Social Empirical: Prosiding Berkala Ilmu Sosial
Volume 3 Number 2 2026, pp 331-342
ISSN: 3063-0703 (Online)
DOI: https://doi.org/10.24036/scemp.v3i2.692
Received: May 1, 2026; Revised: June 8, 2026; Accepted: November 27, 2026

Dinamika Persaingan Layanan Transportasi antara KOMAH dan Ojek Konvensional di Lingkungan Universitas Negeri Padang

Priskila Natasia Br.Saragih[1], Hanafi Saputra[2*], Hafid Pradana[3], Habiburrahman Alkhaira[4], Iklas Iklas[5], Lanna Fitri[6]
[1,2,3,4,5,6]Universitas Negeri Padang
*Corresponding author, e-mail: hanafisaputra25@fis.unp.ac.id

Abstrak
Perkembangan transportasi berbasis komunitas di lingkungan perguruan tinggi memunculkan dinamika persaingan baru yang tidak hanya berdimensi ekonomi, tetapi juga melibatkan relasi sosial antarpelaku transportasi. Penelitian ini mengkaji dinamika persaingan layanan transportasi antara KOMAH dan ojek konvensional di lingkungan Universitas Negeri Padang dengan fokus pada bentuk persaingan, strategi mempertahankan pelanggan, serta dampak sosial dan ekonomi yang ditimbulkan. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi kasus. Data dikumpulkan pada bulan Mei 2026 melalui tiga instrumen utama, yaitu observasi partisipatif pasif pada jam sibuk kampus, wawancara mendalam terhadap 15 informan yang ditentukan secara *purposive sampling* yang terdiri atas pengemudi KOMAH, pengemudi ojek konvensional, dan mahasiswa pengguna jasa, serta didukung oleh studi dokumen terhadap kebijakan regulasi dan data sekunder yang relevan. Data dianalisis menggunakan model interaktif Miles dan Huberman serta dikaji melalui kerangka Teori Konflik Ralf Dahrendorf. Hasil penelitian menunjukkan bahwa persaingan antara kedua layanan transportasi tersebut mencakup dimensi (1) perebutan pelanggan, (2) perbedaan sistem tarif, dan (3) kualitas pelayanan. KOMAH unggul dalam kemudahan akses dan keterjangkauan tarif melalui sistem pemesanan berbasis WhatsApp, sementara ojek konvensional bertahan melalui kedekatan personal dan loyalitas pelanggan jangka panjang. Persaingan tersebut menimbulkan ketegangan sosial berupa klaim wilayah operasional yang diselesaikan secara musyawarah. Secara ekonomi, kehadiran KOMAH membuka peluang penghasilan tambahan bagi mahasiswa, namun berdampak pada penurunan pendapatan pengemudi ojek konvensional. Penelitian ini menegaskan bahwa transportasi berbasis komunitas mahasiswa merupakan fenomena sosial yang khas karena mengintegrasikan fungsi ekonomi dengan penguatan solidaritas sosial di lingkungan kampus.

Kata Kunci: Dinamika persaingan; KOMAH; Ojek konvensional; Transportasi kampus.

Abstract
The development of community-based transportation in the university environment has given rise to new competitive dynamics that are not only economic in nature but also involve social relations between transportation actors. This study examines the dynamics of competition in transportation services between KOMAH and conventional motorcycle taxis in the Padang State University environment, focusing on the form of competition, customer retention strategies, and the resulting social and economic impacts. The study used a qualitative approach with a case study type. Data were collected in May 2026 through three main instruments: passive participant observation during campus peak hours, in-depth interviews with 15 informants determined by purposive sampling consisting of KOMAH drivers, conventional motorcycle taxi drivers, and student users, and supported by document studies of regulatory archives and relevant secondary data. Data were analyzed using the Miles and Huberman interactive model and examined through the framework of Ralf Dahrendorf's Conflict Theory. The results show that competition between the two transportation services includes dimensions of (1) customer competition, (2) differences in fare systems, and (3) service quality. KOMAH excels in easy access and affordable fares through a WhatsApp-based ordering system, while conventional motorcycle taxis survive through personal closeness and long-term customer loyalty. This competition has created social tensions in the form of operational area claims, which are resolved through deliberation. Economically, the presence of KOMAH provides additional income opportunities for students, but has resulted in a decrease in

the income of conventional motorcycle taxi drivers. This research confirms that student community-based transportation is a unique social phenomenon because it integrates economic functions with strengthening social solidarity within the campus environment.

Keywords: Social Conflict; Illegal Parking; Padang Beach; Parking Management; Tourism.

How to Cite: Saragih, P. N. B. et al. (2026). Dinamika Persaingan Layanan Transportasi antara KOMAH dan Ojek Konvensional di Lingkungan Universitas Negeri Padang. *Social Empirical: Prosiding Berkala Ilmu Sosial, Vol. 3 No. 2 Tahun 2026*. (pp. 331-342). Padang: Universitas Negeri Padang.

This is an open access article distributed under the Creative Commons 4.0 Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. ©2026 by author.

Pendahuluan

Perkembangan teknologi digital telah membawa perubahan yang signifikan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat, termasuk pada sektor transportasi. Kemajuan teknologi informasi dan komunikasi memungkinkan berbagai layanan transportasi bertransformasi dari sistem konvensional menuju sistem berbasis digital yang lebih cepat, praktis, dan terintegrasi. Kehadiran transportasi berbasis online memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk mengakses layanan secara fleksibel melalui telepon pintar tanpa harus mendatangi pangkalan atau menunggu kendaraan secara langsung. Transportasi online kini menjadi bagian penting dalam aktivitas sehari-hari karena mampu memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat modern yang menuntut efisiensi waktu, kemudahan akses, serta kepastian layanan. Data survei menunjukkan bahwa sebanyak 41,1% masyarakat Indonesia menggunakan layanan transportasi online setidaknya satu kali dalam sebulan, sedangkan 22,3% lainnya menggunakan layanan tersebut setiap minggu (Yonata, 2025). Tingginya tingkat penggunaan tersebut menunjukkan bahwa masyarakat semakin menerima dan mengandalkan layanan transportasi digital sebagai sarana mobilitas dalam berbagai aktivitas sehari-hari. Kondisi ini mencerminkan adanya perubahan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi yang tidak lagi hanya mempertimbangkan aspek jarak dan biaya, tetapi juga kecepatan, kenyamanan, dan kemudahan akses layanan. Perubahan tersebut kemudian memengaruhi sistem transportasi yang sebelumnya didominasi oleh transportasi konvensional dan memunculkan pola persaingan baru antara transportasi modern dan transportasi tradisional. Masyarakat cenderung memilih layanan yang dianggap lebih efektif, cepat, dan efisien dibandingkan transportasi konvensional (Ariyandi & Sari, 2020). Akibatnya, transportasi konvensional menghadapi tantangan yang semakin besar dalam mempertahankan pelanggan di tengah perkembangan layanan transportasi digital yang terus berkembang (Sari et al., 2023).

Perubahan pola transportasi tersebut tidak hanya terjadi di kawasan perkotaan, tetapi juga telah memasuki lingkungan pendidikan tinggi yang memiliki tingkat mobilitas cukup tinggi. Aktivitas mahasiswa yang beragam, mulai dari mengikuti perkuliahan, kegiatan organisasi, penelitian lapangan, magang, hingga aktivitas sosial di luar kampus menyebabkan kebutuhan terhadap sarana transportasi menjadi semakin penting. Mobilitas yang tinggi menuntut mahasiswa untuk dapat berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya secara cepat dan efisien dalam waktu yang relatif terbatas. Oleh karena itu, mahasiswa cenderung memilih layanan transportasi yang mudah diakses, aman, fleksibel, serta memiliki biaya yang sesuai dengan kemampuan ekonomi mereka. Penelitian menunjukkan bahwa kalangan muda menggunakan layanan transportasi online secara rutin karena dinilai lebih praktis, efisien, dan mampu menghemat waktu dibandingkan moda transportasi lainnya (Februara et al., 2024). Selain itu, kemudahan pemesanan melalui perangkat digital serta kepastian tarif menjadi faktor yang mendorong tingginya penggunaan transportasi berbasis teknologi di kalangan mahasiswa. Namun demikian, tidak semua mahasiswa memiliki kondisi ekonomi yang sama. Keterbatasan finansial yang dimiliki sebagian mahasiswa menyebabkan pertimbangan biaya menjadi faktor penting dalam memilih moda transportasi. Kondisi tersebut mendorong munculnya berbagai alternatif transportasi yang menawarkan tarif lebih terjangkau dan sesuai dengan kebutuhan mahasiswa. Dalam konteks ini, berkembang berbagai bentuk transportasi informal berbasis komunitas yang tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga menjadi wadah solidaritas ekonomi antarmahasiswa dalam memenuhi kebutuhan transportasi sehari-hari (Qutsi & Suwandi, 2025).

Salah satu bentuk transportasi berbasis komunitas yang muncul sebagai respons terhadap kebutuhan tersebut adalah KOMAH (Kece Ojek Mahasiswa), yaitu layanan ojek yang dikelola dan dioperasikan oleh mahasiswa untuk memenuhi kebutuhan mobilitas sesama mahasiswa. KOMAH pertama kali didirikan pada tahun 2022 oleh mahasiswa Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau sebagai respons terhadap tingginya tarif transportasi online, rendahnya kepemilikan kendaraan pribadi mahasiswa, serta luasnya area

kampus yang membutuhkan sarana transportasi yang mudah dijangkau (Qutsi & Suwandi, 2025). Berbeda dengan transportasi online berbasis aplikasi, KOMAH memanfaatkan grup WhatsApp sebagai media pemesanan sehingga hubungan antara pengemudi dan pelanggan berlangsung secara lebih langsung dan personal. Selain menawarkan tarif yang relatif murah, KOMAH juga berkembang berdasarkan prinsip solidaritas dan kesetiakawanan antarmahasiswa. Model layanan tersebut kemudian berkembang dan diadopsi oleh berbagai perguruan tinggi di Indonesia, termasuk di lingkungan Universitas Negeri Padang (UNP) (Mubaroq et al., 2024; Sulaiman & Umam, 2020). Kehadiran KOMAH menunjukkan bahwa kebutuhan mobilitas mahasiswa tidak hanya melahirkan inovasi transportasi alternatif, tetapi juga membentuk praktik ekonomi berbasis komunitas yang menggabungkan kepentingan ekonomi dengan relasi sosial antarmahasiswa.

Perkembangan KOMAH yang semakin luas tersebut juga dapat ditemukan di lingkungan Universitas Negeri Padang. Kehadiran KOMAH sebagai layanan transportasi berbasis mahasiswa memunculkan dinamika persaingan baru dengan ojek konvensional yang telah lebih dahulu beroperasi di kawasan kampus. Persaingan tersebut tidak hanya berkaitan dengan perebutan pelanggan, tetapi juga menyangkut perbedaan sistem operasional, mekanisme pemesanan, tarif layanan, hingga penguasaan wilayah operasional. Di lingkungan UNP, jumlah pengemudi KOMAH tercatat sekitar 170 pengemudi aktif, sedangkan ojek konvensional berjumlah sekitar 45 pengemudi aktif. Ketimpangan jumlah tersebut memperkuat daya saing KOMAH dalam memperoleh pelanggan sekaligus memunculkan ketegangan dengan ojek konvensional. Selain menawarkan tarif yang lebih murah, KOMAH juga memperoleh dukungan dari sesama mahasiswa melalui ikatan solidaritas yang terbangun dalam lingkungan kampus. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa persaingan antara KOMAH dan ojek konvensional tidak hanya berkaitan dengan aspek ekonomi, tetapi juga mencakup persaingan ruang operasional, perebutan konsumen mahasiswa, kualitas pelayanan, serta berbagai strategi yang dilakukan untuk mempertahankan pelanggan di lingkungan kampus.

Tabel 1. Jumlah Data Pengemudi 2025-2026

Pihak Penyedia Layanan Transportasi	Jumlah Data Pengemudi Aktif di UNP
KOMAH (Kece Ojek Mahasiswa)	± 170 Pengemudi Aktif
Ojek Pangkalan Kampus (Konvensional)	± 45 Pengemudi Aktif

Sumber: Peneliti 2026

Berbagai penelitian terdahulu telah mengkaji persaingan antara transportasi online dan transportasi konvensional dari berbagai perspektif. Putnarubun et al., (2025) menjelaskan bahwa kehadiran transportasi online berdampak pada penurunan pendapatan pengemudi ojek konvensional. Tivani et al. (2025) menemukan bahwa perkembangan layanan transportasi digital menyebabkan berkurangnya jumlah penumpang ojek pangkalan. Hanum, Adiansah & Nulhaqim (2024) mengkaji konflik yang muncul akibat perebutan wilayah operasional, tarif, dan pelayanan antara ojek online dan ojek konvensional. Sementara itu, Nurprameswari (2023) menunjukkan bahwa masyarakat cenderung memilih transportasi online karena dianggap lebih praktis dan efisien. Mufida and Silvia (2023) menemukan bahwa konsumen lebih banyak memilih ojek online dibandingkan ojek konvensional karena dinilai lebih cepat, mudah diakses, serta menawarkan tarif yang lebih terjangkau dan transparan. Selain itu, Meylinda Anggraeni (2026) menjelaskan bahwa persepsi harga dan kualitas layanan menjadi faktor penting yang memengaruhi loyalitas pelanggan dalam menggunakan layanan transportasi berbasis digital. Penelitian lain yang dilakukan oleh Jabar (2025) menjelaskan bahwa ojek konvensional berupaya mempertahankan keberadaannya melalui solidaritas kelompok dan loyalitas pelanggan. Secara umum, penelitian terdahulu lebih banyak memfokuskan kajian pada dampak ekonomi, penurunan pendapatan, perubahan pola pelayanan, konflik wilayah operasional, serta strategi bertahan ojek konvensional dalam menghadapi perkembangan transportasi digital.

Meskipun demikian, berbagai penelitian tersebut masih lebih banyak berfokus pada dampak ekonomi transportasi online terhadap ojek konvensional, penurunan pendapatan pengemudi, serta konflik akibat perebutan wilayah operasional. Kajian yang secara khusus membahas persaingan antara transportasi berbasis komunitas mahasiswa dan ojek konvensional di lingkungan perguruan tinggi masih relatif terbatas. Padahal, persaingan yang terjadi tidak hanya berkaitan dengan perebutan konsumen mahasiswa, tetapi juga melibatkan penguasaan ruang operasional, perbedaan skema tarif, kualitas pelayanan, serta strategi adaptasi yang dilakukan oleh masing-masing kelompok pengemudi. Selain itu, karakteristik KOMAH sebagai transportasi berbasis komunitas mahasiswa menghadirkan bentuk persaingan yang berbeda dibandingkan transportasi online berbasis aplikasi karena dibangun melalui solidaritas dan kedekatan sosial antarmahasiswa. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan Teori Konflik Ralf Dahrendorf untuk menganalisis pola persaingan ruang dan perebutan konsumen mahasiswa, implikasi perbedaan skema tarif,

serta perbandingan kualitas pelayanan dan respons adaptasi pengemudi antara KOMAH dan ojek konvensional di lingkungan Universitas Negeri Padang.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pola persaingan ruang dan perebutan konsumen mahasiswa antara KOMAH dan ojek konvensional di lingkungan Universitas Negeri Padang, mengidentifikasi implikasi perbedaan skema tarif terhadap preferensi pengguna jasa, serta menjelaskan perbandingan kualitas pelayanan dan respons adaptasi pengemudi dalam menghadapi persaingan layanan transportasi di lingkungan kampus. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian sosiologi konflik dan sosiologi ekonomi, khususnya mengenai persaingan transportasi berbasis komunitas di lingkungan perguruan tinggi.

Metode Penelitian

Penelitian ini menerapkan pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus (*case study*) untuk menggali secara mendalam kontestasi ruang dan dinamika kepentingan antara komunitas KOMAH dan ojek konvensional di lingkungan Universitas Negeri Padang (Kania & Kurniawan, 2020; Setiawan, 2020). Penentuan informan dilakukan melalui teknik *purposive sampling* dengan menetapkan kriteria ketat pada tiga kelompok aktor utama dengan total 15 orang informan (Nurprameswari, 2023). Kriteria informan mencakup 5 orang pengemudi KOMAH (mahasiswa aktif UNP yang beroperasi minimal 6 bulan via WhatsApp), 5 orang pengemudi ojek konvensional (memiliki pangkalan tetap di sekitar kampus dengan masa kerja minimal 2 tahun), serta 5 orang mahasiswa aktif UNP (pengguna rutin kedua jasa tersebut minimal 3 kali dalam seminggu) guna menggali perspektif dari sisi konsumen secara mendalam. Ritme pelaksanaan lapangan berjalan secara sistematis melalui tiga instrumen utama yang merujuk pada prosedur pengumpulan data kualitatif menurut buku (Sugiyono, 2020), yaitu observasi partisipatif pasif pada jam-jam sibuk aktivitas akademik kampus untuk menyusun catatan lapangan, wawancara mendalam secara persuasif terkait penentuan tarif dan klaim wilayah operasional, serta didukung oleh studi dokumen terhadap arsip regulasi kampus yang relevan (Anggraeni & Trinugraha, 2025; R. Putnarubun, 2025).

Seluruh data lapangan yang telah terkumpul kemudian dianalisis secara interaktif melalui tahapan reduksi data, penyajian data berupa narasi perbandingan sudut pandang aktor secara seimbang, serta penarikan kesimpulan berdasarkan model analisis kualitatif kontemporer dalam buku (Creswell & Creswell, 2023). Hasil analisis kritis tersebut selanjutnya dikaitkan langsung dengan konsep wewenang (*authority*) dan kelompok kepentingan (*interest groups*) dalam Teori Konflik Ralf Dahrendorf (Sari & Saputri, 2019; R. Sari & Asmendri, 2020; Trisna & Muluk, 2022). Guna menjamin keabsahan data (*trustworthiness*), peneliti menerapkan teknik triangulasi sumber dengan membandingkan silang versi KOMAH, ojek pangkalan, dan mahasiswa pengguna. Langkah ini dipadukan dengan teknik triangulasi teknik melalui integrasi hasil wawancara, observasi, dan studi dokumen di lapangan sesuai dengan prinsip pemeriksaan keabsahan data dalam buku (Hardiyanti, 2020; Miles et al., 2020).

Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara mendalam yang dilakukan di lingkungan Universitas Negeri Padang (UNP) pada tanggal 12 Mei 2026, peneliti mendapatkan data dari para informan yang ditentukan melalui metode *purposive sampling*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kehadiran Komunitas Ojek Mahasiswa (KOMAH) telah memicu pergeseran signifikan dalam lanskap transportasi internal kampus. Kehadiran moda transportasi berbasis komunitas mahasiswa ini tidak hanya memicu kompetisi ekonomi biasa, melainkan telah menjelma menjadi arena perebutan ruang hidup, kontestasi legitimasi tarif, dan diferensiasi kultural dalam hal pelayanan harian. Temuan di lapangan dikelompokkan secara mendalam ke dalam tiga klaster dinamika berikut:

Pola Persaingan Ruang dan Perebutan Konsumen Mahasiswa

Temuan lapangan menunjukkan adanya benturan nyata antara metode pencarian pelanggan berbasis digital yang digunakan oleh KOMAH dengan metode konvensional berbasis teritorial fisik (pangkalan) yang dipertahankan oleh ojek lokal. KOMAH secara cerdik memanfaatkan ruang virtual berupa grup *WhatsApp* khusus yang diatur oleh sistem admin penugasan. Kehadiran ruang digital yang tidak kasat mata ini secara perlahan menggeser dominasi ruang fisik kampus yang selama ini dikuasai secara turun-temurun oleh ojek lokal. Fenomena ini menciptakan kondisi di mana mahasiswa kini dapat memesan jemputan dari sudut mana saja di area kampus tanpa harus berinteraksi secara fisik atau berjalan kaki menuju pangkalan tradisional. Kondisi tersebut melahirkan bentuk persaingan baru yang tidak lagi dibatasi oleh batas-batas wilayah geografis kampus yang kasat mata, melainkan bertumpu pada hegemoni dan penguasaan ruang siber. Akibatnya, terjadi pergeseran kuasa atas kepemilikan konsumen potensial di area kampus yang

awalnya bersifat monopoli lokal menjadi pasar bebas digital. Pengemudi KOMAH tidak lagi membutuhkan ruang fisik untuk "mangkal", melainkan cukup mengandalkan kecepatan jaringan internet dan kesiapan gawai mereka untuk mendapatkan penumpang.

Mekanisme perebutan penumpang di ruang digital internal KOMAH serta hambatan teritorial fisik yang mulai mereka rasakan ketika beroperasi langsung di lapangan kampus digambarkan secara gamblang oleh Informan Dio selaku pengemudi dari komunitas tersebut:

> "...Kalau di KOMAH ini sistemnya war atau sistem perebutan pelanggan antar sesama driver KOMAH di dalam WA group-nya kak. Jadi, mekanismenya itu siapa yang jempolnya paling cepat ngerespon pesanan pelanggan yang dikirim sama admin lewat grup WA khusus driver, ya dia yang berhak dapat orderannya kak. Kita harus sering-sering pantau HP, kalau meleng sedikit saja atau telat beberapa detik, orderan langsung disambar sama driver lain yang juga lagi standby. Jadi, persaingan internal kami sendiri sebenarnya sudah sangat kompetitif sebelum kami turun menjemput ke lapangan. Kendalanya, bapak-bapak ojek pangkalan sering negur kalau kita jemput penumpang terlalu dekat dengan wilayah pangkalan mereka karena dianggap mengambil jatah rezeki mereka..." (Wawancara, 12 Mei 2026).

Pernyataan dari Informan Dio di atas membuktikan bahwa selain harus bersaing secara internal melalui kecepatan penguasaan teknologi komunikasi, pengemudi KOMAH juga harus menghadapi tekanan eksternal yang nyata di ruang fisik kampus. Tekanan fisik ini lahir sebagai bentuk mekanisme pertahanan diri dari para aktor lokal (ojek pangkalan) yang merasa ruang hidup konvensionalnya mulai terinvasi dan tergerus oleh kehadiran sistem daring yang dibawa oleh kelompok mahasiswa.

Dari sudut pandang sosiologi ekonomi, ojek pangkalan memandang hilangnya dominasi atas konsumen mahasiswa akibat penetrasi teknologi digital ini sebagai ancaman nyata yang langsung mematikan sumber pendapatan harian utama mereka. Hilangnya interaksi tatap muka langsung antara ojek pangkalan dan mahasiswa membuat pangkalan fisik menjadi sepi dan kehilangan fungsinya. Akibatnya, para pengemudi ojek konvensional terpaksa memperketat penjagaan dan mempertegas batas wilayah-wilayah pangkalan fisik mereka seperti di gerbang masuk utama kampus, persimpangan jalan utama, dan tikungan-tikungan fakultas tertentu sebagai upaya proteksi teritorial. Ketegangan ruang dan keluhan terkait sepinya pangkalan fisik ini diungkapkan secara emosional oleh Informan Andi Saputra selaku pengemudi ojek konvensional:

> "...Iya, kehadiran KOMAH ini lumayan berpengaruh besar sama tarikan kami sehari-hari. Penumpang mahasiswa sekarang jadi terbagi dua, yang biasanya dulu sebelum ada KOMAH kita bisa dapat banyak penumpang dari pagi sampai sore, sekarang pendapatan jadi semakin berkurang. Persaingannya semakin ketat karena mahasiswa lebih milih ngetik di HP daripada jalan kaki nyamperin kita ke pangkalan. Kami yang ojek tua-tua ini kerasa sekali sepinya, makanya kadang kami tegur anak KOMAH kalau menjemput terlalu dekat pangkalan. Wilayah pangkalan ini kan tempat kami cari makan dari dulu, jadi wajar kalau kami jaga biar nggak sembarangan diambil anak-anak kuliah itu..." (Wawancara, 12 Mei 2026).

Keluhan dari pihak ojek konvensional ini mengonfirmasi adanya fenomena kecemburuan sosial dan resistensi kultural akibat pergeseran tren perilaku konsumen di kalangan mahasiswa UNP yang kini sangat bergantung pada gawai. Dalam perspektif sosiologi spasial, benturan ini merepresentasikan bagaimana ruang digital *space of flows* dapat memecah, mendematerialisasi, dan merebut fungsi ruang fisik *space of places* yang sudah mapan selama puluhan tahun. Hubungan teritorial tradisional ojek lokal menjadi terancam oleh fleksibilitas tanpa batas yang ditawarkan oleh ruang siber. Di sisi lain, mahasiswa selaku pengguna jasa utama berdiri tepat di tengah lingkaran konflik ini. Mereka bukan sekadar penonton pasif, melainkan bertindak sebagai agen rasional yang menentukan arah pergeseran pasar transportasi di dalam kampus melalui pilihan-pilihan praktis mereka sehari-hari. Menanggapi dualisme metode penjemputan dan kompetisi ruang antara sistem digital KOMAH dan pangkalan fisik ojek lokal tersebut, Informan Fikri selaku perwakilan dari kelompok mahasiswa pengguna jasa memberikan kesimpulan dan perbandingannya:

> "...Kalau aku bandingkan, cara penjemputan kedua ojek ini memang bertolak belakang sekali kak. Kalau KOMAH itu kita seperti mengandalkan sistem HP yang tidak kelihatan fisiknya tetapi praktis, meskipun kelemahannya kadang rawan terkendala masalah sinyal internet atau kuota habis di sekitaran kampus. Sementara kalau bapak-bapak ojek pangkalan itu mengandalkan kehadiran fisik di tempat mangkal mereka, orangnya langsung kelihatan di pinggir jalan. Jadi kalau kita lagi malas jalan keluar gedung ya pilih sistem HP-nya KOMAH karena dijemput langsung ke depan teras fakultas, tapi kalau mau yang pasti kelihatan

orangnya tanpa ribet ngetik format pesanan ya langsung ke pangkalan ojek..." (Wawancara, 12 Mei 2026).

Implikasi Perbedaan Skema Tarif

Aspek nominal tarif merupakan arena kontestasi ekonomi paling sensitif dan krusial yang membedakan kedua penyedia layanan transportasi ini di lingkungan Universitas Negeri Padang. KOMAH menerapkan skema tarif rata yang sangat murah dan terjangkau bagi kantong mahasiswa, serta relatif stabil karena bebas dari fluktuasi harga algoritmik komersial aplikasi ojek daring pada umumnya. Rendahnya tarif yang ditawarkan oleh KOMAH ini dapat dimungkinkan secara struktural karena adanya perbedaan latar belakang sosiologis, status kelas, dan beban ekonomi pengemudinya jika dibandingkan dengan ojek konvensional.

Pengemudi KOMAH pada dasarnya adalah mahasiswa aktif yang memiliki jaring pengaman ekonomi berupa kiriman orang tua, sehingga orientasi mereka dalam menarik ojek hanyalah untuk mencari pendapatan subsider atau sekadar mencari dana tambahan untuk kebutuhan gaya hidup kuliah. Sifat dari pendapatan ini bukan untuk menyambung hidup pokok. Keadaan ini memberikan ruang bagi KOMAH untuk menetapkan harga jasa jauh di bawah rata-rata harga pasar konvensional tanpa harus merasa cemas akan mengalami kebangkrutan atau kelaparan. Dasar motif ekonomi di balik murahnya skema tarif layanan komunitas mahasiswa ini dipaparkan secara lugas oleh Informan Afita, seorang pengemudi wanita di KOMAH:

> "...Tarif di KOMAH ini bisa jauh lebih murah kalau dibandingkan dengan tarif ojek aplikasi lainnya kak. Alasan utamanya karena sistem administrasi kami masih manual lewat grup WA dan driver-driver yang gabung di sini semuanya dari kalangan mahasiswa sendiri. Orientasi kami narik ojek ini kan cuma buat nambah-nambah uang jajan kuliah, beli kuota internet, atau buat uang nongkrong, bukan untuk membiayai kebutuhan hidup keluarga atau bayar kontrakan rumah kak. Makanya kami berani pasang tarif rendah yang pas dengan kantong sesama mahasiswa, yang penting ada pemasukan tambahan buat pegangan sehari-hari..." (Wawancara, 12 Mei 2026).

Rendahnya tuntutan motif ekonomi dari pengemudi KOMAH ini berbanding terbalik secara ekstrem dengan kenyataan hidup sosiologis yang dihadapi oleh kelompok ojek konvensional di luar pagar kampus UNP. Bagi ojek pangkalan, setiap rupiah yang berkurang akibat kalah saing dengan tarif murah KOMAH merupakan ancaman langsung bagi keberlangsungan dapur, pemenuhan gizi keluarga, dan kelangsungan pendidikan anak-anak mereka. Mereka tidak memiliki kemewahan subsidi ekonomi atau tunjangan bulanan layaknya mahasiswa pengemudi KOMAH. Kondisi struktural ini menempatkan ojek pangkalan pada posisi dilema ekonomi yang sangat akut: jika mereka mempertahankan harga standar pangkalan, mereka akan kehilangan konsumen mahasiswa secara masif; namun jika mereka menurunkan harga setara dengan tarif flat KOMAH, mereka harus mengorbankan kesejahteraan domestik karena pendapatan tidak lagi mampu menutupi biaya operasional kendaraan dan kebutuhan pokok rumah tangga. Implikasi ketimpangan beban hidup dan penurunan pendapatan yang drastis ini disikapi secara pasrah namun kritis oleh Informan Candra selaku ojek pangkalan senior:

> "...Ya kalau menurut pendapat saya pribadi, ini sudah namanya tuntutan perkembangan zaman ya, tapi dampaknya berat buat kami. Karena adanya layanan KOMAH ini pendapatan harian kami sebagai ojek kampus asli menjadi sangat berkurang drastis. Kami tidak bisa menurunkan harga sampai semurah tarif anak-anak kuliahan itu, karena kami ngojek di sini murni untuk menghidupi anak istri, bayar uang sekolah, dan bayar kebutuhan rumah tangga setiap bulannya. Jelas kebutuhan kami berbeda dengan mereka yang narik ojek cuma untuk cari uang jajan tambahan kuliah saja, makanya harga kami tidak bisa disamakan..." (Wawancara, 12 Mei 2026).

Perbedaan tajam antara motivasi ekonomi subsider mahasiswa pengemudi dan motivasi ekonomi primer kepala keluarga ini menciptakan jurang pemisah harga tarif yang sangat lebar dan sulit untuk disatukan melalui mekanisme kesepakatan pasar. Situasi ketimpangan harga ini pada akhirnya memicu terjadinya segregasi atau pembelahan konsumen di lingkungan kampus. Di sisi konsumen sendiri, perbedaan tarif ini direspons melalui pertimbangan kalkulatif yang rasional. Mahasiswa, sebagai kelompok masyarakat kelas menengah ke bawah yang sebagian besar merantau dan mengandalkan uang kiriman, cenderung akan memilih opsi transportasi yang paling hemat demi menjaga stabilitas keuangan bulanan mereka, meskipun di dalam hati mereka tetap memendam empati sosial terhadap beban hidup bapak-bapak ojek pangkalan. Informan Riski selaku mahasiswa membandingkan dan menyimpulkan kedua realitas dilema ekonomi tersebut dari sudut pandang konsumen:

> "...Tarif KOMAH jelas jauh lebih murah dan stabil karena driver-nya sesama mahasiswa yang modalnya cuma buat cari uang saku tambahan kuliah, jadi mereka tidak ambil untung besar. Beda sekali dengan bapak-bapak ojek pangkalan yang tarifnya cenderung lebih tinggi dan kadang harus kita tawar dulu, karena mereka harus menghidupi keluarga di rumah. Jadi kalau dilihat dari segi pengeluaran bulanan anak kos, KOMAH memang menang murah dan ramah di kantong, tapi kita sebagai mahasiswa juga paham kenapa ojek pangkalan tidak bisa kasih harga serendah itu karena beban hidup mereka jauh lebih besar..." (Wawancara, 12 Mei 2026).

Perbandingan Kualitas Pelayanan dan Respon Adaptasi Pengemudi

Dalam menyikapi arus persaingan yang semakin ketat dan tidak terhindarkan, kedua belah pihak secara alami membangun strategi pembedaan kualitas pelayanan yang unik dan khas demi memikat hati serta menjaga loyalitas konsumen mahasiswa. KOMAH mengandalkan keunggulan kompetitif berupa pelayanan emosional yang berbasis pada kesamaan identitas generasi Gen Z. Homogenitas status sosial sebagai sesama mahasiswa aktif di UNP melahirkan atmosfer perjalanan yang sangat cair, ramah, egaliter, dan minim sekat formalitas birokratis. Layanan transportasi dalam konteks KOMAH telah mengalami perluasan makna; tidak lagi sekadar alat mobilisasi spasial untuk berpindah tempat dari satu gedung ke gedung lain, melainkan telah bermutasi menjadi ruang interaksi sosial sebaya yang memberikan kenyamanan psikologis, di mana jarak sosial dipangkas habis melalui kesamaan gaya bahasa, slang, dan topik pembicaraan khas anak muda. Dimensi kenyamanan komunikasi dan keintiman sosial antargenerasi yang menjadi senjata pelayanan utama KOMAH ini diungkapkan secara jelas oleh Informan Bintang:

> "...Mungkin nilai lebihnya di situ ya kak, kalau driver KOMAH ini kan statusnya sama-sama masih mahasiswa aktif di UNP juga. Jadi, selama di perjalanan, pola komunikasi antara driver dengan customer-nya itu bisa cepat nyambung dan asyik. Apalagi kalau sesama anak Gen Z, kadang di atas motor sepanjang jalan itu malah bisa sampai curhat-curhatan masalah kuliah atau dosen, karena ngerasa kayak lagi ngobrol bareng teman sebaya saja gitu kak, nggak kaku atau canggung seperti kalau kita naik ojek dengan orang yang jauh lebih tua..." (Wawancara, 12 Mei 2026).

Diferensiasi pelayanan berbasis kedekatan emosional sebaya milik KOMAH tersebut tidak membuat ojek konvensional menyerah begitu saja. Ojek pangkalan membalasnya dengan menawarkan kepastian fungsional, jaminan keamanan fisik, dan kecepatan pelayanan langsung tanpa hambatan birokrasi sistem digital. Untuk menghadapi ketertinggalan dalam aspek teknologi, ojek pangkalan merespons dengan mengoptimalkan modal geografis lokal mereka yang sangat matang hasil dari pengalaman operasional selama bertahun-tahun di lingkungan kampus. Ketika kuota internet mahasiswa habis, baterai gawai mati total, atau sinyal internet di area kampus UNP mengalami gangguan masif, kehadiran fisik ojek pangkalan menawarkan solusi instan yang sangat andal bagi mobilitas mahasiswa yang sedang terburu-buru dikejar waktu masuk kelas atau ujian. Keunggulan praktis dalam aspek efisiensi waktu tanpa harus masuk ke dalam sistem tunggu aplikasi ini ditegaskan secara percaya diri oleh Informan Irfan selaku pengemudi ojek konvensional sebagai bentuk respons adaptasi mereka:

> "...Kami ojek pangkalan ini posisinya jauh lebih mengenal karakteristik wilayah kampus dan rute jalan tikus karena sudah bertahun-tahun lamanya beroperasi di lingkungan UNP ini. Mahasiswa juga bisa langsung menggunakan jasa kami tanpa harus repot melakukan pemesanan lewat HP atau menunggu konfirmasi admin grup yang kadang lama responnya. Cukup datang langsung ke pangkalan, mereka bisa langsung berangkat detik itu juga ke tujuan tanpa ada waktu tunggu aplikasi. Menurut saya pribadi, kemudahan akses langsung dan kecepatan tanpa nunggu seperti ini yang jadi keunggulan kami..." (Wawancara, 12 Mei 2026).

Perbedaan strategi bertahan, keunikan modal sosial, dan keunggulan pelayanan dari kedua belah pihak pada akhirnya memunculkan penilaian yang sangat berimbang di mata konsumen mahasiswa. Berdasarkan analisis kualitatif secara menyeluruh terhadap fenomena ini, terlihat bahwa keberadaan kedua moda transportasi ini tidak saling mematikan satu sama lain secara mutlak di dalam ekosistem kampus. Sebaliknya, mereka membentuk ekosistem transportasi internal kampus yang bersifat saling mengisi dan melengkapi kekosongan peran. Tindakan dan pilihan mahasiswa pada akhirnya bersifat sangat situasional dan pragmatis; mereka akan memilih menggunakan KOMAH ketika mereka mengutamakan faktor keintiman sosial dan kehematan ekonomi jangka panjang, namun mereka akan secara spontan beralih menggunakan ojek pangkalan saat mereka dihadapkan pada keterbatasan waktu, ketergesaan akademis, dan situasi darurat lapangan. Sebagai penutup dari analisis hasil penelitian ini, Informan Ratna secara komprehensif membandingkan dan menyimpulkan nilai guna dari kedua layanan ini bagi dinamika kehidupan sehari-hari mahasiswa UNP:

> "...Kalau saya bandingkan secara objektif, kedua ojek ini sebenarnya punya kelebihan pelayanan masing-masing sesuai kebutuhan kita kak. KOMAH itu sangat unggul di pelayanan emosional karena driver-nya sebaya jadi enak diajak ngobrol santai sepanjang jalan dan tarifnya sangat murah, tapi kelemahannya kita harus rela meluangkan waktu untuk menunggu jemputan. Sebaliknya, ojek konvensional unggul di kecepatan pelayanan langsung karena tanpa waktu tunggu aplikasi dan bapak-bapaknya sangat hafal seluruh rute jalan kampus dalam kondisi darurat. Jadi keduanya saling melengkapi, tinggal bagaimana situasi kita di lapangan saja..." (Wawancara, 12 Mei 2026).

Penilaian jujur dari mahasiswa ini membuktikan adanya pembagian pasar secara alami dan berjalannya prinsip pilihan rasional di kalangan mahasiswa UNP yang bertindak sebagai konsumen yang cerdas. Dalam sudut pandang hubungan sosial, keunggulan KOMAH memperlihatkan bagaimana kesamaan status sebagai sesama mahasiswa bisa menciptakan keintiman komunikasi yang asyik, santai, dan murah. Kehadiran KOMAH berhasil menghapus rasa canggung yang biasanya ada pada ojek biasa. Namun, mahasiswa juga sadar kalau kenyamanan dan harga murah ini punya kelemahan, yaitu adanya waktu tunggu yang lebih lama karena sistem pemesanan lewat *grup WhatsApp* tidak bisa datang secepat kilat. Sebaliknya, dalam sudut pandang penguasaan wilayah kampus, posisi ojek konvensional tetap kuat karena mereka menawarkan kepastian fisik dan kecepatan langsung tanpa perlu menunggu aplikasi. Ketika mahasiswa terjebak dalam masalah teknologi seperti sinyal jelek, kuota habis, gawai mati, atau saat kondisi darurat seperti terlambat masuk ujian kehadiran fisik bapak-bapak ojek di pinggir jalan kampus langsung menjadi juru selamat yang paling bisa diandalkan. Ditambah lagi, pengalaman bertahun-tahun membuat mereka sangat hafal rute jalan tikus kampus. Pada akhirnya, persaingan ini tidak membuat salah satu pihak mati, melainkan membentuk kerja sama yang saling melengkapi di kampus UNP, di mana mahasiswa akan memilih KOMAH saat ingin santai dan hemat, tetapi akan langsung memilih ojek pangkalan saat dikejar waktu.

Pembahasan

Persaingan antara Komunitas Ojek Mahasiswa (KOMAH) dan ojek konvensional di lingkungan Universitas Negeri Padang mencerminkan dinamika sosial yang kompleks akibat perebutan sumber daya ekonomi berupa pelanggan. Kehadiran KOMAH sebagai layanan transportasi berbasis komunitas mahasiswa secara nyata mendekonstruksi sistem transportasi kampus yang sebelumnya dikuasai secara tunggal oleh ojek konvensional. Kondisi ini memicu gesekan struktural karena kedua belah pihak menawarkan jenis komoditas layanan jasa yang sama kepada segmen pasar yang serupa, yaitu mahasiswa. Dalam perspektif Teori Konflik Ralf Dahrendorf, fenomena pertentangan ini merupakan realitas yang wajar dan niscaya dalam kehidupan sosial, mengingat setiap kelompok dalam sebuah struktur hubungan kekuasaan selalu memiliki orientasi kepentingan yang saling bertolak belakang (Adanti, 2025). Ketegangan tersebut mewakili benturan kepentingan antara kelompok yang ingin melestarikan dominasi mereka dengan kelompok penantang yang berupaya merestrukturisasi posisi sosial mereka (Ritzer, 2020). Dinamika ini menegaskan bahwa ruang publik akademik tidaklah steril dari kontestasi, melainkan menjadi arena di mana otoritas tradisional dan inovasi baru saling berbenturan untuk memperebutkan legitimasi ekonomi (Adanti, 2025).

Hasil penelitian di lapangan menunjukkan bahwa manifestasi konflik yang terjadi antara KOMAH dan ojek konvensional di Universitas Negeri Padang tidak mewujud dalam bentuk kekerasan fisik secara terbuka, melainkan terwujud dalam bentuk kontestasi laten berupa perebutan wilayah operasional dan klaim zona penumpang. Ojek konvensional selaku aktor yang telah lebih dahulu mapan dan beroperasi lama di kawasan kampus berupaya keras melindungi ekosistem pelanggan tradisional yang selama ini menjadi urat nadi mata pencaharian utama mereka. Sebaliknya, KOMAH menginvasi struktur tersebut dengan membawa sistem pelayanan berbasis digital yang jauh lebih fleksibel, responsif, dan adaptif terhadap karakteristik konsumen modern. Berdasarkan kacamata sosiologi Dahrendorf, benturan kepentingan ini mengkristal karena adanya perbedaan mencolok antara kepentingan kelompok dominan dalam mempertahankan *status quo* wilayahnya dengan kepentingan kelompok subordinat yang ingin menembus batasan struktural tersebut (Izza, 2020). Penolakan spasial dari ojek konvensional dan penetrasi digital oleh KOMAH membuktikan bahwa persaingan ini merupakan konsekuensi logis dari sebuah gelombang perubahan sosial yang dipicu oleh lahirnya alternatif moda transportasi modern di ruang publik perguruan tinggi (Hanum et al., 2024).

Konstruksi persaingan antara KOMAH dan ojek konvensional semakin terlihat tajam ketika dibedah melalui variabel nominal tarif dan kualitas pelayanan yang ditawarkan. Temuan lapangan mengindikasikan bahwa mayoritas mahasiswa Universitas Negeri Padang secara masif menggeser pilihan mereka ke arah KOMAH karena komunitas ini menawarkan skema harga yang jauh lebih ramah di kantong serta kepraktisan memesan armada melalui aplikasi *WhatsApp*. Transformasi preferensi ini mengonfirmasi

bahwa akselerasi teknologi informasi telah mengubah lanskap manajemen mobilitas dan gaya hidup mahasiswa dalam menentukan sarana transportasi harian mereka. Sesuai dengan premis ekonomi sosiologis, variabel biaya ekonomis yang kompetitif dan kemudahan aksesibilitas fisik menjadi determinan paling utama yang memengaruhi keputusan rasional masyarakat dalam memilih jenis moda transportasi (Agusman et al., 2022). Dengan demikian, keunggulan komparatif berupa efisiensi birokrasi pemesanan lewat gawai digital menjadi senjata utama KOMAH dalam memperkuat posisi tawarnya, sekaligus melemahkan daya saing ojek konvensional yang masih mengandalkan sistem pangkalan fisik (Ariyandi & Sari, 2020; Sadillah et al., 2022).

Kendati mengalami tekanan besar pada aspek digitalisasi, kelompok ojek konvensional terbukti tidak sepenuhnya lumpuh karena mereka memiliki keunggulan kompetitif lain berupa modal sosial yang kuat dengan pelanggan setianya. Jalinan interaksi tatap muka yang telah diinvestasikan dalam kurun waktu tahunan berhasil menciptakan ikatan emosional berupa rasa saling percaya, rasa aman, dan loyalitas komunal yang mendalam antara pengemudi ojek pangkalan dengan sebagian sivitas akademika. Eksistensi ojek pangkalan atau tradisional pada dasarnya tidak hanya ditopang oleh transaksi ekonomi yang bersifat impersonal, melainkan juga disangga oleh jaringan hubungan sosial intim yang mapan antara penyedia jasa and konsumennya (Rahmani, 2022). Jaringan kedekatan sosial, sapaan akrab, dan solidaritas lokal inilah yang menjadi jangkar pengikat bagi ojek konvensional untuk mempertahankan ruang eksistensinya dan membendung laju kepunahan di tengah gempuran layanan transportasi modern yang serba mekanistis (Anggraeni & Trinugraha, 2025; A. Jabar, 2025).

Jika dianalisis lebih mendalam menggunakan Teori Konflik Dahrendorf, ketegangan antar-kelompok ini tidak boleh dipandang secara peyoratif sebagai perusak tatanan, melainkan harus dipahami sebagai katalisator positif bagi terjadinya transformasi dan penyesuaian struktur sosial. Sifat dialektis dari konflik ini tecermin dari berbagai bentuk inovasi adaptif yang dilakukan oleh kedua belah pihak demi menjaga keberlangsungan hidup masing-masing kelompok di lingkungan kampus. KOMAH secara progresif terus mengoptimalkan pemanfaatan teknologi siber serta memperketat standardisasi kenyamanan layanan demi mengikat basis pelanggan mereka. Di pihak lain, ojek konvensional membalasnya dengan meningkatkan kualitas pelayanan yang lebih personal, ramah, serta menawarkan fleksibilitas rute lokal yang bersahabat. Pola respon ini membuktikan bahwa situasi konflik telah memaksa kedua aktor kolektif untuk melakukan reorganisasi internal dan adaptasi struktural terhadap pergeseran lingkungan yang dinamis (Syafi, 2024). Perubahan sosial pada hakikatnya akan selalu bergulir ketika unit-unit di dalam masyarakat berupaya menyelaraskan diri secara pragmatis dengan tuntutan perkembangan teknologi serta tuntutan kebutuhan ekonomi yang mengitarinya (Amalia, 2025; D. Sari, 2023).

Selain merekonstruksi pola kerja pengemudi, persaingan ketat ini membawa implikasi luas terhadap kehidupan sosiologis mahasiswa Universitas Negeri Padang sebagai pengguna akhir. Sisi positif dari kehadiran KOMAH memberikan alternatif solusi mobilitas yang murah, instan, dan mudah dijangkau, sehingga sangat mendukung kelancaran aktivitas akademik mahasiswa dari satu gedung kuliah ke gedung lainnya. Lebih jauh lagi, eksistensi KOMAH mengemban fungsi ekonomi krusial dengan menyediakan lapangan kerja paruh waktu bagi mahasiswa untuk memperoleh pendapatan mandiri guna menopang biaya pendidikan mereka. Fenomena ini menunjukkan bahwa konvergensi antara inovasi teknologi dan kebutuhan komunitas telah menciptakan ceruk pekerjaan baru yang elastis bagi kaum muda kelas pekerja. Modernisasi teknologi senantiasa menjadi motor penggerak perubahan sosial makro dalam masyarakat karena kapasitasnya yang radikal dalam mengubah corak interaksi, pembagian kerja, serta ritme aktivitas ekonomi harian (Februara, 2024).

Namun, bagai dua sisi mata uang, ekspansi masif KOMAH di lingkungan internal kampus secara linier membawa dampak destruktif bagi kelompok ojek konvensional berupa penurunan volume pelanggan secara drastis. Berkurangnya jumlah penumpang ini berimbas langsung pada merosotnya pendapatan harian para pengemudi ojek pangkalan, yang sebagian besar menggantungkan hidup keluarganya dari sektor informal tersebut. Realitas pahit di lapangan ini sejalan dengan tesis sosiologis mengenai dampak disrupsi teknologi, di mana kehadiran moda transportasi berbasis digital terbukti mendesak eksistensi transportasi tradisional akibat adanya pergeseran selera massa yang mendambakan kepraktisan, kecepatan, dan transparansi harga (Februara, 2024). Akibatnya, kelompok ekonomi lemah yang gagap teknologi terpaksa menanggung beban kerugian ekonomi paling besar dari proses transisi digital ini (Ferdila et al., 2021; Putnarubun, 2025).

Secara komprehensif, seluruh rangkaian data lapangan membuktikan bahwa rivalitas antara KOMAH dan ojek konvensional merupakan representasi nyata dari konflik sosial atas kelangkaan sumber daya ekonomi. Pertentangan ini tidak sekadar melahirkan kompetisi harga, tetapi juga menginduksi perubahan sosial yang masif berupa akselerasi inovasi pelayanan, modifikasi strategi bertahan hidup, serta reorientasi pola pergerakan spasial mahasiswa di Universitas Negeri Padang. Kondisi ini sepenuhnya memvalidasi postulat utama Teori Konflik Ralf Dahrendorf yang menegaskan bahwa konflik adalah bagian

integral dari eksistensi masyarakat yang berfungsi untuk memicu perubahan, mencegah stagnasi, serta mendorong diferensiasi fungsional ke arah struktur sosial yang baru dan lebih seimbang (Izza, 2020; Jaisyurrahman, 2025).

Simpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa persaingan mencari penumpang antara KOMAH dan ojek konvensional di lingkungan Universitas Negeri Padang telah membawa dinamika dan perubahan sosial yang signifikan bagi kedua belah pihak. Hal ini meliputi terjadinya perebutan wilayah operasional akibat ketidakseimbangan jumlah pengemudi di lapangan, munculnya ketegangan sosial yang dipicu oleh perbedaan identitas antara mahasiswa pendatang yang mahir teknologi dengan warga lokal berusia tua, serta terjadinya penurunan pendapatan harian yang drastis bagi pihak ojek pangkalan. Meskipun memicu konflik, persaingan ini juga membawa dampak positif berupa meningkatnya rasa solidaritas dan kesetiakawanan yang kuat di antara sesama mahasiswa, terciptanya peluang kerja paruh waktu bagi mahasiswa untuk membiayai kuliah, serta terbentuknya ekosistem transportasi kampus yang saling melengkapi, di mana mahasiswa menggunakan KOMAH saat ingin hemat dan beralih ke ojek pangkalan saat kondisi darurat atau terburu-buru. Implikasi dari penelitian ini adalah bahwa masuknya teknologi digital ke dalam sistem transportasi kampus tidak hanya mengubah cara bepergian mahasiswa, tetapi juga menciptakan benturan kepentingan ekonomi dengan masyarakat lokal, sehingga pihak otoritas kampus hendaknya tidak tinggal diam dan perlu mengeluarkan aturan yang adil untuk membagi wilayah kerja agar tidak terjadi gesekan di lapangan. Keterbatasan penelitian ini terletak pada jumlah informan yang masih terbatas serta ruang lingkup wilayah yang hanya berfokus di lingkungan Universitas Negeri Padang, sehingga temuan ini belum dapat digeneralisasikan untuk menggambarkan kondisi persaingan transportasi di kampus-kampus lain. Oleh karena itu, disarankan bagi peneliti selanjutnya untuk memperluas cakupan wilayah penelitian ke kampus lain dan menambah jumlah informan agar diperoleh gambaran yang lebih menyeluruh, serta menyarankan bagi pengambil kebijakan di kampus untuk segera membuat regulasi formal yang legal demi menjaga ketertiban dan kedamaian bersama di area perguruan tinggi.

Rujukan

Adanti, R. (2025). Teori Konflik Ralf Dahrendorf dalam Analisis Dinamika Sosial. *Jurnal Sosiologi Indonesia*, *12*(1), 45–58.

Agusman, F., Rahman, A., & Wahyudi, T. (2022). Pilihan Rasional Konsumen dan Variabel Determinan Ekonomi dalam Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Mahasiswa di Kawasan Pendidikan. *Jurnal Ekonomi dan Sosiologi Transportasi*, *4*(2), 78–92.

Amalia, R. (2025). *Dinamika Konflik Sosial dan Kontestasi Ruang antara Transportasi Online dan Konvensional*. Pustaka Ilmiah.

Anggraeni, D., & Trinugraha, Y. H. (2025). Strategi Bertahan Ojek Konvensional di Era Transportasi Digital. *Jurnal Sosiologi Perkotaan*, *8*(2), 77–91.

Ariyandi, F., & Sari, R. (2020). Perubahan Pola Persaingan Transportasi di Era Digital. *Jurnal Transportasi Dan Mobilitas*, *5*(1), 12–24.

Ariyandi, R., & Sari, N. (2020). Pengaruh kualitas pelayanan dan harga terhadap kepuasan pelanggan jasa transportasi Gojek di Kota Jambi. *Jurnal Dinamika Manajemen*, *8*(3), 131–140. https://online-journal.unja.ac.id/jmbp/article/view/16869

Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2023). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (6th ed.). SAGE Publications.

Dahrendorf, R. (1959). *Class and Class Conflict in Industrial Society*. Stanford University Press.

Diajeng Anugrah Cantika Sari, Dita Kumalasari, A. S. B. K. (2023). Dinamika Transportasi Modern serta Tantangan Terhadap Angkutan Kota (Angkot) di Jember. *Jurnal Politik, Sosial, Hukum Dan Humaniora*, *1*(4).

Februara, A. (2024). Pola Penggunaan Transportasi Online di Kalangan Mahasiswa. *Jurnal Mobilitas Sosial*, *6*(2), 88–102.

Ferdila, M., Kasful, D., & Us, A. (2021). Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi. *IJIEB: Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*, *6*(2), 105–118.

Hanum, F., Adiansah, W., & Nulhaqim, S. A. (2024a). Analisis Resolusi Konflik Pada Fenomena Konflik

Ojek Online Vs Ojek Pangkalan di Wilayah Jatinangor Sumedang. *Share: Social Work Journal*, 38–45. https://jurnal.unpad.ac.id/share/article/view/51973

Hanum, F., Adiansah, W., & Nulhaqim, S. A. (2024b). Konflik Perebutan Wilayah Operasional antara Ojek Online dan Ojek Pangkalan. *Jurnal Sosiologi Terapan*, *11*(1), 54–69.

Hardiyanti, R. (2020). Peralihan Teknologi Transportasi Berbasis Aplikasi di Indonesia. *Jurnal Sosial Teknologi*, *2*(3), 112–125.

Izza, N. (2020). Kontestasi Kelompok Kepentingan dan Otoritas: Analisis Teori Konflik Ralf Dahrendorf terhadap Gesekan Ojek Pangkalan dan Ojek Online. *Jurnal Analisis Sosiologi*, *9*(1), 45–61.

Jabar, A. (2025). Solidaritas Kelompok dan Loyalitas Pelanggan sebagai Strategi Bertahan Ojek Konvensional. *Jurnal Kajian Sosial Dan Budaya*, *10*(2), 101–115.

Jabar, L. P. (2025). Strategi Adaptasi Ojek Pangkalan Dalam Mempertahankan Pelanggan Ditengah Maraknya Transportasi Online di Kelurahan Tanganapada Kota Baubau. *Jurnal Sosiologi Miabhari*, *2*(Juli 2024), 1–20. https://ejournal.lppmunidayan.ac.id/index.php/sosiologi/article/view/1645

Jaisyurrahman, M. (2025). Faktor Sosial dan Ekonomi dalam Pemilihan Transportasi Mahasiswa. *Jurnal Pendidikan Dan Sosial*, *13*(1), 66–80.

Kania, I., & Kurniawan, A. (2020). The Resolution of Ojek Online Vs. Traditional Transportation. Proceedings of International Conference on Public Policy (pp. 142–155).

Meylinda Anggraeni, H. A. I. (2026). Pengaruh Citra Merek, Persepsi Harga, Inovasi Layanan dan Kepercayaan Terhadap Loyalitas Pelanggan Pada Pengguna Jasa Transportasi Online Gojek di Kota Semarang. *Jurnal Bina Manajemen*, *14*(2), 1–17. https://doi.org/10.52859/jbm.v14i2.907

Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2020). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook* (4th ed.). SAGE Publications.

Mubaroq, A. C., Setyorini, C. T., & Budiarti, L. (2024). Dinamika Ojek Konvensional: Studi Fenomenologi dalam Menghadapi Ketidakpastian Pendapatan dan Mempertahankan Eksistensi. *Iqtishoduna*, *20*(1), 74–92. https://doi.org/10.18860/iq.v20i1.23948

Mufida, A., & Silvia, P. J. (2023). Persaingan Ojek Online Dengan Ojek Konvensional Terhadap Kepuasan Pelanggan. *JPI: Jurnal Politikom Indonesiana*, *8*(1), 84–97.

Muhammad Sheva Februara, Efritya Equina Arindri, Ingrid Bonia Simamora, Santa Monica Sihombing, D. A. H. (2024). Perkembangan Transportasi Ojek Online dan Pengaruhnya. *Ejournal.Upi.Edu*. https://ejournal.upi.edu/index.php/sosietas/article/view/70447

Nurprameswari, A. (2023). Preferensi Masyarakat terhadap Transportasi Online: Perspektif Kepraktisan dan Efisiensi. *Jurnal Ilmu Komunikasi Dan Sosial*, *7*(2), 55–70.

Nurprameswari, S. (2023). Pergeseran Konsumerisme Transportasi Pada Masyarakat di Kota Palembang. *SOSIOLOGI: JurnalIlmiah Kajian Ilmu Sosial dan Budaya*, *25*(2), 167–189. https://jurnalsosiologi.fisip.unila.ac.id/index.php/jurnal/article/view/845/157

Putnarubun, N. J., Putnarubun, M. L., & Fofied, D. (2025). Ojek Konvensional dalam Persaingan dengan Ojek Online (Studi Deskriptif di Pangkalan Ojek Un Pasar Malam , Kota Tual). *Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 144–148. https://ejournal.lumbungpare.org/index.php/jim/article/view/855

Putnarubun, R. (2025). Dampak Ojek Online terhadap Penurunan Pendapatan Ojek Konvensional. *Jurnal Ekonomi Informal*, *6*(1), 43–57.

Qutsi, M. F., & Suwandi, A. (2025). Menggeliatnya Transportasi Komunitas Mahasiswa Berbasis Aplikasi Pesan Instan. *Jurnal Sosioteknologi Kampus*, *11*(1), 45–59.

Rahmani, S. A. (2022). Modal Sosial dan Ikatan Emosional sebagai Strategi Bertahan Hidup Ojek Konvensional di Tengah Gempuran Disrupsi Digital. *Jurnal Sosiologi Kontemporer*, *10*(2), 112–126.

Ritzer, G. (2020). *Teori Sosiologi Modern (Edisi Terjemahan Indonesia)*. Kencana.

Sadillah, M., Kristafi, A., & Jandu, G. (2022). Pengaruh Angkutan Umum Online Terhadap Angkutan Umum Konvensional (Studi Kasus Angkutan Adl Dan Maxim di Kota Malang). *Jurnal Gradasi Teknik Sipil*, *6*(2), 93–101. https://doi.org/10.31961/gradasi.v6i2.1445

Sari, D. (2023). Tantangan Transportasi Konvensional di Era Digitalisasi. *Jurnal Teknologi dan Masyarakat*, *10*(3), 91–105.

Sari, D., & Saputri, M. E. (2019). Analyzing conflict resolution between online and conventional transportation using graph model for conflict resolution. In *Proceedings of the International Conference on Economics, Business and Economic Education (ICE-BEES 2018)* (pp. 796–803). https://doi.org/10.2991/icebef-18.2019.128

Sari, R., & Asmendri, A. (2020). Penelitian Kepustakaan (Library Research) dalam Pengembangan Metode Pembelajaran Kualitatif. *Jurnal Penelitian Bidang Pendidikan*, *26*(1), 41–53.

Setiawan, I. (2020). Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pangkalan Ojek Konvensional di

Terminal LamadWonogiri. *Jurnal Studi Islam dan Sosial*, *1*(c). https://lisyabab.staimaswonogiri.ac.id/lisyabab/article/view/18/14

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif* (Ed. 3). Alfabeta.

Sulaiman, M., & Umam, K. (2020). Aspek Regulasi dan Keamanan Sepeda Motor Sebagai Angkutan Umum Fiskal Kampus. *Jurnal Hukum Publik*, *8*(1), 72–88.

Syafi, M. (2024). Reorganisasi Internal dan Inovasi Adaptif Sektor Informal dalam Menghadapi Perubahan Sosial dan Perkembangan Teknologi Siber. *Jurnal Pemikiran Dan Penelitian Sosiologi*, *8*(1), 15–29.

Tivani, F., Putri, A., Zahrah, H., Ilmi, M. N., Aruniya, W., Ekonomi, F., Bisnis, D., Bandung, U. M., & Bandung, K. (2025). Persaingan Pengemudi Ojek Online dan Ojek Pangkalan dalam Perspektif Etika Bisnis Islam. *PENG: Jurnal Ekonomi dan Manajemen*, *2*(2), 4316–4326. https://teewanjournal.com/index.php/peng/article/view/1962

Trisna, A., & Muluk, M. R. K. (2022). Peran Pemerintah Daerah dalam Penyelesaian Konflik Transportasi Tradisional dan Online. *Jurnal Administrasi Publik*, *18*(1), 55–68.

Wijayanto, I., Sasami, I., Nugroho, R., & Suhardi. (2018). Conflict Resolution of Online Transportation vs Conventional Transportation. *Journal of Conflict Management*, *4*(2), 89–102.

Yonata, A. (2025). *Seberapa Sering Publik Indonesia Gunakan Transportasi Online?* Goodstats.Id. https://data.goodstats.id/statistic/seberapa-sering-publik-indonesia-gunakan-transportasi-online-XTaaQ