

# Resolusi Konflik Transportasi di Kota Bandung (Studi Kasus Konflik Ojek Online dan Ojek Pangkalan di Wilayah Bandung Timur)

## *Transportation Conflict Resolution In Bandung City (Conflict of Online Taxibike and Conventional Taxibike in The Eastern Bandung Region Case Study)*

Shafiyatusy Syifa<sup>1</sup>, Arief Budiarto<sup>2</sup>, dan Christine Sri Marnani<sup>3</sup>  
email: syifa.shafiyya@gmail.com

Jurnal ini membahas konflik yang terjadi antara ojek *online* dan ojek pangkalan di wilayah Bandung timur beserta upaya resolusi konflik yang dilakukan oleh semua pihak terkait termasuk *stakeholder* dalam menangani konflik tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif disertai pendekatan studi kasus dengan teknik pengumpulan data berupa wawancara, observasi, dan studi literatur. Pada proses analisis, digunakan konsep pelayanan transportasi publik, teori segitiga konflik, konsep kerangka dinamis, serta konsep keamanan nasional. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyebab konflik dikarenakan ojek *online* lebih banyak dipilih masyarakat sehingga ojek pangkalan kehilangan penumpang, absennya regulasi yang menaungi ojek sebagai transportasi publik, serta sifat kurang kooperatif dari pihak perusahaan penyedia jasa transportasi *online* baik kepada pengemudi ojek *online*, ojek pangkalan, maupun *stakeholder*. Upaya resolusi konflik telah dilakukan melalui negosiasi, mediasi, dan fasilitasi, namun hingga saat ini belum memberikan hasil yang optimal. Oleh karena itu, pemerintah setempat perlu melakukan alternatif penyelesaian dengan melibatkan pihak lain seperti akademisi dan tokoh masyarakat setempat agar tercipta perdamaian antara ojek *online* dan ojek pangkalan di wilayah Bandung timur. Tercapainya hubungan yang damai dapat berimplikasi dalam mendukung keamanan di wilayah Bandung timur.

**Kata Kunci:** ojek *online*, ojek pangkalan, Bandung timur, resolusi konflik

*This journal discusses conflicts that occur between online taxibike and conventional taxibike drivers in the eastern Bandung region, along with the conflict resolution efforts that carried out by all relevant parties including stakeholders. The research was conducted with qualitative descriptive methods and reinforced by case study approach with collected data from interviews, observation, and literature studies. In the analysis process, the researcher use the concept of public transportation services, triangular conflict theory, the concept of dynamic framework, and the concept of national security. The findings indicate that the conflict happened because of the public choose online taxibike more so conventional taxibike lost their passengers, also the absence of regulations for motorcycle as public transportation, and the lack of cooperation from the online taxibike provider companies to their driver, conventional taxibike, and stakeholder. Conflict resolution has been carried out through negotiation, mediation and facilitation, but until now it has not provided optimal results. Therefore, the*

---

<sup>1</sup> Program Studi Damai dan Resolusi Konflik Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan

<sup>2</sup> Program Studi Manajemen Bencana Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan

<sup>3</sup> Program Studi Manajemen Bencana Fakultas Keamanan Nasional Universitas Pertahanan

*local government needs to make an alternative solution by involving other parties such as academics and local community leaders to create peace between online taxibike and conventional taxibike in the eastern Bandung region. Achieving peaceful circumstances can have implications in supporting security in the eastern Bandung region.*

**Keywords:** *online taxibike, conventional taxibike, eastern Bandung region, conflict resolution*

## **Pendahuluan**

Era globalisasi saat ini membawa pengaruh yang sangat signifikan bagi perkembangan zaman. Segala sesuatu bergerak dengan pesat dan berubah lebih cepat, salah satunya dalam hal transportasi. Jika diperhatikan dalam lima tahun terakhir ini, terdapat suatu transformasi yang signifikan dalam perkembangan sistem penyebaran alat transportasi<sup>4</sup>, yaitu transportasi berbasis *online*.

Trend transportasi *online* pertama kali dipelopori oleh Uber pada tahun 2011 di kota San Fransisco, California, Amerika Serikat, yang kini telah memiliki jaringan hingga seluruh benua di dunia. Kemudian diikuti dengan munculnya Grab pada tahun 2012 di Malaysia yang dalam waktu setahun berhasil melakukan ekspansi ke negara Asia lainnya seperti Filipina, Thailand, dan

Singapura<sup>5</sup>. Akan tetapi, reaksi positif dunia tersebut tidak dapat dilihat secara luas saja, karena jika mengerucut pada reaksi yang terjadi di wilayah bagian masing-masing, terjadi pula sikap-sikap penolakan. Kebanyakan izin operasi bagi transportasi *online* terbatas di wilayah bagian metropolis atau kota-kota besar, dan dapat dikatakan bahwa tidak ada negara yang seluruh wilayahnya menerima operasi transportasi *online* secara menyeluruh<sup>6</sup>, termasuk Indonesia.

Kehadiran transportasi *online* di Indonesia juga diawali dengan keberadaan Uber dan Grab yang muncul lebih dahulu. Keberhasilan keduanya

---

<sup>4</sup> Ahsani Amalia Anwar. *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*. (ETNOSIA: Jurnal Etnografi Indonesia, Volume 2 Edisi 2 Desember 2017), hlm. 220.

---

<sup>5</sup> Leighton Cosseboom. *GrabTaxi's journey to a billion-dollar startup (INFOGRAPHIC)*. diakses dari <https://www.techinasia.com/history-unicorn-grabtaxi-infographic> pada 18 Juli 2018.

<sup>6</sup> Phil Haigh. *Which Countries and Cities is UBER Banned in as Transport for London Strips Its License*. Diakses dari <https://metro.co.uk/2017/09/22/which-countries-and-cities-is-uber-banned-in-as-transport-for-london-strips-its-licence-6948205/> pada 25 Agustus 2018.

dalam ekspansi bisnis internasional kemudian menginspirasi Nadiem Makarim untuk membuat perusahaan serupa di Indonesia, yaitu Go-jek. Meskipun kehadirannya muncul belakangan yaitu pada tahun 2014, strategi pemasaran Go-jek yang unggul sejak awal membawa pengaruh besar hingga berhasil membangkitkan animo masyarakat lokal untuk turut menciptakan karya serupa. Tercatat sekitar 60 perusahaan transportasi *online* lokal yang sempat hadir dan beroperasi antardaerah, meskipun kemudian tidak bertahan lama. Hingga saat ini, yang terhitung aktif di kota-kota besar di Indonesia dan memiliki pengguna terbanyak adalah Go-jek dan Grab<sup>7</sup>.

Pertumbuhan transportasi *online* yang sangat pesat sejak awal tahun 2015 hingga saat ini disebabkan banyaknya masyarakat yang lebih memilih transportasi *online* karena lebih mudah, murah, cepat, nyaman, dan aman. Berbagai keunggulan tersebut membuat mobilisasi lebih efektif dan efisien

sehingga transportasi *online* lebih banyak dipilih oleh masyarakat. Selain itu, kehadiran transportasi *online* juga dianggap membuka lapangan pekerjaan baru yang potensial.

Akan tetapi, di balik *euphoria* yang dirasakan oleh khalayak, terdapat pula beberapa pihak yang tidak siap dengan adanya perubahan keadaan sebagai imbas dari hadirnya transportasi *online*. Pengendara transportasi umum lainnya seperti supir angkot dan ojek pangkalan mulai merasa berkurangnya penumpang secara drastis hingga pendapatan mereka pun ikut merosot tajam. Mereka menganggap ada banyak lahan transportasi konvensional diambil alih oleh eksistensi transportasi *online* karena ketidakseimbangan distribusi penumpang. Di satu sisi, pengemudi transportasi konvensional juga tidak mudah jika ingin bergabung dengan perusahaan transportasi *online* terkait dengan persyaratan yang diajukan perusahaan transportasi *online*, serta sistem sosial yang ada di lingkungan transportasi konvensional. Masalah ekonomi akibat dari transformasi transportasi ini dengan cepat

---

<sup>7</sup> Ahsani Amalia Anwar. *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*. (ETNOSIA: Jurnal Etnografi Indonesia, Volume 2 Edisi 2 Desember 2017), hlm. 221.

terakumulasi dan menimbulkan konflik sosial hingga pada tahap kekerasan.

Berdasarkan hasil penelitian Badan Keahlian DPR RI Bidang Kesejahteraan Sosial bulan April 2017, konflik yang terjadi antara transportasi konvensional dan transportasi *online* di Indonesia diawali dengan kasus pemukulan yang dilakukan oleh seorang supir ojek pangkalan UI Depok terhadap supir ojek *online*<sup>8</sup>. Runtutan konflik lainnya kemudian terjadi di Jabodetabek, Samarinda, Tegal, Kediri, Malang, Padang, Jember, Surabaya, dan berbagai kota lainnya di Indonesia, termasuk Bandung. Semuanya dilatarbelakangi dengan alasan kehadiran transportasi *online* mengurangi pendapatan dan tidak adanya landasan hukum yang jelas bagi transportasi *online*.

Terkait landasan hukum bagi operasional transportasi *online*, pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 yang kemudian direvisi menjadi Permenhub Nomor 26 Tahun 2017

---

<sup>8</sup> Rohani Budi Prihatin. *Konflik Sosial Transportasi Konvensional Versus Transportasi Berbasis Online*. (Majalah INFO Singkat: Kesejahteraan Sosial Vol.IX/No.07/1/Puslit/April/2017), hlm. 10.

tentang Penyelenggara Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Akan tetapi, peraturan tersebut baru dapat menaungi transportasi *online* berupa mobil seperti taksi *online*, Go-Car, dan Grab Car, sedangkan bagi transportasi *online* berupa motor tidak dapat diberlakukan. Hal ini karena kendaraan roda dua atau motor itu sendiri belum diputuskan oleh pemerintah dapat digunakan sebagai angkutan umum atau angkutan sewa<sup>9</sup>. Oleh karena itu, masalah yang masih berlangsung hingga saat ini adalah antara ojek *online* dan ojek pangkalan.

Beberapa wilayah di Indonesia yang mengalami konflik antara ojek pangkalan dan ojek *online* dapat meminimalisir masalah tersebut dengan membatasi wilayah antar jemput bagi ojek *online*. Sayangnya, solusi tersebut tidak terasa dampaknya di wilayah Bandung bagian Timur sehingga menjadi salah satu zona merah bagi ojek *online*<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Rohani Budi Prihatin. *Konflik Sosial Transportasi Konvensional Versus Transportasi Berbasis Online*. (Majalah INFO Singkat: Kesejahteraan Sosial Vol.IX/No.07/1/Puslit/April/2017), hlm. 11.

<sup>10</sup> diakses dari <https://bisnis.tempo.co/read/1025217/inilah-zona-merah-kawasan-terlarang-bagi-ojek->

Di wilayah tersebut, terdapat banyak kasus konflik mulai dari pembuntutan, pemalakan, hingga penyerangan yang berakhir dengan kekerasan. Untuk menangani masalah tersebut, pihak yang lebih banyak terlibat adalah aparat polisi dan penanganan yang mereka lakukan hanya bersifat menghentikan masalah, bukan untuk menyelesaikan masalah. Dari pihak pemerintah kota Bandung sendiri belum ada penanganan yang optimal dengan alasan bahwa konflik transportasi *online* merupakan skala nasional dan pemerintah pusat yang berwenang untuk membuat regulasi terkait masalah ini. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Jabar dan jajaran pemerintah Kota Bandung terkait bersikeras menunggu arahan dari pemerintah pusat<sup>11</sup> agar mendapat landasan hukum yang jelas sebelum menetapkan peraturan dalam menangani konflik antarangkutan ini. Pada tahun 2017 lalu, Kemenhub menetapkan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 sebagai revisi terhadap

---

[online-di-bandung/full&Paging=Otomatis](http://online-di-bandung/full&Paging=Otomatis)

pada hari Minggu, 12 Agustus 2018

<sup>11</sup> diakses dari <http://bappeda.jabarprov.go.id/berbeda-dengan-dishub-jabar-ini-solusi-deddy-mizwar-untuk-angkutan-online/> pada hari Minggu, 12 Agustus 2018.

Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggara Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak Dalam Trayek. Akan tetapi, peraturan tersebut baru dapat diterapkan kepada transportasi *online* berupa mobil, dan sulit untuk memberlakukan hal yang sama terhadap ojek *online*<sup>12</sup>. Absennya kejelasan hukum dalam konflik transportasi ini membuat konflik terus berlanjut.

Berdasarkan permasalahan yang telah dipaparkan tersebut, maka peneliti bermaksud menganalisis konflik ojek *online* dan ojek pangkalan di wilayah Bandung timur beserta upaya resolusi yang telah dilakukan untuk menangani konflik tersebut oleh pihak-pihak yang terkait seperti pengemudi ojek *online*, ojek pangkalan, perusahaan penyedia jasa transportasi *online*, serta para *stakeholder* yang berwenang dan berkepentingan. Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini yaitu: 1) Menganalisis konflik yang terjadi antara ojek pangkalan dan ojek *online* di wilayah Bandung timur, 2) Menganalisis

---

<sup>12</sup> Rohani Budi Prihatin. *Konflik Sosial Transportasi Konvensional Versus Transportasi Berbasis Online*. (Majalah INFO Singkat: Kesejahteraan Sosial Vol.IX No.07/1/Puslit/Aprii/2017), hlm. 11.

resolusi konflik untuk menangani konflik ojek pangkalan dan ojek *online* di wilayah Bandung timur. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat mengurai konflik yang ada dengan lebih jelas terkait penyebab konflik yang terdiri dari aktor dan faktor konflik, dan tahap eskalasi dan deeskalasi konflik. Dengan begitu, dari penguraian masalah tersebut dapat diketahui dengan jelas pula resolusi yang tepat untuk menangani konflik ojek *online* dan ojek pangkalan agar dapat diterapkan oleh semua pihak terkait baik pemerintah pusat, pemerintah daerah, pengemudi dan pengguna ojek pangkalan dan ojek *online*, perusahaan transportasi *online*, ataupun lembaga ormas masyarakat yang terlibat, dan tidak hanya wilayah Bandung timur, ataupun Kota Bandung, melainkan di wilayah Indonesia lainnya yang masih terjadi konflik serupa.

### **Metode Penelitian**

Berdasarkan klasifikasi jenis dan analisisnya, penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Strauss dan Corbin menyatakan bahwa penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang menghasilkan penemuan-penemuan yang

tidak dapat diperoleh dengan menggunakan prosedur-prosedur statistik atau cara lain dari kuantifikasi<sup>13</sup>. Secara umum, penelitian ini dapat digunakan untuk meneliti mengenai kehidupan masyarakat, sejarah, tingkah laku, fungsionalisasi organisasi, aktivitas sosial, dan lain-lain. Sementara itu, Moleong mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai suatu jenis penelitian yang menekankan pada penarikan kesimpulan berdasarkan interpretasi terhadap suatu fenomena maupun fakta<sup>14</sup>.

Dalam mengumpulkan dan mengungkapkan permasalahan dan tujuan yang hendak dicapai maka penelitian ini dilakukan dengan pendekatan deskriptif analitis, yaitu metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *post positivisme* yang biasanya digunakan untuk meneliti pada kondisi objektif alamiah dengan peneliti berperan sebagai instrumen kunci<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> V. Wiratna Sujarweni. *Metodologi Penelitian*. (Yogyakarta: Pustaka Baru Press. 2014), hlm.6

<sup>14</sup> Lexy J. Moleong. *Metode Penelitian Kualitatif*. (Bandung. PT. Remaja Rosdakarya. 2006), hlm. 19.

<sup>15</sup> Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. (Bandung: Alfabeta. 1994), hlm. 57

Penelitian ini juga menggunakan pendekatan studi kasus. Kata “Kasus” diambil dari kata “Case” yang menurut Kamus Oxford Advanced Learner’s Dictionary of Current English diartikan sebagai 1). contoh kejadian sesuatu, 2). kondisi aktual dari keadaan atau situasi, dan 3). lingkungan atau kondisi tertentu tentang orang atau sesuatu. Dari penjabaran definisi tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa Studi Kasus ialah suatu serangkaian kegiatan ilmiah yang dilakukan secara intensif, terinci dan mendalam tentang suatu program, peristiwa, dan aktivitas, baik pada tingkat perorangan, sekelompok orang, lembaga, atau organisasi untuk memperoleh pengetahuan mendalam tentang peristiwa tersebut. Biasanya, peristiwa yang dipilih yang selanjutnya disebut kasus adalah hal yang aktual (*real-life events*), yang sedang berlangsung, bukan sesuatu yang sudah lewat. Selain itu, Stake juga membuat kriteria kasus untuk menjadi pertimbangan peneliti yang meliputi hakikat atau sifat kasus itu sendiri, latar belakang terjadinya kasus, setting fisik kasus tersebut, konteks yang mengitarinya, meliputi faktor ekonomi, politik, hukum dan seni, kasus-kasus lain

yang dapat menjelaskan kasus tersebut, serta informan yang menguasai kasus yang diteliti<sup>16</sup>.

Adapun teori dan konsep merupakan instrumen yang penting dalam penelitian ilmiah karena digunakan sebagai perspektif yang memberikan batasan dalam pemikiran peneliti, sehingga dalam proses analisis tidak akan terjadi pembiasan dengan prespektif teori lainnya. Peneliti menggunakan beberapa teori dan konsep dalam menganalisis konflik yang terjadi yaitu dengan teori transportasi beserta konsep dasar pelayanan transportasi dan teori konflik dengan analisis SAT, segitiga ABC, serta eskalasi de-eskalasi konflik. Sedangkan dalam menganalisis resolusi konflik, peneliti menggunakan konsep kerangka dinamis pencegahan dan resolusi konflik beserta konsep general mengenai fasilitasi, mediasi, dan negosiasi. Kemudian di akhir analisis akan dikaitkan pula dengan konsep keamanan nasional berdasarkan sistem pertahanan negara.

Kerangka konseptual yang digunakan salah satunya mengenai

---

<sup>16</sup> Mudjia Rahardjo. *Studi Kasus dalam Penelitian Kualitatif: Konsep dan Prosedurnya*. (Malang: UIN Maulana Malik Ibrahim. 2017), hlm. 4.

transportasi. Transportasi secara linguistik berasal dari bahasa latin yaitu *transportare* yang berarti mengangkat atau membawa, sehingga secara garis besar dapat dikatakan bahwa transportasi adalah membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Adapun pandangan beberapa ahli mengenai transportasi cukup beragam, salah satunya Nasution yang mendefinisikan transportasi sebagai kegiatan perpindahan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Selain itu, Miro juga mengungkapkan bahwa transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu<sup>17</sup>.

Dalam kegiatan transportasi terdapat beberapa unsur, yaitu muatan yang diangkut, kendaraan sebagai alat angkut, jalan yang dapat dilalui, serta

organisasi pengelola transportasi<sup>18</sup>. Masing-masing unsur tersebut tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, kesemuanya harus terintegrasi secara serentak. Seandainya ada salah satu saja komponen tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (system transportasi) tidak dapat bekerja atau berfungsi. Transportasi bukan hanya usaha berupa gerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan gerakan secara statis akan tetapi bergerak secara dinamis dengan dipengaruhi berbagai faktor<sup>19</sup>. Di samping itu, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Oleh karena itu, transportasi dapat dikatakan merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Hal ini

---

<sup>17</sup> Andriansyah. *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. (Jakarta: FISIP Universitas Dr.Moestopo. 2015), hlm.1

---

<sup>18</sup> Nasution. *Manajemen Transportasi*. (Jakarta: Ghalia Indonesia. 1996), hlm.50

<sup>19</sup> Andriansyah. *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. (Jakarta: FISIP Universitas Dr.Moestopo. 2015), hlm.2

dikarenakan akibat pertumbuhan ekonomi mobilitas seseorang dapat meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia<sup>20</sup>.

Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut. Permasalahan transportasi tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya

---

<sup>20</sup> O.Z. Tamin. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. (Bandung: ITB. 1997), hlm.4

manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi. Dapat ditegaskan lagi bahwa transportasi adalah jasa yang dipergunakan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan<sup>21</sup>.

Nasution mengemukakan bahwa semakin meningkatnya pendapatan masyarakat dan tersedianya berbagai jenis moda transportasi, diperlukan peningkatan kualitas pelayanan yang meliputi keselamatan, keandalan, ketepatan waktu, kemudahan pelayanan, kenyamanan, kecepatan, energi, dan produktifitas. Hal ini sejalan dengan pernyataan Dagun *et. al.* bahwa transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> Rustian Kamaluddin. *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. (Jakarta: Ghalia Indonesia. 2003), hlm.13

<sup>22</sup> Save M. Dagun. *Busway: Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta*. (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan. 2006), hlm.87.

Terkait konflik, Malik mengatakan bahwa konflik bisa terjadi karena beberapa alasan seperti perbedaan kepentingan, nilai, hubungan, maupun budaya. Jeong mengemukakan bahwa konflik dapat termanifestasi melalui tindakan sosial permusuhan yang melibatkan dua orang atau lebih yang seringkali menunjukkan beragam perbedaan melalui persetujuan yang intens<sup>23</sup>. Adapun Deutch dan Coleman menyatakan bahwa konflik bisa meningkat dalam konteks yang berbeda dan bisa terjadi pada tataran interpersonal, intrapersonal, intergroup, organisasi dan level internasional. Konflik ada ketika tujuan yang ada sudah tidak cocok atau sesuai antara satu pihak orang, kelompok ataupun negara dengan dan pihak lainnya.<sup>24</sup>

Menurut Ichsan Malik, terdapat lima hal yang menjadi sumber konflik sosial di Indonesia sebagian besar dikarenakan hal berikut: 1) Struktural,

konflik struktural terjadi ketika adanya ketimpangan dalam melakukan akses atau kontrol terhadap sumber daya (tanah, tambang atau hutan) selain itu adanya kebijakan yang tidak adil dan kontrol sepihak terhadap pihak lainnya; 2) konflik kepentingan, biasanya disebabkan persaingan kepentingan yang secara nyata tidak berkesesuaian. Konflik kepentingan berkeyakinan ketika satu pihak atau lebih meyakini bahwa memuaskan kepentingan diperlukan pengorbanan pihak lain; 3) Konflik nilai, disebabkan adanya ketidaksesuaian sistem kepercayaan, ketika seseorang berusaha memaksakan suatu nilai kepada yang lain; 4) Konflik hubungan sosial psikologis, adanya interaksi sosial yang mengalami bias memunculkan kecenderungan mempersepsikan seseorang sehingga yang muncul adalah *stereotype*, prasangka dan stigmatisasi; 5) Konflik data, konflik ini bisa terjadi ketika orang kekurangan informasi yang dibutuhkan untuk mengambil keputusan yang bijaksana, biasanya konflik ini disebabkan

---

<sup>23</sup> Ho Won Jeong. *Conflict management and Resolution: An Introduction*. (USA:Routledge. 2010). hlm. 3

<sup>24</sup> Sean Byrne and Jessica Senehi. *Handbook Of Conflict Analysis And Resolution: dengan tema Conflict Analysis And Resolution As A Multidiscipline: A Work In Progress*. (New York: Routledge. 2009), hlm. 40

kurangnya komunikasi diantara pihak berkonflik.<sup>25</sup>

Beragam jenis konflik tersebut harus ditangani agar tidak berkembang menjadi konflik laten. Oleh karena itu, diperlukan resolusi konflik yang tepat untuk menyelesaikannya. Resolusi konflik merupakan suatu upaya atau proses untuk menyelesaikan konflik dan mengembalikan kondisi pasca konflik seperti sedia kala –normalisasi<sup>26</sup>. Konflik dapat berkembang dan bertransformasi, baik ke arah yang lebih positif ataupun ke arah yang lebih negatif, karena konflik merupakan situasi dan kondisi yang sangat kompleks serta dinamis. Keadaan tersebut selain dipengaruhi oleh faktor-faktor yang menjadi latar belakang dari konflik, juga dipengaruhi oleh peran dari aktor-aktor yang terlibat di dalam konflik. Oleh karena itu, dibutuhkan analisis dan pemahaman yang juga dinamis, holistik, serta mendalam untuk melakukan deteksi dini agar dapat mencegah konflik berkembang semakin

parah dengan cara yang tepat. Salah satu metode resolusi konflik yang dapat digunakan adalah konsep kerangka dinamis pencegahan dan resolusi konflik yang dikembangkan oleh Ichsan Malik.

Kerangka dinamis pencegahan dan resolusi konflik merupakan hasil analisis situasi dan kondisi yang bersifat dinamis yang dipengaruhi oleh lima komponen utama, yaitu: (1) Tingkat eskalasi dan de-eskalasi konflik. Peningkatan eskalasi konflik ditandai dengan meluasnya ketegangan dan mobilisasi massa, serta pihak-pihak yang berkepentingan saling berkontradiksi dalam menyelesaikan konflik. Keadaan tersebut akan memberikan pengaruh pada peningkatan konflik hingga dapat terjadi krisis dan kekerasan. Adapun de-eskalasi konflik merupakan kondisi untuk mereduksi ketegangan dalam konflik<sup>27</sup>, yang dapat memberikan pengaruh pada peningkatan damai yang ditandai dengan konflik yang

---

<sup>25</sup> Ichsan Malik, *Resolusi Konflik Jembatan Perdamaian*, (Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2017), hlm 13-14

<sup>26</sup> Ichsan Malik, *Resolusi Konflik Jembatan Perdamaian*, (Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2017), hlm 37

---

<sup>27</sup> De-escalation Training Final by Portland State University, diakses dari [www.pdx.edu/sites/files/civil-dialogue-committee/De-Escalation.Training.Final.pdf](http://www.pdx.edu/sites/files/civil-dialogue-committee/De-Escalation.Training.Final.pdf) diakses pada Selasa, 13 Maret 2018, Pukul 22:09 WIB.

mulai melunak, diiringi dengan adanya musyawarah, serta ketegangan yang lebih terkendali. (2) Faktor konflik, yang mana di dalamnya terdiri dari tiga elemen, yaitu akar konflik, akselerator konflik, dan pemicu konflik. Akar konflik merupakan penyebab struktural yang sebenarnya menjadi sumber konflik utama dan paling mendasar. Bentuknya dapat berupa sikap diskriminasi, ketimpangan ekonomi dan sosial, ketidakmampuan pemerintah dalam mengelola sumber daya, kebijakan yang memihak, dan lain sebagainya. Hal-hal tersebut diumpamakan sebagai rumput kering yang terkena api sedikit amat mudah terbakar. Sedangkan akselerator konflik merupakan faktor yang bersifat katalisator karena dapat memperluas dan memperbesar konflik, seperti reaksi yang muncul terhadap konflik yang sedang terjadi. Akselerator konflik dapat diumpamakan sebagai angin yang meniupkan api sehingga kebakaran semakin meluas. Adapun pemicu konflik merupakan faktor yang muncul secara tiba-tiba dalam konflik, seperti kekerasan atau perkelahian, yang ibarat api dapat membakar konflik hingga titik terpanas.

(3) Aktor konflik, terdiri dari tiga kategori yang ketiganya memberi kontribusi terhadap konflik, baik kontribusi positif ataupun negatif. Ketiga aktor tersebut yaitu provokator, kelompok rentan, dan kelompok fungsional. Provokator dapat menjadi aktor utama dalam konflik, yang mengendalikan persepsi dan logika mengenai konflik yang terjadi melalui penyebaran informasi yang distortif, sehingga kelompok rentan dapat terpengaruhi. Saat kondisi ini terjadi, peran kelompok fungsional seperti pemerintah dan polisi amat dibutuhkan untuk menyelesaikannya, salah satu caranya dengan berkoordinasi dengan para stakeholder agar konflik dapat dihentikan. (4) Komponen *stakeholder* atau pemangku kepentingan, adalah elemen yang diharapkan dapat menghentikan konflik yang terjadi dengan cara berkontribusi serta saling berkomunikasi, berkoordinasi, dan berkolaborasi dalam upaya penghentian konflik. Para pemangku kepentingan ini terdiri dari kelompok polisi, militer, tokoh masyarakat, tokoh agama, tokoh adat, serta lembaga swadaya masyarakat (LSM). Peran para

stakeholder tersebut adalah mewujudkan forum untuk menyamakan persepsi, menjalin komitmen, membuat keputusan kolektif, dan menyinergikan aktifitas<sup>28</sup> dalam upaya penyelesaian konflik. (5) Komponen kemauan politik penguasa, yang dapat dilihat dari inisiatif para penguasa untuk menyelesaikan konflik serta adanya produk hukum terkait konflik yang sedang ditangani. Beberapa kebijakan di Indonesia terkait penanganan konflik yang sudah dibuat adalah UU Penanganan Konflik Sosial No.7/2012 serta Instruksi Presiden No.1/2014 tentang penanganan gangguan keamanan dalam negeri. Dalam UU Penanganan Konflik Sosial No.7/2012, inisiatif dan keterlibatan pemerintah digambarkan dalam definisi penanganan konflik sosial, yaitu serangkaian kegiatan yang dilakukan secara sistematis dan terencana dalam situasi dan peristiwa baik sebelum, pada saat, maupun sesudah terjadi konflik, yang mencakup pencegahan konflik, penghentian konflik, dan

---

<sup>28</sup> Muhammad Iqbal, *Analisis Peran Pemangku Kepentingan dan Implementasinya dalam Pembangunan Pertanian*, (Jurnal Litbang Pertanian, 2007), hlm.13

pemulihan pascakonflik<sup>29</sup>. Adapun dalam Instruksi Presiden No.1/2014 terdapat langkah-langkah penanganan konflik sosial melalui keterpaduan baik antar aparat pusat, antar aparat daerah, maupun antar aparat pusat dan daerah. Keterpaduan tersebut dituntut agar penanganan konflik sosial lebih efektif dan efisien.

Kelima komponen tersebut akan saling berinteraksi, berkontribusi, dan mempengaruhi dalam proses pencegahan konflik. Oleh karenanya, penting untuk cermat dalam mendeteksi eskalasi konflik yang sedang berlangsung agar kemudian diupayakan de-eskalasinya. Penting pula untuk menganalisis dengan tajam setiap faktor konflik yang ada dan aktor konflik yang terlibat, sehingga dapat diurai dengan jelas sumber utama konfliknya, mengetahui tahap awal yang harus diselesaikan, masalah yang seharusnya pertama kali ditangani, serta mampu membangun kekuatan dengan aktor fungsional dalam menangani provokator dan mengontrol

---

<sup>29</sup> ELSAM (Lembaga Studi dan Advokasi Masyarakat), *Referensi UU No.7/2012 tentang Penanganan Konflik Sosial*, (ELSAM, 2015), hlm.22

kelompok rentan. Selain itu, yang juga penting adalah terbentuknya suatu regulasi yang menjadi strategi pemimpin dalam memberikan inisiatif dan keputusan untuk menyelesaikan konflik.

Resolusi konflik yang tepat dapat mendukung tercapainya konsep keamanan nasional dalam sistem pertahanan negara. Berdasarkan KBBI, keamanan nasional adalah suatu keadaan negara atau bangsa yang aman, tentram, dan bebas dari rasa takut/khawatir, dari ancaman dan gangguan. Dalam sistem pertahanan negara Indonesia, konsep keamanan nasional merupakan jawaban atas tantangan zaman dan perubahan lingkungan dengan mengejawantahkan nilai-nilai Pancasila sebagai dasar fundamental dalam perumusannya<sup>30</sup>. Konsep keamanan nasional merupakan konsep komprehensif yang lebih mengedepankan pendekatan nonmiliter, kebersamaan, keterpaduan, membangun rasa saling percaya, dan *preventive diplomacy*. Berkowitz

---

<sup>30</sup> Letjen TNI Bambang Darmono. *Konsep dan Sistem Keamanan Nasional Indonesia*. (Jurnal Ketahanan Nasional, XV (1), April 2010).

menyatakan bahwa keamanan nasional dapat sangat bermanfaat sebagai kemampuan suatu bangsa untuk melindungi nilai-nilai internalnya dari ancaman pihak luar.<sup>31</sup>

Keamanan tidak dapat dipisahkan dari pertahanan. Keduanya seiring sejalan, untuk mencapai keadaan keamanan harus ada pertahanan kuat dan sebaliknya pertahanan yang kuat menghasilkan keamanan.

Eppler mengemukakan bahwa pertahanan adalah wajah untuk mengenal (*recognize face*) suatu negara.<sup>32</sup> Pertahanan menjadi sebuah hal vital karena menyangkut pengakuan atas kedaulatan sebuah negara.

Permasalahan pertahanan negara tidak hanya terbatas tentang masalah yang berkaitan dengan dimensi militer melainkan seluruh dimensi yang menentukan eksistensi negara dalam upaya menjaga keamanan internal melalui bina warga, ketersediaan

---

<sup>31</sup>Berkowitz, Morton, and Bock, P.G, eds, "American National Security", New York: Free Press, 1965. Dalam Indah Amarisari. *Keamanan Nasional Dalam Konsep dan Standar Internasional*. *Jurnal Keamanan Nasional* Vol 1 No. 2. 2015. hlm 160.

<sup>32</sup>Syarifudin Tippe. *Ilmu Pertahanan: Sejarah, Konsep, teori dan Implementasi*,(Jakarta: Salemba Humanika, 2016), hlm 1

pangan, fasilitas keamanan, uang dan perdagangan. Dalam spektrum ancaman suatu negara, konflik internal yang berskala mikro menjadi ancaman yang bersifat non militer sehingga dimensi pertahanannya diperankan oleh fungsi pertahanan nirmiliter dan fungsi militer membantu dalam rangka mengamatkannya. Ini menunjukkan bahwa pelibatan militer juga tidak hanya masa perang tetapi juga masa damai dalam konteks keamanan nasional.

Sesuai dengan Instruksi Presiden Republik Indonesia No. 2 Tahun 2013 tentang Penanganan Gangguan Keadaan Dalam Negeri, dijelaskan perlu adanya penanganan gangguan dalam negeri berkenaan tindak kekerasan dan konflik, yang disebutkan:

2) Mengambil langkah-langkah cepat, tepat, dan tegas serta akibat konflik sosial dan terorisme dengan tetap mengedepankan aspek hukum, menghormati norma dan adat istiadat setempat, serta menjunjung tinggi nilai-nilai hak asasi manusia; 3) melakukan upaya pemulihan pasca konflik yang meliputi penanganan pengungsi, rekonsiliasi, rehabilitasi dan

rekonstruksi sehingga masyarakat kembali memperoleh rasa aman dan melakukan aktivitas seperti sediakala; 4) merespon dengan cepat dan menyelesaikan secara damai semua permasalahan di dalam masyarakat yang berpotensi menimbulkan konflik sosial, guna mencegah lebih dini terjadinya tindak kekerasan.

### **Hasil dan Pembahasan**

Konflik antara ojek pangkalan dan ojek *online* di wilayah Bandung timur berlangsung dengan sangat panas hingga terjadi pembacokan di Bunderan Cibiru yang dilakukan oleh oknum ojek pangkalan terhadap pengemudi ojek *online* pada 30 Oktober 2015. Oknum tersebut beralasan bahwa telah ada perjanjian yang menyatakan bahwa ojek *online* hanya diperbolehkan mengantar penumpang tetapi tidak boleh menjemput dari titik-titik yang telah disepakati. Sehingga ketika melihat adanya pelanggaran yang dilakukan oleh pihak ojek *online*, dilakukan penghakiman sendiri yang berujung dengan pembacokan dan pada akhirnya ratusan pihak ojek *online* mengadukan perkara tersebut ke

Polsek Panyileukan. Sejak saat itu, konflik keduanya terjadi terus menerus.

### **Faktor Konflik**

Penyebab konflik antara ojek pangkalan dan *ojek online* di wilayah Bandung bagian timur dapat dibagi berdasarkan pihak-pihak yang terkait yaitu ojek pangkalan, ojek *online*, perusahaan ojek *online*, serta *stakeholder*. Dari pihak ojek pangkalan, terdapat banyak faktor yang menyebabkan konflik berlangsung alot. *Pertama*, jumlah pangkalan ojek di wilayah Bandung bagian timur jauh lebih banyak dibandingkan wilayah Bandung lainnya. Terdapat lebih dari 70 pangkalan inti yang tersebar di seluruh wilayah Bandung bagian timur dengan ratusan cabang pangkalan ojek beserta ribuan anggota. *Kedua*, anggota ojek pangkalan yang sangat banyak tersebut juga memiliki hubungan yang cukup erat satu sama lain sehingga terjadi istilah 'sama rata sama rasa'. Efek dari hubungan yang erat tersebut juga berimbas kepada rasa kurang nyaman untuk beralih ke ojek *online* karena takut menimbulkan kerenggangan. Di samping itu, seringkali dari pihak ojek

pangkalan sudah terlanjur memproklamirkan ketidaksukaannya kepada ojek *online* sehingga ada ego tertentu yang dipertahankan. *Ketiga*, untuk menjadi pengemudi ojek pangkalan, mereka harus membayar trayek yang berharga belasan juta rupiah untuk mendapat akses jalur trayek dan kartu tanda anggota. Jika hendak berhenti, maka kartu tersebut harus dikembalikan sesuai dengan nominalnya jika tidak ada yang berminat untuk menggantikan dan membelinya. *Keempat*, banyak yang telah berprofesi sebagai ojek pangkalan bertahun-tahun sehingga di usia yang sudah tua merasa tidak mampu mengoperasikan aplikasi jika harus bergabung dengan ojek *online*. *Kelima*, ketidakmampuan membeli gadget atau handphone yang terkoneksi dengan internet beserta pulsa paket internet yang dianggap akan memakan biaya lebih banyak dibandingkan handphone biasa yang hanya perlu diisi pulsa biasa untuk telfon dan sms. *Keenam*, banyaknya preman Bandung yang bermarkas di wilayah Bandung bagian timur sehingga tabiat yang terbentuk di antara masyarakat cukup keras. Tabiat

yang cukup keras tersebut juga berpengaruh terhadap gengsi. Karena telah terlanjur menjelek-jelekkan ojek online, pihak ojek pangkalan merasa malu jika kemudian malah menjadi bagian di dalam yang sebelumnya telah mereka olok-olokkan.

Sedangkan dari pihak ojek *online*, juga terdapat beberapa faktor penyebab konflik. *Pertama*, tidak memakai atribut. Pengemudi ojek *online* di Kota Bandung, hanya sedikit yang beroperasi dengan menggunakan seragam. Di Bandung timur khususnya, hampir tidak ada yang memakai seragam Go-jek atau Grab sebagai identitas mereka. Sebenarnya seragam merupakan hal yang wajib untuk digunakan, terlebih, memakai atribut juga termasuk ke dalam perjanjian antara ojek *online* dan ojek pangkalan di Bandung timur. Akan tetapi, memakai seragam juga membuat ojek *online* merasa tidak enak dan tidak bebas bergerak. Di sisi lain, tidak semua pelanggan mau untuk di-*drop* di pangkalan. Namun dengan begitu, banyak ojek pangkalan yang merasa kesal karena ojek online seolah-olah memasuki wilayah Bandung timur

dengan sembunyi-sembunyi, serta menimbulkan kecurigaaan bahwa para pengemudi ojek *online* sengaja melakukannya karena tidak mau izin serta berbagi penumpang seperti yang telah disepakati. *Kedua*, banyak pengemudi ojek *online* masuk ke wilayah zona merah di Bandung timur dengan diam-diam, tanpa izin, dengan cara selain tidak memakai atribut juga dengan melewati jalan-jalan kecil yang tidak memiliki pangkalan ojek. *Ketiga*, beberapa di antara pengemudi ojek *online* menggunakan aplikasi tuyo dan fake GPS agar lebih mudah menjaring penumpang sebanyak-banyaknya, bahkan dapat terkesan telah menarik banyak penumpang meski pada kenyataannya mereka hanya diam di tempat. Fakta adanya penggunaan cara-cara ilegal tersebut juga semakin membuat konflik memanas. *Keempat*, pengemudi ojek *online* banyak yang tidak mengetahui berbagai kesepakatan yang telah dibuat dengan ojek pangkalan. Ketidaktahuan mereka disebabkan tidak adanya sosialisasi dari perusahaan terkait kesepakatan tersebut, serta tidak mengikuti komunitas khusus pengemudi ojek

*online*. Komunitas ojek *online* berfungsi penting sebagai salah satu jalur informasi mengenai situasi transportasi yang sedang berjalan. Dengan tidak mengikuti komunitas tertentu ojek *online* tidak mengetahui informasi-informasi penting. Selain itu, komunitas juga dapat memberi jaminan lebih akan keamanan dan keselamatan ojek *online*, berupa bantuan di saat-saat tertentu. Salah satunya, saat berkonflik dengan ojek pangkalan, maka komunitas dapat turun tangan untuk ikut membantu menyelesaikan perkara. Akan tetapi, mengikuti komunitas juga berarti mengeluarkan biaya lebih untuk registrasi serta uang kas. Hal tersebut yang menjadi penyebab beberapa ojek *online* enggan untuk mendaftar pada komunitas tertentu.

Pihak perusahaan penyedia jasa ojek *online* juga cukup banyak berkontribusi terhadap konflik antara ojek *online* dan ojek pangkalan ini. Pada awalnya, pihak perusahaan memang menetapkan persyaratan-persyaratan yang agak sulit untuk dipenuhi oleh pengemudi ojek pangkalan, seperti SIM, STNK, BPKB, dan SKCK. Peraturan ini baru diperbaharui pada awal tahun

2018 bahwa dari pihak perusahaan bersedia untuk memberikan keringanan yang sayangnya, peraturan yang telah diperbaharui tersebut tidak disosialisasikan secara menyeluruh kepada ojek pangkalan. Selain itu, pihak Go-jek dan Grab seringkali membuat perjanjian namun tidak ditindaklanjuti. Pihak perusahaan juga kurang sosialisasi terhadap anggota mereka sendiri. Banyak pengemudi ojek *online* yang tidak memahami bahwa terkait wilayah Bandung bagian timur sebagai zona merah, untuk melewatinya terdapat perjanjian yang telah disepakati dan harus diaati. Perjanjian tersebut di antaranya untuk memakai atribut, menunjukkan identitas, izin di pangkalan setiap antar-jemput penumpang, serta setidaknya memberikan kompensasi tertentu kepada ojek pangkalan sesuai kesepakatan. Peneliti sempat menanyakan langsung kepada beberapa pengemudi Go-jek dan Grab saat menggunakan jasa mereka, dan tidak ada satupun dari mereka yang menyatakan pernah adanya sosialisasi dari perusahaan baik mengenai kesepakatan ataupun mengenai

persyaratan untuk memasuki zona merah di Bandung bagian timur.

Adapun penyebab utama dari konflik ojek *online* dan ojek pangkalan di Bandung timur yang terus berlanjut adalah karena absennya regulasi yang dapat menaungi moda transportasi roda dua sebagai kendaraan umum. Sebagaimana yang telah dijelaskan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung, baik Dishub ataupun Organda tidak memiliki kewenangan untuk mengatur kendaraan roda dua dikarenakan statusnya yang merupakan plat hitam alias kendaraan pribadi. Sedangkan dishub dan organda hanya memiliki wewenang terhadap kendaraan yang sudah ditetapkan sebagai transportasi atau angkutan umum dalam UU. Adapun untuk mengubah status kendaraan roda dua menjadi plat kuning atau kendaraan umum terlihat sedikit mustahil karena motor tergolong alat transportasi yang paling rentan kecelakaan. Terbukti bahwa kecelakaan alat transportasi 70% hingga 80% didominasi oleh kecelakaan sepeda motor. Tentu jika harus membentuk sebuah regulasi terkait hal

tersebut, akan memerlukan kajian lebih lanjut.

### **Resolusi Konflik**

Seluruh pihak terkait konflik antara ojek *online* dan ojek pangkalan ini dapat dikatakan hampir semuanya telah mengusahakan untuk menyelesaikan meskipun belum mendapatkan hasil yang optimal. Dari pihak perusahaan misalnya, telah beberapa kali menyambangi markas ojek pangkalan untuk merumuskan bersama beberapa kesepakatan meskipun sebenarnya kedatangan mereka seringkali dipicu karena ada konflik yang terjadi sebelumnya. Berdasarkan keterangan yang diperoleh dari Polsek Panyileukan, Binmas Polrestabes Kota Bandung, serta ketua ojek pangkalan Cibiru, pihak perusahaan ojek *online* seperti Go-jek dan Grab memang dianggap sebagai pihak yang tidak kooperatif. Hal ini dikarenakan mereka amat jarang memberikan laporan terkait implementasi dari kesepakatan yang telah dibuat sebelumnya, dan beberapa kali tidak memenuhi panggilan dari pihak kepolisian untuk melakukan mediasi.

Akan tetapi di samping itu, pihak perusahaan juga telah melakukan usaha-usaha untuk memudahkan ojek pangkalan yang ingin bergabung menjadi ojek online, seperti diperbolehkannya untuk mendaftar terlebih dahulu dan diizinkan untuk langsung menjadi pengemudi ojek online aktif meskipun beberapa berkas belum dilengkapi. Berkas yang kurang tersebut akan diberi waktu untuk dilengkapi sesuai dengan yang telah disepakati, tergantung jenis berkasnya. Untuk SKCK, diberi tenggang waktu satu bulan, sedangkan berkas lain seperti SIM, STNK, dan BPKB diberi tenggang waktu selama tiga bulan. Dari perusahaan juga membentuk tim keamanan khusus yang dapat berkoordinasi langsung dengan ojek pangkalan untuk menjadi lingkungan agar tetap aman dan kondusif<sup>33</sup>.

Berdasarkan keterangan dari pihak Kesbangpol Kota Bandung, Disnakertrans (Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi) pada Oktober 2017 pernah mengumpulkan ojek pangkalan se-

Bandung Raya di Balaikota serta menawarkan aplikasi serupa ojek online yang dibuat khusus untuk ojek pangkalan sebagai usaha penyetaraan. Kabar ini sempat membawa harapan yang positif di kalangan masyarakat.<sup>34</sup> Akan tetapi, kendala dari program tersebut adalah banyak pengemudi ojek online yang handphone nya tidak memadai serta ada pula yang merasa kesulitan dalam mengoperasikannya. Selain itu, dari pihak pemerintah pun kurang dalam tindaklanjut aplikasi ini, karena dalam sosialisasi aplikasi tentu dibutuhkan pelatihan secara rutin bagi para pengemudi ojek pangkalan. Selain peluncuran aplikasi serupa, pihak pemerintah juga beberapa kali mengadakan mediasi, negosiasi, fasilitasi, yang tidak hanya melibatkan pihak yang berkonflik seperti ojek onnline, ojek pangkalan, dan perusahaan Gojek atau Grab, akan tetapi juga dengan melibatkan stakeholder lainnya. Sebelum memulai sebuah tindakan, semua stakeholder terlibat mengadakan rapat internal untuk

---

<sup>33</sup> Hasil wawancara dengan Binmas Polrestabes Bandung dan beberapa pengemudi Go-jek pada Oktober 2018.

---

<sup>34</sup> Rizqi Maulana. Disnakertrans Kota Bandung Siapkan Aplikasi Khusus bagi Ojek Pangkalan. Diakses pada 31 Januari 2019 dari <https://id.techinasia.com/disnakertrans-bandung-aplikasi-ojek-pangkalan>

koordinasi, yang mana tindakan tersebut harus memiliki dasar laporan terlebih dahulu.

Dinas Perhubungan juga memiliki cara yang berbeda dalam menangani konflik antara ojek pangkalan dan ojek online ini. Dikarenakan Dishub akan sulit menyentuh mereka dengan hukum, maka salah satu cara yang dilakukan Dishub adalah dengan pengalihan. Seperti sosialisasi penggunaan angkutan umum kepada anak-anak sekolah dan edukasi kepada para pengemudi angkutan kota. Adapun dari pihak ojek pangkalan sendiri meski terlihat kurang kooperatif dalam peluncuran aplikasi tersebut, akan tetapi dalam setiap pertemuan yang bertujuan untuk mencari jalan tengah mengenai konflik ojek pangkalan dan ojek online terlihat cukup kooperatif karena selalu hadir dalam setiap pertemuan yang difasilitasi oleh pihak pemerintah ataupun pihak kepolisian terkait penyelesaian konflik antara ojek *online* dan ojek pangkalan.

### **Kesimpulan**

1. Konflik antara ojek online dan ojek pangkalan di wilayah Bandung

timur pernah berada pada fase *limited destructive blows* dan untuk saat ini konflik berada pada fase *action not words*. Penyebab konflik berlangsung berlarut-larut adalah karena absennya regulasi yang memayungi keduanya, serta pihak dari perusahaan penyedia jasa transportasi berupa aplikasi seperti Go-jek dan Grab menunjukkan sikap kurang kooperatif dalam setiap proses resolusi konflik yang dilakukan. Selain itu, perbedaan konsep akan sistem ojek yang dijalankan oleh ojek online dan ojek pangkalan juga menjadi faktor konflik secara struktural.

2. Penyelesaian konflik antara ojek online dan ojek pangkalan di wilayah Bandung timur dilakukan melalui negosiasi dan mediasi yang difasilitasi oleh stakeholder seperti Polrestabes Kota Bandung, Polsek Panyileukan dan Polsek Ujung Berung, Babinkamtibmas, Dinas Perhubungan, Kesatuan Bangsa dan Politik, serta Dinas Transmigrasi dan Ketenagakerjaan. Namun hingga saat ini mediasi yang dilakukan pemerintah melalui rapat

koordinasi dengan melibatkan *stakeholders* lainnya masih belum mencapai kesepakatan. Berdasarkan analisis data yang peneliti dapatkan, resolusi konflik selama ini terkesan tidak tercapai dikarenakan ketidaktegasan stakeholder dalam mengambil keputusan sehingga menjadikan upaya yang diberikan masih belum solutif, ditambah tidak adanya *wenness* dari perusahaan. Dengan demikian diharapkan pemerintah mampu mengakomodasi kebutuhan dari masing-masing pihak sehingga perdamaian bisa dicapai dan kondisi keamanan di wilayah Bandung timur dapat terwujud.

### **Saran**

1. Perlu segera dibuat regulasi terkait transportasi roda dua agar mendapatkan kejelasan status hukum
2. Integrasi moda transportasi berbasis *online* ke dalam *grand design* sistem transportasi di daerah.
3. Tokoh masyarakat, tokoh adat dan tokoh agama sebagai pihak

yang paling dekat dan memahami secara utuh kondisi masyarakat setempat, hendaknya menjadi pembangun perdamaian dan menjembatani kepentingan masyarakatnya.

4. Tindak lanjut dari penyelesaian masalah ini harus melibatkan pihak-pihak netral seperti akademisi dan praktisi sehingga tidak ada kecenderungan imparsial dalam mengakomodasi kepentingan pihak yang berkonflik.
5. Tim Terpadu Peyelesaian Konflik sebagai mediator harus benar-benar yang berkapasitas memahami konflik agar hasil lebih intensif terutama yang menyangkut faktor konflik dari segi sosial, ekonomi, politik dan budaya.
6. Resolusi konflik (negosiasi, mediasi dan rekonsiliasi) hendaknya pemerintah daerah melakukan tahapan resolusi konflik sesuai dengan prosedur. Dari tahap pra persiapan, saat eksekusi dan pasca resolusi konflik.

7. Pemerintah daerah dan DPRD hendaknya melakukan pengawasan ketat terhadap perusahaan penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi dalam melaksanakan kewajiban sosial kepada masyarakat di sekitarnya.

## Daftar Pustaka

### Buku

- Byrne, Sean dan Jessica Senehi. 2009. *Handbook Of Conflict Analysis And Resolution*: dengan tema *Conflict Analysis And Resolution As A Multidiscipline : A Work In Progress*. New York: Routledge.
- Creswell. W. John. 2016. *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Dagun, Save M. 2006. *Busway: Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Malik, Ichsan. 2017. *Resolusi Konflik Jembatan Perdamaian*. Jakarta: Kompas Media Nusantara.
- Nasution. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Nugroho, Riant. 2014. *National Security Policy* (sebuah pengantar). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Pemerintah Kota Bandung Tahun 2016. *Rencana Kerja Pemerintahan Daerah Kota Bandung Tahun 2017*. Bandung.

Rambostham, Oliver., Tom Woodhouse and Hugh Miall. 2011. *Contemporary Conflict Resolution*. New York: Polity.

Soekanto, Soerjono. *Sosiologi: Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers, 2009.

Supriyatno, Makmur. 2014. *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia

Tim Institut Titian Perdamaian. 2005. *Mari Mencegah Konflik (Memahami Sistem Peringatan Dini Berbasis Jaringan Komunitas)*. Jakarta: Institut Titian Perdamaian dan Tifa Foundation.

Tim Penyusun The Indonesian Institute. 2016. *Respon Kebijakan Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi di Jakarta: Kajian Singkat dan Rekomendasi*. Jakarta: The Indonesian Institute.

Tippe, Syarifudin. 2016. *Ilmu Pertahanan: Sejarah, Konsep, teori dan Implementasi*. Jakarta: Salemba Humanika.

### Tesis

Andri. 2010. *Program Intervensi Meningkatkan Disiplin Berlalu lintas pada Pengemudi Ojek di Gang Langgar Margonda Raya Depok*.

- Depok: Universitas Indonesia.
- Prakoso, Gilang Yudha. 2016. *Strategi Pemerintah Kota Bandung dalam Mengurangi Kemacetan (Studi pada Penyediaan Transportasi Massal Terintegrasi di Kota Bandung Tahun 2013-2016)*. Sumedang: Universitas Padjajaran.
- Shantyabudi, Firman. 2000. *Tukang Ojek dan Interaksi Sosial (Studi Kasus di Sebuah Pangkalan Ojek di Bekasi Selatan)*. Depok: Universitas Indonesia.
- Jurnal**
- Amalia, Ahsani. Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar. *ETNOSIA: Jurnal Etnografi Indonesia*, Volume 2 Edisi 2 Desember 2017.
- Andriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: FISIP Universitas Dr.Moestopo.
- Anggini, Pittria. 2017. *Peran Pemerintah dalam Organisasi Bisnis: Transportasi Berbasis Online*. Yogyakarta: UGM.
- Consulting, CLE. 2016. *Glas's Nine-Stage Model of Conflict Escalation*. Australia: CLE Consulting.
- Darmono, Letjen TNI Bambang. 2010. *Konsep dan Sistem Keamanan Nasional Indonesia*. *Jurnal Ketahanan Nasional*, XV (1), April 2010.
- Prasetya, Hendita Doni dan Martinus Legowo. *Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi di Tengah Adanya Gojek di Kota Surabaya*. Surabaya: Universitas Negeri Surabaya.
- Prihatin, Rohani Budi. 2017. *Majalah INFO Singkat: Konflik Sosial Transportasi Konvensional Versus Transportasi Berbasis Online*. Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI.
- Pribadiono, Agus. *Transportasi Online Vs Transportasi Tradisional Non-Online: Persaingan Tidak Sehat dalam Aspek Pemanfaatan Aplikasi oleh Penyelenggara Online*. *Lex Jurnalica*, Volume 13 Nomor 2, Agustus 2016.
- Rahardjo, Mudjia. 2017. *Studi Kasus dalam Penelitian Kualitatif: Konsep dan Prosedurnya*. Malang: UIN Maulana Malik Ibrahim.
- Sumolang, Indah K. *Kajian Yuridis Terhadap Bisnis Transportasi Jalan Online Ditinjau dari Berbagai Aspek Hukum di Indonesia*. *Lex Administratum*, Vol. V/No.1/Jan-Feb/2017.
- Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Zianur, Deka Harwinta, Fanani Sari Putri, and Ilham Zuniadi. *Newspaper Framed The Conflict Between Confentional And Technological Application-Based Transportation In Medan*. *International Journal of Scientific and Technology Research* Volume 6 Issue 06 June 2017.

## Artikel dan Internet

- Cosseboom, Leighton. *GrabTaxi's Journey to A Billion-dollar Startup*. Diakses dari <https://www.techinasia.com/history-unicorn-grabtaxi-infographic> 18 Juli 2018.
- Fazri, Achmad. *Daftar Lengkap Ojek Online di Indonesia*. Diakses dari <http://www.fantasticblue.net/2015/09/daftar-nama-ojek-online-lengkap.html> pada 18 Juli 2018.
- Gandapurnama, Baban. *Ini Kronologi Keributan Gojek Vs Opang di Cibiru Versi Ojek Pangkalan*. Diakses dari <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-3051115/ini-kronologi-keributan-go-jek-vs-opang-di-cibiru-versi-ojek-pangkalan> pada 21 Agustus 2018
- Haigh, Phil. *Which Countries and Cities is UBER Banned in as Transport for London Strips Its License*. Diakses dari <https://metro.co.uk/2017/09/22/which-countries-and-cities-is-uber-banned-in-as-transport-for-london-strips-its-licence-6948205/> pada 25 Agustus 2018.
- Humas Bappeda Jabar. *Berbeda dengan Dishub Jabar, Ini Solusi Deddy Mizwar untuk Angkutan Online*. Diakses dari <http://bappeda.jabarprov.go.id/berbeda-dengan-dishub-jabar-ini-solusi-deddy-mizwar-untuk-angkutan-online/> pada 12 Agustus 2018.
- Maulana, Rizqi. *Disnakertrans Kota Bandung Siapkan Aplikasi Khusus bagi Ojek Pangkalan*. Diakses dari <https://id.techinasia.com/disnakertrans-bandung-aplikasi-ojek-pangkalan> pada 31 Januari 2019.
- Portland State University. *De-escalation Training Final*. diakses dari [www.pdx.edu/sites/files/civil-dialogue-committee/De-Escalation.Training.Final.pdf](http://www.pdx.edu/sites/files/civil-dialogue-committee/De-Escalation.Training.Final.pdf) pada 13 Maret 2018
- Siswadi, Anwar. *Inilah Zona Merah, Kawasan Terlarang Bagi Ojek Online di Bandung*. Diakses dari <https://bisnis.tempo.co/read/1025217/inilah-zona-merah-kawasan-terlarang-bagi-ojek-online-di-bandung/full&Paging=Otomatis> pada 12 Agustus 2018.
- Syafiq, Muhammad. 2017. *Bijak Mengatur Transportasi Berbasis Online*. Lembaga Administrasi Negara.
- Walfajri, Maizal. *Pengamat: Go-Jek dan Grab Adalah Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi*. Diakses dari <https://industri.kontan.co.id/news/pengamat-go-jek-dan-grab-adalah-perusahaan-penyedia-aplikasi-transportasi> pada 8 Januari 2019.