Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan, November 2026, 12 (11.A), 17-32
DOI: https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/14685
p-ISSN: 2622-8327 e-ISSN: 2089-5364
Accredited by Directorate General of Strengthening for Research and Development
Available online at https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP

Modal Sosial Komunitas Ojek Pangkalan Kota Dumai

Adinda Revalina, Siti Sofro Sidiq

Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Riau[1,2]

Received: 10 Oktober 2026
Revised: 02 November 2026
Accepted: 14 November 2026

Abstrak

Perkembangan transportasi berbasis aplikasi telah menciptakan persaingan yang memengaruhi keberlangsungan ojek pangkalan di Dumai. Meskipun mengalami penurunan jumlah penumpang, Komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB) tetap mampu mempertahankan keberadaannya melalui pemanfaatan modal sosial. Penelitian ini bertujuan menganalisis bentuk modal sosial komunitas ojek pangkalan di Dumai serta pemanfaatannya dalam mendukung keberlangsungan komunitas. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus. Informan dipilih secara purposive yang terdiri atas ketua dan anggota POB. Data diperoleh melalui observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi, kemudian dianalisis menggunakan model Miles dan Huberman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa modal sosial komunitas POB terbentuk melalui jaringan sosial, norma, dan kepercayaan. Ketiga unsur tersebut dimanfaatkan melalui penguatan hubungan antaranggota, kepatuhan terhadap aturan bersama, serta pemeliharaan hubungan dengan pelanggan dan masyarakat. Pemanfaatan modal sosial berkontribusi terhadap terpeliharanya solidaritas, loyalitas pelanggan, dan keberlangsungan komunitas di tengah persaingan dengan transportasi berbasis aplikasi. Penelitian ini menyimpulkan bahwa modal sosial merupakan sumber daya utama yang mendukung eksistensi komunitas POB. Oleh karena itu, penguatan jaringan, norma, dan kepercayaan perlu terus dipertahankan untuk menjaga keberlangsungan komunitas.

Kata Kunci: Modal Sosial, Ojek Pangkalan, Eksistensi Komunitas

adinda.revalina3325@student.unri.ac.id, siti.sofro@lecturer.unri.ac.id

How to Cite: Revalina, A., & Sidiq, S. S. (2026). MODAL SOSIAL KOMUNITAS OJEK PANGKALAN KOTA DUMAI. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, *12*(11.A), 17-32. Retrieved from https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/14685.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu elemen penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan pembangunan ekonomi di berbagai wilayah. Merupakan inti dari pergerakan ekonomi di seluruh negara yang ada di dunia karena berhubungan erat dengan jasa, distribusi barang dan tenaga kerja. Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Andriansyah & Si, 2015).

Transportasi roda dua merupakan salah satu pilihan utama masyarakat dalam memenuhi kebutuhan mobilitas sehari-hari. Keberadaan ojek pangkalan masih menjadi bagian penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia, terutama di kota-kota kecil dan menengah. Di Kota Dumai, ojek pangkalan bukan sekadar penyedia jasa transportasi, tetapi merupakan bagian dari jaringan sosial masyarakat yang telah lama tumbuh dan melekat dalam kehidupan sehari-hari. Hubungan sosial yang terjalin antara pengemudi dan pelanggan serta di antara sesama pengemudi, menciptakan struktur sosial tersendiri yang menjadi ndasi keberlangsungan ojek pangkalan hingga saat ini.

Komunitas ojek pangkalan di Bundaran Kota Dumai yang dikenal dengan sebutan POB merupakan salah satu komunitas yang masih eksis dan aktif beroperasi hingga sekarang. Lokasi

bundaran memiliki posisi yang sangat strategis karena berada di pusat mobilitas masyarakat. Bundaran menjadi titik pertemuan berbagai aktivitas seperti pasar pagi, halte Wilmar, akses kampus dan sekolah serta pemberhentian bus dengan rute Pekanbaru–Dumai. Kondisi ini menjadikan bundaran tidak hanya sebagai tempat menunggu penumpang, tetapi sebagai ruang sosial yang mempertemukan berbagai kelompok masyarakat. Karakteristik lokasi tersebut membuat ojek pangkalan di tempat ini memiliki peluang penumpang yang stabil serta memungkinkan terbentuknya hubungan jangka panjang antara pengemudi dan pelanggan.

Selain faktor lokasi, pola hubungan internal komunitas memainkan peran penting dalam keberlangsungan Persatuan Ojek Bundaran (POB). Komunitas ini telah mengembangkan sistem sosial mandiri yang terbentuk dari proses interaksi jangka panjang di pangkalan. Pembagian giliran menunggu penumpang, penetapan tarif bersama, sanksi sosial bagi pelanggar aturan dan tradisi musyawarah dalam penyelesaian konflik merupakan praktik sosial yang secara tidak tertulis menjadi pedoman bersama. Di sisi lain, hubungan internal tersebut berlandaskan solidaritas kuat yang tercermin dalam tindakan saling bantu, seperti ketika anggota mengalami kecelakaan, kesulitan ekonomi, atau masalah keluarga.

Dalam konteks industrialisasi jasa transportasi, kehadiran layanan ojek online membawa tantangan baru bagi ojek pangkalan. Tantangan tersebut tidak hanya berdampak pada aspek ekonomi, tetapi juga pada aspek sosial dan identitas profesi. Sebagian besar anggota POB merupakan pengemudi berusia menengah hingga lanjut yang sudah terbiasa bekerja secara manual dan tidak familiar dengan teknologi aplikasi digital. Hal ini membuat pilihan bertahan sebagai ojek pangkalan menjadi bentuk adaptasi terhadap keterbatasan yang dimiliki. Bertahan bukan hanya merupakan keputusan ekonomi, tetapi juga keputusan sosial karena adanya keterikatan emosional serta solidaritas dalam komunitas.

Dalam situasi tersebut, strategi bertahan komunitas ojek pangkalan di Bundaran Kota Dumai tidak dibangun melalui kompetisi tarif atau teknologi, melainkan melalui kekuatan modal sosial. Hubungan sosial antaranggota dan antara pengemudi dengan pelanggan menjadi sumber daya yang dapat dimanfaatkan untuk menjaga eksistensi pekerjaan mereka. Modal sosial yang dimiliki komunitas tersebut tercermin dari rasa saling percaya, jejaring sosial yang fleksibel, nilai kebersamaan dan norma sosial yang mengatur tindakan kolektif. Hubungan pengemudi dan pelanggan yang bersifat personal misalnya pelanggan yang sudah saling mengenal, merasa aman dan nyaman diantar oleh orang yang mereka kenal menjadi faktor utama yang membuat ojek pangkalan tetap dipilih sebagian masyarakat.

Konsep tersebut sejalan dengan perspektif modal sosial Robert Putnam (1993) yang menekankan bahwa kepercayaan, norma dan jaringan sosial merupakan elemen penting yang memungkinkan anggota masyarakat bekerja sama secara efektif untuk mencapai tujuan bersama. Putnam juga menjelaskan adanya dua bentuk modal sosial, yaitu *bonding social capital* (ikatan internal antar anggota kelompok) dan *bridging social capital* (hubungan dengan pihak eksternal). Kedua bentuk modal sosial ini tampak jelas pada komunitas POB bonding terlihat melalui solidaritas internal, *bridging* tercermin melalui hubungan jangka panjang dengan pelanggan tetap dan kemampuan berbaur dengan lingkungan sosial sekitar.

Dengan demikian, strategi bertahan ojek pangkalan di Bundaran Kota Dumai dapat dipahami sebagai hasil dari pemanfaatan modal sosial yang sudah tertanam dalam komunitas. Di tengah tekanan kompetisi layanan transportasi berbasis aplikasi, modal sosial menjadi mekanisme pertahanan sosial dan ekonomi yang memungkinkan komunitas ojek pangkalan untuk tetap eksis sebagai bagian dari struktur sosial masyarakat Kota Dumai.

Penelitian tentang strategi bertahan ojek pangkalan adalah menarik dan penting untuk dilakukan dengan mempertimbangkan masalah yang telah dibahas. Dengan demikian, skripsi ini berjudul ”Modal Sosial Komunitas Ojek Pangkalan di Kota Dumai”

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Penelitian kualitatif dipilih karena penelitian ini bertujuan memahami secara mendalam fenomena sosial yang terjadi pada komunitas ojek pangkalan, khususnya mengenai bentuk modal sosial yang terbentuk dalam komunitas POB Kota Dumai serta perannya dalam mendukung keberhasilan komunitas. Pendekatan deskriptif digunakan untuk menggambarkan secara sistematis bagaimana unsur modal sosial berupa kepercayaan, norma dan jaringan sosial berperan dalam mendukung keberhasilan ojek pangkalan di Bundaran Kota Dumai.

Penelitian ini tidak dimaksudkan untuk mengukur variabel secara numerik, melainkan untuk menggali makna, pengalaman, nilai dan dinamika sosial yang berkembang di lingkungan Persatuan Ojek Bundaran (POB) Kota Dumai. Melalui pendekatan ini, peneliti dapat menangkap cara pengemudi ojek pangkalan menjalin hubungan antaranggota, membangun kepercayaan dengan pelanggan, menjalankan norma kerja serta memanfaatkan jaringan sosial yang menjadi modal sosial komunitas di tengah perubahan pola transportasi modern. Dengan demikian, jenis penelitian ini dapat memberikan gambaran secara mendalam mengenai bentuk modal sosial ojek pangkalan dan perannya dalam mendukung keberhasilan komunitas menurut perspektif Robert Putnam.

HASIL & PEMBAHASAN

Modal Sosial Komunitas POB di Kota Dumai

Keberhasilan komunitas POB dalam mempertahankan eksistensinya di tengah persaingan dengan ojek online tidak muncul begitu saja, melainkan bertumpu pada fondasi yang lebih dalam, yaitu modal sosial. Putnam mendefinisikan modal sosial sebagai fitur-fitur organisasi sosial seperti jaringan sosial, norma, dan kepercayaan yang memfasilitasi kerja sama untuk keuntungan bersama. Dalam komunitas POB, ketiga komponen ini bukan sekadar konsep akademik mereka hadir dalam praktik nyata yang dapat diamati setiap hari di pangkalan (Boggs, 2001).

Sebelum membahas masing-masing komponen secara terpisah, penting untuk menekankan bahwa modal sosial tidak bekerja secara linier melainkan secara siklikal. Kepercayaan memperkuat jaringan, jaringan memudahkan penerapan norma, dan norma yang dipatuhi menghasilkan kepercayaan yang lebih kuat. Memahami dinamika siklikal ini penting agar analisis tidak jatuh pada pemahaman yang terlalu statis tentang modal sosial sebagai sesuatu yang sudah ada dan diam, melainkan sebagai sesuatu yang terus direproduksi dan diperkuat melalui interaksi sosial yang berlangsung setiap hari.

Jaringan Sosial dalam Komunitas POB

Jaringan sosial merupakan salah satu unsur penting dalam modal sosial yang berperan dalam menjaga keberlangsungan komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB). Dalam perspektif modal sosial Robert Putnam, jaringan sosial dipahami sebagai hubungan yang memungkinkan individu membangun kerja sama, memperoleh dukungan, serta mengakses sumber daya yang dibutuhkan dalam kehidupan sosial dan ekonomi. Putnam membedakan jaringan sosial kedalam dua bentuk utama, yaitu bonding social networks yang menghubungkan anggota di

dalam kelompok yang memiliki kedekatan sosial, bridging social networks yang menghubungkan kelompok dengan pihak luar.

Menurut Putnam (2000), social networks tidak hanya membantu orang berhubungan satu sama lain, tetapi juga membantu perkembangan informasi, lingkungan, dan peluang ekonomi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa komunitas POB mengembangkan jaringan melalui komunikasi yang teratur dan berkelanjutan dipangkalan. Pertemuan dengan intensitas tinggi tidak hanya membantu anggota memahami satu sama lain secara pribadi, tetapi juga membantu mereka memahami keadaan ekonomi dan sosial mereka sendiri.

Kondisi ini menunjukkan bahwa masyarakat POB memiliki jaringan sosial yang kuat. Padat jaringan memungkinkan akses cepat ke informasi tentang pelanggan, peluang mendapatkan penumpang, dan kondisi lainnya. Dalam konteks pekerjaan informal yang tidak memiliki jaminan pendapatan, jenis hubungan ini adalah sumber daya yang berharga karena membantu karyawan mengurangi kesulitan keuangan sehari-hari.

Lebih jauh lagi, jaringan sosial yang dimiliki komunitas POB menunjukkan bahwa kelangsungan bisnis transportasi informal tidak hanya ditentukan oleh kepemilikan modal ekonomi, tetapi juga oleh kemampuan untuk mempertahankan hubungan sosial yang produktif. Jaringan sosial berfungsi sebagai aset kolektif yang memungkinkan komunitas tetap memiliki akses ke pelanggan dan informasi di tengah transformasi sistem transportasi yang semakin digital.

Kedua bentuk jaringan tersebut terlihat secara nyata dalam kehidupan komunitas POB dan menjadi bagian penting dari strategi mereka untuk tetap bertahan di tengah berkembangnya transportasi berbasis aplikasi. Jaringan internal (bonding networks) dalam komunitas POB terbentuk melalui interaksi harian yang berlangsung selama bertahun-tahun di pangkalan yang sama. Para pengemudi yang mangkal setiap hari di bundaran tidak hanya berbagi ruang fisik, tetapi juga berbagi informasi, cerita, dan pengalaman hidup.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jaringan sosial komunitas POB melakukan kedua fungsi sosial dan ekonomi. Jaringan internal memberikan dukungan sosial kepada anggota ketika mereka menghadapi masalah, sedangkan jaringan eksternal menawarkan akses ke pelanggan dan peluang ekonomi yang membantu mempertahankan pendapatan anggota. Kedua fungsi ini saling melengkapi, dan temuan penelitian menunjukkan bahwa jaringan sosial komunitas POB bekerja sebagus apapun.

Komunitas yang menghadapi ketidakpastian pekerjaan di sektor informal juga dibantu oleh jaringan sosial yang kuat. Pengemudi ojek pangkalan lebih banyak bergantung pada hubungan sosial yang mereka bentuk sendiri daripada pekerjaan formal yang memiliki perlindungan institusional. Akibatnya, jaringan sosial membantu anggota menghadapi berbagai risiko yang terkait dengan pekerjaan selain membantu mereka berkomunikasi.

Norma Sosial yang Berlaku dalam Komunitas POB

Norma sosial merupakan seperangkat ekspektasi perilaku yang diinternalisasi oleh anggota kelompok melalui proses sosialisasi dan interaksi berulang. Dalam analisis modal sosial, norma dipandang sebagai mekanisme pengaturan yang bekerja tanpa memerlukan intervensi formal dari luar kelompok, norma sebagai salah satu komponen inti modal sosial karena norma yang kuat memungkinkan koordinasi sosial berlangsung secara efisien, bahkan di lingkungan yang tidak memiliki lembaga formal.

Kehidupan komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB) tidak berjalan tanpa aturan. Meskipun tidak memiliki tata tertib tertulis ataupun struktur organisasi yang formal, para pengemudi memiliki kesepahaman mengenai cara bekerja dan menjaga hubungan antaranggota

di pangkalan. Kesepahaman tersebut tumbuh melalui interaksi yang berlangsung bertahun-tahun dan kemudian berkembang menjadi norma sosial yang dipatuhi bersama. Dalam praktik sehari-hari, norma inilah yang membantu menjaga keteraturan komunitas di tengah pekerjaan yang bergantung pada penumpang dan berpotensi memunculkan persaingan antar sesama pengemudi.

Berdasarkan hasil penelitian, terdapat sejumlah norma yang secara konsisten dijalankan oleh anggota POB, seperti sistem antrean, larangan merebut penumpang, kesepakatan menjaga tarif tetap wajar, etika melayani pelanggan, serta penyelesaian persoalan melalui musyawarah. Norma tersebut tidak pernah dituangkan dalam bentuk aturan resmi, tetapi dipahami sebagai bagian dari "cara mangkal" yang harus dijaga bersama.

Norma yang telah berkembang di komunitas POB menunjukkan bahwa aturan formal tidak selalu diperlukan untuk membangun keteraturan sosial. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar aturan yang berlaku di pangkalan dipatuhi karena dianggap adil oleh anggota komunitas. Situasi ini menunjukkan bahwa penerimaan sosial lebih menentukan legitimasi aturan daripada paksaan formal.

Menurut Putnam (2000), norma seperti ini sangat penting karena dapat mengurangi biaya sosial selama proses koordinasi. Pengawasan diperlukan lebih sedikit ketika anggota memahami dan bersedia mematuhi aturan. Oleh karena itu, energi komunitas dapat digunakan untuk mempertahankan aktivitas ekonomi daripada menyelesaikan konflik internal. Hasil ini menunjukkan bahwa norma dalam komunitas POB bukan hanya pedoman perilaku; mereka adalah mekanisme sosial yang memungkinkan komunitas tetap stabil meskipun tidak memiliki struktur organisasi yang rumit.

Cara komunitas menghadapi pelanggaran juga memperlihatkan bagaimana norma tersebut bekerja dalam praktik. Berdasarkan hasil wawancara, anggota yang dianggap melanggar umumnya tidak langsung dikenai hukuman berat, melainkan lebih dahulu diingatkan secara lisan. Pendekatan ini menunjukkan bahwa tujuan utama komunitas bukan mencari pihak yang salah, melainkan menjaga agar hubungan sosial tetap terpelihara.

Seperti yang dijelaskan oleh perspektif Putnam bahwa norma memainkan peran penting dalam menurunkan biaya sosial yang diperlukan untuk koordinasi. Ketika anggota tahu apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan, pengawasan dan sanksi formal tidak lagi diperlukan. Karena anggota tidak perlu terus-menerus memastikan apakah orang lain akan mematuhi aturan yang sama, hubungan sosial dapat berjalan lebih baik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa norma dalam komunitas POB menjaga ketertiban dan mengatur perilaku anggota. Mereka juga membantu menjaga stabilitas komunitas secara keseluruhan. Norma yang disepakati bersama mengurangi kemungkinan konflik sekaligus meningkatkan rasa keadilan, yang sangat penting untuk kehidupan sosial.

Kepercayaan Sebagai Perekat Komunitas POB

Kepercayaan merupakan unsur penting dalam modal sosial karena menjadi dasar yang memungkinkan hubungan sosial, kerjasama, dan keteraturan berlangsung secara berkelanjutan. Kepercayaan tidak hanya dipahami sebagai keyakinan terhadap perilaku orang lain, tetapi juga sebagai sumber daya sosial yang mempermudah koordinasi dan mengurangi ketidakpastian dalam kehidupan bersama. Pada komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB), kepercayaan berkembang melalui pengalaman sosial yang berlangsung dalam waktu lama dan hadir dalam dua bentuk yang saling berkaitan, yaitu kepercayaan antaranggota komunitas serta kepercayaan pelanggan terhadap pengemudi.

Kepercayaan antaranggota menjadi pondasi penting karena aktivitas ojek pangkalan berlangsung tanpa sistem pengawasan formal. Pengaturan giliran, pembagian penumpang, hingga kepatuhan terhadap kesepakatan lebih banyak bergantung pada keyakinan bahwa anggota lain juga akan menjaga aturan yang sama.

Perbandingan antara kepercayaan komunitas POB dan ojek online mengungkap sebuah perbedaan mendasar yang sering diabaikan dalam diskusi tentang persaingan transportasi. Ojek online membangun institutional trust melalui infrastruktur teknologi seperti rating, sistem keluhan, asuransi perjalanan, verifikasi identitas pengemudi. Komunitas POB membangun relational trust melalui infrastruktur sosial seperti pengenalan pribadi, reputasi komunal, dan konsistensi perilaku dalam jangka panjang. Keduanya adalah bentuk kepercayaan yang valid, namun melayani kebutuhan pelanggan yang berbeda dan tidak sepenuhnya dapat saling menggantikan.

Dalam masyarakat yang masih menempatkan hubungan personal sebagai basis pengambilan keputusan ekonomi yang masih sangat kuat di banyak komunitas di Indonesia, termasuk Kota Dumai relational trust memiliki daya tahan yang signifikan. Pelanggan yang mempercayakan keselamatan anaknya kepada pengemudi tertentu bukan melakukan keputusan yang tidak rasional mereka melakukan keputusan berdasarkan informasi yang diperoleh melalui pengalaman langsung, yang dalam banyak kasus jauh lebih akurat dan relevan dari rating digital yang dapat dimanipulasi.

Situasi tersebut menunjukkan bawa komunitas POB bertahan dengan mengandalkan reputasi sosial yang dibangun melalui hubungan interpersonal dan pengenalan personal yang telah berlangsung lama di tengah masyarakat. Bagi pelanggan tertentu, terutama yang telah mengenal pengemudi secara langsung, rasa aman dan keyakinan terhadap karakter pengemudi sering kali menjadi pertimbangan yang lebih penting dibanding sekadar efisiensi transaksi. Karena itu, kepercayaan pada komunitas POB tidak hanya berfungsi menjaga hubungan sosial, tetapi juga berkembang menjadi modal relasional yang membantu mempertahankan arus pelanggan di tengah dominasi transportasi digital.

Dalam perspektif modal sosial Putnam, kondisi tersebut menunjukkan bahwa kepercayaan tidak hanya menjaga kohesi internal kelompok, tetapi juga menjadi sumber daya yang memungkinkan komunitas memperoleh dukungan dan mempertahankan keberadaannya ditengah perubahan sosial (Usman et al., 2024). Pada komunitas POB, *trust* bekerja pada dua tingkat sekaligus yaitu, menjaga keteraturan internal serta membangun reputasi sosial terhadap pelanggan. Dengan demikian, kepercayaan dalam komunitas POB tidak sekadar menjadi dasar hubungan antarindividu, tetapi berkembang menjadi strategi bertahan yang membantu komunitas tetap memiliki ruang di tengah persaingan transportasi modern.

Implikasi analitis dari temuan ini adalah bahwa persaingan antara ojek pangkalan dan ojek online bukanlah persaingan antara yang kuno dan yang modern, atau antara yang tidak efisien dan yang efisien. Ia adalah persaingan antara dua arsitektur kepercayaan yang berbeda yang masing-masing memiliki keunggulan dan keterbatasan. Kebijakan transportasi yang tidak memahami perbedaan ini berisiko menghancurkan sumber daya sosial yang telah dibangun selama puluhan tahun tanpa menyadari nilai sosial yang sesungguhnya dimiliki oleh komunitas seperti POB.

Kepercayaan dalam komunitas POB telah berkembang melampaui fungsi sosialnya sebagai pengikat hubungan antar anggota, yang merupakan temuan penting dari penelitian ini. Kepercayaan adalah aset sosial yang menguntungkan dalam lingkungan transportasi yang semakin kompetitif. Transportasi berbasis aplikasi biasanya membangun keyakinan pelanggan

terhadap layanan dengan menggunakan teknologi, algoritma, dan sistem penilaian digital. Sebaliknya, komunitas POB membangun kepercayaan melalui hubungan sehari-hari yang langsung dan berulang. Pelanggan mengenal pengemudi sebagai bagian dari lingkungan sosial biasa mereka dan sebagai penyedia transportasi.

Kepercayaan yang dibangun melalui pengalaman langsung ini menumbuhkan loyalitas pelanggan, yang sulit digantikan oleh mekanisme digital. Pelanggan, terutama pelanggan tetap, sering kali memilih untuk menggunakan jasa ojek pangkalan karena merasa aman dan nyaman karena telah mengenal pengemudi secara pribadi. Oleh karena itu, kepercayaan dalam komunitas POB membantu menjaga keteraturan dan memperkuat ekonomi komunitas. Hasilnya menunjukkan bahwa kepercayaan dapat berubah menjadi aset sosial yang memiliki nilai strategis. Dalam situasi di mana komunitas tidak dapat bersaing melalui promosi digital dan teknologi, reputasi sosial yang dibangun melalui hubungan kepercayaan justru menjadi sumber keunggulan yang memungkinkan komunitas untuk tetap hidup.

Pemanfaatan Modal Sosial Sebagai Strategi Bertahan Komunitas POB

Kehadiran ojek online tidak hanya mengubah pola transportasi masyarakat, tetapi juga memaksa komunitas ojek pangkalan untuk memikirkan ulang cara mereka mempertahankan eksistensi. Dalam kondisi di mana persaingan tidak mungkin dimenangkan melalui teknologi atau modal besar, komunitas POB mengembangkan strategi bertahan yang bertumpu pada kekuatan hubungan sosial yang telah terbangun dalam jangka panjang.

Scott (1981) mendefinisikan strategi bertahan sebagai respons sosial dan ekonomi yang dilakukan individu maupun kelompok untuk mengatasi kesulitan yang mengancam keberlangsungan hidup mereka. Dalam konteks komunitas POB, respons tersebut tidak bersifat individual melainkan kolektif, dan tidak berbasis teknologi melainkan berbasis relasi sosial yang telah dirawat selama bertahun-tahun.

Pemanfaatan Modal Sosial Internal

Konsistensi Mangkal

Konsistensi mangkal di kawasan Bundaran Kota Dumai menjadi salah satu strategi bertahan yang paling penting dilakukan oleh komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB). Strategi ini tidak hanya dimaknai sebagai aktivitas menunggu penumpang di satu lokasi tertentu, tetapi juga mencerminkan upaya komunitas dalam mempertahankan eksistensi sosial di tengah berkembangnya transportasi berbasis aplikasi. Keberadaan pangkalan yang tetap berada di lokasi yang sama selama bertahun-tahun membuat masyarakat mengenal komunitas POB sebagai bagian dari lingkungan sosial di kawasan tersebut. Dalam konteks ini, keberadaan fisik pengemudi di pangkalan membentuk apa yang dapat dipahami sebagai visibilitas sosial yaitu kondisi ketika keberadaan komunitas tetap terlihat dan diingat oleh masyarakat dalam kehidupan sehari-hari.

Pelanggan lebih mudah mengakses layanan mereka karena konsistensi lokasi ini sebagai penanda identitas komunitas. Selain itu, konsistensi lokasi pangkalan juga mempermudah pelanggan dalam mengakses jasa ojek pangkalan tanpa harus menggunakan aplikasi digital. Masyarakat yang telah terbiasa dengan keberadaan pangkalan cenderung langsung mendatangi lokasi tersebut ketika membutuhkan jasa transportasi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa keberlangsungan komunitas POB tidak hanya dipertahankan melalui faktor ekonomi, tetapi juga melalui hubungan sosial yang telah terbentuk dalam waktu yang cukup lama antara pengemudi dan masyarakat sekitar.

Dalam penelitian ini terlihat bahwa konsistensi mangkal dalam komunitas POB sesungguhnya merupakan bentuk akumulasi modal sosial yang berlangsung secara perlahan

namun terus-menerus. Setiap hari yang dihabiskan di pangkalan bukan hanya hari kerja biasa, tetapi adalah hari dimana ikatan sosial diperbarui, kepercayaan diperkuat, dan reputasi dirawat. Proses akumulasi yang tidak terlihat ini pada akhirnya menghasilkan sesuatu yang sangat sulit dibangun dalam waktu singkat, kehadiran sosial yang melekat dalam ingatan masyarakat. Inilah yang membedakan komunitas POB dari layanan transportasi baru yang datang dan pergi tanpa meninggalkan bekas sosial di lingkungan sekitarnya.

Sistem Antrean sebagai Wujud Keadilan Bersama

Sistem antrean atau giliran penumpang merupakan salah satu norma paling penting yang mengatur kehidupan internal komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB). Dalam mekanisme ini, pengemudi yang datang lebih dahulu ke pangkalan memperoleh hak untuk melayani penumpang terlebih dahulu. Meskipun tampak sederhana, sistem tersebut sesungguhnya menunjukkan adanya mekanisme keadilan distributif yang berkembang secara sosial di dalam komunitas. Kesempatan memperoleh penumpang dibagi berdasarkan prinsip *first come, first served* atau siapa datang lebih dahulu, dia memperoleh giliran lebih dahulu, tanpa membedakan usia, latar belakang, maupun kedekatan personal antaranggota.

Keberadaan sistem antrean tidak hanya dipahami sebagai aturan teknis dalam bekerja, tetapi juga sebagai mekanisme sosial yang menjaga keseimbangan hubungan antaranggota. Sistem ini menjadi bagian dari kesepakatan bersama yang dipatuhi karena dianggap mampu menghindari perebutan penumpang sekaligus meminimalkan potensi konflik di pangkalan.

Dalam perspektif *collective action* yang dikemukakan oleh Ostrom (1990), mekanisme seperti ini dapat dipahami sebagai bentuk solusi kolektif yang berkembang secara organik untuk mengatur pemanfaatan sumber daya bersama *(common-pool resources),* dalam hal ini akses terhadap penumpang, tanpa adanya aturan giliran, persaingan bebas antar pengemudi berpotensi memunculkan konflik dan merusak solidaritas komunitas. Oleh sebab itu, sistem antrean dapat dipahami sebagai bentuk rasionalitas sosial yang dibangun untuk menjaga keseimbangan antara kepentingan individu dan kepentingan kelompok. Selain dijalankan berdasarkan kebiasaan, sistem antrean dalam POB juga dipertahankan melalui kesadaran moral anggota.

Prinsip mendahulukan anggota yang belum mendapat penumpang yang disebutkan oleh informan kunci PL adalah temuan yang secara sosiologis sangat bermakna. Bukan hanya sistem giliran ini adalah sistem afirmasi sosial yang menunjukkan bahwa komunitas secara aktif mencegah terjadinya kesenjangan ekonomi dalam kelompok. Ketika anggota yang lebih beruntung pada hari tertentu memberikan prioritas kepada yang belum memperoleh penumpang, mereka sedang menjalankan prinsip redistribusi informal yang menjaga agar tidak ada anggota yang tertinggal terlalu jauh secara ekonomi. Ini adalah wujud nyata dari modal sosial yang berfungsi sebagai mekanisme perlindungan sosial kolektif

Ditengah tekanan transportasi berbasis aplikasi, keberadaan sistem ini memperlihatkan bahwa kekuatan utama komunitas POB terletak pada kemampuan mereka membangun dan mempertahankan aturan sosial yang diterima secara kolektif. Berdasarkan temuan wawancara, peneliti menyusun rekapitulasi jawaban informan mengenai pola sistem antrean dalam komunitas POB.

Disamping berfungsi menciptakan keadilan dalam memperoleh kesempatan ekonomi, sistem antrean juga berperan dalam meminimalkan potensi konflik dan mempertahankan solidaritas ditengah persaingan transportasi yang semakin kompetitif. Adanya fleksibilitas terhadap pelanggan langganan menunjukkan bahwa komunitas POB tidak menerapkan aturan secara kaku, melainkan menyesuaikannya dengan kebutuhan menjaga hubungan sosial yang

telah terbangun dengan pelanggan. Dengan demikian, sistem antrean dalam komunitas POB dapat dipahami sebagai bentuk modal sosial yang tidak hanya menopang keteraturan internal, tetapi juga mendukung keberlangsungan komunitas melalui perpaduan antara keadilan, kerja sama, dan hubungan sosial yang dipelihara secara berkelanjutan.

Peneteapan Tarif Bersama

Tantangan terbesar yang dihadapi komunitas pekerja informal bukan hanya persaingan dari luar, tetapi juga potensi persaingan yang merusak dari dalam. Ketika sumber penumpang semakin terbatas akibat kehadiran ojek online, godaan untuk menarik penumpang dengan cara menawarkan tarif jauh lebih murah dari sesama pengemudi sangat nyata. Jika dibiarkan, praktik ini akan memicu perang harga yang merugikan semua pihak dan pada akhirnya menghancurkan solidaritas komunitas. Komunitas POB menjawab tantangan ini melalui kesepakatan tarif bersama yang tidak tertulis namun dipatuhi secara kolektif.

Mekanisme penetapan tarif bersama menjadi salah satu strategi penting yang digunakan komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB) dalam menjaga stabilitas ekonomi sekaligus menghindari persaingan internal yang merugikan. Meskipun komunitas POB tidak memiliki daftar tarif resmi yang tertulis, para anggota memiliki pemahaman bersama mengenai rentang tarif yang dianggap layak berdasarkan jarak perjalanan, kondisi lapangan, serta kesepakatan antara pengemudi dan penumpang. Kesepahaman tersebut berkembang melalui pengalaman bekerja yang panjang dan interaksi yang terus berlangsung antaranggota, sehingga membentuk standar informal yang dipatuhi secara kolektif.

Keberadaan kesepakatan tarif ini menunjukkan bahwa komunitas POB tidak menjalankan praktik persaingan bebas secara penuh. Para pengemudi menyadari bahwa perbedaan tarif yang terlalu jauh dapat memicu konflik internal dan merugikan seluruh anggota pangkalan. Karena itu, kesepakatan tidak tertulis mengenai tarif dipertahankan sebagai bentuk pengendalian bersama agar kesempatan ekonomi tetap terbagi secara wajar.

Penetapan tarif bersama dalam komunitas POB sesungguhnya merupakan solusi praktis terhadap dilema klasik yang dihadapi semua kelompok dengan sumber daya terbatas: bagaimana mencegah anggota dari tindakan oportunistik yang menguntungkan individu tetapi merugikan kelompok secara keseluruhan. Dalam teori pilihan rasional, tanpa mekanisme koordinasi, setiap individu akan cenderung menurunkan tarifnya demi menarik lebih banyak pelanggan, yang pada akhirnya mengakibatkan seluruh anggota mendapatkan pendapatan lebih rendah dalam sebuah siklus yang merugikan semua pihak. Sistem tarif kesepakatan POB memutus siklus ini melalui norma bersama yang menciptakan batas bawah yang tidak boleh dilanggar.

Yang menarik adalah bahwa norma tarif ini dijalankan tanpa penegakan formal. Tidak ada denda bagi yang melanggar, tidak ada rapat khusus untuk memantau kepatuhan. Mekanisme yang bekerja adalah tekanan sosial informal ketika seorang anggota menurunkan tarif secara drastis, anggota lain akan mengetahui dan reputasi sosialnya akan terpengaruh. Dalam komunitas kecil yang berinteraksi setiap hari, tekanan sosial semacam ini jauh lebih efektif dari sanksi formal, karena konsekuensinya bersifat langsung dan personal.

Dalam perspektif Putnam, kepatuhan terhadap norma tarif bersama adalah salah satu indikator paling kuat dari modal sosial yang matang dalam komunitas POB. Ketika anggota bersedia membatasi kepentingan ekonomi individual demi kepentingan kolektif, ini menunjukkan bahwa mereka telah menginternalisasi nilai kebersamaan sebagai sesuatu yang lebih penting dari keuntungan sesaat.

Jika dicermati secara keseluruhan, strategi bertahan yang dijalankan komunitas POB tidak berdiri sendiri sebagai tindakan individual masing-masing pengemudi. Konsistensi mangkal, pemeliharaan pelanggan tetap, sistem antrean, hingga solidaritas antaranggota pada dasarnya merupakan strategi yang lahir dari hubungan sosial yang telah terbangun dalam jangka waktu panjang. Temuan ini menunjukkan bahwa kemampuan komunitas untuk bertahan tidak hanya ditentukan oleh kemampuan ekonomi individu, tetapi juga oleh kapasitas kolektif yang berkembang di dalam komunitas.

Dalam konteks perubahan sebagian besar pengemudi POB memiliki keterbatasan sumber daya untuk bersaing secara langsung dengan transportasi berbasis aplikasi di tengah transformasi sistem transportasi yang semakin digital. Usia yang relatif muda, kurangnya literasi teknologi, dan keterbatasan akses ke teknologi adalah beberapa dari keterbatasan tersebut. Komunitas POB masih dapat bertahan. Mereka malah mengadaptasi dengan bergantung pada sumber daya sosial di lingkungan mereka.

Kondisi ini menunjukkan bahwa strategi bertahan komunitas POB tidak hanya merupakan tanggapan ekonomi terhadap persaingan pasar; itu adalah proses sosial yang dibangun melalui hubungan antara anggota dan dengan masyarakat sekitar. Dengan kata lain, keberlangsungan komunitas tidak tergantung pada berapa banyak penumpang yang datang; lebih penting adalah bagaimana komunitas dapat mempertahankan kebiasaan, norma, dan kepercayaan yang menjadi dasar kehidupan mereka.

Solidaritas Antaranggota sebagai Bentuk Perlindungan Bersama

Solidaritas adalah wujud operasional dari modal sosial yang paling konkret dan dapat diamati secara langsung. Namun penting untuk menempatkan solidaritas komunitas POB dalam konteks struktural yang tepat: pengemudi ojek pangkalan adalah pekerja informal yang tidak memiliki jaminan sosial tidak ada tunjangan sakit, tidak ada asuransi kecelakaan kerja, tidak ada jaminan hari tua. Dalam kondisi ini, solidaritas komunitas mengambil alih fungsi perlindungan sosial yang seharusnya disediakan oleh negara namun absen dari kehidupan mereka.

Memahami solidaritas POB hanya sebagai “kebiasaan baik” atau “budaya tolong-menolong” adalah pemahaman yang terlalu dangkal. Secara sosiologis, solidaritas ini adalah mekanisme redistributif informal yang memungkinkan anggota komunitas menanggung risiko secara kolektif. Ketika satu anggota mengalami krisis, beban itu tidak hanya ditanggung sendiri, namun disebarkan ke seluruh komunitas sesuai kemampuan masing-masing. Inilah yang membuat komunitas POB jauh lebih tahan terhadap guncangan individual dibanding pengemudi ojek yang bekerja sendiri.

Pengertian yang perlu ditekankan disini adalah konteks struktural dimana solidaritas ini beroperasi. Pengemudi ojek pangkalan adalah pekerja sektor informal yang tidak memiliki perlindungan jaminan sosial yang memadai, tidak ada uang sakit, tidak ada jaminan hari tua berbasis institusi. Dalam kondisi tersebut, solidaritas komunitas mengambil alih fungsi perlindungan sosial yang seharusnya disediakan oleh negara atau pasar. Ini adalah dimensi solidaritas yang seringkali luput dari analisis jika hanya dilihat sebagai “kebiasaan saling membantu.”

Dalam analisisnya adalah, jika jaringan adalah strukturnya, norma adalah aturannya, dan kepercayaan adalah semennya, maka solidaritas adalah bukti bahwa ketiga elemen itu berjalan dalam praktik nyata. Dalam komunitas POB, solidaritas tidak hanya hadir sebagai perasaan kebersamaan yang abstrak, tetapi diwujudkan melalui tindakan-tindakan konkret yang memiliki dampak langsung terhadap keberlangsungan hidup anggota.

Jika dilihat dari sudut pandang yang lebih kritis, solidaritas yang terjadi dalam komunitas POB sesungguhnya merupakan respons adaptif terhadap absennya negara dalam kehidupan pekerja informal. Pemerintah tidak menyediakan asuransi kecelakaan kerja bagi pengemudi ojek pangkalan, tidak ada jaminan sosial yang mengcover mereka ketika motor rusak, dan tidak ada tunjangan sakit yang dapat diandalkan ketika mereka tidak bisa bekerja. Dalam kekosongan perlindungan struktural inilah solidaritas komunitas mengambil peran sebagai pengganti tidak sempurna, tidak mencukupi untuk semua kebutuhan, tetapi cukup untuk mencegah anggota jatuh ke dalam jurang kemiskinan yang lebih dalam ketika krisis datang.

Dengan demikian, solidaritas dan tindakan kolektif dalam komunitas POB tidak hanya memperlihatkan adanya hubungan sosial yang erat, tetapi juga menunjukkan bagaimana modal sosial bekerja secara nyata dalam menopang kehidupan anggota. Bantuan saat krisis, dukungan ekonomi sederhana, serta keterlibatan spontan antaranggota memperlihatkan bahwa komunitas POB memiliki kapasitas kolektif untuk menghadapi kerentanan kerja melalui sumber daya sosial yang mereka bangun bersama.

Dalam penelitian mengenai solidaritas ini memiliki implikasi teoritis yang penting yaitu, komunitas POB membuktikan bahwa pekerja informal tidak sepenuhnya terpinggirkan dan tidak berdaya. Mereka telah mengembangkan kapasitas perlindungan sosial mandiri yang, meskipun terbatas, berfungsi nyata dalam meningkatkan ketahanan anggota terhadap guncangan ekonomi. Ini adalah bentuk resiliensi sosial yang lahir dari bawah dan seharusnya mendapatkan pengakuan serta dukungan, bukan marginalisasi, dari kebijakan publik.

Berkembangnya solidaritas dalam komunitas POB menunjukkan bahwa hubungan sosial yang kuat dapat membangun kemampuan kolektif untuk menangani berbagai kerentanan. Dukungan sosial dari sesama anggota sangat penting untuk bertahan hidup dalam pekerjaan dengan tingkat ketidakpastian pendapatan yang tinggi.

Seperti yang dinyatakan oleh Putnam, salah satu dampak utama modal sosial adalah peningkatan kapasitas komunitas untuk bertindak secara kolektif. Rasa percaya, norma timbal balik, dan jaringan sosial yang memungkinkan anggota bekerja sama untuk mencapai tujuan yang sama adalah sumber kemampuan ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi ini ada di komunitas POB melalui berbagai jenis bantuan sukarela yang diberikan kepada anggota yang mengalami kesulitan.

Menariknya, tindakan kolektif yang ditemukan dalam penelitian ini tidak muncul dari mobilisasi formal atau struktur organisasi yang kaku. Sebaliknya, tindakan tersebut lahir dari kesadaran bahwa keberlangsungan satu anggota memiliki hubungan dengan keberlangsungan anggota lainnya. Akibatnya, bantuan dianggap tidak hanya sebagai tindakan kemanusiaan semata, tetapi juga sebagai upaya untuk menjaga stabilitas komunitas secara keseluruhan. Solidaritas dapat dilihat sebagai contoh bagaimana modal sosial bekerja dalam kehidupan sehari-hari. Modal sosial tidak hanya terdiri dari jaringan, norma, dan kepercayaan, tetapi juga diwujudkan dalam tindakan yang membantu anggota menghadapi tekanan sosial dan ekonomi yang mereka alami setiap hari

Fenomena ini menunjukkan bahwa komunitas POB tidak hanya berperan sebagai ruang mencari nafkah, tetapi juga sebagai ruang sosial yang menghasilkan perlindungan informal bagi anggotanya. Dalam konteks perubahan transportasi modern yang semakin mengandalkan mekanisme platform dan hubungan transaksional, solidaritas di POB memperlihatkan bahwa modal sosial masih memiliki fungsi nyata sebagai sumber daya kolektif yang menopang keberlangsungan komunitas.

Peran Modal Sosial Internal bagi Komunitas POB

Modal sosial internal mengacu pada keseluruhan sumber daya sosial yang terbentuk dan berfungsi di dalam komunitas POB sendiri. Ia mencakup jaringan antaranggota, norma yang mengatur perilaku internal, kepercayaan antaranggota, dan solidaritas yang muncul saat krisis. Pertanyaan analitis yang perlu dijawab bukan hanya apakah modal sosial internal ini ada, melainkan bagaimana ia secara spesifik bekerja dalam menopang strategi bertahan.

Hubungan antara modal sosial internal dan strategi bertahan tidak bersifat linier melainkan siklikal: modal sosial membuat strategi dapat dijalankan, dan keberhasilan strategi memperkuat modal sosial. Sistem antrean hanya bisa berjalan karena ada kepercayaan bahwa anggota lain akan mematuhi giliran. Ketika sistem antrean berjalan dengan baik, ia memperkuat kepercayaan antaranggota. Konsistensi mangkal dipertahankan karena ada jaringan sosial yang membuat pangkalan bermakna secara sosial. Dan keberhasilan mempertahankan pelanggan memperkuat ikatan jaringan tersebut.

Analisis terhadap tiga komponen modal sosial yang dibahas sebelumnya jaringan, norma, dan kepercayaan secara konsisten mengarah pada satu kesimpulan yaitu, kekuatan terbesar komunitas POB terletak pada kapasitas sosial internal yang dibangun melalui pengalaman kolektif jangka panjang. Modal sosial internal ini bukan sekadar perekat yang menjaga komunitas tetap bersatu, tetapi juga mesin yang menggerakkan strategi-strategi bertahan yang telah diidentifikasi dalam penelitian ini. Sistem antrean tidak akan mungkin berjalan tanpa kepercayaan antaranggota, solidaritas tidak akan terwujud tanpa norma timbal balik dan konsistensi mangkal tidak akan dipertahankan tanpa jaringan yang membuat pangkalan bermakna secara sosial, bukan hanya ekonomi.

Hubungan antara modal sosial internal dan strategi bertahan tidak bersifat linier melainkan siklikal yaitu modal sosial membuat strategi dapat dijalankan, dan keberhasilan strategi memperkuat modal sosial. Sebagai contoh, sistem antrean (strategi) hanya bisa berjalan karena ada kepercayaan (modal sosial) bahwa anggota lain akan mematuhi giliran. Ketika sistem antrean berjalan dengan baik, ia memperkuat kepercayaan antaranggota. Demikian pula konsistensi mangkal (strategi) dipertahankan karena ada jaringan sosial (modal sosial) yang membuat pangkalan bermakna secara sosial. Dan keberhasilan mempertahankan pelanggan melalui konsistensi mangkal memperkuat ikatan jaringan tersebut.

Ketua POB, sebagai pihak yang paling memahami dinamika komunitas secara menyeluruh, mengidentifikasi mekanisme kontrol sosial informal sebagai komponen kunci yang memungkinkan komunitas berfungsi tanpa birokrasi formal.

Salah satu temuan yang paling menarik dalam penelitian ini adalah cara komunitas POB merespons tekanan eksternal dari ojek online. Berbeda dari prediksi teori persaingan yang mengasumsikan bahwa tekanan eksternal akan memecah belah komunitas melalui persaingan internal yang semakin intensif, komunitas POB justru menunjukkan pola yang berlawanan: tekanan eksternal memperkuat solidaritas internal. Fenomena ini dapat dijelaskan melalui konsep reactive identity formation ketika kelompok menghadapi ancaman dari luar, mereka cenderung memperkuat identitas kolektif sebagai respons defensif. Bagi pengemudi POB, identitas sebagai anggota komunitas yang kompak dan saling mendukung menjadi semakin penting justru ketika lingkungan eksternal semakin tidak bersahabat.

Penting juga untuk mengevaluasi secara kritis keterbatasan dari modal sosial internal yang kuat ini. Putnam sendiri mengingatkan bahwa bonding social capital yang terlalu dominan dapat berfungsi seperti semen sosial yang mengeras dan menghambat adaptasi. Dalam komunitas POB, keterbatasan ini terlihat dari resistensi terhadap teknologi dan kecenderungan mempertahankan pola kerja yang sudah ada. Homogenitas komunitas mayoritas laki-laki paruh

baya dengan keterbatasan literasi digital menciptakan apa yang dapat disebut sebagai *blind spot kolektif*, area-area dimana seluruh anggota memiliki keterbatasan yang sama sehingga tidak ada yang dapat mendorong perubahan dari dalam. Keterbatasan ini bukan berarti komunitas akan runtuh, tetapi ia menunjukkan bahwa modal sosial internal saja tidak cukup untuk menjamin keberlanjutan dalam jangka panjang tanpa disertai kapasitas adaptasi yang memadai.

Pemanfaatan Modal Sosial Eksternal

Ketahanan Komunitas POB tidak hanya ditopang oleh kekuatan yang bersumber dari dalam komunitas, tetapi juga oleh kemampuannya membangun dan memelihara hubungan dengan pihak-pihak di luar komunitas, disebut sebagai *bridging social capital* yaitu bentuk modal sosial yang menghubungkan komunitas dengan pihak eksternal sehingga membuka akses terhadap sumber daya yang tidak tersedia di dalam komunitas itu sendiri. Bagi komunitas POB, modal sosial eksternal ini terutama terwujud dalam bentuk kepercayaan pelanggan yang telah terbangun melalui hubungan jangka panjang.

Pertanyaan yang perlu dijawab disini adalah, mengapa sebagian pelanggan masih memilih ojek pangkalan ketika pilihan yang lebih modern dan seringkali lebih murah tersedia di genggaman tangan mereka. Jawaban atas pertanyaan ini tidak bisa ditemukan dalam analisis ekonomi konvensional. Ia harus dicari dalam sosiologi ekonomi yang memperhitungkan peran kepercayaan, keakraban, dan hubungan sosial dalam pengambilan keputusan ekonomi.

Jika diposisikan dalam kerangka persaingan yang lebih luas, modal sosial eksternal komunitas POB dapat dipahami sebagai strategi diferensiasi yang menghindarkan komunitas dari kompetisi langsung dengan ojek online di ranah di mana ojek online jelas lebih unggul. Komunitas POB tidak mencoba bersaing dalam hal kecepatan pemesanan, transparansi tarif digital, atau jangkauan layanan. Sebaliknya, mereka bersaing di ranah yang tidak dapat didigitalisasi: kedekatan personal, kepercayaan berbasis pengenalan individu, dan fleksibilitas relasional yang lahir dari pemahaman mendalam tentang kebutuhan dan karakteristik pelanggan tertentu.

Strategi diferensiasi ini secara implisit mengidentifikasi segmen pasar yang masih dapat dipertahankan oleh komunitas POB: pelanggan yang menghargai hubungan personal di atas efisiensi teknologi, pelanggan yang memiliki keterbatasan dalam menggunakan aplikasi digital, dan pelanggan yang memiliki kebutuhan khusus yang dapat dipenuhi lebih baik melalui layanan yang didasarkan pada pengenalan personal. Pemahaman tentang segmentasi ini penting karena memberikan komunitas POB titik fokus yang jelas dalam upaya mempertahankan eksistensi mereka.

Meskipun modal sosial eksternal telah terbukti membantu komunitas POB bertahan, perlu diakui bahwa jaringan eksternal yang dimiliki masih terbatas pada lingkungan sekitar kawasan bundaran. Komunitas belum memiliki hubungan yang cukup kuat dengan lembaga-lembaga yang lebih formal, seperti pemerintah daerah, asosiasi transportasi, maupun lembaga keuangan yang dapat memberikan dukungan yang lebih terstruktur. Keterbatasan ini menjadi tantangan tersendiri bagi keberlangsungan komunitas dalam menghadapi perubahan yang sifatnya lebih struktural di masa mendatang.

Secara keseluruhan, modal sosial eksternal yang dimiliki komunitas POB menunjukkan bahwa kepercayaan pelanggan yang dibangun melalui hubungan jangka panjang merupakan aset sosial yang nyata dan berperan penting dalam menjaga keberlangsungan komunitas. Meskipun jangkauannya masih terbatas pada lingkungan lokal, kepercayaan tersebut telah terbukti mampu mempertahankan arus penumpang yang cukup untuk menopang kehidupan ekonomi anggota komunitas di tengah tekanan persaingan yang terus berlangsung.

Membangun Hubungan Personal dengan Pelanggan

Komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB) mengembangkan cara bertahan yang berbeda dari pola persaingan transportasi berbasis aplikasi. Jika ojek online mengandalkan kemudahan teknologi, sistem tarif digital, dan algoritma pencarian penumpang, maka pengemudi ojek pangkalan lebih mengandalkan hubungan personal yang dibangun melalui kedekatan sosial dengan pelanggan. Relasi tersebut tidak lahir dari strategi promosi formal, melainkan tumbuh melalui interaksi yang berlangsung terus-menerus dalam kehidupan sehari-hari.

Bagi anggota POB, pelanggan bukan sekadar pengguna jasa yang datang dan pergi. Hubungan dengan pelanggan sering kali dipelihara melalui sikap ramah, komunikasi yang akrab, hingga kemampuan mengingat kebiasaan atau tujuan pelanggan yang sudah lama menggunakan jasa mereka. Cara seperti ini menjadi salah satu modal penting untuk mempertahankan pelanggan di tengah semakin ketatnya persaingan transportasi modern.

Dari perspektif sosiologi ekonomi, loyalitas pelanggan yang dibangun komunitas POB melalui hubungan personal adalah contoh nyata dari apa yang Granovetter (1985) sebut sebagai embeddedness kondisi dimana tindakan ekonomi tidak dapat dilepaskan dari konteks sosial yang melingkupinya. Pelanggan yang memilih tetap menggunakan jasa ojek pangkalan meskipun ada pilihan yang lebih murah atau lebih praktis, sesungguhnya sedang melakukan keputusan ekonomi yang dipengaruhi oleh relasi sosial yang telah terbentuk. Mereka tidak hanya membayar untuk layanan transportasi, tetapi juga untuk keamanan sosial yang lahir dari pengenalan pribadi (Badaruddin et al., 2021).

Lebih lanjut, efek rekomendasi yang digambarkan informan kunci PL dimana masyarakat sekitar secara aktif mengarahkan orang atau penumpang ke pangkalan menunjukkan bahwa modal sosial eksternal komunitas POB bekerja melalui mekanisme yang dalam pemasaran bisnis disebut sebagai *word-of-mouth marketing*. Perbedaannya adalah bahwa mekanisme ini bukan hasil dari kampanye promosi, melainkan produk alami dari kepercayaan dan reputasi yang dibangun selama bertahun-tahun. Jenis pemasaran sosial seperti ini tidak memerlukan biaya dan tidak dapat dibeli dengan anggaran iklan berapapun besarnya.

Dengan demikian, hubungan personal dengan pelanggan bukan sekedar pelengkap pelayanan dalam komunitas POB, melainkan bagian dari strategi bertahan yang berkembang dari pengalaman sosial mereka sendiri. Ketika persaingan tidak mungkin dilawan melalui teknologi dan modal besar, para pengemudi memanfaatkan kedekatan, rasa nyaman, dan hubungan yang sudah terpelihara lama sebagai sumber kekuatan untuk mempertahankan pelanggan.

Hubungan personal dengan pelanggan menjadi salah satu sumber daya sosial yang masih dimiliki komunitas POB ditengah perubahan pola transportasi masyarakat. Loyalitas pelanggan tidak muncul secara instan, melainkan terbentuk melalui hubungan yang dipelihara dalam waktu lama dan ditopang oleh rasa nyaman serta kepercayaan. Dalam situasi ketika transportasi online lebih unggul dari sisi teknologi dan efisiensi, komunitas POB justru mempertahankan ruang persaingan melalui kualitas hubungan sosial yang tidak sepenuhnya dapat digantikan oleh sistem digital.

PENUTUP

Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan bentuk modal sosial yang terbentuk dalam komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB) di Kota Dumai serta menganalisis peran modal

sosial tersebut dalam mendukung keberhasilan komunitas. Berdasarkan temuan lapangan dan analisis yang telah dilakukan, penelitian ini menghasilkan dua kesimpulan utama.

1. Bentuk modal sosial yang terbentuk dalam komunitas Persatuan Ojek Bundaran (POB) terdiri atas jaringan sosial, norma, dan kepercayaan yang saling berkaitan serta berkembang melalui interaksi sosial yang berlangsung secara terus-menerus di dalam komunitas. Jaringan sosial terbentuk melalui hubungan yang erat antaranggota, hubungan dengan pelanggan tetap, serta hubungan dengan masyarakat di sekitar pangkalan yang mendukung keberlangsungan aktivitas ojek pangkalan. Norma terbentuk dalam bentuk aturan bersama yang mengatur sistem antrean, pembagian penumpang, penetapan tarif, kedisiplinan anggota, serta penyelesaian konflik melalui musyawarah sehingga mampu menjaga keteraturan dalam komunitas. Sementara itu, kepercayaan berkembang melalui pengalaman bekerja bersama dalam jangka panjang yang melahirkan rasa saling percaya antaranggota, sekaligus membangun kepercayaan pelanggan terhadap pelayanan yang diberikan pengemudi. Ketiga unsur tersebut membentuk modal sosial yang menjadi dasar terciptanya solidaritas, kerja sama, dan keteraturan dalam kehidupan komunitas POB
2. Modal sosial berperan sebagai mekanisme pertahanan ekonomi dan sosial yang memungkinkan komunitas POB tetap eksis di tengah ekspansi transportasi berbasis aplikasi. Pada ranah ekonomi, sistem antrean dan kesepakatan tarif bersama mencegah persaingan internal yang destruktif sekaligus mendistribusikan kesempatan memperoleh penumpang secara lebih merata antaranggota. Pada ranah sosial, solidaritas kolektif berfungsi sebagai jaring pengaman informal yang menggantikan ketiadaan jaminan sosial formal bagi pekerja sektor informal, sementara hubungan personal dengan pelanggan menjadi strategi diferensiasi yang memungkinkan komunitas bersaing pada ranah yang tidak dapat ditiru oleh layanan digital, yaitu kedekatan, keakraban, dan kepercayaan yang terbangun melalui interaksi berulang dalam waktu panjang. Meskipun demikian, peran modal sosial tersebut juga memiliki batas yang perlu dicermati secara kritis: kekuatan komunitas POB lebih banyak bertumpu pada modal sosial internal dan jaringan eksternal yang sifatnya lokal, sementara keterhubungan dengan lembaga formal yang lebih luas, seperti pemerintah daerah maupun asosiasi transportasi, masih sangat terbatas, sehingga ketahanan yang terbangun saat ini berpotensi rentan apabila berhadapan dengan perubahan struktural yang lebih besar di masa mendatang.

Secara keseluruhan, temuan ini menegaskan bahwa eksistensi komunitas POB tidak ditentukan oleh kemampuan bersaing secara teknologi maupun harga, melainkan oleh kapasitas mereka mengelola sumber daya sosial yang telah lama tertanam dalam pola interaksi sehari-hari di pangkalan. Modal sosial sebagaimana dikemukakan Putnam (1993) terbukti menjadi fondasi yang memungkinkan kerja sama kolektif berlangsung secara efektif tanpa bergantung pada aturan formal. Namun demikian, penelitian ini juga memperlihatkan bahwa kekuatan tersebut bersifat lokal dan internal, sehingga modal sosial saja belum cukup untuk menjamin keberlanjutan jangka panjang komunitas tanpa disertai keterhubungan yang lebih kuat dengan struktur dan lembaga formal di luar komunitas.

DAFTAR PUSTAKA

Aji, R. H. S. (2013). *Metodologi Penelitian Untuk Ekonomi Dan Bisnis*. Kementerian Hukum Dan Hak Asasi Manusia.

Andriansyah, D., & Si, M. (2015). Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori. *Jakarta Pusat*, 7–11.

Badaruddin, B., Harahap, R. H., Malik, R., Sismudjito, S., & Hafi, B. (2021). *Sosiologi Ekonomi*. Star Digital Publishing.

Boggs, C. (2001). Social Capital and Political Fantasy: Robert Putnam's" Bowling Alone". *Theory and Society*, *30*(2), 281–297.

Bowles, S., & Gintis, H. (2001). *Social Capital and Community Governance*.

Fathy, R. (2017). *Modal sosial dan ketahanan ekonomi ojek pangkalan: Studi Kasus Ojek Pangkalan Salemba di Salemba Raya Jakarta Pusat*. FISIP UIN Jakarta.

Fikri, A., & Susilowati, D. (2019). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pendapatan Ojek Pangkalan Di Lokasi Pangkalan Ojek Taspen Kota Malang. *Jurnal Ilmu Ekonomi JIE*, *3*(2), 194–202.

Hasbullah, J. (2006). Social capital: Menuju keunggulan budaya manusia Indonesia. *(No Title)*.

Jackendoff, R. (2012). What is a concept? In *Frames, Fields, and Contrasts* (pp. 191–208). Routledge.

Miles, M. . (2014). Qualitative data analysis: A methods sourcebook. *(No Title)*.

Miles, M., & Huberman, A. (1994). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. https://doi.org/10.1016/s0272-4944(05)80231-2

Moleong, L. J., & Surjaman, T. (2014). *Metodologi penelitian kualitatif*.

Pramardini, A. S. (2023). *Resiliensi Masyarakat Miskin Perkotaan: Studi Kasus Pengemudi Ojek Pangkalan di Stasiun Tigaraksa, Kelurahan Cikasungka, Kecamatan Solear*. *11191110000005*.

Putnam, R. D. (2000). Bowling alone: The collapse and revival of American community. *Simon Schuster*.

Rahmawati, A. (2019). *Analisis kesejahteraan keluarga pengemudi ojek pangkalan Tangerang Selatan di era ojek online*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Ekonomi UIN Syarif Hidayatullah Jakarta.

Sari Romaida Sihite, & Teguh Widodo. (2024). Eksistensi Ojek Konvensional Pada Era Digitalisasi di Jl. H. Imam Munandar, Pekanbaru. *Dewantara : Jurnal Pendidikan Sosial Humaniora*, *3*(3), 322–331. https://doi.org/10.30640/dewantara.v3i3.2954

Sayuti, R. H., Mulyawati, S., Juniarsih, N., Nurjannah, S., & Hadi, A. P. (2024). Modal Sosial dan Pembangunan Masyarakat. *Yogyakarta: Yayasan Sahabat Alam Rafflesia*.

Sudarmono, S. (2021). *Pembangunan Modal Sosial*. Penerbit Rtujuh Media Printing.

Sugiyono, D. (2009). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif, dan R&D*.

Syahra, R. (2003). Modal sosial: Konsep dan aplikasi. *Jurnal Masyarakat Dan Budaya*, *5*(1), 1–22.

Usman, S. E., Hapsari, V. R., SE, M. E., & Silvester, M. P. (2024). *Buku ajar modal sosial*. Mega Press Nusantara.

Wati, L. (2023). *Modal Sosial Kebertahanan Ojek Pangkalan (Studi Kasus Pengemudi Ojek Pangkalan Gang Jengkol di Kelurahan Tugu Kota Depok)*. Universitas Nasional.

Yafiz, M., Tarigan, A. A., & Harahap, I. (2015). Medan, Tahun 2015. *Uin*.