

Pemuda, *Ojek* dan Ruang Urban di Ternate*

ABSTRAK

Artikel ini menelaah pengalaman orang-orang muda dalam moda transportasi yang belakangan dipergunakan, ojek (taksi sepeda motor), di sebuah kota pulau. Tulisan ini mengeksplorasi pertanyaan-pertanyaan tentang bagaimana dinamika sosial dan spasial pengojek, yang terkait dengan jenis-jenis berbeda pangkalan ojek, dibentuk oleh, tetapi juga mempengaruhi, urusan-urusan lokal dan bisnis sistem transportasi alternatif. Dinamika sosial dan spasial adalah faktor kunci yang mempengaruhi kehidupan sehari-hari pengojek. Dunia ojek aktif memperantarai makna ruang publik bagi anak-anak muda yang mengecap kebebasan tertentu itu, dan mampu membangun solidaritas, tetapi pada saat yang sama menjadi instrumen politik.

Kata kunci: *ojek, pangkalan, taksi sepeda motor; ruang urban; identitas dan mobilitas pemuda; Maluku Utara; Indonesia; mobilitas; kawasan*

ABSTRACT

This article investigates young men's experiences in a recently introduced mode of transport, called ojek (motorcycle taxi), in an urban island town. The paper explores questions of how the social and spatial dynamics of ojek drivers, who are linked to different types of ojek stations (pangkalan), are shaped by, but also influence, local affairs and the business of an alternative transport system. Social and spatial dynamics are key factors that influence the daily life of the ojek drivers. The ojek world has actively mediated the meaning of public spaces for these young men who experience some degree of freedom, and are able to build a sense of solidarity, but at the same time become political instruments.

Keywords: ojek; pangkalan; motorcycle taxis; urban space; youth identity and mobility; North Maluku; Indonesia; mobility; territory

Pendahuluan

Tiba di Ternate pada Februari 2008 saya mendapati kota itu dipenuhi ojek. Ada ojek di setiap sudut. Para tukang ojek memanggil-manggil penumpang dengan agresif, mengangkat tangan dan berteriak, "*Ojek!*" Melalui pangkalan, para pengojek muda membentuk

semacam kesadaran kelompok, dengan perpaduan unsur *kebutuhan ekonomi* dan *kebebasan bergerak*. Banyak pemuda yang suka menghabiskan waktu di pangkalan di mana mereka bisa mengobrol, menonton TV, bermain kartu, makan bersama, begadang di pangkalan, atau mengadakan kegiatan olahraga, misalnya membentuk tim sepakbola. Dan karena kehadiran fisik dan sosial dalam ruang-ruang publik itulah maka mereka menjadi sasaran mobilisasi bagi politisi lokal.

* Artikel ini pernah diterbitkan dalam Bahasa Inggris dalam *The Asia Pacific Journal of Anthropology* Vol 13. No. 1 (2012), hal. 36-48. Diterbitkan kembali dalam Bahasa Indonesia seizin para penulis dan Jurnal tersebut.

Meneliti kehidupan sehari-hari para tukang ojek adalah sebuah lensa untuk melihat arena sosial pengojek muda (laki-laki) yang terjalin, terutama dengan relasi kekuasaan lokal dan kepentingan ekonomi, juga dengan pembentukan identitas pemuda dalam konteks ruang urban yang ditata marginal di Kota Ternate. Apa makna-makna yang berbeda untuk ruang publik yang ditempati para tukang ojek dengan pangkalan mereka, bukan saja oleh mereka sendiri tetapi juga oleh aktor lokal lain dan warga setempat?

Dalam artikel ini, titik tolak saya adalah bahwa “orang muda menempati sebuah semesta budaya yang sangat kompleks, dan ini memiliki beragam ekspresi pada tataran pengalaman dan perilaku hidup” (Wyn & White 1997, h. 72). Oleh sebab itu, pemahaman kita tentang kehidupan orang muda harus diletakkan secara kritis berdasarkan bagaimana pengalaman mereka ditampilkan sebagai sebuah jaringan kepentingan. Kebebasan dan fleksibilitas adalah ciri-ciri para pemilik atau operator ojek. Ini relevan dengan kajian-kajian tentang mobilitas urban yang banyak mencurahkan perhatian pada dimensi waktu dan ruang sosial, utamanya sistem jalan, dalam menjelaskan perubahan budaya mobilitas dan peran transportasi publik (Urry 2004). Bentuk fisik dan lokalitas pangkalan juga krusial dalam analisis ini, yakni mengelaborasi lebih dalam bagaimana orang-orang muda di Ternate memahami dan menampilkan kepentingan sehari-hari mereka dan respons kreatif mereka terhadap perubahan. Dan corak lokalitas ini, secara spasial maupun kontekstual, memproduksi sebuah “struktur perasaan” dan “ekspresi material” baru (Appadurai, 1996). Ruang urban adalah sebuah tempat yang dinamis dan diperjuangkan untuk mengaitkan kepentingan-kepentingan berbagai pihak dalam praktik-praktik berbasis ruang (Low, 2009). Tulisan ini hendak membuktikan bahwa Pemuda Ternate—di dunia ojek terutama—berjuang dalam mendapatkan dan mendefinisikan ulang tentang ruang bagi

kepentingan-kepentingan sosial ekonomi mereka, juga bagaimana mengartikulasikan identitas kepemudaan mereka, entah didefinisikan menurut etnis dan gender.

Peran yang memusat dan aktif (*agency*) oleh sepeda motor pernah dibahas oleh Truitt (2008), seorang antropolog yang mengkaji perekonomian kota-kota di Vietnam. Penelitian Truitt menunjukkan bahwa sepeda motor adalah objek berharga—secara ekonomi, untuk mobilitas kelas, atau dalam negosiasi kekuasaan dan bahkan sebagai agen liberasi. Tapi, dunia sepeda motor bukan hanya sebuah fenomena ekonomi; ia memiliki dimensi sosial dan politik yang melibatkan dinamika kekuasaan dan produksi makna atas ruang kota. Saya berpendapat bahwa ojek adalah titik fokus menarik bagi orang muda laki-laki di Ternate, terutama dengan melihat praktik-praktik sosio-spasial keseharian mereka di pangkalan.¹

Dalam tulisan ini, saya mengeksplorasi proses pembentukan kelompok dan klaim tempat (*space-making*) di antara pangkalan ojek di Ternate serta keterlibatan mereka dalam politik lokal, di mana okupasi ruang, patronase bisnis dan mobilitas memainkan peran penting dalam berbagai kombinasi.

Dunia Ojek

• *Latar belakang Sosio-Historis*

Kota Ternate terletak di Kepulauan Maluku Utara. Ternate merepresentasikan sebuah latar sosio-kultural yang dinamis, dan diakui sebagai sebuah “pusat” yang mendominasi berbagai urusan di Provinsi Maluku Utara. Penduduknya berjumlah sekitar 163.000

¹ Perempuan di Ternate lebih banyak memanfaatkan ojek terutama untuk transportasi bukan pekerjaan, walaupun pada bulan Mei 2008 saya menjumpai tiga pengojek perempuan, pengungsi dari Tobelo (Halmahera Utara), yang beroperasi di pasar pusat Gamalama. Mereka lebih menyukai penumpang perempuan. Penumpang perempuan biasanya meminta pengojek laki-laki agar melaju pelan di jalan.

jiwa pada tahun 2007 dan dicirikan oleh populasi pemuda (15-39 tahun) yang berjumlah sekitar 83.655 jiwa (47 persen dari keseluruhan penduduk) (*Dinas Pemuda & Olahraga*, 2007). Ada sejumlah lembaga pendidikan tinggi di sana. Tak lama setelah konflik komunal pecah pada September 1999 di Halmahera, Maluku Utara,² aliran pengungsi Muslim ke Ternate meningkat dramatis dalam jumlah ribuan. Jarak Halmahera ke Pulau Ternate relatif pendek, sekitar satu jam dengan perahu cepat. Di lain pihak, banyak orang Kristen Ternate yang mengungsi ke Manado, Sulawesi Utara. Pada saat itu transportasi publik di Ternate lumpuh, karena banyak pemilik angkutan umum adalah orang Kristen atau China dan banyak yang sudah pindah ke luar daerah. Saat itu, beberapa jalan penghubung antar kampung dipasang barikade karena pertimbangan keamanan oleh warga setempat, mereka masih takut dengan konflik massa. Mobil tidak bisa mengangkut penumpang dengan leluasa berkeliling kota dari kampung ke kampung, dan karena itu transportasi menjadi sangat sulit. Transportasi publik seperti angkot (angkutan kota) dan mobil tidak bisa keluar masuk kampung dan kompleks perumahan, atau bergerak antara bagian utara dan selatan kota.

Dalam situasi demikian ojek menjadi sebuah improvisasi sarana transportasi. Pada mulanya, beberapa pengungsi mengawali aktivitas ojek. Pada September 1999 misalnya, hanya sekitar 25 tukang ojek, tetapi empat bulan kemudian (Januari 2000), ada sekitar 750 tukang ojek (Hafel, 2004, h. 1). Dalam publikasi resmi *Profil Pemuda Ternate* (2007) dilaporkan bahwa lebih dari 2.600 pemuda menjadikan tukang ojek sebagai pekerjaan utama mereka.

Dari akhir 1999 hingga awal 2001, tidak ada peraturan pemerintah tentang ojek.

Jika sebelumnya ojek hanya merupakan pekerjaan alternatif bagi pengungsi Muslim dan pengganti sementara untuk kendaraan umum yang melayani warga, maka sejak 2001 ojek menjadi sumber penghasilan menarik bagi pihak-pihak lain, yang berasal dari beragam latar sosial.

● *Kebijakan Pemerintah*

Dari sudut pandang pemerintah, kehadiran ojek dianggap sebagai pekerjaan alternatif bagi pemuda dengan keterampilan seadanya dan tak punya banyak pengalaman kerja. Meski demikian, kehadiran mereka menyodorkan tantangan baru bagi sistem transportasi kota di Ternate, karena jauh sebelumnya angkutan umum terutama dilayani angkot. Ojek tidak hanya melayani penumpang di tempat-tempat terisolasi tetapi juga mendominasi sebagian (besar) jalan utama Kota. Persoalan kemudian muncul ketika ojek memasuki terminal utama kota, tempat di mana angkot banyak beroperasi. Sopir-sopir angkot menderita kerugian dan menuntut peraturan baru dari pemerintah. Pada 2008, saya mengamati konflik dan bentrokan antara sopir angkot dan tukang ojek ketika mereka berebut penumpang di jalan-jalan utama kota dan kawasan Pasar Gamalama.

Sebuah pertemuan penting yang diselenggarakan pada 1 Maret 2001 untuk membahas ojek dihadiri oleh tiga kelompok ojek Ternate (*Topans, Kamtibmas dan Multikarya Mandiri*), pejabat Dinas Perhubungan setempat, Polres Ternate dan anggota DPRD setempat. Mengenai ketegangan antara para sopir dan tukang ojek, Walikota Ternate, Syamsir Andili (2005-2010), untuk pertama kalinya memberikan tanggapan resmi guna mengurangi ketegangan antara tukang ojek dan sopir angkot. Dengan Keputusan Walikota No. 3/2001 Pemerintah Kota menyatakan ojek sebagai “transportasi alternatif” di Ternate. Menurut Walikota Andili

² Untuk literatur mutakhir tentang isu-isu regional, politik lokal dan konflik komunal di Maluku Utara, lihat (Claire 2009; Klinken 2007; Wilson 2008).

“peraturan ini didasarkan pada pertimbangan kemanusiaan”, mengingat banyak pengungsi yang menjalankan ojek sebagai mata pencaharian. Dari perspektif tukang ojek, pernyataan resmi ini sangat berdasar. Mereka tahu bahwa “memperoleh dan menikmati pekerjaan adalah hak warga negara ... karena tidak banyak peluang kerja yang tersedia di Ternate,” kata Firman (22 tahun), anggota organisasi pemuda di Kampung Toboko.

Pada kenyataannya, Keputusan Walikota yang pertama itu tidak dilaksanakan dan dua tahun kemudian Keputusan Walikota yang kedua, No. 07/2003, diumumkan. Sayangnya karena peraturan-peraturan itu sama sekali tidak efektif di lapangan. Pemerintah sangat merasakan betapa sulitnya mengatur atau membatasi jumlah ojek di kota ini, bahkan setelah dilakukan banyak upaya untuk mengorganisasi pendaftaran ojek dan pemberian stiker resmi (*Tabloid Aspirasi Ternate*, 17-23 Juli, 2003).

● *Dunia Ekonomi Ojek*

Adanya peraturan-peraturan itu membuat orang-orang seperti Ilham, pebisnis muda Ternate, memandang usaha ojek sebagai peluang yang menjanjikan. Dia mengambil inisiatif dan memperantarai perjanjian bisnis dengan calon-calon pengojek untuk membeli sepeda motor seperti *Yamaha*, *Honda* dan *Suzuki*, karena secara finansial tidak mudah membeli motor dengan cepat. Pada tahun 2001 harga kredit sepeda motor adalah sekitar 7,5 juta rupiah dengan cicilan bulanan sekitar 700.000 sampai 900.000 juta rupiah. Yang unik dalam perjanjian antara Ilham dan pengojek adalah semua tukang ojek harus membayar 20.000 sampai 30.000 rupiah kepada Ilham setiap harinya selama dua tahun, atau sampai pinjaman mereka lunas. Setelah sepeda motor dilunasi, maka itu akan menjadi milik pribadi tukang ojek. Konsekuensi pentingnya adalah bahwa perjanjian itu menumbuhkan relasi utang

dan komitmen finansial para tukang ojek. Alhasil, Ilham bisa meraup untung lima juta rupiah per sepeda motor, setelah cicilan kredit lunas. Selama 2001-2002 dia berhasil menyediakan dua puluh lima sepeda motor untuk pengojek secara kredit. Pada tahun 2008, sebagian besar tukang ojek yang mendapat sepeda motor dari Ilham masih beroperasi di Ternate.

Ahmad (40 puluh tahun) adalah contoh pebisnis ojek lain, yang mulanya membeli ojek untuk menambah penghasilannya. Dia adalah guru olahraga SMA, dan sebagai pegawai negeri sipil ia bisa dengan mudah mendapatkan fasilitas kredit dari bank. Sejak 2001 dia menjadi juragan ojek untuk menambah penghasilan. Dia membeli sepeda motor pertama pada tahun 2001; yang kedua pada tahun 2003, yang ketiga tahun 2006, dan yang keempat tahun 2008. Dia membeli masing-masing sepeda motor itu dengan uang muka Rp. 3.000.000 dan cicilan bulanan Rp. 500.000 selama dua tahun. Ahmad memilih bisnis ini karena dia punya seorang keponakan dari Ambon dan Pulau Seram (Maluku Tengah) yang mencari pekerjaan di Ternate, juga ada seorang tetangganya yang meminta pekerjaan sebagai tukang ojek kepadanya. Kisah Ahmad ini menunjukkan bagaimana bentuk jalinan antara usaha ekonomi dan hubungan sosial yang sudah ada sebelumnya.

Selama tahun 2001-2003, dunia ojek merepresentasikan sejumlah kepentingan. Salah satu organisasi kampung yang berhasil dalam mengorganisasi tukang ojek dikenal dengan sebutan *Topans*, sebuah organisasi pemuda di Kampung di Toboko, Ternate Selatan. Mereka bahkan mendirikan sebuah yayasan. Organisasi ini mendapat dukungan dari kepolisian setempat. Polisi memberi legitimasi ojek dengan mengeluarkan izin khusus bagi tukang ojek dengan stempel kepolisian. Kapolres menyatakan bahwa itulah salah satu cara mengendalikan pelanggaran lalu lintas (Hafel, 2004, h. 93-94).

Pada pertengahan 2003, ada 4.000 tukang ojek di Ternate. Selama tahun 2000–2001 dikabarkan bahwa para tukang ojek berpenghasilan hingga Rp. 100.000 per hari (*Tablod Aspirasi Ternate*, 17–23 Juli 2001). Mereka menyewa sepeda motor Rp. 25.000–30.000 per hari. Setelah pemberlakuan status “darurat sipil” (1999-2001), pada tahun 2002 angkutan umum utama (mini bus) mulai beroperasi lagi. Akibatnya penghasilan tukang ojek turun menjadi Rp. 50.000–Rp. 75.000 per hari (*Tabloid Aspirasi Ternate*, 17-23 Juli 2003).

Pada saat saya penelitian di Ternate tahun 2008, ojek di Ternate masih beroperasi sebagai sebuah sarana transportasi alternatif, dan semua upaya legislatif untuk mengatur operasi mereka gagal. Ojek Ternate sepertinya beroleh perhatian luas, misalnya koran *Kompas* memuat liputan khusus halaman depannya tentang “ojek Ternate” yang melaporkan bagaimana ojek mengklaim tempat besar di Kota Ternate tanpa regulasi kuat dari negara (*Kompas*, 24 Agustus 2009). Kisah tentang ojek memperlihatkan bahwa ojek lebih dari sekadar cerita tentang transportasi “publik” atau nama sebuah pekerjaan, sebagaimana ditampilkan oleh penelitian ini dengan mengeksplorasi dimensi-dimensi sosial, spasial dan kultural pertumbuhan ojek di Ternate.

Dalam ranah ekonomi, ojek bisa menjadi sebuah bentuk bisnis murni yang tidak hanya bagi tukang ojek tetapi juga bagi juragan-juragan ojek karena sepeda motor mahal harganya. Bagaimanapun juga, dalam perspektif pengojek muda, dunia ojek lebih dari sekadar mata pencaharian. Tentu saja mereka punya kebutuhan material tetapi mengojek itu juga adalah untuk memenuhi kebutuhan praktis maupun kebutuhan simbolis dan fungsional mereka. Menghabiskan waktu di pangkalan tanpa kontrol orang tua dan punya opsi untuk membelanjakan uang sendiri secara independen, jelas sangat didambakan oleh para pengojek muda.

Pengojek Muda

Bagian ini menampilkan beberapa pengojek muda yang datang dari latar belakang sosial berbeda-beda. Ada beberapa kesamaan di antara mereka, misalnya mereka adalah pendatang baru di Ternate dan pendidikan formal mereka terbatas. Sebagian mendapat dukungan orangtua, tetapi banyak dari mereka yang tergerak sendiri untuk mendapatkan pekerjaan. Umumnya mereka berpendapat bahwa “kerja ojek bagus tapi melelahkan.” Sebagian dari mereka memanfaatkan usaha ojek sebagai batu lompatan untuk mencapai pendidikan lebih tinggi, dan dengan demikian mendapat pekerjaan mapan sebagai pegawai pemerintah.

Dalam usaha ojek, para pengojek (laki-laki) muda bisa dengan mudah memperoleh uang untuk menopang kebutuhan konsumsi maupun untuk bersantai dan bersenang-senang mereka. Setidak-tidaknya ada tiga cara untuk memasuki dunia ojek: mendaftarkan diri sebagai anggota di suatu pangkalan; ikut serta di pangkalan ojek di lingkungan sekitar; atau terus berkeliling sebagai “pengojek bebas” mencari penumpang tanpa terikat pada pangkalan tertentu. Kelompok yang terakhir ini biasanya tidak bisa mendapatkan penghasilan tetap karena kadang-kadang mereka dilarang menggunakan wilayah pengojek pangkalan.

Samsul (25 tahunan) memilih ojek sebagai pekerjaan sejak 2005. Sebelum itu dia bekerja di pabrik kayu di Halmahera, PT Taiwi (Barito Timber Group). Setelah diberhentikan dia pindah ke Ternate dan memiliki ojek sebagai pekerjaannya, karena dia tidak punya pilihan lain: “Ojek tidak memerlukan persyaratan rumit,” demikian kata Samsul. Antara tahun 2005 dan 2007 penghasilan hariannya mencapai Rp.100.000-200.000, tetapi sejak 2008 penghasilan itu turun menjadi sekitar Rp.60.000-70.000. Dia mengojek dengan sepeda motor kreditan dengan uang muka Rp. 3.000.000 dan cicilan bulanan Rp 863.000 selama dua tahun

(2005-2007). Modal awalnya dia peroleh dari pesangon pabrik sekitar Rp.5.000.000 dan Rp. 1.200.000 dari asuransi Jamsostek.

Pendapatan Samsul bervariasi dari hari ke hari. Pada tanggal muda dia bisa mendapat Rp 75.000 per hari, sedangkan pada hari-hari “kering” (tanggal tua) dia mendapat Rp.35.000-40.000. Situasi serupa juga dialami para pengojek lain. Hari-hari “basah” pada tanggal muda menunjukkan bahwa ojek di Ternate melayani penumpang dengan pekerjaan tetap yang menerima gaji pada awal bulan. Banyak orang yang cenderung hanya menggunakan ojek pada hari-hari setelah mereka menerima gaji. Pendapatan pengojek bergantung pada mobilitas penumpang, lokasi pangkalan, tanggal dan cuaca. Pada hari Minggu misalnya, jumlah penumpang sedikit karena banyak orang beraktivitas di rumah saja. Ketika musim hujan tiba penghasilan pengojek pun jelas menyusut.

Rudi (24 tahun) berasal dari Hategau, Kecamatan Oba, Halmahera Tengah. Dia datang pertama kali di Ternate pada tahun 1993 karena mendaftar di SMP 5 Ternate. Dia melanjutkan pendidikan di SMA dan akhirnya menjadi mahasiswa di Fakultas Sastra Universitas Khairun Ternate. Rudi hidup bersama dua sepupunya dari Halmahera di rumah kontrakan kecil yang harus dibayarnya Rp.250.000 per bulan. Dia bertetangga dengan Pak Awal yang bekerja sebagai guru dan juragan ojek. Dia meminta kepada Pak Awal agar membolehkannya memakai salah satu sepeda motor untuk mengojek dengan membayar setoran bulanan Rp.900.000. Rudi merasa sangat beruntung mendapat pekerjaan sebagai tukang ojek. Dia juga menggunakan sepeda motor untuk melakukan kegiatannya sebagai mahasiswa, sehingga sepeda motor itu sudah seperti miliknya sendiri. Selain menghemat uang transpornya ke kampus, dia bisa memperoleh Rp.60.000-80.000 per hari sebagai tukang ojek.

Anwar adalah contoh tukang ojek yang mengojek sebagai pekerjaan sementara sembari mencari peluang kerja yang lain. Pada tahun 2003 Anwar (26 tahun) adalah pemuda dari Pulau Ambon yang datang ke Ternate karena diminta pamannya untuk menjadi tukang ojek karena pamannya menganggap penghasilan dari mengojek di Ternate lumayan bagus (bisa mendapat Rp. 60.000-100.000 per hari). Pamannya adalah pebisnis ojek sukses sejak 2001. Setelah dua tahun menjelajahi jalanan Ternate sebagai tukang ojek Anwar memutuskan untuk melanjutkan pendidikan karena dia ingin bekerja sebagai guru. Dia mengakui bahwa ojek mendatangkan penghasilan bagus, tetapi sangat melelahkan. Rutinitas harian Anwar sama dengan para pengojek pada umumnya. Dia mulai bekerja pukul 7 pagi hingga tengah malam, kadang-kadang sampai pukul 2 dini hari. Dia tinggal bersama pamannya dan ikut membantu kebutuhan keluarga pamannya dengan membeli beras, gula atau ikan. Ketika penghasilannya banyak, dia mengirim sejumlah uang kepada orang tuanya di Pulau Seram.

Tapi, kewajiban finansial bisa terasa berat bagi para pengojek muda. Sepeda motor yang mereka gunakan biasanya dibeli dengan dana pinjaman dan mereka harus menjamin agar kreditnya dibayar tepat waktu. Tampaknya penghasilan harian mereka lumayan. Misalnya, Arie (22 tahun) mendapatkan Rp.25.000 hingga Rp. 30.000 dengan bekerja dari pukul enam pagi hingga tengah hari. Dia memerlukan penghasilan tambahan untuk makan, rokok, makanan kecil, dan sedikit untuk tabungan sehingga dia menghabiskan waktu malamnya dengan mengojek karena Arie tidak mencari uang di siang hari karena merasa sangat panas—dia lebih suka menghindari terik matahari daripada mencari penumpang setelah makan siang.

Menurut Arie, yang berasal dari Tobelo, anak-anak sekolah biasanya lebih suka naik ojek daripada angkutan umum. Para

pengojek juga lebih suka penumpang pelajar karena mereka biasanya memilih sepeda motor dengan gaya nyentrik. Lukisan, stiker dan aksesoris lain dipakai untuk menghias sepeda motor seperti layaknya angkutan publik lainnya. Untuk diketahui, kebanyakan angkot di Kota Ternate menarik perhatian penumpang muda dengan fasilitas musiknya; angkot tanpa musik cenderung dihindari para penumpang pelajar di Ternate.

Menjadi pengojek sementara adalah cara mudah mendapatkan uang, khususnya di malam hari. Beberapa orang tua mendukung anak mereka mengojek untuk memenuhi biaya pendidikan dan hidup sehari-hari mereka di samping sebagai sarana mendatangkan penghasilan tambahan keluarga. Sepeda motor juga terkait dengan kebutuhan akan gaya dan hiburan di kalangan anak muda. Bagi para pemuda di Ternate, mengendarai sepeda motor, apalagi jika milik sendiri, memiliki keuntungan tersendiri karena mereka bisa mewujudkan kebebasan dan kesenangan mereka selain mendapat uang cukup untuk membayar kebutuhan sehari-hari. Sepeda motor juga terkait dengan simbol maskulinitas tertentu di Ternate, terutama diartikulasikan dalam “perilaku agresif” seperti mengendarai motor di sudut-sudut kampung (Kiem 1993, h, 158–9). Bagi para perempuan muda, sepeda motor lebih banyak diperlakukan sekadar sebagai sarana transportasi. Meski belakangan ini boleh jadi ada sebagian perempuan yang tidak nyaman dengan pandangan seperti ini.

Dinamika Pangkalan

Di pangkalan, para pengojek membangun hubungan tertentu, yang juga didasarkan pada kepentingan ekonomi, budaya dan politik. Pangkalan ojek adalah penanda ruang yang diduduki oleh sekelompok pengojek, di mana peraturan tertentu, kesepakatan dan solidaritas timbal balik dibangun dan dipraktikkan sehari-hari —inilah yang disebut De Certeau sebagai semacam “taktik

yang praktis” (De Certeau, 1984, h. xvii). Untuk para pemuda, pangkalan berbeda dari tempat-tempat lain di urban Ternate. Pangkalan memungkinkan terjadinya sebuah interaksi sosial yang lebih luas dan lebih menarik dibanding ruang rumah mereka, yang biasanya dipenuhi aturan kaku dan harapan-harapan keluarga yang membatasi.

Mengapa pangkalan diciptakan oleh para pengojek? Alasan praktisnya adalah memastikan keadilan peluang untuk mendapatkan penumpang dan peluang mendapatkan penghasilan setiap harinya. Semua pengojek dimasukkan dalam daftar antrian dan pangkalan mengatur sistem antrian untuk melayani penumpang. Hal ini dimaksudkan untuk mencegah konflik dan persaingan tidak sehat sesama pengojek. Biasanya, setiap pangkalan punya organisasi formal, termasuk ketua dan bendahara terpilih, dan iuran anggota. Salah satu kegiatan yang lazim dilakukan adalah arisan. Bagi yang menang bisa menggunakan uangnya untuk mempercepat pelunasan kredit atau kebutuhan keuangan lainnya. Iuran anggota juga dipakai untuk membiayai perawatan kesehatan anggota, membantu jika terjadi kecelakaan, atau mensponsori pertandingan sepakbola di suatu kampung. Dokumen tertulis berupa aturan atau AD/ART kelompok jarang ada dan disimpan.

Bagi pengojek pendatang, salah satu keuntungan pangkalan adalah bergaul dalam bahasa campuran Melayu-Ternate. Ini membantu mereka memperbaiki kecakapan berkomunikasi mereka dengan warga Ternate. Dalam ruang demikian para pengojek berinteraksi dan berbagi cerita serta pengalaman sebagai sarana menyelesaikan persoalan pribadi sehari-hari. Penguasaan bahasa adalah penanda awal bagaimana adaptasi sosial budaya pendatang (migran) dalam pekerjaan dan relasi sosial keseharian mereka.

Pangkalan-pangkalan di Bastiong, Takoma, dan Toboko (kampung-kampung di Ternate Selatan) meminta otoritas setem-

pat, misalnya Lurah atau perwakilan organisasi pemuda setempat, menjadi penasihat pangkalan mereka dengan tujuan memberi legitimasi dan mengamankan pangkalan mereka. Dari sini, sebuah kesadaran kelompok berbasis pangkalan muncul, sehingga para anggota sepakat memberi *julukan* atau *nama* pangkalan untuk memperlihatkan identitas teritorial atau keanggotaan. Mereka juga menyusun strategi untuk menolak atau bahkan mengusir ojek liar yang berusaha “mencuri” penumpang di sekitar pangkalan mereka. Para pengojek pangkalan menganggap sistem antrian itu adil. Dan dari sudut pandang penumpang, pangkalan adalah tempat di mana mereka bisa segera mendapatkan ojek dan memilih ojek yang mereka sukai, misalnya karena motor lebih baru, pengojek muda atau yang lebih tua. Komunitas ojek akan marah jika ada pengojek mengambil penumpang dari pangkalan komunitas lain. Ini sering terjadi di beberapa pangkalan kampung. Ojek ‘penyambar’ semacam itu memanfaatkan setiap peluang untuk mendapatkan penumpang di luar wilayah kekuasaan pangkalan, biasanya di malam hari (khususnya Sabtu malam). Hal itu biasanya terjadi di kawasan *Sweering* (di tepi pantai Ternate), atau pada beberapa kawasan hiburan di sepanjang pantai Ternate.

Kebanyakan pangkalan diatur dengan baik dan tertata rapi. Sebagian dibangun permanen dengan atap genting, bertegel dan dilengkapi TV. Ada kalanya pangkalan diperindah dengan karya seni, seperti poster simbol-simbol lokal, spanduk iklan, bintang sepakbola internasional atau idola anak muda Indonesia. Tidak mengherankan jika ditemukan banyak pengojek yang lebih suka tidur di pangkalan daripada di rumah-rumah mereka. Selain menonton televisi, mereka sering bermain domino dan catur, mengobrol, merokok, makan dan minum bersama.

Solidaritas ojek dibangun melalui pangkalan. Mereka mempunyai kepentingan bersama dalam persoalan-persoalan penting yang mungkin dialami seperti ke-

celakaan, penyakit, kerusakan motor dan cicilan kredit. Dari perspektif penumpang, pangkalan memudahkan untuk mendapatkan transportasi, karena kebanyakan pangkalan terletak di persimpangan kampung. Dengan menempati ruang di tiap-tiap pangkalan, para pengojek membangun kesepakatan kolektif tentang tarif dan rute. Demarkasi fisik “ruang ojek” tidak hanya menguntungkan pengojek tetapi juga penumpang. Melalui “pembentukan” ruang, sistem informal ojek menjadi terlihat lebih formal. Makin permanen batas-batas pangkalan mereka, makin jelas pula posisi mereka terdefiniskan dalam dunia ojek.

Tipe-tipe pangkalan bisa dibedakan menurut sejauh mana permanennya pangkalan yang bersangkutan. Pangkalan berbasis kampung memiliki bangunan permanen dan terletak dalam perbatasan suatu kampung. Meski begitu, biasanya bukan hanya pengojek yang memarkir sepeda motor dan bersantai di pangkalan, anak-anak muda kampung pun senang menongkrong di pangkalan.

Pangkalan semi permanen menggunakan papan nama kecil sebagai tanda al kadarnya. Mereka banyak kita temukan di lokasi-lokasi tertentu seperti sekolah, pusat perkantoran, pasar dan pusat perbelanjaan. Setelah pukul 16.00 sore para pengojek semi-permanen itu mulai bergerak ke *Sweering*. Di lokasi tepi pantai ini terdapat lebih dari lima puluh warung makan, penjual buah dan kafe yang ramai dikunjungi orang dan terbuka sampai dini hari. Sehingga para pengojek juga beroperasi sampai tengah malam. Walaupun para pengojek biasanya tidak punya koordinator pangkalan, mereka tetap mempertahankan pola pengorganisasian ketika beroperasi secara rutin di sana dan menjalankan sistem antrian informal. Keanggotaan mereka beragam dalam hal etnis dan solidaritas mereka lebih fleksibel dibanding pangkalan berbasis kampung.

Tidak seperti kedua tipe pangkalan tadi, yang normalnya berisi etnis campuran,

ada juga pangkalan yang dibentuk lebih berdasarkan pada ikatan etnis. Pangkalan tipe ini semi-permanen dan tentu saja tidak sebanyak ojek kampung, tetapi pangkalan tetap dibatasi menurut wilayah dan batas itu dijaga dengan cermat. Selama penelitian lapangan saya, ada pangkalan ojek Jawa, Bugis, Makian, dan Morotai. Sebagian pangkalan itu dibangun dengan izin resmi; yang lainnya didasarkan pada klaim (sepihak) atas ruang tertentu. Pangkalan pengojek dari Morotai misalnya, dibangun setelah mendapat izin dari pejabat kelurahan.

Sangat berbeda dari tipe-tipe pengojek dan pangkalan di atas adalah apa yang disebut tipe “ojek penyambar” atau ojek keliling. Mereka tidak membatasi operasinya secara teritorial dalam bentuk pangkalan. Justru sebaliknya, mereka menggunakan jalanan, dan jalan-jalan utama Ternate, sebagai ruang utama mereka dalam mengojek. Mereka sangat pragmatis dalam ‘menyambar’ kesempatan ekonomi, misalnya, dengan mencari penumpang yang pergi pulang dari pelabuhan dan tempat-tempat ramai lainnya.

Secara umum, ojek yang mempunyai pangkalan permanen biasanya terletak di kampung-kampung dengan kohesi sosial mereka sangat tinggi, tetapi mobilitas mereka kurang secara teritorial. Pangkalan semi-permanen yang meliputi ojek berbasis etnis mobilitasnya sangat tinggi dalam mencari penumpang setiap hari. Penghasilan ojek jenis ini relatif lebih tinggi dibanding ojek kampung. Ojek penyambar lebih aktif dan lebih tinggi mobilitasnya. Mereka biasanya menggunakan semua jalan di Ternate sebagai “pangkalan terbuka” mereka.

Pangkalan adalah sebuah institusi sosio-spasial yang menandai batas suatu ruang dan, pada gilirannya, menciptakan peluang bagi penyusunan identitas sosial pengojek sebagai “orang muda modern” melalui penggunaan bahasa, pakaian, peluang menggoda ga-

dis-gadis atau dalam hal “menangkap” penumpang perempuan. Sebuah unsur maskulinitas dilekatkan melalui “struktur tempat kerja” (Connell, 2005). Fenomena ini terkait langsung dengan klaim subjektif kemampuan fisik laki-laki muda dalam hal mobilitas fisik dan kekuatan mereka bekerja hingga malam hari dan berada di tempat publik, seperti pangkalan ojek. Perempuan dilarang terjun dalam bisnis ojek karena nilai sosial dominan Ternate yang memandang perempuan lebih cocok berada dalam ranah domestik. Perempuan juga tidak diizinkan bekerja di malam hari dalam “pekerjaan bergerak” seperti ojek. Sesungguhnya, ojek dan konstruksi ruang pangkalan sangat terkait dengan ikatan-ikatan sosial yang sudah ada (seperti ikatan kampung atau ikatan keluarga di mana anggota keluarga direkrut untuk bekerja sebagai pengojek). Tapi ojek bisa pula menciptakan kembali atau mendefinisikan ulang berbagai relasi sosial, seperti yang didasarkan pada relasi-relasi etnis yang sebetulnya boleh jadi tidak begitu kuat.

Ojek dan Politik Lokal

Ketika semakin banyak orang memanfaatkan jasa ojek, para pengojek muda pun berpotensi mempengaruhi kontrol atas ruang publik. Mereka mampu bernegosiasi dengan Pemerintah Kota dalam mengatur operasi ojek yang menguntungkan mereka. Dengan keanggotaan yang besar dan kekuatan untuk mempengaruhi ruang publik, dunia ojek dipandang oleh elite lokal sebagai alat politik untuk mewujudkan kepentingan dan agenda mereka. Elite mendekati pengojek untuk menjadikan mereka organisator rapat umum atau demonstrasi dan, ini yang lebih penting, memilih mereka dalam pemilukada (untuk jabatan walikota atau gubernur) atau anggota legislatif. Misalnya, dalam pemilihan Walikota 2005, Syamsir Andili sangat sukses memanfaatkan ojek untuk ke-

pentingan politiknya. Para pengojek termasuk partisipan utama kampanyenya. Selain uang yang mereka terima pada hari kampanye, Andili juga memberi tiap-tiap pangkalan sebuah televisi dan bantuan uang untuk menata ulang pangkalan mereka (misalnya untuk membeli cat, gambar, dan sebagainya). Pada saat yang sama pertandingan sepakbola diselenggarakan di mana-mana, menghubungkan ojek dengan olahraga terpopuler di kalangan pemuda Kota Ternate.

Ada sejumlah faktor yang menjadikan ojek menarik bagi politisi lokal. Pengojek adalah kelompok besar yang sangat lincah bergerak, sebuah pencerminan dari gejala “mobilitas ganda” di mana pergerakan fisik dan komunikasi dilakukan setiap harinya (Sheller & Urry, 2006.h. 212). Pengojek menjelajahi kampung-kampung dan lokasi-lokasi ramai sepanjang hari. Para kandidat memanfaatkan mobilitas ojek itu untuk kampanye dan sebagai pembawa informasi di tingkat akar rumput. Rival Rahmi (2009), misalnya, merekam pengakuan seorang calon anggota legislatif dari Partai Golkar bahwa dia menggunakan ojek untuk menyebar kartu nama, stiker dan aksesori partai kepada para pengguna jasa ojek selama pemilu legislatif 2009.

Ojek menarik bagi elite lokal sebagai tempat mempromosikan profil mereka di pangkalan ojek. Bagi ojek, Pemilu mendatangkan banyak penghasilan ekstra. Para pengojek menetapkan harga khusus bagi tiap kandidat atau partai. Di lain pihak, kandidat dan partai pun merasa bahwa gambar atau simbol partai mereka aman di pangkalan-pangkalan ojek. Sebagai contoh, Indra (23 tahun), pengojek di pangkalan Simpang Lima menerima Rp.100.000 tiap bulan karena menjaga poster-poster seorang kandidat yang dipajang di pangkalan ojeknya.

Selama proses pembangunan pangkalan, Dade (26 tahun) sangat aktif mengorganisasi

sebagian besar pengojek di sekitar lokasi pangkalannya. Karena itulah dia dipilih sebagai koordinator pangkalan. Dade juga punya jaringan dengan beberapa elite politik lokal yang bersaing dalam pemilihan gubernur 2007. Dade adalah pendukung politik aktif, dan dia mendapat dukungan uang tambahan untuk memperbaiki pangkalan yang baru dibuat, namanya *Makadogo*. Dia mendapat bantuan untuk pengecatan, pemasangan atap seng dan dinding papan, juga seperangkat TV merek Toshiba. Pangkalan itu kemudian berlangganan TV kabel dengan iuran Rp.25.000 per bulan. Dengan demikian kandidat politik atau partai bisa dipandang sebagai “sponsor sementara” pangkalan ojek sejauh mereka membayar para pengojek dan koordinator pangkalan. Kelompok ojek *Himo-himo* di kampung Ubo-Ubo misalnya, menyewakan pangkalan mereka untuk dicat sesuai warna partai tertentu dengan bayaran Rp.10.000.000,- selama musim kampanye pemilu 2009. Para anggota menggunakan uang itu untuk mengecat dan selebihnya dibagi-bagi untuk dua puluh anggota lainnya.³

Kelompok ojek adalah sarana paling efektif untuk memobilisasi massa selama kampanye politik. Hampir semua pangkalan ojek dipesan oleh partai politik atau kandidat (terutama yang berasal dari partai besar) untuk ambil bagian dalam kampanye sebagai partisipan aktif. Akibatnya, para penumpang kesulitan mendapatkan ojek selama hari-hari kampanye pemilihan umum. Walaupun berguna secara politis, dunia ojek memiliki semacam “kekuatan” berdasarkan mobilitas sosio-spasial dan jumlah keanggotaannya, tetapi kegunaan ini terbatas sifatnya karena politisilah yang lebih banyak menentukan, bukan sebaliknya.

3 Rival Fahmi, *Okezone*, 8 April 2009 di <http://pemilu.okezone.com/image/template/tools/text.gif> (diakses 10 Agustus 2009).



Gambar 1 Pengojek muda dalam gaya ojek (foto oleh *Malut Pos*, Mei 2001).

Kesimpulan

Ojek adalah sebuah arena sosial baru dalam kehidupan pemuda di Ternate. Selain mendapat penghasilan sebagai pengojek, mereka juga bisa berpartisipasi dalam suatu interaksi santai sesama mereka, sehingga menemukan makna baru dalam kehidupan sehari-hari mereka, di mana mereka bisa mengungkapkan kebebasan dalam menggunakan ruang urban dan waktu luang mereka untuk kepentingan mereka sendiri. Melalui jenis keterlibatan lokal seperti ini

mereka berhasil membentuk asosiasi-asosiasi di mana anggota menyumbangkan sebagian penghasilan mereka untuk saling membantu pada saat dibutuhkan. Mereka pun meningkatkan afiliasi etnis, manuver politik dan keterikatan kampung. Di samping itu, ojek menjadi pemicu keberadaan ruang baru bernama pangkalan bagi artikulasi kelompok laki-laki yang memungkinkan mereka menghubungkan eksistensi mereka dengan dunia luar, misalnya dengan politik lokal, masalah nasional dan olahraga global.

Di dunia ojek, pangkalan menjadi titik fokus untuk memupuk solidaritas di antara para pengojek yang mempunyai lokasi spasial yang permanen, semi permanen dan berbasis etnis, atau “ojek bebas”. Okupasi dan batas-batas teritorial semacam itu adalah ciri-ciri signifikan dari pengalaman ojek, walaupun masing-masing jenis pangkalan punya ketegangan-ketegangan sendiri sehubungan dengan kemampuan mereka mengelola kepentingan kolektif dalam mengamankan penghasilan para anggota. Pangkalan memfasilitasi sebuah kehidupan rutin bagi pengojek dan sebuah perasaan identitas tertentu bagi para pengojek muda, di samping juga membentuk arena kepentingan dalam pertarungannya dengan pihak berwenang dan cara-cara mengklaim sebuah ruang untuk beroperasi. Dinamika dunia ojek itu diartikulasikan di seluruh formasi keanggotaan pangkalan —pengojek kampung/lokal, migran dan pengojek sementara—dan bagaimana keterlibatannya dalam politik lokal.

● *Ucapan Terima Kasih*

Saya berutang terima kasih kepada para tukang ojek dan juragan ojek di Ternate yang tidak tampil dengan nama asli mereka dalam artikel ini, juga kepada Abdullah Ismail, Annermarie Samuels, Bang Naid Husen, Ben White, Chris Brown, Dahlan Malagapi, David Kombako, Ewin (*Malut Pos*), Gerry van Klinken, Herman Oesman, Irman Saleh, Ilham Badar, Isnaeni “Katti”, Mas Gie, Patricia Spyer, Pujo Semedi, Rahmat (*Pilas*), Ratna Saptari, Richard Frazer, Suzanne Naafs, Tauhid Arief, Wawan dan pemeriksa serta penyunting anonim TAPJA. Penelitian untuk artikel ini bisa dilakukan berkat dukungan besar proyek penelitian bersama “Middle Indonesia” KITLV/KNAW di Negeri Belanda.

Daftar Pustaka

- Appadurai, R. (1996) *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Connell, R. W. (2005) *Masculinities*, University of California Press, Berkeley.
- Claire, Q.S. (2009) ‘The Return of the Sultan?: Patronage, Power, and political machines in ‘post’-conflict North Maluku’, in *Deepening Democracy in Indonesia? Direct Elections for Local Leaders (Pilkada)*, eds M. Erb & P. Sulistiyanto, ESAS, Singapore, h. 303–26.
- De Certeau, M. (1994) *The Practice of Everyday Life*, University of California Press, Los Angeles.
- Dinas Pemuda dan Olahraga Kota Ternate (2007) *Profil Pemuda Kota Ternate*. Disertai Ringkasan Data Base Pemuda dan Olahraga tahun 2007, Ternate, Maluku Utara.
- Fahmi, R. (2009) Okezone, 8 April 2009. Tersedia di: <http://pemilu.okezone.com/image/template/tools/text.gif>, diakses 10 Agustus 2009.
- Hafel, M. (2004) *Respon Terhadap Tuntutan Regulasi Ojek: Studi Kasus di Kota Ternate*, Tesis MA, Universitas Gadjah Mada (UGM), Yogyakarta.
- Kiem, C. G. (1993) *Growing up in Indonesia: Youth and Social Change in a Moluccan Town*, Verlag breitenbach Publishers, Saarbrücken, Germany.
- Klinken, G. van (2007) *Communal Violence and Democratization in Indonesia: Small Town Wars*, Routledge, London.
- Low, S.M. (2009) ‘Towards an anthropological theory of space and place’, *Semiotica*, vol. 175, no. 1-4, h. 21-37.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006) ‘The new mobilities paradigm’, *Environment*

- and Planning A*, vol. 38, no. 2, h. 207–26.
- Truitt, A. (2008) ‘On the back of a motorbike: Middle-class mobility in Ho Chi Minh City, Vietnam’, *American Ethnologist*, vol. 35, no. 1, h. 3-19.
- Urry, J. (2004) ‘The “system” of automobility’, *Theory, Culture & Society*, vol. 21, no. 4–5, h. 25–39.
- Wilson, C. (2008) *Ethno-Religious Violence in Indonesia: From Soil to God*, Routledge, London.
- Wyn, J. & White, R. (1997) *Rethinking Youth*, Sage Publication, London.