

## ASOSIASI OJEK *ONLINE* SEBAGAI *CIVIL SOCIETY*: STUDI PADA GABUNGAN AKSI RODA DUA

Pranata Sukma<sup>1</sup>, I Putu Nayaka<sup>2</sup>, Muradi<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Program Studi Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas  
Padjadjaran

Email Korespondensi: pranata22001@mail.unpad.ac.id<sup>1</sup>; putu22002@mail.unpad.ac.id<sup>2</sup>;  
muradi@mail.unpad.ac.id<sup>3</sup>

*Submitted: 06-10-2025; Accepted: 03-12-2025; Published : 05-12-2025*

### ABSTRAK

Asosiasi mitra pengemudi ojek *online*, khususnya Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA) adalah organisasi yang secara formil tidak memenuhi kriteria sebuah *civil society organization* karena mengadvokasikan perihal peningkatan pendapatan profesional (pasar), dan kesejahteraan pribadi (keluarga). Tetapi dalam praktiknya, Garda sering mengurus pengelolaan kepentingan kolektif yang menyeimbangkan negara, pasar, dan masyarakat sipil. Artikel ini akan menganalisis Garda dengan menggunakan kerangka teori Alexis de Tocqueville tentang karakteristik sebuah *civil society organizations* sebagai arena asosiasi entitas masyarakat sipil yang mendukung demokrasi, serta model A.C. LeVan yang membaginya ke dalam dimensi otonomi (*autonomy*) dan orientasi tujuan (*goal orientation*). Penelitian ini menemukan bahwa Garda memiliki orientasi tujuan keluar (*outward goal orientation*) dan tingkat otonomi menengah-tinggi sebagaimana karakteristik *civil society organization* pada umumnya. Melalui aksi kolektif dan pengawalan isu, Garda mencerminkan perannya yang tidak hanya memperjuangkan kepentingan kapital anggotanya, tetapi juga berperan penting sebagai pengawas dan mediator demokrasi pada tata pemerintahan lokal dan khususnya nasional. Penelitian ini memberi kontribusi dalam memperluas pandangan mengenai organisasi hibrida dalam konteks gerakan pekerja *online*, dengan menempatkan Garda sebagai contoh bahwa peranan *civil society organization* dapat dijalankan oleh organisasi yang secara formil bersifat *for-profit* bagi keluarga dan pasar.

**Kata kunci:** *civil society*, demokrasi, ojek *online*, Gabungan Aksi Roda Dua.

### ABSTRACT

The online motorcycle taxi drivers' association, particularly the Two-Wheeled Action Association (Garda), is formally not categorized as a civil society organization because it primarily advocates for increase in professional income (market) and personal interest (family). However, in practice, Garda also engages in collective action that balances the interests of the state, the market, and civil society. Using Alexis de Tocqueville's theoretical framework of civil society organization as arenas of voluntary associations that support democracy, along with A.C. LeVan's model of autonomy and goal orientation, this article analyzes the characteristics, autonomy, and goal orientation of Garda's movement. Garda demonstrates an outward goal orientation with a medium to high level of autonomy. Through collective mobilization, rights advocacy, and political engagement, Garda exhibits several characteristics of civil society organization. Garda not only fights for material prosperity for online motorcycle taxi drivers (including its members), but also plays a significant role as a democratic supervisor and mediator in local and especially national governance. This research contributes to the discourse on hybrid organization in the context of digital labor movements in Indonesia by illustrating that a for-profit organization oriented toward family and market interests can simultaneously exercise the functions of a civil society organization.

**Key word:** *civil society*, democracy, online motorcycle taxi, Gabungan Aksi Roda Dua.

## **PENDAHULUAN**

Perkembangan layanan transportasi berbasis aplikasi telah mengubah pola kerja dan struktur ekonomi di Indonesia secara signifikan. Ojek *online* tidak lagi berfungsi sebagai moda transportasi alternatif, tetapi telah menjadi sumber pencaharian utama bagi jutaan mitra pengemudi yang menggantungkan stabilitas ekonomi keluarganya pada industri ini (Safitri, 2022). Dependensi masyarakat secara khusus mitra pengemudi terhadap ojek *online*, tidak lepas dari absennya regulasi yang memadai dalam mengatur hubungan kerja antara aplikator dan mitra, sehingga pengemudi ditempatkan pada posisi yang rentan terhadap fluktuasi tarif, perubahan kebijakan sepihak, dan minimnya perlindungan hukum (Zahra, 2022).

Dinamika tersebut melahirkan gesekan sosial di berbagai titik. Konflik antara pengemudi dengan aplikator, pengemudi dengan pelanggan, serta perseteruan antara pengemudi ojek *online* dan ojek konvensional menunjukkan bahwa persoalan ojek *online* bukan sekadar persoalan ekonomi mikro, melainkan persoalan struktural lebih kompleks. Ketegangan ini secara berkala berujung pada aksi kolektif bermotif keadilan sosial maupun penyampaian aspirasi politik di ruang publik (CNN Indonesia, 2025). Hal ini menandakan bahwa isu ojek *online* telah melampaui sektor jasa transportasi dan masuk ke ranah demokrasi serta kebijakan publik.

Namun, literatur mengenai ojek *online* selama ini cenderung menempatkan asosiasi pengemudi sebagai kelompok kepentingan ekonomi semata, tanpa meninjau kemungkinan peranan mereka dalam ranah demokrasi dan masyarakat sipil. Padahal, terdapat organisasi/asosiasi mitra pengemudi ojek *online* yang dalam perkembangannya menunjukkan keterlibatan luas dalam isu publik, seperti advokasi regulasi transportasi *online* hingga partisipasi dalam dinamika aksi nasional (Asmaasyi, 2025).

Salah satu asosiasi pengemudi ojek *online* yang mengadvokasikan hal-hal tersebut, ialah Gabungan Aksi Roda Dua Indonesia (Garda). Keterlibatan Garda dalam isu-isu demokrasi seperti meninggalnya Affan saat demonstrasi publik pada Agustus 2025; tidak hanya mengangkat tuntutan keadilan bagi korban sebagai sesama pengemudi, tetapi juga mengadvokasi transparansi hukum, akuntabilitas aparat, serta urgensi perlindungan

pekerja berbasis kemitraan secara nasional (Azzahra, 2025). Peran ini menunjukkan bahwa Garda tidak hanya bergerak untuk kepentingan ekonomi internal anggotanya, melainkan turut mengambil posisi sebagai pengawas negara dan aktor demokrasi di ruang publik; sebuah karakteristik organisasi masyarakat sipil (*civil society organization*).

Oleh karena itu, penelitian ini memandang penting untuk menelaah Garda tidak semata sebagai organisasi berbasis profesi, tetapi sebagai organisasi yang dalam praktiknya menunjukkan ciri organisasi masyarakat sipil. Fokus analisis diarahkan untuk memahami bagaimana Garda memenuhi kriteria sebuah organisasi masyarakat sipil berdasarkan karakteristik *civil society organization* dalam teori Alexis de Tocqueville, serta kemandirian (*autonomy*) dan orientasi tujuan (*goal orientation*) sebuah *civil society organization* berdasarkan teori A.C. LeVan. Dengan teori tersebut, penelitian ini menganalisis karakteristik, otonomi, dan orientasi tujuan Garda sebagai organisasi masyarakat sipil.

Penelitian ini juga berupaya untuk memberikan kontribusi kebaruan terhadap kajian *civil society* di Indonesia. Salah satu kajian *civil society* terdahulu ialah “Distorsi Peran Lembaga Swadaya Masyarakat dalam Perspektif *Civil Society* di Kabupaten Grobogan” yang diteliti oleh Ageng Nata Praja (2010). Praja meneliti tentang peran *civil society* yang dilakukan oleh lembaga swadaya masyarakat di daerah Grobogan yang secara formil memenuhi karakteristik *civil society organization*. Dalam temuannya, lembaga swadaya masyarakat tidak sepenuhnya memenuhi karakteristik sebuah *civil society organization*. Alih-alih, lembaga swadaya masyarakat justru memainkan peran hibrida; di samping mengadvokasikan kepentingan kolektif masyarakat terhadap kebijakan publik pemerintah, lembaga swadaya masyarakat turut mencari keuntungan finansial pribadi. Lantas penelitian Praja dengan penelitian ini, sama-sama menganalisis karakteristik sebuah organisasi masyarakat sipil, dan memiliki temuan adanya organisasi yang bersifat hibrida. Adapun penelitian ini memiliki kebaruan, yakni dengan preposisi yang berlawanan dengan penelitian Praja: organisasi yang secara formil bukan merupakan *civil society organization*, dapat berperan sebagai *civil society*. Hal ini

dicapai dengan studi pada objek yang turut berbeda, yakni spesifik pada Garda dan bukan keseluruhan organisasi dalam suatu wilayah seperti penelitian Praja.

## METODE PENELITIAN

### Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan tujuan mengungkap dan menggambarkan fenomena secara mendalam berdasarkan dinamika sosial yang terjadi pada organisasi Gabungan Aksi Roda Dua (Garda). Pendekatan ini dipilih karena sesuai untuk memahami proses gerakan sosial, relasi kekuasaan, serta orientasi organisasi sebagaimana dialami langsung oleh aktor-aktor yang terlibat.

### Sumber Data

Penelitian ini menggunakan dua jenis sumber data:

#### 1. Data Primer

Data diperoleh melalui wawancara mendalam dengan pengurus Garda, yaitu Bapak Yudha Al Janata selaku Kepala Divisi Humas Garda, yang memiliki keterlibatan langsung sejak pembentukan organisasi hingga saat ini. Informan dipilih berdasarkan kriteria *purposive*, yaitu penunjukan secara sengaja terhadap pihak yang dianggap paling memahami struktur internal dan gerakan Gardabukan dalam konteks pengambilan sampel statistik.

#### 2. Data Sekunder

Data sekunder dihimpun dari publikasi media massa, portal informasi pemerintah, dokumen organisasi, serta jurnal atau literatur akademik yang relevan dengan topik pergerakan ojek *online* dan *civil society* di Indonesia.

### Teknik Pengumpulan Data

Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur untuk memberi ruang perkembangan data sesuai narasi informan. Wawancara berlangsung sebanyak dua sesi, masing-masing selama  $\pm 90$  menit, dilakukan di Jakarta. Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui penelusuran dokumen berita, arsip-arsip Garda, dan artikel ilmiah yang relevan.

### Analisis Data

Analisis data dilakukan menggunakan model interaktif (Miles & Huberman, 1994), yang mencakup tiga tahap:

#### 1. Reduksi Data

Memilih, memfokuskan, menyederhanakan, dan mengelompokkan hasil wawancara serta dokumen berdasarkan tema seperti konflik pengemudi, aksi kolektif, otonomi organisasi, dan orientasi tujuan.

#### 2. Penyajian Data (*Display*)

Menyusun temuan dalam bentuk narasi tematik, tabel kategorisasi kasus, dan peta hubungan aktor.

#### 3. Penarikan Kesimpulan/Verifikasi

Merumuskan temuan substantif terkait karakteristik *civil society* Garda berdasarkan dua kerangka teori: *Civil Society Organization* (Alexis de Tocqueville) dan *Autonomy & Goal Orientation Model* (A.C. LeVan).

### Validitas Data

Data yang telah dihimpun melalui wawancara, divalidasi menggunakan metode *member checking*. Menurut Creswell dalam Candela (2019), *member check* meminta informan untuk melihat draf hasil/transkrip wawancara dimana informan tersebut menjadi salah satu partisipan. Hal ini berguna untuk melihat akurasi dari data serta interpretasi yang dilakukan oleh peneliti, langsung dari informan yang bersangkutan (*ibid*). Dalam penelitian ini, informan telah mengonfirmasi akurasi data, dengan menelaah kembali transkrip wawancara.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Garda dan *Civil Society*

Ojek *online* di Indonesia diawali oleh munculnya Gojek sebagai pelopor layanan ojek berbasis aplikasi (Zahra, 2022). Layanan ini berkembang dan merevolusi sistem transportasi ojek yang sebelumnya bersifat informal dan konvensional seperti di ojek pangkalan. Seiring berjalannya waktu, jumlah permintaan/pengguna ojek *online* konstan meningkat. Melalui data terbaru yang dirilis oleh *Government Relations Specialist Maxim Indonesia* (dalam CNN Indonesia, 2025), lebih dari 7 juta mitra pengemudi memiliki dependensi finansial pada pekerjaannya sebagai mitra pengemudi ojek *online*. Dependensi

tersebut membuat isu terkait kesejahteraan dan perlindungan hak-hak pengemudi, menjadi signifikan (*ibid*). Atas motivasi permasalahan tersebut, asosiasi-asosiasi ojek *online* seperti Garda, dibentuk.

Garda secara resmi dibentuk di tahun 2018, atas dasar sukarela oleh 5 orang dan kini memiliki lebih dari 6000 anggota di wilayah Jakarta sebagai pusat, dan di daerah-daerah. Garda bertujuan untuk mengadvokasi perihal kesejahteraan pengemudi ojek *online*, melalui tuntutan kepada pemerintah dan aplikator untuk mengadakan regulasi yang menjamin tarif layak, perlindungan hak pekerja pada mitra pengemudi, dan sejenisnya. Dampak dari tuntutan dan advokasi yang dilakukan oleh Garda, salah satunya dapat diidentifikasi dari dipercepatnya peraturan perundang-undangan mengenai transportasi *online* (RUU Transportasi *Online*) ke dalam Prolegnas 2025 (Asmaasyi, 2025); kebijakan yang notabenenya telah diperjuangkan oleh Garda sejak awal pembentukannya pada tahun 2018.<sup>1</sup>

Akan tetapi dalam beberapa kasus, Garda turut memberi perubahan pada lingkup eksternal organisasinya. Hal ini tercermin dari program bakti sosial (giat) Garda di daerah-daerah, yang tujuannya adalah untuk kepentingan bersama, tak sebatas anggota Garda semata. Bila merujuk pada konsep *civil society*, Garda mencirikan karakteristik sebuah *civil society organizations*. Lantas pengkajian selanjutnya akan menganalisis lebih mendalam mengenai karakteristik *civil society* dalam Garda.

#### ***Civil Society* dan Karakteristiknya**

Alexis de Tocqueville memandang *civil society organization* (CSO) sebagai prasyarat terbentuknya demokrasi karena asosiasi warga memberi ruang konsolidasi kepentingan kolektif, partisipasi politik, dan pengawasan terhadap kekuasaan. Karakteristik dasar CSO menurut Tocqueville bukan hanya keberadaan suatu asosiasi, melainkan orientasi perjuangannya untuk kepentingan publik dan demokrasi.

Tocqueville (dalam Firmansyah, 2022:23) menyatakan lima karakteristik sebuah CSO,

bilamana terpenuhi lebih dari setengahnya, suatu organisasi dapat dikatakan sebagai sebuah CSO, sebagaimana tercantum dalam Gambar 1 berikut:

<b>Karakteristik <i>Civil Society</i></b>	
(A)	CSO bersifat sukarela, swasembada, dan swadaya.
(B)	Terlibat dalam aksi untuk kepentingan publik.
(C)	Bertujuan untuk mencerminkan nilai, kejujuran, netralitas, serta kepentingan umum.
(D)	CSO tidak mengarah untuk kepentingan suatu kelompok tertentu.
(E)	CSO melakukan pengawasan terhadap pemerintah

**Gambar 1. Karakteristik *Civil Society* oleh  
Tocqueville  
(dalam Firmansyah, 2022:23)**

#### **Karakteristik *Civil Society* dalam Garda**

Kelima karakteristik tersebut dapat diidentifikasi keberadaannya dalam asosiasi Garda. Untuk mengonfirmasi posisi Garda dalam kerangka konsep Tocqueville secara lebih sistematis, karakteristik *civil society* dibandingkan dengan praktik organisasi Garda. Hasilnya secara rinci ialah berikut:

##### **(A) CSO                      bersifat                      sukarela,    keswasembadaan, dan keswadayaan**

Konsep keanggotaan Garda bersifat sukarela.<sup>2</sup> Para anggota yang tergabung dalam Garda tidak dimotivasi oleh paksaan dalam bentuk apa pun, hal ini tercermin dari peraturan mengenai proses pendataan keanggotaannya. Garda juga tidak menawarkan *benefit* finansial kepada anggotanya.<sup>3</sup> Garda didirikan dengan menggunakan sumber daya pribadi, dan tanpa ada model bisnis, sehingga tidak bersifat *forfit*. Sumber pendanaan pribadi tersebut berlanjut hingga kini, dimana program-program Garda didukung secara sumber daya fisik maupun sumber daya finansial oleh anggotanya masing-masing tanpa ada sumber-sumber dana dari kelompok yang ditekan (pemerintah).

---

<sup>1</sup> Berdasarkan wawancara dengan Yudha Al Janata selaku Divisi Humas Garda.

<sup>2</sup> Berdasarkan hasil wawancara kepada informan

penelitian yang kemudian diverifikasi kepada sejumlah mitra pengemudi ojek *online*.

<sup>3</sup> Berdasarkan hasil wawancara dengan Yudha Al

Hal ini dapat terjadi mengingat terdapat beberapa anggota yang memiliki sumber penghasilan selain dari ojek *online*. Model kesukarelaan Garda ialah serupa dengan asosiasi-asosiasi transportasi *online* lainnya seperti Grab Bike & Grab Car Yogyakarta dan asosiasi Gojek Seputar Jogjakarta, dimana pengurusnya berkenan untuk mengelola kelompok dengan mengetahui bahwa tidak akan ada timbal balik secara langsung (Perdana & Haryanto, 2021).

**(B) CSO terlibat dalam aksi kolektif yang diarahkan untuk kepentingan publik**

Garda (terkhusus cabang-cabang di daerah) memiliki program-program rutin yang berorientasi pada kepentingan masyarakat di sekitarnya. Program-program tersebut dinomenklaturkan sebagai “giat” yang berarti program dimana para anggota Garda bekerja bakti ke masyarakat melalui kegiatan fisik seperti bersih-bersih lingkungan, membantu acara-acara warga, dan lain sebagainya. Salah satu contohnya ialah seperti yang dilakukan oleh Garda cabang Berau Kalimantan Timur yang turut memberikan bantuan untuk panti asuhan (Detik Berau, 2022).

**(C) Bertujuan mencerminkan nilai kejujuran, netralitas, dan kepentingan umum**

Garda tidak secara spesifik mengatur mengenai hal-hal seputar nilai (*moral value*) kepada para anggotanya, khususnya berkenaan tentang tiga hal tersebut. Garda tidak melarang anggotanya untuk berpihak kepada tokoh-tokoh elektoral tertentu.<sup>4</sup>

**(D) CSO tidak mengarah pada kepentingan suatu kelompok tertentu**

Sesuai dengan nomenklatur (khususnya pada diksi “Asosiasi Roda Dua”) dan konsep keanggotaannya, Garda berfokus pada nasib & kesejahteraan para pengemudi ojek *online*. Hal ini juga tercermin dari tuntutan-tuntutan pokoknya: komisi 10%, Perppu Transportasi *Online*, Hapus sistem zalim yang merugikan *driver* dan rakyat (Garda Pusat Jakarta, 2025) Pun demikian, Garda tetap melaksanakan

program-program yang fokusnya tidak hanya pada kelompok pengemudi ojek *online* semata, tetapi juga masyarakat sekitar pada Garda cabang-cabang daerah.

**(E) CSO melakukan pengawasan pada pemerintah**

Berdasarkan tuntutan dan aksi-aksinya, Garda merupakan salah satu pengawas/*watchdog* vokal terhadap pemerintah, khususnya pemerintah pusat. Semua tuntutan-tuntutannya merupakan tanggung-jawab pemerintah khususnya sebagai regulator; regulasi transportasi *online*, dan sejenisnya. Hal ini juga terlihat dalam aksi unjuk rasa yang dilakukan oleh Garda, seperti dalam aksi bulan Juli 2025; pemerintah (spesifiknya DPR, Kementerian Perhubungan, Kementerian Tenaga Kerja) rutin menjadi objek aksi Garda.<sup>5</sup> Meskipununtutannya berkenaan dengan aplikator, tetapi Garda memindahkannya kepada pemerintah agar segera membuat regulasi yang dapat memaksa aplikator untuk mewujudkan tuntutan-tuntutan mitra pengemudi ojek. Rasionalisasinya adalah kewajiban pemerintah untuk menyejahterakan seluruh rakyatnya sekaligus hak untuk mendapatkan pekerjaan/penghidupan yang layak, sebagaimana tercantum dalam dasar dari segala regulasi, yakni UUD 1945, spesifiknya pada Pasal 27 ayat (2).

**Garda dan Demokratisasinya**

Tocqueville (dalam Firmansyah, 2022) memandang bahwa *civil society* berperan dalam menjaga demokrasi nasional. Garda adalah organisasi yang aktif memperjuangkan nilai-nilai demokrasi dalam skala kedaerahan. Hal ini tercermin dari kasus salah satu mitra pengemudi bernama Affan yang dilindas oleh aparat Brimob pada Agustus 2025; bertepatan dengan demonstrasi besar-besaran di seluruh wilayah Indonesia. Berdasarkan kronologi dalam portal berita *Project Multatuli* (Singgih, 2025) Affan kala itu tengah bertugas mengantar makanan dari pesanan aplikator Gojek; Affan tidak sedang terlibat langsung ke dalam aktivitas unjuk rasa. Dilindasnya Affan membuat gelombang amarah masyarakat meningkat, sehingga aksi unjuk rasa kian meningkat berkali-kali lipat.

---

Janata selaku Divisi Humas Garda.

<sup>4</sup> Berdasarkan wawancara dengan Yudha Al Janata selaku Divisi Humas Garda.

<sup>5</sup> Berdasarkan data sekunder (studi dokumen publikasi aksi Garda dalam laman media sosial Garda Pusat Jakarta).

Salah satu unjuk rasa yang menjadi preseden unik bagi sejarah unjuk rasa demokrasi di Indonesia, ialah tuntutan pengusutan kasus Affan menjadi masuk ke dalam tuntutan-tuntutan publik kepada pemerintah, yakni pada kampanye 17+8. Kampanye 17+8 mencantumkan hal-hal yang mewujudkan nilai-nilai demokrasi, dan terbukti berhasil menjadi kebijakan (setidaknya verbal oleh pejabat) yang pro demokrasi, misalnya berkenaan dengan pemecatan anggota DPR yang menyinggung rakyat, RUU Perampasan Aset, dan lain sebagainya. Dengan kata lain, kasus Affan dan pengelolaan Garda dibalikinya turut memperbesar desakan demokratisasi kepada pemerintah.

Gelombang demokratisasi nasional tersebut dapat dikatakan berpotensi tak terjadi bila nyawa Affan tidak gugur. Pasalnya, amarah rakyat tidak akan tersulut hingga mencapai titik dimana pejabat pemerintah mengakomodir tuntutan-tuntutan yang pada gelombang aksi sebelumnya tidak pernah terealisasi. Hal yang membedakan antara aksi-aksi pasca Agustus 2025 dengan aksi Agustus-September 2025 adalah timbulnya korban tak bersalah yang sedang melaksanakan profesinya sebagai mitra pengemudi ojol. Garda adalah organisasi yang aktif merepresentasikan ojek *online* dalam rangkaian demonstrasi Agustus-September 2025. Garda terlibat dalam kasus Affan, dari mulai mengakomodir aksi-aksi penuntutan Affan, hingga menjadikannya sebagai momentum untuk memperjuangkan tuntutan-tuntutan pokok Garda.<sup>6</sup> Garda juga menjalankan fungsi CSO sebagai *watchdog* saat Wakil Presiden RI mengundang pihak-pihak ojol yang tidak teridentifikasi sebagai mitra terdaftar; peristiwa yang kemudian menimbulkan kontra dari rakyat.

Metode tersebut berhasil; terdapat RUU Tentang Transportasi *Online* yang dalam waktu dekat akan terbit, dinilai dari masuknya Perppu tersebut ke dalam Prolegnas Periode 2025 (Asmaasyi, 2025). Di saat yang sama, rakyat juga mendapatkan tuntutan-tuntutan pro-demokrasinya sendiri. Lantas, Garda berperan dalam gelombang demokratisasi yang timbul pasca aksi Agustus-September 2025. Bila Garda

tidak melakukan perannya dalam kasus Affan, amarah/simpaty rakyat bisa saja tak mencapai titik yang mendapatkan perhatian pemerintah.

Adapun secara formil, A. Carl Levan (2011) turut menyatakan bahwa karakter sebuah CSO dapat secara optimal dilakukan oleh organisasi yang tidak terikat pada pihak yang ditekan (pemerintah, politisi, atau lain sebagainya). Dalam konteks ini, pembentukan Garda dilakukan secara mandiri oleh lima inisiator tanpa dukungan pendanaan eksternal dan tanpa skema imbal balik finansial bagi anggota. Garda tidak pernah menjanjikan keuntungan finansial kepada anggota; semua kegiatan dan operasional dibiayai dari inisiatif pengurus dan donasi sukarela anggota.<sup>7</sup>

Aktivitas Garda yang bersifat aksi kolektif untuk kepentingan publik juga tercermin dari program advokasi regulasi transportasi *online*, pengawalan kasus Affan, dan partisipasi dalam dinamika aksi pro-demokrasi pada Agustus-September 2025. Aktivitas tersebut tidak hanya mengartikulasikan kepentingan pengemudi internal, tetapi juga mengusung isu publik: transparansi hukum, akuntabilitas negara, dan perlindungan profesi berbasis platform. Dengan demikian, orientasi Garda sejalan dengan ciri CSO yang mengutamakan nilai kepentingan umum.

Garda juga tidak terafiliasi dengan partai politik maupun pemerintah, dan kerap menempatkan pemerintah sebagai objek advokasi atau pengawasan.<sup>8</sup> Hal ini memperkuat ciri *watchdog* yang dianggap Tocqueville sebagai inti fungsi CSO dalam ekosistem demokrasi. Namun demikian, Garda tetap mempertahankan identitas kelompok pekerja berbasis profesi sehingga tidak memenuhi seluruh unsur netralitas kepentingan kelompok menurut Tocqueville.

### **Model *Civil Society Organization* Garda**

AC Levan mengonseptualisasikan *civil society* sebagai wilayah kehidupan sosial yang terorganisasi dan memiliki ciri-ciri utama seperti kesukarelaan (*voluntary*), keswasembadaan (*self-generating*), keswadayaan (*self-supporting*); konsep serupa dengan teori

---

<sup>6</sup> Berdasarkan wawancara dengan Yudha Al Janata selaku Divisi Humas Garda.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Berdasarkan data kombinasi dari data primer (wawancara) dan sekunder (studi berita-berita dan dokumen).

Tocqueville. Namun A.C. LeVan menambahkan satu sifat yang idealnya mencirikan *civil society organizations*, yakni kemandirian/otonomi tinggi yang memisahkannya dari ketergantungan pada negara. Dalam kerangka ini, *civil society* berfungsi sebagai *safety net* yang menolak intervensi negara berlebihan terhadap aktivitas kelompok-kelompok dan organisasi mandiri dalam masyarakat, serta keberadaan ruang publik bebas (*free public sphere*) sebagai arena keterlibatan politik warga negara demi kepentingan publik. Menurut A.C. LeVan, *civil society* harus mampu membatasi kuasa negara agar tidak menjadi intervensif dan otoriter, dengan memberikan masyarakat ruang untuk mengawasi dan mengontrol negara melalui asosiasi dan kelompok independen. Nilai-nilai moral seperti kebersamaan, kepercayaan, dan tanggung jawab adalah fondasi penting dalam *civil society* yang dibangun secara mandiri oleh masyarakat tanpa dominasi dari negara atau pasar. Dalam mengkonseptualisasi perbedaan arah gerak seluruh *civil society organization* yang ada di dunia, A.C. LeVan memberikan kerangka analisis berupa tabel, sebagai berikut:

		AUTONOMY	
		Low	High
GOAL ORIENTATION	Inward	<ul style="list-style-type: none"> <li>Professional associations for government workers</li> <li>Corporatist unions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hometown associations</li> <li>Community development self-help groups</li> </ul>
	Outward	<ul style="list-style-type: none"> <li>State run mobilization programmes</li> <li>Front groups for the government</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Human rights organizations</li> <li>Underground press</li> </ul>

**Gambar 2. Model Civil Society oleh A.C. LeVan**  
(Sumber: LeVan, 2011:140)

Berdasarkan LeVan (2011:140), pembagian atas model *civil society* dijelaskan dalam 2 arah gerak dan 2 klasifikasi. Kategori pertama, yaitu CSO dengan arah gerak yang memfokuskan orientasinya pada internal organisasi (*inward goal orientation*). Suatu kelompok dapat dikategorikan sebagai *high autonomy* CSO jika di dalam organisasi tersebut memiliki ciri otonomi yang tinggi dan fokus pada kesejahteraan komunitas internal mereka sendiri, sebagai contoh biasa ditemukan pada organisasi di desa (kelompok swadaya masyarakat). Sedangkan, *low autonomy* CSO digambarkan sebagai organisasi seperti asosiasi profesional untuk pekerja pemerintah dan serikat korporatis yang cenderung fokus pada kepentingan internal anggota saja, dengan otonomi rendah dalam pengambilan keputusan. Kategori kedua, yaitu CSO dengan arah gerak pada eksternal organisasi (*outward goal orientation*). CSO dapat dikategorikan sebagai organisasi dengan *low Autonomy* jika organisasi tersebut memiliki orientasi dan tujuan yang besar akan dampaknya kepada masyarakat, tetapi di saat bersamaan memiliki otonomi rendah; seperti program mobilisasi negara dan kelompok pendukung pemerintah (*front group*). Sedangkan, kategori *High Autonomy* CSO dapat diketahui jika organisasi tersebut memiliki ciri yang bekerja kritis dan independen terhadap kekuasaan dan responsif terhadap isu sosial politik yang berkembang di masyarakat.<sup>9</sup> Misalnya seperti organisasi hak asasi manusia dan media gerakan (*underground press*)

Pada model dengan otonomi rendah, *civil society* memiliki keterbatasan dalam kebebasan dan kemandirian dari kontrol negara. *Civil society* dalam konteks ini lebih terikat pada pengaruh dan intervensi negara, sehingga ruang gerak organisasi sipil sangat terbatas untuk melakukan aktivitas independen atau kritik terhadap kebijakan negara. Sedangkan pada model dengan otonomi tinggi, *civil society* beroperasi secara mandiri dan memiliki kebebasan lebih besar dari campur tangan negara. Di sini, *civil society* bertindak sebagai kekuatan penyeimbang (*counterbalance*) terhadap negara, dengan kemampuan untuk mengawasi, mengkritik, dan mempengaruhi

<sup>9</sup> Visualisasi contoh organisasi (termasuk Garda) pada teori A.C. LeVan dapat dilihat pada Gambar 2.

kebijakan publik tanpa tekanan atau manipulasi dari kekuasaan negara. Model ini menegaskan bahwa tingkat otonomi *civil society* sangat penting dalam menentukan peran dan efektivitasnya dalam sistem demokrasi. *Civil society* dengan otonomi tinggi cenderung mampu memperkuat demokrasi melalui pemeliharaan ruang publik yang bebas dan menjunjung tinggi nilai-nilai partisipasi warga, sementara otonomi rendah mencerminkan *civil society* yang lebih sebagai perpanjangan atau subordinasi dari negara.

Dengan teori ini, dapat diklasifikasikan bahwa Garda Indonesia adalah organisasi pengemudi ojek *online* yang memiliki *goal-orientation outward looking*, sebagaimana divisualisasikan dalam tabel berikut:

		<i>AUTONOMY</i>	
		<i>Low</i>	<i>High</i>
<i>GOAL ORIENTATION</i>	<i>Inward</i>	Contoh: Serikat pekerja	Contoh: Komunitas pengembangan diri berbasis sukarela.
	<i>Outward</i>	Contoh: Kelompok pendukung pemerintah	Contoh: LSM <b>Garda berada di kuadran ini.</b>

**Gambar 3. Visualisasi Garda dalam Model  
Civil Society oleh A.C LeVan  
(Sumber: diolah peneliti)**

Pasalnya, Garda berorientasi kuat pada pencapaian tujuan praktis terhadap mitra-mitra ojek *online* secara keseluruhan, terlepas keikutsertaannya dalam Garda.<sup>10</sup> Misalnya seperti penegakan keadilan terhadap kasus almarhum Affan, *driver* ojol yang meninggal saat aksi unjuk rasa yang berujung bentrokan dengan aparat. Garda mengambil peran pengawalan sebagai wujud solidaritas kolektif terhadap sesama mitra pengemudi dan advokasi

keadilan sosial terhadap sesama masyarakat sipil. Selain bergerak secara kolektif, Garda dalam kasus ini juga memiliki peran sebagai koordinator antar mitra (tanpa perlu merupakan anggota dari Garda) agar apa yang diperjuangkan bukan hal yang diselimuti oleh rasa dendam dan provokasi, melainkan fokus pada tuntutan keadilan.<sup>11</sup> Hal ini tentu harapannya menjadi momentum Garda untuk menunjukkan perannya sebagai organisasi *civil society* yang aktif memperjuangkan hak dan keselamatan pengemudi ojek *online* serta memberikan pengawalan sosial-politik atas insiden tragis tersebut hingga berujung pada kampanye advokasi dan aksi massa berkelanjutan.

Isu ini menjadi titik fokus moral sekaligus politik yang memperkuat identitas dan legitimasi organisasi dalam memperjuangkan hak-hak *driver* ojol. Namun, dari sisi otonomi, awalnya Garda menunjukkan ambiguitas: mereka mengorganisir dan mengendalikan aksi kolektif namun tetap harus beroperasi dalam keterbatasan sistem ekonomi platform dan tekanan regulasi negara, sehingga tingkat otonominya bisa dikatakan sedang (*mid-level autonomy*) karena mereka harus menavigasi batas-batas legal dan sosial yang ketat. Klasifikasi otonomi sedang ini merujuk pada fakta bahwa Garda tidak dibiayai negara maupun aplikasi, namun tetap bergantung pada izin aksi dan batasan hukum mobilisasi massa. Selain itu, secara finansial Garda bergantung pada kontribusi internal pengurus sehingga tidak sepenuhnya bebas dari keterbatasan operasional.

Sedangkan dalam kasus kekerasan yang dilakukan oleh pengguna kepada salah satu mitra ojek *online* bertajuk “geruduk *pelanggan*”, Garda juga menunjukkan karakteristik organisasi dengan *outward goal-oriented* karena aksi-aksi ini diarahkan untuk memperjuangkan hak-hak para ojol; tidak serta merta anggota Garda semata. Mereka bertindak kolektif dalam menuntut keadilan dan perlindungan bagi *driver* yang dirasa terancam oleh persaingan tidak sehat atau perlakuan tidak adil. Namun, dalam konteks ini, tingkat otonomi Garda tergolong lebih tinggi (*high autonomy*) karena mereka melakukan aksi langsung yang mandiri dan berinisiatif tanpa

<sup>10</sup> Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada tanggal 26 September 2025 dengan Yudha Al Janata selaku Divisi Humas Garda.

<sup>11</sup> *Ibid.*



ketergantungan langsung terhadap aktor eksternal seperti pemerintah atau aplikator.

Dari penjelasan tersebut dapat dipahami bahwa Garda merepresentasikan organisasi *civil society* yang fleksibel dalam menyesuaikan tingkat otonomi sesuai konteks perjuangan mereka, tetapi tetap konsisten dengan orientasi tujuan yang kuat. Tujuan tersebut juga tak terlimitasi pada anggota asosiasinya semata, melainkan pada keseluruhan mitra ojek *online*. Mereka merupakan kekuatan kolektif yang penting dalam memperjuangkan hak-hak sosial pengemudi ojek *online* secara khusus dan hak-hak sosial publik secara umum. Lantas Garda memiliki tujuan yang *outward looking*, selayaknya sebuah CSO.

## SIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa meskipun secara formil Garda bukan merupakan *civil society organization* (CSO), organisasi ini menjalankan fungsi-fungsi strategis yang identik dengan peran *civil society*. Garda memenuhi sebagian besar karakteristik CSO menurut Alexis de Tocqueville, terutama dalam aksi kolektif untuk kepentingan publik, pengawasan terhadap negara, dan kontribusi dalam mendorong demokratisasi. Melalui keterlibatannya dalam advokasi regulasi transportasi *online*, pengawalan kasus Affan, hingga aksi-aksi berbasis solidaritas antar pengemudi, Garda menunjukkan orientasi tujuan keluar (*outward goal orientation*) dengan tingkat otonomi menengah-tinggi menurut kerangka A.C. LeVan. Hal tersebut memperlihatkan bahwa orientasi ekonomi internal tidak meniadakan kapasitas sebuah organisasi untuk mengambil peran demokratis dalam ranah publik. Lantas temuan tersebut memiliki implikasi teoretis bagi kajian *civil society*, dengan memperkaya wacana mengenai keberadaan organisasi hibrida, yaitu organisasi yang secara struktural berorientasi ekonomi, namun secara fungsional menjalankan peran pengawasan dan advokasi sosial politik. Secara praktis, pemerintah perlu melihat asosiasi pekerja berbasis *platform* seperti Garda sebagai mitra dalam perumusan dan evaluasi kebijakan, bukan semata sebagai *pressure group*. Sehingga batasan teoritis dan praktis dari *civil society*, kini menjadi dinamis.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku, Skripsi, Tesis dan Disertasi

- Cresswell, John W. (2009, p.178). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. California: Sage Publications.
- Firmansyah, I. (2022). *Peran Dan Fungsi Civil Society Organization Dalam Dinasti Politik Dan Korupsi Di Kota Banjar Pada Tahun 2018 - 2022*. Sumedang: Universitas Padjadjaran.
- Miles, M. B., & Huberman, M. (1994). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. London: SAGE.
- Perdana, G. P. & Haryanto. (2021). *Dinamika Pembentukan Kelompok Kepentingan Mitra Pengemudi Ojek Online: Studi tentang Proses Pembentukan Asosiasi Grab Bike dan Grab Car Yogyakarta dan Asosiasi Gojek Seputar Jogjakarta*. Retrieved from <https://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/202335>. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Praja, A. N. (2010). *Distorsi Peran Lembaga Swadaya Masyarakat Dalam Perspektif Civil Society di Kabupaten Grobogan*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Strachan, J.C. (2024). *First Comes Trust: Civic Engagement Strategies for Jump-Starting the Civic Voluntarism Model*. In: Bell, L.C., Rank, A., Ong Whaley, C. (eds) *Civic Pedagogies: Teaching Civic Engagement in an Era of Divisive Politics* (pp 25-45) Political Pedagogies. Palgrave Macmillan, Cham. [10.1007/978-3-031-55155-0\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-031-55155-0_2)
- Tocqueville, A. d., & Nolla, E. (2010). *Democracy in America*. Liberty Fund.
- Zahra, S. A. (2022). *Paradoks Fleksibilitas Kerja Pengemudi Ojek Online*. Retrieved from <https://repository.ub.ac.id/id/eprint/21347/2/1/Salsabila%20Az%20Zahra.pdf>. Malang: Universitas Brawijaya.

### Artikel Jurnal

- Candela, A. G. (2019). *Exploring the Function of Member Checking. The Qualitative Report*, 619-628. doi:<https://doi.org/10.46743/2160-3715/2019.3726>
- Rajab, B., & Indrawardana, I. (2024). *Pembentukan Modal Sosial Dan*

- Kepentingan Ekonomi-Politik Negara. *Responsive: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Bidang Administrasi, Sosial, Humaniora dan Kebijakan Publik*, 7(4), 267-282. [10.24198/responsive.v7i4.61491](https://doi.org/10.24198/responsive.v7i4.61491)
- Fathy, R. (2025). Ojek Pangkalan Versus Ojek Online (Pemberdayaan Berbasis Komunitas Dan Ketahanan Ekonomi Ojek Pangkalan). *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, 20(2), 191-210. [10.14203/jmb.v20i2.635](https://doi.org/10.14203/jmb.v20i2.635)
- Hadi, O. H. (2010). Peran masyarakat sipil dalam proses demokratisasi. *Makara Human Behavior Studies in Asia*, 14(2), 117-129. [10.7454/mssh.v14i2.674](https://doi.org/10.7454/mssh.v14i2.674)
- LeVan, A. C. (2011). Questioning Tocqueville in Africa: continuity and change in civil society during Nigeria's democratization. *Democratization*, 18(1), 135-159. [10.1080/13510347.2011.532622](https://doi.org/10.1080/13510347.2011.532622)
- Safitri, I. A. (2022). Solidaritas Sosial Antar Pengemudi Ojek Online dan Ojek Konvensional di Kabupaten Bone. *Pinisi Journal of Sociology Education*, 2, 22-28. [10.26858/pjser.v1i1.24112](https://doi.org/10.26858/pjser.v1i1.24112)
- Sumber Elektronik**
- Asmaasyi, A. (2025, September 10). *RUU Transportasi Online Masuk Prolegnas 2025, Bakal Disahkan Tahun Ini?* Ekonomi. Retrieved October 5, 2025, from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20250910/98/1910110/ruu-transportasi-online-masuk-prolegnas-2025-bakal-disahkan-tahun-ini>
- Azzahra, N. (2025). *Polisi: 6.118 Personel Amankan Demo Ojol Hari Ini*. Jakarta: Tempo. From <https://www.tempo.co/hukum/polisi-6-118-personel-amankan-demo-ojol-hari-ini-2070553>
- Detik Berau. (2022, Agustus 8). Instagram. Retrieved September 30, 2025, from <https://www.instagram.com/p/ChAFa8mpOSj/?igsh=MWY5dGpyZ3FhYXN5bw==>
- Garda Pusat Jakarta. (2025, Juli 17). Instagram. Retrieved September 30, 2025, from <https://www.instagram.com/reel/DMM5FIfzdYF/?igsh=bHV3b2dta3Jvc21z>
- Nugraha, M. R. (2025, April 11). *Apa Bedanya Hubungan Kemitraan dan Hubungan Kerja? | Klinik Hukumonline*. Hukumonline. Retrieved September 21, 2025, from <https://www.hukumonline.com/klinik/a/a-pa-bedanya-hubungan-kemitraan-dan-hubungan-kerja-lt617136e8e2fce/>
- Rahayuningsih, R. (2025, Mei 23). *Begini Plus-Minus Bila Mitra Ojol jadi Pekerja Tetap Aplikator*. Tempo. <https://www.tempo.co/ekonomi/begini-plus-minus-bila-mitra-ojol-jadi-pekerja-tetap-aplikator-1518204>
- CNN Indonesia. (2025, July 5). *Ratusan Driver Online Geruduk Rumah Warga di Sleman Yogya*. Retrieved September 29, 2025, from <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20250705015527-20-1247128/ratusan-driver-online-geruduk-rumah-warga-di-sleman-yogya>
- Setijowarno, D. (2025, Mei 19). *Pengemudi Ojol Tidak Hanya Berasal dari Pengangguran*. Patra Indonesia. <https://patraindonesia.com/pengemudi-ojol-tidak-hanya-berasal-dari-pengangguran/>
- Singgih, V. (2025, September 1). *Pembunuhan Affan Kurniawan: Sebuah Kegilaan di Jalan Penjernihan*. Project Multatuli. Retrieved September 29, 2025, from <https://projectmultatuli.org/pembunuhan-affan-kurniawan-sebuah-kegilaan-di-jalan-penjernihan/>
- Yonatan, A. (2025, May 23). *Indonesia Jadi Pengguna Transportasi Online Terbesar 2024*. GoodStats. Retrieved September 21, 2025, from <https://goodstats.id/article/indonesia-jadi-pengguna-transportasi-online-terbesar-2024-sn07c>