilakukan oleh Damayanti, (2021) dalam jurnal dengan judul “Bentuk Adaptasi Sosial-ekonomi Pengemudi Ojek Konvensional Atas Perkembangan Ojek Onlie”. Jenis penelitian ini merupakan deskriptif dengan menggunakan metode pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hasil dari penelitian ini adalah bagaimana ojek konvensional mempertahankan eksistensinya di masyarakat. Dengan adanya persaingan antara ojek konvensional dan ojek *online*, membuat ojek konvensional mengalami berbagai dampak yang muncul dalam kehidupannya. Dampak ekonomi yang paling berpengaruh membuat para tukang ojek konvensional mengalami kesusahan mendapatkan pendapatan. Selain itu ada juga dampak sosial yang menimbulkan konflik yang terjadi antara ojek konvensional dan ojek *online*. Bahkan terjadinya dampak psikologi yang dimana para tukang ojek *online* mengalami rasa tidak percaya diri, pasrah, bahkan menyerah dengan keadaan yang mereka jalani sekarang. Dalam menghadapi dampak-dampak tersebut, para tukang ojek konvensional melakukan adaptasi-adaptasi agar keadaan yang mereka alami dapat teratasi atau lebih ringan untuk dijalani. Penelitian ini memiliki persamaan dengan penelitian terdahulu, yaitu sama-sama membahas dampak atau perubahan yang dialami ojek pangkalan. Penelitian ini memiliki perbedaan lokasi yaitu penelitian yang dilakukan

Euis Damayanti di Kampung Melayu, Jakarta Timur sedangkan peneliti di Terminal Rajabasa Bandar Lampung.

2.6 Teori Strukturasi (Anthony Giddens)

Anthony Giddens merupakan seorang ilmuwan sosial terkemuka sekaligus dosen sosiologi di Universitas Cambridge (Ashaf, 2006). Ia dikenal sebagai pendiri Polity Press, sebuah penerbit akademik yang produktif dengan sekitar 80 judul buku terbit setiap tahunnya. Pengaruh pemikirannya menjangkau berbagai belahan dunia, ditandai dengan undangan sebagai dosen tamu kehormatan di sejumlah universitas ternama di lima benua. Puncak kariernya diraih pada tahun 1997 ketika ia dipercaya memimpin almamaternya, *London School of Economics*, sebagai direktur selama lima tahun sebuah prestasi yang memperoleh pengakuan luas dari rekan sejawat maupun para seniornya.

Teori strukturasi Giddens yang memusatkan perhatian pada praktik sosial yang berulang itu pada dasarnya adalah sebuah teori yang menghubungkan antara agen dan struktur. Menurut Bernstein, "tujuan fundamental dari teori strukturasi adalah untuk menjelaskan hubungan dialektika dan saling pengaruh memengaruhi antara agen dan struktur" (1989:23). Dengan demikian, agen dan struktur tak dapat dipahami dalam keadaan saling terpisah satu sama lain; agen dan struktur ibarat dua sisi dari satu mata uang logam. Menurut Giddens, agen dan struktur adalah dwi rangkap (di seksi berikut akan dikemukakan kritik Archer atas pemikiran Giddens ini). Seluruh tindakan sosial memerlukan struktur dan seluruh struktur memerlukan tindakan sosial. Agen dan struktur saling jalin menjalin tanpa terpisahkan dalam praktik atau aktivitas manusia.

Telah dikemukakan di atas, bahwa titik tolak analisis Giddens adalah praktik atau tindakan manusia, namun ia berpendirian bahwa tindakan itu dapat dilihat sosial, tetapi secara terus-menerus mereka ciptakan ulang melalui suatu cara, sebagai perulangan. Artinya, aktivitas "bukanlah dihasilkan sekali jadi oleh aktor didalam dan melalui aktivitas mereka, agen

menciptakan kondisi yang mereka menyatakan diri mereka sendiri sebagai aktor. mungkin aktivitas ini berlangsung" (Giddens, 1984:2). Dengan demikian, aktivitas tidak dihasilkan melalui kesadaran, melalui konstruksional tentang realitas, atau tidak diciptakan oleh struktur sosial. Malahan dalam menyatakan diri mereka sendiri sebagai aktor, orang terlibat dalam praktik sosial dan melalui praktik sosial itulah baik kesadaran maupun struktur diciptakan. Dengan menekankan pada sifat berulangnya struktur, Held dan Thompson menyatakan bahwa "struktur diciptakan-ulang di dalam dan melalui rangkaian praktik sosial berulang-ulang yang diorganisir oleh praktik sosial itu sendiri" (1989:7).

Demikian pula cara dengan terciptanya kesadaran. Giddens juga memusatkan perhatian pada kesadaran atau reflektivitas. Namun, dalam merenung (reflexive) manusia tak hanya merenungi diri sendiri, tetapi juga terlibat dalam memonitor aliran terus-menerus dari aktivitas dan kondisi struktural. Bernstein menyatakan bahwa "agen itu sendiri terlibat dalam merenungkan dan mengulangi struktur sosial" (1989:23). Secara umum dapat dinyatakan bahwa Giddens memusatkan perhatian pada proses dialektika di mana praktik sosial, struktur, dan kesadaran diciptakan. Jadi, Giddens menjelaskan masalah agen-struktur secara historis, processual, dan dinamis.

Tak hanya aktor sosial yang refleksif, tetapi peneliti sosial yang mempelajari masalah agen dan struktur ini juga demikian. Pemikiran ini membawa Giddens ke gagasan terkenal tentang "hermeneutika ganda". Baik aktor sosial maupun sosiolog menggunakan bahasa. Aktor sosial menggunakan bahasa untuk menerangkan apa yang mereka kerjakan dan sosiolog menggunakan bahasa untuk menerangkan tindakan aktor sosial. Jadi, kita perlu memikirkan hubungan antara bahasa awam dan bahasa ilmiah. Terutama kita perlu menyadari fakta bahwa mahaman aktor yang dipelajari. Dengan demikian peneliti sosial dapat mengubah suasana

kehidupan yang sedang mereka studi dan dapat menimbulkan Jan distorsi temuan dan kesimpulan riset.

Elemen-elemen Teori Strukturasi, berikut ini dibahas beberapa komponen rukturasi Giddens, Dimulai dari pemikirannya tentang agen yang terus-penerus memonitor pemikiran dan aktivitas mereka sendiri serta konteks sosial dan fisik mereka. Dalam upaya mereka mencari perasaan aman, aktor kehidupan mereka. Yang dimaksud Giddens dengan rasionalisasi adalah mengembangkan kebiasaan sehari-hari yang tak hanya memberikan perasaan aman kepada aktor, tetapi juga memungkinkan mereka menghadapi kehidupan esial mereka secara efisien. Aktor juga mempunyai motivasi untuk bertindak dan motivasi ini meliputi keinginan dan hasrat yang mendorong tindakan. Jadi, sementara rasionalisasi dan reflektivitas terus-menerus terlibat dalam tindakan, motivasi dapat dibayangkan sebagai potensi untuk bertindak. Motivasi menyediakan rencana menyeluruh untuk bertindak, tetapi menurut Giddens sebagian besar tindakan kita tidak dimotivasi secara langsung. Meski tindakan tertentu tidak dimotivasi dan motivasi kita umumnya tak disadari, namun motivasi memainkan peran penting dalam tindakan manusia.

Strukturasi adalah proses di mana suatu sistem mereproduksi struktur, dengan sistem interaksi yang terbentuk dari pemanfaatan struktur tersebut. Hubungan ini mencakup aturan dan sumber daya yang dibentuk oleh struktur untuk memfasilitasi sekaligus mereproduksi interaksi sosial. Teori strukturasi menekankan bahwa perubahan sosial muncul dari hubungan timbal balik antara individu (agen) dan struktur sosial. Menurut Anthony Giddens, teori ini berupaya mengidentifikasi keterkaitan antara individu dan kekuatan sosial yang memengaruhi manusia (Achmad, 2021). Giddens memandang bahwa struktur dan agensi saling berkaitan, dan jika dipisahkan akan menimbulkan pandangan bahwa keduanya adalah hal yang bertentangan. Fokus utama teori ini adalah menunjukkan bahwa manusia memiliki dua sisi dipengaruhi oleh struktur sosial sekaligus memiliki

kemampuan untuk bertindak bukan sekadar mencari penyebab atau faktor yang memperkuat kedua sisi tersebut (Achmad, 2020).

Struktur dan agensi bukanlah dua entitas yang terpisah, melainkan dua aspek yang Struktur dan agensi bukanlah dua entitas yang terpisah, melainkan dua aspek yang saling terkait dan membentuk satu kesatuan utuh. Mereka seperti dua sisi dari koin yang sama, tidak bisa dipisahkan dan saling memengaruhi. sisi dari koin yang sama, tidak bisa dipisahkan dan saling memengaruhi. Hubungan antara struktur dan agensi adalah proses yang dinamis dan tak pernah berhenti, di mana keduanya terus-menerus saling membentuk dan dipengaruhi.

Manusia sebagai aktor sosial berperan aktif dalam membentuk masyarakat dengan menciptakan norma-norma, menyusun nilai-nilai, dan merancang mekanisme penerimaan sosial. Meskipun manusia berperan dalam menciptakan struktur sosial, tindakan mereka juga dibatasi oleh struktur itu sendiri. Giddens melihat struktur sebagai kerangka yang terdiri dari aturan-aturan dan sumber daya yang memengaruhi bahkan mengarahkan perilaku manusia. Struktur berperan sebagai pedoman yang seringkali membatasi tindakan individu.

Teori strukturasi dapat direfleksikan dalam kehidupan sehari-hari dalam hal kemajuan teknologi yang memudahkan kehidupan masyarakat. Teknologi ini berkembang Dengan begitu pesat di tengah Masyarakat. Dengan adanya perkembangan yang begitu pesat pada dampak negatif dan positif. Disisi lain hal ini juga dapat merubah kebiasaan yang telah ada dan tumbuh dalam kehidupan masyarakat konvensional.

Teori strukturasi Anthony Giddens sangat relevan untuk menganalisis perubahan sosial-ekonomi yang dihadapi ojek pangkalan setelah hadirnya ojek *online*. Teori ini menekankan hubungan dialektis antara struktur sosial dan agen (individu), di mana struktur tidak hanya membatasi, tetapi juga

memberikan kemungkinan bagi agen untuk bertindak dan melakukan perubahan.

1. Struktur (Strukturasi dalam Transportasi)

Ojek *online* hadir sebagai struktur baru dalam sistem transportasi yang didukung oleh perkembangan teknologi dan regulasi pemerintah. Struktur ekonomi berubah dengan sistem tarif yang lebih transparan dan berbasis aplikasi. Struktur sosial juga mengalami perubahan, misalnya pergeseran kepercayaan pelanggan dari ojek pangkalan ke ojek *online*.

2. Agen (Ojek Pangkalan sebagai Pelaku Sosial)

Para pengemudi ojek pangkalan tidak hanya menjadi objek perubahan tetapi juga agen yang memiliki kapasitas untuk merespons perubahan ini. Beberapa mungkin beradaptasi dengan bergabung ke dalam platform ojek *online*, sementara yang lain tetap bertahan dengan strategi seperti membentuk komunitas atau menawarkan layanan khusus.

3. Praktik Sosial dan Adaptasi

Giddens menekankan pentingnya praktik sosial dalam memahami perubahan. Para ojek pangkalan bisa saja mengadopsi kebiasaan baru, seperti menggunakan media sosial untuk mencari pelanggan atau menetapkan tarif yang lebih fleksibel. Strukturasi terlihat dalam bagaimana mereka mereproduksi atau mengubah pola lama dalam menghadapi tantangan ekonomi baru.

Jadi, perubahan sosial-ekonomi yang dihadapi ojek pangkalan bisa dianalisis dengan melihat bagaimana mereka terjebak dalam struktur baru yang diciptakan oleh ojek *online*, tetapi sekaligus memiliki kapasitas untuk menavigasi dan memengaruhi perubahan tersebut. Giddens menunjukkan bahwa agen dan struktur selalu dalam hubungan yang dinamis, sehingga perubahan yang terjadi bukan hanya karena tekanan eksternal, tetapi juga bagaimana para pengemudi ojek pangkalan menanggapi dan menyesuaikan diri dengan situasi baru.

III. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang di gunakan dalam penulisan ini adalah penelitian kualitatif. Menurut Lexy J. Moleong (Dalam Makalew, 2021) penelitian kualitatif bertujuan memahami secara mendalam dan menyeluruh (holistik) pengalaman subjek penelitian, mencakup perilaku, persepsi, dan tindakan, dalam konteks alamiah.

Pendekatan yang dipakai adalah studi kasus. John W. Creswell (1998) dalam Assyakurrohim et al. (2022) menjelaskan bahwa studi kasus merupakan metode penelitian yang mendalami suatu fenomena atau kasus pada periode dan situasi tertentu baik berupa program, peristiwa, proses, institusi, maupun kelompok sosial dengan mengumpulkan informasi secara rinci dan mendalam melalui beragam prosedur pengumpulan data selama jangka waktu tertentu.

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian Lokasi penelitian memegang peranan penting dalam memberikan konteks bagi suatu studi. Nasution (dalam Pramodawardani, 2013) menyatakan bahwa lokasi penelitian adalah tempat dilaksanakannya penelitian, yang ditandai oleh tiga unsur utama: pelaku, tempat, dan aktivitas yang dapat diamati. Pemilihan lokasi dilakukan peneliti dengan tujuan memperdalam pemahaman serta memberikan penjelasan yang lebih jelas mengenai objek yang menjadi fokus kajian. Dalam hal ini, penelitian ini difokuskan di pangkalan ojek yang berada di Terminal Rajabasa di Bandar Lampung.

Peneliti memilih lokasi ini karena kemudahan dalam mendapatkan informasi, area tersebut mudah diakses, topik yang diangkat relevan dengan kondisi di lokasi tersebut, dan peneliti ingin mengetahui bagaimana Perubahan sosial-ekonomi yang terjadi pada ojek pangkalan setelah adanya ojek *online*.

Terminal Rajabasa merupakan salah satu terminal utama di Bandar Lampung. Lokasi ini merupakan lokasi yang paling tepat jika ingin meneliti tentang ojek pangkalan karena menjadi pusat aktivitas transportasi. Hal ini memberikan banyak data dan informasi terkait dengan operasional ojek pangkalan dan ojek *online*. Dengan adanya pertumbuhan ojek *online*, Terminal Rajabasa menjadi lokasi yang menarik untuk menganalisis bagaimana ojek pangkalan beradaptasi di tengah pertumbuhan ojek *online* dalam persaingan yang semakin ketat.

3.3 Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab seseorang tetap menjadi pengemudi ojek pangkalan. Adapun faktor-faktor yang akan diteliti keterbatasan akses teknologi dan rendahnya literasi digital, komitmen terhadap profesi, dan jaringan pelanggan tetap.
2. Untuk menganalisis secara mendalam perubahan sosial-ekonomi yang dialami pengemudi ojek pangkalan, dengan fokus pada konflik yang terjadi serta penurunan pendapatan akibat kehadiran ojek *online*.
3. Peneliti juga menggali secara mendalam strategi yang dilakukan oleh pengemudi ojek pangkalan untuk tetap bertahan dan bersaing dengan ojek *online*, seperti melalui menjaga hubungan baik dengan pelanggan dan perlakuan terhadap konsumen.

3.4 Informan Penelitian

Penentuan informan pada penelitian ini menggunakan teknik *purposive*, Menurut Sugiyono, (2020) *purposive sampling* adalah metode pemilihan subjek berdasarkan karakteristik tertentu yang sesuai dengan tujuan penelitian, sehingga diharapkan mampu memberikan data yang relevan dan kaya informasi.

Dalam penelitian ini, peneliti telah menentukan beberapa kriteria untuk mencari informan yakni :

- a. Pengemudi ojek pangkalan yang aktif dan berada di Terminal Rajabasa Bandar Lampung, sudah lama bekerja minimal 6 Tahun, dan mengalami dampak pertumbuhan ojek *online*.
- b. Konsumen jasa ojek pangkalan yang pernah menggunakan jasa layanan ojek pangkalan dan bersedia diwawancarai.
- c. Petugas DISHUB Bandar Lampung yang bersedia diwawancarai.

Berdasarkan hasil riset yang dilakukan oleh peneliti, diketahui bahwa jumlah pengemudi ojek pangkalan di Terminal Rajabasa, Bandar Lampung, sebelumnya berjumlah 40 orang. Namun, saat ini hanya sekitar 20 orang yang masih aktif beroperasi sebagai pengemudi ojek pangkalan di terminal tersebut. Dari jumlah tersebut, mereka terbagi kedalam dua kelompok waktu operasional, yakni sekitar 10 orang yang bekerja pada malam hari dan 10 orang yang bekerja pada pagi hingga sore hari (Data sekunder, ketua ojek pangkalan Bapak Harun). Selanjutnya peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* dan memilih 4 orang pengemudi ojek pangkalan sebagai informan utama dalam penelitian ini. Selain itu, terdapat 4 informan tambahan yang merupakan konsumen atau pengguna jasa ojek pangkalan di Terminal Rajabasa, dan 1 informan dari pihak DISHUB guna melengkapi data dan memberikan perspektif dari sisi pengguna layanan.

Sebelum pandemi, ojek pangkalan masih banyak digunakan oleh masyarakat. Namun, saat *COVID-19* merebak, banyak orang mengurangi aktivitas di luar rumah dan lebih sering membeli barang atau makanan secara *online*. Karena ojek *online* menyediakan layanan pengantaran barang

dan makanan tanpa harus bertemu langsung, masyarakat lebih memilih menggunakan ojek *online* dibandingkan ojek pangkalan. Akibatnya, banyak pengemudi ojek pangkalan kehilangan pelanggan karena masyarakat merasa ojek *online* lebih praktis, mudah diakses melalui aplikasi, dan lebih sesuai dengan protokol kesehatan selama pandemi.

3.5 Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif, purposive sampling kerap digunakan untuk memastikan partisipan yang dipilih benar-benar relevan dengan tujuan penelitian. Murdiyanto (2020) menjelaskan bahwa pada teknik ini, pemilihan sampel tidak dilakukan secara acak, melainkan berdasarkan penilaian dan pemahaman mendalam peneliti terhadap populasi yang diteliti. Peneliti secara sengaja memilih individu atau kelompok yang memiliki karakteristik atau pengalaman paling sesuai untuk menjawab pertanyaan penelitian. Dengan demikian, peneliti menetapkan kriteria tertentu yang harus dipenuhi, lalu memilih subjek yang memenuhi kriteria tersebut. Sementara itu, jika dilihat dari sumber asal datanya, terdapat dua jenis data utama yang digunakan dalam penelitian:

1. Data primer: Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti dari sumber aslinya. Ini berarti peneliti terjun langsung ke lapangan untuk mengumpulkan data melalui metode seperti survei, wawancara, observasi, atau eksperimen. Data primer bersifat orisinal dan belum pernah diolah oleh pihak lain.
2. Data sekunder: Data sekunder adalah data yang telah dikumpulkan dan diolah oleh pihak lain sebelum digunakan oleh peneliti. Data ini dapat ditemukan dalam berbagai sumber, seperti publikasi ilmiah, buku, artikel jurnal, basis data *online*, dan lain sebagainya. Peneliti menggunakan data sekunder untuk melengkapi, membandingkan, atau mendukung temuan dari data primer.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data menurut Iryana, & Kawasati, R. (2019) yaitu :

1. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan langsung di lapangan. Ini melibatkan pengamatan yang sistematis dan terencana menggunakan indra, terutama penglihatan, terhadap kejadian yang berlangsung dan dapat dianalisis saat itu juga. Peneliti mengamati aktivitas ojek pangkalan di Terminal Rajabasa. Mengamati bagaimana mereka mencari penumpang, berinteraksi dengan pelanggan, atau bersaing dengan ojek *online*.

2. Wawancara Mendalam

Wawancara mendalam adalah metode untuk mendapatkan informasi untuk tujuan penelitian dengan maksud tertentu yang dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (peneliti) dan narasumber (informan), untuk menggali informasi dengan mendalam tentang suatu fenomena untuk memperoleh data berupa pandangan, pengalaman, dan persepsi. Peneliti melakukan wawancara mendalam secara tatap muka dengan pengemudi ojek pangkalan sekaligus menggunakan jasa mereka. Dalam proses wawancara, peneliti menanyakan dan menggali berbagai perubahan sosial dan ekonomi yang mereka alami, terutama sejak berkembangnya ojek *online*.

3. Dokumentasi

Dokumentasi melibatkan pengumpulan data dari sumber tertulis atau visual, seperti dokumen, foto, video, audio. Data ini dapat digunakan untuk mengumpulkan informasi tentang peristiwa masa lalu. Peneliti perlu memiliki kepekaan teoretis untuk menafsirkan semua dokumen ini agar tidak hanya menjadi barang yang tidak bermakna. Peneliti mendokumentasikan keberadaan ojek pangkalan di Terminal Rajabasa dengan mengambil foto, merekam audio saat wawancara, serta mencatat jumlah pengemudi di masa dahulu dan sekarang.

3.7 Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan analisis data menurut Miles & Huberman (1994), yang mencakup tiga tahapan utama: reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan atau verifikasi. Pemilihan tahapan ini sejalan dengan pendekatan kualitatif yang digunakan. Peneliti memanfaatkan proses reduksi, penyajian, dan penarikan kesimpulan sebagai kerangka analisis dalam mengolah data penelitian.

1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan proses pemilihan, pemusatan perhatian, penyederhanaan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan lapangan. Dalam tahap ini, peneliti menyeleksi informasi penting, merangkum, serta memfokuskan pada hal-hal yang relevan dengan tujuan penelitian sehingga mempermudah dalam proses analisis selanjutnya.

2. Penyajian Data

Menurut Miles & Huberman (1994), penyajian data dapat berbentuk teks naratif, matriks, bagan, maupun tabel. Penyajian ini bertujuan untuk menyusun informasi secara terorganisir agar memudahkan peneliti memahami gambaran menyeluruh dan merencanakan langkah analisis berikutnya.

3. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

Penarikan kesimpulan adalah tahap akhir dalam analisis data kualitatif. Kesimpulan awal yang diperoleh bersifat sementara dan terus diverifikasi sepanjang proses penelitian berlangsung. Kesimpulan dapat berubah apabila ditemukan bukti-bukti baru yang lebih kuat pada tahap pengumpulan data berikutnya. Proses verifikasi dilakukan dengan meninjau kembali catatan lapangan, melakukan triangulasi, serta membandingkan data untuk memastikan keabsahan temuan penelitian.

3.8 Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data

Triangulasi diartikan juga sebagai kegiatan pengecekan data melalui beragam sumber, teknik, dan waktu (Mekarisce, 2020).

1) Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber dapat dilakukan dengan pemeriksaan data dengan membandingkannya dari berbagai sumber yang berbeda.

2) Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik dapat dilakukan dengan pemeriksaan data menggunakan berbagai teknik pengumpulan data yang berbeda, tetapi pada sumber yang sama.

3) Triangulasi Waktu

Triangulasi waktu dapat dilakukan dengan melakukan pemeriksaan ulang data dari sumber yang sama, menggunakan cara yang serupa, tetapi pada waktu atau konteks yang berbeda.

IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Terminal Rajabasa Bandar Lampung

4.1.1 Sejarah Singkat Terminal Rajabasa Bandar Lampung

Terminal Induk Rajabasa adalah satu-satunya terminal tipe A di provinsi Lampung yang berada di Bandar Lampung dan merupakan gerbang utama transportasi darat dari Pulau Sumatra menuju Pulau Jawa dan sebaliknya. Terminal Rajabasa dibangun pada tahun 1980 dengan menggunakan dana APBN dan diresmikan oleh Bpk. Surharjono selaku Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dan pada saat diresmikannya, Terminal Rajabasa masih termasuk wilayah administratif Lampung Selatan.

Terminal Rajabasa kini juga diarahkan menjadi bagian dari pengembangan pendidikan dan riset transportasi. Kolaborasi antara Kementerian Perhubungan dan Universitas Lampung menjadikan terminal ini sebagai laboratorium pendidikan untuk kajian transportasi, tata ruang, dan pelayanan publik. Hingga hari ini, Terminal Rajabasa tidak hanya berperan sebagai tempat transit penumpang, tetapi juga sebagai simbol penting perubahan sistem transportasi darat di Lampung, yang terus beradaptasi di tengah arus modernisasi dan digitalisasi transportasi.

4.1.2 Letak Geografis Terminal Rajabasa

Terminal Rajabasa merupakan terminal induk yang terletak di wilayah strategis Kota Bandar Lampung. Terminal ini dibangun di atas lahan seluas kurang lebih 12 hektare dan merupakan aset milik Pemerintah Kota Bandar Lampung. Lokasinya berada di kawasan Kelurahan Rajabasa,

Kecamatan Rajabasa, yang menjadikannya sebagai salah satu pusat transportasi penting di kota ini. Adapun batas dari Terminal Rajabasa meliputi :

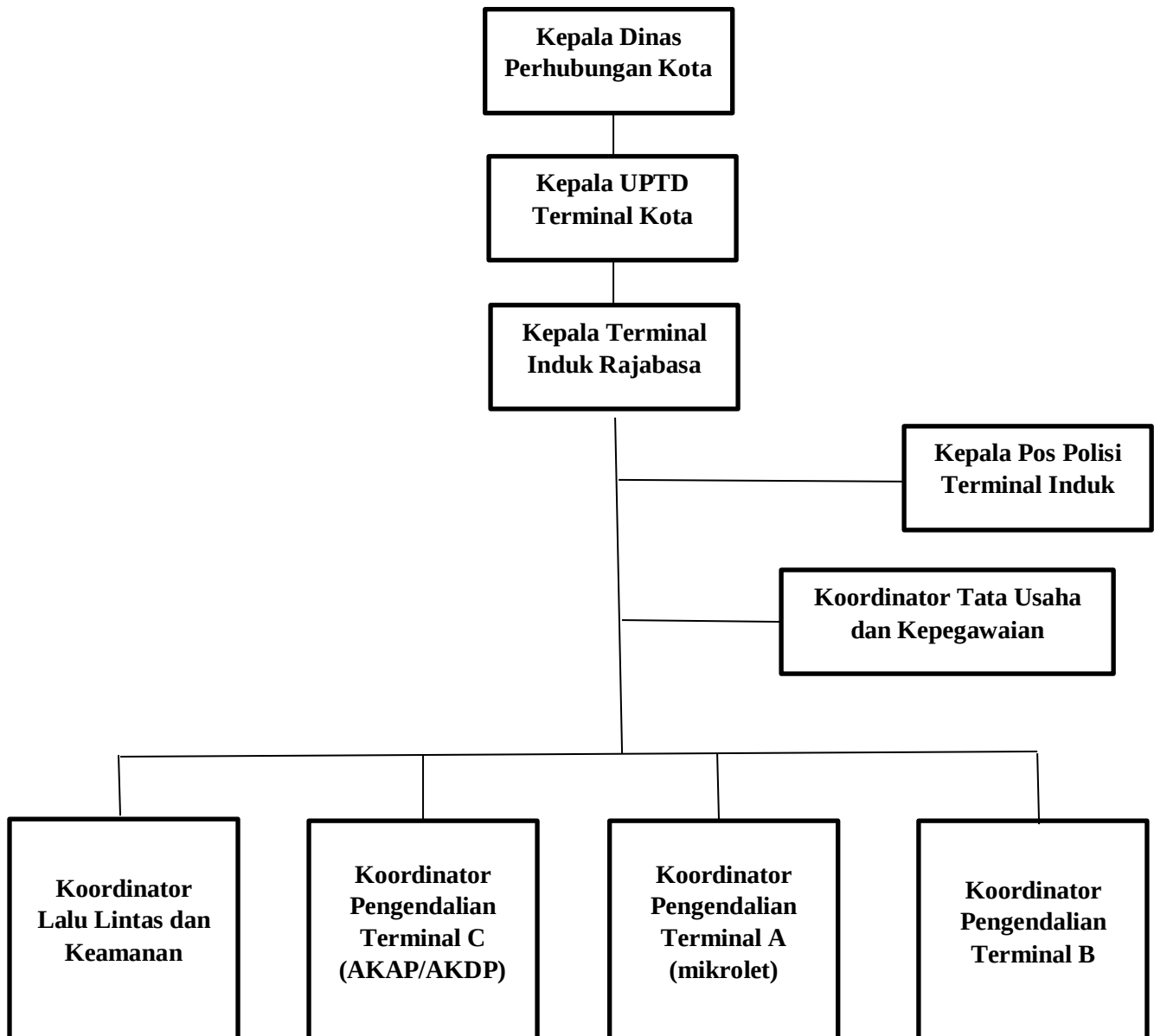
1. Sebelah utara, Terminal Rajabasa berbatasan langsung dengan wilayah pemukiman warga di Kelurahan Rajabasa. Batas ini menunjukkan kedekatan terminal dengan area hunian masyarakat, yang turut memengaruhi mobilitas harian penduduk sekitar.
2. Sebelah selatan, terminal ini berbatasan dengan Jalan Zainal Abidin Pagar Alam, salah satu jalan utama di Kota Bandar Lampung yang menghubungkan pusat kota dengan berbagai wilayah penting lainnya. Akses ini memudahkan kendaraan umum maupun pribadi untuk keluar masuk terminal.
3. Sebelah timur, Terminal Rajabasa berbatasan langsung dengan Universitas Lampung. Kedekatan dengan kawasan pendidikan ini menjadikan terminal sebagai salah satu titik transit penting bagi mahasiswa dan masyarakat akademik yang berasal dari luar kota maupun luar provinsi.
4. Sebelah barat, terminal kembali berbatasan dengan Kelurahan Rajabasa. Wilayah ini mendukung keberadaan terminal sebagai bagian integral dari lingkungan masyarakat lokal, baik dari segi sosial maupun ekonomi.

Dengan batas-batas tersebut, Terminal Rajabasa memiliki posisi yang sangat strategis dalam mendukung pergerakan transportasi regional serta aktivitas masyarakat di sekitarnya.

4.1.3 Struktur Organisasi Terminal Rajabaa

Sesuai keputusan walikota Bandar Lampung nomor 35 tahun 2008, maka struktur organisasi Terminal Induk Rajabasa adalah sebagai berikut

Gambar 2.1 Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Terminal Induk Rajabasa Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung



Sumber: Terminal Induk Rajabasa

4.1.4 Fasilitas Terminal Rajabasa

Dalam penyelenggaraanya, Terminal Induk Rajabasa memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang sesuai dengan KepMenHub No. 31 tahun 1995 tentang Terminal dan Transportasi Jalan, yaitu:

Tabel 4.1 Fasilitas Utama Terminal Induk Rajabasa

NO	FASILITAS UTAMA	JUMLAH
1	Jalur Pemberangkatan Angkutan Umum	2
2	Jalur Kedatangan Angkutan Umum	2
3	Jalur Tunggu Angkutan Umum	1
4	Ruang Tunggu Penumpang	1
5	Kantor Terminal	1
6	Tempat Istirahat Sementara Kendaraan Umum	1
7	Menara Pengawas	0
8	Loket Penjualan Tiket	60
9	Rambu, Papan Informasi	5
10	Pelataran Parkir Kendaraan Pengantar dan Taksi	0

Sumber: Database 2025 Terminal Induk Rajabasa

Tabel 4.2 Fasilitas Penunjang Terminal Induk Rajabasa

NO	FASILITAS PENUNJANG	JUMLAH
1	Kamar Kecil/ Toilet	4
2	Masjid	1
3	Kios/Kantin	0
4	Puskesmas Pembantu	1
5	Ruang Informasi dan Pengaduan	1
8	Telpon umum	0
7	Taman	1

Sumber: Database 2025 Terminal Induk Rajabasa

Berdasarkan data pada Tabel 4.2 dan Tabel 4.3 mengenai fasilitas utama dan fasilitas penunjang Terminal Induk Rajabasa, dapat diketahui bahwa terminal ini telah memiliki sebagian besar fasilitas yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal dan Transportasi Jalan. Pada fasilitas utama, Terminal Rajabasa memiliki dua

jalur pemberangkatan angkutan umum, satu jalur kedatangan, dan satu jalur tunggu angkutan umum yang dinilai cukup memadai untuk melayani arus kendaraan saat ini, meskipun pada jam-jam tertentu potensi kepadatan tetap dapat terjadi. Ruang tunggu penumpang yang tersedia sebanyak lima unit dinilai cukup, walaupun kualitas kenyamanan dan kebersihannya tetap perlu diperhatikan. Kantor terminal, tempat istirahat sementara kendaraan umum, serta menara pengawas sudah tersedia dan berfungsi sebagaimana mestinya. Jumlah loket penjualan tiket yang mencapai enam puluh unit juga memadai untuk mengakomodasi berbagai operator bus. Namun demikian, terdapat beberapa kekurangan, seperti jumlah rambu dan papan informasi yang hanya lima unit sehingga berpotensi mengurangi kejelasan informasi bagi penumpang, serta ketiadaan pelataran parkir khusus untuk kendaraan pengantar dan taksi yang dapat menimbulkan parkir liar di sekitar terminal.

Untuk fasilitas penunjang, terminal ini memiliki empat unit kamar kecil/toilet yang dinilai kurang memadai jika dibandingkan dengan jumlah pengguna terminal yang cukup banyak, meskipun keberadaan masjid, puskesmas pembantu, ruang informasi dan pengaduan, serta taman sudah memenuhi fungsi penunjang layanan. Tidak tersedianya kios atau kantin di area terminal menjadi kekurangan lain, mengingat fasilitas tersebut dapat meningkatkan kenyamanan penumpang. Telepon umum juga tidak tersedia, meskipun kebutuhan akan fasilitas ini memang berkurang karena penggunaan ponsel pribadi, namun keberadaannya tetap penting sebagai sarana komunikasi darurat.

Dari sisi operasional, Terminal Induk Rajabasa beroperasi selama 24 jam untuk melayani bus antarprovinsi dan dalam provinsi. Penerangan di area jalur keberangkatan, ruang tunggu, dan sebagian besar area luar terminal sudah tersedia, namun beberapa titik di pelataran parkir masih kurang terang. Keamanan terminal dijaga oleh petugas keamanan dan didukung dengan keberadaan menara pengawas, meskipun pengawasan di area parkir luar perlu ditingkatkan untuk meminimalisir risiko pencurian dan tindak kriminal lainnya. Secara keseluruhan, fasilitas Terminal Induk

Rajabasa dapat dikatakan cukup memadai, namun masih memerlukan perbaikan dan penambahan pada beberapa aspek agar mampu memberikan pelayanan yang optimal bagi penumpang dan pengguna jasa terminal.

4.1.5 Gambaran Umum Ojek Pangkalan Di Terminal Rajabasa

Keberadaan ojek pangkalan di Terminal Rajabasa tidak dapat dilepaskan dari fungsinya sebagai moda transportasi lanjutan bagi penumpang bus yang turun di terminal tersebut. Ojek pangkalan di Terminal Rajabasa berada di sekitar area pintu keluar dan depan gerbang terminal. Mereka memilih lokasi ini karena menjadi titik temu utama antara penumpang dan moda transportasi lainnya, terutama bagi mereka yang ingin cepat sampai ke tujuan tanpa harus menunggu lama atau memesan melalui aplikasi.

Jam operasional ojek pangkalan dimulai sejak pukul 09.00 pagi hingga pukul 17.00 sore. Umumnya, pengemudi mulai berkumpul sejak pagi hari dan menyesuaikan dengan kedatangan bus AKAP maupun AKDP. Wilayah operasional ojek pangkalan meliputi rute-rute jarak dekat seperti Universitas Lampung, daerah Way Halim, Kedaton, Rajabasa Nunyai, hingga Sukarame. Mereka mengandalkan sistem negosiasi harga secara langsung dengan penumpang. Jarak tempuh paling jauh yang ditempuh oleh pengemudi ojek pangkalan mencapai 5-8 km dari pangkalan yaitu sekitar Sukareme dan Way halim.

Jumlah pengemudi ojek pangkalan di sekitar Terminal Rajabasa awalnya berjumlah Sebelum adanya ojek *online* dahulu di Terminal Rajabasa terdapat 40 orang pengemudi yang mangkal di Terminal tersebut, tetapi semenjak adanya ojek *online* ini pengemudi ojek pangkalan sekarang menjadi 20 orang (Ketua ojek pangkalan Bapak HR, 30 Juli 2025). Penurunan jumlah ini disebabkan oleh semakin sepi penumpang yang menggunakan jasa ojek pangkalan, karena sebagian besar penumpang lebih memilih ojek *online* yang dianggap lebih praktis, murah, dan mudah diakses melalui aplikasi. Mayoritas pengemudi adalah laki-laki berusia 45 tahun ke atas.

Keberadaan ojek pangkalan di Terminal Rajabasa ini sudah ada sejak lama telah ada sejak Terminal mulai beroperasi, bahkan sebelum era transportasi *online* hadir, sehingga menjadi moda transportasi tradisional untuk melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir. Sebagian besar pelanggan ojek pangkalan di Terminal Rajabasa berasal dari penumpang bus yang baru turun. Selain itu, pengguna lainnya mencakup mahasiswa, pegawai, pedagang, serta warga sekitar yang membutuhkan moda transportasi cepat tanpa harus menggunakan aplikasi.

VI SIMPULAN DAN SARAN

6.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Faktor-faktor yang Menyebabkan Seseorang Tetap Menjadi Pengemudi Ojek Pangkalan

Faktor utama yang menyebabkan pengemudi tetap bertahan sebagai ojek pangkalan adalah keterbatasan akses terhadap teknologi dan rendahnya literasi digital, dorongan ekonomi dan kedisiplinan kerja, serta keberadaan jaringan pelanggan tetap. Keterbatasan perangkat dan kemampuan menggunakan aplikasi membuat mereka sulit beradaptasi dengan sistem ojek *online*. Di sisi lain, dorongan ekonomi dan kedisiplinan kerja menjadikan profesi ini terus dijalankan, karena bagi sebagian pengemudi, bekerja sebagai ojek pangkalan dianggap sebagai bentuk tanggung jawab untuk memenuhi kebutuhan keluarga sekaligus menjaga rutinitas kerja yang sudah lama terbentuk. Selain itu, hubungan dengan pelanggan tetap juga memberi rasa aman sehingga mereka masih memiliki keyakinan bahwa profesi ini dapat dipertahankan di tengah persaingan dengan ojek *online*.

2. Perubahan Sosial-Ekonomi yang Dialami Pengemudi Ojek Pangkalan

Pertumbuhan ojek *online* ditandai oleh menurunnya jumlah konsumen, penurunan pendapatan harian, munculnya ketegangan konflik sosial antara pengemudi ojek pangkalan dan ojek *online*. Pengemudi ojek pangkalan di Terminal Rajabasa terdampak paling nyata adalah penurunan pendapatan harian, dengan rata-rata (X) sebesar Rp56.875

per hari atau sekitar Rp1.750.250 per bulan. Penghasilan tertinggi diperoleh pengemudi AD dan AF ($\pm$ Rp2.250.000/bulan), sedangkan terendah BR ($\pm$ Rp850.000/bulan). Pendapatan ini sangat bergantung pada kondisi lapangan. Saat hujan atau hari sepi, penghasilan bisa turun mendekati batas bawah kisaran harian, bahkan menjadi nol jika pengemudi tidak beroperasi. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi ekonomi ojek pangkalan bersifat fluktuatif dan rentan terhadap faktor cuaca maupun jumlah penumpang. Selain itu, muncul konflik perebutan wilayah antara ojek pangkalan dan ojek *online* yang menunjukkan adanya persaingan yang makin kuat. Konflik ini terjadi karena pengemudi ojek *online* masuk ke wilayah yang selama ini menjadi area mangkal ojek pangkalan.

3. Strategi Bertahan di Tengah Persaingan dengan Ojek *Online*

Strategi bertahan yang dilakukan pengemudi ojek pangkalan di Terminal Rajabasa mencakup beberapa hal penting, yaitu: menjaga hubungan baik dengan pelanggan dan menjaga penampilan melalui sapaan, obrolan ringan, serta menjaga tampilan bersih, rapi, dan wangi agar penumpang merasa nyaman. Strategi selanjutnya yaitu menjaga hubungan baik dengan pelanggan dengan menjaga kepercayaan dengan bersikap ramah dan memberikan tarif wajar dan memberikan perlakuan yang baik terhadap konsumen, misalnya bersikap sopan, menjaga kenyamanan, dan menghindari tindakan yang merugikan penumpang, tetap mangkal di lokasi strategis dalam area terminal sebagai basis utama mencari penumpang.

6.2 Saran

1. Bagi Pemerintah dan Pengelola Terminal

Diperlukan regulasi yang lebih jelas dan adil terkait pembagian wilayah operasional antara ojek pangkalan dan ojek *online* di area Terminal Rajabasa. Hal ini penting untuk mencegah konflik dan menciptakan iklim kerja yang harmonis di sektor transportasi informal.

2. Bagi Pengemudi Ojek Pangkalan

Pengemudi ojek pangkalan diharapkan dapat meningkatkan keterampilan teknologi, baik secara individu maupun melalui pelatihan kolektif. Penguasaan teknologi minimal seperti penggunaan WhatsApp, Google Maps, atau layanan komunikasi sederhana dapat membantu memperluas akses terhadap konsumen dan meningkatkan daya saing.

3. Bagi Masyarakat Dan Konsumen

Masyarakat diharapkan tetap menghargai keberadaan ojek pangkalan sebagai bagian dari komunitas lokal dan transportasi rakyat. Memberi ruang bagi transportasi konvensional dengan tetap menggunakan jasanya, khususnya di titik-titik seperti terminal dan pasar, menjadi bentuk solidaritas terhadap kelompok yang terdampak oleh digitalisasi.

4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini masih memiliki keterbatasan dalam jumlah informan dan cakupan wilayah. Oleh karena itu, disarankan agar penelitian lanjutan memperluas lokasi studi, melibatkan lebih banyak informan, dan menggali aspek lain seperti peran pemerintah daerah, perspektif ojek *online* secara langsung, serta dampak psikologis jangka panjang terhadap pengemudi ojek pangkalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, Z. A. (2021). Anthony Giddens: Antara Teori Strukturasi dan Ideologi Jalan Ketiga. *Antologi Teori Sosial*, 9(2), 99–120.
- Agusman, A., Bahar, S. B., & Dyotami, Y. (2022). Analisis Biaya Moda Transportasi Ojek di Kota Baubau. *SCEJ (Shell Civil Engineering Journal)*, 7(1), 1–14. <https://doi.org/10.35326/scej.v7i1.2527>
- Banten, S. (2024). *Dampak Keberadaan Transportasi Online (Gojek) Terhadap Penarik ecakK Dan Ojek Pangkalan (Studi Pangkalan Di Stasiun Kereta Api Cimuncang – Kota. 01(01)*, 101–114.
- Damayanti, E. (2021). Bentuk Adaptasi Sosial-Ekonomi Pengemudi Ojek Konvensional Atas Perkembangan Ojek *Online* (Studi Kasus pada Lima Pengemudi Ojek Konvensional di Kampung Melayu, Jakarta Timur). *Skripsi*.
- Ferdila, M., Kasful, D., & Us, A. (2021). Analisis Dampak Transportasi Ojek *Online* Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi. *Ijieb: Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*, 6(2), 2021.
- Fikri, A., Susilowati, D., & Sudarti. (2019). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Pendapatan Ojek Pangkalan di Lokasi Pangkalan Ojek Taspen Kota Malang. *Jurnal Ilmu Ekonomi (JIE)*, 3(2), 194–202.
- Kota, D. I., Lampung, B., Pengawasan, P., Masyarakat, P. S., & Ketahanan, S. I. (2021). *Peraturan Daerah Tentang Pembangunan Dan Pemberdayaan Masyarakat Pra-Sejahtera. 1(November)*, 68–76.
- Kumentas, R. J. A., Rorong, I. P. F., & ... (2022). Analisis Perbandingan Pendapatan

- Driver Ojek Konvensional Dan Ojek *Online* Gojek (Studi Pada Driver Ojek Dan Ojek *Online* Di *Jurnal Berkala Ilmiah ...*, 22(6), 121–132. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jbie/article/view/43076%0Ahttps://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jbie/article/download/43076/37915>
- Mekarisce, A. A. (2020). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat : Media Komunikasi Komunitas Kesehatan Masyarakat*, 12(3), 145–151. <https://doi.org/10.52022/jikm.v12i3.102>
- Ojek, E., Di, P., Ojek, E. R. A., Ilmu, F., Dan, S., Politik, I., Lampung, U., & Lampung, B. (2021). Nurul Aini.
- Online*, O., Kota, D. I., Studi, P., & Gojek, K. (2023). *Ojek Online Di Kota Palu (Studi Kasus : Gojek , Maxim Dan Grab) Diajukan untuk memenuhi sebagai persyaratan mencapai derajat S1 pada Program Studi Teknik Sipil Disusun oleh : Bulandarui Universitas Sulawesi Barat Studi Karakteristik Kepuasan Pengguna Tranportasi.*
- Puspita Sari, H., Islam Negeri Sulthan Thaha Saifuddin Jambi, U., & Islam Negeri Sulthan Thaha Saifuddin Jambi Saijun, U. (2024). *Dampak Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Pangkalan Ditinjau Dalam Perspektif Islam (Studi Ojek Pangkalan Kelurahan Beliung Indah).* 1(3), 49–62. <https://doi.org/10.61722/jaem.v1i3.2404>
- Rahmani, N. (2022). *Eksistensi ojek pangkalan Stasiun Tanah Abang di tengah adanya ojek online.* Repository UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. Retrieved from <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/61827>
- Ritzer, G., & Goodman, D. J. (2004). *Teori Sosiologi Modern* (Edisi ke-6). (Alih bahasa: Alimandan). Jakarta: Kencana Prenada Media.
- Setiawan, I. (2020). *Analisis dampak transportasi ojek online terhadap pangkalan ojek konvensional di Terminal Lama Wonogiri.* *Lisyabab: Jurnal Studi Islam dan Sosial*, 1(1), 131–142. <https://doi.org/10.58326/jurnallisyabab.v1i1.18>

- Sugiyono. (2020). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*.
- Syafi, U. I. A.-. (2024). *kehidupan suatu masyarakat yang berlangsung secara terus menerus karena sifat sosial*. 6(1), 93–105.
- Syabbuddin, & Haryati¹, T. (2022). Terhadap Hasil Belajar Ipsmateri Pokok Bentuk-Bentuk Perubahan Sosial Di Kelas Ix Smp Negeri 6 Sibolga. *Kompleksitas Konflik Ukraina-Rusia, Vol. 12, N*(Konflik Ukraina-Rusia), 39–48. <https://doi.org/10.37630/jpi.v12i1.617>
- Yoga, S. (2019). Perubahan Sosial Budaya Masyarakat Indonesia Dan Perkembangan Teknologi Komunikasi. *Jurnal Al-Bayan*, 24(1), 29–46. <https://doi.org/10.22373/albayan.v24i1.3175>