

How Microlet Drivers Sustain Community amid Transportation Transformation

Bagaimana Sopir Mikrolet Mempertahankan Komunitas di Tengah Transformasi Transportasi

Elisabet Sianturi^{1*}, Hamsah², Nismawati³

^{1,2,3}Pendidikan Sosiologi Universitas Negeri Manado

ARTICLE INFO

Article history:

Received: January 09, 2026

Accepted: July 10, 2026

Kata Kunci:

Solidaritas Sosial; Sopir Mikrolet;
Komunitas; Transportasi Informal

Keywords:

Social Solidarity; Microlet Drivers;
Community; Informal Transportation



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.
Copyright © 2026 by Author. Published by PT Citra Media Publishing.

ABSTRAK

Perubahan struktur transportasi dan semakin kuatnya persaingan dari transportasi berbasis aplikasi menghadirkan tekanan baru terhadap keberlangsungan komunitas sopir mikrolet. Dalam kondisi tersebut, solidaritas sosial penting bukan semata-mata sebagai bentuk keterikatan sosial, tetapi juga sebagai mekanisme yang memungkinkan komunitas mempertahankan kehidupannya di tengah perubahan ekonomi. Penelitian ini mengkaji bagaimana solidaritas dipraktikkan, dipertahankan, dan dinegosiasikan di antara sopir mikrolet di Desa Tataaran II, Kecamatan Tondano Selatan. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan data yang diperoleh melalui observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Data diinterpretasikan

menggunakan perspektif Émile Durkheim mengenai solidaritas sosial. Hasil penelitian menunjukkan bahwa solidaritas antarsopir bertumpu pada kesamaan identitas pekerjaan, pengalaman bersama, rasa senasib, hubungan kekeluargaan, serta nilai-nilai sosial dan keagamaan yang terus dipelihara melalui praktik keseharian. Solidaritas juga dipertahankan melalui sistem antrean informal di tempat mangkal, pertukaran informasi, bantuan teknis ketika kendaraan mengalami masalah, kegiatan arisan, musyawarah, dan berbagai aktivitas sosial bersama. Praktik tersebut menunjukkan bahwa solidaritas mekanik dan organik tidak selalu bekerja sebagai dua bentuk yang terpisah. Kesamaan identitas dan pengalaman menjadi dasar keterikatan kolektif, sementara ketergantungan fungsional dalam mengatur pekerjaan dan menghadapi tekanan ekonomi menunjukkan dimensi solidaritas organik. Persaingan memperoleh penumpang dan meluasnya transportasi berbasis aplikasi tidak serta-merta mengikis solidaritas. Sebaliknya, kondisi tersebut meningkatkan kebutuhan akan koordinasi, kepercayaan, dan saling membantu di antara para sopir. Penelitian ini menunjukkan bahwa solidaritas berfungsi sebagai mekanisme sosial adaptif yang memungkinkan sopir mikrolet mengelola ketegangan antara kepentingan ekonomi individual dan keberlangsungan komunitas di tengah transformasi sektor transportasi.

ABSTRACT

Changes in the transportation structure and growing competition from app-based transportation have created new pressures on the sustainability of microlet drivers' communities. Under these conditions, social solidarity becomes important not merely as a form

*Corresponding author

E-mail addresses: sianturielisabet273@gmail.com

of social cohesion but also as a mechanism through which a community sustains itself amid economic change. This study examines how solidarity is practiced, maintained, and negotiated among microlet drivers in Tataaran II Village, South Tondano District. The study employs a qualitative approach, drawing on data collected through observation, in-depth interviews, and documentation. The data were interpreted using Émile Durkheim's perspective on social solidarity. The findings demonstrate that solidarity among microlet drivers is grounded in shared occupational identities, common experiences, a sense of shared fate, kinship relations, and social and religious values, all of which are reproduced through everyday practices. Solidarity is further sustained through informal queuing systems at loading points, information exchange, technical assistance when vehicles encounter problems, rotating savings groups, deliberation, and collective social activities. These practices indicate that mechanical and organic solidarity do not necessarily operate as separate forms. Shared identities and experiences provide the basis for collective cohesion, while functional interdependence in organizing work and responding to economic pressures reflects an organic dimension of solidarity. Importantly, competition for passengers and the expansion of app-based transportation do not automatically erode solidarity. Instead, they increase the need for coordination, trust, and mutual support among drivers. The study argues that solidarity functions as an adaptive social mechanism through which microlet drivers manage the tension between individual economic interests and collective sustainability amid the transformation of the transportation sector.

PENDAHULUAN

Transportasi publik merupakan bagian penting dari kehidupan sehari-hari karena menjadi penghubung antara orang, tempat, dan aktivitas ekonomi maupun sosial. Di Sulawesi Utara, khususnya di Desa Tataaran II, Kecamatan Tondano Selatan, mikrolet bukan sekadar sarana angkut penumpang dari satu titik ke titik lain (Umaternate et al., 2020). Di balik aktivitas itu, terdapat sekelompok sopir yang setiap hari bertemu, bekerja, dan berinteraksi dalam ruang yang sama. Mereka menunggu penumpang di titik-titik tertentu, saling bertukar kabar, mengatur giliran jalan, membantu ketika kendaraan rekan mengalami gangguan, hingga menjaga pola hubungan yang sudah terbentuk lama. Dari rutinitas yang berulang itu, muncul hubungan yang tidak hanya bersifat kerja, tetapi juga sosial. Komunitas sopir mikrolet dengan demikian dapat dipahami sebagai ruang hidup bersama, tempat pekerjaan dan relasi sosial berjalan berdampingan dan saling membentuk (Ahmad et al., 2025; Iskandar et al., 2024).

Kehidupan para sopir di Tataaran II tidak bisa dilepaskan dari perkembangan wilayah Tondano, terutama sejak hadirnya Universitas Negeri Manado (UNIMA) yang ikut mendorong kebutuhan transportasi harian. Data lapangan menunjukkan bahwa mikrolet mulai beroperasi di wilayah ini sekitar awal 1990-an. Pada masa awal tersebut, para sopir membangun hubungan melalui perkumpulan sederhana yang mereka sebut "Makaampit", istilah lokal yang merujuk pada pertemanan. Dari hubungan yang bersifat akrab dan tidak formal itu, kemudian berkembang menjadi organisasi yang lebih teratur. Pada tahun 2010, kelompok ini memperoleh pengakuan hukum dengan nama ASSOKA (Asosiasi Sopir

Kampus). Perubahan ini memperlihatkan bahwa komunitas sopir tidak hanya terbentuk karena kesamaan pekerjaan, tetapi juga karena adanya upaya bersama untuk mengatur kehidupan mereka secara kolektif melalui aturan dan struktur yang disepakati.

Meski demikian, perjalanan komunitas ini tidak berlangsung dalam situasi yang tetap. Perubahan dalam dunia transportasi, seperti hadirnya layanan berbasis aplikasi, bertambahnya jenis angkutan lain, serta fluktuasi jumlah penumpang - terutama mahasiswa UNIMA - ikut memengaruhi kondisi kerja para sopir. Dalam beberapa kajian sebelumnya, situasi ini bahkan disebut sebagai salah satu faktor yang melemahkan hubungan sosial di antara mereka. Hal tersebut penting dicatat karena menunjukkan bahwa hubungan antar sopir tidak selalu berada dalam keadaan stabil. Ia bisa menguat, tetapi juga bisa merenggang ketika kondisi ekonomi dan sosial berubah. Namun, temuan di lapangan dalam penelitian ini menunjukkan hal yang berbeda (Faye et al., 2026). Di tengah tekanan tersebut, para sopir masih tetap saling membantu, berbagi informasi, mengatur giliran jalan, serta terlibat dalam kegiatan sosial ketika ada rekan yang mengalami kesulitan atau keduakaan.

Situasi ini menimbulkan pertanyaan yang lebih mendasar. Dalam kondisi persaingan yang semakin terasa, setiap sopir secara logis akan berusaha mengejar penumpang dan menjaga pendapatan masing-masing. Akan tetapi, kenyataan di lapangan tidak sepenuhnya berjalan ke arah itu. Para sopir masih mempertahankan kesepakatan tidak tertulis, seperti pembagian giliran, saling menunggu, dan tidak saling "mendahului" secara berlebihan dalam mengambil penumpang. Mereka juga tetap menjaga komunikasi dan hubungan personal yang sudah lama terbentuk. Data penelitian menunjukkan bahwa komunitas ini terdiri dari sekitar 103 unit mikrolet dengan 154 sopir terdaftar, dengan rentang usia 20 hingga 67 tahun. Pendapatan mereka pun tidak seragam, berada pada kisaran Rp800.000 hingga Rp2.000.000 per bulan. Kondisi ini memperlihatkan bahwa solidaritas berlangsung di tengah situasi ekonomi yang tidak sama dan ruang kerja yang cukup kompetitif. Karena itu, yang menjadi perhatian utama penelitian ini bukan sekadar ada atau tidaknya solidaritas, tetapi bagaimana hubungan itu tetap dijaga, dinegosiasikan, dan dijalankan dalam keseharian mereka.

Untuk membaca fenomena diatas, konsep solidaritas sosial dari Emile Durkheim, digunakan sebagai kerangka teoritik. Durkheim membedakan solidaritas yang lahir dari kesamaan pengalaman dan nilai bersama, dengan solidaritas yang tumbuh karena saling ketergantungan dalam pembagian kerja (Alpert, 1940; Gofman, 2014; Slaterry, 2003). Dalam kehidupan sopir mikrolet di Tataaran II, kedua hal ini dapat ditemukan secara bersamaan. Mereka memiliki kesamaan pekerjaan, pengalaman menghadapi jalan, tekanan ekonomi, serta nilai-nilai sosial dan keagamaan yang relatif serupa. Pada saat yang sama, mereka juga saling bergantung dalam pengaturan trayek, informasi penumpang, bantuan teknis kendaraan, dan aturan tidak tertulis yang mengatur giliran kerja. Penelitian sebelumnya di

lokasi yang sama juga menunjukkan bahwa kedua bentuk ini hadir bersamaan, meskipun kesamaan pengalaman masih tampak lebih menonjol dalam kehidupan sehari-hari mereka.

Sejumlah kajian terdahulu menunjukkan bahwa solidaritas dalam kelompok kerja sering tumbuh dari pengalaman yang sama, kebiasaan saling membantu, serta nilai-nilai yang hidup dalam komunitas (Breidahl et al., 2018; Koster et al., 2007). Dalam konteks transportasi, hubungan antar pengemudi tidak hanya ditentukan oleh kepentingan ekonomi, tetapi juga oleh rasa kebersamaan yang terbentuk dari rutinitas kerja. Penelitian (Mesra et al., 2023) secara khusus menyoroti adanya penurunan solidaritas di kalangan sopir mikrolet di Tataaran II, yang dipengaruhi oleh perubahan sosial dan ekonomi. Penelitian ini berangkat dari temuan tersebut, tetapi tidak berhenti pada kesimpulan bahwa solidaritas melemah. Sebaliknya, penelitian ini mencoba melihat bagaimana bentuk-bentuk solidaritas masih tetap dijalankan, serta bagaimana para sopir menyesuaikan diri dengan perubahan yang terjadi di sekitar mereka.

Berdasarkan hal tersebut, solidaritas dalam penelitian ini tidak dipahami sebagai sesuatu yang muncul secara otomatis karena kesamaan pekerjaan. Solidaritas dilihat sebagai proses yang terus berlangsung dalam kehidupan sehari-hari, melalui interaksi, kebiasaan, aturan tidak tertulis, dan cara mereka merespons tekanan bersama (Alharbi & Rucker, 2023; Misyak et al., 2014). Perhatian diarahkan pada bagaimana para sopir membangun rasa senasib, menjaga hubungan seperti keluarga, menggunakan nilai keagamaan dalam kehidupan sosial, serta mengatur persaingan di antara mereka sendiri. Penelitian ini juga melihat bahwa unsur kesamaan dan ketergantungan tidak berdiri sendiri, tetapi dapat hadir bersamaan dalam satu ruang sosial yang sama. Dengan cara pandang ini, solidaritas tidak diperlakukan sebagai kondisi yang tetap, melainkan sebagai sesuatu yang terus dibentuk ulang dalam praktik sehari-hari.

Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana solidaritas sosial terbentuk dan dipertahankan di antara sopir mikrolet di Desa Tataaran II, Kecamatan Tondano Selatan, serta bagaimana hubungan tersebut dijalankan di tengah tekanan persaingan ekonomi dan perubahan sistem transportasi. Dengan menempatkan perhatian pada pengalaman sehari-hari, aturan yang disepakati bersama, ketergantungan antar sopir, dan cara mereka merespons situasi yang berubah, penelitian ini berupaya memberikan gambaran yang lebih dekat dengan realitas kehidupan mereka. Lebih jauh, penelitian ini menunjukkan bahwa persaingan tidak selalu memutus hubungan sosial. Dalam kondisi tertentu, justru pengalaman menghadapi situasi yang sama dapat menjadi alasan bagi para sopir untuk tetap menjaga hubungan dan bekerja bersama dalam satu komunitas.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan model deskriptif untuk menangkap secara mendalam cara hidup dan cara berhubungan para sopir mikrolet di

Kelurahan Tataaran II, Kecamatan Tondano Selatan (Miles et al., 2014; Sugiyono, 2014). Pilihan ini digunakan karena untuk melihat cara subjek penelitian menjalani pekerjaan, membangun hubungan, dan memberi makna pada kebersamaan mereka di jalan. Fokusnya diarahkan pada bagaimana rasa saling terhubung itu tumbuh dari hal-hal yang mereka lakukan setiap hari, mulai dari saling bantu ketika kendaraan bermasalah, berbagi giliran penumpang, bertukar kabar soal kondisi jalan, sampai kebiasaan berkumpul di tempat mangkal. Di wilayah ini, aktivitas mikrolet cukup padat karena menjadi jalur penting mobilitas masyarakat dan mahasiswa Universitas Negeri Manado. Di dalamnya juga terdapat ASSOKA (Asosiasi Sopir Kampus) yang menjadi wadah kebersamaan para sopir. Dari catatan lapangan, terdapat sekitar 103 unit mikrolet dengan 154 sopir yang masih aktif bekerja di komunitas ini.

Informan dipilih dengan pertimbangan bahwa: mereka harus benar-benar terlibat dalam pekerjaan sebagai sopir, bukan sekadar pernah, tetapi masih menjalani rutinitas itu (Creswell, 2002). Yang berpengalaman dua tahun agar mereka tidak hanya bercerita dari permukaan, tetapi dari pengalaman yang sudah cukup lama merasakan naik-turunnya pekerjaan ini. Dari pengurus ASSOKA juga diperoleh keterangan tambahan mengenai sejarah komunitas, jumlah anggota, serta cara mereka mengatur kerja bersama. Dengan cara ini, penelitian dapat menangkap cerita dari dua sisi: dari sopir yang setiap hari berada di jalan, dan dari pengurus yang melihat pola lebih luas di dalam komunitas.

Pengumpulan data dilakukan dengan tiga cara yang saling melengkapi. Pertama, peneliti mengamati langsung situasi di lapangan, bagaimana para sopir duduk menunggu penumpang, bagaimana mereka saling menyapa, bercanda, atau membantu ketika ada kendaraan yang bermasalah. Kedua, dilakukan wawancara mendalam untuk menggali pengalaman mereka: bagaimana mereka memaknai kebersamaan, bagaimana mereka menghadapi persaingan, dan apa yang membuat mereka tetap bertahan dalam pekerjaan ini. Ketiga, digunakan dokumen seperti catatan organisasi, foto kegiatan, dan data jumlah anggota untuk memperkuat gambaran yang diperoleh dari lapangan.

Data yang terkumpul kemudian dipilah dan disusun ulang agar lebih mudah dibaca polanya. Bagian-bagian yang berkaitan dengan hubungan sosial, kerja sama, konflik kecil, dan cara mereka mengatur pekerjaan dipisahkan dan dikelompokkan. Selanjutnya menemukan pola yang berulang: bagaimana mereka saling membantu, bagaimana aturan tidak tertulis dijalankan, dan bagaimana mereka merespons tekanan ekonomi yang datang dari luar. Setelah itu, data dicek kembali dengan membandingkan keterangan antar sopir dan pengurus, serta mencocokkannya dengan hasil pengamatan langsung, agar tidak hanya bergantung pada satu cerita saja.

Dalam menganalisis data, digunakan cara pandang dari teori solidaritas sosial Emile Durkheim. Namun teori ini tidak dipakai untuk langsung memberi label, melainkan sebagai alat untuk memahami cara kerja hubungan di lapangan. Kesamaan pekerjaan, pengalaman

hidup, dan kondisi ekonomi yang mirip dilihat sebagai dasar kedekatan di antara mereka. Sementara itu, cara mereka mengatur giliran, berbagi informasi, dan saling membantu dalam pekerjaan menunjukkan adanya ketergantungan satu sama lain. Analisis tidak berhenti pada mengatakan "mereka solid", tetapi mencoba menjelaskan bagaimana kebersamaan itu bisa tetap hidup di tengah persaingan mencari penumpang, perubahan jumlah pengguna angkutan, dan hadirnya transportasi daring yang ikut memengaruhi pekerjaan mereka.

HASIL

Solidaritas dalam Praktik Keseharian Sopir Mikrolet

Data di lapangan memperlihatkan bahwa kehidupan sopir mikrolet di Tataaran II tidak berjalan sebagai kerja yang berdiri sendiri-sendiri. Di wilayah ini tercatat 103 unit mikrolet dengan 154 sopir yang aktif, dengan rentang usia 20 sampai 67 tahun. Sebagian besar, yakni 149 orang, sudah berkeluarga, sementara lima orang lainnya belum menikah. Penghasilan mereka berada pada kisaran Rp800.000 hingga Rp2.000.000 per bulan. Angka-angka ini menunjukkan bahwa mereka berada dalam kondisi ekonomi yang tidak seragam, tetapi tetap berada dalam satu ruang kerja yang sama dan saling bersinggungan setiap hari.

Di lapangan, aktivitas mengemudi tidak berhenti pada urusan mencari penumpang. Para sopir bertemu di titik-titik mangkal yang sama, menunggu giliran, lalu mengisi waktu dengan percakapan ringan, saling menyapa, dan bertukar kabar. Situasi ini membuat mereka tidak hanya hadir sebagai individu yang bekerja, tetapi sebagai kelompok yang terus berjumpa dalam ritme yang berulang. Dalam praktiknya, ada kebiasaan mengisi penumpang pada mikrolet yang lebih dulu berada di lokasi, ada juga yang tetap beroperasi hingga malam hari, serta kebiasaan membantu ketika ada barang penumpang yang tertinggal di dalam kendaraan.

Dari pola interaksi tersebut terlihat bahwa hubungan antarsopir tidak dibangun melalui satu peristiwa besar, melainkan melalui kebiasaan kecil yang terus terjadi. Di tempat mangkal, mereka tidak sekadar menunggu giliran jalan, tetapi juga berbagi cerita tentang kondisi keluarga, kendaraan, dan penumpang. Situasi ini membuat mereka saling mengetahui keadaan satu sama lain tanpa harus ada pernyataan formal. Dalam pelayanan, perhatian terhadap barang penumpang yang tertinggal menunjukkan bahwa tanggung jawab mereka tidak berhenti pada transaksi perjalanan saja, tetapi juga menyentuh aspek kepedulian terhadap orang lain. Di luar aktivitas kerja, terdapat pula kegiatan seperti ibadah bersama dan arisan yang memperluas hubungan mereka dari sekadar rekan kerja menjadi lingkaran sosial yang lebih akrab.

Gambar 1. Aktivitas Supir Microlet



Sumber: Dokumentasi Peneliti (2025)

Dari temuan tersebut dapat dipahami bahwa kedekatan di antara sopir terbentuk dari kebiasaan yang terus berulang dalam ruang yang sama. Hubungan mereka tidak lahir hanya karena mereka menjalani pekerjaan yang sama, tetapi karena mereka terus berhadapan, berinteraksi, dan saling terlibat dalam situasi yang sama setiap hari. Aktivitas seperti mangkal bersama, berbincang, saling menegur, berbagi penumpang, membantu ketika ada masalah di jalan, hingga ikut dalam kegiatan sosial, menjadi bagian dari cara mereka menjaga hubungan tetap berjalan. Dari situ terlihat bahwa kedekatan itu tidak dibangun secara formal, tetapi tumbuh dari pengalaman sehari-hari yang mereka jalani bersama.

Selain itu, data juga menunjukkan bahwa hubungan di antara mereka tidak semata-mata digerakkan oleh urusan pendapatan. Walaupun pekerjaan ini menjadi sumber utama penghasilan, para sopir tetap menjaga pola hubungan yang tidak hanya berorientasi pada keuntungan pribadi. Mereka masih bersedia membantu rekan yang mengalami kesulitan, tetap berkomunikasi saat menunggu penumpang, dan ikut terlibat dalam kegiatan sosial yang tidak berkaitan langsung dengan pekerjaan. Hal ini menunjukkan bahwa ruang kerja mikrolet juga berfungsi sebagai ruang pertemuan sosial, tempat hubungan antarorang terbentuk dan dipelihara dari waktu ke waktu.

Keluarga sebagai Perekat Komunitas

Perubahan yang terjadi dalam pekerjaan sebagai sopir mikrolet dirasakan bukan oleh satu atau dua orang, tetapi oleh hampir seluruh anggota komunitas. Kehadiran transportasi

daring seperti InDrive, munculnya ojek luring, bertambahnya pilihan angkutan, serta berkurangnya jumlah mahasiswa UNIMA yang selama ini menjadi salah satu kelompok penumpang utama membuat jumlah penumpang yang diperoleh sopir semakin berkurang. Keadaan tersebut berpengaruh langsung terhadap pendapatan mereka. Dalam situasi seperti ini, para sopir berhadapan dengan persoalan yang kurang lebih sama: bagaimana mempertahankan pekerjaan ketika penumpang tidak lagi sebanyak sebelumnya.

Kesamaan pengalaman tersebut kemudian menumbuhkan rasa senasib di antara mereka. Kesulitan yang dialami seorang sopir mudah dikenali oleh sopir lainnya karena mereka menghadapi perubahan yang sama setiap hari. Hal itu terlihat dari kebiasaan membantu rekan yang mengalami kesulitan di jalan, berbagi informasi mengenai penumpang, dan tetap mempertahankan sistem giliran mangkal meskipun jumlah penumpang semakin terbatas. Dalam kondisi tertentu, kepentingan untuk mendapatkan penumpang memang tetap ada, tetapi tidak serta-merta membuat setiap sopir berjalan sendiri. Mereka masih membutuhkan satu sama lain untuk menjaga agar aturan kerja yang telah disepakati tetap berjalan.

Dari data terlihat bahwa rasa senasib bukan sekadar perasaan yang muncul karena mereka memiliki pekerjaan yang sama. Ia terbentuk dari pengalaman menghadapi keadaan yang sama dan dari kesadaran bahwa perubahan dalam dunia transportasi tidak hanya menyentuh kepentingan seorang sopir. Ketika penumpang berkurang atau persaingan meningkat, persoalan tersebut menjadi pengalaman kolektif. Karena itu, bantuan kepada rekan yang mengalami kesulitan, pertukaran informasi mengenai penumpang, dan kesediaan menjaga giliran mangkal dapat dibaca sebagai cara mereka menghadapi situasi yang tidak mudah secara bersama-sama. Solidaritas dalam hal ini tumbuh dari pengalaman konkret, bukan dari kesepakatan abstrak tentang pentingnya kebersamaan.

Rasa senasib tersebut kemudian berkelindan dengan hubungan yang oleh para sopir dipahami sebagai hubungan kekeluargaan. Artikel mencatat bahwa relasi mereka tidak berhenti sebagai hubungan antara orang-orang yang kebetulan bekerja dalam profesi yang sama. Mereka saling mendukung, menjaga, dan memperhatikan satu sama lain. Ikatan seperti ini terlihat terutama ketika seorang anggota menghadapi kesulitan. Dalam keadaan tersebut, hubungan sosial yang telah dibangun selama bekerja bersama menjadi dasar bagi munculnya perhatian dan bantuan. Dengan demikian, tempat mangkal dan ruang kerja mikrolet perlahan menjadi ruang tempat hubungan yang lebih dekat terbentuk.

Namun, hubungan kekeluargaan tersebut bukan berarti tidak pernah mengalami ketegangan. Data penelitian justru menunjukkan adanya perbedaan pendapat mengenai aturan kerja dan perebutan penumpang. Kesibukan masing-masing sopir juga membuat frekuensi pertemuan komunitas tidak selalu sama seperti sebelumnya. Artinya, rasa kekeluargaan hidup berdampingan dengan kepentingan individual yang kadang saling berhadapan. Persoalan tersebut tidak selalu berakhir pada keretakan hubungan. Para sopir

berusaha menyelesaikannya melalui komunikasi terbuka, musyawarah, dan penyusunan kesepakatan yang dianggap adil bagi anggota komunitas.

Temuan ini memperlihatkan bahwa rasa kekeluargaan di antara sopir mikrolet bukanlah keadaan yang selalu harmonis. Ia justru terlihat ketika hubungan tersebut diuji oleh persoalan nyata: penumpang yang terbatas, kepentingan mencari penghasilan, perbedaan pandangan mengenai aturan kerja, dan perubahan pola pertemuan antaranggota. Dalam situasi seperti itu, komunikasi dan musyawarah menjadi cara untuk mempertahankan hubungan agar perbedaan kepentingan tidak berkembang menjadi perpecahan. Kekeluargaan dengan demikian bukan berarti tidak adanya konflik, melainkan adanya usaha untuk tetap menjaga hubungan meskipun konflik dan perbedaan kepentingan muncul.

Jika dilihat lebih dekat, rasa senasib dan kekeluargaan bekerja melalui dua lapisan hubungan. Lapisan pertama berasal dari pengalaman yang sama-sama dirasakan sebagai sopir mikrolet, terutama menghadapi penurunan penumpang dan persaingan dengan moda transportasi lain. Lapisan kedua terbentuk dari hubungan yang dipelihara melalui kebiasaan saling membantu, memperhatikan, berkomunikasi, dan menyelesaikan persoalan bersama. Kedua lapisan tersebut saling menguatkan. Kesulitan yang sama membuat mereka merasa dekat, sementara kedekatan yang telah terbentuk membuat mereka memiliki alasan sosial untuk tidak membiarkan persoalan seorang anggota menjadi persoalan yang sepenuhnya ditanggung sendiri.

Penelitian ini memperlihatkan bahwa rasa senasib dan kekeluargaan menjadi salah satu perekat penting komunitas sopir mikrolet di Tataaran II. Perekat tersebut tidak bekerja karena semua sopir memiliki kepentingan yang sama dalam setiap keadaan, melainkan karena mereka memiliki pengalaman kerja yang saling beririsan dan telah membangun hubungan yang cukup kuat untuk mengelola perbedaan. Solidaritas tetap memiliki ruang untuk hidup justru di tengah situasi yang memungkinkan munculnya persaingan. Pada titik inilah hubungan sosial para sopir memperlihatkan bahwa bertahan sebagai komunitas tidak selalu berarti menghilangkan kepentingan individual, tetapi menemukan cara agar kepentingan tersebut dapat berjalan tanpa merusak hubungan yang telah dibangun bersama.

Norma Informal dan Pengaturan Kehidupan Kerja

Di antara sopir mikrolet Tataaran II terdapat sejumlah kebiasaan dan aturan yang mengatur hubungan kerja meskipun tidak seluruhnya dituangkan dalam bentuk peraturan tertulis. Salah satu yang menonjol adalah pengaturan antrean dan giliran penumpang. Para sopir memahami bahwa kesempatan memperoleh penumpang mengikuti posisi dan giliran yang telah berjalan di tempat mangkal. Dalam situasi jumlah penumpang yang terbatas, kesediaan mengikuti giliran dan menghormati hak sopir lain menjadi cara untuk mengurangi

perebutan penumpang. Selain itu, nilai gotong royong, kejujuran, kekeluargaan, religiusitas, serta kewajiban saling menghormati turut menjadi dasar hubungan antarsopir.

Norma tersebut terutama berjalan melalui kesepahaman yang tumbuh dalam kehidupan sehari-hari. Tidak selalu diperlukan teguran atau sanksi formal agar sopir mengikuti antrean, menghormati giliran, dan menjaga ketertiban. Kesediaan menahan kepentingan pribadi untuk sementara menunjukkan adanya pemahaman bahwa kesempatan kerja akan lebih terjaga apabila aturan bersama dipatuhi. Nilai kejujuran juga tampak dalam tindakan mengembalikan barang penumpang yang tertinggal, sedangkan kepedulian terhadap sesama terlihat ketika anggota komunitas mengalami musibah. Di luar aktivitas kerja, nilai-nilai tersebut dipelihara melalui arisan, gotong royong, kegiatan ibadah bersama, dan penggalangan dana bagi rekan yang berduka.

Keteraturan tersebut tidak berarti bahwa hubungan antarsopir selalu bebas dari persoalan. Perbedaan pendapat mengenai aturan kerja dan perebutan penumpang tetap terjadi. Ketika persoalan muncul, para sopir menggunakan komunikasi terbuka dan musyawarah untuk mencari penyelesaian serta membentuk kesepakatan yang dianggap adil. Dengan demikian, norma informal dalam komunitas ini tidak bersifat kaku, melainkan dapat dibicarakan dan disesuaikan ketika berhadapan dengan perubahan situasi atau perbedaan kepentingan.

Temuan tersebut menunjukkan bahwa keteraturan kehidupan kerja sopir mikrolet di Tataaran II banyak ditopang oleh aturan yang tumbuh dari hubungan sosial mereka sendiri. Antrean, giliran penumpang, saling menghormati, kejujuran, dan musyawarah menjadi cara untuk menjaga agar kepentingan individual tidak berkembang menjadi pertentangan yang merusak hubungan komunitas. Norma kerja juga diperkuat oleh nilai kekeluargaan, gotong royong, dan religiusitas yang mereka praktikkan dalam kehidupan sosial. Dengan demikian, pekerjaan sebagai sopir bukan hanya berlangsung dalam hubungan ekonomi, tetapi juga dalam suatu tatanan sosial yang mengandalkan kesepahaman dan kebiasaan bersama untuk mempertahankan keteraturan komunitas.

Solidaritas di Tengah Persaingan Ekonomi dan Perubahan Transportasi

Kehidupan sopir mikrolet di Tataaran II berlangsung dalam situasi transportasi yang terus berubah. Data penelitian menunjukkan bahwa para sopir menghadapi bertambahnya pesaing, hadirnya transportasi daring seperti InDrive, keberadaan ojek luring, serta menurunnya jumlah mahasiswa UNIMA yang sebelumnya menjadi salah satu kelompok penumpang utama. Perubahan tersebut berpengaruh terhadap jumlah penumpang dan pendapatan sopir. Dalam keadaan demikian, persaingan memperoleh penumpang tidak dapat dihindari karena setiap sopir tetap harus memenuhi kebutuhan ekonomi keluarganya dan mempertahankan pekerjaan yang menjadi sumber penghidupan mereka.

Meskipun tekanan ekonomi dan persaingan semakin terasa, hubungan antarsopir tidak kemudian berubah menjadi persaingan tanpa batas. Data lapangan menunjukkan bahwa mereka tetap membantu rekan yang mengalami kesulitan di jalan, berbagi informasi mengenai penumpang, serta menjaga sistem giliran mangkal. Kesiediaan untuk saling membantu juga terlihat ketika kendaraan mengalami masalah dan ketika diperlukan kerja sama untuk menjaga keteraturan dalam pekerjaan. Dengan kata lain, keberadaan pesaing baru dan berkurangnya penumpang tidak membuat seluruh hubungan sosial di antara sopir runtuh. Mereka masih mempertahankan sejumlah kebiasaan yang memungkinkan pekerjaan berlangsung dalam aturan yang dipahami bersama.

Temuan tersebut memperlihatkan adanya keadaan yang menarik: para sopir berada dalam posisi yang sama-sama membutuhkan penumpang, tetapi mereka juga menyadari bahwa persaingan yang terlalu keras dapat merusak hubungan yang selama ini menopang pekerjaan mereka. Karena itu, kepentingan untuk memperoleh penghasilan berjalan berdampingan dengan kebutuhan mempertahankan keteraturan kelompok. Sistem giliran mangkal dan kesiediaan untuk saling mengalah ketika terjadi persaingan penumpang menjadi contoh bagaimana kepentingan individual dinegosiasikan dengan kepentingan bersama. Ketika perbedaan kepentingan muncul, komunikasi dan musyawarah digunakan untuk mencari kesepakatan agar persoalan tidak berkembang menjadi konflik yang lebih besar.

Dengan demikian, perubahan transportasi justru memperlihatkan bahwa solidaritas di antara sopir mikrolet tidak bergantung pada keadaan ketika semua orang memperoleh keuntungan yang sama. Solidaritas diuji ketika penumpang berkurang, persaingan meningkat, dan sumber pendapatan menjadi semakin terbatas. Dalam keadaan tersebut, para sopir tetap membutuhkan hubungan dengan sesama karena keberlangsungan pekerjaan mereka sebagian bergantung pada keteraturan yang mereka bangun bersama. Persaingan ekonomi tidak hilang, tetapi ditempatkan dalam batas-batas yang dapat diterima melalui giliran, saling membantu, pertukaran informasi, dan musyawarah. Data ini memperlihatkan bahwa solidaritas komunitas sopir mikrolet bertahan dengan cara menegosiasikan kepentingan individual di dalam hubungan sosial yang telah mereka bangun selama menjalankan pekerjaan yang sama.

Mempertahankan Solidaritas melalui Kepercayaan dan Kesadaran Bersama

Data lapangan menunjukkan bahwa kepercayaan menjadi salah satu dasar yang membuat hubungan antarsopir tetap bertahan. Kepercayaan tersebut tumbuh dari pengalaman bekerja dan menghadapi persoalan yang relatif sama. Dalam praktiknya, para sopir saling membantu ketika kendaraan mengalami masalah, berbagi informasi mengenai penumpang, memberi kesempatan melalui sistem giliran, serta memberikan bantuan finansial maupun moral ketika seorang anggota berada dalam keadaan darurat. Kebiasaan

gotong royong dan kesediaan membantu tersebut memperlihatkan bahwa hubungan antarsopir tidak sepenuhnya dibangun atas perhitungan keuntungan pribadi.

Kepercayaan itu kemudian bertemu dengan kesadaran bahwa persoalan yang dihadapi seorang sopir sering kali merupakan bagian dari persoalan bersama. Kenaikan harga bahan bakar dan menurunnya jumlah penumpang, misalnya, tidak dipandang sebagai kesulitan individual, tetapi sebagai keadaan yang dirasakan oleh komunitas secara keseluruhan. Karena itu, ketika persoalan muncul, para sopir menggunakan musyawarah, aksi solidaritas, dan empati untuk mencari jalan keluar. Data penelitian juga menunjukkan bahwa kesamaan tujuan, untuk memperoleh penghasilan bagi keluarga sekaligus mempertahankan keberlangsungan profesi mendorong mereka berbagi informasi, membantu kendaraan rekan yang bermasalah, serta menjaga keamanan dan ketertiban selama bekerja.

Pemeliharaan solidaritas juga berlangsung melalui partisipasi di luar urusan mencari penumpang. Para sopir terlibat dalam arisan, gotong royong memperbaiki fasilitas umum, kegiatan sosial, serta penggalangan dana ketika ada rekan yang mengalami keduakaan. Kegiatan semacam ini mempertemukan mereka dalam situasi yang tidak selalu berkaitan dengan pekerjaan dan memberi ruang bagi hubungan sosial untuk terus dipelihara. Dengan demikian, partisipasi tidak berhenti pada kehadiran dalam kegiatan komunitas, tetapi menjadi cara bagi para sopir untuk menunjukkan bahwa keberadaan seorang anggota tetap diperhitungkan ketika menghadapi persoalan bersama.

Gambar 2. Kegiatan Keagamaan ASSOKA (Assosiasi Sopir Kampus).



Sumber: Dokumentasi Peneliti (2025)

Temuan ini menunjukkan bahwa solidaritas di antara sopir mikrolet dipertahankan melalui hubungan yang terus dikerjakan, bukan sesuatu yang otomatis ada karena mereka memiliki profesi yang sama. Kepercayaan membuat mereka berani saling bergantung, kesadaran bersama memberi alasan untuk menghadapi persoalan secara kolektif, sedangkan partisipasi menjaga hubungan tersebut tetap hidup dalam keseharian. Bahkan ketika tekanan ekonomi dan persaingan transportasi semakin kuat, ketiga unsur ini menyediakan

pegangan agar kepentingan individual tidak sepenuhnya memutus hubungan sosial. Solidaritas, dalam konteks ini, bertahan karena para sopir masih memiliki ruang untuk percaya kepada sesama, merasa bahwa sebagian persoalan mereka adalah persoalan bersama, dan hadir ketika komunitas membutuhkan keterlibatan mereka.

PEMBAHASAN

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa solidaritas sosial di antara sopir mikrolet di Tataaran II dibangun melalui praktik yang berlangsung dalam kehidupan kerja sehari-hari. Solidaritas tampak dalam kebiasaan mangkal dan berinteraksi bersama, saling membantu ketika menghadapi persoalan di jalan, berbagi informasi mengenai penumpang, serta menjaga giliran dalam memperoleh penumpang. Ikatan tersebut semakin kuat karena para sopir memiliki pengalaman hidup dan tekanan ekonomi yang relatif sama, sehingga muncul rasa senasib dan hubungan yang mereka maknai sebagai kekeluargaan. Pada tingkat yang lebih praktis, keteraturan hubungan dijaga melalui norma informal seperti menghormati giliran, menjaga kejujuran, dan menyelesaikan perbedaan melalui komunikasi dan musyawarah. Solidaritas tersebut tetap dipertahankan ketika mereka berhadapan dengan persaingan transportasi daring, berkurangnya penumpang, dan tekanan ekonomi melalui kepercayaan, kesadaran mengenai kepentingan bersama, serta partisipasi dalam kegiatan sosial seperti arisan, gotong royong, dan bantuan bagi anggota yang mengalami musibah. Kelima temuan di atas menunjukkan bahwa solidaritas bukanlah sesuatu yang bersifat eksternal dari pekerjaan sopir mikrolet, tetapi tumbuh dari pekerjaan itu sendiri dan dari hubungan sosial yang terus dipelihara di dalamnya.

Pada kehidupan sopir mikrolet yang menghadapi perubahan lingkungan transportasi dan tekanan ekonomi secara bersamaan, pekerjaan mereka tidak berlangsung dalam ruang ekonomi yang stabil. Kehadiran transportasi daring, ojek luring, dan menurunnya jumlah mahasiswa UNIMA sebagai salah satu kelompok penumpang utama telah mengurangi jumlah penumpang dan berpengaruh terhadap pendapatan. Setiap sopir memiliki alasan ekonomi untuk mendapatkan penumpang sebanyak mungkin. Namun, kehidupan kerja mereka juga memperlihatkan kenyataan lain: mereka masih harus berbagi ruang mangkal, mengikuti antrian giliran, bertukar informasi, dan mempertahankan hubungan dengan sopir lain yang menghadapi persoalan serupa. Kondisi ini membuat hubungan sosial para sopir berada dalam posisi yang tidak sederhana. Mereka sekaligus merupakan individu yang bersaing memperoleh pendapatan dan anggota dari sebuah komunitas yang membutuhkan keteraturan. Karena itu, solidaritas yang ditemukan tidak dapat dilepaskan dari situasi ekonomi yang mereka hadapi. Tapi justru tekanan ekonomi menjadi salah satu keadaan yang membuat kebutuhan untuk menjaga hubungan dengan sesama semakin terasa.

Dalam pemikiran Emile Durkheim, temuan penelitian ini memperlihatkan bahwa solidaritas mekanik masih memiliki tempat yang kuat dalam kehidupan komunitas sopir

mikrolet. Kesamaan profesi, pengalaman menghadapi berkurangnya penumpang, nilai gotong royong, kekeluargaan, religiusitas, serta kesamaan tujuan untuk mempertahankan pekerjaan dan memenuhi kebutuhan keluarga menjadi dasar munculnya rasa kebersamaan. Kesadaran bahwa mereka menghadapi persoalan yang sama mendorong munculnya tindakan kolektif, baik berupa bantuan kepada rekan, musyawarah maupun kegiatan sosial (Harris & Honig, 2023). Namun, penelitian ini juga memperlihatkan bahwa solidaritas tersebut tidak sepenuhnya dapat dipahami sebagai solidaritas mekanik. Ada bentuk ketergantungan yang lahir dari pembagian dan pengaturan pekerjaan: mereka membutuhkan sistem giliran, pertukaran informasi, bantuan teknis, dan kerja sama agar aktivitas transportasi tetap berjalan. Bahkan ketika persaingan dengan moda transportasi baru meningkat, mereka masih membutuhkan keteraturan internal agar tidak saling merugikan. Pada titik ini, unsur solidaritas organik mulai terlihat, sebagaimana data penelitian juga menunjukkan adanya saling ketergantungan dalam sistem kerja dan penyesuaian terhadap perubahan lingkungan transportasi.

Solidaritas komunitas sopir mikrolet tidak tepat jika ditempatkan secara kaku hanya pada salah satu kategori Durkheimian. Kesamaan dan perbedaan justru bekerja secara bersamaan (Koorneef et al., 2026; Sitepu et al., 2021). Kesamaan pengalaman membuat para sopir merasa dekat, sedangkan kebutuhan untuk mempertahankan sistem kerja membuat mereka harus belajar mengatur kepentingan yang berbeda. Seorang sopir tetap memiliki kepentingan memperoleh penumpang dan pendapatan, tetapi ia juga memahami bahwa tindakan yang terlalu mementingkan diri sendiri dapat mengganggu hubungan dengan sopir lain. Karena itu, aturan antrean, kesediaan saling mengalah, pertukaran informasi, dan musyawarah menjadi mekanisme yang memungkinkan kepentingan individual tetap berjalan di dalam keteraturan kelompok. Solidaritas dalam kasus ini bukan berarti hilangnya kepentingan pribadi, melainkan kemampuan komunitas untuk memberi batas pada kepentingan tersebut agar tidak berkembang menjadi konflik yang merusak hubungan sosial (Lyle & Smith, 2014). Data mengenai norma tidak tertulis, kepercayaan, dan musyawarah memperkuat pemahaman tersebut.

Pada kalangan sopir mikrolet solidaritas tidak berhenti pada hubungan yang terbentuk di tempat mangkal. Ia dipelihara melalui kegiatan yang memperluas hubungan kerja menjadi hubungan sosial: arisan, gotong royong memperbaiki fasilitas umum, penggalangan dana bagi anggota yang berduka, serta bantuan moral dan finansial ketika seorang sopir menghadapi keadaan darurat. Kegiatan tersebut memberi kesempatan bagi para sopir untuk bertemu bukan semata sebagai pencari penumpang, tetapi sebagai anggota komunitas yang mempunyai kepentingan dan persoalan bersama. Di sinilah kepercayaan memperoleh bentuk yang lebih nyata. Kepercayaan tidak muncul karena mereka sekadar mengaku sebagai satu kelompok, melainkan karena telah mengalami sendiri bahwa bantuan dapat diberikan dan diterima ketika dibutuhkan (Ngoc, Tran Thi Thuy; Damanik). Dengan demikian,

partisipasi sosial menjadi cara untuk menjaga ingatan bersama mengenai siapa mereka, bagaimana mereka seharusnya memperlakukan sesama, dan mengapa hubungan tersebut perlu dipertahankan meskipun lingkungan ekonomi mereka terus berubah.

Penelitian ini menjelaskan bahwa solidaritas sopir mikrolet Tataaran II sebagai hubungan sosial yang terus dinegosiasikan di antara kesamaan dan perbedaan kepentingan. Fondasinya memang berasal dari kesamaan profesi, pengalaman, nilai, dan rasa senasib, tetapi keberlangsungannya ditentukan oleh kemampuan para sopir mengelola persoalan yang muncul dalam pekerjaan sehari-hari. Persaingan ekonomi tidak menghapus solidaritas; sebaliknya, persaingan menjadi ruang yang menguji seberapa jauh kepercayaan, norma informal, dan kesadaran bersama dapat dipertahankan (Falah, 2023; Meijer, 2025; Thijssen, 2012). Karena itu, solidaritas yang ditemukan lebih tepat dipahami sebagai sesuatu yang dikerjakan secara terus-menerus melalui bantuan, giliran, musyawarah, partisipasi, dan penghormatan terhadap sesama. Dalam kerangka Durkheim, komunitas ini memperlihatkan pertautan antara solidaritas mekanik yang berakar pada kesamaan dan solidaritas organik yang tumbuh dari kebutuhan untuk saling bergantung dalam menghadapi perubahan (Agamagomedova & Gamidullaeva, 2025; González Pascual, 2023; Harkness et al., 2022). Temuan ini sekaligus menunjukkan bahwa keberlangsungan komunitas kerja informal tidak semata ditentukan oleh kemampuan individu bertahan secara ekonomi, tetapi juga oleh kemampuan mereka menjaga hubungan sosial yang membuat pekerjaan tersebut masih mungkin dijalankan bersama.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa solidaritas sosial di antara sopir mikrolet di Tataaran II tidak lahir semata-mata karena mereka memiliki pekerjaan yang sama, tetapi tumbuh dari hubungan yang terus dibangun melalui kehidupan kerja sehari-hari. Kebiasaan saling membantu, berbagi informasi, menjaga giliran penumpang, serta keterlibatan dalam kegiatan sosial memperlihatkan bahwa pekerjaan sebagai sopir mikrolet sekaligus menjadi ruang tempat hubungan sosial dipelihara. Rasa senasib dan hubungan kekeluargaan menjadi perekat yang membuat para sopir tetap merasa terhubung ketika menghadapi persoalan yang sama, terutama berkurangnya penumpang, tekanan pendapatan, dan perubahan lingkungan transportasi.

Penelitian juga menemukan bahwa keteraturan hubungan antarsopir banyak ditopang oleh norma yang tumbuh dari kesepahaman bersama. Aturan mengenai antrean, penghormatan terhadap giliran, kejujuran, dan penyelesaian persoalan melalui komunikasi serta musyawarah menjadi cara mereka mengendalikan persaingan agar tidak berkembang menjadi konflik yang merusak hubungan komunitas. Solidaritas tetap bertahan ketika para sopir berhadapan dengan transportasi daring dan perubahan pola penumpang karena terdapat kepercayaan, kesadaran mengenai kepentingan bersama, serta partisipasi dalam

arisan, gotong royong, bantuan kepada anggota yang mengalami musibah, dan kegiatan sosial lainnya.

Dalam perspektif Durkheim, temuan ini memperlihatkan bahwa solidaritas mekanik masih kuat karena hubungan para sopir bertumpu pada kesamaan pengalaman, nilai, norma, profesi, dan rasa senasib. Namun, kehidupan mereka juga memperlihatkan unsur solidaritas organik ketika para sopir saling bergantung dalam mengatur giliran, bertukar informasi, membantu persoalan teknis, dan menyesuaikan diri terhadap perubahan sistem transportasi. Karena itu, solidaritas di komunitas sopir mikrolet Tataaran II tidak tepat dipahami sebagai bentuk yang tunggal. Kesamaan menjadi dasar kedekatan, sementara ketergantungan dalam pekerjaan membuat mereka perlu mengatur perbedaan kepentingan secara bersama. Solidaritas pada akhirnya bertahan bukan karena persaingan telah hilang, melainkan karena para sopir menemukan cara untuk mengelola persaingan tanpa kehilangan hubungan sosial yang selama ini menopang kehidupan komunitas mereka.

PERNYATAAN KONFLIK KEPENTINGAN

Penulis menyatakan bahwa tidak terdapat konflik kepentingan dalam penelitian dan penulisan artikel ini.

ETIKA PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan dengan memperhatikan prinsip-prinsip etika penelitian sosial. Seluruh temuan disajikan berdasarkan data penelitian tanpa mengubah atau merekayasa informasi yang diperoleh dari lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agamagomedova, S., & Gamidullaeva, L. (2025). Trust creation as a factor for the solidarity of government, business, and society in regional innovation development. *International Journal of Innovation Studies*, 9(1), 60–76. <https://doi.org/10.1016/j.ijis.2024.10.002>
- Ahmad, M. R. S., Puspita, N., Fhath, M., & JT, A. R. (2025). Contested Urban Space: Informal Parking Practices and Urban Marginalization in Makassar City. *DISCOURSE: Indonesian Journal of Social Studies and Education*, 2(3), 170–178. <https://doi.org/10.69875/djosse.v2i3.285>
- Alharbi, A., & Rucker, M. (2023). Discursive practices of the performative theory of solidarity discourse. *Language Sciences*, 95, 101515. <https://doi.org/10.1016/j.langsci.2022.101515>
- Alpert, H. (1940). Emile Durkheim and the theory of social integration. *J. Soc. Phil.*, 6, 172. <https://philpapers.org/rec/ALPDAT>
- Breidahl, K. N., Holtug, N., & Kongshøj, K. (2018). Do shared values promote social cohesion? If so, which? Evidence from Denmark. *European Political Science Review*, 10(1), 97–118. <https://doi.org/10.1017/S1755773916000266>
- Creswell, J. W. (2002). Desain penelitian. *Pendekatan Kualitatif & Kuantitatif*, Jakarta: KIK, 121–180.

- Falah, Z. (2023). KONSEP SOLIDARITAS ANTAR UMAT BERAGAMA DALAM PERSPEKTIF EMILE DURKHEIM. *JURNAL YAQZHAN: Analisis Filsafat, Agama Dan Kemanusiaan*, 9(2), 190. <https://doi.org/10.24235/jy.v9i2.13137>
- Faye, D. A. P., Armilus, R., & Bahri, S. (2026). SOLIDARITAS SOSIAL ANTAR SOPIR PERUSAHAAN EKSPEDISI TIGA SAUDARA DI JALAN LINTAS TIMUR KOTA PEKANBARU. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 12(7. A), 130–143.
- Gofman, A. (2014). Durkheim's theory of social solidarity and social rules. In *The Palgrave handbook of altruism, morality, and social solidarity: Formulating a field of study* (pp. 45–69). Springer. https://link.springer.com/chapter/10.1057/9781137391865_3
- González Pascual, M. (2023). Building Social Solidarity Through Mutual Trust. *Nordic Journal of European Law*, 6(2), 50–67. <https://doi.org/10.36969/njel.v6i2.25411>
- Harkness, S. K., Cheshire, C., Cook, K. S., Stoica, C., & State, B. (2022). Exchange and the Creation of Trust and Solidarity across Cultures. *Social Psychology Quarterly*, 85(4), 351–373. <https://doi.org/10.1177/01902725221120806>
- Harris, A. S., & Honig, L. (2023). Mutual Dependence and Expectations of Cooperation. *The Journal of Politics*, 85(1), 192–208. <https://doi.org/10.1086/720646>
- Iskandar, A., Harifuddin, H., Amir, A., & Jalal. (2024). *Arena Sosial dan Komunitas Marginal Perkotaan*.
- Koornneef, S., Knoben, J., Simons, T., & Vermeulen, P. A. M. (2026). Love Thy Neighbour: The impact of social cohesion on community economic resilience. *Organization Studies*. <https://doi.org/10.1177/01708406261432829>
- Koster, F., Stokman, F., Hodson, R., & Sanders, K. (2007). Solidarity through networks. *Employee Relations*, 29(2), 117–137. <https://doi.org/10.1108/01425450710719978>
- Lyle, H. F., & Smith, E. A. (2014). The reputational and social network benefits of prosociality in an Andean community. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 111(13), 4820–4825. <https://doi.org/10.1073/pnas.1318372111>
- Meijer, M. A. (2025). *Public support for solidarity in healthcare financing in the netherlands* [maastricht university]. <https://doi.org/10.26481/dis.20250618mm>
- Mesra, R., Sianturi, E., & Tuerah, P. R. (2023). Declining Social Solidarity Between Microbus Drivers Among the Community of Tataaran II Village, South Tondano District, Minahasa Regency. *LANGGAM: International Journal of Social Science Education, Art and Culture*, 2(4), 29–37. <https://doi.org/10.24036/langgam.v2i4.158>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook*. Sage Publications.
- Misyak, J. B., Melkonyan, T., Zeitoun, H., & Chater, N. (2014). Unwritten rules: virtual bargaining underpins social interaction, culture, and society. *Trends in Cognitive Sciences*, 18(10), 512–519. <https://doi.org/10.1016/j.tics.2014.05.010>
- Sitepu, N. A. B., Lestari, I. A., Sirait, S. E., & Nismawati, N. (2021). SOLIDARITAS KAUM YUDAISME SINAGOG SHAAR HASHAMAYIM TONDANO DALAM KEHIDUPAN BERMASYARAKAT. *Jurnal PIPSI (Jurnal Pendidikan IPS Indonesia)*, 6(2), 63–70. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26737/jpipsi.v6i2.2663>
- Slattery, M. (2003). *Key ideas in sociology*. Nelson Thornes.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

- Thijssen, P. (2012). From mechanical to organic solidarity, and back. *European Journal of Social Theory*, 15(4), 454–470. <https://doi.org/10.1177/1368431011423589>
- Umaternate, Abd. R., Samau, A., Kerebungu, F., & Hasrin, A. (2020). Public Perceptions of Grab Online Taxi Activity in Sub-District of Tataaran 1 South Tondano District Minahasa Regency. *Proceedings of the 3rd International Conference on Social Sciences (ICSS 2020)*. <https://doi.org/10.2991/assehr.k.201014.032>