



Transformasi Profesi Ojek Online sebagai Basis Kekuatan Politik di Indonesia

Nabil Zahran Aryadi¹, Caya Oriana Taulia², Audy Indana Fadyla³, Muhamad Catur Fauzan⁴

^{1,2,3,4}Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

Article Info

Article history:

Received: 04 Juni 2026

Revised: 06 Juni 2026

Accepted: 07 Juni 2026

Keywords:

**Ekonomi Platform Digital,
Gerakan Sosial Baru,
Identitas Kolektif,
Pengemudi Ojek Online**

ABSTRACT

Pesatnya ekspansi ekonomi platform digital di Indonesia telah mentransformasi pengemudi ojek online (ojol) dari pekerja lepas (gig workers) individual menjadi kekuatan sosial kolektif dengan signifikansi politik yang kian tumbuh. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana profesi ojek online berevolusi menjadi basis kekuatan politik melalui perspektif identitas kolektif, jaringan solidaritas, dan mobilisasi massa dalam kerangka Teori Gerakan Sosial Baru. Studi ini menggunakan metode tinjauan literatur (literature review) dengan pendekatan semi-sistematis yang disajikan secara naratif-tematik. Data sekunder bersumber dari publikasi ilmiah peer-reviewed, dokumen kebijakan publik, dan laporan media massa terpercaya terkait tenaga kerja platform yang dianalisis menggunakan teknik Analisis Isi Kualitatif. Temuan penelitian menunjukkan bahwa kesamaan pengalaman atas kerentanan ekonomi, eksploitasi manajemen algoritma, dan minimnya perlindungan sosial berhasil menumbuhkan identitas kolektif yang kuat di kalangan pengemudi. Jaringan komunikasi digital (grup WhatsApp/Telegram) dan paguyuban lokal bertindak sebagai infrastruktur krusial yang memperkuat kohesi sosial serta memfasilitasi koordinasi aksi kolektif maupun mobilisasi kemanusiaan secara instan di ruang publik. Di balik kapasitas agensi moralnya yang besar, pengaruh politik gerakan ojol masih dihadapkan pada batasan struktural yang dilematis, seperti ketergantungan mutlak pada platform, ambiguitas hukum kemitraan, kontrol ketat kode algoritma, dan fragmentasi internal komunitas. Penelitian ini menyimpulkan bahwa komunitas ojol merepresentasikan model gerakan sosial baru era digital yang berhasil menggeser orientasi gerakan dari sekadar tuntutan ekonomi jangka pendek menjadi gerakan moral-kemanusiaan universal, meski stamina politik jangka panjangnya masih terus diuji oleh dominasi kapitalisme siber.

This is an open access article under the [CC BY-NC](#) license.



Corresponding Author:

Nabil Zahran Aryadi

Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,

Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Banten,

Jl. Raya Palka Km 3 Sindangsari, Pabuaran, Kabupaten Serang, Provinsi Banten

Email: 6670220049@untirta.ac.id

1. PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah mendorong transformasi berbagai sektor kehidupan, termasuk sektor transportasi. Kehadiran platform transportasi berbasis aplikasi telah melahirkan bentuk pekerjaan baru yang dikenal sebagai ojek online (ojol). Fenomena ini merupakan bagian dari perkembangan ekonomi digital dan gig economy yang berkembang pesat di Indonesia. Dalam perkembangannya, profesi pengemudi ojol menjadi salah satu sumber mata pencaharian bagi jutaan masyarakat yang memanfaatkan platform digital sebagai sarana memperoleh pendapatan. Namun demikian, fleksibilitas yang ditawarkan oleh sistem kerja platform juga diiringi dengan berbagai persoalan, seperti ketidakjelasan hubungan kerja, lemahnya perlindungan sosial, serta posisi pengemudi yang berada di antara sektor formal dan informal (Annazah et al., 2024; Pasya et al., 2025; Tobing, 2024). Kajian mengenai ojek online selama ini umumnya berfokus pada aspek ekonomi dan ketenagakerjaan. Berbagai penelitian menunjukkan bahwa pengemudi ojol merupakan bagian dari kelompok pekerja dalam ekonomi platform yang menghadapi berbagai tantangan, mulai dari ketidakpastian pendapatan hingga lemahnya perlindungan hukum akibat status kemitraan yang diterapkan oleh perusahaan platform (Pasya et al., 2025; Tobing, 2024). Selain itu, model hubungan kerja dalam ekonomi digital juga menimbulkan ambiguitas antara status pekerja dan mitra, sehingga memunculkan berbagai perdebatan mengenai hak-hak ketenagakerjaan pengemudi ojol (Annazah et al., 2024). Oleh karena itu, sebagian besar penelitian terdahulu masih menempatkan pengemudi ojol sebagai objek kajian dalam konteks ekonomi digital dan hubungan industrial.

Di balik perannya sebagai pekerja dalam ekonomi platform, komunitas ojek online menunjukkan perkembangan sosial yang menarik. Interaksi yang berlangsung secara intensif melalui komunitas lokal, paguyuban, basecamp, serta grup komunikasi digital telah melahirkan rasa kebersamaan dan solidaritas yang kuat di antara para pengemudi. Keberadaan komunitas tersebut tidak hanya berfungsi sebagai sarana berbagi informasi pekerjaan, tetapi juga menjadi ruang pembentukan identitas kolektif yang didasarkan pada pengalaman dan kepentingan yang sama. Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa *sense of community* memiliki peran penting dalam membangun solidaritas sosial, ketahanan psikologis, serta rasa memiliki terhadap komunitas di kalangan pengemudi ojek online (Arista et al., 2021; Nelfianti, A., Sidiq, 2024; Wibowo et al., 2025). Dengan demikian, profesi ojol tidak lagi dapat dipahami semata-mata sebagai aktivitas ekonomi individual, melainkan juga sebagai komunitas sosial yang memiliki ikatan kolektif yang kuat.

Pembentukan identitas kolektif tersebut kemudian menjadi modal penting bagi munculnya berbagai bentuk aksi kolektif. Dalam beberapa tahun terakhir, komunitas ojol kerap melakukan mobilisasi massa untuk menyuarakan aspirasi terkait kebijakan tarif, sistem kemitraan, besaran potongan aplikasi, maupun perlindungan hukum bagi pengemudi. Berbagai aksi tersebut menunjukkan bahwa komunitas ojol memiliki kemampuan untuk mengorganisasi kepentingan bersama dan melakukan tekanan terhadap aktor-aktor yang terlibat dalam proses pengambilan kebijakan. Bahkan, solidaritas yang dibangun dalam komunitas ojol tidak hanya dimobilisasi untuk memperjuangkan kepentingan ekonomi, tetapi juga berkembang dalam berbagai isu kemanusiaan dan keadilan sosial yang melibatkan sesama pengemudi (Frey, 2020; Sianturi, 2025; Yuana, 2024). Kondisi ini mengindikasikan bahwa komunitas ojol telah mengalami perkembangan dari sekadar kelompok profesi menjadi aktor kolektif yang memiliki daya mobilisasi dalam ruang publik.

Fenomena tersebut relevan dianalisis melalui perspektif Teori Gerakan Sosial Baru (New Social Movement Theory). Teori ini menjelaskan bahwa gerakan sosial kontemporer tidak selalu muncul melalui organisasi formal atau konflik kelas sebagaimana dijelaskan dalam teori gerakan sosial klasik. Sebaliknya, gerakan sosial baru lahir melalui pembentukan identitas kolektif, solidaritas sosial, jaringan komunikasi, serta kemampuan mobilisasi yang berkembang dalam masyarakat modern. Menurut Melucci (1996), identitas kolektif merupakan fondasi utama yang memungkinkan individu-individu dengan kepentingan serupa membangun tindakan kolektif. Sementara itu, Castells (2012) menjelaskan bahwa perkembangan teknologi informasi dan jaringan komunikasi digital telah menciptakan bentuk-bentuk mobilisasi sosial baru yang lebih fleksibel dan terdesentralisasi. Dalam konteks komunitas ojol, keberadaan grup media sosial, komunitas wilayah, dan jaringan komunikasi digital menjadi instrumen penting dalam membangun solidaritas sekaligus mengorganisasi berbagai bentuk aksi kolektif.

Meskipun berbagai penelitian telah membahas ojek online dari perspektif ekonomi platform, hubungan kerja, perlindungan hukum, solidaritas komunitas, maupun konflik yang muncul dalam perkembangan transportasi berbasis aplikasi, kajian yang secara khusus membahas transformasi profesi ojek online menjadi basis kekuatan politik kolektif masih relatif terbatas. Sebagian besar penelitian lebih menitikberatkan pada dimensi ekonomi dan ketenagakerjaan, sementara aspek politik yang muncul

melalui pembentukan identitas kolektif, jaringan solidaritas digital, dan kemampuan mobilisasi massa belum banyak mendapat perhatian. Padahal, perkembangan komunitas ojol menunjukkan karakteristik yang sejalan dengan konsep gerakan sosial baru, yaitu adanya solidaritas berbasis identitas, jaringan komunikasi yang kuat, serta kemampuan melakukan aksi kolektif dalam merespons berbagai isu publik. Dengan demikian, terdapat ruang kajian yang perlu diisi untuk memahami bagaimana profesi ojek online bertransformasi menjadi salah satu basis kekuatan politik dalam konteks masyarakat kontemporer Indonesia.

Berdasarkan uraian tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana transformasi profesi ojek online sebagai basis kekuatan politik di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pembentukan identitas kolektif, pola mobilisasi gerakan, serta bentuk transformasi komunitas ojek online menjadi basis kekuatan politik melalui perspektif Teori Gerakan Sosial Baru.

2. METODE

Penelitian ini secara khusus menggunakan metode tinjauan literatur (*literature review*) sebagai pijakan metodologis utama dalam membedah fenomena yang dikaji. Yam (2024) menjelaskan bahwa metode ini diakui mampu berdiri sendiri secara independen sebagai sebuah karya ilmiah kualitatif yang utuh, sah, dan objektif. Pendekatan yang dipilih dalam penelitian ini ialah metode semi-sistematis yang disajikan dengan gaya naratif serta berbasis tematik. Tujuan utama dari penerapan pendekatan tersebut ialah untuk mengumpulkan, membaca, mendalami, serta menyimpulkan berbagai temuan penting dari khazanah penelitian terdahulu yang relevan dengan topik kajian (Snyder, 2019; Sylvester et al., 2011).

Lebih lanjut, O'leary (dalam Yam, 2024) menjelaskan bahwa tinjauan literatur merupakan suatu proses analisis komprehensif yang berlangsung secara dinamis dan terus-menerus untuk menjawab pertanyaan mendasar seputar teori dan metode. Oleh karena itu, O'leary dan Muhanum (dalam Yam, 2024) menghakikatkan bahwa aktivitas tinjauan literatur sejatinya memberikan cakupan pemahaman yang jauh lebih luas; tidak sebatas pada aktivitas mekanis seperti membuat kajian ringkas atau rangkuman tertulis mengenai isi artikel jurnal, buku, dan dokumen masa lalu maupun saat ini. Pemahaman yang lebih kompleks tersebut dijabarkan pula oleh Torres (dalam Yam, 2024) yang menyatakan bahwa studi tinjauan pustaka dilakukan untuk sejumlah kegunaan vital, antara lain melakukan analisis mendalam terhadap kerangka teoretis, memetakan ruang lingkup penelitian, hingga menjawab pertanyaan-pertanyaan praktis berdasarkan literatur kontemporer mengenai subjek yang sedang diteliti.

Pelaksanaan kajian ilmiah ini murni dilakukan di belakang meja (*desk research*) sehingga peneliti tidak perlu melakukan mobilisasi fisik untuk mencari data langsung ke lapangan. Walaupun demikian, proses kerjanya tetap berjalan sangat terstruktur dan akuntabel karena mengadopsi skema tiga tahapan utama yang telah teruji keandalannya dalam tradisi akademik (Levy & Ellis, 2006). Tahap pertama diawali dengan proses *Input*, yaitu sebuah langkah sistematis untuk mengumpulkan sekumpulan dokumen teks, regulasi, dan draf artikel ilmiah yang berhubungan langsung dengan topik penelitian. Langkah selanjutnya masuk pada tahap *Processing*, di mana peneliti melakukan pembongkaran, analisis, sintesis, serta evaluasi kritis terhadap isi teks yang telah dikumpulkan. Rangkaian kerja ini kemudian ditutup dengan tahap *Output* yang bertujuan untuk menyajikan seluruh hasil analisis secara kronologis-tematik agar draf temuan riset dapat dipahami secara jernih (Sethi & King, 1998).

Mengenai jenis data, Sheppard (dalam Yam, 2024) menjelaskan tentang hakikat penggunaan sumber data acuan dalam studi literatur yang idealnya bersumber dari sehimpun tulisan ilmiah tepercaya, meliputi artikel jurnal, buku akademik, data statistik pemerintah, hingga materi resmi dari website asosiasi profesi. Atas dasar pertimbangan tersebut, sumber data sekunder dalam penelitian ini didapatkan dari dua jenis kluster rujukan yang sengaja dipilih untuk saling melengkapi dan memperkuat draf analisis (Sheppard, 2020). Rujukan utama bersumber dari literatur akademik murni (*scholarly literature*), seperti artikel-artikel dari jurnal ilmiah *peer-reviewed* yang fokus membahas dimensi sosiologis dan pergerakan komunitas ojek online di Indonesia. Sementara itu, rujukan pendukung diambil dari dokumen publik, draf laporan berkala, serta arsip pemberitaan media massa nasional yang telah teruji validitas informasinya. Pada tahap akhir, seluruh draf dokumen teks yang telah terkumpul akan disaring secara ketat, direduksi, lalu dibedah maknanya menggunakan teknik Analisis Isi Kualitatif (*Qualitative Content Analysis*) dengan pisau analisa

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembentukan Identitas Kolektif dan Solidaritas Jaringan Ojek Online

Hasil kajian literatur menunjukkan bahwa identitas kolektif komunitas ojek online terbentuk melalui pengalaman kerja yang relatif seragam, seperti ketidakpastian pendapatan, perubahan sistem insentif, dominasi algoritma platform, serta keterbatasan perlindungan sosial yang diterima pengemudi. Kesamaan pengalaman tersebut menciptakan kesadaran bersama mengenai posisi mereka sebagai kelompok pekerja dalam ekonomi platform yang menghadapi tantangan serupa (Pasya et al., 2025; Tobing, 2024; Annazah et al., 2024). Dalam perspektif Gerakan Sosial Baru, identitas kolektif tidak muncul secara spontan, melainkan dibentuk melalui proses interaksi sosial yang berlangsung secara terus-menerus. Melucci menjelaskan bahwa identitas kolektif merupakan hasil negosiasi makna yang memungkinkan individu membangun rasa kebersamaan dan orientasi tindakan yang sama. Identitas tersebut menjadi fondasi utama bagi lahirnya tindakan kolektif dalam suatu gerakan sosial (Melucci, 1996; Stokke & Tjomsland, 1996).

Gambar 1.. Solidaritas Ojek Online: Mengawal Rekan hingga ke Pemakaman



Sumber: <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/03/20/09263741/>

Pada komunitas ojek online, proses pembentukan identitas kolektif berlangsung melalui berbagai ruang interaksi, baik secara langsung maupun digital. Keberadaan paguyuban pengemudi, komunitas wilayah, basecamp, dan kelompok komunikasi berbasis media sosial memungkinkan para pengemudi membangun persepsi bersama mengenai berbagai persoalan yang mereka hadapi. Interaksi tersebut secara bertahap membentuk rasa senasib dan kepentingan bersama yang memperkuat identitas kelompok (Natadja & Setyawan, 2016; Arista et al., 2021). Selain dibangun melalui pengalaman ekonomi yang sama, identitas kolektif komunitas ojol juga diperkuat oleh penggunaan simbol-simbol bersama. Atribut seperti jaket, helm, logo platform, serta berbagai istilah yang berkembang dalam komunitas berfungsi sebagai simbol identitas yang mempertegas keanggotaan seseorang dalam kelompok. Dalam teori gerakan sosial, simbol memiliki fungsi penting sebagai instrumen pembentukan batas identitas yang membedakan suatu kelompok dari kelompok lainnya (Melucci, 1996). Perkembangan teknologi informasi semakin memperkuat proses pembentukan identitas kolektif tersebut. Castells menjelaskan bahwa masyarakat jaringan (network society) memungkinkan individu membangun solidaritas dan kesadaran kolektif melalui jaringan komunikasi digital yang bersifat fleksibel dan terdesentralisasi. Dalam konteks

ojol, grup WhatsApp, Telegram, Facebook, dan berbagai platform digital lainnya menjadi ruang utama pertukaran informasi serta pembentukan kesadaran bersama mengenai kepentingan komunitas.

Solidaritas yang berkembang dalam komunitas ojol tidak hanya terbatas pada aktivitas ekonomi, tetapi juga meluas pada berbagai aktivitas sosial dan kemanusiaan. Berbagai penelitian menunjukkan bahwa komunitas pengemudi sering melakukan penggalangan dana bagi anggota yang mengalami kecelakaan kerja, sakit, maupun musibah keluarga. Praktik tersebut menunjukkan bahwa komunitas ojol telah berkembang menjadi jaringan sosial yang berfungsi sebagai mekanisme dukungan sosial informal bagi para anggotanya (Arista et al., 2021; Wibowo et al., 2024). Lebih lanjut, solidaritas yang terbentuk di antara para pengemudi menghasilkan apa yang disebut sebagai social cohesion atau kohesi sosial. Kohesi tersebut memperkuat tingkat kepercayaan antaranggota dan menciptakan kemampuan untuk bertindak secara kolektif ketika menghadapi berbagai persoalan bersama. Dalam konteks Gerakan Sosial Baru, kohesi sosial merupakan modal penting yang memungkinkan suatu komunitas berkembang menjadi aktor sosial yang memiliki kapasitas mobilisasi dalam ruang publik (Melucci, 1996; Castells, 2012).

Mobilisasi Massa: Ojol sebagai Kelompok Penekan Politik dan Kebijakan

Terbentuknya identitas kolektif dan solidaritas jaringan menjadi modal sosial yang memungkinkan komunitas ojek online melakukan mobilisasi massa. Hasil kajian menunjukkan bahwa berbagai aksi demonstrasi pengemudi ojek online yang terjadi di Indonesia merupakan manifestasi dari kemampuan komunitas dalam mengorganisasi kepentingan bersama ke dalam tindakan kolektif yang terkoordinasi. Mobilisasi tersebut umumnya muncul sebagai respons terhadap kebijakan perusahaan platform maupun regulasi pemerintah yang dianggap tidak berpihak kepada pengemudi (Yuana, 2020; Tobing, 2024). Dalam teori Gerakan Sosial Baru, mobilisasi tidak selalu bergantung pada organisasi formal yang bersifat birokratis. Sebaliknya, tindakan kolektif dapat berkembang melalui jaringan sosial yang fleksibel dan berbasis identitas bersama. Melucci menegaskan bahwa identitas kolektif merupakan prasyarat utama bagi lahirnya aksi kolektif karena memungkinkan individu menghubungkan kepentingan pribadinya dengan kepentingan kelompok (Melucci, 1996).

Gambar 2. Demonstrasi Ojol sebagai Kelompok Penekan Politik dan Kebijakan



Sumber: www.alinea.id

Fenomena tersebut terlihat pada komunitas ojol yang mampu melakukan koordinasi aksi dalam waktu relatif singkat melalui jaringan komunikasi digital. Castells menjelaskan bahwa internet dan media

sosial telah mengubah pola mobilisasi gerakan sosial modern dengan menciptakan jaringan komunikasi yang memungkinkan penyebaran informasi secara cepat dan luas. Kondisi ini memungkinkan proses koordinasi massa berlangsung tanpa harus bergantung pada struktur organisasi yang terpusat. Berbagai aksi demonstrasi pengemudi ojek online yang menuntut kenaikan tarif, penolakan potongan aplikasi yang tinggi, perbaikan sistem insentif, serta perlindungan hukum menunjukkan bahwa komunitas ojol telah berkembang menjadi kelompok penekan (*pressure group*) yang memiliki kemampuan memengaruhi agenda kebijakan publik. Meskipun tidak bertransformasi menjadi organisasi politik formal, komunitas ojol mampu membangun tekanan politik melalui aksi massa, kampanye digital, dan pembentukan opini publik (Yuana, 2020; Frey, 2015). Kemampuan mobilisasi tersebut menunjukkan adanya pergeseran posisi pengemudi ojek online dari sekadar pekerja ekonomi digital menjadi aktor sosial-politik. Dalam berbagai kasus, aksi kolektif yang dilakukan komunitas ojol berhasil menarik perhatian pemerintah, media massa, maupun perusahaan platform sehingga berbagai tuntutan pengemudi masuk ke dalam agenda diskusi kebijakan publik. Fenomena ini memperlihatkan bahwa kekuatan politik tidak selalu lahir dari partai politik atau organisasi formal, tetapi juga dapat muncul dari komunitas berbasis identitas yang mampu membangun solidaritas dan jaringan komunikasi yang efektif (Castells, 2012; Melucci, 1996).

Solidaritas Kemanusiaan di Jalanan: Studi Kasus Respons Ojol dalam Tragedi Affan Kurniawan

Tragedi wafatnya Affan Kurniawan, seorang pengemudi ojek online yang mengalami insiden fatal akibat himpitan struktural dan kerentanan kerja di jalanan, seketika memicu gelombang respons publik yang sangat masif di Indonesia. Peristiwa memilukan ini bertindak sebagai sebuah *critical juncture* atau momentum krusial yang mengkristalisasi keresahan laten para pekerja *gig* menjadi sebuah manifestasi duka cita kolektif sekaligus kemarahan publik yang meluas di ruang siber. Jaringan digital dan ruang publik seketika dipenuhi oleh ekspresi simpati dari masyarakat umum, namun respons paling esensial justru datang dari kedalaman komunitas pengemudi ojol itu sendiri yang merasakan kerentanan serupa di aspal jalanan (Muhyiddin et al., 2024). Respons spontan yang masif ini segera bertransformasi dari sekadar ungkapan belasungkawa individual menjadi sebuah gerakan solidaritas kemanusiaan terorganisasi yang bergerak secara simultan di berbagai wilayah urban (Arista et al., 2021). Fenomena ini menegaskan bahwa tragedi kemanusiaan di jalanan memiliki daya ketuk yang luar biasa dalam meruntuhkan sekat-sekat korporasi platform demi memunculkan pembelaan kemanusiaan yang konkret tanpa memandang bendera aplikasi (Muhyiddin et al., 2024).

Bentuk-bentuk solidaritas yang diartikulasikan oleh komunitas ojol pasca-tragedi ini merefleksikan kedalaman ikatan sosial yang melampaui batas-banyak hubungan pekerjaan formal yang transaksional (Muhyiddin et al., 2024).. Dalam hitungan jam setelah peristiwa terjadi, gelombang penggalangan dana kemanusiaan (*crowdfunding*) segera diinisiasi secara swadaya, baik melalui pemanfaatan platform digital formal maupun pengumpulan langsung di titik-titik pangkalan atau *basecamp* (Muhyiddin et al., 2024).. Tidak berhenti pada aspek finansial, komunitas ojol juga melakukan aksi pengawalan jenazah secara khidmat oleh ribuan pengemudi dari rumah sakit menuju tempat pemakaman, membentuk barisan hijau yang mengular di jalan-jalan protokol sebagai bentuk penghormatan terakhir (Wibowo et al., 2024). Di ruang siber, mereka menggemakan kampanye digital melalui tagar bersama untuk menuntut keadilan, yang diiringi dengan aksi doa bersama dan tahlilan kolektif yang digelar serentak di berbagai daerah. Dukungan moral dan material secara berkelanjutan juga diberikan secara langsung kepada keluarga korban yang ditinggalkan, menegaskan bahwa perlindungan sosial informal dalam komunitas ini bekerja jauh lebih responsif dibandingkan proteksi formal korporasi platform (Muhyiddin et al., 2024)..

Akselerasi dan masifnya mobilisasi solidaritas ini tidak dapat dilepaskan dari peran vital teknologi komunikasi dan media sosial yang diadopsi secara intensif oleh para pengemudi ojol (Natadjaja & Setyawan, 2016). Jaringan percakapan digital seperti grup WhatsApp, Telegram, grup Facebook, hingga pemanfaatan algoritma media sosial publik menjadi infrastruktur krusial dalam menyebarkan informasi secara *real-time* sekaligus mengorganisasi aksi-aksi kemanusiaan tersebut (Nelfianti & Sidiq, 2024). Saluran-saluran komunikasi ini berfungsi sebagai simpul jaringan terdesentralisasi yang memungkinkan instruksi logistik, koordinasi rute pengawalan jenazah, dan konsolidasi donasi tersebar secara instan tanpa memerlukan komando hierarkis formal (Muhyiddin et al., 2024).. Melalui ekosistem digital ini, sebuah isu lokal di satu titik pangkalan dengan cepat beresonansi secara nasional, mentransformasikan penderitaan individual seorang pengemudi menjadi kesadaran kolektif seluruh pekerja platform di Indonesia (Muhyiddin et al., 2024)..

Secara teoretis, respons kemanusiaan yang kokoh ini dapat dianalisis melalui konsep *collective identity* (identitas kolektif) yang digagas oleh Alberto Melucci dalam Teori Gerakan Sosial Baru (Melucci, 1996). Identitas kolektif di kalangan pengemudi ojol terbentuk dari proses negosiasi makna atas kesamaan pengalaman hidup di jalanan, interaksi harian di *basecamp*, serta rasa senasib akibat kerentanan sosial-ekonomi yang sama (Stokke & Tjomsland, 1996). Ketika Tragedi Affan Kurniawan terjadi, peristiwa tersebut diinterpretasikan bersama bukan sebagai musibah personal, melainkan sebagai ancaman nyata yang bisa menimpa siapa saja di antara mereka. Rasa senasib (*shared fate*) inilah yang memperkuat motivasi intrinsik para pengemudi untuk terlibat aktif dalam aksi kemanusiaan, di mana atribut bersama seperti jaket dan helm tidak lagi sekadar menjadi seragam kerja, melainkan simbol perlawanan dan persaudaraan yang mengikat emosi massa secara mendalam (Melucci, 1996). Fenomena mobilisasi ojol ini memperlihatkan relevansi yang kuat dengan tesis Manuel Castells mengenai *network society* (masyarakat jaringan) dan mobilisasi berbasis jaringan digital (Castells, 2012). Gerakan solidaritas ojol pasca-tragedi ini tidak digerakkan oleh struktur birokrasi serikat pekerja konvensional, melainkan lahir dari jaringan horizontal yang bergerak secara otonom, cair, dan fleksibel di dalam ruang digital (*space of flows*) yang berhimpit dengan ruang fisik jalanan (*space of places*) (Castells, 2012). Dalam perspektif Teori Gerakan Sosial Baru, pergeseran ini menunjukkan bahwa orientasi gerakan ojol telah mengalami perluasan nilai yang signifikan (Melucci, 1996). Solidaritas yang muncul tidak lagi semata-mata berorientasi pada kepentingan ekonomi jangka pendek seperti penyesuaian tarif atau insentif, melainkan telah bermutasi menjadi sebuah gerakan moral dan kemanusiaan universal yang memperjuangkan nilai-nilai keadilan sosial, kehormatan profesi, dan hak atas rasa aman bagi para pekerja di ruang publik (Muhyiddin et al., 2024)..

Pada akhirnya, Tragedi Affan Kurniawan memberikan analisis kritis mengenai peta transformasi sosiologis komunitas ojol di Indonesia. Peristiwa ini membuktikan bahwa komunitas ojol telah berhasil melompati batas eksistensinya, dari yang semula sekadar kelompok profesi informal dalam ekosistem *gig economy* menjadi aktor sosial-politik yang memiliki agensi kuat di ruang publik (Tarigan & Lie, 2026). Kemampuan mereka dalam mengonstruksi narasi duka menjadi sebuah gerakan kolektif terbukti mampu membangun opini publik yang bersimpati sekaligus memproduksi tekanan sosial yang signifikan terhadap korporasi platform dan pemangku kebijakan (Tarigan & Lie, 2026). Komunitas ojol telah mendefinisikan ulang jalanan bukan hanya sebagai ruang eksploitasi ekonomi platform, melainkan sebagai arena artikulasi perlawanan moral yang mampu mengguncang kesadaran kolektif masyarakat sipil (Tarigan & Lie, 2026).

Batasan dan Tantangan Gerakan Sosial Baru Ojol di Indonesia

Meskipun komunitas ojek online di Indonesia telah mendemonstrasikan identitas kolektif yang solid dan kemampuan mobilisasi kemanusiaan yang sangat mengagumkan di ruang publik, eksistensi gerakan mereka dalam jangka panjang masih dihadapkan pada berbagai batasan struktural yang dilematis (Melucci, 1996). Keberhasilan aksi-aksi spontan di jalanan sering kali berbenturan dengan realitas bahwa kekuatan kolektif ini belum sepenuhnya mampu dijangkar ke dalam struktur institusional yang permanen (Novemyanto & Nur, 2025). Akibatnya, daya tawar politis yang dihasilkan dari akumulasi solidaritas tersebut cenderung mengalami fluktuasi dan rentan meredup ketika momentum krisis atau tragedi bersama mulai digantikan oleh rutinitas pemenuhan kebutuhan ekonomi sehari-hari (Yuana, 2020). Hambatan ini memunculkan urgensi untuk menelaah secara kritis aspek-aspek internal maupun eksternal yang membatasi efektivitas gerakan ojol sebagai aktor gerakan sosial baru (Castells, 2012).

Salah satu faktor determinan yang secara konsisten mengungkung posisi tawar pengemudi ojol adalah ketergantungan struktural yang mutlak terhadap platform digital global (Tobing, 2024). Hubungan kemitraan semu yang diterapkan oleh perusahaan platform menempatkan pengemudi dalam posisi hukum yang rentan, di mana mereka memikul seluruh risiko operasional jalanan tanpa memiliki hak-hak ketenagakerjaan formal layaknya pekerja sektor industri (Saraswati, 2025). Dominasi mutlak atas kepemilikan modal dan hak eksklusif pengembangan aplikasi membuat posisi tawar para pengemudi tetap berada di tingkat yang subordinat (Pasya et al., 2025). Hal ini diperparah oleh bekerjanya sistem manajemen algoritma (*algorithmic management*) yang memegang kendali penuh atas penentuan tarif, alokasi orderan, *suspend* akun, hingga sanksi pemutusan kemitraan sepihak (Novemyanto & Nur, 2025). Pengawasan algoritmik yang berjalan secara tidak kasat mata ini secara efektif mendisiplinkan perilaku pengemudi di lapangan, mengatomisasi ruang gerak individu, dan secara perlahan mereduksi kesediaan pengemudi untuk terlibat dalam aksi kolektif karena besarnya risiko kehilangan akses pendapatan harian mereka (Novemyanto & Nur, 2025).

Tantangan internal yang tidak kalah pelik adalah tingginya fragmentasi di dalam tubuh komunitas ojol itu sendiri (Utami, 2026). Jaringan ojol di Indonesia bukanlah sebuah entitas tunggal yang monolitik, melainkan sebuah mosaik luas yang terbelah oleh perbedaan kepemilikan platform terafiliasi, variasi wilayah operasional yang memengaruhi skema pendapatan, hingga polarisasi kepentingan ekonomi jangka pendek (Rahaditya & Auxiliadora, 2021). Munculnya ratusan paguyuban, *basecamp*, maupun organisasi formal ojol yang tersebar di berbagai daerah sering kali membawa orientasi, visi, dan kedekatan politik yang berbeda-beda terhadap elite maupun korporasi platform (Nelfianti & Sidiq, 2024). Kompetisi antarpengemudi lintas aplikasi untuk memperebutkan konsumen di jalanan secara laten menciptakan friksi yang dapat mengikis rasa kebersamaan (Rahaditya & Auxiliadora, 2021). Fragmentasi kepentingan ini menyebabkan konsolidasi gerakan pada tingkat nasional sering kali mengalami kebuntuan, karena sulitnya menyatukan suara di tengah keberagaman orientasi organisasi dan tuntutan yang bersifat lokal-sektoral (Novemyanto & Nur, 2025).

Karakteristik gerakan ojol yang cenderung bersifat spontan, reaktif, dan berbasis isu (*issue-based movement*) juga menjadi batu sandungan utama bagi keberlanjutan mobilisasi dalam jangka panjang (Melucci, 1996). Sebagaimana diidentifikasi dalam khazanah gerakan sosial baru, mobilisasi massa ojol umumnya mencapai titik kulminasi ketika dipicu oleh pemantik spesifik, seperti penurunan tarif sepihak atau tragedi kemanusiaan yang menimpa rekan sejawat (Trending Solidarity, 2025). Namun, sifat gerakan yang meledak-ledak di awal (*networks of outrage*) ini sering kali mengalami penurunan stamina organisasi yang cepat ketika isu tersebut mulai mendingin di media massa (Castells, 2012). Komunitas ojol menghadapi kesulitan mendasar dalam mentransformasikan solidaritas sosial yang cair dan emosional di jalanan menjadi sebuah kekuatan politik yang terinstitusionalisasi, terstruktur, dan memiliki kapasitas negosiasi formal yang berkelanjutan (Frey, 2015).

Kondisi tersebut menempatkan gerakan ojol pada posisi yang kurang menguntungkan jika dibandingkan dengan organisasi pekerja formal konvensional seperti serikat buruh (Muhyiddin et al., 2024). Serikat buruh formal memiliki basis legalitas yang kuat di bawah undang-undang ketenagakerjaan, struktur iuran anggota yang mapan untuk mendanai pemogokan panjang, serta mekanisme tripartit resmi untuk memengaruhi kebijakan publik secara berkala (Tobing, 2024). Sebaliknya, komunitas ojol yang bergerak di wilayah abu-abu hukum kemitraan sering kali dikecualikan dari meja perundingan formal regulasi negara (Pasya et al., 2025). Tuntutan-tuntutan yang disuarakan melalui demonstrasi jalanan kerap kali hanya direspons dengan kebijakan penyesuaian yang bersifat sementara (*ad-hoc*) oleh kementerian terkait atau perusahaan platform, tanpa menyentuh akar permasalahan struktural terkait kepastian status hukum pengemudi ojol sebagai pekerja (Novemyanto & Nur, 2025).

Apabila dikontekstualisasikan dengan pemikiran teoretis Alberto Melucci dan Manuel Castells, dinamika gerakan ojol di Indonesia merefleksikan sebuah tegangan abadi antara otonomi jaringan digital dan determinisme struktur kekuasaan kontemporer (Novemyanto & Nur, 2025). Di satu side, pemanfaatan jaringan digital berhasil memfasilitasi pembentukan identitas kolektif yang otonom dan mempermudah mobilisasi horizontal tanpa sekat birokrasi, sebagaimana tesis Castells mengenai gerakan sosial di era internet (Utami, 2026). Namun di sisi lain, struktur kekuasaan kapitalisme platform dan regulasi negara yang belum berpihak secara penuh bertindak sebagai jangkar struktural yang membatasi daya dobrak identitas kolektif tersebut (Frey, 2015).

Identitas kolektif yang cair meniscayakan adanya ruang negosiasi yang terus-menerus, namun dalam ekosistem *gig economy*, ruang negosiasi tersebut sering kali dikontrol ketat oleh pemilik kode algoritma perusahaan platform (Utami, 2026). Sebagai konklusi, fenomena transformasi komunitas ojol di Indonesia mengukuhkan posisi mereka sebagai salah satu perwujudan paling impresif dari Gerakan Sosial Baru di era digital (Castells, 2012). Mereka telah membuktikan bahwa teknologi informasi di tangan kelas pekerja dapat menggalang solidaritas kemanusiaan yang melampaui batas-batas utilitarian ekonomi semata (Wibowo et al., 2024). Kendati demikian, efektivitas dan keberlanjutan gerakan ini ke depan tidak lagi dapat hanya bersandar pada romantisme solidaritas jalanan dan spontanitas digital (Limiardo & Lie, 2025). Masa depan gerakan ojol sebagai aktor perubahan sosial-politik akan sangat bergantung pada kemampuan internal komunitas dalam mengatasi fragmentasi organisasi, menembus batasan manajemen algoritmik platform, serta merumuskan strategi advokasi hukum yang mampu mendesak negara agar menghadirkan regulasi yang emansipatif bagi jutaan pekerja platform di Indonesia (Limiardo & Lie, 2025).

Tabel 1. Sintesis Dialektika Komunitas Ojol: Solidaritas Kemanusiaan vs Batasan Struktural

Dimensi Analisis	Solidaritas Kemanusiaan	Batasan & Tantangan Kontrol	Kerangka Teoretis
Kesadaran	Tragedi Affan Kurniawan sukses menyatukan emosi dan rasa senasib pengemudi lintas aplikasi	Kebutuhan ekonomi harian memaksa pengemudi kembali fokus pada target individu.	Identitas Kolektif (Melucci): Solidaritas sangat kuat saat krisis tetapi cair dalam rutinitas.
Mobilisasi	Grup WhatsApp dan media sosial menjadi alat koordinasi aksi dan donasi secara instan.	Manajemen algoritma dan ancaman <i>suspend</i> membatasi ruang gerak aksi di lapangan.	Masyarakat Jaringan (Castells): Benturan otonomi grup digital melawan kontrol kode platform.
Organisasi	Komunitas ojol bermutasi menjadi aktor moral yang menggalang aksi kemanusiaan nyata.	Ego antar-paguyuban dan perbedaan tarif wilayah memicu fragmentasi internal.	Stamina Gerakan (Castells): Ledakan emosional duka yang masif, namun sulit menjaga konsistensi.
Kebijakan	Gerakan berhasil menguasai opini publik dan mendesak jaminan keselamatan kerja.	Status kemitraan yang abu-abu membuat posisi tawar ojol lemah di mata hukum negara.	Agensi vs Struktur: Tekanan massa di jalanan yang kuat terbentur oleh batasan regulasi.

Sumber: (Diolah oleh peneliti, 2026)

Melihat paparan visual pada Tabel, terlihat jelas adanya kontras yang tajam antara kekuatan moral pengemudi ojol dengan aturan main industri digital. Pada satu sisi, aspek kemanusiaan terbukti mampu menggerakkan solidaritas yang sangat solid melalui pemanfaatan grup-grup obrolan digital. Karakter gerakan ojol ini sangat cair dan emosional, di mana mereka bisa langsung bersatu ketika ada rekan kerja yang mengalami tragedi di aspal. Namun di sisi lain, gerakan moral ini langsung berhadapan dengan tembok tebal berupa sistem kerja platform. Begitu momen duka berlalu, para pengemudi harus kembali tunduk pada aturan algoritma aplikasi demi mengejar setoran. Ditambah dengan status hukum kemitraan yang tidak sekuat serikat buruh resmi, gerakan ojol pada akhirnya sering kali hanya bisa menghasilkan perubahan kebijakan yang sifatnya sementara (*ad-hoc*), karena daya tawar mereka kembali melemah saat harus berhadapan dengan regulasi negara dan korporasi platform.

4. KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa dinamika komunitas ojek online di Indonesia merefleksikan sebuah model perubahan sosial dan politik baru di era digital, di mana agensi moral pekerja mampu berdialektika dengan ketatnya pembatasan sistem ekonomi platform. Momentum krisis kemanusiaan terbukti sukses mengonstruksi identitas kolektif yang solid dan memicu lompatan peran ojol dari sekadar kelompok profesi menjadi aktor moral yang responsif di ruang publik melalui optimalisasi jaringan digital horizontal. Kesuksesan mobilisasi kemanusiaan yang cair dan emosional tersebut senantiasa berhadapan dengan jangkar struktural kapitalisme siber yang mendisiplinkan kembali para pengemudi lewat manajemen algoritma serta ancaman pemutusan kemitraan sepihak. Lemahnya posisi tawar hukum akibat status kemitraan yang abu-abu serta tingginya fragmentasi internal menyebabkan akumulasi

tekanan sosial di jalanan cenderung menghasilkan kebijakan yang bersifat sementara dan belum mampu menyentuh akar regulasi yang emansipatif. Hasil akhir dari perubahan ini memperlihatkan karakter gerakan yang fluktuatif, yang mana kekuatan jaringan siber di aspal jalanan berhasil merebut simpati dan opini publik, tetapi stamina politiknya masih terus diuji oleh dominasi struktural korporasi platform dan keterbatasan institusional dalam jangka panjang.

REFERENSI

- Arista, R., Priwati, A. R., & Yunifa, P. (2021). The sense of community of online taxi drivers. *Psymphatic: Jurnal Ilmiah Psikologi*, 8(2). <https://doi.org/10.15575/psy.v8i2.7388>
- Castells, M. (2012). *Networks of outrage and hope: Social movements in the Internet age*. Polity Press.
- Doherty, J. (2020). Motorcycle taxis, personhood, and the moral landscape of mobility. *Geoforum*, 114, 260–268. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.04.003>
- Frey, B. (2015). Platform labor and in/formality: Organization among motorcycle taxi drivers in Bandung, Indonesia. *Asia Pacific Viewpoint*, 56(3), 350–365. <https://doi.org/10.1111/apv.12187>
- Limiaro, M., & Lie, G. (2025). Reevaluasi konsep kemitraan: Implikasi terhadap perlindungan hukum pekerja lepas dalam ekonomi gig Indonesia. *Jurnal Serina Sosial Humaniora*, 3(1). <https://doi.org/10.24912/jssh.v3i1.36834>
- Levy, Y., & Ellis, T. J. (2006). A Systems Approach to Conduct an Effective Literature Review in Support of Information Systems Research. *Informing Science: International Journal of an Emerging Transdiscipline*, 9, 181–212.
- Melucci, A. (1996). *Challenging codes: Collective action in the information age*. Cambridge University Press.
- Muhanum. (2021). Tinjauan Kepustakaan. *ALACRITY: Journal Of Education*, 2(1), 1–12.
- Muhyiddin, M., Annazah, N. S., Tobing, H., Habibi, N., Fauziyah, F., & Harsiwi, R. I. P. (2024). The ambiguity of employment relationship in Indonesia's gig economy: A study of online motorcycle taxi drivers. *Jurnal Naker*, 19(3). <https://doi.org/10.47198/naker.v19i3.416>
- Natadaja, L., & Setyawan, P. B. (2016). Creating community through design: The case of Go-Jek Online. *Proceedings of International Conference on Design and Social Innovation*.
- Nelfianti, A., & Sidiq, R. S. (2024). *Sentimen komunitas driver ojek online (Grab) Team Garuda District Kota Pekanbaru*. Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.13853524>
- O'Leary, Z. (2021). *The essential guide to doing your research project* (4th ed.). SAGE Publications, Ltd.
- Pasya, M. A., Mujib, A., Isna, I., Wijaya, B. A., & Asy-Syahid, S. (2025). Between informality and digital platforms: The position and legal protection of online motorcycle taxi drivers in Indonesia's urban economy. *Ijtinbath: Jurnal Hukum dan Ekonomi Islam*, 22(2). <https://doi.org/10.32332/istinbath.v22i02.artog>
- Rahaditya, R., & Auxiliadora, M. (2021). *Transportation wars: The conflict, competition, and coexistence of indigenous and platform-based motorcycle taxis in Indonesia*.
- Sethi, V., & King, W. R. (1998). *Organizational transformation thought business process reengineering*. Prentice Hall.
- Sheppard, V. (2020). *Research Methods for the Social Sciences: An Introduction*. Press Books.
- Snyder, H. (2019). Literature review as a research methodology: An overview and guidelines. *Journal of Business Research*, 104, 333–339.
- Sylvester, A., Tate, M., & Johnstone, D. (2011). Beyond synthesis: re-presenting heterogeneous research literature. *Behaviour & Information Technology*, 32(12), 1199–1215.
- Tobing, H. (2024). The gig economy dilemma: Exploring alternatives to create decent work for online motorcycle taxi drivers in Indonesia. *Jurnal Naker*, 19(2). <https://doi.org/10.47198/jnaker.v19i2.340>
- Torres, C. P. V., Gonzales, C. S., Aciar, S., & Rodriguez, M. G. (2018). Methodology for systematic literature review applied to engineering and education. *IEEE Global Engineering Education Conference (EDUCON)*, 1364–1373.
- Trending Solidarity. (2025). Trending solidarity: Public mobilization after the tragedy of an online motorcycle driver crushed during a protest in Indonesia. *Indonesia and the Malay World*. <https://doi.org/10.1080/01296612.2025.2559327>
- Wibowo, D. P., Bagaskara, S., & Putra, J. S. (2024). Solidaritas dan ketahanan psikologis: Peran sense of community dan durasi keanggotaan komunitas terhadap resiliensi pada pengendara ojek online. *Personifikasi*, 16(2). <https://doi.org/10.2107/personifikasi.v16i2.28722>
- Yam, J. H. (2024). Kajian Penelitian: Tinjauan Literatur Sebagai Metode Penelitian. *Jurnal Empire*, 4(1), 61–71.
- Yuana, S. L. (2020). Contestation, conflict, and crisis in transition: The embedding of ridesharing in Indonesia. *Journal of Contemporary Asia*, 50(3), 437–455.
- Arista, R., Priwati, A. R., & Yunifa, P. (2021). The sense of community of online taxi drivers. *Psymphatic: Jurnal Ilmiah Psikologi*, 8(2), 201–214. <https://doi.org/10.15575/psy.v8i2.7388>
- Castells, M. (2012). *Networks of outrage and hope: Social movements in the Internet age*. Polity Press.
- Frey, B. (2015). Platform labor and in/formality: Organization among motorcycle taxi drivers in Bandung, Indonesia. *Asia Pacific Viewpoint*, 56(3), 350–365. <https://doi.org/10.1111/apv.12187>
- Melucci, A. (1996). *Challenging codes: Collective action in the information age*. Cambridge University Press.

- Muhyiddin, M., Annazah, N. S., Tobing, H. H., Habibi, N., Fauziyah, F., & Harsiwie, R. I. P. (2024). The ambiguity of employment relationship in Indonesia's gig economy: A study of online motorcycle taxi drivers. *Jurnal Ketenagakerjaan*, 19(3), 262–280. <https://doi.org/10.47198/jnaker.v19i3.416>
- Natadjaja, L., & Setyawan, P. B. (2016). Creating community through design: The case of Go-Jek online. In *Proceedings of International Conference on Design and Social Innovation*. Petra Christian University.
- Novemyanto, A. D., & Nur, R. (2025). Rekognisi status dan perlindungan hukum pekerja gig economy: Tinjauan tuntutan kolektif pengemudi ojek online di Indonesia. *Jurnal Hukum Pelita*, 6(1). <https://doi.org/10.37366/jhp.v6i1.5789>
- Pasya, M. A., Mujib, A., Isna, I., Wijaya, B. A., & Asy-Syahid, S. (2025). Between informality and digital platforms: The position and legal protection of online motorcycle taxi drivers in Indonesia's urban economy. *Ijtinbath: Jurnal Hukum dan Ekonomi Islam*, 22(2). <https://doi.org/10.32332/istinbath.v22i02.art09>
- Stokke, K., & Tjomsland, M. (1996). Collective identities and social movements. *Chr. Michelsen Institute Working Paper*. Bergen: Chr. Michelsen Institute.
- Tarigan, E. C., & Lie, G. (2026). Analisis yuridis sistem rating sebagai unsur perintah dalam gig economy: Ojek online. *Causa: Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan*, 16(6), 941–950. <https://doi.org/10.6679/wnowgb88>
- Tobing, H. (2024). The gig economy dilemma: Exploring alternatives to create decent work for online motorcycle taxi drivers in Indonesia. *Jurnal Naker*, 19(2). <https://doi.org/10.47198/jnaker.v19i2.340>
- Wibowo, D. P., Bagaskara, S., & Putra, J. S. (2024). Solidaritas dan ketahanan psikologis: Peran sense of community dan durasi keanggotaan komunitas terhadap resiliensi pada pengendara ojek online. *Personifikasi*, 16(2), 155–170. <https://doi.org/10.21107/personifikasi.v16i2.28722>