

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Belakangan ini teknologi telah berkembang pesat membawa banyak perubahan di segala bidang di Indonesia, tidak terkecuali dalam bidang transportasi. Banyak bermunculan perusahaan-perusahaan, inovasi-inovasi baru bahkan sampai muncul berbagai model bisnis baru berbasis teknologi. Salah satu perkembangan teknologi saat ini terdapat pada layanan ojek online, di mana Gojek adalah salah satu transportasi online yang banyak peminat saat ini. Tahun 2011 merupakan tahun pertama Gojek mulai beroperasi. Di mana pada tahun tersebut pemesanan Gojek hanya bisa dilakukan dengan cara panggilan via telepon, tetapi hal ini tidak berjalan efisien dan efektif.

Pada tahun 2015 diluncurkan aplikasi di ponsel Android dan IOS untuk pemesanan Gojek dan pada tahun inilah transportasi online mulai melesat dan mendapatkan sambutan hangat dari masyarakat Indonesia. Dengan dimunculkannya aplikasi berbasis online bagi transportasi ini memudahkan konsumen dalam bertransaksi dengan pengemudi transportasi itu sendiri.

Semenjak dimunculkannya aplikasi berbasis online ini, pada tahun tersebut jugalah banyak ditemui konflik yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional yang dilatarbelakangi oleh kecemburuan sosial, di mana transportasi konvensional merasa terganggu dengan kehadiran transportasi online

yang dianggap sebagai alasan berkurangnya penghasilan dari pengemudi transportasi konvensional.

Seiring berjalannya waktu, setelah munculnya transportasi online ke permukaan masyarakat sebagian besar memilih meninggalkan transportasi konvensional yang menurut mereka kurang efisien dalam memenuhi kebutuhan mereka, mereka juga berpendapat kehadiran transportasi online sangat memudahkan mereka dalam beraktivitas seperti dalam berangkat kerja, sekolah dan hal lainnya. Tetapi hal tersebut yang membuat semakin banyak muncul konflik yang terjadi antara kedua belah pihak di mana sampai saat ini belum ada penyelesaian atau titik terang dari pertentangan kepentingan antara transportasi online dengan transportasi konvensional (CNNIndonesia/safik maki).

Seiring dengan kemunculan dan perkembangan transportasi ini di berbagai daerah di Indonesia hal tersebut juga disertai dengan perlawanan atau pertentangan-pertentangan kepentingan yang terjadi antara kedua belah pihak yang berkonflik yaitu transportasi online dengan transportasi konvensional.

Dalam perkembangan transportasi online, tidak banyak konflik yang terjadi akibat perebutan penumpang saja, tetapi konflik perebutan ruang di perkotaan juga terjadi antara kedua belah pihak. Kota adalah tempat berkembangnya transportasi yang menjadi aktor konflik yang terjadi. Perebutan ruang terjadi di mana tempat penumpang yang ingin berpergian menggunakan transportasi online di mana tempat tersebut juga tempat pangkalan transportasi online yaitu ojek online (Gojek).

Cakupan wilayah atau persebaran wilayah dari transportasi online sudah sangat meluas dan menjamur di seluruh penjuru kota di Indonesia, bahkan sudah ada berencana berekspansi ke negara lain. Saat ini transportasi online sudah tersebar di lima puluh kota di Indonesia. Perkembangan pesat transportasi online dimulai dari Kota Jakarta dan meluas ke berbagai daerah Jabodetabek hingga menjamur di Kota Bandung, Bali, Medan, Surabaya, Makasar, Palembang, Semarang, Solo, Malang, Yogyakarta, Balikpapan, Manado dan kota-kota besar lainnya yang ada di Indonesia (kumparannews.com).

Pertumbuhan pengemudi transportasi online ini dari waktu ke waktu semakin bertambah, tercatat di 5 tahun awal kehadirannya jumlah pengemudi transportasi online ini sudah mencapai 120.000 orang. Hingga sampai saat ini sudah tercatat di kantor resmi transportasi online ini bahwa sudah mencapai 250.000 orang (kumparannews.com).

Seiring dengan kehadirannya di Indonesia, peristiwa ini juga disertai oleh perlawanan atau pertentangan-pertentangan yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional di mana terjadinya kecemburuan sosial dari pengemudi transportasi konvensional yang merasa tersaingi dan terkalahkan dengan keberadaan transportasi berbasis online.

Kecemburuan sosial ini dirasakan oleh pengemudi transportasi konvensional nyata karena mereka merasakan langsung dampak dari kemunculan transportasi online yang menyebabkan penghasilan mereka merosot, dan hal tersebut yang

menimbulkan banyaknya terjadi konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional.

Berdasarkan penelusuran berita yang dilakukan melalui media Internet, peristiwa konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional ini dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 1. Peristiwa Konflik Transportasi Online dengan Transportasi Konvensional tahun 2015-2018**

No	Sumber	Tahun	Peristiwa Konflik
1	<a href="http://goo.gl/hLHwlo">http://goo.gl/hLHwlo</a>	2015	Konflik di Bandung yang ditulis oleh Fahd.M tanggal 26 Oktober 2015 pukul 16:13 WIB yang dilansir oleh PRFM News Channel yang memaparkan bahwa telah terjadi demonstrasi pada tanggal 26 Oktober 2015 yang dilakukan oleh ojek pangkalan yang tergabung dalam Persatuan Arda Bandung berunjuk rasa di dua tempat yang berbeda yakni ke kantor Gojek dan ke Balai kota. Mereka menuntut penghapusan ojek berbasis aplikasi yang menyebabkan turunnya penghasilan mereka hingga Rp. 10.000/ hari.
2	<a href="http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/daerah/15/10/22/nw_mq79382-gojek-dan-ojek-pangkalan-di-bandung-bentrok-berikut-kronologinya">http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/daerah/15/10/22/nw_mq79382-gojek-dan-ojek-pangkalan-di-bandung-bentrok-berikut-kronologinya</a>	2015	Jumat, 23 November 2015 00:12 WIB dikutip dari REPUBLIKA.CO.ID,BANDUNG bentrok antara pengemudi ojek online dengan pengemudi ojek pangkalan. Banyak pengemudi ojek online yang dipukuli dan dirampas oleh ojek pangkalan. Karena sudah banyaknya korban dari pengemudi ojek online, rekan sesama pengemudi ojol melakukan demonstrasi ke Polsek Panyileukan meminta pihak kepolisian agar mengusut dan menindak tegas atas kejadian yang banyak menimpa rekan sesama drivernya.
3	<a href="http://wartakota.tribunnews.com/2016/03/22/berikut-kronologis-bentrok-sopir-taksi-dengan-pengemudi-gojek">http://wartakota.tribunnews.com/2016/03/22/berikut-kronologis-bentrok-sopir-taksi-dengan-pengemudi-gojek</a>	2016	Konflik yang terjadi di Kota Jakarta pada Selasa, 22 Maret 2016 pukul 17:25 wib yang dilansir oleh Wartakotalive.com memaparkan telah terjadi bentrok antara sopir taksi dengan pengemudi gojek. Sopir taksi menggelar unjuk rasa di depan Istana Merdeka, Jakarta Pusat. Mereka menuntut penghapusan ojek berbasis online, mereka merasa penghasilan mereka menurun dikarenakan



- 
- munculnya ojek berbasis online ini. Akibat dari aksi ini banyak penumpang yang terlantar karena peserta aksi memberentikan paksa supir taksi yang masih beroperasi dan menurunkan paksa penumpang di dalamnya.
- 4 <https://www.merdeka.com/peristiwa/konflik-transportasi-online-dan-konvensional-merambah-ke-daerah.html> 2017 Merdeka.com melansir tanggal 23 Februari 2017 pukul 06:30 wib yang ditulis oleh Muhammad sholeh telah terjadi unjuk rasa yang dilakukan oleh pengemudi becak bermotor di depan Kantor Wali Kota Medan, mereka mendesak Walikota Medan bertindak tegas melarang operasional angkutan online. Mereka menolak karena angkutan online menyebabkan penghasilan mereka menurun dan mereka menganggap angkutan online bukanlah angkutan umum yang resmi, tidak punya izin seperti mereka yang menggunakan plat kuning. Tidak hanya sebatas demonstrasi, pengemudi becak juga melakukan kekerasan fisik yang memicu bentrok antara kedua belah pihak.
- 5 <http://www.tribunnews.com/metropolitan/2017/03/10/bentrok-ojek-online-vs-angkot-komisi-v-dpr-konflik-jangan-sampai-melebar> 2017 Konflik yang terjadi di Kota Tangerang dikutip dari Kompas.com tanggal 8 Maret 2017 pukul 09:11 wib terjadi bentrok antara supir Angkot dengan pengemudi ojek online. Bentrok dipicu akibat perselisihan antara kedua pihak, terlihat 5 angkot yang kacanya dipecahkan oleh pengemudi ojek online. Ini adalah bentuk aksi balasan yang dilakukan oleh pengemudi ojek online kepada supir yang sebelumnya pengemudi ojek online merasa dikasari oleh supir angkot.
- 6 <https://www.jawapos.com/read/2017/12/31/178374/kisruh-angkutan-online-dan-konvensional-berbuntut-panjang> 2017 Konflik yang terjadi di Bogor, dikutip dari JawaPos.com yang ditulis oleh Fadhil Al Birra tanggal 31 Desember 2017 pukul 19:16 wib. Kisruh antara transportasi online dengan transportasi konvensional yang terjadi 31 Des 2017. Pengemudi angkutan umum konvensional melakukan demonstrasi dan menuntut pemerintah mengoreksi aturan soal transportasi online. Sama halnya dengan yang di atas di mana mereka merasa penghasilan mereka merosot diakibatkan peredaran transportasi online di Kota Bogor.
- 7 [http://news.metro24jam.com/read/2018/01/13/49760/video-2-orang-kembali-dibantai-di-medan-gojek-vs-angkot-](http://news.metro24jam.com/read/2018/01/13/49760/video-2-orang-kembali-dibantai-di-medan-gojek-vs-angkot) 2018 Dikutip dari DELITUA metro24jam.com tanggal 13 Januari 2018 pukul 12:22 wib di Kota Medan telah terjadi pembantaian 2 rekan driver Gojek yang dilakukan oleh pengemudi angkot. Tidak terima rekannya dibantai 100 lebih armada Ojek online memadati Polsek Delitua, melaporkan 2 rekan
-

	<u><a href="#">memanas-lagi</a></u>		mereka dibantai secara tak menentu oleh pengemudi angkot. Mereka membawa korban ke Polsek dengan kepala berdarah-darah dan luka lebam diwajah dan tubuhnya. Kejadian bermula saat adu mulut antara salah satu korban dengan pengemudi angkot di depan kantor Pajak USU, cekcok adu mulut menimbulkan macet yang panjang dan menyebabkan pengemudi angkot lainnya ikut menyerang dan membantai driver ojek online tersebut.
8	<u><a href="http://www.eksposkaltim.com/berita-7063-diduga-salah-paham-sopir-gojek-bentrok-dengan-angkot.html">http://www.eksposkaltim.com/berita-7063-diduga-salah-paham-sopir-gojek-bentrok-dengan-angkot.html</a></u>	2018	Dikutip dari EKPOSKALTIM.COM Selasa 23 Januari 2018 pukul 21:44 WIB di Samarinda, telah terjadi kesalahpahaman antara pengemudi ojek online dengan pengemudi angkot. Saat sedang beristirahat di sebuah warung pengemudi ojek online didatangi oleh pengemudi angkot yang beramai-ramai mengintimidasinya. Mereka menganggap pengemudi ojek ingin mengambil penumpangnya. Karena sudah disepakati dengan Dishub tempat pengemudi ojek beristirahat di terminal Lempaka ojek online tidak boleh beroperasi disini. Untunglah dibantu oleh pihak Kepolisian setempat dilakukan mediasi untuk mendamaikan kedua belah pihak.
9	<u><a href="http://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/2018/02/19/ribuan-sopir-angkutan-konvensional-purwakarta-unjuk-rasa-tolak-menjamurnya">http://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/2018/02/19/ribuan-sopir-angkutan-konvensional-purwakarta-unjuk-rasa-tolak-menjamurnya</a></u>	2018	Dikutip dari salah satu koran di Kota Bandung PIKIRAN RAKYAT yang ditulis oleh Mucmmah Iqbal Maulud memaparkan pada tanggal 19 Februari 2018 pukul 14:07 WIB ribuan supir angkutan konvensional di Purwakarta melakukan aksi demi menolak beredarnya transportasi online. Mereka memadati bundaran BTN kabupaten Purwakarta. Peserta demo berpendapat semenjak hadirnya transportasi online menambah belitan di leher mereka, kian hari kian mencekik leher begitulah yang mereka rasakan.
10	<u><a href="https://wartapriangan.com/2018/02/21/pengemudi-gojek-dan-sopir-angkot-di-tasik-nyaris-bentrok/">https://wartapriangan.com/2018/02/21/pengemudi-gojek-dan-sopir-angkot-di-tasik-nyaris-bentrok/</a></u>	2018	Dikutip dari Wartapriangan.com pada tanggal 20 Februari 2018 di Tasikmalaya terjadi perselisihan antara supir angkot dengan pengemudi ojek online tetapi beruntungnya tidak terjadi bentrok kekerasan karena diamankan oleh pihak kepolisian dan dilakukannya mediasi kedua belah pihak.

*Sumber: penelusuran berita melalui media internet.*

Dapat dilihat dari tabel di atas konflik yang terjadi di berbagai daerah Kota maupun kabupaten di Indonesia yang sampai saat ini belum ada penyelesaian dan

titik terang yang jelas terhadap pertentangan-pertentangan kepentingan yang terjadi antara kedua belah pihak. Dari pemaparan tabel di atas aktor yang terlibat dalam konflik yang terjadi adalah pengemudi transportasi konvensional dan pengemudi transportasi online. Bentuk konflik yang terjadi jelas adanya kekerasan yang dilakukan oleh salah satu pihak kepada pihak lainnya dalam bentuk kekerasan fisik di mana banyak pengemudi transportasi online yang diserang oleh pengemudi transportasi konvensional secara berkelompok dengan strategi menyerang. Tingkat atau intensitas dari konflik yang terjadi pada tabel di atas dapat dilihat sudah mencapai ke tingkat intensitas yang cukup tinggi karena sudah banyak terjadi kekerasan fisik yang dialami salah satu pihak yang berkonflik.

Tidak jauh berbeda dengan daerah lainnya, konflik yang terjadi juga terjadi di Kota Padang. Transportasi online ini pertama kali hadir dan mulai beroperasi di Kota Padang diawali pada tanggal 1 April 2017, kehadiran transportasi online ini disambut hangat oleh masyarakat di Kota Padang. Tetapi seiring dengan perkembangannya di Kota Padang berselang waktu 7 bulan kehadirannya konflik yang terjadi juga terjadi di Kota Padang.

Konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional yang terjadi di Kota Padang sama halnya dengan kota lainnya, yang mana sampai saat ini masih belum menemukan titik terang dari penyelesaian yang dilakukan oleh pemerintah daerah dan pihak ketiga yang menangani konflik yang terjadi antara kedua belah pihak, seperti konflik yang terjadi di Air Tawar yang dikutip dari redaksi

SumberTime pada tanggal 14 November 2017 ratusan pengemudi ojek transportasi online mulai dari Gojek dan Grab melakukan sweping di jalanan yang bertujuan untuk mencari pelaku pengeroyokan salah satu pengemudi transportasi online yang mengalami kritis di rumah sakit akibat dikeroyok oleh pengemudi ojek konvensional. Diduga pengeroyokan dilakukan oleh 6 orang pengemudi ojek konvensional, salah satu dari pelaku berusaha merampas helm yang digunakan oleh penumpang transportasi online dan berhasil dicegah oleh pengemudi transportasi online dan akibatnya korban yang mana adalah pengemudi transportasi online ini mengalami luka lebam dan kritis di rumah sakit.

Tidak hanya konflik yang terjadi antara pengemudi ojek konvensional dengan pengemudi transportasi online, dikutip dari [Republika.co.id](http://Republika.co.id) pada hari Rabu 20 November sekelompok pengemudi angkot di Kota Padang menggelar aksi mogok, berdemo menuntut tindak tegas dari pemerintah untuk menutup kantor operasional dari Gojek Indonesia yang ada di Padang. Mereka semakin merasakan dampak yang ditimbulkan oleh transportasi online yang beroperasi di Kota Padang. Aksi yang dilakukannya pada tanggal 20 November 2017 ini merupakan aksi lanjutan yang pernah dilakukan pada tanggal 29 Agustus 2017 karena dalam aksi pertama mereka tidak mendapatkan hasil yang mereka inginkan ataupun tindak tegas dari pemerintah Kota Padang ([Republika.co.id](http://Republika.co.id)).

Dampak yang ditimbulkan dari akibat pengemudi angkot melakukan demo berujung kepada banyaknya penumpang yang terlantar dan mereka tidak mengetahui



bahwa angkot yang biasa mereka gunakan tidak beroperasi karena melakukan aksi demo. Dikutip dari Nagari.com pendapat dari seorang penumpang yang bernama Neli 32 tahun warga Kelurahan Sawahan Kecamatan Padang Timur yang berprofesi sebagai guru yang menuturkan kekesalannya terhadap aksi demo yang tidak ia ketahui sebelumnya “saya tidak mengetahui bahwa akan ada demo sekarang, jadi saya terlambat ke sekolah untuk mengajar”. Hal yang dilakukan oleh ratusan angkot yang tidak hanya merugikan penumpang tetapi merugikan mereka sendiri yang tidak mendapatkan penghasilan dikarenakan demo yang mereka lakukan (Nagari.com).

Tidak selesai disitu saja, pada tanggal 11 Desember 2017 terjadi kembali aksi serupa yang dikutip dari koran harian Haluan.com ratusan angkot dari berbagai jurusan di Kota Padang memadati kantor Gubernur Sumatera Barat melakukan aksi demo dengan tuntutan yang sama dengan aksi sebelumnya karena dari aksi sebelumnya mereka tidak mendapatkan penyelesaian yang dilakukan oleh pemerintah terkait dan tindakan adil yang mereka harapkan dari aparat terkait. Mengenai hal ini mereka merasakan semakin hari pendapatan mereka semakin berkurang dan kehidupan mereka semakin mencekik karena keberadaan Ojek online yang beroperasi di Kota Padang(haluanpadang.com).

Banyak upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah dan pihak terkait dalam menanggulangi konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional yang sering terjadi diberbagai kota di Indonesia mulai dari menutup aplikasi online, menutup kantor transportasi online, dan seperti yang dipaparkan oleh Anggota

komisi V DPR Nizar Zahro yang dikutip dari Jakarta,Kompas.com ia mengatakan “ada dua hal yang harus dilakukan oleh pemerintah dalam menyelesaikan permasalahan transportasi online ini, yang pertama menutup aplikasi online untuk melindungi dan menjalankan UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan PP 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan, kedua dengan merevisi regulasi yang mengatur tentang jasa angkutan umum”(Jakarta,Kompas.com).

Lain halnya dengan yang dituturkan oleh anggota DPR diatas, Walikota Bogor Bima Arya melakukan upaya untuk mengatasi masalah transportasi online dengan cara mengatur operasional, termasuk pembatasan kuota transportasi online, kualitas dari armada, shift waktu operasional dan pangkalan dari transportasi online dikutip dari KumparanNews.com 24 Maret 2017. Sedangkan dikutip dari Malang,Kompas.com pada Senin 27 Februari 2017 pemerintah Kota Malang berkoordinasi dengan Kementerian Komunikasi dan Informatika untuk menutup aplikasi yang digunakan oleh transportasi online dalam operasional, menjelaskan sesuai dengan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang berlalu lintas dan angkutan jalan, keberadaan transportasi online di Kota Malang jelas melanggar aturan, tetapi sampai sekarang transportasi online di Kota Malang masih beroperasi (KumparanNews.com).

Dosen Fakultas Hukum Universitas Parahyangan Bandung, Asep Warlan menyikapi masalah pemerintah yang menutup sementara layanan transportasi online di Kota Bandung. Menurutnya penghentian sementara transportasi online ini

bukanlah menjadi jalan keluar dalam menyelesaikan konflik yang timbul antara transportasi online dengan transportasi konvensional, seharusnya pemerintah harus fokus menyelesaikan konflik yang terjadi di kedua belah pihak karena penghentian tersebut bukanlah jalan keluar yang baik dalam mengatasi masalah tersebut, dikutip dari Liputan6.com, Jakarta (Liputan6.com, Jakarta).

Tidak jauh berbeda dengan yang dilakukan oleh pemerintah di daerah lain, pemerintah Kota Padang sendiri sudah melakukan upaya dalam menyelesaikan konflik yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional. Sejak aksi demo yang dilakukan Angkutan kota (angkot) di Kantor Gubernur Sumatera Barat yang meminta pemerintah bertindak tegas terhadap transportasi online di Kota Padang yang membuat pendapatan mereka menurun Pemerintah melakukan penutupan terhadap kantor transportasi online ini dan sekaligus terkait tidak adanya surat izin yang di miliki oleh kantor transportasi online ini, dikutip dari Liputan6.com, Padang (Liputan6.com, Padang).

Dengan banyaknya upaya ataupun tindak tegas yang dilakukan oleh pemerintah maupun pihak terkait diberbagai daerah di Indonesia mengenai masalah antara transportasi online dengan transportasi konvensional tidak mendapatkan hasil. Upaya yang dilakukan tidak berpengaruh kepada keberlangsungan ataupun operasional dari transportasi online itu sendiri. Dilihat dari pihak masyarakat yang beraktivitas dengan menggunakan transportasi umum, keberadaan transportasi online membantu mereka dalam kegiatan sehari-hari di mana penggunaan yang praktis dan

mudah dan tidak memerlukan waktu yang lama sangat kita sedang membutuhkan. Tetapi sampai saat ini konflik yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional ini masih sering terjadi dan kadang menimbulkan korban tidak hanya di Kota Padang tetapi masih sering terjadi di berbagai kota di Indonesia, sedangkan pemerintah belum juga mengatasi masalah dengan baik.

Dalam perspektif sosiologis dapat dipahami bahwa tertunda atau tidak terselesaikan pertentangan kepentingan antara transportasi online dengan transportasi konvensional tidak hanya disebabkan oleh agen dari konflik tersebut tetapi dari agen struktural konflik yang menyebabkan konflik tidak terselesaikan secara baik.

Menurut Ralf Dahrendorf (2002) penyelesaian konflik dapat dilakukan dengan intervensi pihak ketiga. Berbeda dengan sebelumnya menurut Lewis Coser resolusi konflik adalah upaya untuk mengakhiri konflik atau terminasi konflik. Penyelesaian konflik menurut Coser dapat dilakukan dengan meredam permusuhan dengan katup penyelamat, di mana katup penyelamat merupakan mekanisme khusus yang digunakan kelompok dalam mencegah konflik yang lebih besar yang berpotensi merusak struktur (Poloma, 1987:109-111).

Menurut Mindes (2006: 24) dalam penyelesaian konflik dapat dilakukan dengan cara berkompromi, negosiasi serta mengembangkan rasa keadilan, sedangkan menurut Johan Galtung dalam menyelesaikan konflik dapat dilakukan dengan cara membangun jembatan komunikasi antara pihak yang terlibat dalam konflik.



Sedangkan Pruitt dan Rubin menjelaskan penyelesaian konflik dapat dilakukan dari psikologis pihak yang terlibat dalam konflik.

Dari uraian di atas, cara penyelesaian konflik dengan menggunakan agen adalah cara yang memang penting dilakukan, tetapi agen saja tidak cukup dalam menyelesaikan konflik secara baik. Karena itulah aspek struktural penting di pakai dalam penyelesaian agar terselesaikan konflik secara baik. Menurut Afrizal (2015) dalam bukunya *Sojourn "Third-Party Intervention in Terminating Oil Palm Plantation Conflict in Indonesia: A Structural Analysis"* yang menjelaskan bahwa aspek-aspek agen yang digunakan dalam menyelesaikan konflik tidak bisa bekerja dengan baik apabila aspek struktur tidak bekerja. Dalam bukunya Afrizal mengatakan Seseorang yang berkonflik tidak dapat mengisolasi keberhasilan intervensi pihak ketiga atau aspek agen dari konteks konflik yang ingin diselesaikan, karena intervensi pihak ketiga tidak terjadi dalam kekosongan sosial, melainkan dikondisikan oleh struktur tertentu (Miall, 1999:156).

Struktur yang dimaksud Afrizal dalam bukunya adalah kumpulan aktor, masalah, dan tujuan atau hubungan yang tidak selaras yang menyebabkan konflik itu terjadi. Di dalam bukunya Afrizal juga menjelaskan bahwa sumber daya adalah bagian dari agen struktur memungkinkan dan membatasi pihak ketiga ketika mereka berusaha untuk membantu pihak yang bertikai, karena merupakan sumber makna dan legitimasi dan kekuatan pihak-pihak yang terlibat dalam konflik.

Menurut Giddens (2011:11) struktur adalah tidak hanya aturan-aturan yang berlaku tetapi juga sumber daya-sumber daya. Sumber daya yang dimaksud Giddens adalah makna-makna, moral (sistem sosial), kekuasaan. Sedangkan menurut Emile Durkheim (1986: 6) fakta sosial dimaknai dengan struktur sosial. Menurut Durkheim fakta sosial dapat mengendalikan dan memaksa individu karena apabila tidak akan dikenakan sanksi. Contoh dari fakta sosial memaksa dan mengendalikan individu yang di maksud Durkheim adalah norma, hukum, kepercayaan, adat istiadat, tata cara berpakaian dan kaidah ekonomi.

Jadi dalam penelitian ini belum berhasilnya penyelesaian dari pertentangan kepentingan yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional disebabkan oleh aspek struktural dari konflik yang belum jelas. Maka penting bagi penulis untuk melakukan penelitian tentang hambatan struktural yang menyebabkan konflik tidak terselesaikan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Semenjak kemunculan transportasi online di Indonesia tahun 2015, seiring dengan perkembangannya muncul konflik yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional. Hal tersebut dilatarbelakangi dengan kecemburuan sosial di mana masyarakat sudah banyak meninggalkan transportasi konvensional dan lebih memilih transportasi online mengakibatkan menurunnya pendapatan dari transportasi konvensional.

Semenjak perkembangan transportasi online, sampai saat ini konflik yang terjadi semakin meluas di berbagai daerah di Indonesia, sampai saat ini belum ada penyelesaian yang jelas dari konflik yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional yang membuat konflik berkepanjangan dan memunculkan konflik- konflik baru.

Berdasarkan Latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan pertanyaan penelitiannya: **Apa hambatan-hambatan struktural penyelesaian konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional di Kota Padang?**

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah di uraikan di atas maka tujuan penelitian ini adalah:

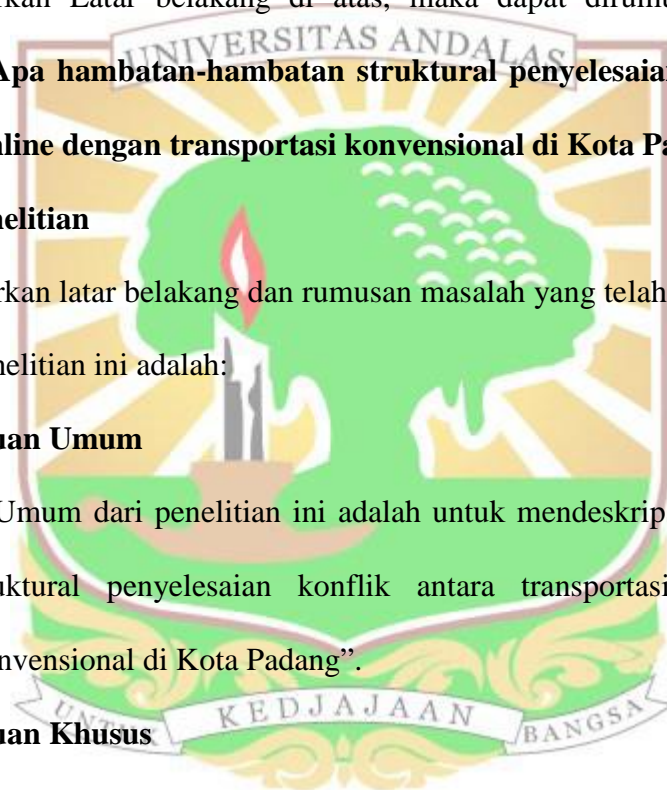
#### **1.3.1 Tujuan Umum**

Tujuan Umum dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan “hambatan-hambatan struktural penyelesaian konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional di Kota Padang”.

#### **1.3.2 Tujuan Khusus**

Untuk mencapai tujuan umum penelitian, maka tujuan khusus dari penelitian ini adalah:

1. Mendeskripsikan pemetaan pertentangan kepentingan aktor yang terlibat dalam konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional.



2. Mendeskripsikan upaya yang sudah dilakukan dalam penyelesaian konflik transportasi online dengan transportasi konvensional.
3. Menganalisis hambatan struktural yang merintangai penyelesaian konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Akademis**

- a) Memberikan kontribusi ilmu terhadap perkembangan ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan ilmu sosial khususnya jurusan sosiologi dalam studi sosiologi konflik dan rekonsiliasi.
- b) Menambah literatur mengenai konflik dalam perkembangan Ilmu Sosiologi .
- c) Sebagai bahan perbandingan penulis lain yang ingin mendalami masalah ini lebih lanjut.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

- a) Memberikan bahan masukan bagi instansi pemerintah dan pihak terkait sehubungan dengan konflik yang antara transportasi online dengan transportasi konvensional.
- b) Memberikan informasi mengenai hambatan- hambatan penyelesaian konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional.

## **1.5 Tinjauan Pustaka**

### **1.5.1 Transportasi Konvensional dan Transportasi Online**



Sejarah transportasi dimulai sejak roda ditemukan sekitar 3500 tahun yang lalu. Memasuki abad ke-20 seiring dengan pesatnya perkembangan teknologi industri, transportasi berubah menjadi salah satu aspek yang paling dibutuhkan manusia. Perkembangan transportasi di berbagai negara tentulah berbeda beda, mengikuti kemajuan teknologi di negara masing-masing. Perkembangan transportasi dalam sejarah bergerak dengan sangat perlahan, berevolusi dengan terjadi perubahan sedikit-demi sedikit. Di Indonesia perkembangan transportasi mulai dirasakan setelah bangsa asing berdatangan ke Indonesia. Sebelumnya masyarakat di Indonesia hanya menggunakan sarana transportasi hewan seperti kuda, lembu, dan sapi untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat yang lain. Setelah datang bangsa asing transportasi di Indonesia mulai menggunakan alat gerobak yang beroda.

Kemudian perkembangan transportasi Indonesia semakin maju ketika Indonesia mulai dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda. Pada masa ini alat-alat transportasi sudah menggunakan mesin-mesin pengangkut. Kedatangan bangsa-bangsa Belanda membawa peralatan transportasi darat yang sudah modern.

Menurut Utomo, jenis-jenis transportasi terbagi menjadi tiga yaitu:

1. Transportasi darat. Alat transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor seperti jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan, ketersediaan alat transportasi, ukuran kota dan kepadatan permukiman, faktor sosial-ekonomi. Contoh moda transportasi darat adalah kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau) atau manusia.

2. Transportasi air (sungai, danau, laut). Alat transportasi air contohnya seperti kapal, tongkang, perahu, rakit.
3. Transportasi udara. Alat transportasi udara dapat menjangkau tempat – tempat yang tidak dapat ditempuh dengan alat transportasi darat atau alat transportasi laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan. Contoh alat transportasi udara misalnya pesawat terbang, helicopter, balon udara, dll.

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin.

Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlok (1978), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain.
2. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, di mana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.
3. Menurut Steenbrink (1974), transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis.

4. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.

Jadi konsep Transportasi adalah perpindahan barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin dalam waktu tertentu.

Pengertian Konvensional Menurut Para Ahli yang disimpulkan konvensional adalah segala sesuatu yang sifatnya mengikuti adat atau kebiasaan yang umum atau lazim digunakan. Definisi konvensional adalah suatu bentuk sifat untuk hal-hal yang normal, biasa, dan mengikuti cara yang diterima secara umum. Jadi transportasi konvensional bisa dikatakan sama dengan transportasi publik, transportasi umum, transportasi bersama. Jadi Pengertian kendaraan umum atau transportasi konvensional berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan kendaraan umum yaitu Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Elaborasi konsep transportasi konvensional yang dipakai di Indonesia. Hal utama yang membedakan transportasi konvensional dengan *online* adalah penggunaan aplikasi teknologi dalam operasionalnya. Tetapi di Indonesia tidak mengenal konsep transportasi *offline*.

Beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi *online* pada kota-kota besar di Indonesia. Transportasi online adalah salah satu bentuk pengembangan transportasi berbasis aplikasi yang muncul dikarenakan perkembangan dan kemajuan teknologi.

Pengertian transportasi online adalah suatu penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi) berbasis aplikasi dan online baik untuk pemesanan maupun pembayaran (Adinda,2016).

Jasa transportasi online ini disebut juga dengan aplikasi *ridesharing* yang kehadirannya dimulai dari tahun 2015. Perkembangan transportasi online tersebut mengalami peningkatan yang signifikan, karena sampai saat ini keberadaannya sangat dicari-cari oleh masyarakat Indonesia.

Keberadaan transportasi berbasis online sesungguhnya masih belum diakui secara resmi sebagai moda transportasi umum yang diatur oleh peraturan perundangan. Berbagai syarat dan ketentuan yang diberlakukan pada angkutan umum tidak sepenuhnya dijalankan dalam usaha transportasi berbasis online hanya karena berlindung dibalik pernyataan sebagai bisnis aplikasi (Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM).



Fenomena jasa transportasi berbasis aplikasi online sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah didapatkan, nyaman, cepat, dan murah. Banyak faktor yang membuat aplikasi berbasis online ini dibutuhkan oleh masyarakat khususnya di kota-kota besar seperti ibu Kota Jakarta. Di Jakarta dari sisi kebutuhan masyarakat, transportasi online sudah menjadi sebuah moda alternatif yang diinginkan masyarakat sebelumnya masyarakat menggunakan transportasi konvensional yang menuai beberapa masalah seperti minimnya keamanan ketika menggunakan bus umum yang sering kali sudah tidak layak beroperasi maupun faktor-faktor lainnya.

Selasa 25 April 2017, dikutip dari Detikfinance.com syarat kendaraan yang bisa digunakan untuk transportasi online khususnya mobil yang pertama adalah uji kelayakan mobil atau KIR, hal ini agar ada peningkatan kualitas dan pelayanan dalam bekerja sama dengan pihak swasta maupun agen pemegang merek (APM). Kedua, ketentuan mengenai penggunaan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) atas nama perusahaan, dalam hal ini direvisi menjadi STNK atas nama badan hukum. Ketiga, mengatur mengenai pembangunan akses digital dashboard, sebagai sarana pemerintah untuk kepentingan perpajakan pada penyelenggaraan transportasi online. Keempat, mengenai tarif transportasi online tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi, tarif ditentukan berdasarkan tarif batas atas dan tarif batas bawah yang diserahkan sepenuhnya kepada Gubernur sesuai dengan domisili perusahaan transportasi online (Detikfinance.com).

Dikutip dari Okezone.com sudah ada sepuluh jenis sarana transportasi online di Indonesia yang sudah mulai berkembang pesat sesuai dengan peminat masing-masing. Mulai dari Gojek, Grabbike, Grab taxi, Uber, Bajaj App, Transjek, Wheel line, Bangjek, Ojek syar'i, dan Blue-jek. Dari sepuluh jenis transportasi online di Indonesia Gojek masih berada ditingkat teratas dengan peminat yang paling banyak karena Gojek adalah perusahaan transportasi online pertama yang hadir di Indonesia (Okezone.com).

Peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang transportasi konvensional dengan transportasi online tertuang ada pada PP 37 Tahun 2017 tentang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, PP 74 Tahun 2014 tentang angkutan Jalan, PP 79 Tahun 2013 tentang jaringan lalu lintas dan Angkutan Jalan, PP 62 Tahun 2013 tentang Investigasi kecelakaan Transportasi, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

### **1.5.2 Resolusi konflik**

Resolusi konflik adalah usaha menghentikan konflik dengan cara-cara analitis dan masuk ke akar permasalahan. Resolusi konflik berarti menyelesaikan konflik dengan memecahkan akar-akar dasar konflik sehingga situasi hubungan tidak ada lagi kekerasan, sikap pihak-pihak yang bertikai satu sama lain tidak lagi bermusuhan, dan struktur konflik telah berubah (Miall, 2002:31).

Pruitt dan Rubin mendefinisikan resolusi konflik sebagai usaha untuk mengakhiri kontroversi yang terjadi setelah kemandekan dan kesadaran masing-masing aktor konflik bahwa eskalasi bukanlah tindakan yang bijaksana sehingga kemudian terjadi transisi, sehingga muncul cara-cara konflik yang secara kreatif dapat diturunkan kembali dari tangga eskalasi (Pruitt dan Rubin, 2004:414). Lewis Coser mendefinisikan resolusi konflik dengan menggunakan konsep *terminasi konflik* yaitu proses sosial yang mendorong ke arah penghentian konflik (Coser, 1967:37).

Dalam penelitian ini definisi resolusi konflik yang digunakan adalah usaha untuk penghentian konflik sehingga situasi hubungan tidak ada lagi terjadi kekerasan sikap pihak-pihak yang berkonflik satu sama lain tidak lagi bermusuhan, dan struktur konflik telah berubah.

### **1.5.3 Tinjauan Sosiologis**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan Teori Strukturasi oleh Anthony Giddens. Giddens mengatakan bahwa setiap riset dalam ilmu sosial atau sejarah selalu menyangkut penghubungan tindakan (sering kali disinonimkan dengan agen) dengan struktur. Namun dalam hal ini tak berarti bahwa struktur menentukan tindakan atau sebaliknya (Ritzer dan Douglas, 2004: 507).

Teori strukturasi menolak adanya dualisme teori antara teori interaksionisme simbolik dengan fungsional struktural. Giddens menyatakan bahwa kita harus mulai dari praktik (interaksi) sosial yang berulang, yaitu sebuah teori yang menghubungkan antara agen dan struktur. Menurut Bernstein (dalam Ritzer dan Douglas, 2004:508),

"tujuan fundamental dari teori strukturasi adalah untuk menjelaskan hubungan dialektika dan saling pengaruh mempengaruhi antara agen dan struktur.

Teori strukturasi yang dijelaskan oleh Giddens memfokuskan perhatian pada *social practices*, yang menghubungkan antara sosiologi makro dengan sosiologi mikro, melalui hubungan antara agency dan "struktur". *Agency* dan struktur ada dalam hubungan dualitas dan saling mempengaruhi, dan bukan dualisme. Keduanya tidak dapat dipisahkan, melainkan merupakan dua sisi dari satu mata uang. Semua social action melibatkan social actor, dan keduanya begitu erat dalam aktivitas atas practice manusia secara berkelanjutan (Pitana, 2005:26).

Menurut Giddens, agen dan struktur tak dapat dipahami dalam keadaan saling terpisah, agen dan struktur ibarat dua sisi mata uang logam. Seluruh tindakan sosial memerlukan struktur dan seluruh struktur memerlukan tindakan sosial. Meskipun titik tolak analisis Giddens adalah praktik atau tindakan sosial, tapi ia berpendirian bahwa aktivitas bukanlah dihasilkan sekali jadi oleh aktor sosial, tetapi secara terus menerus mereka ciptakan ulang melalui suatu cara, dan dengan cara itu menyatakan diri mereka sendiri sebagai aktor.

Hubungan antara pelaku dan struktur berupa relasi dualitas, bukan dualisme. Dualitas itu terjadi pada praktik sosial yang berulang dan terpola pada lintas ruang dan waktu. Dualitas terletak dalam fakta bahwa suatu struktur mirip pedoman yang menjadi prinsip praktik-praktik di berbagai tempat dan waktu tersebut merupakan hasil perulangan berbagai tindakan kita. Berbeda dengan Durkheim tentang struktur,

struktur dalam gagasan Giddens bersifat memberdayakan: memungkinkan terjadinya praktik sosial, dari berbagai prinsip struktural. Itulah mengapa Giddens melihat struktur sebagai sarana (medium dan resources) (Priyono dan Herry, 2002:22-23).

Dalam melakukan tindakan, Giddens membedakan tiga dimensi internal pelaku, yaitu motivasi tak sadar (*unconscious motives*), kesadaran praktis (practical consciousness), dan kesadaran diskursif (*discursive consciousness*). Motivasi tak sadar menyangkut keinginan atau kebutuhan yang berpotensi mengarahkan tindakan, tapi bukan tindakan itu sendiri (Priyono dan Herry 2002:28). Sedangkan motivasi tak sadar, "kesadaran diskursif" mengacu pada kapasitas kita merefleksikan dan memberikan penjelasan rinci serta eksplisit atas tindakan kita (Priyono dan Herry, 2002:28).

Kesadaran praktis menunjukkan pada gugus pengetahuan praktis yang tidak selalu bisa diurai. Kesadaran praktis ini adalah kunci untuk memahami proses bagaimana tindakan dan praktik sosial kita lambat laun menjadi struktur, dan bagaimana struktur itu mengekang serta memampukan tindakan praktik sosial kita (Priyono dan Herry, 2002:29).

Menurut Giddens, tidak ada dinding pemisah antara kesadaran praktis dan kesadaran diskursif, hanya saja ada perbedaan antara apa yang dikatakan dengan apa yang semata-mata telah dilakukan, namun adalah penghalang terpusat terutama pada represi diantara kesadaran diskursif dan ketidaksadaran (Giddens, 2010:10).



Giddens mengungkapkan komponen-komponen teori strukturasi, pertama agen terus menerus memonitor pemikiran dan aktivitas mereka sendiri serta konteks sosial dan fisik mereka, dalam upaya mencari perasaan aman aktor merasionalisasikan kehidupan mereka, aktor juga mempunyai motivasi untuk bertindak dan motivasi meliputi keinginan dan hasrat yang mendorong tindakan (Ritzer dan Douglas, 2004:509). Untuk bertindak dengan sadar, maka seorang agen harus memiliki kesadaran praktis, dengan menekankan pada kesadaran praktis ini, terjadi transisi halus dari agen ke keagenan (agency). Giddens sangat menekankan pada keagenan (agency), keagenan berarti peran individu. Apapun yang terjadi, takkan menjadi struktur seandainya individu tak mencampurinya. Agen mampu menciptakan pertentangan dalam kehidupan sosial dan agen takkan berarti apa-apa tanpa kekuasaan.

Giddens mendefinisikan sistem sosial sebagai praktik sosial yang dikembangkan, artinya struktur dapat terlihat dalam bentuk praktik sosial yang direproduksi. Jadi struktur serta muncul dalam sistem sosial dan menjelma dalam ingatan agen yang berpengetahuan banyak. Struktur didefinisikan sebagai properti-properti yang berstruktur (aturan dan sumber daya) properti yang memungkinkan praktik sosial serupa yang dapat dijelaskan untuk eksis disepanjang ruang dan waktu, yang membuatnya menjadi bentuk sistemik Giddens berpendapat bahwa struktur hanya ada di dalam dan melalui aktivitas manusia (Ritzer dan Douglas, 2004:510).

Agensi berkaitan dengan kejadian yang melibatkan individu sebagai pelaku, dalam artian bahwa individu itu bisa bertindak berbeda-beda dalam setiap fase apapun dalam suatu urutan tindakan tertentu. Apapun yang terjadi, tidak akan terjadi tanpa peranan individu tadi. Tindakan merupakan sebuah proses berkesinambungan, sebuah arus yang di dalamnya kemampuan introspeksi dan mawas diri yang dimiliki individu sangat penting bagi pengendalian terhadap tubuh yang biasa dijalankan oleh para aktor dalam kehidupan keseharian mereka (Giddens, 2010:14).

Dengan kata lain, aktor berhenti menjadi agen kalau tidak bisa lagi menciptakan pertentangan. Konstitusi agen dan struktur bukanlah merupakan dua kumpulan fenomena biasa yang berdiri sendiri (dualisme), tapi mencerminkan dualitas. Kesimpulan yang dapat diambil dari teori yang sangat abstrak ini dan mendekati kepada realitas dengan membahas program riset yang dapat diambil dari teori itu.

*Pertama:* memusatkan perhatiannya pada institusi sosial yang melintasi ruang dan waktu. *Kedua:* pemusatan perhatian pada perubahan institusi sosial melintasi ruang dan waktu. *Ketiga:* penulis harus peka terhadap cara pemimpin berbagai institusi sosial ikut campur dan mengubah pola sosial. *Keempat:* pakar strukturasi perlu memonitor dan peka terhadap pengaruh temuan penelitian mereka terhadap kehidupan sosial (Ritzer dan Douglas, 2004:509-512).

Memilih teori strukturasi dari Anthony Giddens, membantu penulis dalam penelitian mengenai hambatan struktural yang menjadi penghambat terselesaikan

pertentangan kepentingan yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional di Kota Padang.

Struktur yang dimaksud dalam penelitian ini adalah sumber aturan resmi tertulis maupun tidak ataupun peraturan yang mengenai masalah penyelesaian dari konflik antara transportasi online dengan konvensional. Sedangkan hambatan penyelesaian konflik dikemukakan oleh beberapa ahli menurut Ralf Dahrendorf, Menurut Dahrendorf teori konflik adalah suatu perspektif yang memandang masyarakat sebagai sistem sosial yang terdiri atas kepentingan-kepentingan yang berbeda-beda di mana ada suatu usaha untuk menaklukkan komponen yang lain guna memenuhi kepentingan lainnya atau memperoleh kepentingan sebesar-besarnya (Ralf Dahrendorf, 1986:181).

Selanjutnya menurut Lewis Coser, Coser menafsirkan bahwa konflik bersifat fungsional (baik) dan disfungsional (buruk) bagi sistem sosial dan struktur- struktur yang tidak terangkum dalam sistem sosial sebagai suatu keseluruhan. Coser tidak menjelaskan tentang apa yang dimaksud positif dari sebuah konflik dalam struktur sosial. Semua tergantung dari kelangsungan kelompok tersebut setelah mengalami konflik (Lewis Coser).

Menurut Coser konflik tidak selalu mengarah ke permusuhan, tetapi bisa digeser ke arah pemuasan kebutuhan yang ditunjukkan oleh penemuan objek pengganti, objek pengganti bisa dikatakan semacam peredam konflik yang lebih

besar contohnya saja pemerintah yang terkait dalam konflik transportasi online dengan transportasi konvensional (Lewis Coser).

Menurut Coser hambatan penyelesaian konflik terjadi karena tidak adanya *safety valve* atau katup penyelamat dalam menyelesaikan konflik, Coser melihat katup penyelamat berfungsi sebagai jalan keluar yang meredakan permusuhan, di mana katup penyelamat merupakan mekanisme khusus yang digunakan kelompok dalam mencegah konflik sosial terutama konflik yang lebih besar yang berpotensi merusak struktur keseluruhan. Katup penyelamat mampu mengakomodasikan luapan permusuhan menjadi tersalur tanpa menghancurkan seluruh struktur (Lewis Coser).

Penelitian yang berjudul Resolusi Konflik Antara Transportasi Online dengan Transportasi Konvensional (studi Hambatan Struktural Penyelesaian Konflik antara Gojek, Angkutan Kota, Ojek Pangkalan). Penulis menggunakan teori Anthony Giddens mengenai strukturasi yang melihat struktur sebagai penghambat terselesaikan konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional di Kota Padang, struktur yang menghambat dalam penyelesaian konflik dan untuk menelaah permasalahan penelitian dan menjawab tujuan penelitian. Penulis menggunakan teori struktur sosial dari Anthony Giddens menganggap bahwa faktor yang menghambat terselesaikan konflik secara baik adalah struktur dari pihak yang berkonflik dan masalah ini mampu dijelaskan dengan teori struktur sosial dari Anthony Giddens.

#### **1.5.4 Penelitian Relevan**

Penelitian relevan merupakan rujukan penelitian sebelumnya yang mendukung atau bisa dijadikan referensi sekaligus perbedaan dari penelitian ini. Penelitian yang relevan dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis ini adalah:

1. Penelitian dari Wardiman Darmadi yang dilakukan pada tahun 2016 di Kota Makassar yang berjudul “dampak keberadaan transportasi online (Gojek) terhadap transportasi angkutan umum lainnya di Kota Makassar”. Hasil dari penelitiannya adalah (1) Operasional Gojek untuk GO-RIDE atau layanan antar jemput, maka ada objek yang terlibat dalam kerja Gojek yaitu konsumen Gojek dan driver Gojek serta empat jasa layanan Gojek bisa di manfaatkan oleh para pelanggannya: pengantaran barang, jasa angkutan, belanja, kerja sama dengan perusahaan untuk jasa kurir yang beroperasi disetiap titik di Kota Makasar. (2) Tarif konvensional mengalami penurunan orderan atau pangkalan sewa sehingga pendapat pengemudi berkurang setiap hari dan pendapatan perusahaan setiap bulannya tidak tercapai dan perusahaan terancam bangkrut dan disitulah seluruh angkutan melakukan aksi demo yang membuat kericuhan dan konflik yang menuntut ditutupnya transportasi online karena karyawan transportasi konvensional terancam menjadi pengangguran akibat tutupnya perusahaan tempat mereka mencari nafkah.
2. Penelitian dari Sevilla Permata Avinda pada tahun 2016 yang berjudul “Analisis dampak ojek online terhadap pangkalan ojek konvensional griya Pasteur” yang dilakukan di Kota Bandung. Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa kehadiran



ojek online memberikan dampak terhadap berkurangnya pendapatan ojek konvensional. Hal ini disebabkan karena tidak adanya upaya untuk mengetahui keinginan pelanggan ataupun mengukur kepuasan pelanggan, yang membuat ojek pangkalan Griya Pasteur tidak siap untuk bersaing dengan ojek online. Dari penelitiannya penulis sangat mengapresiasi semangat dari tukang ojek konvensional Griya Pasteur yang tidak berkurang di tengah–tengah persaingan dengan ojek online. Anggota yang beroperasi di ojek konvensional tetap sama seperti sebelum adanya ojek online. Tidak adanya campur tangan dari pemerintah atau tidak adanya aturan baku terhadap ojek, hal tersebut semakin menenggelamkan ojek konvensional dengan keberadaan ojek online di sekitar mereka.

3. Penelitian dari Pontjo Bambang Mahargiono yang dilakukan pada tahun 2017 di Surabaya yang berjudul “Kontroversi transportasi online sebagai dasar pembenahan fasilitas layanan penumpang bagi pelaku bisnis transportasi di Surabaya”. Hasil dari penelitian ini adalah bahwasanya tukang ojek konvensional yang bertujuan ingin mempertahankan eksistensinya sebagai transportasi konvensional, untuk itu seorang ojek konvensional harus melakukan suatu tindakan untuk mencapai tujuannya. Sumber daya yang dimiliki oleh ojek konvensional adalah : jumlah anggota ojek yang masih bertahan, masih adanya pasar atau pelanggan tetap, adanya tempat atau pangkalan. Dengan adanya

sumber daya yang dimiliki ojek konvensional, maka ia mampu mendukung dan merealisasikan tujuan yang ingin mereka capai.

Dari beberapa penelitian yang dijelaskan di atas, belum ada penulis yang melakukan penelitiannya mengenai Hambatan struktural penyelesaian konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional. Penelitian ini lebih memfokuskan kepada apa yang menjadi hambatan struktural dalam menyelesaikan konflik yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional di Kota Padang.

## **1.6 Metode Penelitian**

### **1.6.1 Pendekatan Penelitian dan Tipe Penelitian**

Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode penelitian kualitatif didefinisikan sebagai metode penelitian ilmu – ilmu sosial yang mengumpulkan dan menganalisis data berupa kata – kata (lisan maupun tulisan) dan perbuatan–perbuatan manusia serta penulis tidak berusaha menghitung atau mengkuantifikasikan data kualitatif yang telah diperoleh dan dengan demikian tidak menganalisis angka – angka (Afrizal, 2014 : 13).

Metode penelitian kualitatif dipilih karena metode penelitian kualitatif berguna untuk mengungkapkan proses kejadian secara mendetail, sehingga diketahui dinamika sebuah realitas sosial dan saling berpengaruh terhadap realitas sosial. Hal ini dapat menginformasikan penyebab sebuah kejadian adalah respon orang atau kelompok sosial terhadap aksi orang lain atau kelompok sosial lain serta aksi orang

lain mempunyai konsekuensi yang tidak diinginkan dan ini menimbulkan konsekuensi-konsekuensi bagi orang lain dan bagi masyarakat (Afrizal, 2008:41).

Sementara itu, tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang mendeskripsikan suatu fenomena atau kenyataan sosial yang berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti. Penggunaan metode ini memberikan peluang kepada penulis untuk mengumpulkan data-data yang bersumber dari wawancara, catatan lapangan, foto-foto, dokumen pribadi, catatan atau memo dan dokumen resmi guna menggambarkan subyek penelitian (Moleong, 1998:6).

Dalam metode penelitian kualitatif, penulis secara aktif berinteraksi secara pribadi. Proses pengumpulan data dapat diubah dan hal itu bergantung pada situasi. Penulis bebas menggunakan intuisi dan dapat memutuskan bagaimana merumuskan pertanyaan atau bagaimana melakukan pengamatan. Individu yang diteliti dapat diberi kesempatan agar secara sukarela mengajukan gagasan dan persepsinya (Moleong, 2010 : 32).

Alasan penulis menggunakan pendekatan kualitatif dan tipe deskriptif karena dapat mengungkapkan proses kejadian secara mendetail, sehingga diketahui dinamika sebuah realitas sosial dan saling mempengaruhi terhadap realitas sosial. Dengan menggunakan metode ini tentu dalam menghubungkan penyelesaian konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional lebih baik dan jelas dibandingkan dengan metode kuantitatif. Data yang dibutuhkan tentu saja berupa

kata-kata dan dokumen resmi yang berisikan penjelasan bagaimana hambatan dalam penyelesaian konflik yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional.

Dalam penelitian ini penulis mendeskripsikan hambatan dalam penyelesaian konflik yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional yang disebabkan oleh hambatan struktural berupa, belum adanya aturan tertulis resmi yang mengatur tentang keberadaan Gojek sebagai transportasi online dan tidak ada wadah yang diberikan perusahaan aplikasi untuk menyelesaikan konflik yang terjadi.

### **1.6.2 Informan Penelitian**

Menurut Afrizal, informan penelitian adalah orang yang memberikan informasi baik tentang dirinya maupun orang lain, suatu kejadian atau suatu hal kepada penulis (Afrizal, 2014 : 139). Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa seorang informan adalah seorang yang memiliki informasi tentang data yang akan dibutuhkan.

Ada dua kategori informan dalam penelitian kualitatif, yaitu informan pengamat dan informan pelaku.

1. Informan pengamat adalah informan yang memberikan informasi tentang orang lain atau suatu kejadian atau suatu hal kepada penulis. Informan kategori ini dapat orang yang tidak diteliti dengan kata lain orang lain yang mengetahui orang yang kita teliti atau pelaku kejadian yang diteliti. Mereka dapat disebut sebagai saksi suatu kejadian atau pengamat lokal.

2. Informan pelaku adalah informan yang memberikan keterangan tentang dirinya, tentang perbuatannya, tentang pikirannya, tentang interpretasinya (maknanya) atau tentang pengetahuannya. Mereka adalah subjek penelitian itu sendiri.

Oleh sebab itu, sebelum mencari informan penulis telah memutuskan terlebih dahulu posisi informan yang akan dicari, sebagai informan pengamat atau informan pelaku, sehingga proses penelitian di lapangan dapat dipermudah. Untuk mendapatkan informan yang berkompeten dengan masalah yang akan diteliti, maka penulis menggunakan mekanisme *purposive sampling* (disengaja). *Purposive sampling* adalah di mana sebelum melakukan penelitian para penulis menetapkan kriteria tertentu yang mesti dipenuhi oleh orang yang akan dijadikan sumber informasi (Afrizal, 2014 : 140).

Jumlah informan dalam penelitian ini mengacu kepada sistem pengambilan informan dalam prinsip penelitian kualitatif, di mana jumlah informan tidak ditentukan sejak awal dimulainya penelitian, tetapi setelah penelitian ini selesai.

Dalam penelitian ini kriteria informan yang diambil adalah:

1. Aktor-aktor yang terlibat langsung dalam konflik transportasi online dengan konvensional di Kota Padang seperti:
  - Pengemudi Angkutan Kota (Angkot) di Kota Padang yang pernah mengalami konflik dengan Gojek.
  - Pengemudi Ojek Pangkalan yang pernah mengalami konflik dengan Gojek.
  - Driver Gojek yang pernah mengalami konflik dengan transportasi konvensional.



2. Aktor-aktor yang terlibat dalam penyelesaian konflik transportasi online dengan transportasi konvensional.
  - ASN Dinas Perhubungan yang terlibat langsung dalam proses penyelesaian konflik.
  - ASN DPRD Komisi III Kota Padang yang terlibat dalam proses penyelesaian konflik.
  - Staf ahli Fakultas Hukum Universitas Andalas (Dr. H Rembrandt SH,M. M.Pd)

Dari penelitian yang telah dilakukan, penulis telah mewawancarai lima belas orang informan, terdiri dari lima orang pengemudi ojek pangkalan, tiga orang pengemudi angkutan kota (angkot), lima orang driver Gojek, serta dua orang dari instansi pemerintah yang ikut menyelesaikan konflik yaitu Anggota Dinas Perhubungan Sumatera Barat dan Perwakilan DPRD Komisi III Kota Padang. Dalam hal ini dua orang dari instansi pemerintah merupakan informan pengamat dan pelaku karena membuat aturan dan ikut menyelesaikan konflik yang terjadi antara transportasi online dengan transportasi konvensional.

**Tabel 2. Daftar Informan Penelitian**

No	Nama	Usia (Tahun)	Alasan	Informan
1	Radianto	48	Pengemudi ojek pangkalan Simpang Tiga Bandar Buat yang pernah terlibat langsung konflik dengan driver Gojek.	Pelaku
2	Dasrizal	45	Pengemudi ojek pangkalan Simpang Gia yang pernah terlibat langsung konflik dengan driver Gojek.	Pelaku
3	Andi Irwan	46	Pengemudi ojek pangkalan Simpang Labor UNP yang pernah terlibat langsung konflik dengan driver Gojek.	Pelaku

4	Dorit	32	Pengemudi angkutan kota (angkot) jurusan Indarung-Ps Raya yang pernah terlibat langsung konflik dengan driver Gojek.	Pelaku
5	Indra Walidi	37	Pengemudi angkutan kota (angkot) jurusan Siteba-Ps Raya yang pernah terlibat langsung konflik dengan driver Gojek.	Pelaku
6	Yaprizal	42	Pengemudi angkutan kota (angkot) jurusan Lubuk Buaya-Ps Raya yang pernah terlibat langsung konflik dengan driver Gojek.	Pelaku
7	Nurul Fadli	29	Driver Gojek selaku Humas di Warung sebelah D'Besto Pasar baru yang terlibat langsung konflik dengan pengemudi ojek pangkalan.	Pelaku
8	Adhitya Sapta Putra	26	Driver Gojek di Halte Bus Unand yang terlibat langsung konflik dengan pengemudi ojek pangkalan.	Pelaku
9	Rahmat Trio Putra	29	Driver Gojek di depan KFC A.Yani yang terlibat langsung konflik dengan pengemudi ojek pangkalan.	Pelaku
10	Yusuf Abdilah	23	Driver Gojek di UPI yang terlibat langsung konflik dengan pengemudi ojek pangkalan.	Pelaku
11	Ade Surya	32	Driver Gojek di depan Basko Grand Mall yang terlibat langsung konflik dengan pengemudi ojek pangkalan.	Pelaku
12	Alvi Amri S.E	47	Anggota DPRD Komisi III Kota Padang	Pengamat
13	Herywanda	50	Anggota Dinas Perhubungan Kota Padang bagian kepala seksi angkutan dan pepaduan moda.	Pengamat
14	Dr. H Rembrandt SH,M. M.Pd	50	Dosen Fakultas Hukum Universitas Andalas	Pengamat

Dalam validasi data dari cara melakukan penelitian di lapangan yaitu cara membuat catatan lapangan yang baik, melakukan wawancara yang berkualitas dan mencari informan yang kredibel. Catatan lapangan yang baik dibuat dua tahap. Tahap pertama adalah laporan ringkas merupakan catatan yang dilakukan selama

wawancara aktual dan menunjukkan versi ringkas yang sesungguhnya terjadi. Tahap kedua laporan yang diperluas, menunjukkan suatu perluasan dari catatan lapangan yang diringkas, penulis mengingat kembali hal yang tidak tercatat secara cepat (Spradley, 1997:95).

Validasi data dalam penelitian ini, penulis menggunakan teknik triangulasi data. Teknik triangulasi data adalah tahap cek dan ricek data. Prinsip Triangulasi adalah informan mestilah dikumpulkan atau dicari dari sumber-sumber yang berbeda agar tidak bias. Triangulasi dapat dilakukan secara terus menerus sampai mendapatkan kepuasan data. Jadi data yang telah diperoleh dari satu informan diperbandingkan dengan informan lain, sehingga dapat ditemukan jawaban apakah data yang diperoleh sudah benar atau terdapat perbedaan. Adanya triangulasi berguna untuk meninjau ulang informasi yang didapat dari informan penelitian.

Dalam penelitian ini yang menjadi informan triangulasi adalah Bapak Herrywanda selaku anggota Dinas Perhubungan Sumatera Barat Jabatan Kepala seksi angkutan dan pemanduan moda yang hadir pada demo di Kantor Gubernur yang dilakukan ratusan angkot dan yang memberi data mengenai PT Gojek Indonesia menggugat PM 108 Tahun 2017. Sedangkan triangulasi dalam data pada penelitian ini adalah gugatan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Yang digugat oleh pihak Gojek ke Mahkamah Agung karena tidak bisa menyesuaikan peraturan yang ada di dalam aturan tersebut.

### 1.6.3 Data yang Diambil

Dalam sebuah penelitian, sumber data merupakan salah satu komponen yang paling vital. Sebab kesalahan dalam menggunakan dan memahami serta memilih sumber data, maka data yang diperoleh juga menyimpang dari yang diharapkan. Oleh karenanya, penulis harus mampu memahami sumber data mana yang harus digunakan dalam penelitiannya.

Data yang dikumpulkan dalam penelitian kualitatif adalah berbentuk kata-kata atau gambar yang meliputi transkrip wawancara, fotografi, videotape, dokumen personal, memo dan catatan resmi lainnya. Dalam penelitian terkait resolusi konflik transportasi online dengan transportasi konvensional di Kota Padang penulis mengambil pengalaman dengan para informan yang diwawancarai dan kemudian didokumentasikan dengan catatan, foto dan video.

Data yang penulis ambil atau dikumpulkan di lapangan ada dua macam yaitu data primer dan data sekunder. *Pertama*, data primer adalah data yang diperoleh di lapangan saat proses penelitian berlangsung dan data ini diambil dari proses wawancara. Data yang diambil dari penelitian ini yaitu terkait dengan hambatan dan upaya-upaya yang telah dilakukan dalam penyelesaian konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional. Di samping itu, menganalisis peraturan-peraturan yang berhubungan dengan kebijakan transportasi terkait.

*Kedua*, data sekunder. Data sekunder diperoleh untuk mendukung data–data primer. Data sekunder diperoleh dari sumber kedua yang merupakan pelengkap, meliputi buku–buku yang menjadi referensi terhadap penelitian yang diangkat tentang konflik sosial, upaya penyelesaian konflik ,hambatan struktural penyelesaian konflik, jurnal, surat kabar, serta dokumen resmi lainnya yang dapat menunjang tercapainya penelitian ini.

Data sekunder yang dikumpulkan dalam penelitian ini didapat dari publikasi Badan Pusat Statistik (BPS), portal berita online, dokumen resmi pemerintah terkait, literatur – literatur hasil penelitian, buku, artikel serta bahan statistik yang memiliki relevansi dengan data yang dibutuhkan oleh penulis.

Banyak kendala yang ditemui saat mencari dan mengumpulkan data seperti meminta data ke kantor Gojek Cabang Padang yang enggan memberi data ataupun informasi dalam kebutuhan penelitian ini, pihak kantor Gojek hanya menyarankan untuk menghubungi pihak Gojek yang berada di Pusat apabila memang ingin mendapatkan data melalui email. Tetapi setelah menghubungi pihak Pusat yang berada di Jakarta untuk meminta informasi data tetap saja tidak mendapatkan hasil sesuai dengan yang diharapkan.

#### **1.6.4 Teknik dan Alat Pengumpulan Data**

Sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata–kata dan tindakan. Selanjutnya adalah data- data tambahan seperti dokumen dan lain–lain. Kata–kata dan tindakan yang diamati atau diwawancarai merupakan data utama yang dicatat



melalui catatan tertulis atau melalui rekaman video atau audio dan pengambilan foto atau film (Moleong, 2001 : 112). Untuk memperoleh data dan informasi yang relevan sesuai dengan tujuan penelitian, maka dilakukan wawancara mendalam dan studi dokumen.

a) Wawancara mendalam

Wawancara merupakan bagian penting dalam sebuah penelitian. Wawancara yang dilakukan penulis terhadap informan adalah wawancara mendalam, karena penulis ingin memberikan kesempatan kepada informan untuk bercerita apapun yang diketahuinya tentang resolusi konflik transportasi online dengan transportasi konvensional yang terjadi di lokasi, baik mengenai konflik yang pernah terjadi, siapa saja pihak yang terlibat, bagaimana upaya penyelesaian, dan lain-lain.

Dalam pendekatan kepada informan, penulis terlebih dahulu menanyakan kesediaan informan untuk diwawancarai beberapa saat sebelum proses wawancara berlangsung. Setelah disepakati waktu dan tempat wawancara, penulis kemudian mewawancarai informan. Namun ada juga beberapa informan yang tidak langsung diwawancarai saat pertama kali bertemu dikarenakan informan tersebut tidak memiliki waktu untuk diwawancarai pada waktu tersebut.

Saat melakukan wawancara, penulis menggunakan instrumen untuk membantu dalam mengingat proses wawancara yang dilakukan. Instrumen yang digunakan adalah alat tulis, *handphone* sebagai perekam suara dan pedoman

wawancara (*interview guide*) yang telah disusun sebelum turun ke lapangan dengan arahan dan bantuan dari dosen pembimbing.

Penulis telah melakukan wawancara dengan aktor-aktor yang terlibat di dalam konflik transportasi online dengan transportasi konvensional di Kota Padang. Dari hasil wawancara diperoleh informasi-informasi seperti bentuk konflik yang terjadi antar transportasi online dengan transportasi konvensional, upaya penyelesaian konflik, aturan yang mengatur keberadaan Gojek dan hambatan penyelesaian konflik tersebut.

b) Studi Dokumen

Sejumlah besar fakta dan data tersimpan dalam bahan yang berbentuk dokumentasi. Sebagian besar data yang tersedia adalah berbentuk surat-surat, catatan harian, laporan, artefak, foto, dan sebagainya. Sifat utama data ini tak terbatas pada ruang dan waktu sehingga memberi peluang kepada penulis untuk mengetahui hal-hal yang pernah terjadi di waktu silam. Secara detail bahan dokumenter terbagi beberapa macam, yaitu surat-surat pribadi, buku atau catatan harian, memorial, klipping, dokumen pemerintah atau swasta, data di server dan flashdisk, data tersimpan di website, dan lain-lain.

Dalam penelitian ini penulis melakukan studi dokumen pada dokumen resmi yang berhubungan dengan judul penelitian. Dokumen resmi dipandang mampu memberikan gambar mengenai aktivitas, keterlibatan individu pada suatu komunitas tertentu dalam *setting* sosial. Dokumen resmi yang dimaksud disini adalah Undang-

Undang (UU), Peraturan Mentri (Permen), Peraturan Daerah (Perda) yang mengatur tentang hal yang terkait mengenai permasalahan yang diteliti, seperti UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan PP 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan, Peraturan Menteri No 26 Tahun 2017. tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Menurut Moleong (dalam Herdiansyah, 2010: 145-146) dokumen resmi dapat dibagi kedalam dua bagian.

1. Dokumen internal, yaitu dapat berupa catatan, seperti memo, pengumuman, instruksi, aturan suatu lembaga, sistem yang diberlakukan, hasil notulensi rapat keputusan pimpinan, dan lain sebagainya.

2. Dokumentasi eksternal yaitu dapat berupa bahan-bahan informasi yang dihasilkan oleh suatu lembaga sosial, seperti majalah, koran, bulletin, surat pernyataan, dan lain sebagainya.

Dalam penelitian ini penulis melakukan analisis dokumen yaitu PM Nomor 108 Tahun 2017 dengan cara menafsirkan dan meminta bantuan kepada akademisi Dosen Fakultas Hukum Universitas Andalas Dr. H Rembrandt SH,M. M.Pd agar tidak salah dalam mengartikan dokumen resmi yang dimuat dalam PM Nomor 108 Tahun 2017.

### **Tabel 3. Teknik Pengumpulan Data dan Sumber Data**

No	Tujuan Penelitian	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data
1.	Mendeskripsikan pemetaan pertentangan kepentingan aktor yang terlibat dalam konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional di Kota Padang.	1. Data primer: informan 2. Data sekunder: data tertulis di buku, literatur hasil penelitian, artikel di Internet.	1. Wawancara mendalam 2. Dokumen
2.	Mendeskripsikan upaya-upaya yang sudah dilakukan dalam penyelesaian konflik transportasi online dan konvensional di Kota Padang.	1. Data primer: informan 2. Data sekunder: data tertulis di buku, artikel koran, portal berita online, literatur hasil penelitian.	1. Wawancara mendalam 2. Dokumen
3.	Menganalisis hambatan struktural yang merintangai penyelesaian konflik transportasi online dan konvensional di Kota Padang.	1. Data primer: informan 2. Data sekunder: data tertulis di buku, dokumen resmi, artikel koran, portal berita online, literatur hasil penelitian.	1. Wawancara mendalam 2. Dokumen

Untuk mendapatkan data yang valid, penulis telah melakukan beberapa kali wawancara dengan informan yang sama, seperti dengan bapak Herywanda dari Dinas Perhubungan Sumatera Barat dengan jabatan kepala seksi angkutan dan pemanduan moda . Proses wawancara yang berulang kali penulis lakukan tersebut disebabkan adanya data-data yang kurang sehingga diperlukan wawancara kembali untuk memperoleh data yang akurat dalam rangka mencapai tujuan penelitian.

### 1.6.5 Unit Analisis

Unit analisis adalah satuan yang digunakan dalam menganalisa data. Unit analisis dalam suatu penelitian berguna untuk memfokuskan kajian dalam penelitian yang dilakukan, dengan pengertian lain objek yang diteliti ditentukan kriterianya sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Unit analisis suatu penelitian dapat berupa kelompok yaitu Ojek Pangkalan Gojek, dan Angkot yang dalam hubungan sosialnya terdapat pertentangan kepentingan yang muncul dalam bentuk konflik yang terbuka. Di samping itu, karena fokus penulis dalam penelitian ini adalah hambatan struktural, maka dokumen seperti aturan, pola hubungan sosial juga menjadi unit analisis yang penting dalam penelitian ini.

#### **1.6.6 Analisis Data**

Menurut Miles dan Huberman (dalam Afrizal, 2014 : 178) analisis data merupakan kegiatan yang dilakukan selama penelitian atau dilakukan secara siklus, dimulai dari tahap satu sampai tiga, kemudian kembali ke tahap satu. Analisis selama pengumpulan data memberikan kesempatan pada penulis untuk pulang balik antara memikirkan tentang data yang ada dan menyusun strategi guna mengumpulkan data.

Analisis data dalam penelitian kualitatif tidaklah suatu proses kuantifikasi data, melainkan suatu proses pengolahan data mentah berupa penuturan, perbuatan, catatan lapangan dan bahan-bahan tertulis lain yang memungkinkan penulis untuk menemukan hal-hal yang sesuai dengan pokok persoalan yang diteliti. Aktivitas-aktivitas seorang penulis dalam menganalisis data dalam penelitian kualitatif dengan demikian, adalah menentukan data penting, menginterpretasikan, mengelompokkan



ke dalam kelompok- kelompok tertentu dan mencari hubungan antara kelompok- kelompok (Afrizal, 2014 : 175).

Dalam hal ini, analisis data yang dilakukan adalah analisis data Miles dan Huberman. Secara garis besar, Miles dan Huberman membagi analisis data dalam penelitian kualitatif ke dalam tiga tahap, yaitu :

#### 1. Kodifikasi data

Tahap kodifikasi data merupakan tahap pekodean terhadap data. Maksud dari pekodean data adalah penulis memberikan nama atau penamaan terhadap hasil penelitian. Penulis akan memilah informasi yang penting dan yang tidak penting dengan cara memberikan tanda-tanda, sehingga penulis dapat menemukan informasi yang diharapkan dalam penelitian. Informasi penting dan tidak penting seperti informasi mengenai masalah pribadi yang dialami informan pelaku saat konflik yang tidak menjadi informasi penting bagi penulis serta aturan yang mengatur mengenai konflik yang terjadi termasuk ke dalam informasi penting dalam penelitian ini

#### 2. Penyajian data

Tahap penyajian data adalah sebuah tahap lanjutan analisis di mana peneliti menyajikan temuan penelitian berupa kategori atau pengelompokkan. Pengelompokkan data berdasarkan tujuan dari penelitian mulai dari pemetaan konflik, aturan transportasi, keberadaan Gojek di Kota Padang, hambatan dalam penyelesaian konflik.

#### 2. Penarikan kesimpulan



Tahap penarikan kesimpulan adalah suatu tahap lanjutan di mana pada tahap ini penulis menarik kesimpulan dari temuan data. Ini adalah interpretasi penulis atas temuan dari suatu wawancara atau sebuah dokumen. Setelah kesimpulan diambil, penulis kemudian mengecek lagi kesahihan interpretasi data dengan cara mengecek ulang proses koding dan penyajian data untuk memastikan tidak ada kesalahan yang telah dilakukan (Afrizal, 2014 : 178 – 181).

#### **1.6.7 Proses Penelitian**

Dalam penelitian ini, ada tiga tahapan yang dilalui oleh penulis. Tahap-tahap tersebut adalah tahap pra-lapangan, tahap kegiatan lapangan dan tahap pasca lapangan (analisa data).

Pada tahap pra-lapangan, penulis memulai dengan membuat TOR (Trem Of Reference) yang dimasukkan ke jurusan sosiologi sebagai bahan pertimbangan untuk melanjutkan ke pembuatan proposal. Pada tanggal 12 Februari 2018 SK TOR dengan nama Pembimbing keluar. Selanjutnya penulis melakukan konsultasi dengan pembimbing mengenai topik penelitian. Dan akhirnya setelah bimbingan dengan kedua dosen pembimbing serta melalui tahap-tahap perbaikan mulai dari merancang penelitian dan menyusun langkah-langkah penelitian untuk membuat sebuah proposal, tanggal 30 Mei 2018 proposal tersebut diseminarkan.

Setelah lulus ujian seminar proposal, penulis melakukan bimbingan terkait dengan pedoman wawancara dengan kedua Dosen pembimbing. Setelah itu penulis mengurus surat izin penelitian untuk bisa turun kelapangan yang dikeluarkan dari

Fakultas FISIP. Setelah itu penulis mulai melakukan penelitian sesuai dengan rencana metode penelitian dan rancangan penelitian yang telah disusun. Penelitian dimulai sejak Pertengahan bulan Juli 2018 hingga Oktober 2018.

Pada tahap kegiatan lapangan, penulis terlebih dahulu memulai dengan mendatangi kantor PT Gojek Indonesia Cabang Kota Padang yang berlokasi di Jl. Imam Bonjol dekat mesjid Nurul Iman Padang. Pada tanggal 24 Juli 2018 penulis melakukan pengambilan data sekunder yakni data mengenai keberadaan Gojek di Kota Padang. Setelah itu Penulis mulai mendatangi instansi terkait dengan penelitian yaitu Dinas Perhubungan Kota Padang yang terletak di Mata Air Kota Padang. Disana penulis mengajukan permohonan untuk bertemu dengan Informan yang sesuai dengan kriteria yang sudah penulis buat. Data sekunder yang didapatkan di Dinas Perhubungan Kota Padang adalah data angkutan kota (angkot) yang berada di Kota Padang pada tahun 2017.

Pada tanggal 30 Juli dilakukannya wawancara dengan bapak Dinas Perhubungan Kota Padang guna menggali informasi dari informan yang bersangkutan mengenai penelitian yang diteliti. Setelah mendapatkan informasi dari informan saat itu penulis mencoba menggali mengenai informan selanjutnya. Wawancara dimulai dengan perkenalan diri kepada informan dan menjalin keakraban sehingga percakapan lebih santai dan tidak kaku. Lama wawancara berkisar 45 menit sampai 1 jam dalam satu kali pertemuan. Dalam sehari penulis melakukan

wawancara dengan satu sampai dua orang informan. Hal ini disebabkan karena jarak dan waktu informan.

Wawancara dengan informan seperti driver Gojek, pengemudi angkot, pengemudi ojek pangkalan ditemui di tempat lokasi di mana mereka duduk menunggu orderan dan tempat pangkalan ojek. Dalam pemilihan informan penulis lakukan berdasarkan kebutuhan penelitian dan kejenuhan data.

Wawancara dilakukan berdasarkan pedoman wawancara yang telah dipersiapkan sebelumnya. Selama penelitian berlangsung penulis selalu menjaga dan membentengi diri agar tetap netral dan tidak menimbulkan keberpihakan kepada salah satu pihak yang berkonflik. Karena penulis menyadari tujuan penelitian ini bukanlah untuk mencari siapa yang salah dan siapa yang benar. Penulis hanya menjanging data sebanyak-banyaknya untuk dapat menjawab tujuan penelitian ini.

Adapun kendala yang penulis dapatkan di lapangan adalah sulitnya untuk bertemu dengan informan. Di mana penulis mendapatkan kesulitan pada saat mengatur jadwal wawancara dengan informan karena beberapa informan secara tiba-tiba menghubungi penulis bahwa tidak dapat melakukan wawancara sesuai dengan waktu yang telah ditentukan sebelumnya. Kemudian penulis juga menemukan kesulitan dalam mendapatkan data-data tertulis, seperti hasil dari aturan tertulis yang mengatur tentang transportasi berbasis online yang tidak jelas kedudukan aturannya.

Tahap terakhir adalah tahap pasca lapangan. Pada tahap ini penulis mengklasifikasikan atau mengelompokkan data-data yang telah penulis dapatkan di

lapangan. Pengelompokan yang dilakukan adalah berdasarkan dengan tujuan-tujuan penelitian yang telah dibuat. Setelah proses pengelompokan, penulis membuat suatu kesimpulan sebagai jawaban dari permasalahan yang diteliti. Kemudian hasil yang diperoleh disajikan dalam bentuk tulisan ilmiah.

### **1.6.8 Lokasi Penelitian**

Seperti yang sudah dijelaskan dalam latar belakang penelitian ini akan dilakukan di Kota Padang. Tetapi untuk menentukan lokasi atau daerah yang dipilih, penulis menggunakan variasi kasus sebagai kriteria dalam penetapan lokasi penelitian. Artinya kebanyakan kasus yang terjadi lebih diutamakan untuk memahami fenomena yang diteliti.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan ada beberapa lokasi yang dipilih dalam penelitian ini, yaitu: Pangkalan Ojek Simpang Ampera Jln raya Padang-Indarung, Pangkalan Ojek Simpang Tiga Pasar Bandar Buat, Pangkalan Ojek Simpang Gia, Simpang Labor dekat UNP, Pangkalan Ojek Simpang Pasar Baru.

### **1.6.9 Definisi Operasional Konsep**

- Hambatan struktural adalah hambatan- hambatan yang berasal dari luar diri individu yang memiliki kekuatan dan pengaruh terhadap individu. Hambatan ini dapat berupa pengorganisasian hubungan-hubungan sosial seperti aturan.
- Konflik adalah suatu hubungan sosial yang tindakan orang-orangnya diarahkan dengan sengaja kepada keberatan pihak lain untuk mewujudkan kepentingannya. (Weber: 1968).

- Resolusi konflik adalah usaha untuk mengakhiri kontroversi yang terjadi setelah kemandekan dan kesadaran masing-masing aktor konflik bahwa eskalasi bukanlah tindakan yang bijaksana sehingga kemudian terjadi transisi, sehingga muncul cara-cara konflik yang secara kreatif dapat diturunkan kembali dari tangga eskalasi (Pruitt dan Rubin, 2004:414).
- Transportasi konvensional alat angkut berupa kendaraan bermotor umum yang biasa digunakan masyarakat dari dahulunya yang dalam pengoperasiannya tidak menggunakan aplikasi teknologi informasi (*offline*) seperti angkot dan ojek pangkalan.
- Transportasi *online* adalah suatu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikut sertakan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi) berbasis aplikasi dan *online* baik untuk pemesanan maupun pembayaran (Adinda,2016)
- Gojek adalah sebuah perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi yang bergerak dibidang transportasi. Dalam penelitian ini jenis Gojek yang menjadi fokus penelitian adalah Go-Ride. Go-Ride adalah jasa angkutan menggunakan kendaraan bermotor roda dua.

#### **1.6.10 Jadwal Pelaksanaan Penelitian**

Dalam melakukan penelitian, penulis membutuhkan waktu untuk mencapai tujuan dari penelitian ini. Oleh karena itu, penulis membuat jadwal penelitian agar penelitian ini dapat berjalan dengan efektif dan efisien.



**Tabel 4. Jadwal Pelaksanaan Penelitian**

Tahun		2018									
No	Nama Kegiatan	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Agus	Sep	Okt	Nov	Des
1	Bimbingan Proposal										
2	Seminar Proposal										
3	Perbaikan Proposal										
4	Pembuatan Instrumen Penelitian										
5	Pembuatan Pedoman Wawancara										
6	Penentuan Informan										
7	Penelitian Lapangan										
8	Mengumpulkan Dokumen										
9	Menganalisis Data										
10	Bimbingan Dan Penulisan Skripsi										
11	Ujian Skripsi										

