

**PRODUKSI RUANG PANGKALAN OJEK ONLINE DAN  
TIMBULNYA PEMAKNAAN DALAM PANGKALAN**

**(Studi Kasus pada Komunitas Gojek Blimbingsari)**



**SKRIPSI**

**Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu  
Komunikasi pada Fakultas Psikologi Dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam  
Indonesia**

**oleh**

**Gigih Mahattatwo**

**16321022**

**PROGRAM STUDI ILMU KOMUNIKASI  
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA YOGYAKARTA**

**2020**

# **PRODUKSI RUANG PANGKALAN OJEK ONLINE DAN TIMBULNYA PEMAKNAAN DALAM PANGKALAN**

**(Studi Kasus pada Komunitas Gojek Blimbingsari)**



**SKRIPSI**

**Diajukan untuk Memenuhi Ppersyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu  
Komunikasi pada Fakultas Psikologi Dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam  
Indonesia**

**oleh**

**Gigih Mahattatwo**

**16321022**

**PROGRAM STUDI ILMU KOMUNIKASI  
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA YOGYAKARTA**

**2020**

**Skripsi**

**Produksi Ruang Pangkalan Ojek Online Dan Timbulnya Pemaknaan Dalam Pangkalan**



**Telah disetujui dosen pembimbing skripsi untuk diujikan dan dipertahankan di hadapan tim penguji skripsi.**

**Tanggal: 24 Agustus 2020**

**Dosen Pembimbing Skripsi,**

الجمعة الاستاذة الباندي

**Holy Rafika Dhona, S.I.Kom., M.A**

**NIDN: (0512048302)**

## Skripsi

### Produksi Ruang Pangkalan Ojek Online Dan Timbulnya Pemaknaan Dalam Pangkalan

Disusun oleh

**Gigih Mahattatwo**

**16321022**

Telah dipertahankan dan disahkan oleh Dewan Penguji Skripsi  
Program Studi Ilmu Komunikasi Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya

Universitas Islam Indonesia

Tanggal :24 Agustus 2020

Dewan Penguji:

1. **Ketua: Holy Rafika Dhona, S.I.Kom., M.A.**

NIDN: (0512048302)

2. **Anggota: Sumekar Tanjung, S.Sos., M.A.**

NIDN: (0514078702)

Mengetahui

Ketua Program Studi Ilmu Komunikasi Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial

Budaya Universitas Islam Indonesia



**Fuji Hariyanti, S.Sos.,M.I.Kom**

NIDN: 0529098201

## PERNYATAAN ETIKA AKADEMIK

Bismillahirrahmanirrahim

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Gigih Mahattatwo

Nomor Mahasiswa : 16321022

Melalui surat ini saya menyatakan bahwa:

1. Selama menyusun skripsi ini saya tidak melakukan tindak pelanggaran akademik dalam bentuk apapun, seperti penjiplakan, pembuatan skripsi oleh orang lain, atau pelanggaran lain yang bertentangan dengan etika akademik yang dijunjung tinggi Universitas Islam Indonesia.
2. Karena itu, skripsi ini merupakan karya ilmiah saya sebagai penulis, bukan karya jiplakan atau karya orang lain.
3. Apabila di kemudian hari, setelah saya lulus dari Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, Universitas Islam Indonesia, ditemukan bukti secara meyakinkan bahwa skripsi ini adalah karya jiplakan atau karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang ditetapkan Universitas Islam Indonesia.

Demikian pernyataan ini saya setuju dengan sesungguhnya.

Yogyakarta, 24 Agustus 2020

Yang menyatakan,



(Gigih Mahattatwo)

16321022

### Motto

Tidak ada kesuksesan melainkan dengan pertolongan Allah  
(Q.S. Huud: 88)

### Persembahan

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Ibu dan bapak tercinta yang senantiasa merawat saya sedari lahir hingga saat ini
2. Kakak yang selalu support dan mengarahkan
3. Dosen dan staff prodi ilkom yang telah memberi bimbingan

## **Kata pengantar**

### **Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh**

Alhamdulillahirabbil'alamiin, puji dan syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan tepat pada waktunya. Shalawat dan salam semoga selalu tercurah kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, inspirahi akhlaq dan pribadi mulia.

Akhirnya setelah melalui perjalanan, perjuangan dan doa, penelitian ini dengan judul "Produksi Ruang Pangkalan Ojek Online dan Timbulnya Pemaknaan Dalam Pangkalan " mampu diselesaikan oleh penulis guna menambah ilmu pengetahuan serta sebagai syarat bagi penulis untuk mendapatkan gelar Sarjana Ilmu Komunikasi.

Terselesaikannya Tugas Akhir ini tentunya tidak luput dari bimbingan, bantuan, dan dukungan dari berbagai pihak yang telah memotivasi dan memberikan bantuan dengan tulus dan ikhlas. Oleh sebab itu, pada kesempatan kali ini penulis akan mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, khususnya kepada:

1. Pengurus dan anggota Komunitas GOJEK Blimbingsari (GOBLIM). Selaku narasumber dari penelitian ini.
2. Puji Hariyanti, S.Sos.,M.I.Kom. selaku ketua Prodi Ilmu Komunikasi Universitas Islam Indonesia.
3. Holy RAfika Dhona, S.I.Kom., M.A. selaku dosen pembimbing tugas akhir yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam mengarahkan penyusunan tugas akhir ini.
4. Ali Minanto S.Sos., M.A. selaku dosen pembimbing akademik.
5. Segenap dosen program studi ilmu komunikask universitas islam indoneisa yang telah memberikan ilmunya selama perkuliahan saya.
6. Segenap staff dan karyawan divisi akademik, perkuliahan dan umum Prodi Ilmu Komunikasi Universitas Islam Indonesia aras informasi dan bantuan yang di beruikan pada saya selama penyelesaian tugas akhir ini.
7. Keluarga tercinta khususnya ibu, bapak dan kakak saya serta saudara yang selalu memberi motivasi, mendukung dan mendoakan selama penyusunan tugas akhir.
8. Sahabat dan teman seperjuangan yang banyak mendukung dalam penyusunan tugas akhir ini.
9. Rekan rekan Komuniaksi 2016 Universitas Islam Indonesia

Penulis sangat menyadari bahwa tugas akhir ini masih banyak kekurangan dan sangat jauh dari sempurna. Oleh karena itu, segala kritik, saran, dan masukan yang membangun sangat dibutuhkan penulis sebagai pedoman untuk terus melakukan perbaikan ke arah yang lebih baik. Akhir kata, penulis berharap semoga semua kebaikan dan doa yang telah diberikan oleh semua pihak bagi penulis dalam membantu menyelesaikan Tugas Akhir ini dibalas oleh Allah SWT. Semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Aamiin.

**Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh**

Yogyakarta, 24 Agustus 2020

Yang menyatakan,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy oval shape followed by several vertical strokes.

(Gigih Mahattatwo)

16321022



## Daftar isi

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN AKADEMIK.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	ix
DAFTAR LAMPIRAN .....	x
ABSTRAK .....	xii
ABSTRACT .....	xiii
<b>BAB I.....</b>	<b>1</b>
1.1.Latar Belakang .....	1
1.2.Rumusan Masalah.....	4
1.3.Tujuan Penelitian.....	5
1.4. Manfaat Penelitian.....	5
1.5.Tinjauan Pustaka .....	6
a. Penelitian Terdahulu .....	6
b. Landasan Teori.....	7
1.6.Metodologi Penelitian.....	2
a. Jenis Penelitian .....	3
b. Strategi Penelitian .....	3
c. Teknik Pengumpulan Data .....	3
d. Teknik Analisis Data.....	3
e. Type chapter title (level 3).....	3
<b>BAB II .....</b>	<b>19</b>
2.1.Gambaran Umum Gojek .....	19
a. Sejarah Gojek .....	19
b. Permasalahan Yang dihadapi Gojek .....	21
c. Profil Perusahaan Gojek.....	22
2.2. Komunitas Gojek Blimbingsari .....	23
a. Daerah Blimbingsari .....	23
b. Gambaran Umum Komunitas Gojek Blimbingsari.....	24
c. Profil Komunitas GoBlim .....	25

d. Profil Informan Penelitian .....	25
<b>BAB III .....</b>	<b>27</b>
3.1. Temuan .....	27
1. Produksi ruang pangkalan .....	27
a. Terbentuknya Pangkalan .....	27
b. Terciptanya Ruang Pangkalan baru dalam sebuah media .....	35
c. Perbedaan dengan ojek konvensional .....	37
2. Makna dalam Ruang .....	40
a. Makna Persaudaraan .....	40
b. Konsep diri menjadi ojek online .....	43
c. Timbulnya rasa aman bagi para pengemudi .....	45
3.2 Pembahasan .....	47
1. Komunitas sebagai ruang .....	48
a. Bentuk ruang saat ini .....	48
b. Ruang yang berbeda dengan sebelumnya .....	49
2. Persaudaraan sebagai makna .....	50
a. Ruang menimbulkan makna baru .....	50
b. Online menjadi objek konsep diri .....	51
<b>BAB IV .....</b>	<b>53</b>
4.1 kesimpulan .....	53
1. Ruang yang diproduksi para pengemudi .....	53
2. Makna persaudaraan dalam pangkalan dan konsep diri pengemudi .....	55
4.2 Keterbatasan penelitian .....	56
4.3 saran .....	56
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>57</b>

## Daftar gambar

Gambar 1.1 .....	1
Gambar 1.2 .....	3
Gambar 1.3 .....	3
Gambar 1.4 .....	4
Gambar 1.5 .....	4
Gambar 1.6 .....	4
Gambar 2.1 .....	22
Gambar 2.2 .....	22
Gambar 2.3 .....	23
Gambar 3.1 .....	28
Gambar 3.2 .....	33
Gambar 3.3 .....	33
Gambar 3.4 .....	34
Gambar 3.5 .....	35
Gambar 3.7 .....	39
Gambar 3.8 .....	39
Gambar 3.9 .....	41
Gambar 3.10 .....	42
Gambar 3.11 .....	43

## Daftar lampiran

Transkrip Wawancara Pak Imam.....	61
Transkrip Wawancara Pak Ripto .....	64
Transkrip Wawancara Pak Hadi .....	74
Transkrip Wawancara Pak Prapto.....	81

## **ABSTRAK**

**GIGIH MAHATTATWO. 16321022. PRODUKSI RUANG PANGKALAN OJEK ONLINE DAN TIMBULNYA PEMAKNAAN DALAM PANGKALAN (STUDI KASUS PADA KOMUNITAS GOJEK BLIMBINGSARI). SKRIPSI SARJANA. PROGRAM STUDI ILMU KOMUNIKASI, FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA, UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA. 2020.**

GOJEK merupakan penyedia jasa transportasi berbasis online yang dirintis di Jakarta pada tahun 2010 dan meluncurkan aplikasinya pada awal tahun 2015. Penyedia jasa transportasi online ini mulai memasuki Yogyakarta pada akhir tahun 2015. Dari data yang didapat pengguna gojek di Indonesia mencapai angka 85% dibandingkan ojek online lainnya. Diaplikasi GOJEK orderan yang masuk diatur oleh sistem algoritma meskipun begitu tidak menutup kemungkinan pengemudi gojek di Indonesia juga membuat tempat pangkalan. Produksi tempat pangkalan ini mendapat penolakan secara langsung oleh warga sekitar tempat pangkalan. Hingga saat ini menjadi pengemudi GOJEK merupakan pilihan pekerjaan bagi sebagian masyarakat di Yogyakarta. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana pengemudi gojek memproduksi ruang pangkalan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana ruang dapat di produksi oleh pengemudi gojek dan untuk mengetahui bagaimana konsep diri pengemudi gojek. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif, dengan menggunakan metode studi kasus. Dalam penelitian ini data diperoleh dengan cara wawancara, observasi langsung, dokumentasi.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pembentukan pangkalan diawali dengan adanya komunikasi yang terjadi diantara para pengemudi ojek online. Kemudian para pengemudi memproduksi komunitas sebagai pangkalan dan identitas mereka di daerah tersebut. Ruang ini banyak dimanfaatkan oleh para pengemudi yang mengambil layanan go-food yang hanya melayani jarak yang dekat. Dari penelitian juga ini menunjukkan bahwa online merupakan konsep diri dari para pengemudi gojek, yang berbeda dengan pengemudi ojek konvensional lainnya. Pembentukan konsep diri ini berdasarkan makna dalam interaksi yang terjadi diantara para pengemudi gojek.

**Kata kunci: Gojek, produksi ruang, makna, konsep diri, komunikasi geografi**

## ABSTRACT

***PANGKALAN SPACE PRODUCTION AND MEANING DEVELOPING IN THE PANGKALAN. (CASE STUDY ON GOJEK BLIMBINGSARI COMMUNITY) BACHELOR THESIS. COMMUNICATIONS SCIENCE, ISLAMIC UNIVERSITY OF INDONESIA. 2020.***

*GOJEK is an online-based transportation service provider that was pioneered in Jakarta in 2010 and launched its application in early 2015. This online transportation service provider began to enter Yogyakarta at the end of 2015. From the data obtained by Indonesian taxi drivers it reaches 85% compared to ojek online. In the GOJEK application, orders that are set are governed by an algorithmic system, however, it does not rule out the possibility of gojek drivers in Indonesia also making a base. The production of this base location was directly rejected by residents around the base location. Until now, being a gojek driver is a job choice for some people in Yogyakarta. This research was conducted to find out how gojek drivers produce base space.*

*This research aims to find out how space can be produced by gojek drivers and to find out how self-concepts of gojek drivers. This research is a qualitative descriptive study, using the case study method. In this study the data obtained by interview, direct observation, documentation.*

*The results of this research indicate that the establishment of the base begins with the communication that occurs between the motorcycle taxi drivers online. Then the drivers produce the community as a base and their identity in the area. This space is widely used by drivers who take gofood services that only serve short distances. The research also shows that online is a self-concept of gojek drivers, which is different from other conventional motorcycle taxi drivers. The formation of this self-concept is based on meaning in interactions that occur between gojek drivers.*

***Key Word: Gojek, Space, Meaning, Self, communication geography***

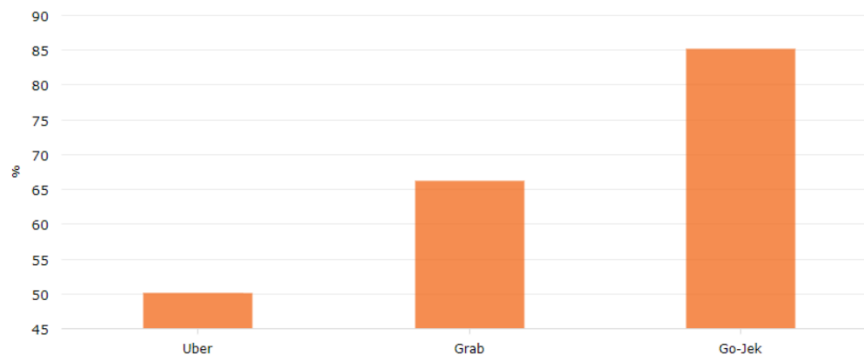
# BAB I

## Pendahuluan

### 1.1. Latar Belakang

GOJEK mulai dirintis di Jakarta pada tahun 2010, yang kemudian mulai diluncurkan aplikasinya pada awal tahun 2015. Pada akhir tahun 2015 penyedia jasa berbasis online ini mulai memasuki Yogyakarta dan kemudian menjadi moda transportasi yang populer di masyarakat Yogyakarta. Hingga saat ini GOJEK sudah menawarkan 13 pelayanan yang berbeda-beda yang bisa dimanfaatkan penggunanya (Misalnya *GO-CAR*, *GO-RIDE*, *GO-FOOD*, *GO-SEND*). Hingga saat ini, ojek online dalam aplikasi GOJEK (*GO-RIDE*) lebih populer di Yogyakarta dibanding dengan penyedia ojek online lain seperti Grab. Dua penyedia fasilitas ojek online ini, gojek dan grab, bersaing untuk merebut pangsa pasar di Indonesia. Jika di Bali, grab memenangkan kompetisi, maka di Yogyakarta, gojeklah pemenangnya. Dari situs [katadata.co.id](http://katadata.co.id) pengguna gojek lebih banyak penggunanya dibanding dengan kompetitornya, dapat di lihat dari diagram di bawah, terlihat pengguna gojek mencapai 85% Di Indonesia sedangkan kompetitornya berada dibawahnya.

Persentase Pengguna Aplikasi Transportasi Online di Indonesia



Gambar 1.1

Menjadi pengemudi ojek bersama gojek memang menjadi salah satu pilihan pekerjaan yang di minati masyarakat Yogyakarta. Pria maupun wanita beranggapan bahwa menjadi ojek online adalah pekerjaan menjanjikan. gojek banyak membantu dan meringankan beban masyarakat secara umum dengan beberapa layanan unggulan dibanding dengan ojek konvensional.

Ojek konvensional adalah mode transportasi yang sama, yang sudah terlebih dahulu ada sebelum gojek. Komoditas jasa ini biasanya dicirikan dengan kegiatan *mangkal* (berdiam di satu tempat untuk menunggu pengguna). Bisa di sekitar tempat-tempat yang merupakan titik hubung sebuah kota (terminal, stasiun, pasar, hotel) atau tempat-tempat yang dinilai strategis untuk menunggu penumpang. Di pangkalan tersebut, biasanya ojek konvensional kemudian mengembangkan konsensus tertentu dalam mengatur orderan. Hal ini sangat berbeda dengan gojek, dimana aturan penerimaan order diatur oleh system algoritma yang disediakan oleh PT Gojek.

Meski ordernya diatur oleh sistem algoritma, pengemudi gojek di Yogyakarta dan umumnya di Indonesia juga membuat 'tempat pangkalan'. Misalnya daerah Seturan Yogyakarta, pangkalan pengemudi gojek terbagi menjadi dua tempat, di salah satu Burjo di Jalan Seturan raya dan di Indomaret Plus Jalan Perumnas yang cukup dekat dengan kost mahasiswa dan kampus seperti, Atma Jaya Sanata Dharma dan UPN. Selain itu pangkalan pengemudi gojek juga ada di daerah jalan Gejayan dan daerah Colombo yang menjadi salah satu ruang bagi gojek untuk mangkal. Selain daerah-daerah tersebut, masih ada tempat-tempat lain yang dijadikan pangkalan.

Rasionalitas digitalisasi dalam system ojek online sebenarnya adalah individualisasi. Artinya, setiap individu beroperasi/bekerja secara individu dalam system. Sistem ojek online ini berupaya mereduksi kerja organisasi ojek konvensional yang bertumpu pada tempat/pangkalan dan mekanisme yang lahir dan bekerja dalam tempat tersebut. Anehnya, beberapa pengemudi gojek tetap mengorganisasikan diri mereka untuk memproduksi tempat pangkalan.

Produksi tempat pangkalan gojek ini bukannya tanpa masalah. Mereka juga mendapat protes. Paling tidak ada dua hal yang membuat pangkalan gojek menjadi sebuah konflik. Pertama, karena protes dari warga sekitar tempat pangkalan karena pangkalan gojek dinilai meresahkan. Kedua, konflik terjadi karena protes dari ojek/transportasi (konvensional) yang telah lebih dahulu ada.

Tempat pemukiman yang protes pada pengemudi gojek yang menjadikan daerahnya menjadi pangkalan gojek misalnya adalah Kampung Soropadan yang terletak didekat Jalan Gejayan, yang menempel beberapa spanduk besar himbuan untuk ojek online tidak mangkal didaerah tersebut. Kampung tersebut jika di lihat secara geografis cukup strategis, terletak tidak jauh dari Hartono Mall, Hotel, dan Universitas Mercubuana.





Gambar 1.2



Gambar 1.3

Konflik pangkalan yang berasal dari ojek/transportasi konvensional yang telah lebih dahulu mangkal di tempat tersebut misalnya adalah di Bandar Udara Adi Sucipto Yogyakarta yang terjadi 2 kali pada tahun 2017 dan 2018. Kasus yang terjadi bukanlah yang terbilang sepele, pada tahun 2017 driver Online ditelanjangi karena ketahuan oleh pihak Taksi Bandara mengambil penumpang di daerah tersebut. Tak berbeda jauh kasusnya namun pada tahun 2018 penindakan oleh pihak Taksi Konvensional yang dilakukan adalah pemukulan.

Dengan adanya kasus penolakan pangkalan gojek tersebut, perkara membuat tempat pangkalan bagi para pengemudi gojek bukanlah hal yang mudah. Selain harus melayani sistem algoritma order yang membuat mereka harus dekat dengan tempat yang ramai customer, mereka juga harus berhadapan dengan masalah teknis sinyal. Selain itu pengemudi gojek juga harus berhadapan dengan warga sekitar atau protes ojek konvensional (moda transportasi resmi titik tertentu, misalnya Bandara Adi Sutjipto, Stasiun Tugu). Sejak adanya protes dari ojek konvensional, disetiap tempat penghubung antar kota seperti terminal, stasiun dan Bandar udara terdapat zona merah yang melarang pengemudi gojek untuk mengambil penumpang di tempat tersebut. Pemberian larangan ini disepakati bersama agar menghindari adanya tindakan yang tidak diinginkan seperti pada tahun 2017. Batas dari zona ini juga di sepakati bersama antara ojek konvensional dan ojek online. Namun hingga saat ini masih banyak pengemudi ojek online yang mengambil pelanggan di sekitaran daerah tersebut, walaupun pelanggan diminta untuk berjalan terlebih dahulu hingga titik penjemputan. Apa yang kemudian membuat mereka tetap membuat pangkalan?



Gambar 1.4



Gambar 1.5



Gambar 1.6

Dalam studi komunikasi, studi mengenai aplikasi GOJEK selama ini masih berkisar tentang kepuasan pelanggan yang dibentuk dari cepatnya pelayanan dan kesejahteraan dari pengemudi gojek sendiri. Riset seperti ini misalnya di lakukan oleh Nur Romadhan (2018) yang meneliti tentang dampak ojek online terhadap kesejahteraan sosial. Selain itu penelitian tentang gojek yang berkaitan dengan ojek konvensional biasa untuk membandingkan seberapa berpengaruhnya kehadiran ojek online di mata ojek konvensional yang dilakukan Arifin Zuhdi. Penelitian mengenai produksi tempat pangkalan ojek online di studi komunikasi belumlah ada, sehingga penting untuk dilakukan.

Penelitian ini adalah mengenai bagaimana pengemudi gojek memproduksi ruang pangkalan. Dengan demikian, penelitian ini masuk dalam bidang studi Komunikasi Geografi, dimana studi komunikasi geografi adalah sub-divisi komunikasi yang masuk kedalam bidang tekstur. Dengan meneliti produksi ruang pangkalan oleh pengemudi gojek Online, penelitian ini juga memberi penjelasan bagaimana sebuah teknologi komunikasi (sistem online) baru dipraktikkan oleh pengemudi ojek di Indonesia.

## 1.2. Rumusan Masalah

Lahirnya tempat pangkalan oleh pengemudi gojek dalam penelitian ini adalah masalah utama penelitian. Masalah ini dapat dilihat sebagai masalah gap teknologi (digital divide) yang terjadi di Indonesia atau juga adopsi inovasi. Namun penelitian ini lebih ingin melihat bagaimana produksi tempat pangkalan pengemudi gojek dan konsep diri

pengemudi gojek dalam Konstruksi makna dalam Interaksi simbolik. Oleh karena itu, masalah dalam penelitian ini dirumuskan sebagai **“Bagaimana produksi ruang pangkalan dan konsep diri pengemudi gojek?”**

Interaksi simbolik merupakan sebuah gagasan menurut (Blumer, 2004) dimana komunikasi merupakan suatu proses interaksi antar pelaku komunikasi yang kemudian terjadi sebuah pertukaran pesan.

Dalam studi komunikasi geografi, permasalahan tersebut adalah permasalahan tekstur. Di kutip dari jurnal (Dhona, 2018) permasalahan tekstur membahas persoalan bagaimana proses komunikasi dimaknai dalam tempat-tempat dan tempat pada hal ini merujuk pada kegiatan-kegiatan komunikasi yang menyusun keruangan tertentu.

Dengan rumusan masalah tersebut, pertanyaan penelitian yang mungkin dalam penelitian ini adalah bagaimana ruang di produksi oleh para pengemudi ojek online?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan dengan rumusan penelitian diatas, tujuan dilakukan penelitian ini untuk mengetahui bagaimana ruang dapat di produksi oleh pengemudi gojek.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

#### **a. Manfaat secara teoritis**

Hasil dari penelitian ini dapat digunakan untuk menjadi referensi pada penelitian selanjutnya yang berkaitan tentang aktivitas mangkal yang dilakukan oleh pengemudi ojek online. Selain itu penelitian ini dapat digunakan juga untuk menjadi rujukan beberapa penelitian yang menggunakan teori ruang sebagai dasar penelitian.

#### **b. Manfaat secara praktis**

Dari hasil penelitian ini dapat di gunakan oleh perusahaan PT. Gojek dalam pengembangan perusahaan, dan untuk pengemudi gojek dalam mencari pelanggan.

## 1.5. Tinjauan Pustaka

### 1. Penelitian Terdahulu

Ada beberapa penelitian yang sudah dilakukan mengenai ojek online khususnya perusahaan gojek dengan 2 jenis penelitian seperti kuantitatif seperti yang dilakukan oleh Chairul Alif yang di lakukan pada tahun 2017 mengenai “*Pengaruh Harga, Promosi dan Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pelanggan Dan Loyalitas Transportasi Ojek Online Go-Jek*”. Penelitian ini dapat dijadikan contoh mengenai kepuasan pelayanan pengemudi gojek, terhadap pelanggannya. Menurut peneliti, adanya promosi yang diberikan oleh perusahaan gojek menunjukkan adanya pengaruh positif. Namun pelayanan yang diberikan pengemudi yang memberikan pengaruh negatif kepada penilaian dari mahasiswa FEB USU. Menurut hasil uji parsial yang di lakukan dalam penelitian tersebut, promosi dan kualitas pelayanan serta kepuasan pelanggan masing-masing mempengaruhi secara positif dan signifikan, sementara harga berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap loyalitas.

Selain itu penelitian dengan metode kuantitatif juga dilakukan oleh Tri Ulfa Wardani yang di lakukan pada tahun 2017 yang meneliti tentang “*Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Konsumen Pada Bisnis Jasa Transportasi gojek*”. Menurut peneliti, kepuasan pelanggan gojek berdasarkan dengan adanya reliabilitas yang berpengaruh, hal ini dibuktikan dengan data yang didapat melalui kuisioner yang dibagikannya.

Selain kedua penelitian di atas yang membahas kualitas dan harga, penelitian yang di lakukan oleh Atika Zahra pada tahun 2017 ini membahas tentang citra merek. Dalam penelitiannya yang berjudul “*Pengaruh Kualitas Pelayanan, Persepsi Harga, Dan Citra Merek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online*”. Yang menghasilkan adanya pengaruh positif, yang terbentuk dari kepuasan pelanggan gojek di Yogyakarta.

Dari ketiga hasil penelitian yang dilakukan dengan metode kuantitatif, hasil yang didapat masih kurang mendalam. Penelitian yang dilakukan memiliki topik bahasan yang sama mengenai kepuasan pelanggan, seharusnya bisa dilakukan juga untuk kepuasan pengemudi dengan adanya promo tersebut.

Menurut Muhammad Nur Ramadhan dari UIN Yogyakarta yang meneliti mengenai “*Dampak Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Sosial*” ini menghasilkan kesimpulan adanya gojek memberikan dampak positif terhadap perekonomian di Indonesia, kehadiran aplikasi ini membantu mitra pengemudi, karena adanya kebebasan waktu yang di berikan

oleh perusahaan untuk waktu bekerja, dengan demikian penghasilan yang di dapat juga menyesuaikan dengan kemampuan pengemudi ojek tersebut. Dampak positif juga di rasakan oleh masyarakat karena, mobilitas masyarakat dalam kebutuhan sehari-hari baik dari segi transportasi maupun solusi untuk kebutuhan lainnya.

Selain pada perusahaan gojek, penelitian yang berkaitan adalah “*Eksistensi ojek pangkalan ditengah Adanya Ojek Online Prespektif Sosiologi Ekonomi Islam*” yang dilakukan Arifin Zuhdi pada tahun 2018 di Purwokerto. Penelitian ini membandingkan seberapa berpengaruhnya kehadiran ojek online dimata ojek pangkalan.

Dalam penelitian ini dilakukan pada salah satu ojek pangkalan di Purwokerto. Dan menghasilkan bahwa ojek pangkalan tetap mempertahankan eksistensinya ditengah adanya gojek yang memiliki nilai tujuan yang sama yaitu nilai ekonomi. Menurut mereka dengan menjadi ojek pangkalan pendapatan mereka lebih pasti karena tarif yang di berikan tidak terbagi dengan perusahaan aplikasi. Selain itu dari penelitian ini disebutkan bahwa penghasilan ojek pangkalan berkurang dengan adanya ojek berbasis aplikasi seperti gojek. Ojek pangkalan beranggapan jika perusahaan aplikasi yang memasang tariff senaknya tanpa memperhatikan kondisi jalan dan lain sebagainya. Dampak yang berasa adalah rusaknya tatanan sosial yang dirasakan oleh pengemudi ojek pangkalan.

## 2. Landasan Teori

### a) Texture dalam Komunikasi Geografi

Komunikasi merupakan kegiatan yang selalu di lakukan oleh makhluk hidup, untuk menyampaikan dan menerima pesan. Komunikasi geografi merupakan lapangan studi komunikasi yang berkonsentrasi pada bagaimana sebuah ruang dapat membentuk sesuatu yang baru karena adanya sebuah media sebagi perantaranya. Dalam penelitian ini terdapat gabungan disiplin ilmu yaitu Komunikasi dan Geografi yang behubungan dan memiliki metode yang hampir sama.

Dalam pandangan Adams dan Jansson, penelitian dari sarjana komunikasi geografi kebanyakan menggunakan istilah “Spacial Turn” (balikan spasial) untuk mengistilahkan geografi dan menggunakan “Communication Turn” (balikan komunikasi) yang dimana balikan komunikasi merupakan istilah dalam komunikasi. Hal tersebut menunjukkan bahwa studi komunikasi sudah lama membahas mengenai ruang. Seperti ruang dalam istilah “konteks budaya” maupun “globalisasi” dan

banyak studi geografi yang mempersoalkan tentang bagaimana media dan individu mempengaruhi ruang, seperti dalam cabang geografi kemanusiaan.

Para ahli dalam bidang geografi memiliki minat terhadap fenomena komunikasi untuk di sertakan dalam objek kajiannya. Aktivitas komunikasi yang terjadi dapat memberikan efek pada ruang sosial maupun tingkah laku masyarakat keruangan serta pertimbangan manusia dalam menentukan pilihan dalam kehidupannya. Begitu juga dengan komunikasi geografi yang fokus terhadap aktivitas yang terjadi di ruangan. Baik aktivitas yang membentuk ruang maupun sebaliknya ruang yang membentuk aktivitas komunikasi.

Adanya komunikasi dan media dalam satu ruang dapat mempengaruhi tokoh lainya yang berada di dalam ruang sebelumnya atau sebaliknya. Komunikasi geografi sama halnya dengan teori keruangan, Holy Rafika Dhona menyatakan bahwa hubungan antara komunikasi dan geografi dipertemukan oleh para sarjana teori yang mengatakan bahwa ruang tidaklah tetap dan komunikasi sebagai faktor yang dapat mengubahnya.

Menurut Henry Lefebvre ruang merupakan produk sosial dimana akan selalu terkait dengan gejala sosial yang ada. Ruang merupakan produk sosial yang secara fundamental akan selalu terkait dengan realitas sosial. Oleh karena itu ruang "*in it self*" tidak akan mampu untuk menemukan posisi awalnya, karena ruang itu selalu diproduksi.

Asumsi dasar komunikasi geografi menurut Holy Rafika Dhona adalah ruang yang tidak selamanya stabil atau tetap. Ruang itu sendiri merupakan sebuah produk dari kehidupan sosial, dan bukan sekedar menjadi tempat dimana kehidupan berlangsung. Dalam jurnal yang di buatnya mengutip dari Falkheimer dan Jansson menyebutkan ada tiga dalam ruang;

a. Model Transmisi

Model ini berfokus pada perluasan linear pesan dalam sebuah ruang, pendekatan model transmisi merupakan dasar dari studi komunikasi. Dalam pendekatan ini ruang hanya dilihat sebagai tempat atau lokasi dimana proses komunikasi terjadi.

b. Model Ritual

Model Ritual sapat disebut juga dengan model kontekstual, hal ini dikarenakan proses komunikasi yang terjadi didalamnya bergantung dengan konteks. Selain itu dalam model ini, ruang menjadi hal penting dalam mediasi. Hanya saja ruang dalam model ini merupakan sesuatu yang tidak dapat diubah atau sesuatu yang tetap.

c. Model Spasial

Model ini ruang di konsturk oleh faktor eksternal dan ruang menjadi tempat terjadinya komunikasi yang tidak stabil, sehingga model spasial ini melihat ruang merupakan sesuatu yang tidak stabil atau tidak tetap. Dalam model ini ruang merupakan sesuatu yang dapat diciptakan dan dapat dirubah. Ruang mempengaruhi proses komunikasi dan komunikasi juga turut membentuk ruang.

Dalam komunikasi geografi terdapat texture dikutip dari jurnal Holy Rafika Dhona 2018. Didalam bidang kajian komunikasi geografi yang diajukan oleh Paul C.Adams, komunikasi geografi merupakan suatu bidang kaji yang mempelajari dua bidang yaitu komunikasi dan geografi. Ia memfokuskan pada empat bidang kaji, yaitu representasi (*places in communication*), tekstur (*communication in places*), koneksi (*spaces in communication*) dan struktur (*communication in spaces*).

Ruang bukan lagi wilayah yang dapat di definisikan oleh batas-batas tertentu. Akan tetapi, dalam penelitian ini ruang dimaknai dengan “tekstur” dimana Tindakan komunikasi merupakan sebuah tindakan yang menyusun ruang tertentu. Dalam bidang kaji ini proses komunikasi dimaknai dalam tempat, dan konteks lokal tertentu (*communication in places*). Dalam bidang ini ‘konteks’ yang memberi makna kepada konten yang tidak terlihat sebelumnya, melainkan akan terbentuk saat proses pemberian makna.

Dari Paul C.Adams dalam bukunya mengatakan tempat-tempat pribadi dipengaruhi juga dengan komunikasi, karena dapat di pahami sebagai tempat yang diberikan bentuk tertentu dan dinamika sosial melalui komunikasi yang terjadi didalamnya. Tidak hanya melalui teknologi tetapi ‘simbol’ sebagai representasi dari komunikasi tersebut.

## b) Teori Interaksi Simbolik

Dalam teori ini, Blumer menyebutkan tiga prinsip utama dalam teori ini yaitu pemaknaan (meaning), bahasa (language), dan pikiran (thought) yang nantinya akan mengantar ke konsep 'diri' seseorang dan sosialisasinya terhadap masyarakat (komunitas) yang lebih besar.

Meaning atau pemaknaan pada dasarnya merujuk pada bahasa, yang menentukan bagaimana proses pemaknaan terjadi. Blumer mengatakan komunikasi pada dasarnya adalah suatu proses interaksi simbolik antar pelaku komunikasi yang kemudian terjadi proses pertukaran pesan (simbolisasi). Komunikasi merupakan sebuah proses interaksi simbolik dengan bahasa tertentu dan cara berpikir tertentu, untuk mencapai sebuah pemaknaan.

Dalam bukunya Blumer yang berjudul *Symbolic Interactionism Perspective and Method* menjelaskan ada 3 premis yang muncul dalam teori interaksi simbolik ini diantaranya adalah:

1. Human act toward people or things on the basis of the meanings they assign to those people or things.

Human act toward people or things on the basis of the meanings they assign to those people or things. Maksudnya adalah sikap antar individu manusia dilandasi atas pemaknaan yang di berikan kepada pihak lainnya.

Dan one people define a situation as real, its very real in its consequences. Maksudnya adalah pemaknaan yang kita yakini pada dasarnya berasal dari diri kita yang meyakini kenyataan tersebut. Dengan demikian kita mempercayainya sebagai sebuah kenyataan.

2. Meaning arises out of the social interaction that people have with each other.

Pada premis kedua ini Blumer mengatakan bahwa pemaknaan akan muncul dari interaksi sosial yang ditukarkan antar individu manusia, makna yang muncul berasal dari proses negosiasi dengan menggunakan bahasa.

3. An individual's interpretation of symbol is modified by his or her own thought process.

Dalam premis terakhir ini blumer menjelaskan bahwa interaksi simblok menggambarkan sebuah proses berpikir sebagai perbincangan dengan diri sendiri, dan proses ini bersifat reflektif.



Menurut blumer pendekatan dalam interaksi simbolik ini bukan lagi menggunakan pendekatan psikologis seperti dalam penjelasan sosiologis melainkan pada interaksi yang terjadi dalam prosesnya. Interaksi ini terjadi melalui komunikasi antar individu yang bersangkutan.

Seperti yang di sebutkan dalam konsep proses interpretasi yang terdiri dari dua tahap yang berbeda. dalam tahap ke dua sebuah proses komunikasi dengan diri sendiri, merupakan interpretasi problem “handling meaning” dimana pemeran akan menyeleksi, mengecek, menunda dan mengelompokkan kembali serta mentransform makna dalam situasi dimana pemeran itu di tempatkan.

a. Makna dalam konsep diri

Makna merupakan sebuah konsep yang di pakai para pengemudi ojek online untuk memnberikan arti sebuah ruang baru yang di bentuk secara bersama-sama oleh para pengemudi menurut Mead dalam Blumer interpretasi makna merupakan sesuatu yang dihasilkan dari sebuah interaksi sosial. Tindakan yang dilakukan atau di interpretasikan oleh perilaku/ tindakan dari objek merupakan sebuah makna.

Dalam bukunya Blumer menjelaskan dalam tulisanya Mead pada tahun 1934 mengenai makna sebagai pembangunan dari sesuatu yang dijadikan menjadi objek, karena adanya relasi antara fase-fase dari tindakan sosial. Dengan demikian itu bukanlah sebuah konsep yang di tambahkan pada kegiatan tersebut dan bukan “ide” atau gagasan yang di pahami secara umum. Mead menulis :

*“Meaning is thus a development of something objectively there as a relation between certain phases of the social act: it is not a psychical addition to that act and it is not an “idea” as traditionally conceived.” (blumer).*

Dengan demikian makna merupakan sesuatu yang diproduksi melalui interaksi sosial yang dilakukan oleh pengemudi ojek online. Makna tidak melekat pada suatu konsep, namun makna akan terus berkembang atau diperbarui melalui interaksi yang di lakukan oleh para pengemudi.

Menurut teori interaksional dan konveksional yang di tulis oleh Sendjaja dalam bukunya yang berjudul teori komunikasi “ makna pada

dasarnya merupakan kebiasaan yang di peroleh melalui interaksi.” (Sendjaja, 2008). Oleh karena itu makna dapat berubah-ubah setiap waktu. Dengan demikian sifat objektivitas dari makna adalah relatif dan kontemporer.

Dikutip dari buku yang di tulis oleh Joseph A. Devito yang berjudul komunikasi antar manusia mengatakan bahasa merupakan kode atau sistem simbol yang kita gunakan untuk membentuk sebuah pesan verbal. Dalam bahasa tersebut munculah sebuah makna sebagai suatu isyarat bahasa yang mempunyai kebebasan. Makna di butuhkan untuk mengkomunikasikan bahasa, kerena komunikasi makna dari satu orang ke orang lainnya menjadi unsur yang penting. Oleh karena itu makna di tempatkan pada posisi tengah dalam setiap usaha untuk menjelaskan bahasa.

Dalam bukunya Devito menjelaskan pemberian makna merupakan proses yang aktif, makna di ciptakan dari kerjasama antara sumber dan penerima. Komunikasi terjadi dalam suatu lingkungan atau konteks yang bersifat eksternal bagi pembicara maupun pendengar dan komunikasi saling berkaitan dan bergantung.

Proses makna menurut johnson yang di tuliskan oleh Devito dalam buku ini memberi sejumlah implikasi bagi komunikasi antar manusia diantaranya:

1. Makna ada dalam diri manusia

Makna yang ingin kita komunikasikan merupakan makna yang berada dalam diri manusia bukan sebuah makna yang terdapat dalam kata-kata. Tetapi makna tidak dapat menggambarkan secara seutuhnya sesuai yang kita komunikasikan, lawan berkomunikasi kita bisa saja memaknainya berbeda. Dalam proses berpendapat komunikasi merupakan proses produksi makna yang akan kita sampaikan.

2. Makna berubah

Dimensi emosional dari makna dapat merubah setiap makna kata yang dikomunikasikan. Karena saat ini bahasa dan kata yang kita gunakan berasal dari 200 hingga 300 tahun yang lalu, dengan demikian kata merupakan suatu hal yang bersifat statis.

### 3. Makna membutuhkan acuan

Menurut John, komunikasi akan dikatakan masuk akal bilamana makna ini mempunyai kaitanya dengan lingkungan eksternal. Karena tidak semua komunikasi akan mengacu pada dunia nyata.

### 4. Makna tak terbatas jumlahnya

Kata dalam suatu Bahasa merupakan hal yang terbatas, namun makna dari setiap kata dapat memiliki banyak arti.

### 5. Makna dikomunikasikan Sebagian

Makna yang akan kita terima dari proses komunikasi hanya sebagian saja, hal ini karena makna yang akan kita peroleh dari proses berkomunikasi memiliki sifat yang multi aspek dan sangat kompleks.

### 6. Makna konotatif dan denotative

Denotasi dapat didefinisikan sebagai objektif dari kata sedangkan konotasi merupakan makna subjektif atau emosionalnya dari kata tersebut.

Dalam penelitian ini menggunakan makna yang dibentuk oleh pengemudi ojek online untuk mendefinisikan sebuah pangkalan. Makna dapat di bentuk dari perseorangan yang merasakan adanya pangkalan yang di bentuk komunitas tersebut. Akan tetapi makna yang terbentuk bisa saja sama setiap orangnya karena suatu hal yang dirasakan sama. Seperti yang di tulis Devio dalam bukunya makna tak terbatas jumlahnya. Bagi pengemudi ojek online bisa saja makna yang terbentuk sama namun berbeda dengan orang lain yang melihat pangkalan.

Dalam penelitian ini peneliti, mencari tahu makna yang terbentuk dengan adanya ruang pangkalan yang di ciptakan oleh pengemudi ojek online tersebut.

#### b. konsep diri (the self) dari makna.

Pemaknaan dalam suatu bahasa banyak di tentukan konteks dan konsturksi sosialnya, interpretasi diri tiap orang berperan menerima dan memodifikasi sendiri simbol yang di tangkap dalam sebuah proses berpikir. Tentunya memodifikasi ini melalui proses pencernaan dalam proses berpikir dengan preferensi tiap individu masing-masing.

Konsep diri merupakan sebuah konsep dari Mead, yang disebut oleh Blumer dalam bukunya. Konsep diri merupakan sebuah inti dari pemikiran psikologis sosialnya untuk memahami tindakan sosial, susunan individu dalam tatanan masyarakat. Untuk mengetahui atau mengenali diri seseorang harus bisa memposisikan diri sebagai objek. Seperti contohnya dalam penelitian ini adalah pengemudi ojek online. Konsep mengenai diri ini erat dengan pengalaman pribadi masing-masing individu dalam sehari-harinya. Konsep ini menjelaskan bagaimana individu memandang dirinya sendiri sebagai objek yang ditentukan oleh dirinya sendiri, karena manusia dapat dengan mudah menganggap dirinya sebagai objek tertentu. Dari hal tersebut manusia akan memperoleh kemampuan dalam bertindak terhadap dirinya sendiri sehubungan dengan menjadi objek untuk individu itu sendiri.

Dalam konsep diri terdapat proses yang membentuk diri. Menurut Mead (Blumer, 2004) interaksi sosial merupakan salah satu cara membentuk, selain itu terdapat 2 tahapan yang harus dilalui yaitu:

1. Play stage

Tahapan ini dijelaskan melalui contoh pada permainan peran yang dimainkan oleh anak-anak. Misalnya dalam permainan sekolah-sekolahan, yang di setiap anak akan mendapat peran tersendiri sesuai dengan aslinya yang terjadi di sekolah yang kemudian akan memposisikan dirinya dalam peran tersebut. Dari sinilah konsep diri dapat terbentuk, ketika anak dapat memposisikan sebagai objek dalam peran yang dimainkan.

2. Game stage

Dalam tahapan ini peran yang diambil sudah lebih mendalam karena sudah mengambil perannya masing-masing. Seperti dalam olahraga sepak bola peran penjaga gawang diharuskan dapat bekerjasama dengan pemain lain sebagai penyerang ataupun pemain bertahan. Perannya mengharuskan penjaga gawang menyesuaikan tindakan peran lain.

Komunikasi merupakan salah satu proses dalam interaksi simbolik melalui bahasa tertentu dan dengan cara berpikir tertentu untuk mencapai

sebuah pencapaian makna yang diinginkan sesuai dengan konstruksi sosial yang ada. Seperti dalam penelitian ini para pengemudi ojek online mengambil “*taking role*” sebagai pengemudi online yang berbeda dengan pengemudi konvensional.

Dalam mendekati diri sendiri seseorang yang berada dalam posisi untuk membentuk sebuah objek diri sendiri yang memiliki sebuah organisasi, persatuan maupun komunitas yang di dalamnya memiliki peran yang sama satu dengan yang lainnya. Saat mengambil peran, seseorang akan berada dalam posisi untuk menyatukan perspektif mereka yang berbeda tentang seseorang yang menjadi objek kompleks dari diri sendiri.

Seperti halnya yang ada dalam penelitian ini, individu mengkonsep dirinya sebagai pengemudi ojek online yang kemudian bertemu dengan sesama individu yang memiliki konsep diri yang sama. Kemudian dari beberapa individu tersebut berkumpul lalu menyatukannya dengan sebuah komunitas. Dalam penelitian ini komunitas terbentuk dari sebuah tempat yang mana para pengemudi ojek online selalu melakukan aktivitas mangkal. Peneliti mencari tahu konsep diri yang terbentuk dalam komunitas gojek Blimbingsari.

## **1.5. Metodologi penelitian**

Dalam buku yang ditulis oleh Sugiyono metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Maka, metode yang peneliti gunakan dalam penelitian “Produksi Ruang Pangkalan Yang Di Ciptakan Oleh Pengemudi gojek Yogyakarta” adalah sebagai berikut (Yin, 2002):

### **1. Jenis Penelitian**

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan jenis penelitian kualitatif.

Dalam (Sugiyono, 2015) menjelaskan penelitian kualitatif adalah sebagai berikut :

“Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positifisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposif dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi atau gabungan, analisis data bersifat induktif/kualitatif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari generalisasi.”

Penelitian ini di tulis berbentuk naratif yang menyajikan gambaran menyeluruh mengenai produksi ruang pangkalan serta konsep diri dari pengemudi gojek. Sehingga dalam melakukan penelitian, peneliti melakukannya secara mendetail dalam mencatat hal-hal penting saat melakukan wawancara dengan narasumber supaya dapat di deskripsikan dengan jelas temuan penelitian.

## 2. Strategi Penelitian Studi Kasus

Dengan menggunakan metode studi kasus, sesuai yang dikatakan Robert K. Yin dalam bukunya studi kasus digunakan sebagai suatu penjelasan yang berkaitan dengan beberapa aspek seperti: perseorangan, kelompok, organisasi, program atau situasi dalam masyarakat yang akan diteliti, diupayakan dan di telaah sedalam mungkin.

Menurut Robert K. Yin studi kasus merupakan suatu ilmu empiris yang menyelidiki tentang fenomena dalam kehidupan nyata, jika batas antar fenomena dan konteks tidak terlihat jelas atau tegas, dan studi kasus membutuhkan sumber bukti yang di manfaatkan.

Dalam penelitian ini peneliti bekerja sama dengan salah satu komunitas pengemudi gojek di Yogyakarta, untuk memenuhi syarat dalam metode penelitian ini.

Menurut Robert K. Yin dalam bukunya, ia menulis terdapat 3 strategi penelitian dalam studi kasus yang bisa digunakan yaitu, strategi eksploratoris, eksplanatoris dan eksperimen.

Dikutip dari Robert K. Yin strategi dalam penelitian ini menggunakan 2 jenis bentuk pertanyaan. Yang pertama adalah pertanyaan yang bersifat eksploratoris, yang menanyakan tentang “apa” atau “apakah”. Tipe pertanyaan tergolong rasional untuk mengembangkan hipotesis dan proposisi yang berkaitan bagi inkuiri selanjutnya.

Kedua menggunakan strategi yang berkebalikan dengan pertama, yaitu eksplanatoris. Dimana strategi ini menggunakan pertanyaan seperti “bagaimanakah” dan “mengapa”, untuk mendapatkan jawaban yang dijabarkan oleh narasumber. Pertanyaan dalam strategi ini berkaitan dengan oprasional bukan frekuensi.

### 3. Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data menurut Lexy yang di tuliskan dalam bukunya yang berjudul metodologi penelitian kualitatif, pengumpulan data merupakan langkah atau rangkaian yang harus dilakukan oleh peneliti dalam melaksanakan penelitiannya, karena dalam proses ini peneliti dapat mencari dan mengumpulkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini. Sumber data utama dalam penelitian ini menggunakan kata-kata dan tindakan, selebihnya seperti dokumen dan lain-lain.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode studi kasus maka, untuk memperoleh data peneliti menggunakan 3 sumber bukti yang di sarankan oleh Robert K. Yin dalam bukunya, yaitu:

#### a. Wawancara

Dalam pengambilan data yang dilakukan peneliti, sumber informasi yang dipercaya maka perlu dilakukannya wawancara terhadap sumber manusia yang dipercaya di sebuah tempat tersebut. Dengan teknis wawancara mendalam maka peneliti dapat mengumpulkan informasi yang tidak terstruktur, sehingga peneliti akan terus mendapatkan informasi tambahan dan transparansi informasi yang lebih akurat.

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data dengan cara tanya jawab kepada narasumber secara langsung. Metode ini digunakan untuk mendapatkan informasi langsung dari beberapa orang yang di anggap relevan dengan penelitian yang sedang dilakukan. Wawancara dilakukan secara langsung dan mendetail di setiap pertanyaannya yang dilontarkan kepada narasumber yang hasilnya adalah sebuah keterangan yang menjadi suatu data yang terkait dengan data yang lainnya.

Wawancara yang digunakan dengan jenis wawancara *open-ended*, dimana peneliti dapat bertanya kepada narasumber atau responden tentang fakta dari sesuatu yang terjadi disamping opini mereka mengenai kejadian tersebut.

Dalam penelitian ini terdapat 4 narasumber penelitian yang di lakukan pengambilan data menggunakan metode wawancara. Berikut profil dari narasumber tersebut:

- |                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| 1. Nama                      | : Surapto                      |
| Alamat                       | : Kebopongan Baru,<br>Sinduadi |
| Jabatan dalam komunitas      | : Anggota                      |
| Tahun bergabung dengan gojek | : 2017                         |
| Tahun bergabung goblum       | : 2019                         |
| 2. Nama                      | : Setyo Hadi                   |
| Alamat                       | : Jl.Magelang                  |
| Jabatan dalam komunitas      | : bendahara dan anggota        |
| Tahun bergabung dengan gojek | : 2017                         |
| Tahun bergabung goblum       | : 2018                         |
| 3. Nama                      | : Suropto                      |
| Alamat                       | : Kricak                       |
| Jabatan dalam komunitas      | :Wakil Ketua<br>Komunitas      |
| Tahun bergabung dengan gojek | :2016                          |
| Tahun bergabung goblum       | : 2018                         |
| 4. Nama                      | : Imam                         |
| Alamat                       | : Sendowo                      |
| Jabatan dalam komunitas      | : Ketua Komunitas              |
| Tahun bergabung dengan gojek | : 2016                         |
| Tahun bergabung goblum       | : 2018                         |
| 5. Nama                      | : isnawan                      |
| Alamat                       | : Kalasan                      |
| Jabatan dalam komunitas      | : anggota                      |
| Tahun bergabung dengan gojek | : 2017                         |
| Tahun bergabung goblum       | : 2018                         |

b. Observasi langsung

Dengan menggunakan observasi lapangan penelitian ini mendapat tambahan bukti lain sebagai penunjang data penelitian. Menurut Yin dalam bukunya observasi lapangan dilakukan peneliti dengan cara terjun langsung kelapangan untuk mendapat melihat dan mengamati fenomena yang terjadi tidak hanya di minati secara historis.



Metode ini digunakan untuk mengamati secara langsung segala kegiatan yang dilakukan oleh pengemudi gojek yang melakukan aktivitas mangkal di suatu tempat. Supaya data yang didapat adalah data yang akurat dan bisa di buktikan langsung di tempat.

c. Dokumentasi

Metode ini dilakukan dengan cara mencari data mengenai hal-hal atau literatur yang berbentuk catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, surat, kliping, dokumen administratif seperti proposal dan dokumen intern lainnya, dan lain sebagainya.

Cara pengambilan data dokumentasi dilakukan secara langsung meminta kepada pengurus persatuan pengemudi gojek Yogyakarta, dan mengambil dari beberapa portal berita yang mengangkat masalah ini.

4. Analisis Data

Menurut Creswell dalam bukunya analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara rinci berbagai aspek yang di peroleh saat wawancara, catatan observasi lapangan dan dokumentasi, lalu memfokuskan data ke dalam kategori tertentu, menjabarkan ke dalam unit-unit, menyusun ke dalam bentuk pola, dan menyortir informasi yang kiranya dibutuh di sampaikan dalam penelitian, serta membuat kesimpulan dari hasil penelitan tersebut. Proses analisis data pada penelitian ini menggunakan model pembuatan explanasi yang di ungkapkan oleh Yin dalam bukunya sebagai berikut :

a. Unsur-unsur eksplanasi

Menetapkan rangkaian timbal balik mengenai fenomena yang terjadi dan mencari kaitan timbal balik tersebut terhadap variabel.

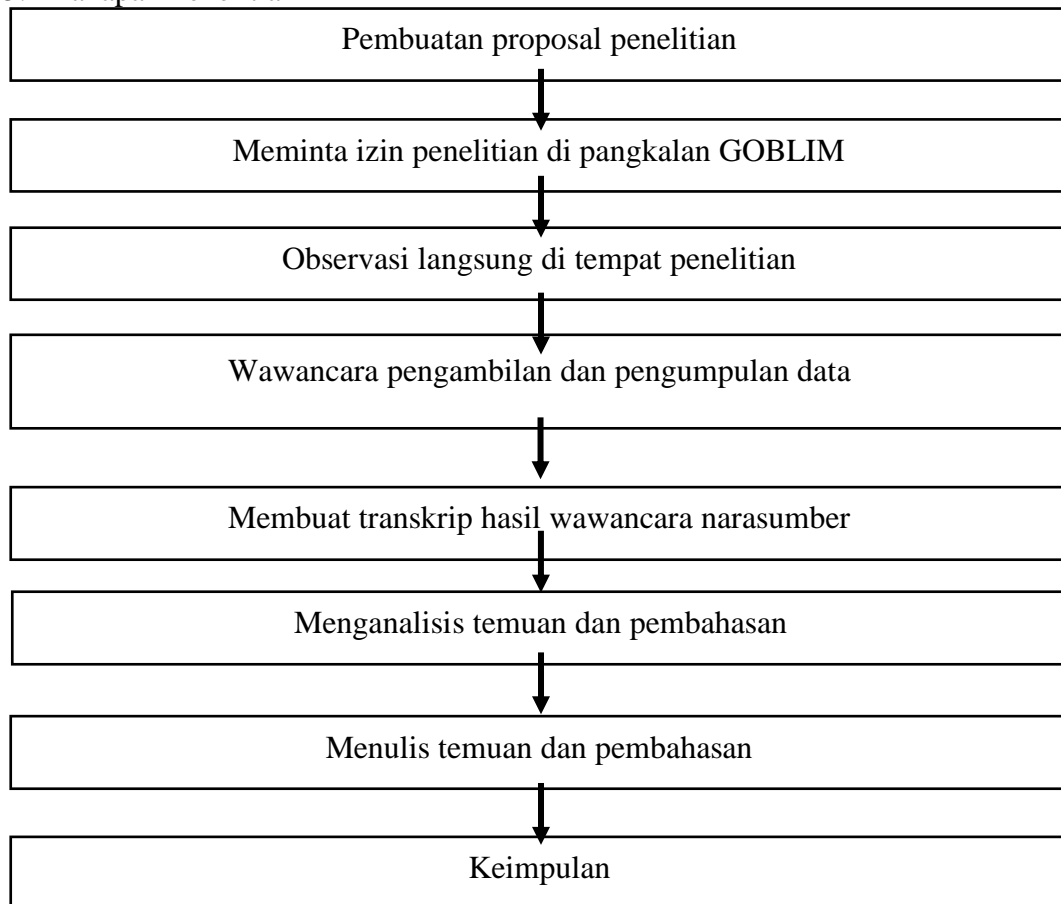
b. Hakikat perulangan dalam pembuatan eksplanasi

Proses pembuatan eksplanasi, untuk hal yang belum terdokumentasikan dengan baik ke dalam istilah-istilah yang oprasional.

c. Pengembangan eksplanasi

Pengembangan ekspalanasi dilakukan untuk menjawab fokus dari penelitian berdasarkan hasil analisis data yang di dapat.

## 5. Tahapan Penelitian



## BAB II

### Gambaran umum

#### 2.1 Gambaran Umum Gojek

##### A. Sejarah Gojek

Gojek merupakan sebuah merek perusahaan yang tergabung dalam PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa. Perusahaan gojek ini mulai dirintis pada tahun 2010 yang awalnya menggunakan *call-center* sebagai pusat dari pemesanan. kemudian aplikasi gojek diluncurkan pada tahun 2015 dengan tiga layanan yaitu *go-ride*, *go-send*, dan *go-mart*. Gojek melakukan perkembangan inovasi baik dari pelayanan maupun sistem hingga saat ini. Penambahan pelayanan selalu dikembangkan sejak pertama kali diluncurkan di Indonesia. Ada 13 layanan yang diberikan dan di bagi menjadi dua aplikasi yaitu go-jek dan go-life. Dalam aplikasi gojek lebih kemobilitas masyarakat seperti ojek, taksi maupun layanan pesan antar makanan secara online. Dalam aplikasi go-life pelayanan yang diberikan diantaranya adalah layanan *cleaning service*, salon, pijat, dan beberapa layanan lainnya. Mengikuti perkembangan waktu, perusahaan gojek juga melakukan sistem *e-money* dengan platform *go-pay* dimana para pengguna melakukan pembayaran melalui *top-up* yang bisa dibeli di setiap pengemudi dari perusahaan ini. Perkembangan pelayanan yang di berikan oleh gojek berjalan mengikuti visi dari perusahaan yaitu:

“Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut menyejahterakan kehidupan tukang ojek di Jakarta dan Indonesia ke depannya”.

Perusahaan ini menggunakan sistem aplikasi dengan teknologi *cloud computing* yang memanfaatkan jaringan internet sebagai pusat dari *server* data yang dibutuhkan, seperti data pelanggan maupun data pengemudi. Perusahaan menggunakan internet karena dapat menyimpan data dengan jumlah yang besar, untuk menyimpan data. Selain itu internet juga digunakan untuk mengetahui titik koordinat dari pelanggan maupun pengemudi yang terhubung dengan aplikasi gojek di gadget penggunanya. Penggunaan *maps* yang disediakan perusahaan juga harus di akses melalui internet, sama seperti yang di gunakan *googlemaps*. Dalam *maps* yang di berikan oleh perusahaan terdapat titik lokasi tempat makan yang disarankan dan yang bekerjasama dengan perusahaan. Sistem yang digunakan perusahaan ini adalah sejarah pengambilan pelanggan dari pengemudi gojek. Jika pengemudi sering

mengambil pemesanan di suatu daerah maka pemesanan berikutnya akan mendapat di daerah sekitarnya yang tidak jauh.

Dari salah satu mitra pengemudi gojek mengatakan bahwa perusahaan ini menggunakan sistem target point untuk mendapatkan bonus dari perusahaan. Namun target yang di beri bukan banyaknya pelanggan tetapi target point. Point di berikan sesuai dengan pelayanan yang diambil oleh pengemudi, point cukup beragam dari nilai 1 hingga 1,5. Dalam satu hari pengemudi mengejar 20 point yang kemudian jam kerjanya bisa di atur sesuai dengan kemauan pengemudi sendiri. Dengan bebasnya jam kerja tersebut ada beberapa pengemudi gojek juga memiliki pekerjaan lain. Namun saat ini banyak pengemudi yang memutuskan untuk menjadi mitra pengemudi gojek saja tidak dengan pekerjaan sampingan, hal ini karena adanya bonus yang di berikan ketika target dalam hari itu tercapai penghasilannya tidak begitu jauh dengan bekerja disebuah perusahaan atau menjadi pegawai negeri di Yogyakarta.

Di kutip dari hasil wawancara portal berita online CNBC Indonesia kepada pihak gojek pada tanggal 23 april 2019, jumlah mitra pengemudi hingga maret 2019 lalu mencapai lebih dari 2 juta mitra pengemudi dan total unduhan aplikasi gojek mencapai 142 juta kali, bahkan hingga tahun 2019 ini gojek sudah mengembangkan perusahaan hingga ke beberapa Negara di Asia Tenggara, diantaranya adalah Vietnam dengan Go-Viet, Singapore dengan Gojek Singapore, Thailand dengan Get, dan Filipina dengan Gojek Filipina.

Dalam membayar mitrakerja, gojek memberikan sistem bonus yang di berikan kepada pengemudi. Perusahaan juga memberlakukan sistem bonus untuk pengemudi gojek yang mendapat peringkat atau *rating* yang cukup secara berturut-turut dalam kurun waktu tertentu, selain dari peringkat, perusahaan juga menilai dari banyaknya pelanggan yang dilayani pada hari itu. Sebaliknya pengemudi akan terkena *suspend* atau pembekuan akun ketika mendapatkan rating yang kurang serta dari komentar dari pelangganya, selain itu ketika pengemudi membatalkan pesanan juga akan terkena pembekuan. Jika pengemudi dinilai sudah sering mendapat rating yang kurang akan diputus kontrak dengan perusahaan. Pemberian bonus dan sanksi ini diakumulatikan langsung oleh sistem yang tersambung ke perangkat yang digunakan oleh pengemudi.

Kemunculan gojek pada tahun 2015 cukup ramai dan salah satu inovasi baru yang ada di Indonesia. Dengan adanya perusahaan ini lalu bermunculan beberapa pesaingnya dengan basis yang sama dan menginovasikan untuk beberapa layanan lainnya seperti bajaj

transjakarta dan lain sebagainya. Namun hingga saat ini yang bertahan 2 perusahaan yaitu gojek dan grab, namun pada tahun 2019 ini kemunculan platform yang hampir sama bernama maxim.

## **B. Permasalahan yang dihadapi gojek**

Permasalahan yang di hadapi oleh mitra gojek adalah adanya larangan dari penyedia jasa konvensional seperti taksi dan ojek. Bahkan beberapa kali terjadi kasus tindak kekerasan yang di lakukan oleh penyedia jasa konvensional terhadap mitra kerja ojek online. Seperti yang terjadi pada tahun 2017 di Bandar Udara Adi Sucipto Yogyakarta, seorang pengemudi taksi online ditelanjangi oleh pengemudi taksi konvensional Bandar Udara Adi Sucipto karena dianggap telah mengambil pelanggan mereka. Yang kemudian terjadi lagi pada tahun 2018 dengan tindakan kekerasan yang dilakukan oleh pengemudi taksi konvensional terhadap taksi online. Beberapa kasus yang terjadi, tidak hanya di Yogyakarta saja masih banyak yang terjadi di luar Yogyakarta. Hingga muncul himbuan untuk para pengemudi taksi online untuk dilarang mengambil penumpang di daerah Bandar udara. Kemudian di ikuti dengan beberapa tempat penghubung antar kota lainnya seperti terminal dan stasiun yang melarang pengemudi ojek online atau taksi online untuk mengambil penumpang di lokasi tersebut. Adanya larangan ini kemudian di sepakati bersama oleh kedua belah pihak, dengan hasil adanya zona merah atau zona larangan yang diberikan kepada ojek online.

Bukan hanya dari pesaing transportasi umum konvensional perusahaan ojek online juga mendapat beberapa larangan oleh warga setempat, yang melarang pengemudi ojek online melakukan aktivitas mangkal di daerah tersebut. Seperti yang terjadi di daerah Soropadan Yogyakarta, yang memberi larangan kepada ojek online dilarang mangkal di daerah tersebut. Tentu pelarangan tersebut melalui sebuah persetujuan yang di lakukan antara Ketua RW setempat dengan manajemen gojek dan grab. Daerah tersebut terbilang cukup strategis terletak antara Jalan Gejayan dan Ring Road Utara, yang di sekitarnya terdapat mall, hotel, beberapa kantor, serta dekat dengan penjual makanan. Selain warga penolakan juga diberikan oleh pengusaha minimarket yang memiliki beberapa tempat duduk yang seharusnya di berikan kepada pelanggan, namun menurut pihak minimarket para pengemudi menggunakan tempat tersebut tanpa membeli barang dagangan di mini market tersebut dan menunggu pelanggan cukup lama. Dengan beberapa pertimbangan tersebut maka pihak inimarket memberikan larangan, seperti sebuah minimarket Indomaret di jalan Perumnas Yogyakarta.

Selain adanya beberapa masalah dari luar perusahaan, terdapat masalah dari dalam perusahaan sendiri yaitu banyaknya jumlah mitra gojek hingga tahun 2018 yang mencapai lebih dari 2 juta mitra pengemudi gojek. Banyaknya mitra membuat persaingan antar pengemudi untuk mendapatkan pelanggan semakin ketat. Dengan demikian tidak sedikit perkumpulan gojek yang menjadikan kumpulannya tersebut menjadi sebuah komunitas. Namun dengan adanya komunitas tersebut juga ada beberapa oknum yang memberi titik wilayah kekuasaan suatu komunitas tersebut. Selain itu masalah yang timbul dari dalam perusahaan adalah adanya hukum normal yang tidak tertulis antar komunitas. Hingga saat ini menurut salah satu pengemudi gojek di komunitas blimbingsari jika ada pengemudi gojek di luar komunitas tersebut yang mengambil order go-food di wilayah blimbingsari dan terindikasi melakukan kecurangan akan diberi peringatan.

### C. Profil perusahaan gojek

Logo: Pada gambar 2.1 merupakan logo lama dari gojek yang berlaku hingga tahun 2019 yang kemudian di gantikan dengan logo pada gambar 2.2



Gambar 2.1



Gambar 2.2

Pendiri	: Nadiem Anwar Makariem
Nama Induk Perusahaan	: PT. Karya Anak Bangsa
Nama Perusahaan	: PT. Gojek Indonesia
Tahun berdiri	: 2010
Alamat kantor pusat	: Pasaraya Blok M Gedung B Lt. 6, Jalan Iskandarsyah II No.7, RT.003 / RW.001, Melawai, Kebayoran Baru, RT.3/RW.1, Melawai, Kec. Kby. Baru, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12160

## 2.2 Komunitas gojek blimbingsari

### A. Daerah blimbingsari

Daerah Blimbingsari terletak di sekitaran Sekolah Vokasi UGM Yogyakarta dan kompleks perumahan dosen UGM. Di lokasi tersebut terdapat beberapa tempat makan yang cukup ramai peminatnya, yang kemudian banyak dari peminat tempat tersebut memesan melalui layanan go-food yang di sediakan oleh gojek. Berikut adalah gambaran peta lokasi daerah Blimbingsari.



Gambar 2.3

Daerah ini terhitung strategis dalam bidang makanan, cemilan, serta minuman. Menurut salah satu mitra pengemudi gojek, berikut beberapa warung makan yang paling banyak diminati pelanggan go-food adalah Jank-Jank Chicken Wings, Jogja Chicken, Nasi kuning Ternate, Roti John Surabaya, Nagoya, Ruang Kerja Coffee, Bubur Azara dan Fremilt. Untuk jam ramai go-food pada jam makan baik pagi siang atau malam. Selain tempat tersebut masih ada beberapa tempat lainnya yang terdaftar dalam go-food, hanya tidak begitu sering di pesan melalui aplikasi. Untuk tempat pengirimannya beraneka ragam, namun biasanya pengemudi memilih mengambil pemesanan yang berlokasi tidak begitu jauh dengan tempat berjualannya. Hal ini dilakukan dengan tujuan mengejar efisiensi waktu pada jam tertentu, supaya pengemudi bisa langsung kembali ke zona tunggu dan menunggu pemesanan dari pelanggan kembali. Karena sistem yang di berikan perusahaan adalah mengejar target point dalam hari itu.

Selain tempat makan daerah ini terbilang cukup ramai pelanggan go-ride pada jam tertentu seperti saat berangkat sekolah ataupun pulang kantor. Pelanggan go-ride di dominasi dari warga kampung blimbingsari yang tidak begitu jauh dari zona tunggu ojek online Blimbingsari. Untuk tujuan pengantaran cukup beragam, dari yang dekat hingga jauh dari lokasi tersebut. Namun anggota komunitas ini tidak sering mendapatkan pemesanan dari beberapa sekolah yang berada tidak begitu jauh dari lokasi zona tunggu tersebut. Hal ini cukup di hindari karena secara tidak langsung adanya komunitas ojek online secara tidak langsung juga menciptakan wilayah kekuasaan dengan demikian anggota komunitas gojek Blimbingsari akan mengambil pesanan di luar wilayah ketika pelanggan tidak mendapat pengemudi lain yang berkuasa di daerah tersebut, untuk menghindari kesalah pahaman.

## **B. Gambaran Umum Komunitas Gojek Blimbingsari**

Awalnya zona tunggu ini terbentuk di dalam kampung Blimbingsari, namun dengan kesepakatan warga setempat menolak adanya zona tunggu di dalam kampung tersebut sehingga zona tunggu berpindah ke Jl.Sardjito yang terletak di selatan kampung tersebut. Letak zona tunggu ini disalah satu warung klontong, yang berada diantara tempat makan yang sering di tuju oleh pelanggan go-food. Dalam zona tunggu tersebut tidak hanya gojek saja, namun ada pengemudi Grab yang menunggu di tempat yang sama. Namun adanya Grab tidak berpengaruh dengan keberlangsungan go-food, menurut hasil wawancara terhadap salah satu pengemudi gojek menjelaskan bahwa sistem yang di miliki berbeda sehingga tidak ada istilah rebutan pelanggan diantara keduanya.

Komunitas dibentuk dari sekumpulan orang yang menunggu di dalam kampung blimbingsari pada tahun 2017, kemudian mendapat penolakan dari warga zona tunggu ojek online di pindahkan di jalan utama dan kemudian dibentuk menjadi sebuah komunitas pada tahun 2018. Komunitas gojek blimbingsari ini sudah di daftarkan ke dalam perusahaan gojek Yogyakarta sebagai komunitas resmi, hal ini ditandai dengan adanya banner berlogo gojek dan nama komunitas goblum (gojek glimbingsari) di zona tunggu tersebut. Didaftarkannya komunitas ini bertujuan untuk mempercepat dan mempermudah driver untuk mendapatkan informasi penting dari perusahaan. Selain di zona tunggu, komunitas ini juga memiliki Grup What's App untuk persebaran informasi dari admin yang biasa di sebut MinWa.



Dijelaskan oleh salah satu anggota dan mantan pengurus komunitas ini, pembentukan komunitas bertujuan untuk mempererat silaturahmi antar pengemudi ojek online. Selain itu pembentukan komunitas yang kemudian didaftarkan ke perusahaan akan mempermudah dan mempercepat persebaran informasi yang diberikan perusahaan. Biasanya pesan di berikan kepada ketua komunitas yang kemudian disebarakan melalui media sosial What's App. Komunitas ini resmi didaftarkan ke perusahaan gojek Yogyakarta pada awal tahun setelah terbentuknya komunitas ini.

Dipilih untuk membentuk komunitas agar memiliki identitas tersendiri untuk wilayah tersebut. Karena saat ini banyak bermunculan komunitas-komunitas baru di beberapa titik ramai di Yogyakarta, penamaan komunitas mempermudah pengemudi untuk menentukan batas pengambilan pelanggan agar tidak terjadinya kesalah pahaman. Selain itu agar silaturahmi terjalin baik antar pengemudi yang menunggu di tempat tersebut. Selain itu juga melakukan aktifitas “kopi darat” yang dilakukan di rumah atau tempat makan salah satu pengemudi yang ada, dengan tujuan untuk berbagi rejeki dan kebahagiaan sesama pengemudi ojek online. Selain itu solidaritas terbentuk bertujuan jika ada salah satu anggota yang mengalami musibah untuk bisa saling membantu.

Lokasi Blimbingsari dipilih oleh pengemudi gojek karena terbilang strategis dalam bidang layanan go-food. Namun tidak banyak juga anggota yang sempat *off* sementara dalam kurun waktu tertentu kemudian susah untuk mendapatkan pelanggan di daerah ini, hal ini terjadi karena histori yang sudah ada akan tertutupi dengan pengemudi lain yang masih aktif di daerah tersebut. Namun bukan berarti anggota tersebut otomatis dikeluarkan dari komunitas, solidaritas antar pengemudi dikomunitas ini tidak pudar.

### **C. Profil Komunitas GoBlim**

Tahun berdiri	: 2018
Ketua Komunitas	: Imam
Wakil Ketua	: Suropto
Bendahara	: Hadi
Sekretaris	: -
Jumlah Anggota awal	: 10

Jumlah Anggota Komunitas : 50

Lokasi pangkalan : Jl. Prof. DR. Sardjito (depan Jank-Jank Wings)

## **BAB III**

### **Temuan dan Pembahasan**

Pada awalnya pangkalan ojek online “Goblim” ini beranggotakan 10 orang, yang melakukan aktivitas mangkal di dalam kampung Blimbingsari. Akan tetapi pangkalan mendapat tindakan pengusiran dari warga yang kemudian para anggota sepakat pindah ke jalan utama di depan kampung Blimbingsari yang di nilai strategis dalam bidang kuliner. Lokasi pangkalan saat ini sudah berpindah ke jalan Prof. Dr. Sardjito no 13. Tercetusnya komunitas ini diprakarsai oleh beberapa petinggi yang sebelumnya pernah berada di komunitas lain. Untuk saat ini pangkalan bukan lagi sebagai kekuatan dalam melawan tindakan-tindakan perlawanan dari pihak-pihak jasa konvensional seperti tahun-tahun sebelumnya. Pangkalan saat ini lebih banyak dimanfaatkan oleh para pengemudi sebagai tempat beristirahat dan bercanda setelah lelah melayani penumpang. Komunitas gojek Blimbingsari ini terdaftar resmi di perusahaan gojek Yogyakarta. Di Yogyakarta terdapat 24-25 grup besar yang didalamnya terdapat beberapa komunitas yang berisi rata-rata 10-15 komunitas.

Produksi ruang dalam pangkalan ini dianalisis dengan menggunakan kategorisasi ruang menurut Holy Rafika Dhona (2018), Sedangkan pembentukan makna sesuai dengan Herbert Blumer (1996). Analisis temuan akan di bagi menjadi dua sub-bab, yakni produksi ruang pangkalan ojek online dan makna dari pangkalan bagi pengemudi ojek online.

#### **A. Temuan**

##### **1. Produksi ruang pangkalan**

###### **a. Terbentuknya pangkalan**

Pangkalan ini terbentuk dari beberapa orang yang awalnya berkumpul pada suatu tempat yang sama, seperti halnya yang terjadi pada komunitas gojek blimbingsari. Awalnya terbentuk dari kurang lebih 10 orang yang mangkal di dalam kampung Blimbingsari yang kemudian mendapat penolakan dari warganya yang juga merupakan pengemudi ojek online karena dianggap mengambil pelangganya. Kemudian beberapa orang di pangkalan tersebut memilih untuk keluar dari tempat tersebut dan mencari tempat baru serta membentuk sebuah pangkalan tetap. Dari sebuah pangkalan tersebut kemudian di bentuklah komunitas untuk memberi identitas tempat tersebut.



gambar 3.1

(dokumentasi peneliti: penolakan warga Blimbingsari)

Pangkalan ini di bentuk oleh Suropto, Imam dan beberapa orang lainnya, terbentuknya pangkalan ini berdasarkan pengalaman para pendiri yang sudah berpindah-pindah komunitas. Dengan tujuan yang sama disetiap pangkalanya, pangkalan ini dibentuk dengan tujuan memberi wadah bagi para pengemudi. Dengan dibentuknya pangkalan ini, membuat para pengemudi untuk nyaman dalam bekerja, bahkan beberapa pengemudi sudah menganggap bahwa pangkalan tersebut merupakan kantor dimana tempat ia bekerja.

Pembentukan pangkalan ini didasari kesadaran beberapa pengemudi yang sering mangkal di tempat yang sama. Pembentukan pangkalan ini diperuntukan untuk para pengemudi berbagi cerita dan bercanda di sela-sela menunggu penumpangnya. Pangkalan ini juga di fasilitasi tempat duduk dan pengisi daya untuk pengemudinya, namun untuk beberapa fasilitas yang di beri perusahaan tidak dipakai karena di pangkalan ini terbuka dan tidak ada tempat untuk menyimpan saat pangkalan tidak ada pengemudi yang menunggu.

Dalam pangkalan ini, rata-rata pengemudi banyak yang berasal dari daerah yang cukup jauh dari lokasi pangkalan. Namun tetap memilih goblum untuk lokasi pangkalannya, karena dinilai cukup strategis dan mempercepat driver ojol menutup point atau mencapai target dalam satu hari. Beberapa anggota yang bertempat tinggal disekitar Blimbingsari mengatakan memilih lokasi pangkalan di blimbingsari karena dekat rumah dan memiliki warung yang harus beberapa kali di periksa dalam satu hari tersebut.

Pangkalan ini, dibentuk menjadi sebuah komunitas selain memberi nama identitas daerah tersebut juga untuk memberi rasa nyaman dan aman serta mempererat jalinan silaturahmi antar pengemudi ojek online. Menurut Imam sebagai ketua komunitas goblum “supaya kita semakin banyak saudara dan saling mengenal. Di bentuknya komunitas supaya kita dengan teman teman kalau bekerja itu nyaman. Yang di maksud nyaman disini segala resiko kita di jalan bisa di kurangi” (Imam, 2019). Selain Imam di waktu yang sama, menurut Ripto sebagai wakil ketua komunitas goblum “alasan saya membentuk komunitas dulu itu cuma mempererat ojek online mas. Jadi selama ini kan kita kasihan kalau melihat driver yang gak punya grup, misalnya kalau ada apa-apa ya akan bingung nyari bantuannya kemana nah dari situ dia akan kesusahan. Nah lalu saya terinspirasi untuk membentuk grup” (Ripto, 2019). Menurut Prpto sebagai anggota komunitas gojek Blimbingsari hal ini merupakan salah satu alasan kenapa dia memilih untuk bergabung dengan komunitas pangkalan, karena merasa dipermudah untuk urusan ke perusahaan.

### **1) Legalitas pangkalan dalam perusahaan**

Terbentuknya pangkalan ini tentunya tidak dilakukan secara illegal oleh para pendirinya. Sejak pangkalan ini menjadi sebuah komunitas, para pendiri kemudian mendaftarkan pangkalan ini ke perusahaan gojek di Yogyakarta. Pihak perusahaan melegalkan adanya pangkalan komunitas dan memberi beberapa dukungan fasilitas.

Perusahaan juga menyediakan beberapa fasilitas seperti galon air, dispenser, tikar dan beberapa fasilitas penunjang kenyamanan untuk para mitra kerjanya di pangkalan. Namun adanya fasilitas ini tidak semua dapat dimanfaatkan disetiap pangkalan karena adanya keterbatasan. Salah satunya goblum yang tidak memanfaatkan fasilitas tersebut karena

lokasi pangkalan dan tempatnya yang terbuka dan berada di pinggir jalan, tanpa ada bangunan untuk menutup.

Selain memberi fasilitas dalam pangkalan, perusahaan mengelompokkan beberapa komunitas kedalam grup-grup tersendiri. Di Yogyakarta terdapat 24-25 grup besar yang didalamnya terdapat beberapa komunitas yang berisi rata-rata 10-15 komunitas yang di setiap komunitasnya beranggotakan sekitar 50 orang anggota. Dengan adanya grup ini perusahaan memberi satuan petugas kusus yang bertujuan membantu dan memantau pergerakan mitra perusahaan dalam bekerja. Satuan petugas ini di sebar perusahaan di titik-titik tertentu untuk kemudahan menjangkau mitra kerja perusahaan. Tugas utama para satuan petugas ini adalah memberi layanan konsultasi bagi para pengemudi yang tidak memahami algoritma dari setiap pembaruan sistem yang di lakukan oleh perusahaan (Prpto, 2019). Dengan adanya resiko pekerjaan bagi para mitra perusahaan atau para pengemudi, perusahaan juga menyediakan jasa ambulan untuk para mitra yang mengalami musibah ketika sedang dalam perjalanan Bersama penumpangnya.

## **2) Pelayanan prioritas anggota**

Dalam pangkalan ini rata-rata anggota mengambil pelayanan go-food yang di nilai lebih cepat untuk mencapai target dan pengemudi merasa tidak begitu lelah karena jarak pengantaran yang lebih dekat. Namun dalam komunitas ini tetap ada anggota yang menggunakan pelayanan go-ride akan tetapi anggota tersebut datang ke pangkalan hanya pada saat buka akun dan tutup akun atau pada saat tidak mendapat penumpang.

Menurut Imam sebagai ketua komunitas “ beberapa anggota yang memilih pindah komunitas atau memilih komunitas di pangkalan Blimbingsari ini karena sudah merasa lelah dengan layanan go-ride yang harus mengikuti arah dari pesanan pelanggannya” (Imam, 2019). Salah satunya Hadi yang merasa kondisi badanya sudah tidak prima seperti awal saat bergabung dengan gojek, kemudian memutuskan untuk berpindah komunitas dan fokus pada layanan go-food.

Para pengemudi lebih memilih layanan go-food karena di nilai point yang di peroleh lebih cepat mencapai target. Hal ini karena dalam

pelayanan go-food akan mendat 0,5 point lebih tinggi dari pada layanan go-ride, dan para pengemudi memilih layanan ini karena lebih ramai pelanggan terutama di jam-jam tertentu semisal jam istirahat kantor. Karena lokasi pangkalan ini tidak begitu jauh dengan kantor dan sekolah, sehingga para pengemudi merasa jarak pengantaran makanan yang dijalani oleh para pengemudi hanya di sekitar pangkalan saja.

Resiko berada di jalan raya juga salah satu alasan pengemudi untuk memilih pelayanan ini, kembali pada jarak pengantaran yang dekat. Selain itu para pengemudi juga mempertimbangkan biaya bahan bakar yang di keluarkan ketika mengambil pelayanan go-food ini. Seperti yang diungkapkan Hadi “go-food ini punya trip yang lebih pendek, kalau di goblim ini pengantarannya dibawah 2 km bahkan juga dibawah 1km, jadi saya mengeluarkan konsumsi bahan bakar sekitar 25.000 itu bisa untuk 3 hari jadi irit sekali, yang pertama saya rasakan itu kemudian motor tidak capek kita sebagai driver juga tidak kelelahan. Walaupun kita harus menunggu orderan yang cukup lama tapi ketika akun kita lagi bagus 5-6 jam itu sudah selesai” (Hadi, 2019).

Para anggota memanfaatkan pangkalan ini untuk beristirahat dan berbagi cerita serta pengalaman ketika anggota dihadapkan dengan suatu masalah, seperti yang diungkapkan Prpto “adanya komunitas ini buat berbagi cerita, seperti kejadian beberapa waktu lalu ketika beberapa pengemudi mendapat kabar akan dibekukan sementara waktu tanpa ada alasan” (Prpto, 2019), kemudian beberapa pengemudi yang mendapat pesan serupa saling berbagi yang selanjutnya dari pengurus pangkalan atau komunitas ini melanjutkan ke perusahaan untuk mencari tahu kebenaran informasi tersebut.

Seperti yang di katakan Suropto dan Hadi dalam wawancara yang di lakukan peneliti, sebelumnya pernah berada di komunitas lain, pangkalan ini terletak di beberapa tempat yang cukup strategis seperti stasiun dan hotel. Pangkalan-pangkalan tersebut juga di bentuk komunitas dengan tujuan yang sama seperti goblim namun bedanya yang dicari adalah pelanggan yang menggunakan go-ride. Beberapa pengemudi merasakan mengambil layanan go-ride lebih menguras tenaga karena jarak tempuh yang di tempuh cukup jauh. Seperti Hadi yang sebelumnya tergabung

dalam komunitas pangkalan LorSta (Lor Stasiun) mengatakan “kalau di daerah stasiun biasanya mengantar ke beberapa tempat yang jauh sesuai dengan tujuan pelangganya” (Hadi, 2019). Menurut Hadi dengan bertambahnya usia maka stamina tubuh juga akan berkurang sama halnya dengan motornya yang sudah tidak dalam kondisi yang prima lagi, maka dari itu Hadi memutuskan untuk pindah ke komunitas goblum.

Dengan adanya pangkalan pemikiran dan pengalaman yang di dapat oleh para pengemudi akan di bagikan kepada pengemudi lainnya, hal ini di lakukan untuk saling menjaga dan peduli seseuai dengan prinsip persaudaraan yang para pengemudi ojek online pegang.

### **3) Strategisnya lokasi pangkalan**

Dalam pengamatan yang dilakukan peneliti di sekitar pangkalan Gojek Blimbingsari ini, lokasi pangkalan terbilang cukup strategis dalam bidang pelayanan go-food. Karena di sekitaran pangkalan terdapat beberapa tempat makan maupun penjual jajanan yang menjadi jujukan para pelanggan . hal ini terlihat dari ramainya pengemudi yang mengantri beberapa gerai.

Menurut Hadi yang peneliti temui ketika survey lokasi, jarak tempuh pesanan dari titik pangkalan ini juga tidak begitu jauh sehingga dapat menghemat tenaga serta biaya bahan bakar. Selain itu pelayanan go-food ini juga memiliki keunggulan di banding pelayanan go-ride karena memiliki point yang lebih besar. Dengan demikian para pengemudi lebih cepat untuk mencapai targetnya.

Beberapa lokasi yang menjadi tujuan pelanggan diantaranya adalah sebagai berikut.



**a) Jank-jank**



Gambar.3.2

(dokumentasi peneliti: restaurant jank-Jank)

Jank-jank merupakan salah satu restaurant yang sering di pesan pelanggan melalui aplikasi go-food. Selain itu restaurant ini juga mendukung keberadaan para pengemudi ojek online untuk mangkal di sekitaran halaman restaurant tersebut. Hal ini dapat dilihat dari perusahaan yang memberikan fasilitas listrik untuk pangkalan goblum, yang biasa digunakan untuk menambahkan daya ponsel dari para pengemudi.

**b) Fremilt**

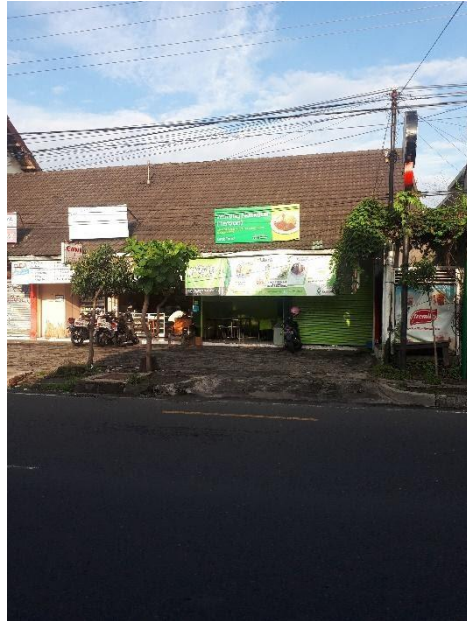


Gambar 3.3

(dokumentasi peneliti: warung Fremilt)

Berbeda dengan Jank-Jank, fremilt bergerak dalam bidang minuman kekinian. Fremilt ini merupakan outlet yang juga sering di pesan oleh para pelanggan. Lokasi outlet ini berada tidak jauh dari pangkalan, sehingga para pengemudi yang akan memesan tidak perlu membawa motornya untuk datang ke outlet tersebut, sehingga para pengemudi dapat menghemat biaya bahan bakar.

**c) Nasi Kuning Ternate**



Gambar 3.4

(dokumentasi peneliti: warung Nasi Kuning Ternate)

Berikutnya merupakan restaurant nasi kuning ternate, menurut para pengemudi restaurant ini sering dipesan melalui aplikasi pada siang hari disaat jam istirahat kantor. Lokasinya pun berdempetan dengan outlet dari fremilt sehingga para pengemudi tidak perlu membawa kendaraan untuk mendatangi restaurant tersebut.

#### d) Bubur Ayam A-Zahra



Gambar 3.5

(dokumentasi peneliti: warungmakan Bubur ayam)

Berbeda dengan beberapa restaurant di atas, Bubur Ayam ini ramai dipesan pelanggan pada saat pagi hari. Pengemudi yang mengambil pesanan di restaurant ini tidak banyak, hanya beberapa pengemudi yang mulai membuka akun pada pukul 6 pagi saja.

#### b. Terciptanya ruang pangkalan baru dalam sebuah media

##### 1) Perubahan bentuk pangkalan menjadi komunitas

Dari sekumpulan orang melakukan aktifitas mangkal di tempat yang sama, kemudian mencetuskan keputusan untuk merubah aktifitasnya tersebut menjadi sebuah komunitas. Dibentuknya komunitas ini juga bertujuan untuk memberi identitas kepemilikan daerah bagi pangkalan. Selain itu dengan adanya struktur organisasi yang lengkap. Hal ini untuk mempermudah para anggota dalam mengurus administrasi yang berkaitan dengan pangkalan tersebut.

Tempat berkumpulnya pengemudi untuk menunggu pesanan dari para pelanggan ini bisa dikatakan sebuah pangkalan, namun pangkalan bagi para pengemudi ojek online merupakan sebuah kata yang sensitif karena merasa disamakan dengan angkutan konvensional yaitu OPANG atau ojek pangkalan. hal ini di dapat saat peneliti melakukan perkenalan kepada salah satu anggota pengurus pangkalan goblum. Para pengemudi

lebih menamai tempat tersebut dengan “Mako” atau markas seperti istilah yang digunakan dalam kepentingan militer. Hal ini dilakukan untuk membedakan antara ojek pangkalan dengan ojek online.

Sama seperti dengan ojek konvensional yang memberikan identitas pangkalanya baik dengan seragam maupun dengan tulisan yang tertera dalam tiap pangkalanya. Namun yang membedakan pangkalan dalam ojek online memiliki tempat yang lebih luas berdasar dengan jangkauan sistem yang diberikan perusahaan. Hal ini tentunya sangat berbeda dengan ojek konvensional, yang bisa saja berdiri dalam satu daerah yang sama namun memiliki identitas yang berbeda. Seperti yang ada di Terminal Bus Condongcatur yang terdapat dua pangkalan berbeda.

Bentuk teritori dalam pangkalan ojek online tidak terlihat jelas, namun para pengemudi mendirikannya dengan menggunakan nama daerah yang mereka gunakan sebagai pangkalan seperti gojek Blimbingsari, Terban garis keras dan lain sebagainya. Nama tersebut secara tidak langsung merupakan batasan teritori dari setiap pangkalan ojek online. Pada awalnya dulu batasan ini tidak bisa dipahami oleh setiap pengemudi, sehingga menimbulkan keributan berupa rebutan lokasi penjemputan maupun pengambilan order layanan go-food. Namun untuk saat ini, pembaruan sistem dari perusahaan dengan sistem riwayat pengambilan/history ini dapat meredakan keributan antar pangkalan tersebut. Hubungan antar komunitas lain juga selalu dipertahankan untuk saling menjaga kerukunan antar pengemudi ojek online. Akan tetapi sebelum perusahaan memberikan pembaruan pada aplikasinya, sempat terjadi beberapa kasus rebutan pelanggan dan lahan pangkalan. Namun dengan sistem history yang diberlakukan seperti saat ini tidak lagi terjadi perebutan pelanggan karena para pengemudi akan mengambil pesanan di sekitar tempat mangkal sesuai dengan riwayat pengambilan pesanan.

## **2) Ruang pangkalan dalam media baru (What's App)**

Saat ini pangkalan yang terbentuk tidak hanya berbentuk pangkalan fisik saja yang terletak di jalan Dr. Sardjito namun pangkalan saat ini juga memiliki bentuk dalam sebuah media sosial di internet yaitu media what's app. Keberadaan media ini dapat dikatakan sebuah pangkalan karena

para pengemudi dalam komunitas ini tidak semua melakukan aktifitas mangkal dalam pangkalan fisik saja. Beberapa pengemudi yang mengambil pelayanan selain go-food, seperti Prpto yang mengambil layanan go-ride, tidak dapat kembali lagi ke pangkalan setelah mendapatkan pelanggannya. Hal ini di karenakan efektifitas waktu yang di butuhkan para pengemudi ojek online dalam bekerja.

Dalam kajian komunikasi geografi, ruang merupakan produk dari kehidupan sosial, dan bukan hanya tempat dimana kehidupan berlangsung (Dhona, 2018). Keberadaan grup dalam media sosial ini merupakan sebuah produk yang diciptakan para pengemudi ojek online, dengan tujuan kemudahan berkomunikasi antar pengemudi ojek online. Selain itu keberadaan grup ini menghadirkan rasa aman bagi para anggotanya.

Dalam media ini, banyak juga anggota yang saat ini tidak berada di sekitaran lokasi pangkalan seperti Isnawan yang saat ini harus berpindah ke daerah Kalsan. Namun dengan adanya media ini para pengemudi dapat dengan mudah saling berkomunikasi dan saling memberi bantuan jika sesama anggota membutuhkan.

Dengan demikian para anggota yang ada dalaam sebuah komunitas pangkalan tidak semuanya berada dalam lingkungan yang sama. Namun mereka tetap berada dalam identitas pangkalan yang sama karena adanya ikatan persaudaraan yang dibentuk dalam pangkalan tersebut. Ikatan persaudaraan ini terus di jalin dengan diadakanya aktifitas seperti kopdar, sehingga para anggota saling mengenal baik yang aktif dalam pangkalan tersebut maupun tidak.

### **c. Perbedaan dengan ojek konvensional**

Aktifitas yang di lakukan dalam kegiatan mangkal antara ojek online dan ojek konvensional dapat terbilang sama. Hanya saja para pengemudi ojek online lebih sering memantau gadgetnya dibanding dengan para pengemudi ojek konvensional.

Kehadiran ojek online merupakan sebuah inovasi terbaru dari sebuah profesi lama yaitu ojek konvensional. Namun dengan seiring berjalanya waktu bertumbuhlah sebuah inovasi yang memberi sebuah pelayanan seperti ojek konvensional tetapi memiliki sebuah kebebasan dalam mencari

pelanggannya. Perubahan yang dilakukan memanfaatkan adanya jaringan internet yang saat ini menjadi kebutuhan hampir seluruh masyarakat di Indonesia.

Akan tetapi hingga saat ini kebiasaan para pengemudi ojek online kembali lagi seperti ojek konvensional yang sama-sama melakukan aktivitas mangkal disebuah titik. Namun perbedaanya, ojek online mendapatkan pelanggan berdasarkan algoritma sistem yang di berlakukan perusahaan.

Selain hal tersebut berikut merupakan perbedaan antara ojek konvensional dengan ojek online:

- 1) Ojek konvensional
  - a) Ojek konvensional tentunya bergerak tanpa aplikasi dan tanpa perusahaan yang mengikat sebagai mitra kerjasama
  - b) Melakukan aktivitas mangkal sebagai sarana mencari pelanggan yang membutuhkan jasanya
  - c) Tidak ada algoritma sistem penerimaan pelanggan yang berlaku
  - d) Layanan yang di berikan hanya mengantar dari pangkalan menuju titik tujuan pelanggannya.
- 2) Ojek online
  - a) Terikat dengan sebuah kontrak kerja dengan perusahaan
  - b) Adanya aplikasi berbasis internet untuk mencari pelanggan, yang tentunya mempermudah para pengemudi mencari pelanggan
  - c) Adanya algoritma sistem yang mengatur penerimaan pelanggan berdasar riwayat perjalanan pengemudi
  - d) Para pengemudi dapat memilih layanan yang di ambil sesuai yang disediakan oleh perusahaan

Dari hasil penelitan yang di lakukan di lokasi, para pengemudi ojek online saat ini melakukan aktivitas mangkal karena dinilai lebih hemat tenaga dan waktu. Selain itu seiring berjalanya waktu, mitra perusahaan yang semakin banyak sehingga para pengemudi merasa sepi pelanggan jika menunggu pelanggannya di rumah. Namun dengan demikian pangkalan yang dimiliki oleh ojek online berbeda dengan ojek pangkalan, karena adanya dukungan seperti tikar, galon air, dan lain sebagainya dari perusahaan. Berbeda dengan ojek pangkalan yang menyediakan semua secara mandiri dan kesepakatan

bersama. Bagi para pengemudi ojek online yang terpenting dalam pangkalan adalah listrik untuk menambah daya ponselnya, karena para pengemudi ojek online sangat bergantung dengan ponselnya untuk bekerja.



(gambar 3.7)



(gambar 3.8)

(dokumentasi peneliti: perbedaan antara pangkalan ojek online dengan ojek konvensional)

Dari gambar di atas merupakan penggambaran perbedaan antara pangkalan ojek online goblin dan pangkalan ojek Terminal Condongcatur. Dalam pangkalan goblin terlihat lebih rapih dan memiliki fasilitas yang menunjang kenyamanan para pengemudi untuk beristirahat, beberapa fasilitas yang di berikan dari perusahaan sengaja tidak di letakkan di pangkalan karena menurut para pengurus pangkalan goblin ini cukup terbuka dan rawan terjadinya pencurian. Berbanding terbalik dengan pangkalan ojek konvensional yang lebih terlihat apa adanya tanpa adanya tempat beristirahat yang nyaman, dan tidak terlihat jaringan listrik untuk mengisi daya ponsel dari pemudi ojek.

Bagi anggota goblin pangkalan merupakan ruang tersendiri, baik untuk melepas lelah maupun bercanda bersama rekan kerjanya (Hadi, 2019). Para pengemudi ojek online menciptakan ruang baru berupa pangkalan yang seharusnya para pengemudi ojek online tidak melakukan aktifitas tersebut, karena algoritma dari aplikasi yang mengatur sudah lebih jelas dibandingkan dengan para pengemudi ojek konvensional yang harus menunggu penumpangnya di suatu tempat, terlebih dimasa sekarang dimana internet sudah di gunakan setiap masyarakat.

## **2. Makna dalam ruang**

### **a. Makna persaudaraan**

Menurut Blumer dalam bukunya mengatakan untuk dapat mengenali diri seseorang harus dapat memposisikan diri sebagai objek tersebut. Sehingga dalam penelitian ini para pengemudi memposisikan diri dalam lingkup sosialnya sebagai pengemudi ojek online yang bergabung dalam sebuah tempat yang memaknai dirinya sebagai objek yang sama

Dengan memiliki kesamaan dalam bidang profesi inilah para pengemudi merasa saling memiliki ikatan persaudaraan. Yang kemudian membentuk pemikiran untuk memperkuat ikatan persaudaraan tersebut dengan cara mereka yaitu saling membantu.

#### **1) Hadirnya rasa bersaudara**

Timbulnya rasa persaudaraan untuk saling menyadari kesamaan pekerjaan dan tempat bekerja yang cukup berbahaya bagi orang awam merupakan salah satu makna adanya komunitas pangkalan ini.

Proses komunikasi yang terjadi dalam pangkalan dan tindakan seperti saling merangkul satu sama lain antar pengemudi ojek online, kemudian membentuk rasa persaudaraan antar pengemudi. Hal ini dirasakan oleh setiap pengemudi yang tergabung dalam komunitas karena sesama anggota memperlakukan sesamanya dengan tindakan yang sama untuk saling menjaga dan merangkul.

Dalam pangkalan ini, proses komunikasi untuk saling membantu dan meringankan beban sesamanya dalam ruang pangkalan ini yang membentuk persaudaraan antar pengemudi ojek online yang tergabung dalam komunitas yang sama. Dikutip dalam (Dhona, 2018) “bidang kaji texture adalah perihal bagaimana proses komunikasi dimaknai dalam tempat-tempat dan oleh karena konteks lokal tertentu”. Sama seperti yang terjadi di pangkalan ini, dimana proses komunikasi antar pengemudi ojek online di maknai dengan persaudaraan yang muncul karena adanya konteks saling bersama, membantu dan meringankan beban sesama. Persaudaraan sebuah rasa yang timbul karena adanya proses komunikasi antar pengemudi ojek online dalam pangkalan ini, selain itu saling



memiliki rasa yang sama dalam hal pekerjaan sebagai pengemudi ojek online dalam menghadapi pekerjaan yang berat dan bekerja langsung di jalanan.

Untuk menguatkan rasa persaudaraan komunitas pangkalan ini mengadakan perkumpulan di setiap bulannya untuk saling mengenal dengan anggota-anggota baru dalam komunitas gojek blimbingsari. Selain itu, karena dalam pangkalan ini terdiri dari 2 aplikasi mereka juga berkumpul bersama untuk membentuk persaudaraan yang lebih luas antar aplikasi. Hal ini dilakukan karena sesama pengemudi ojek online memiliki rasa kesamaan pekerjaan walaupun berasal dari media yang berbeda.



(Gambar 3.9)

(dokumentasi peneliti: pangkalan Gojek Blimbingsari)

## 2) Konstruk persaudaraan oleh pengemudi

Hadirnya rasa saling bersaudara merupakan hasil konstruk dari para pengemudi ojek online yang didasari dengan rasa kesamaan dalam profesi. Untuk lebih memperkuat ikatan para pengurus dari komunitas ini melakukan beberapa kegiatan diluar dari pekerjaan mereka. Salah satu kegiatan tersebut adalah kopdar, yang mengumpulkan seluruh anggota komunitas baik yang aktif dalam pangkalan maupun yang aktif memutar mencari pelanggan.



(gambar 3.10)

(dokumentasi peneliti: kegiatan kopidar)

Dalam kegiatan ini para pengemudi melepas lelahnya bersama dengan anggota lainya yang dalam hal ini merupakan saudaranya. Kegiatan yang dilakukan dalam kopdar ini beragam baik dari sisi edukasi, sosial dan hiburan. Seperti dalam kopdar yang dilakukan pada desember lalu para pengurus menghadirkan narasumber pembicara mengenai asuransi keselamatan yang banyak dari pengemudi belum memilikinya karena tidak tahu mengenai hal tersebut.

Inti dari kegiatan seperti ini adalah memberi waktu luang dan kesempatan bagi para pengemudi untuk bersenang-senang dan melupakan sejenak beban yang harus di tanggung (Ripto, 2019). Adanya hiburan ini, membuat para pengemudi sejenak lupa ketika mereka tidak mendapat penghasilan di hari tersebut, namun di lain sisi para pengemudi membutuhkan kegiatan seperti ini untuk menjalin hubungan persaudaraanya dengan anggota lainya.



(Gambar 3.11)

(dokumentasi peneliti: kegiatan kopidarat)

#### **b. Konsep diri menjadi ojek online**

Dalam lingkup sosial, para paengemudi menyadari bahwa “Online” merupakan objek bagi perannya. Dalam peran online ini para anggota beranggapan memiliki perbedaan dengan para pengemudi ojek konvensional seperti yang sudah di bahas sebelumnya dalam temuan penelitian ini.

Seperti yang di jelaskan Blumer dalam bukunya, bahwa tahapan Game Stage ini tiap individu dapat memerankan berbagai macam peran yang ada termasuk peran dalam kelompok sosialnya. Interaksi sosial yang dilakukan tiap individu dapat mendekati dirinya sebagai objek (the self), tiap individu perlu mengenal adanya kelompok sosial lainnya.

Dengan adanya pangkalan yang di bentuk oleh para pengemudi ojek online berdasarkan kesamaan peran yang dirasakan oleh para anggota, memunculkan rasa persaudaraan. Hal ini didasari dengan persamaan nasib dan pekerjaan antar pengemudi ojek online dan didasari dari berbagai macam latar belakang pribadi masing-masing pengemudi. Seperti halnya yang di alami oleh Suprpto yang kesulitan memahami tentang penggunaan aplikasi atau ketika mendapat kendala dari sistem internet miliknya. Hal ini kemudian menculkan rasa ingin saling membantu antar anggota.

Timbulnya persaudaraan ini di tandai dengan adanya aktivitas–aktivitas seperti Kopidarat yang dilakukan secara rutin dengan komunitas, selain itu bentuk persaudaraan juga berbentuk bantuan yang di berikan kepada anggota-anggota yang mengalami musibah seperti kecelakaan, ataupun kehilangan anggota keluarga. Kegiatan tersebut dilakukan untuk

menunjukkan rasa kekeluargaan antar anggota komunitas pangkalan, tidak jarang para anggota memberi bantuan secara materi untuk anggota lain yang mengalami musibah.

Selain itu bentuk kerjasama antar anggota yang mengalami kesulitan dalam memahami pembaruan aplikasi juga menjadi salah satu bentuk tanda persaudaraan yang dibentuk oleh para anggota. Hal demikian tentu mempermudah beberapa anggota yang kurang dapat memahami pembaruan aplikasi dan sistem, karena setiap pembaruan memiliki kerumitannya sendiri yang perlu dipahami oleh setiap pengemudi.

Untuk saat ini bentuk persaudaraan tidak disalahgunakan untuk tindakan kekerasan ataupun untuk mempertahankan keberadaan pangkalan tersebut. Ketika terjadi penolakan dari warga, para pengurus pangkalan ini melakukan negosiasi dan mencari jalan keluar bersama warganya. Untuk saat ini penolakan-penolakan yang dilakukan oleh angkutan konvensional sudah tidak terjadi lagi, karena adanya kesepakatan di antara kedua belah pihak untuk membuat peraturan zona merah pengambilan penumpang.

### **1) Online menjadi objek**

Konstruksi konsep diri pengemudi ojek online terbentuk dari adanya interaksi antar sesama pengemudi yang kemudian menemukan kesamaan rasa sehingga memunculkan makna persaudaraan dalam satu profesi. Munculnya rasa bersaudara memberi konsep bahwa kesamaan profesi merupakan peran yang diambil oleh para pengemudi yaitu peran "on-line". Dalam hal ini para pengemudi ojek online termasuk ke dalam tahap kedua dari dua tahapan yang ada, yaitu berada dalam tahap Game Stage.

Dalam tahapan game stage ini para pengemudi menyadari bahwa peran yang ia mainkan saat ini adalah pengemudi ojek online. Berbeda dengan para pengemudi jasa transportasi konvensional yang sebelumnya ada di Indonesia. Para pengemudi online saling berkomunikasi sehingga membentuk konstruksi tersendiri mengenai peran online.

### **2) Sikap yang diambil dengan objek**

Para pengemudi ojek konvensional tidak dapat memaknai dirinya sama dengan para pengemudi ojek online, karena dalam hal ini para pengemudi ojek kini terbagi menjadi 2 lingkup sosial yaitu konvensional

yang masih bertahan hingga saat ini dan online. Para pengemudi ojek sudah mengambil perannya masing-masing “taking role”. Pengambilan peran ini terlihat dari beberapa kasus yang sebelumnya pernah terjadi seperti penolakan berbentuk protes maupun tindakan kriminal yang dilakukan oleh pihak konvensional ketika awal munculnya jasa transportasi online di Indonesia.

Untuk saat ini setelah terciptanya ruang pangkalan baru bagi para pengemudi ojek online tidak ingin merasa disamakan dengan pihak konvensional seperti menyamakan aktifitas mangkal dari 2 peran tersebut. Para pengemudi ojek online tidak ingin kegiatan menunggu penumpang maupun pesanan ini disamakan dengan istilah mangkal namun mereka memberi istilah sendiri *nge-bid*.

**c. Timbulnya rasa aman bagi para pengemudi**

Bagi para pengemudi ojek online merasakan mencari nafkah di jalan merupakan suatu hal yang berbahaya, ancaman datang dari mana saja, salah satunya merupakan ancaman kriminal yang dihadapi para pengemudi ojek online yang sedang ngalong atau bekerja hingga larut malam bahkan hingga pagi hari berikutnya. Ancaman-ancaman yang di dapat seperti adanya pembegalan maupun pencuriann kendaraan, dengan adanya ruang pangkalan ini para pengemudi di suguhi dengan rasa aman, terlebih dengan hadirnya pangkalan dalam bentuk virtual berupa Grup what’s app.

Perusahaan memberikan fitur tombol darurat dalam aplikasinya, namun para pengemudi masih merasa kurang cukup aman karena keberadaan tim pemantau pengemudi tidak setiap lokasi ada. Dengan adanya anggota pangkalan yang bersal dari berbagai macam daerah di Yogyakarta, para pengemudi yang melakukan aktifitas ngalong ini merasa lebih aman karena saat meminta bantuan berita itu akan tersebar dengan cepat.

Terlebih Yogyakarta kasus klithih kerap terjadi dan tentunya sangat merugikan para korbanya, kasus ini kerap terjadi di jalan yang sepi. Pelaku tidak merampas kendaraan atau mengambil harta milik pengemudi, namun hanya melukai hingga terluka parah, tentunya banyak pengemudi ojek online yang takut denga nada hal ini. Salah satu cara yang dilakukan seperti berbagi lokasi

*“Agar aman balik lagi ke komunitas, jadi kita bisa share lokasi kita ke grup kalau ada apa-apa. Jadi, tidak terlalu merasa sendiri terutama untuk driver baru. Kita sudah seperti keluarga,” tambah Ochi, salah satu sopir ojol perempuan (Hastanto, 2020).*

Selain adanya ancaman berupa tindakan kriminal, para pengemudi juga beresiko mengalami kecelakaan, terlebih juga pada saat malam hari dimana jalanan sepi dan stamina para pengemudi mulai berkurang. Ketika salah satu anggota mengalami musibah tersebut maka anggota akan lebih sigap mencari bantuan di banding perusahaan yang harus menunggu tim medis dan ambulans datang. Ancaman lain berupa kendala teknis juga menjadi salah satu alasan para pengemudi menganggap adanya pangkalan ini menghadirkan rasa aman. “ketika pengemudi mengalami kebocoran ban dan tidak tahu tambal ban terdekat, dapat memberi kabar di grup What’s App untuk menanyakan tambal ban terdekat kemudian akan di bantu oleh teman-temannya yang sering melalui daerah tersebut atau tinggal di daerah tersebut” (Ripto, 2019).

Seiring berjalannya waktu masalah yang di hadapi adalah masalah ekonomi bagi para pengemudi. Dengan bergabungnya para pengemudi ke perusahaan gojek tentunya memiliki beberapa standart perusahaan yang harus diikuti, salah satunya kendaraan yang memiliki minimal tahun pembuatan yang menuntut para pengemudi untuk menggantinya yang lebih baru untuk tetap bisa bekerja dengan perusahaan ini. Banyak pengemudi yang memilih untuk membeli kendaraan dengan cara angsuran. Hal ini tentunya untuk menunjang kenyamanan bagi pelangganya dalam menggunakan jasa dari perusahaan. Tentunya adanya standart ini menimbulkan masalah baru yaitu hutang, yang tentunya menjadi beban yang berat bagi para pengemudi ojek online dalam bekerja, karena tidak semua pengemudi mampu memperbarui motornya sesuai dengan kebijakan dari perusahaan. Banyak pengemudi yang memilih untuk mengangsur kendaraan baru, akan tetapi angsuran yang harus di bayar tiap bulanya menjadi masalah baru bagi para pengemudi. Tidak semua pengemudi dapat memenuhi target angsuran dalam 1 bulan, sehingga banyak yang menunggak tidak membayar angsuran

Seperti kasus yang terjadi pada maret 2020 lalu, terjadi sebuah kerusuhan antara pengemudi ojek online dengan debt collector dari

perusahaan yang di hutangi oleh salah satu pengemudi yang menagih hutang dengan sebuah tindakan kekerasan. dikutip dari vice.com

*“[..]kemarin menegaskan kolektif ojol telah menjadi satu kelompok masyarakat baru berbasis profesi. Sifat pengendara ojek yang semi ormas tecermin dari karakter yang solid dan termobilisasi efektif. Ketika ada rekan diganggu, komando satu rasa korps jaket hijau ini efektif menggerakkan kawan untuk saling bantu[..]” (Hastanto, 2020).*

Seperti dalam kutipan tersebut kerusuhan yang terjadi berdasarkan dengan makna dari dalam diri para pengemudi ojek online yang menganggap orang dengan pekerjaan yang sama merupakan saudaranya.

## **B. Pembahasan**

Perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan, menimbulkan banyak inovasi baru yang diciptakan. Salah satunya dalam bidang transportasi masa, yang dulunya berbasis konvensional saat ini berubah menjadi angkutan massal online. Munculnya inovasi ini didasari dengan penemuan media baru berupa internet, yang dimana saat ini di butuhkan dan digunakan oleh semua kalangan masyarakat.

Hadirnya ojek online di Indonesia awalnya banyak ditentang oleh para pengemudi ojek dan taksi konvensional. Banyak terjadi tindak penolakan dan kekerasan dari para pengemudi konvensional, bahkan ancaman yang di berikan saat para pengemudi sedang membawa penumpang. Namun masalah itu kini sudah selesai dan di temukan jalan tengahnya berupa zona merah. Yang kemudian terbentuklah tempat menunggu para pengemudi ojek online di sekitar zona merah tersebut karena banyak masyarakat yang memilih menggunakan jasa transportasi online.

Terbentuknya pangkalan ini kemudian seperti menjadi kebutuhan bagi para pengemudi transportasi online, karena terus bertambahnya pengemudi transportasi online terlebih dalam pelayanan ojek online. Oleh karena itu pangkalan saat ini menjamur di beberapa tempat yang di nilai strategis bagi para pengemudi. Banyak dari pangkalan memilih lokasi disekitaran tempat penjual jajanan dan kuliner, karena banyak masyarakat yang memanfaatkan pelayanan go-food.

Masalah berikutnya mulai muncul ketika beberapa tempat makan yang bekerjasama dengan go-food pindah lokasi yang berdekatan dengan lokasi pangkalan

lain. Para pengemudi ojek online juga mengalami konflik antar pangkalan (Isnawan, 2019). Walaupun tidak terjadi keributan namun konflik ini seperti perang dingin antar pangkalan yang saling menyindir. Seiring berjalanya waktu masalah ini mulai terselesaikan dengan diskusi, dan dengan merasa saling bersaudara dalam satu profesi.

Persaudaraan ini merupakan makna yang di dapat dari konstruksi konsep diri para pengemudi yang menganggap online dan konvensional itu berbeda. Para pengemudi online menganggap dengan adanya media tersebut tidak bisa disamakan dengan para pengemudi ojek konvensional yang berjalan mengalir sesuai adanya pelanggan yang datang. Para pengemudi online merasa dengan adanya sistem Riwayat perjalanan atau history sebagai sistem terbaru yang diberikan perusahaan merupakan pembeda dengan para pengemudi ojek konvensional.

Dibentuknya sebuah komunitas sebagai identitas tersendiri bagi pangkalan-pangkalan yang sudah di bentuk. Dengan terbentuknya komunitas yang kemudian disahkan oleh perusahaan dengan cara mendaftar dan bergabung dalam grup regional yang disediakan perusahaan. Legalitas komunitas saat ini memiliki teritorialnya tersendiri, seperti gojek Blimbingsari yang memiliki teritorial di daerah Blimbingsari.

## **1. Komunitas sebagai ruang**

### **a. Bentuk ruang saat ini**

Ruang yang di maksud dalam penelitian ini bukan lagi mengenai sebuah tempat yang memiliki batas-batasan tertentu lagi, melainkan sebuah ruang yang terbentuk dari terjalinnya sebuah hubungan komunikasi. Hubungan yang dibentuk dari lingkungan sosial dari individu yang memiliki kesamaan dalam objek tertentu. Dalam penelitian ini, ruang tercipta karena adanya hubungan komunikasi antara para pengemudi ojek online. Lingkup ojek online merupakan kesamaan objek dalam lingkungan ini.

Dalam jurnal yang ditulis Dhona, menjelaskan terdapat 3 model ruang salah satunya model spasial:

*“Model ini ruang di konsturk oleh faktor eksternal dan ruang menjadi tempat terjadinya komunikasi yang tidak stabil, sehingga model spasial ini melihat ruang merupakan sesuatu yang tidak stabil atau tidak tetap. Dalam model ini ruang merupakan sesuatu yang dapat*



*diciptakan dan dapat dirubah. Ruang mempengaruhi proses komunikasi dan komunikasi juga turut membentuk ruang.”* (Dhona, 2018).

Dari proses komunikasi yang terjalin antar pengemudi ojek online yang berada dalam lingkungan yang sama, kemudian meng-konstruksi sebuah ruang berdasarkan dengan rasa kesamaan. Ruang yang tercipta merupakan sebuah ruang pangkalan dimana merupakan tempat bagi para pengemudi ojek online menunggu datangnya pelanggan.

Namun ruang pangkalan ojek online ini cukup berbeda dengan ruang yang pernah ada seperti pos ojek, yang dimana pos ojek memiliki batasan-batasan wilayahnya sendiri. Seperti yang di bahas dalam temuan, bahwa ruang yang diciptakan para pengemudi ojek online memiliki batasan yang tidak semua orang bisa memahaminya. Berbeda dengan pangkalan ojek konvensional yang sudah jelas batasan mengambil penumpangnya. Hal ini dikarenakan pengemudi ojek online dapat mengambil pesanan dari luar batas rungunya, karena adanya sistem algoritma dari aplikasi yang diatur secara otomatis. Selain itu ruang pangkalan para pengemudi ojek online juga dibentuk dalam media sosial *What's App*. Seperti yang diungkapkan Ripto dalam wawancara penelitian (Ripto, 2019):

*“nah, komunitas itu, dari teman teman memberi spot untuk semisal kita tidak dapat orderan kita bisa kumpul- kumpul untuk melepas lelah. Biar pun kita tidak dapat orderan tapi kita dengan bercanda tawa rasa capek itu akan hilang, kalau kita tidak punya grup. Ya kita akan bingung kemana. Ya kalau untuk yang mengambil layanan go-ride kalau lelah bisa berhenti lalu buka grup WA terus bisa bercanda-canda gitu mas.”*

Dengan demikian ruang yang diciptakan sangatlah mudah untuk dirubah dalam bentuk apapun, termasuk kedalam media baru. Ruang yang terbentuk oleh para pengemudi karena adanya komunikasi yang terjalin, maka dari itu seiring dengan berkembangnya teknologi pangkalan saat ini masuk kedalam sebuah media sosial.

#### **b. Ruang yang berbeda dengan yang sebelumnya**

Dalam penelitian ini, ruang yang diciptakan para pengemudi merupakan sebuah pangkalan yang kemudian diubah menjadi sebuah komunitas dengan tujuan identitas. Terbentuknya komunitas ini menjadi ruang bagi para pengemudi ojek online yang tergabung sebagai tempat

berbagi cerita maupun melakukan konsultasi ketika mengalami kendala. Dengan adanya akses internet dan media sosial ruang pangkalan ini juga berbentuk sebuah grup what's app yang dimana berisikan anggota-anggota yang lebih banyak dibanding dalam ruang pangkalan fisik. Hal ini karena beberapa pengemudi masih mengambil pelayanan go-ride, dimana pengemudi akan berputar mengikuti arus pesanan dari pelangganya. Dikutip dari wawancara peneliti dengan Ripto:

*“Alasan saya membentuk komunitas dulu itu cuma mempererat ojek online mas. Jadi selama ini kan kita kasihan kalau melihat driver yang gak punya grup, misalnya kalau ada apa-apa ya akan bingung nyari bantuannya kemana nah dari situ dia akan kesusahan. Nah lalu saya terinspirasi untuk membentuk grup”* (Ripto, 2019).

Adanya grup tersebut menyatukan anggota-anggota yang tidak sempat beristirahat atau kembali ke pangkalan fisik. Tidak hanya membahas suatu hal yang penting, dalam grup tersebut juga digunakan para pengemudi untuk bercanda. Dengan adanya grup ini, para pengemudi yang mengambil pelayanan go-ride tetap memiliki ruang sebagai anggota pangkalan tersebut.

Berbeda dengan ojek pangkalan konvensional, dimana saat ini mulai ditinggalkan para pelangganya karena masyarakat mayoritas mulai beralih menggunakan ojek online karena banyaknya layanan. Para pengemudi ojek konvensional memiliki ruang pangkalan tersendiri yang cukup berbeda dengan ojek online. Saat ini pangkalan ojek konvensional banyak berdiri di tempat-tempat penghubung antar kota, yang dimana daerah tersebut merupakan zona merah bagi para pengemudi ojek online. Selain itu saat ini tukang ojek pangkalan sudah tidak sebanyak dahulu sebelum munculnya ojek online. Karena tidak jarang pengemudi ojek pangkalan yang kini beralih menjadi ojek online, dalam penelitian ini seperti Prpto yang dahulunya merupakan tukang ojek pangkalan disekitaran Rumah Sakit Dr. Sardjito.

Pembentukan ruang baru bagi ojek online dalam sebuah media sosial tidak dirasakan oleh para pengemudi ojek konvensional karena dengan identitas tukang ojek konvensional itu sendiri yang mengharuskan langsung kembali ke pangkalan seussai mengantar penumpang. Pangkalan dalam media sosial ini juga lebih dimanfaatkan para pengemudi ojek online karena memiliki basis yang sama yaitu internet yang menghubungkan antara

pengemudi. Tanpa adanya jaringan internet para pengemudi ojek online tidak dapat mengaktifkan aplikasi dalam gadgetnya.

## **2. Persaudaraan sebagai makna**

### **a. Ruang menimbulkan makna baru**

Dengan terjalinya komunikasi secara terus-menerus antara pengemudi ojek online, kemudian saat ini membentuk rasa saling bersaudara antar pengemudi satu dengan yang lainnya. Hal ini dikarenakan para pengemudi dalam lingkup yang sama dan menjadi objek yang sama sebagai pengemudi ojek online. Tentunya kesamaan ini mengkonstruksi diri para pengemudi ojek online, dari saling merasa memiliki kesamaan dan memiliki tujuan yang sama.

Persaudaraan ini timbul spontan dari setiap pengemudi, yang menimbulkan sikap saling peduli satu sama lain ketika salah satunya mengalami masalah. Selain itu konstruksi ini diperkuat dengan adanya aktifitas kopdar yang mengumpulkan para pengemudi baik yang aktif dalam pangkalan maupun aktif dalam grup what's app sebagai pangkalan virtualnya.

Tentunya aktifitas yang dilakukan para pengemudi ojek online jarang dilakukan para pengemudi ojek konvensional, karena para pengemudi ojek konvensional akan setiap waktu bertemu dalam pangkalan karena jarang dari pengemudi ojek konvensional yang mencari penumpangnya dengan memutar. Dalam aktifitas kopdar para pengemudi ojek online juga menutup pangkalannya dan berkomitmen untuk tidak mencari penumpang selama kopdar berlangsung. Kopdar dimanfaatkan sebagai sarana hiburan bagi para anggota komunitas ini. Dengan adanya hiburan musik dan beberapa permainan lain yang diurus secara mandiri oleh para pengurusnya. Adanya aktifitas seperti ini bertujuan untuk mengenalkan antar anggota.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teori interaksional simbolik, menurut Devito makna dapat tercipta karena adanya kerjasama antara sumber dan penerima dalam suatu proses komunikasi yang terjadi dalam satu lingkungan yang saling berkaitan dan bergantung. Selain Devito, "makna pada dasarnya merupakan kebiasaan yang diperoleh melalui interaksi" (Sendjaja, 2008). Dalam pangkalan ini, makna persaudaraan terbentuk dari perhatian-perhatian yang diberikan sesama pengemudi, yang

mengalami kesulitan. Dari sebuah kebiasaan saling membantu tersebut, makna bersaudara muncul secara tidak langsung bagi para pengemudi ojek online.

Munculnya makna persaudaraan tidak hanya terjalin dengan kelompok dengan identitas yang sama saja, beberapa kali peneliti menemukan kejadian saling menyapa antar pengemudi ojek online di jalanan dengan identitas pangkalan yang berbeda. Hal ini dilakukan secara spontan dari para pengemudi, untuk menjaga persaudaraan yang ada di antara lingkuyngan online.

**b. Online menjadi objek kosep diri**

Kata online dalam pekerjaan para pengemudi ini menjadi sebuah objek tersendiri bagi para pengemudi. Hal ini tergambarkan dari para pengemudi yang tidak ingin merasa disamakan dengan para pengemudi ojek konvensional, karena memiliki sistem yang berbeda dan cara kerja yang berbeda. Dengan demikian *game stage* merupakan tahapan yang sesuai dengan yang terjadi dalam lingkungan pengemudi ojek online. Sama seperti yang di contohkan Blumer dalam bukunya mengenai permainan peran, para pengemudi ojek mengambil perannya sebagai pengemudi ojek online yang berbeda peran dengan pengemudi ojek konvensional. Tentunya hal ini terbentuk dari komunikasi yang terjalin diantra para pengemudi ojek online.

Para pengemudi ojek online tidak mau disamakan dengan para pengemudi ojek konvensional biasa, hal ini di ungkapkan (Isnawan, 2019) bahwa aktifitas menunggu penumpang tidak ingin disebut mangkal namun dengan istilah lain *nge-bid*. Hal ini merupakan konsep diri dari pengemudi online yang tidak mau disamakan dengan para pengemudi ojek konvensional biasa. Hal ini dapat didasari dari adanya aplikasi dan perusahaan yang mengatur dinamika pekerjaan, berbeda dengan ojek konvensional yang mendapat pekerjaan langsung ketika ada pelanggan yang datang. Aplikasi merupakan sebuah media bagi para pengemudi ojek online, media ini memanfaatkan sebuah teknologi internet.

Dalam penelitian ini para pengemudi yang menyadari dan merasa memiliki kesamaan menimbulkan rasa saling bersaudara dalam pekerjaan tentunya merupakan sebuah keuntungan yang diberikan secara tidak langsung dengan adanya identitas dari pangkalan. Banyak informasi-

informasi yang tidak dapat diketahui secara langsung oleh pengemudi namun bisa di dapatkan dari pangkalan ini. Selain itu rasa kekeluargaan yang saling membantu untuk sesama pengemudi yang mengalami musibah juga merupakan salah satu hal yang dapat dirasakan bagi para pengemudi yang bergabung dalam sebuah pangkalan.

## **BAB IV**

### **Penutup**

#### **A. Kesimpulan**

Munculnya internet sebagai tanda majunya teknologi di dunia, saat ini juga digunakan dalam hal transportasi umum. Saat ini transportasi umum konvensional mulai ditinggalkan dan beralih ke transportasi umum online yang mudah di gunakan baik pelanggannya maupun juga pengemudinya.

Pada awalnya hadirnya transportasi online mempermudah pengemudi untuk mencari pelanggannya, yang bisa di lakukan dimana saja bahkan dari rumah. Namun seiring berjalanya waktu pengemudi yang bergabung dengan Gojek sebagai penyedia jasa transportasi online semakin banyak, sehingga saat ini para pengemudi ojek online melakukan aktifitas mangkal yang sama seperti ojek konvensional lakukan.

##### **1. Ruang di produksi para pengemudi**

Seiring bertambahnya pengemudi yang bergabung dengan perusahaan Gojek, saat ini para pengemudi ojek online mendirikan pangkalanya sendiri sebagai tempat menunggu pesanan dari pelanggannya baik untuk pelayanan antar jemput pelanggan (go-ride) dan antar jemput makan (go-food).

Aktifitas ini tidak jauh berbeda dengan yang dilakukan ojek konvensional, hanya berbeda pada pelayanannya dan cara mendapatkan pelanggan saja. Para pengemudi yang melakukan aktifitas mangkal ini merupakan pengemudi yang melayani go-food, sedangkan pengemudi yang melayani go-ride tetap berputar mengikuti arus pesanan pelanggan.

Dengan demikian para pengemudi membuat pangkalan dalam sebuah media sosial *What's App*, untuk mempermudah komunikasi dengan pengemudi yang melayani go-ride. Aktifitas dan komunikasi yang dilakukan tidak berbeda dengan yang ada di pangkalan secara fisik.

##### **2. Makna persaudaraan dalam pangkalan dan konsep diri pengemudi**

Terjalannya hubungan komunikasi secara terus menerus, me bentuk sebuah makna tersendiri bagi para pengemudi ojek online. Selain itu dalam penelitian ini ditemukan adanya konsep diri yang berbeda dari para pengemudi ojek online. Persamaan rasa sebagai pengemudi ojek online, merupakan faktor pembentuk makna bersaudara. Yang mana para pengemudi mengalami pengalaman yang

sama dalam pekerjaan yang sama, sehingga para pengemudi terikat dengan rasa bersaudara tersebut.

Kata “*online*” merpuakan konsep diri para pengemudi yang di temukan dalam penelitian ini. Para pengemudi enggan disamakan dengan pengemudi ojek konvensional dan membuat istilah baru untuk aktifitas yang sama-sama dilakukan seperti mangkal di ubah menjadi *nge-bid* pangkalan di ubah menjadi *mako*. Dengan demikian para pengemudi ojek online sudah memasuki tahapan game stage dalam teori diri dalam interaksional simbolik.

#### **B. Keterbatasan penelitian**

1. Sulitnya mencari waktu untuk melakukan wawancara langsung dengan para pengemudi.
2. Banyaknya istilah sensitif bagi para pengemudi online.
3. Ketersediaan pangkalan untuk diambil data mengenai topik dalam penelitian ini

#### **C. Saran**

1. Melakukan penelitian dengan membuat janji diwaktu malam dengan para pengemudi ojek online supaya tidak mengganggu waktu bekerja dan tidak memotong waktu wawancara.
2. Penelitian berikutnya dilakukan lebih dari 1 pangkalan ojek online, dan dengan aplikasi yang berbeda.

## Daftar Pustaka

### Buku

Yin, Robert K. 2002. *Studi Kasus: Desain dan Metode*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada

Creswell, John W. 2013. *Penelitian Kualitatif & Desain Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Wijayanto, Doni. 2018. *Gojek for Every Need*. Solo: Metagraf

Devito A. Joseph. 1996. *Komunikasi Antar Manusia Edisi Kelima*. Profesional Books: Jakarta.

Sebdjaja S. Djuarsa, Dkk. 2008. *Teori Komunikasi*. Universitas Terbuka: Jakarta.

Blumer, Herbert. 1969. *Symbolic Interactionism Prespective and Method*. Prentice-Hall: New Jersey

Husaini Usman - Purnomo Setiady Akbar. 1997. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: PT Bumi Aksara

Blumer, Herbert. 2004. *George Herbet Mead and Human Conduct*. Walnut Creek: Alta Mira Press

### Jurnal & Skripsi

Kosa Lazawardi. 2012. *Ruang yang Tercipta oleh Para Pesepeda* [skripsi]. Fakultas Teknik Program Studi Arsitektur. Universitas Indonesia. Jakarta.

Nur Romadhon. 2018. *Dampak Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Sosial* [skripsi]. Fakultas Dakwah dan Komunikasi. Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta. Yogyakarta.

Chairul Alif. 2017. *Pengaruh Harga Promosi dan Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pelanggan dan Loyalitas Transportasi Ojek Online* [skripsi]. Universitas Sumatra Utara. Medan.

Tri Ulfa Wardani. 2017. *Pengaruh Kualitas pelayanan Terhadap Kepuasan Konsumen pada Bisnis Jasa Transportasi* [Skripsi]. Univesitas Islam NEgri Sumatra Utara. Medan.



Atika Zahra. 2017. Pengaruh Kualitas Pelayanan, Presepsi Harga dan Citra Merek Terhadap Kepuasan PELanggan Pengguna Jasa Transportasi Ojek *online* [Skripsi]. Universitas Negeri Yogyakarta. Yogyakarta.

Afifudin Zuhdi. 2018. Eksistensi Ojek Pangkalam di Tengah Adanya Ojek Online Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam [Skripsi]. Institut Agama Islam Negeri Purwokerto. Purwokerto

**Slaudiya Anjani Septi Damayanti.** *Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Go-Jek Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Kota Surabaya* .

Dhona, Holy Rafika. 2018. *Komunikasi Geografi*. Jurnal Komunikasi. Vol 13, No 1.

Sugiyono, “*Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*”, (Bandung: Alfabeta, 2016),

#### **Artikel / Brita / Website Online**

Apa itu gojek dan Pelayanan gojek

<https://www.go-jek.com/about/> di akses hari Sabtu 9 Maret 2019 pukul 18.00

Jumlah Pengguna aplikasi go-jek

<https://tekno.kompas.com/read/2017/12/18/07092867/berapa-jumlah-pengguna-dan-pengemudi-go-jek> di akses hari Minggu 10 maret 2019 pukul 14.30

Jumlah opengguna aplikasi go-jek

<https://tekno.kompas.com/read/2017/12/18/07092867/berapa-jumlah-pengguna-dan-pengemudi-go-jek> di akses hari Minggu 10 maret 2019 pukul 14.30

Jumlah pengguna gojek

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20180522/98/798148/presiden-go-jek-ada-22-juta-pengguna-aktif-30-40-di-jakarta> di akses hari Minggu 10 maret 2019 pukul 15.00

profesi awal driver gojek

<https://www.merdeka.com/uang/indef-sebut-43-persen-driver-ojek-online-berasal-dari-pengangguran.html> diakses hari Kamis, 14 Maret 2019 pukul 10.00

Go-jek mangkal sembarangan

<https://bisnis.tempo.co/read/1111187/pemkot-yogya-minta-transportasi-online-tak-ngetem-sembarangan/full&view=ok> diakses hari Kamis, 14 Maret 2019 pukul 07.30

zona merah gojek mangkal

<https://regional.kompas.com/read/2017/06/21/10541821/ini.zona.merah.taksi.online.di.yogyakarta> diakses hari Kamis, 14 Maret 2019 pukul 11.00

tujuan gojek mangkal

<https://news.detik.com/berita/d-3037305/mau-tahu-yang-dilakukan-ojek-online-saat-berjejer-di-pinggir-jalan-ngebid> diakses hari Kamis, 14 Maret 2019 pukul 10.00

<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/02/12/go-jek-aplikasi-transportasi-online-paling-banyak-digunakan> diakses hari Senin, 24 Juni 2019 pukul 19.00

<https://www.tribunnews.com/regional/2017/06/20/pengakuan-miris-sopir-taksi-online-yang-ditelanjangi-di-bandara> diakses hari Jumat, 19 Juli 2019 pukul 08.00

<https://jogja.tribunnews.com/2018/06/01/terkait-insiden-pemukulan-driver-online-di-bandara-adisutjipto-beberapa-pihak-lakukan-pertemuan> diakses hari Jumat, 19 Juli 2019 pukul 08.00

Total Unduhan aplikasi Gojek

<https://www.cnbcindonesia.com/tech/20190423171542-37-68367/gojek-telah-diunduh-142-juta-kali> diakses hari Rabu, 9 Oktober 2019 13.08 WIB

## **LAMPIRAN**

## **Transkrip wawancara Pak Imam Ketua Komunitas Goblin**

Nama : Imam

Jabatan : Ketua Komunitas Gojek Blimbingsari

Lokasi wawancara : Kopi Klotok Selokan

Peneliti: nek, pak imam sendiri rumahnya jauh tidak dari mako (pangkalan)

Narasumber: dekat, ya kalau rumah aslinya kan cuman paling ndak sampai 500m.

P: asli sana ya pak?

N: iya asli sana, tapi ya saya tinggalnya di sendowo tadi ya sekitar 1 kilo

P: oo, berarti gak jauh-jauh banget ya pak?

N: engga mas

P: nek yang kesana tu rumahnya rata rata deket apa ada yang jauh pak?

N: disitu jauh semua, tapi pada disitu buat ambil spot

P: kenapa kok pak imam lebih memilih gabung kedalam komunitas blimbingsari?

N: yaa, itu kan kita inti utamanya kita kan persaudarannya mas, yang keduanya biar kita gak terjadi konflik kalau di gofood to biar gak terjadi konflik antara driver-drivernya.

P: ada konfliknya juga to pak?

N: yaa, kalau konflinya dulukan awal awalnya yang terdekat, terus ada yang pasang tuyul.

P: berarti kalau sekarang udah ga ada to pak?

N: dah gak ada..

P: kalau selain nge-gojek ada sampingan lain gitu gak pak?

N: kalau saya gojek aja

P: gojek aja pak? Itu biasanya dari jam berapa sampai jam berapa pak?

N: saya, berangkatnya siang jam 12an

P: itu biasanya cepet nutupnya atau tergantung apa pak?

N: tergantung kondisimas

P: nek hujan tu gimana pak?

N; pengaruh mas hujan tu.

P: biasanya nek hujan lebih cepet apa lebih lama pak?

N: kalau saya abis hujan gitu cepet mas orderan gausah nunggu nunggu lah dapat selese dapat selese gitu mas.

P: pak imam punya rencana pensiun gitu gak? Kapan pak kalau ada rencana itu?

N: kalau rencana ya punya mas, kan di rumah ada yang di kontrakan gitu mas, ya itu paling selesanya 5 – 6 tahun lagi selese terus mau buka warung mas.

P: sebelumnya pernah gabung sama komunitas lain apa ini baru yang pertama pak?

N: sebelumnya Cuma ojek pangkalan aja.

P: oo awalnya dulu ojek pak? Dulu awalnya mangkal dimana pak?

N: iya, dulu di depan BNI UGM, kalo dulu awal awalnya di baratnya KFC itu, tapi itu sebelum ada gojek belum ada grab.

P: terus bapak di ajakin sama perusahaan apa bapak daftar sendiri?

N: iya saya diajakin di rekrut sama perusahaan langsung.

P: sekarang bapak masih aktif di goblum atau bapak sekarang lebih milih untuk muter aja pak?

N: ya saya aktif di situ. Memamng pangkalanya disitu

P; kalau bapak sering ambil orderan goride apa go food pak?

N: kalau saya ya seadanya saya ambil.

P: kok bapak milihnya goblum sih pak? Apa karena dekat rumah atau ada temen atau gimana pak?

N: ya disamping wilayah sendiri, kan kta mengkondisikan disitu juga udah banyak yang kenal dan dekat sama tempat untuk ambil gofood-gofood itu mas.

P: katanya kan kalo gofood itu lebih cepet ya pak tutup pointnya?

N: iya, soalnya poinnya 1,5 mas

P: berarti bapak termasuk salah satu pendiri komunitasnya dari awal nggih pak? Termasuk pakripto juga dkk, itu awalnya berapa banak anggota pak?

N: iya mas, awalnya berapa ya. Waktu itu disitu sekitaran Cuma kurang lebih 10an orang mas.

P: dulunya langsung di tempat yang sekarang ini apa pernah indah sebelumnya pak?

N: dari awal dulu Kopdarnya di rumah” d rumah-rumah anggota itu mas

P: oo gitu. Kemarin kan saya juga sempat kesana pak buat nanya nanya, awalnya dulu didalam kampung blimbingsarinya tapi terus akhirnya pindah keuar gitu pak?

N: awalnya iya, kita di dalam kampung tapi terus gak boleh.

P: itu karena ada yangngegojek juga ya pak?

N: iya

## **Transkrip wawancara Pak Ripto Wakil Ketua Komunitas Goblin**

Nama : Suropto

Jabatan : Wakil Ketua Komunitas Gojek Blimbingsari

Lokasi wawancara : Kopi Klotok Selokan

Peneliti: Langsung saja ya pak

Narasum: Iya silahkan

P: Bapak asalnya dari mana?

N: Asalnya dari Jogja

P: Oh, asli Jogja pak? Dari mana?

N: Iya asli Jogja, saya dari Kricak

P: Kalau dari Kricak sampai ke Mako Goblin jauh tidak pak?

N: Enggak mas, mungkin sekitar 7-10 menit

P: Oh, dekat ya berarti pak. Kalau Pak Ripto sendiri mulai bergabung dengan komunitas Gojek Blimbingsari dari kapan pak?

N: kalau gabungnya, dari awal grup saya. Yang buat grup saya

P: Yang buat grup Pak ripto?

N: iya mas, saya buatn grup dari tanggal 15 janurari 2018

P: Jadi itu bapak gabung sekaligus dengan terbentuknya komunitas ya pak? Anggota awal komunitas ini berapa pak?

N: Ya, dulu awalnya cuma sekitar 10 orang mas.

P: 10 orang itu yang awalnya dari daerah dalam Kampung Blimbingsari atau sudah dengan tambahan pengemudi lain pak?

N: Iya dari yang di dalam Kampung mas

P: dulu pada awalnya membentuk komunitas itu alasannya apa pak?

N: alasan saya membentuk komunitas dulu itu Cuma mempererat ojek online mas. Jadi selama ini kan kita kasihan kalau melihat driver yang gak punya grup, misalnya kalau ada apa-apa ya akan bingung nyari bantuannya kemana nah dari situ dia akan kesusahan. Nah lalu saya terinspirasi untuk membentuk grup.

P: kalau kemarin pada saat saya main-main ke Mako, bapak kan sempat cerita kalau pernah juga bikin grup di tempat lain ya pak, nah itu bapak terus lanjut pindah-pindah gitu pak?

N: nah, itu kalau menurut saya mereka sudah kompak maka akan saya tinggal, ini pun komunitas goblum mudah-mudahan bisa kompak juga nantinya setelah kompak pasti akan saya tinggal juga. Jadi saya punya niat untuk mempereratkan saja persaudaraan antara driver ojek online.

P: Oh, begitu. Berarti itu tujuan bapak untuk membuat komunitas ini pak?

N: Iya, jadi untuk driver-driver yang belum pernah ikut grup-grup komunitas biar tahu apa sih yang harus dilakukan ojol, apa sih yang dilarang dilakukan ojol. Nah itu tidak semua driver baru tau semua etikanya. Jadi kita bikinkan grup What's App untuk komunikasi dan persaudaraan masing masing driver.

P: Kenapa bapak milih untuk pindah-pindah gitu, kok tidak menetap saja di satu komunitas?

N: Kalau saya Cuma punya keinginan itu saja mas, mempererat persaudaraan driver ojol itu sendiri mas kalau sudah erat ya saya tinggal saja terus ganti yang lain. Ya saya juga punya pikiran timbulnya grup satu persatu nantinya akan saya jadikan satu semua jadi grup yang besar gitu mas, jadi nanti yang saya pegang ketua-ketuanya.

P: itu supaya lebih mudah atau gimana ya pak?

N: Iya, misal ada acara kumpulan seperti ini kita bisa pantau anggota kelompok itu ada berapa. Nanti terus dibuat kan acara yang lebih gede, kekumpul dana kasnya juga besar nanti di jadikan satu. Jadi kalau ada korban laka nanti I jengukin bersama, kita tambah anggota personil yang banyak kalau di lihat kan enak mas, kompak terlihat erat juga. Itusaja sih mas keinginan saya kekompakannya. Dalam artian kekompakan yang bagus ya mas bukan kekompakan untuk ugal-ugalan itu tidak.

P: Kalau bapak sendiri punya rencana untuk pensiun gitu tidak pak?



N: Ya, kalau itu ngga ada mas. Bahkan ojol ini mau buat sampingan saya dan memper erat persaudaraan saja mas. Ya, nanti pekerjaan pokok kalau ada dan itu pasti di luar online.

P: Tapi, sampai sekarang belum ada pak?

N: iya belum ada.

P: Gak ada rencana bikin warung atau apa gitu pak?

N: YA Kalau rencana ada mas, tapi ya itu kendalanya di modal.

P: bapak kan salah satu pencetus komunitas ini kan pak. Nah kenapa bapak memilih untuk di bentuk komunitas? semisal ada pangkalan saja tapi itu tidak untuk di bentuk komunitas untuk menjadi identitas pangkalan tersebut

N: nah, komunitas itu, dari teman teman memberi spot untuk semisal kita tidak dapat orderan kita bisa kumpul- kumpul untuk melpas lelah. Walaupun kita tidak dapat orderan tapi kita dengan bercanda tawa rasa capek itu akan hilang, kalau kita tidak punya grup. Ya kita akan bingung kemana. Ya kalau untuk ang mengambil layanan goride kalau lelah bisa berhenti lalu buka grup WA terus bisa bercanda-canda gitu mas.

P: Kalau mau gabung ke komunitas seperti ini itu ada syarat-syarat tertentu tidak pak?

N: Ya, sebenarnya ada yaitu bisa diajak kompak aja bukan karena spot tunggunya.

P: kalau aktifitasnya pak, seperti sekarang ini kan sedang kopdar, nah selain ini apa lagi pak?

N: kita baru ada rencana sih mas. Akan ada sosialisasi, tapi ya itu baru rencana karena kan untuk meminta persetujuan dari beberapa anggota juga tidak mudah.

P: kalau dari kopdar sepeeti ini yang di dapat itu apa pak?

N: ya gini salah satunya yang belum kenal bisa saling kenal dengan anggota anggota baru, dan yang disini belum datang semua juga masih banyak yang belum datang juga, tadinya merka minder tidak punya grup tapi setelah ada grup merka kan jadi bisa bercanda. Terus juga ya *sharing* aja mas, misal jam segini harusnya disini terus jam sekian harus disini.

P: berarti *sharingnya* juga ya pak.

N: Iya betul. Jadi tidak harus spot juga, taol juga tidak harus di goblim itu.

P: Dulu kan awalnya pangkalan ada di dalam Kampung Blimbingsari ya pak, nah itu kenapa kok pindah pak?

N: Nah, itu karena sebenarnya di dalam kampung kita sudah dapat banyak saingan juga pada saat itu juga layanan goride tarifnya kan lumayan juga mas di bandingkan yang sekarang makanya banyak dari kita terus lari ke layanan Gofood itu aja mas kalau dari saya.

P: jadi sekarang memang lebih fokusnya untuk gofood ya pak. Tapi juga masih ada beberapa driver yang bertahan di goridenya ya pak?

N: Iya, itu biasanya driver-driver baru pada ngambilnya layanan goride. Kalau di gofood kadang masih pada grogi juga. Makanya kita kasih pengalaman pengalaman dari komunitas kita. Kita terapi buat pada merasakan layanan gofood, ada mas yang kita coba ajak kemudian merasakan nyaman dengan gofood badan juga tidak begitu lelah. Ya sama dengan saya juga merasakan seperti itu, kalau goride kan kita harus muter terus ke lokasi-lokasi jemput dan ngantarnya mas.

P: berarti kalau gofood itu lebih fokus di satu titik lokasi ya pak. Kalau faktor selain banyaknya tempat makan di daerah jalan sardjito tu apa faktor lain memilih tempat tersebut pak, seperti misal sinyal lebih stabil atau ada jaringan wifi yang bisa dimanfaatkan?

N: kalau wifi tidak ada dan sinyal juga tidak mempengaruhi mas. Ya cuman orderanya di daerah sana lancar mas karena juga hampir seua tempat makan disana kerjasama juga dengan gojek. Restoran yang titiknya terdekat dengan kita tu pasti ya pasti kita yang dapat mas.

P: terus apakah juga dapat dukungan –dukungan gitu tidak pak dari restoran didekat sana?

N: dapat mas, bahkan seperti sekarang kita bisa mengajukan proposal bantuan dana untuk misal penambahan atap buat berteduh atau untuk kegiatan-kegiatan seperti ini mereka setuju sekali mas, karena mereka juga merasa terbantu dan setiap harinya juga bertemu jadi merasa akrab juga jadi kita saling melindungi juga.

P: saling membatu juga gitu pak?

N: iya, semisal ada warung baru yang mau daftar ke layana gofood, yan nntinya akan kita bantu daftarkan. Kan daftar seperti itu juga susah mas.

P: kalau yang pesan biasanya pelanggan di sekitar sana juga pak?

N: tidak mas sering juga kita dapat yang jauh-jauh.

P: Oh, gitu ya pak. Kalau yang paling jauh itu di layanan apa pak dan itu kemana ?

N: kalau paling jauh yang pernah saya alami ya pas saya dapat gosend, itu untuk mengirim barang ke magelang suruh antar HP.

P: lah, kalau keluar kota gitu kaanya tidak bisa pak?

N: tidak bisa mas, kecuali gosend. Setelah itu ya kita harus langsung pulang dan harus nonaktifkan *bid* kita. Takutnya ada yang kena di daerah sana terus kita bisa kena suspend langsung dari perusahaan.

P: kalau untuk yang paling sering dapat orderan itu daerah mana pak ?

N: kalau paling sering itu daerah Pogung, Sendawa, Blimbingsari sama Kentungan itu yang sering sekali kita dapat.

P: itu yang sering ya pak, itu rata-rata ;ayanannya untuk gofood semua ya pak?

N: iya gofood semua, kalau goride malah gak ada yang nyantol.

P: padahal kan dekat sekolahan juga pak?

N: iya tetap, gak dapet juga mas, ya mungkin juga ada driver-driver luar juga kan ada yang mendekati titik lokasinya.

P: kalau dari warga limbingsari sendiri pernah ngasih penolakan gitu tidak pak?

N: kalau dulu didalam awalnya ada, karena didalam juga ada warganya yang jadi ojol terus merasa pelanggannya di abil. Padahalkan ya mereka yang belum tahu ojolo tu bagaimana teorinya bagai mana prakteknya bagaimana mereka itu belum pada tahu. Jadi kita diusir, padahal kita diluar situpun ketika ada orderan disana ya pasti kita ambil juga. Setelah lambatlaun mereka mulai mengerti dengan prakteknya teus jadi gabung dengan goblum.

P: teru pak, dengan terbentuknya komunitas itu keuntunganya seperti apa pak?

N: ya keuntungan begini mas, bagi driver yang belum pernah gabung dengan komunitas , lalu gabung ke komunitas keuntungnganya nambah wawasan. Seperti pertama orderan kedua saat di perjalanan ketiga dia punya spot yang bagus. Kalau dalam perjalanan misal “wah tolong saya, saya posisi di sini gaktau jalan tolong jelaskan” lalu nanya di grup pasti ada driver yang menjawab mas dari driver-driver yang pernah atau yang mengerti daerah tersebut. Kalau ada apa-apa juga bisa langsung *share location* buat kita bantu, pasti akan kita bantu bareng-bareng.

P: Kalau kerugiannya setelah terbentuk komunitas ada tidak pak?

N: ya, contohnya aja sepeeti saat ini mas saat kopdar. Kita harus bayar sekian, dari seluruh anggota ada yang tidak bayar bahkan tidak datang. Ya kita kerugiannya disitu kita jadi nalangin kekurangannya.

P: tapikan juga ada uang kas juga to pak sebenarnya.

N: iya ada mas

P: kalau dengan komunitas seperti ini, apakah mempermudah drivernya utnuK mengurus administrasi ke perusahaan Gojek tidak pak? Contohnya seperti apa ya pak?

N: mempermudah mas, contohnya ya kita kan disini ada ketua ya mas, nah seperti kemarin itu sempat ada notifikasi *suspend* di salah satu driver, kemudian menghubungi saya dan saya melanjutkan menghubungkan ke kantor Gojek untuk klarifikasi, lalu dari kantor menganjurkan untuk banding, setelah itu driver aman tidak terkena *suspend* ya seerti itu mas, untuk masalah hubungan dengan kantor lebih cepat. Jadi komunitas ini jadi jembatannya saja mas untuk menghubungkan antara pengemudi yang mendapat masalah seperti itu.

P: kalau di pangkalan giblim itu kan ada 2 aplikasi ya pak Gojek dan Grab itu juga terbentuk solidaritas juga tidak pak?

N: nah untuk itu sekarang kita mencoba untuk menyatukan itu mas, maksudnya kita berbicara tentang online itu berbicara tentang area saja.

P: apakah dengan adanya aplikasi lain itu tidak mengganggu juga pak?

N: kalau menurut saya sih mengganggu. Tapi kita kan cuma area saja yang harus kita jaga dalam artian kalau dulu ada istilah “tuyul” jadi orangnya dimana dia nitik dimana, Cuma itu saja.

P: tapi kalau untuk pelanggannya itu berpengaruh tidak pak?

N: alhamdulillah sih tidak mas. Malah bertambah, Cuma kan kalau pelanggan kadang-kadang larinya ke grab kalau ada diskon kalau misal dari gojek ada promo juga nanti larinya kekita.

P: berarti tergantung sama pelanggannya juga ya pak?

N: iya, sekarang kan rata-rata pelanggan punya 2 aplikasi di gadegetnya mas.

P: faktor lainnya yang bisa membentuk jadi komunitas itu apa pak? Selain sama-sama driver gojek misal saya teman dari A lalu diajakin untuk membentuk komunitas

N: oh kalau gitu ada juga mas dari ajakan-ajakan. Tapi kan tetap dari naungan komunitas itu, seperti di KOMUNITAS DUMING tapi kan mereka Cuma bisa mengincar satu tempat saja, maka dari itu mereka juga masuk ke dalam komunitas kita juga.

P: kalau rebutan pelanggan gitu sekarang ada gak ya pak?

N: gak ada mas kalau sekarang, apalagi seperti model OPANG yang rebutan jatah gitu gak ada, karena kan kita di atur sama aplikasi mas.

P: larangan-larangan selain dari warga semisal polisi atau ormas tertentu ada gak pak?

N: gak ada mas, selagi kita tidak melanggar kita gak masalah. Bahkan kalau untuk di goblim ormas itu merangkul kita. Semisal anggota kita terjadi laka kita akan berangkat kelokasi kadang mereka juga ikut untuk bantu kita.

P: kalau untuk hubungan antar pangkalan itu baik-baik aja atau sempat ada yang menjadi masalah juga pak?

N: ih, kalau itu tergantung dengan orang-orangnya juga mas. Kalau orang jawa kan kita mikirnya *jawani*, kalau misal ada orang datang dari komunitas lain datang tanpa ngobrol sama kita kemudian dia dapat orderan tapi kita tidak kan ya kita merasa agak iri juga kan mas. Ya kalau ada yang seperti itu ya kita negur tapi ya dengan cara halus

P: negurnya seperti apa pak yang pernah terjadi?

N: ya kita ajak ngobrol tanya dari komunitas mana, kita kan juga dari komunitas goblim gratis parkir ya mas kalau untuk di daerah kita karena kita juga bayar tukang parkirnya dengan kas kita. Nah kalau ada orang lain ya kita jelaskan seperti itu.

P: pernah sempat sampai ribut gitu tidak pak?

N: ya ada dulu mas pas awal awal kita bentuk komunitas. Itu sampe satu jogja gojek pada datang.

P: kalau dengan adanya ormas-ormas seperti itu merasa terlindungi tidak pak?

N: sedikit banyak iya sebenarnya mas.

P: apakah komunitas ini salah satu kekuatan bagi pengemudi untuk memotivasi tidak pak?

N: iya mas, salah satunya terlebih untuk anggota anggota baru kita berikan spot yang lumayan strategis mas. Kalau untuk kekutan dalam kriminalitas ya jelas tidak ada mas.

Kita berada di dunia online ya kita ikuti jalurnya saja mas kalau semisla kita gak di duluin ya kita tidak mau memancing mas. Tergantung dengan masalahnya aja.

P: kalau untuk rasa aman bagi pengemudi pasti ada juga kan ya pak seharusnya?

N: iya ada mas. Rasa nyaman contohnya driver mengambil jalur *nge-bid* malam atau ngalong mereka pasti kita pantu di grup juga, kalau untuk ngalong seperti itu tidak hanya di goblim saja mas bisa di jalan lain seperti Jallan magelang, bisa juga di dekat stasiun bisa di Jombor. Tapi mereka juga tetap satu wadah di goblim itu. Kalau semisal ada apa-apa terjadi dengan drivernya ya kita komunitas juga ikut turun tangan membantu, biasanya yang terdekat langsung meluncur kelokasi. Semisal yang datang 1 atau 2 orang tetap tidak teratasi ya maka kita akan turun ke lokasi semua .

P: kalau dari Pak Ripto pribadi merasakan keuntungannya tidak pak?

N: dalam hal apa dulu mas?

P: bisa dalam materi maupun sosial pak, ada tidak?

N: ya ada mas, kalau dalam bentuk materi bagi saya ya tidak ada keuntungannya bahkan yang ada rugi bisa waktu dan uang juga. Kalau secara sosial Insyaallah kita punya rencana untuk bakti sosial ke panti asuhan untuk membantu disana dengan mengatasmakan Goblim.

P: kalau cara driver memanfaatkan pangkalan itu seperti apa pak? Apakah hanya untuk menunggu orderan saja?

N: iya hanya untuk menunggu orderan. Ya ada juga mas yang awal mulai *nge-bid* dari goblim, terus dapat orderan ke pogung tapi gak terus balik lagi karena nunggu penumpang disana ada juga mas. Biasanya itu yang ambil goride. Nanti setelah tutup point kembali lagi ke Mako untuk ya istirahat sama cerita *sharing-sharing* sama bercanda saja, ya walaupun bercanda kita juga kasar tapi juga di terima sama anggota karena juga sudah terbiasa.

P: dengan adanya pangkalan atau mako itu, apakah target dari pengemudi lebih cepat tertutup pak?

N: iya cepat mas nutupnya, soalnya kalau di mako rata-rata mengambil layanan gofood dan jarak antarnya dekat dekat. Jadi setelah antar balik lagi kemako kadang bisa langsung dapat orderan lagi.

P: oh, berarti itu juga termasuk salah satu keuntungan juga ya pak. Ya seperti yang sudah saya lihat saat ini menurut saya juga menjadi salah satu keuntungan juga kan ya pak selain senang senang, ada sosialisasi juga dari BPJS.

N: Nah, iya mas. Ini juga salah satu keuntungannya, banyak pengemudi yang tidak tahu soal BPJS, setelah ada sosialisasi ini dia jadi lebih tau dan bisa jadi pelanggannya juga ketika merasa butuh. Ya walaupun kita pengurus akan kerepotan untuk cari narasumber, tapi kan hal ini juga menjadi kebutuhan bagi anggota juga mas.

P: berarti, dari tadi saya menyimpulkan makna dari komunitas sendiri adalah solidaritas ya pak? Atau bagaimana menurut bapak?

N: Iya, solidaritas

P: menurut Pak Ripto memaknai solidaritas itu seperti apa pak?

N: dari rekan-rekan semua sih mas, kita berbicara goblum saja ya mas nah kita itu menerapkan kesadaran mas, semisal driver A mengalami musibah, ya kita pasti akan jenguk walaupun dia tidak pernah menjenguk driver lain ketika terkena musibah, dengan rasa sendirinya akan muncul bahwa driver A itu di pedulikan dengan rekan-rekan lainnya besok-besoknya ketika ada yang terkena musibah driver A itu ikut jenguk. Ya itu sih perumpamaan kesadaran bagi saya mas,.

P: berarti itu salah satu bentuk solidaritas juga pak?

N: iya, salah satunya seperti itu. Kalau misal drivernya masuk umah sakit dan drivernya butuh uang kita juga pasti akan bantu dari kas sama urunan ya balik lagi itu dari kesadaran juga. Ya ini juga salah satu keuntungan yang bisa di rasakan buat Driver juga mas.

P: Ada tidak keuntungan yang tidak dapat dirasakan dari perusahaan namun keuntungan yang di dapat dirasakan dari komunitas?

N: tidak ada mas, semua sama mas ya Cuma lebih cepat untuk komunikasi aja mas kan bisa langsung ke kita sebagai pengurus.

P: apakah perusahaan mengizinkan adanya pangkalan ini pak?

N: justru malah menganjurkan mas, supaya perusahaan bisa lebih dekat dengan mitranya melalui koor-koor tiap komunitasnya. Kalau semisal anggota dari perusahaan saya

masuk ke dalam grup malah driver jadi takut untuk curhat atau tanya-tanya di grup itu mas

P: aktifitas seperti apa pak yang bisa dianggap menimbulkan rasa solidaritas?

N: yaa seperti saat ini kumpulan kopdar, dengan rasa tidak sadar sebenarnya para driver disini kan meninggalkan orderan yang banyak seharian ini. Tapi karena kita disini sama-sama senang jadi tidak terasa. Dan kegiatan ini dilakukan rutin biasanyamas, kadang 1 bulan sekali atau bisa 4 bulan sekali.

P: kalau dari pribadi Pak Ripto memaknai solidaritas itu seperti apa pak?

N: waduh alah bingung saya, ya intiya itu tadi persaudaraan yang awalnya tidak kenal menjadi kenal banyak menambah wawasan juga. Kita tidak membedakan suku ras ataupun agama juga itu aja sih mas.

P: oh begitu ya pak, unnyaallah untuk sekarang cukup nanti kalau memang ada kurang data saya datang langsung pangkalan sekalian sya juga main-main kesana.



## **Transkrip wawancara Pak Hadi Bendahara Komunitas Goblin**

Transkrip wawancara

Nama: pak hadi

Jabatan: bendahara komnitas

Peneliti: nama lengkap bapak siapa?

Narasumber : bapak, setyo hadi

P: asalnya dari jogja pak?

N: iya, tapi saya lahir dan besar di kalimantan

P: kalau rumah dengan lokasi base camp jauh tidak pak?

N: ya, sekitar 2 km.

P: berarti tidak begitu jauh ya pak?

N: iya , kebetulan kalau dulu saya suka muter mas, tapi kalau sekarang cenderungnya lebih sering di base camp. Setiap selesai antar langsung balik lagi ke basecamp.

P: oh, begitu pak. Kalau gabung dengan gojek sejak kapan pak?

N: saya gabung dengan gojek tahun 2017 awal.

P: kalau dengan komunitas goblin sejak kapan pak?

N: dengan goblin 1,5 tahun ini mas

P: berarti dari tahun 2017an ya pak?

N: iya akhir akhir tahun.

P: apakah bapak punya pekerjaan lain selain menjadi driver gojek?

N: saya punya usaha kecil-kecilan software dan hardware handphone ada outlet kecilnya di jalan monjali

P: oh begitu pak. Terganggu tidak pak pekerjaan disana setelah bergabung dengan gojek?

N: tidak, karena saya punya karyawan yang sudah lama ikut saya dari dulu zaman masih di nokia. Saya kerja di HP dari zaman nokia black berry sampai sekarang android dan ios.

P: gojek ini menurut bapak sebagai sampingan atau gimana pak?

N: kalau ini ya tetap utama mas. Saya Cuma mengkondisikan kalau nanti di kios software saya ada problem saya bisa langsung merapat, karenakan kerja jadi gojek ini waktunya fleksible. Jadi ketika sewaktu-waktu ada kendala di kios bisa langsung merapat ke sana anpa harus meminta izin dulu. Selain itu saya bisa promosikan kios software saya buat yang mau benerin cepat HPnya seperti konektor, kalau dari teman saya bisa 1 sampai 2 jam beda sama kios lain yang harus di tinggal dan antri. Tidak harus mengikuti nota antrian, tinggal bilang sama sya bisa langsung saya kontak teknisnya untuk dahulukan. Karena kalau gojek ini bekerjanya dengan waktu mas, ketika waktu kepotong lama pasti semangatnya juga hilang.

P: berti itu salah satu keuntungan pak buat para anggota ya pak?

N: iya, dari awal saya berfikiran seperti itu. Tidak hanya dari grup goblim saja tetapi kalau memang sudah banyak yang masuk ketemat saya mas. Cuma ya saya promosinya Cuma dari mulut ke mulut saja, gak besar-besaran. Jadi memang rata-rata pelanggan saya setiap hari dari teman-teman gojek berbagai grup. Ada jakal, goblim juga ada dari lorsta, ya emmang mereka memang butuh untuk servis cepat hpnya. Dengan penanganan software dan hardware dengan jangka pengerjaan yang pendek, kita estimasi pengerjaan softwre sekitar setenah jam samapi satu jam, kalau di kios lain bisa lama sampai seharian.

P: apakah bapak punya rencana pensiun dari gojek?

N:nah, ini yang jad kendala. Karena saya sebenarnya saya senang berada di gojek ini, tetapi saya merasa capek saat ini. Kerena berbeda dengan stamina saat dulu, 2,5 tahun yang lalu ketika saya kerja bisa dikatakan bisa mencapai 16 jam di jalan, kalau sekarang 10 jam saja sudah capek sekali. Kalau dulu saya baru selesai jam 10 malam terus datang ke stasiun lagi jam 3 pagi, sudah menjadi kebiasaan terbangun sendiri menjalankan rutinitas. Kalau di stasiun kreta itu dari jam 00, penumpang itu sudah ada kalau di bandara baru tutup jam 12 kemudian ada landing pertama jam 6 kan mas, kalau stasiun kreta api kan 24 jam.

P: pak hadi sendiri sebelumnya pernah bergabung dengan komunitas lain pak?

N: saya banyak mas. Saya pertama kali gojek itu di LorSta, atau Lor Stasiun kreta Tugu yang lokasi basecampnya ada di utara stasiun makanya di kasih nama lorsta.

P: lalu kenapa bapak memilih untuk pindah ?

N: karena kalau di sana *pure goride*, jadi akun kita menjadi akun goride. Nah akun goride sendiri kalau untuk jarak pengantaran bisa sampai 6-8 kilometer itu jauh semua mas. Saya pernah antar juga sampai ke Magelang, Prambanan, Muntilan kalau dulu hal yang biasa. Tapi dengan bertambahnya usia, stamina sekarang sudah menurun. Yang saya pikir utamanya adalah resiko saya di jalan, kemudian saya memilih pindah ke Swakarya itu di Ishiro Hotel jalan kaliurang, nah kalau disana kita hanya ambil penumpang lalu kita antar ke sekitaran UGM saja. Kemudian karena perubahan skema gojek yang kemudian tarif harga turun saya memilih pindah ke gofood, yang ajak saya pertama itu pak Ripto. Gofood ini punya trip yang lebih pendek, kalau di goblum ini pengantarannya dibawah 2km bahkan juga dibawah 1km, jadi saya mengeluarkan konsumsi bahan bakar sekitar 25.000 itu bisa untuk 3 hari jadi irit sekali, yang pertama sayarasakan itu kemudian motor tidak capek kita sebagai driver juga tidak kelelahan. Walaupun kita harus menunggu orderan yang cukup lama tapi ketika akun kita lagi bagus 5-6 jam itu sudah selesai

P: oh begitu pak alasannya

N: iya, alasan saya seperti itu, pertama tidak terlalu capek karena jarak antar yang pendek kedua yang saya rasakan kondisi motor saya sudah tidak *se-fit* dulu dan resiko di jalan. Kalau untuk pensiun ya paling 2 tahun lagi lah sudah harus kembali fokus ke kios yang mau saya kembangkan ke divisi penjualan, karena saya dulu pernah ad di penjualan juga.

P: kenapa memilih di blimbingsari pak? Padahal kan juga banyak tempat-tempat lain

N: karena kalau di blimbingsari banyak senior senior saya. Jebolan dari Lorsta banyak pindah ke blimbingsari. Kalau dari saya sendiri pertama kenyamanan karena tetap bertemu dengan teman teman lama, di goblum ada 5-7 orang teman teman saya dari lorsta, bahkan mungkin ada 10 orang saya termasuknya yang terakhir pindah ke blimbingsari ini. Tapi saya juga di lorsta masih aktif juga, maksud aktif disini kalau ada kegiatan jenguk teman gitu saya masih ikut. Ya saya memilih blimbingsari karena banyak senior saya dari lorsta jadi saya merasa nyaman.

P: apakah bapak merasakan ada keuntungan dengan bergabung dengan komunitas?

N: pertama ya menambah teman dan saudara, selain itu kita merasa jauh lebih aman di jalan karena dari gblim ini jarak pengantarannya gak jauh

P: kalau kerugiannya ada pak?

N: gak ada mas. Karena teman teman di blimbingsari semua sigap 24 jam, ketika kita ada problem di jalan. Saya pernah mengalami teman saya laka jam 9 malam, kemudian saya langsung bergeser ke pantia rapih langsung mendapat bantuan untun *rantogen*

P: oh, jadi memang di permudah ya pak ketika ada kejadian-kejadian seperti itu.

N: iya, teman teman juga lebih siaga

P: menurut pak hadi sebagai pengurus, faktor terbentuknya Goblim itu apa pak?

N: sebenarnya blimbingari yang lama itu merupakan pecahan dari GAS atau gojek asli sendawa, karena sendawa dan blimbingsari itu hanya bersebelahan. Nah banyak dari anggota GAS itu pindah karena komunitasnya itu sudah tidak aktif dan di blibingsari juga ada teman dari TGK atau terban garis Keras, nah Goblim, GAS sama TGK itu masih satu wilayah, gitu mas.

P: apakah sama komunitas sebelah sebelah itu pernah ribut atau rebutan pealnggan pak?

N: enggak mas, aman sekali di situ. Kita ada stiker blimbingsari mau ambil di mirota juga aman saja mau parkir di dekat sana juga tidak masalah karena sudah saling mengenal.

P: oh, begitu pak. Setiap kendaraan memenag d tandai dengan stiker seperti itu ya pak?

N: iya betul

P: nah, kalau untuk di pangkalannya sendiri di tandai dengan apa pak untuk membedakan antara yang resmi dengan tidak?

N: Cuma stiker saja sih mas

P: kalau barner itu pak?

N: iya barner juga ada dari kantor yang kita pasang

P: oh begitu pak, apakah itu menandakan yang resmi?

N: iya sperti tempat kita itu yang resmi. Dulu dari perusahaan ada program payung teduh yang menaungi komunitas –komunitas kecil. Nah , di gojek itu kan ada komunitas grup besar yang jumlahnya 24, nah sampai sekarang pasti masih bertambah tapi saya kurang tau pastinya berapa, tetapi kalau tempat saya tergabung dalam grup 3. Di goblim sendiri termasuk kedalam naungan payung teduh, jadi kita dulu lapor ke perusahaan lalu dari

perusahaan memberi beberapa fasilitas penunjang basecamp seperti Aqua galon, P3K, dispenser, kabel, dan masoh beberapa lainnya yang saya lupa juga.

P: itu yang meberikan langsung dari perusahaan?

N: iya langsung dari perusahaan dan itu semua masih ada sampai sekarang, Cuma kita tidak pasang di situ karena tempat kita punya base camp yang sifatnya terbuka, nanti kalau di pasang bisa di ambil orang lain.

P: apakah di goblim punya pelindung keamanan?

N: enggak ada mas.

P: apakah komunitas itu memberikan rasa aman bagi para anggotanya pak?

N: iya pasti.

P: yang sudah dirasakan seperti apa pak?

N: yang saya rasa, kita ada komunitas ketika kita memasuki area lain merasa lebih di segani, krena kalau dari teman teman sesama gojek juga sudah paham apalagi dari kita ada stiker blimbingsari. Semisal ada anggota yang jalan ke daerah selatan bertemu dengan anggota basecamp lain udah langsung paham kalau kita sebenarnya dari daerah utara. Daripada kita dengan motor berjalan sendiri kalau saya pribadi merasa tidak aman, seperti itu cara pandangnya.

P: apakah pak hadi merasa diuntungkan dengan adanya komunitas ini?

N: iya, pasti mas. Kita bisa kenal dengan komunitas lain. Karena dari gojek sendiri setiap 2 minggu sekali sebenarnya ada pertemuan dari grup independen, dan goblim ini termasuk dalam grup independen.

P: grup independen itu seperti apa pak maksudnya?

N: grup independen itu maksudnya adalah grup pangkalan, nah kalau grup 1 sampai 24 itu kan grup besarnya, nah dalam 1 grup besar itu bisa terisi 10 sampai 15 grup independen / grup pangkalan ini. Nah kalau dari anggota goblim sendiri banyak yang berasal dari grup 3. Tapi goblim sendiri bukan termasuk dalam grup 3 sbenarnya, jadi memang teman teman lain tidak mau *diservice* dengan kantor.

P: kenapa kok tidak mau pak?

N: oh, kalau itu yang lebih paham pak ripto. Tapi menurut saya karena memang kita privasinya di ambil sama kantor, maunya kalau kita semakin besar dan besar terus. Karena kita sendiri di blimbingsari gabungan dengan grab bisa mencaapai 100an lebih anggotanya, seperti yang datang saat ini mas.

P: kalau pak hadi sendiri memanfaatkan pangkalan ini bagaimana?

N: kalau saya sering pakai untuk istirahat mas, bisa di pakai buat isi daya HP, buat bercanda sama anggota-anggota daripada kita di jalan sendiri seperti orang hilang. Kalau di basecamp ini kan kita sambil menunggu orderan bisa asmbil guyon bercanda bisa ledek-ledekan, ya senyamannya lah kita orang kan hidupnya di jalan. Kalau Cuma fokus cari orderan aja lama-lama juga bisa setres, harus ada lucu-lucunya juga dan di setiap pangkalan memang bercandanya berbeda, kalau di goblim memang bercandanya sedikit karena kita punya orderan yang rapat terus mengalir, jadi memang bercandanya jarang sekali datang terus pergilagi datang terus pergi lagi gitu tersu seringnya mas karena orderanya banyak memang. Kalau di grup lain mungkin lebih banyak menganggurnya karena spotnya yang tidak banyak, kalau kita punya spot banya sekali itu disana mas, jadi kalau di goblim sendiri kalau akun sedang bagus semua 98% selalu tutup point semua bahkan kalau sedang bagus sekali bisa lebih dari targetnya.

P: saya kan sudah lihat-lihat daerah blimbingsari itu ya pak, nah di sana itu ada poster larangan...

N: sebenarnya bukan larangan mas, tapi itu supaya teman-teman yang tidak tergabung dengan komunitas itu lebih tertib saja, untuk area nunggu atau nongkrong juga tidak sembarangan. Karena kalau tidak seperti itu mereka bisa mengganggu pintu masuk gang, ganggu area parkir orang lain dan bahkan resiko kendaraaan juag mereka.

P: kalau menurut pak hadi, dengan adanya komunitas ini apakah target lebih cepat dicapai? Dan itu kenapa pak?

N: iya mas, karena juga jarak antarnya yang pendek durasi pengantaran otomatis juga lebih singkat jadi memang kerjanya tidak panjang selain itu juga berimbas dengan konsumsi bahan bakar kita.

P: apakah solidaritas merupakan makna dari pangkalan ini?

N: iya pasti, karena kita selalu menjunjung tinggi nilai-nilai solidaritas dan kebersamaan karena kita dapat itu semua dari komunitas.

P: bentuk solidaritasnya seperti apa itu pak?

N: semisal teman kita ada yang terkena musibah ya kita menjenguk bersama kita bisa bantu juga semampu kita

P: berarti keuntungannya bergabung dengan komunitas pangkalan ini semakin bertambah karena solidaritas itu pak?

N: iya begitu mas

P: apakah kopdar ini salahsatu bentuk yang merealisasikan solidaritas pak?

N: iya, karena begini setelah sekian lama kita *nge-bid*, rasa kebersamaan agak sedikit berkurang karena kita selalu sibuk dengan orderan kita dengan adanya aacra seperti ini kita bisa meluangkan waktu untuk bercerita dan berbagi pengalaman juga, ya ini salah satu manfaat juga dari kopdar ini seperti yang saya bilang tadi kalau kita itu selalu ramai dengan orderan jadi bercandanya sedikit sekali kalau disana.

P: menurut pak hadi makna pangkalan ini apa pak?

N: untuk saya pribadi seperti rumah ke2 bagi saya, karena komunitas tempat saya bernaung saat ini. Kalau untuk orang orang yang bekerja di kantor, pangkalan ini sperti kantor lah bagi saya karena dari pagi sampai sore selalu disana karena juga saya sudah lelah untuk muer terus.

P: oh begitu pak. Terimakasih pak.

## **Transkrip wawancara Pak Prapto Anggota Komunitas Goblin**

Transkrip wawancara

Nama: Pak Prapto

Jabatan: bendahara komunitas

Peneliti : nama bapak siapa?

Narasumber: suprapto

P: asalnya dari mana pak?

N: dari semarang

P: kalau di jogja sudah lama pak?

N: saya dari tahun 95 saat masih bujang dlu.

P: kalau di jogja rumahnya jah tidak pak dari pangkalan?

N: rumah saya lumayan jah mas di sinduadi kebopongan baru

P: berarti di jalan magelang itu ya pak?

N: iya mas

P: kalau bapak sering di pangkalan atau jarang pak?

N: jarang mas, karena saya sering muternya ambil goride. Ikutin arus orderan aja

P: kalau jarak dari rumah ke pagkalan sekitar berapa kilo pak?

N: sekitaran 2 klian mas, tapi biasanya saya dari rumah sudah langsung *on-bid*

P: biasanya mulai dari jam berapa pak?

N: saya biasanya mulai dari sekitar jam 6

P: kalau bapak bergabung dengan komunitas ini sejak kapan pak?

N: sejak tahun 2019 sekitaran januari



P: kenapa pak kok memilih komunitas ini?

N: karena diajak teman mas, dulu saya punya teman pangkalan ojek biasa terus sama-sama masuk gojek terus diajakin gabung ke komunitas ini. Kalau dipikir dulu awalnya kan manfaatnya banyak maka dari itu saya gabung saja.

P: berarti emang awalnya dari ojek konvensional ya pak? Pernah gabung dengan komunitas lain pak sebelumnya?

N: iya awalnya dari Opang biasa terus setelah masuk gojek ya langsung gabung dengan komunitas ini.

P: untuk saat ini bapak memang lebih aktif ambil goride terus muter ya pak?

N: iya mas, kebanyakan dari goblum juga muter juga mas.

P: kenapa kok sering muternya pak?

N: ya karena saya ngikutin orderan. Ya semisal saya dari goblum dapat orderan ke Barek, nah nanti dari Barek nyantol lagi ke arah UPN, nah kalo gitu saya lebih banyak muternya mas karena ngikutin orderannya.

P: kalau pak prapto tau tidak yang awalnya mendirikan goblum siapa?

N: yang bikin goblum itu pak ripto kayaknya mas.

[4.16]

P: kalau untuk bapak, apakah ada keuntungan dengan bergabung ke dalam komunitas?

N: kalau secara materi tidak ada mas, tapi kalau secara sosial ya ada mas.

P: seperti apa itu pak yang secara sosial?

N: ya contohnya kalau di jalan mengalami laka atau rusak atau bocor banya nanti yang terdekat itu bakal tau lalu datang bantuin. Atau semisal kita malam masih *on-bid* dan harus mengantar jarak jauh kalau dari faktor keamanan sebenarnya juga bahaya, nanti pasti saya kabarkan di grup. Kalau untuk penanganan itu biasanya lebih cepat daripada satgas dari perusahaan gojek.

P: oh, gojek itu juga ada satgasnya pak?

N: ada mas, di aplikasi juga ada tombol darurat juga semisal ada gangguan kriminal kita tinggal pencet saja. Tapi kalau dari satgas penangannya kadang lama karena lokasinya tidak tersebar luas berbeda dengan komunitas yang anggotnya tersebar luas ketika terjadi gangguan atau kendala lalu di kabarkan di grup biasanya yang terdekat dari lokasi pasti datang

P: berarti merasakan lebih aman ya pak kalau sebagai anggota dari komunitas?

N: iya, lebih cepat kalau terjadi sesuatu. Itu kalau secara sosialnya mas. Selain itu ada secara ilmu juga dan secara pengalaman juga.

P: seperti ini tadi ada pembicara yang berbagi ilmu tentang BPJS seperti itu ya pak?

N: iya mas, tapi sebenarnya ini baru pertama. Kalau biasanya ya dari kita sendiri saling berbagi cerita sama pengalaman aja mas. Dan disamping itu juga ada komunitas resmi dan tidak, nah untuk yang resmi kita bisa mendaftarkan akun kita ke grup yang besar untuk mengikuti informasi tertentu mengenai aplikasi dari perusahaan. Kalau di sleman namanya grup Gojek Sleman Sembada dan itu juga ada satgasnya sendiri buat *share* informasi resmi dari gojek, semisal ada pembukaan pendaftaran driver baru seperti itu. Terus juga sekarang ada yang baru lagi yaitu pendamping perorangan dari gojek nanti ketika kita ada kesulitan di hari tertentu orang itu pasti ada di angkringan nanti kita bisa datang lalu konsultasi langsung. Tapi kalau itu bukan dari goblum, tetapi yang bisa mendapat fasilitas itu biasanya dari anggota-anggota grup resmi

[7.30]

P: berarti itu juga banyak untungnya ya pak untuk pengemudi yang bergabung dengan komunitas resmi.

N: iya betul mas.

P: kalau bapak sendiri pernah mengalami kendala atau gangguan seperti tadi tidak pak?

N: alhamdulillah belum, tapi kalau untuk ilmu ya saya dapat banyak manfaat. Ketika kita sampai di basecamp kita cerita nanti di kasih tau begini-begini-begini.

P: kalau begitu memang bapak jarang sekali memanfaatkan pangkala, karena lebih sering untuk muternya ya pak?

N: iya, karena saya ambil goride. Untuk pertimbangan saya lebih cepat dapat orderan kalau keliling. Kalau di sana(pangkalan) kan banyak yang nunggu menurut saya ya malah ada persaingannya siapa yang dapat lebih dulu.

P: tapi tetap saja kan pak, secara komunitas bapak tetap dari Goblim?

N: iya tetap. Ketika waktunya untuk bayar iuran ya saya pasti datang. Kalau tidak ketika saya lewat goblim kosong ya saya mampir sebentar.

[9.00]

P: kalau begitu, bapak di daerah blimbingsari belum merasakan ya pak, lebih laku layanan yang mana antara goride dengan gofood?

N: iya, tapi kalau yang ada disana memang rata-rata mengambil fokus digofood semua

P: oh begitu, berarti memang kalau disana semua ambil gofood ya pak.

N: iya

P: tapi bapak pernah tidak mencoba sehari ambil layanan gofood nunggu bareng anggota lain disana?

N: pernah, tapi sayanya tidak sabar karena dapatnya agak lama

P: oh, gitu nggihpak. Berarti memang tergantung sama drivernya sendiri ya pak.

N: iya mas, tapi memang sebenarnya siapa saja bias ambil disana mas. Cuma mungkin gak enak akan aja ketika nunggu pesenan. Tapi ada juga ketika lewat terus ada yang nyantol ya di ambil.

P: tapi kalau ancaman atau gangguan secara kriminal seperti yang bapak cerita tadi belum pernah kan pak kena?

N: alhamdulillah belum mas. Tapi ya kita biasanya punya pertimbangan kalau narik pas malam dan waktu-waktu rawan.

P: kalau bapak dulu biasanya sampai jam berapa pak ?

N: kalau dulu awal awal saya sampai jam 11 malam. Tapi kalau sekarang ya biasanya jam 10 atau 11 siang sudah dapat setengah biasanya saya pulang istirahat nanti setelah dzuh berangkat lagi.

P: berarti sekarang itungannya masuk lancar ya pak?

N: iya alhamdulillah itu nanti rata-rata jam 3 atau jam 4 udah selsai paling lama ya sebelum maghrib mas. Dengan catatan dengan cuaca tidak hujan

P: oh gitu pak. Kalau hujan gimana pak?

N: biasanya kalau hujan saya langsung matikan aplikasi, nanti kalau sudah reda saya nyalakan lagi.

P: dari pada hujan-hujan nggih pak?

N: iya mas. Ya alhamdulillah akhir akhir inikan kalau hujan kan mulai sore, seperti kemarin saya ketika hujan sudah dapat poin 19 jadi kurang 1 setelah hujan reda saya Cuma narik 1 kali kemudian bisa pulang.

P: berarti memang pinter-pinterannya driver juga ya pak..

N: iya mas, tapi juga saya pernah ngerasakan masa pait. Sehari saya dapat cancel dari customer sampai 12 kali. Padahal itu sudah samapi di tempatnya terus tiba tiba cancel. Ada 1 customer juga sampai cancel 3 kali. Biasanya yang seperti itu tembakan mas. Atau karena ada yang kejauhan dari lokasi saya juga. Nah kalau kena cancel gitu di daftar riwayat kan ada tanda merahnya, nah itu berpengaruh sekali buat drivernya. Kemudian setelah hari itu saya selama 2 minggu susah cari pelanggannya mas. Terus saya cerita-cerita sama anggota dan cari-cari artikel untuk nambah gacor akun ya memang harus menambah jam terbang dari akun kita, waktu *on-bidnya* harus lebih lama, jadi saya on dari jam 6 pagi baru *off-bid* jam 12 malam. Terus nanti setelah 2 minggu mulai bertambah peanggannya, ya alhamdulillah sampai sekarang udah ketutup terus lagi.

P: berarti kalau dari komunitas ini, memang bapak lebih merasakan manfaatnya lebih ke *sharing* pengalaman ya pak?

N: iya semua kendala kendala ya saya selalu cerita dengan anggota lain.

[14.54]

P: kalau menurut bapak, keuntungan yang dirasakan dari komunitas, tetapi tidak di dapatkan dari perusahaan ada tidak pak?

N: selama ini tidak ada sih mas, ketika laka juga pasti dapat respon. Tapi ya kalau lebih cepatnya, lebih dari komunitas karena berdasar dari lokasi satgasnya yang di letakkan di

titik-titik tertentu, kalau dari komunitas kan anggotanya tersebar. Atau semisal kita ban bocor gitu, kan kalau dari satgas juga belum tentu bisa bantu juga. Kalau kita tanya di grup nanti yang biasa lewat daerah situ kan bisa bilang di daerah mana yang ada tambal bannya, begitu mas.

P: berarti memang lebih aktif dari grup WA ya pak?

N: iya mas, kalau di grup WA itu kita gak buka berapa jam udah banyak cha yang gak terbaca. Ya disamping itu di grup WA juga ada selingan bercanda buat penyegaran kita jga.

P: kalau aktivitas selain kopdar seperti ini ad tidak pak?

N: ya kalau aktivitas saya berharap dari adanya uang iuran kita setiap bulan, coba di dirikan sebuah usaha seperti koprasia begitu yang bisa di dimanfaatkan anggota. Semisal dari 50 orang di grup buka usaha warung, nanti keuntungannya kita bagi rata. Dengan harapan nanti ketika kita sudah berhenti dari goblum ita tetap ada pemasukan

P: kalau pak prapto punya sampingan selain gojek tidak pak?

N: kalau saya dulu buka warung di sarjito, waktu anak saya masih kecil saa yang jaga. Tapi kalau sekarang sudah saya lemparkan ke istri saya.

P: berarti tetap ada ya pak sekarang?

N: iya tapi itu sekang jadi milik istri saya. Kalau dulu awal alwal itu masih usaha saya jadi uang terkumpul di saya baru saya bagikan ke semua. Tapi sekarang karena yang pegang istri saya, saya juga gak mau ribet jadi keuntungan dari situ silahkan di kembangkan dan nanti uang belanja juga ambil dari situ. Jadi saya sudah tidak ada tanggungan untuk belanja bulanan.

P: kalau pak prapto merasakan solidaritas dari goblum itu dari mana pak?

N: dari pengalaman yang saya dapat, seperti dulu hp saya ilangilang sinyal. Kemudian ada anggota yang bantu buat ngasih tau caranya nanti di mode pesawat lau di matikan. Seperti itu mas jadi banyak yang bantuin.

P: selalu sharing begitu ya pak?

N: iya mas. Seperti kemarin banyak dari anggota yang gelisah dkarena dapat notifikasi peringatan bahwa kita menggunakan aplikasi modifikasi. Nah itu kita sharing sesama anggota yang mendapat notifikasi yang sama. Nah dari situ disarankan untuk banding,

karena ada anggota yang pernah dapat prank seperti itu. Kemudian dapat notifikasi permintaan maaf bahwa ini adalah prank dalam rangka pengembangan sistem aplikasi

P: nggih pun pak terimakasih sharingnya. Nanti kalau saya kurang datamya datang lagi ke mako.