

Realitas Perempuan Driver Ojek Online

Dina Alamianti

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung

Email: nadien5@gmail.com

Rannie Dyah Khatamisari Rachaju

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung

Email: rannie.rachaju@gmail.com

Rodhiyat Fajar Salim

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung

Email: rfajarsalim72@gmail.com

Abstrak

Adanya konstruksi sosial yang bermunculan dari para driver sendiri tentang transportasi online dan konstruksi sosial yang menggambarkan bahwa driver ojek online identik dengan laki-laki, namun profesi ini diminati oleh perempuan walaupun masih belum banyak jumlahnya. Hal ini menunjukkan dominasi laki-laki atas perempuan, masih adanya nilai-nilai patriarki di masyarakat di era emansipasi. Berbagai alasan muncul yang mendasari dari penelitian ini untuk menjelaskan tentang motif penyebab dan motif tujuan dari perempuan driver ojek online yang dikenal sebagai ojol untuk menjalani profesinya serta pengalaman komunikasi dari perempuan driver ojek online saat menjalani profesinya. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan studi fenomenologi. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara mendalam dan studi dokumentasi. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis *interactive* model dari Miles & Huberman. Hasil penelitian menunjukkan motif penyebab menjadi perempuan driver ojol yakni kondisi ekonomi keluarga, waktu yang fleksibel, status pernikahan, latar belakang pendidikan, diajak teman. Motif tujuan dari perempuan driver ojol yakni motif merubah hidup, memenuhi kebutuhan, bertahan hidup, motif waktu dan motif sosial. Pengalaman komunikasi sebagai perempuan driver ojol yang beragam dengan customer, dan komunitas HDBR (Himpunan Driver Bandung Raya).

Kata Kunci: Realitas, Perempuan, Ojek Online, Fenomenologi

Abstract

There were social constructions emerging from drivers themselves about online transportation and its social constructions. Mostly, online motorcycle taxi drivers are men. However, there were few women who interested to join in this profession. This showed the dominance of patriarchal values in society. The aim of this research was to explain the reason motives and purpose motives of women online motorcycle taxi drivers known as ojol to carry out their profession as well as the communication experiences of women online motorcycle taxi drivers while undergoing their profession. The research method was qualitative with phenomenological studies. Data collection techniques were observation, in-depth interviews and documentation studies. Data analysis in this study used an interactive analysis model from Miles & Huberman. The results showed that the motives for becoming a female ojol driver were family economic conditions, flexible time, marital status, educational background, and being

invited by friends. The motives of the purpose of the ojol driver women are the motives of changing lives, meeting needs, survival, time motives and social motives. Communication experience as a diverse female ojol driver with customers, and the HDBR community (Himpunan Driver Bandung Raya).

Keywords: Reality, Women, Taxibike Online, Phenomenology

PENDAHULUAN

Di Indonesia perkembangan industri transportasi *online* semakin pesat. Aplikasi transportasi *online* seperti Grab dan Go-jek semakin diminati oleh masyarakat guna memenuhi kebutuhan mobilitas dalam kehidupan sehari-hari. Munculnya armada transportasi *online* dipelopori oleh Go-Jek yang selanjutnya muncul Grab *Taxi* di tahun 2014. Grab *Taxi* sebagai penyedia *platform* yang kemudian mengembangkan ranah bisnisnya dengan nama Grab *Bike* untuk ojek motornya, sejak itu Grab menjadi pesaing kuat dari Go-Jek. (Fitriani, 2018)

Semakin banyaknya permintaan kebutuhan akan transportasi *online* maka bagi sebagian orang menjadi tertarik untuk berprofesi sebagai pengemudi (*driver*) *online*. Di Indonesia profesi *driver* lebih banyak dilakukan oleh laki-laki salah satu alasannya adalah karena resiko pekerjaan di jalanan. Namun di sisi lain, profesi *driver* ojek *online* mengalami perubahan tatanan sosial yang biasanya didominasi oleh laki-laki, dan mulai diminati oleh perempuan. Tidak dapat dipungkiri bahwa emansipasi wanita terjadi di segala bidang, operator aplikasi transportasi *online* juga memberikan kesempatan bagi perempuan untuk dapat memilih profesi tersebut. Faktor ekonomi juga menjadi daya tarik bagi wanita untuk berprofesi sebagai pengemudi ojek *online*. Perempuan memilih menjadi *driver* ojek *online* sebagai bentuk kesetaraan gender serta menganggap bahwa menjadi *driver* ojek *online* adalah pekerjaan mudah dan karena ada tanggung jawab untuk menafkahi keluarga. (Arofah & Alam, 2019)

Menjadi *driver* ojek *online* bagi perempuan membutuhkan kekuatan ketika berada di jalanan saat membawa kendaraan serta resiko yang dapat terjadi misal adanya pembatalan dari penumpang atau potensi mengarah kepada pelecehan seksual yang terjadi. Banyaknya resiko yang harus dihadapi menjadi konsekuensi yang harus dihadapi oleh perempuan *driver* ojek *online*, alasan utama perempuan menjadi *driver* adalah untuk menambah penghasilan dan memilih untuk tidak menanggapi orang yang memandang rendah pekerjaannya. (Arief, 2018)

Berbagai alasan lainnya yang berbeda menjadi alasan perlunya dilakukan penelitian ini. Beberapa hasil penelitian terdahulu mengungkapkan bahwa perempuan ojek *online* memaknai profesinya sebagai pemenuhan kebutuhan ekonominya, untuk keluarga atau diri sendiri serta memaknai profesi tersebut sebagai profesi yang memiliki lingkungan pekerjaan yang nyaman. (Rafidan, 2019)

Peneliti berusaha untuk mengetahui motif penyebab (*because of motive*) dan motif tujuan (*in order to motive*) dari perempuan *driver* ojek *online* dalam menjalani profesinya tersebut serta untuk mengetahui pengalaman komunikasi perempuan *driver* ojek *online* saat menjalani profesinya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologi untuk mengungkapkan bagaimana realitas perempuan *driver* ojek *online* menjalani profesinya di kota Bandung. Fenomenologi adalah ilmu mengenai fenomena yang dibedakan dari sesuatu yang sudah menjadi, atau disiplin ilmu yang menjelaskan dan mengklasifikasikan fenomena, atau studi tentang fenomena. Dengan kata lain, fenomenologi mempelajari fenomena yang tampak di depan kita, dan bagaimana penampakkannya. (Kuswarno, 2009)

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teori fenomenologi Alfred Schutz mengungkapkan pengalaman dan perilaku manusia (*human being*) dalam dunia sosial keseharian sebagai realitas yang bermakna secara sosial. Dua fase pada teori fenomenologi yang diusulkan Schutz diberi nama tindakan *in-order-to motive*, yang merujuk pada masa yang akan datang dan tindakan *because-motive* yang merujuk pada masa lalu. (Kuswarno, 2009)

Pada konteks fenomenologis, perempuan *driver* ojek *online* adalah aktor yang melakukan tindakan sosial bersama aktor lainnya sehingga memiliki kesamaan dan kebersamaan dalam ikatan makna intersubjektif. Perempuan *driver* ojek *online* sebagai aktor memiliki satu diantara dua motif yaitu motif yang berorientasi ke masa depan (*in order to motive*) dan berorientasi ke masa lalu (*because motives*). Penggunaan teori fenomenologi dapat berfungsi sebagai arahan untuk dapat lebih memperjelas motif penyebab dan motif tujuan dari perempuan *driver* ojek *online* dalam memilih dan menjalani profesinya.

Teknik pengumpulan data penelitian berupa wawancara mendalam, observasi, dan studi dokumentasi. Langkah-langkah kegiatan analisis data berdasarkan *Analysis Interactive*

Model dari Miles and Huberman (Miles & Huberman, 2014) diantaranya dengan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan simpulan atau verifikasi (*conclusions*).

Informan dalam penelitian ini adalah perempuan *driver* ojek *online* di kota Bandung yang tergabung dalam komunitas Himpunan *Driver* Bandung Raya (HDBR) berjumlah 3 informan. Informan 1 adalah Sri Saparina (SS) yang dikenal dengan nama panggilan Teh Nonon. Beliau adalah perempuan kelahiran tahun 1981 yang tinggal di wilayah Cibeunying. The Nonon yang memiliki usaha makanan ringan telah menjadi *driver* selama 4 (empat) tahun sejak bulan Juni 2017. Informan 2 bernama Ika Nurhayati (IN) yang tinggal di Bandung dan menjadi *driver* ojek *online* sejak Juni 2017. Ika Nurhayati telah menikah sejak tahun 2007 dan memiliki 1 (satu) orang anak perempuan yang saat ini sudah Sekolah Menengah Pertama (SMP). Sedangkan informan 3 bernama Siti Maesaroh (SM) yang biasa dipanggil Teh Mae, telah bergabung menjadi *driver* ojek *online* (Ojol) sejak Oktober 2017. Teh Mae memiliki 2 (dua) orang putra yang saat ini di Sekolah Dasar (SD) serta Sekolah Menengah Atas (SMA). Keseluruhan informan telah bergabung selama 4 (empat) tahun menjadi *driver* diawal Ojek *Online* mulai dikenal di masyarakat yang ketika itu jumlah *driver* perempuan masih sedikit jumlahnya.

HASIL PENELITIAN

Motif Penyebab (*Because of motive*)

Motif sebab adalah yang melatarbelakangi seseorang melakukan tindakan tertentu. Dari ketiga informan yang telah diwawancarai terdapat kesamaan serta perbedaan peristiwa atau latar belakang yang mendorong mereka untuk menjadi *driver* ojek *online*. Kemiripan jawaban diantaranya dari kondisi ekonomi keluarga, informan IN mengungkapkan bahwa dirinya memutuskan menjadi *driver* ojek *online* karena ingin membantu keuangan suami yang sama-sama berprofesi menjadi *driver* ojol. Menurut informan IN, dirinya merasakan adanya perubahan dengan bekerja menjadi *driver* ojol, ia mendapatkan penghasilan dan bisa membantu kondisi ekonomi keluarganya. IN merasa mendapatkan dukungan dari suami. Hal tersebut pun diungkapkan oleh informan SM yang telah bergabung selama 4 tahun menjadi *driver* ojol:

Awalnya dulu teh kan kerja karena hamil anak pertama, berhentilah. Karena kebiasaan kerja, dari dulunya keluar sekolah gak bisa diem di rumah, sedang kalau di rumah teh kalau ada menantu yang diem di rumah teh seakan terhina gitu. Dulu waktu tinggal sama ibu mertua.

Nah, udah gitu tiba-tiba datanglah temen nganter kaka ipar, gojek si temen teh, pas ketemu diajakin daftar di kasih linknya, akhirnya dicobalah meskipun keluarga teh ngomong kieu naon entong, naon jadi gojek ceunah meni sok ngerakeun wa, tapi kalau dipikir mah da halal atuh dan keduanya fleksibel.

Dulu sebelum jadi gojek saya kerja di Rumah Makan selama 3 tahun deket sama rumah Mode. Sistem manajemen juga udah berubah, berasa gak nyaman jadinya, terus sempet vakum dirumah da hamil tea eh keterusan, kesel jenuh risih..apalagi dimertua. pernah sempet jualan kue dirumah, kayak emak-emak banget, piomongeun sama mertua teh. kalau sekarang mah jauh ti dapur udah biasa jd ojol.

Alasan SM adalah karena sudah terbiasa bekerja, bisa punya uang sendiri namun keputusan menjadi *driver* ojol tidak mendapatkan persetujuan dari keluarga suami. Selain orangtua suami, yang tidak setuju adalah kakak ipar SM. Seperti yang diungkapkan oleh SM:

Pernah juga kakak ipar sampai protes, jadi dia teh pernah liat postingan di facebook liat komunitas HDBR kan dulu mah suka aktif, emang da banyaknya laki-laki ya perempuannya cuma dikitan,, ada foto kegiatan dan datanglah status dari kakak ipar sampai diomongin begini, “dasar kamu orangtua yang tidak tau diri, anak-anak ditinggalkan demi permainan kamu yg suka abring-abrangan sama para lelaki” gitu ceunah, saya teh kasih liat ke suami, suami bilang “yaudahlah gak usah diladenin, da ayah tau kondisi ibu kayak gimana..”, liat we pada suatu hari omongan manehannana tidak akan pernah terbukti, iya memang jelas saya sok ikut-ikutan main tapi kan saya tidak gitu aja tetep aja saya mah cari uang, usaha...karena pas beli rumah pada kaget, kok bisa? ai batur mah teu boga duit keur pandemi teh, nya ieu bu sampe ke mertua teh nya eta bu anu saur teh Imas abdi nyarios na sok ameung, abdi sok abring-abrangan kaditu kadieu sareung pameugeut tah eta hasilna teh tiasa ngagaleuh bumi meski sapetak oge, simpel ngebutiin orang yang ngerendahin kita mah. buktiin we kitu.

Namun ada perubahan dari suami yang awalnya tidak setuju pada akhirnya mendukung apa yang sudah menjadi keputusan SM dan menjadi *driver* juga waktu kerjanya fleksibel. Berbeda dengan informan SS, alasan bergabung menjadi *driver* ojol karena kondisi dirinya yang telah berpisah dengan suami. Penjelasan yang telah dipaparkan oleh informan tentang motif penyebab yaitu latar belakang informan menjadi *driver* ojek *online* maka dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Motif Penyebab Menjadi *Driver* Ojek *Online*

No	Informan	Motif Penyebab
1	SS	Cerai, tidak punya pekerjaan, tidak punya keahlian serta modal usaha, kerja fleksibel
2	IN	Kondisi ekonomi keluarga, kerja fleksibel, ikutan
3	SM	Sudah biasa bekerja, kondisi ekonomi keluarga, diajak teman, kerja fleksibel

Sumber: Hasil Penelitian, 2021

Motif Tujuan (*In order to motive*)

Motif tujuan yang merujuk pada masa yang akan datang, dalam hal ini alasan-alasan yang melatarbelakangi *driver* ojol perempuan dapat dikelompokkan dalam kategori motif merubah hidup, motif bertahan hidup (memenuhi kebutuhan), dan motif waktu. Informan SS, IN, dan SM memiliki motif untuk merubah hidupnya dan memenuhi kebutuhan. Sejak bercerai SS, berusaha untuk bisa mencari uang sendiri yang disesuaikan dengan kemampuannya. Seperti halnya dengan SS, IN dan SM berusaha untuk membantu perekonomian keluarga. Kondisi ekonomi bagi SM sedang jatuh dikarenakan suami dalam keadaan tidak bekerja sementara IN membantu keuangan suami yang sama-sama berprofesi menjadi *driver* ojol. Merubah hidup dilakukan dengan cara dapat menyisihkan sebagian penghasilannya untuk bisa dijadikan modal usaha bagi SS dan SM. Hal ini diungkapkan oleh SS dari hasil menyisihkan pendapatannya ia dapat membeli sebuah motor untuk menggantikan motornya yang hilang.

Selain motif di atas, waktu menjadi alasan bagi ketiga informan untuk memilih menjadi *driver* ojol. Waktu kerja yang fleksibel yang tidak seperti kerja kantor serta dapat dilakukan sambil melakukan pekerjaan rumah tangga. Waktu kerja yang fleksibel pun diungkapkan oleh SS dan SM, pembagian kerja dilakukan sendiri, disesuaikan dengan kondisi di rumah begitu juga SS walaupun hidup sendiri, ia bisa membagi waktu dengan berjualan makanan ringan di rumah.

Selain motif merubah hidup, memenuhi kebutuhan (bertahan hidup), serta motif waktu yang menjadi temuan dalam penelitian adalah adanya motif sosial (membantu sesama), hal ini terjadi ketika *driver* ojol bergabung dengan komunitas HDBR di Bandung. Sedangkan IN menjelaskan bahwa bergabung dengan komunitas HDBR terasa lebih aman, dilindungi terlebih jadi *driver* perempuan jadi diperlakukan lebih spesial. Motif tujuan perempuan pengemudi ojek *online* yang dijelaskan dengan tabel berikut:

Tabel 2. Motif Tujuan Perempuan menjadi *driver* ojek online

No	Motif Tujuan	Keterangan
1	Merubah hidup	Modal usaha
2	Bertahan hidup	Memenuhi kebutuhan sehari-hari, membantu suami
3	Waktu	Waktu kerja fleksibel
4	Sosial	Membantu sesama, bersosialisasi

Sumber: Hasil Penelitian, 2021

Pengalaman komunikasi sebagai *driver* ojol perempuan

Komunikasi memiliki peranan yang sangat penting dalam kehidupan manusia, karena dengan komunikasi segala maksud dan tujuan seseorang bisa tercapai. Manusia berkomunikasi untuk membagi pengetahuan dan pengalaman. Melalui komunikasi, sikap dan perasaan seseorang atau kelompok dapat dipahami oleh pihak lain. (Mulyana, 2007)

Pengemudi perempuan ojek *online* mengalami berbagai macam pengalaman komunikasi ketika berhadapan dengan penumpang dan komunitasnya. Pengalaman yang diungkapkan beragam, ada suka dan duka dalam menjalani profesi sebagai *driver* ojol perempuan. Informan SS mengungkapkan bahwa seringkali menjadi *driver* ojol perempuan diganggu oleh *customer*, bahkan pernah mendapatkan bentuk pelecehan baik secara verbal maupun nonverbal. Pengalaman komunikasi yang dialami ketika tergabung dalam komunitas HDBR ada kondisi dimana informan SS merasa tidak nyaman dikarenakan status pernikahannya. Informan IN mengalami hal yang serupa sebagai *driver* ojol, posisinya sebagai *driver* perempuan memberikan pengalaman yang membuatnya merasa sedih dan tidak dihargai oleh pelanggannya terkait adanya anggapan dari masyarakat tentang perempuan berprofesi sebagai *driver* ojol:

Pernah ada kejadian gak enak sih sampe 2 kali, pas ambil penumpang dari wastukencana dari Harley ngambil bapak-bapak, ke Cimahi, kan mungkin dia udah biasa bawa motor gede, "yaudah saya aja yg bawa..", oh yaudah mangga pak, awalnya ngobrol biasa, normal lah nanya.. kenapa meni mau kan padahal banyak kerjaan loh.. sampe nawarin kerjaan, kata saya ngga lah, emang berapa nanya gitu kan, kan murah narik Gojek kata si bapak itu, emang udah gak bisalah kerja yang lain kata saya, malah maksa kerjaan ke saya, yaudah ada kerjaan di saya kalau mau satu jam satu juta, kerjaan apa, yah kerja sama saya sejam satu juta biar kamu gak capek, gak muter-muter, kan buat uang segitu udah capek ga kan ke kumpul, gak usahlah pak..hayolah, sampai turun msih nanya, mau ngga? yaudah jadi SPG saya aja, ngga pak gak bisa, yaudah td sejam gimana ini nomer saya, gak pak udah ongkos saya aja 8ribu, sampai dia bayar masih nanya lagi, ngga pak jadi ojek aja saya lebih berkah.

Informan IN menambahkan penjelasannya terkait pengalaman komunikasi lainnya dengan customer, yaitu:

Awalnya perempuan jadi ojek online berasa gimana gitu, kayak orang tuh ngeliatnya gimana. dari keamanan juga masih kurang nyaman kalau pakai atribut. tapi sekarang lebih enak pakai atribut daripada ngga, jemput penumpang lebih gampang ngenalin. kadang customernya komen mana gak pake atribut, dilihat dari aplikasi ke bintang. pernah plat motor berbeda di komen dari penumpang di suspend. ternyata ada 11 orang yang komen platnya beda. kalau diklarifikasi langsung aktif kembali akunya.

Informan SM mengungkapkan pengalamannya selama menjadi *driver* ojol perempuan:

Sebetulnya mah jadi ojol teh banyak hinaan, dari awal mata orang tertuju ke kita teh asa hina pisan, sampe kenapa sih ada pandangan terhina gitu, padahal ya kita mah kerja ya kerja. tapi mungkin ada beberapa ojol lah yang memang buat jelek kita semua. Ada sesama temen driver perempuan yang maksa kudu ngarokok, minum sesama ojol perempuan sampe diomongan tong sok munafik jadi ojol mah. tapi da senakal-nakalna saya mah ti baheula oge teu kitu. saya mah bisa nginum bangsa lemon teh tah jiga kitu, urang gelo tapi teu sagelo ieu..ceuk saya mah. langsung jadi malu ayeuna mah si temen teh. Pernah sekali waktu saya terima orderan, kayak gini nih ada customer bapak-bapak, “naon sih teh meni kersaan jadi ojol geus we jadi pamajikan saya teh..” emang kenapa pak jadi ojol, terhormat koq, saya gak makan uang haram, saya gak makan uang orang, kalau bapak gak berkenan dengan saya boleh silakan cancel aja saya mah gitu.

Informan SM merasa bahwa dirinya direndahkan oleh pelanggan laki-laki, walaupun kejadian tersebut jarang terjadi namun kejadian seperti ini pernah dialami oleh pengemudi perempuan. Pengalaman komunikasi yang paling menyenangkan selama menjadi *driver* ojol ketika informan SM merasa mendapatkan penghargaan dan menjadi kebanggaan baginya di acara Jambore Nasional Ojek *Online* seluruh Indonesia. Informan SM merasa bangga dapat bergabung di komunitas HDBR, kenyamanan dan keamanan pun dirasakan oleh SM dengan menjadi bagian di dalamnya. Bahkan ada kegiatan rutin di HDBR setiap minggu untuk karaoke bersama yang istilahnya disebut “koke”.

Pengalaman komunikasi lainnya seperti penggunaan aplikasi transportasi *online*, setiap informan memiliki pilihan dalam menggunakan aplikasinya. Informan IN memilih aplikasi Grab dan Shopee dan Informan SM mengungkapkan pengalamannya dalam menggunakan aplikasi transportasi *online*, informan SM memilih menggunakan Gojek dan Shopee menurutnya Gojek memiliki kelebihan bila dibandingkan dengan aplikasi *online* lainnya. Pengalaman komunikasi dengan aplikasi transportasi *online* membuat informan menjadi lebih mengenal dan memahami dari karakter setiap aplikasinya, serta membantu *driver* ojol perempuan melihat karakter dari customer yang menggunakan aplikasi tersebut.

PEMBAHASAN

Schutz menjelaskan bahwa tindakan adalah perilaku yang diarahkan untuk mewujudkan tujuan pada masa datang yang telah ditetapkan. Tetapi gambaran yang ditetapkan ini juga mengandung elemen masa lalu. Tujuan tindakan harus memiliki kedua elemen ini yakni elemen ke masa depan dan elemen ke masa lalu. Oleh karenanya, untuk menggambarkan keseluruhan tindakan seseorang perlu di beri fase. Dua fase yang diusulkan Schutz, diberi nama *in-order-to-motive*, yang merujuk pada masa yang akan datang, dan tindakan *because-motive* yang merujuk pada masa lalu. (Kuswarno, 2009)

Motif penyebab (*because of motive*) perempuan menjadi *driver* ojol diantaranya terdapat beberapa alasan yang melatarbelakangi berorientasi pada masa lalu, diantaranya alasan dari kondisi ekonomi keluarga, status pernikahan, latar belakang pendidikan yang menjadikan informan tidak ada pilihan selain menjadi *driver*, diajak oleh teman, serta waktu kerja yang fleksibel. Sementara motif tujuan yang berorientasi ke masa depan dapat dikategorikan menjadi beberapa motif diantaranya motif merubah hidup dan memenuhi kebutuhan (bertahan hidup), motif waktu, dan motif sosial (membantu sesama).

Bila merujuk pada motif penyebab tentang alasan menjadi *driver* ojek *online* terdapat kesamaan seperti kondisi ekonomi keluarga, harus membantu keuangan suami, memiliki tanggungan anak dan orangtua, tidak memiliki modal usaha yang membuat perempuan memilih untuk menjadi pengemudi (*driver*), dan waktu kerja yang fleksibel. Menariknya dari keseluruhan informan, semuanya memiliki latar belakang Pendidikan akhir hingga SMA/SMK, hal tersebut yang menjadi satu diantara alasan yang terungkap pada motif penyebab (*because of motive*).

Selain itu, munculnya motif sosial (membantu sesama) sebagai temuan pada motif tujuan (*in order to motive*) perempuan menjadi *driver* ojol yang menjelaskan bahwa dengan menjadi *driver* ojol, perempuan merasa menjadi lebih berani dan peduli dengan sesama pengemudi ojol lainnya, naluri solidaritas itu muncul ketika sudah menjadi bagian dari komunitas serta pilihan profesinya. Pesan nonverbal yang muncul diantara *driver* ojol saling bertegur sapa apabila sedang berada di jalan adalah saling mengklakson, dan tempat nongkrong menjadi tempat untuk bersilaturahmi sesama *driver* ojol, berikut dengan atribut yang digunakan oleh *driver* sebagai identitas ojol dalam hal ini perilaku nonverbal bersifat komunikatif. Dalam suatu interaksi perilaku tersebut selalu mengomunikasikan sesuatu. (Devito, 2011)

Menjadi *driver* ojol perempuan tidak mudah, bila dikaitkan dengan realitas *driver* perempuan yang dikonstruksi secara sosial di masyarakat yang menggambarkan bahwa *driver* ojek *online* identik dengan laki-laki, namun pekerjaan ini juga diminati oleh perempuan. Soetandyo W (Bungin, 2001) menyatakan bahwa realitas sebagai sesuatu yang menampak sebenarnya adalah fakta, namun dalam maknanya yang tidak hanya sebagai sesuatu (*being*) yang disadari, diketahui, atau bahkan dipahami dan diyakini (*realized*) boleh dan ada di dalam alam pikiran manusia. Meskipun masih belum banyak perempuan yang menjalani profesi sebagai pengemudi ojek *online*. Hal ini dibenarkan dari jumlah anggota *driver* ojol pada

komunitas HDBR yang dapat mencapai ratusan karena terdiri dari 5 korwil se-Bandung Raya, dan jumlah *driver* ojol perempuan hanya berjumlah 10 orang.

Profesi perempuan menjadi *driver* ojol cenderung mengarah kepada pandangan masyarakat yang masih negatif dipandang sebelah mata dan perempuan berada pada posisi termarjinalkan. Pengalaman komunikasi *driver* ojol perempuan menjawab hal tersebut. Profesinya sebagai *driver* ojol, menjadi terhina, dipandang rendah, hal ini dialami dengan bentuk pelecehan kepada *driver* ojol perempuan. Bentuk gangguan ini dapat berupa gangguan secara verbal seperti ungkapan yang diberikan kepada *driver* ojol perempuan yang tidak enak didengar maupun gangguan nonverbal seperti pelecehan, diraba bagian tertentu dari perempuan, yang dalam hal ini dapat mempengaruhi kondisi psikis dari *driver* ojol perempuan. Sentuhan dalam komunikasi seperti menyentuh orang lain tanpa persetujuan, oleh banyak masyarakat dianggap lebih mengganggu dari pelecehan verbal atau gerakan cabul. (Ruben & Stewart, 2013)

Pengalaman komunikasi *driver* ojol perempuan menunjukkan bahwa perempuan dapat menjalankan peran ganda, perempuan mampu memiliki pekerjaan sebagai *driver* ojol dan juga tetap dapat melakukan perannya sebagai ibu yang mengurus rumah tangga hal ini sejalan dengan konsep dari kesetaraan gender terkait dengan pembagian tugas pada rumah tangga.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Simpulan penelitian ini antara lain :

1. Motif penyebab (*because of motive*) yang merujuk pada masa lalu menjadi *driver* ojol perempuan yaitu kondisi ekonomi keluarga, waktu kerja yang fleksibel, diajak oleh teman, status pernikahan dan tidak memiliki modal maka tidak ada pilihan lain selain menjadi *driver* ojol.
2. Motif tujuan (*in order to motive*) yang merujuk pada masa depan yakni dengan menjadi *driver* ojol perempuan terdapat beberapa kategori motif seperti motif merubah hidup, memenuhi kebutuhan (bertahan hidup), motif waktu, dan motif sosial seperti naluri solidaritas, keberanian, serta kepedulian muncul ketika pengemudi perempuan bergabung dengan komunitas ojek *online*.

3. Pengalaman komunikasi perempuan sebagai *driver* ojek *online* diantaranya kejadian yang dialami terkait dengan komunikasi yang terjadi sebagai *driver* dalam menerima pesanan, penilaian pelanggan, serta perempuan menjadi bagian dari komunitas *driver* ojek *online*. Bagi perempuan menjadi *driver* ojol membutuhkan keberanian, karena adanya gangguan dari pelanggan yang bersifat verbal seperti ucapan yang tidak enak untuk didengar yang pada akhirnya mengarah kepada harga diri sebagai perempuan yang berprofesi sebagai *driver* ojek *online*, serta gangguan nonverbal seperti bentuk pelecehan dengan meraba pada bagian tertentu tubuh perempuan. Disisi lain terdapat penemuan menarik lainnya bila dikaitkan dengan kesetaraan gender yaitu perempuan dapat membuktikan bahwa mereka dapat melaksanakan peran ganda baik sebagai *driver* ojol dan mengurus rumah tangga.

Saran

Saran dari penelitian ini diantaranya :

1. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang dapat memberikan pemahaman yang lebih baik tentang realitas *driver* ojek *online* perempuan, dengan menggunakan teori Fenomenologi dari Alfred Schutz, untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat menggunakan dan mengembangkan dengan teori lain yang bersifat relevan. Pada penelitian ini peneliti merasa ada keterbatasan waktu dan jumlah dari *driver* ojol perempuan yang masih belum optimal terkait data penelitian yang diperlukan.
2. Sebaiknya ada pengembangan kebijakan dari aplikasi seperti Gojek, Grab, dan Shopee yang perlu ditambahkan ataupun diperbaiki mengenai perlindungan untuk *driver* ojek *online* perempuan, serta terkait penilaian kinerja dan petunjuk peta yang terdapat pada aplikasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Arief, M. (2018). Konsep Diri Perempuan Driver Go-Ride. Retrieved June 12, 2021, from <http://repositori.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/5409/140904016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Arofah, A. F., & Alam, Y. T. (2019). Eksistensi Driver Ojek Online Wanita sebagai Bentuk Kesetaraan Gender. *Jurnal Sosiologi Nusantara*, 5 (2), 171-183.
- Bungin, B. (2001). *Aktualisasi Metodologi ke arah Ragam Vairan Kontemporer*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Devito, J. A. (2011). *Komunikasi Antarmanusia Terjemahan*. Tangerang: Karisma Publishing Group.

Fitriani, A. A. (2018). Retrieved June 12, 2021, from <http://repository.untag-sby.ac.id/988/10/JURNAL.pdf>

Kuswarno, E. (2009). *Metodologi Penelitian Komunikasi Fenomenologi, Konsepsi, Pedoman dan Contoh Penelitiannya*. Bandung: Widya Padjadjaran.

Miles, M. B., & Huberman, A. (2014). *Qualitative Data Analysis*. CA-US: Sage Publication.

Mulyana, D. (2007). *Ilmu Komunikasi: Suatu Pengantar*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Rafidan, H. R. (2019). *Konstruksi Sosial Ojek Online Perempuan*. UNAIR, 1-22.

Ruben, B. D., & Stewart, L. P. (2013). *Komunikasi dan Perilaku Manusia*, Penerjemah Ibnu Hamad. Jakarta: Rajawali Pers.