

Madani: Jurnal Ilmiah Multidisiplin

Volume 3, Nomor 4, May 2025, P. 376-383

E-ISSN: 2986-6340

Licensed by CC BY-SA 4.0

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.15684648>

Fluktuasi Tingkat Pendapatan Pengemudi Transportasi Konvensional: Disparitas Ekonomi terhadap Pengemudi Transportasi Online

Aghniya Malika Putri Utomo, Dea Alya, Ragil Muharram, Amanda Mutia, Nazli Naela Assegaff

Ilmu Ekonomi dan Keuangan Islam, Universitas Pendidikan Indonesia, Kota Bandung, Indonesia

Email: aghniyamaliiikaa@upi.edu, deaalya@upi.edu, agilmuharram4@upi.edu, amandamutia@upi.edu,
nazlinaelaassegaff@upi.edu

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan fluktuasi pendapatan pengemudi transportasi konvensional di tengah meningkatnya eksistensi transportasi online. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan metode pengumpulan data melalui wawancara terhadap sejumlah pengemudi di Kota Bandung. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis tematik berdasarkan data wawancara yang telah dikategorikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa fluktuasi pendapatan pengemudi konvensional tidak hanya disebabkan oleh persaingan langsung dengan transportasi online. Akan tetapi, dipengaruhi juga oleh faktor internal seperti usia pengemudi yang mayoritas sudah lanjut, keterbatasan dalam penggunaan teknologi, serta adanya asumsi kelompok masyarakat yang menimbulkan stigma negatif personal terhadap pengemudi transportasi online. Adapun faktor lain seperti, permintaan dari konsumen yang cenderung menurun terhadap layanan transportasi konvensional, ketergantungan pada pelanggan tetap, lokasi pangkalan yang tidak strategis, serta sistem distribusi keuangan seperti biaya operasional juga turut memengaruhi kecilnya pendapatan bersih yang diterima. Secara keseluruhan dari penelitian ini menunjukkan bahwa persoalan fluktuasi pendapatan berkaitan erat dengan struktur sosial, teknologi, dan sumber daya ekonomi yang belum merata.

Kata Kunci: Transportasi; pendapatan; pengemudi; konvensional; online

Abstrack

This study aims to analyze the factors that cause fluctuations in income of conventional transportation drivers amidst the increasing existence of online transportation. This study uses a descriptive qualitative approach with a data collection method through interviews with several drivers in Bandung. The analysis technique used is a thematic analysis based on categorized interview data. The results of the study indicate that fluctuations in the income of conventional drivers are not only caused by direct competition with online transportation. But also, influenced by internal factors such as the age of the drivers, the majority of whom are advanced, limitations in the use of technology, and the assumptions of community groups that cause negative personal stigmas against online transportation drivers. Other factors such as consumer demand that tends to decrease for conventional transportation services, dependence on regular customers, non-strategic base locations, and financial distribution systems such as operational costs also affect the small net income received. Overall, this study shows that the problem of income fluctuations is closely related to social structures, technology, and economic resources that are not evenly distributed.

Keywords: Transportation; income; driver; conventional; online

Article Info

Received date: 29 April 2025

Revised date: 05 May 2025

Accepted date: 18 May 2025

PPENDAHULUAN

Perubahan kebutuhan transportasi terus berkembang seiring kemajuan teknologi (Dewi & Taufiqurahman, 2022). Variasi jenis transportasi yang tersedia saat ini menciptakan persaingan di berbagai pihak termasuk produsen alat transportasi dan pengguna jasa. Masyarakat memiliki pilihan antara transportasi pribadi dan umum dengan tren yang menunjukkan peralihan ke layanan transportasi umum berbasis *online*.

Kemajuan teknologi memengaruhi pendapatan pengemudi dan memperbesar kesenjangan. Penelitian Dewi & Gorda (2024) menunjukkan pengemudi konvensional masih bertahan karena pelanggan tetap. Sementara hasil penelitian Watung et al (2020) menunjukan masyarakat lebih memilih ojek *online* karena kemudahan dan tarif yang murah dan transparan.

Kecemburuan sosial muncul sebagai dampak dari perkembangan teknologi dalam sektor transportasi. Pengemudi konvensional merasa terpinggirkan akibat beralihnya masyarakat ke jasa

transportasi *online*. Sementara itu, pendapatan pengemudi *online* diperkirakan akan terus meningkat seiring dengan meningkatnya kepercayaan masyarakat terhadap layanan aplikasi. Salah satu kepercayaan masyarakat terhadap layanan aplikasi ialah adanya transparansi estimasi harga berdasarkan jarak tempuh dan kondisi jalan. Hasil penelitian yang dilakukan Mufida et al (2023) menyatakan bahwa konsumen mempertimbangkan keuntungan yang akan mereka dapatkan saat memilih transportasi berdasarkan kebutuhan mereka.

Di sisi lain, terdapat penurunan pendapatan pengemudi jasa transportasi konvensional karena kepercayaan masyarakat mulai berpindah ke jasa transportasi *online*. Hal ini berhubungan dengan disparitas ekonomi. Berdasarkan hasil penelitian dari wawancara Nur et al (2023) kepada salah satu tukang becak bahwa tukang becak tersebut merasa penumpang tidak memilih menggunakan jasanya karena becak dirasa sudah tua sehingga pendapatan sehari-hari terus berubah tidak menentu.

Kemudahan akses yang didapat antara pihak konsumen dan pengemudi *online* menimbulkan berbagai keuntungan salah satunya efisiensi waktu. Repetisi permintaan konsumen terhadap jasa transportasi *online* meningkatkan permintaan pada aplikasi. Menurut Sugiyarto et al (2020) “konsumen yang puas terhadap produk dan jasa pelayanan cenderung untuk membeli kembali produk dan menggunakan kembali jasa pada saat kebutuhan yang sama muncul kembali di kemudian hari”. Jika tren ini berlanjut, eksistensi jasa transportasi umum konvensional berpotensi meredup dalam jangka waktu tertentu.

Konflik dimulai sebab adanya perbedaan dua sudut pandang. Dalam kasus ini kecemburuan sosial menimbulkan konflik atas peningkatan eksistensi jasa transportasi *online*. Konflik *out-group* (konflik antara dua kelompok berbeda) ini terjadi karena salah satu pihak merasa dirugikan. Masalah fluktuasi pendapatan dalam pihak internal menggiring permasalahan lainnya. “Implikasi ekonomi dari nilai ini adalah bahwa pelaku ekonomi tidak dibolehkan untuk mengejar keuntungan pribadi bila hal itu merugikan orang lain atau merusak alam” (Sari et al., 2024).

Salah satu ketidakseimbangan pendapatan pada pengemudi transportasi konvensional dari persoalan tarif, pajak kendaraan, dan aspek ekonomi lainnya. Namun, akar masalah dari konflik yang terjadi antara dua kelompok ini ternyata ialah fluktuasi pendapatannya banyak dari sudut pandang sosiologis. Penelitian Damayati (2021) membuka hasil bahwa pengemudi jasa transportasi konvensional kedapatan menyerah dengan keadaan sebab mengalami rasa tidak percaya diri dan pasrah atas adanya permasalahan ini. Dampak psikologis ini dialami para pengemudi dalam mempertahankan eksistensi dalam kehidupannya.

Lenski (1966) mengemukakan teori struktur sosial dalam karyanya “*Power, Privileges and Status*” yakni terdapat dua pendekatan utama yaitu fungsionalis dan konflik. Secara umum, struktur sosial adalah suatu konsep yang digunakan untuk menggambarkan interaksi manusia dengan sesamanya secara teratur dan berulang. Dalam konteks ini, terdapat pembagian kelas atau kelompok sebagai klasifikasi struktur sosial untuk memudahkan individu dalam membedakan identitasnya. “Hal itu dikarenakan masyarakat merupakan sekelompok manusia yang bersifat heterogen” (Erningsih et al., 2024). Pembagian kelompok kelas dapat dibagi menjadi tiga kategori yaitu kelas atas, kelas menengah, dan kelas bawah.

Waluya (2009) dalam bukunya “Sosiologi Menyelami Fenomena Sosial di Masyarakat” mengemukakan teori struktur sosial yang menjelaskan bahwa stratifikasi sosial dapat berupa kekuasaan, pendidikan, kehormatan, uang, keturunan, dan faktor-faktor pembentuk lainnya. Menurut Dewa et al (2023) “Kehadiran ojek *online* yang merubah struktur sosial yang terbangun sebelumnya dan mengambil lahan ojek pangkalan menimbulkan konflik”. Melalui teori ini, aspek pengetahuan muncul sebagai hasil dari konstruksi sosial yang diatur oleh norma, nilai, dan status sosial yang berlaku. Aspek pengetahuan berkaitan dengan cara individu atau kelompok memperoleh, mengembangkan, dan mengubah informasi dalam kehidupan sosial mereka. Pengetahuan ini tidak hanya dipengaruhi oleh faktor pribadi, tetapi juga oleh struktur sosial dan budaya yang ada dalam masyarakat.

Teori konflik menjelaskan fenomena perbedaan, pertentangan, dan persaingan baik secara individu maupun kelompok. Engels (1867) menyoroti teori Karl Marx tentang konflik berkelanjutan antara kaum borjuis sebagai pemilik modal dan proletar sebagai tenaga kerja yang bergantung pada sistem kapitalis. Dari teori ini muncul aspek konflik, yang tercermin dalam bentuk perselisihan, ketegangan sosial, hingga perlawanan terhadap ketidakadilan yang dirasakan oleh kelompok

tertentu. Berdasarkan teori konflik ketidakadilan dalam pembagian sumber daya dan kekuasaan menjadi penyebab utama munculnya ketegangan dan konflik sosial. Konflik ini dapat berbentuk perselisihan kecil atau bahkan kerusuhan sosial yang mencerminkan ketidakpuasan terhadap sistem sosial yang ada.

Teori Dahrendorf (1959) perkembangan dari pemikiran Marx, menganggap bahwa konflik atau pertentangan akan selalu ada sebagai bagian dari kehidupan karena manusia adalah *homo-conflictus*. Ia percaya bahwa dekomposisi terjadi antara modal dan tenaga kerja, berkaitan dengan pemisahan kaum borjuis-proletar. Menurut Dahrendorf, prinsip dasar teori konflik (konflik sosial dan perubahan sosial) selalu melekat dalam struktur masyarakat. “Dekomposisi modal dan tenaga kerja tersebut menjurus kepada pembengkakan jumlah kelas menengah yang sebelumnya tidak pernah diduga oleh Marx” (Rahmaniah, 2016).

Karya utama Durkheim (1893) “*The Division of Labor in Society*” tentang teori perubahan sosial serta karyanya lainnya seperti “*The Rules of Sociological Method*” (1895) berpendapat bahwa perubahan terjadi karena evolusi dan siklus. Menurut Durkheim, faktor-faktor ekologis dan demografis menyebabkan adanya perubahan sosial yang mengubah kehidupan masyarakat dari kondisi tradisional menjadi modern. Perubahan ini menghasilkan aspek keuangan yang mencakup transformasi dalam pola pekerjaan, pendapatan, konsumsi, serta akses terhadap sumber daya ekonomi yang memengaruhi kesejahteraan individu dan kelompok. Aspek keuangan mencakup segala hal yang berkaitan dengan kondisi ekonomi individu maupun kelompok termasuk pendapatan, pekerjaan, dan akses terhadap sumber daya ekonomi.

Berdasarkan penelitian Dewi & Taufiqurrahman (2022) menyatakan dampak pendapatan transportasi konvensional atas kehadiran adanya transportasi *online*. Penelitian tentang perbandingan pendapatan oleh Kumentas et al (2022) dan Watung et al (2020) menunjukkan kausalitas lain pendapatan pengemudi transportasi *online* menjadi lebih tinggi. Penelitian Haka & Gilalom (2019) hanya menyatakan faktor-faktor penyebab konflik transportasi konvensional dan *online*. Mufida et al (2023) melakukan penelitian kepuasan pelanggan yang condong pada efektifitas aplikasi serta tarif pada transportasi *online*. Penelitian yang condong pada pengemudi taksi konvensional oleh Dewi & Gorda (2024) menunjukkan alasan eksistensi transportasi tersebut masih perlu bertahan. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada analisis yang dilakukan secara menyeluruh terhadap berbagai profesi sektor jasa transportasi, bukan hanya terfokus pada satu bidang profesi saja serta menguak faktor kausalitas yang lebih mendalam.

Dalam penelitian ini fokus pada analisis dinamika sosial dan ekonomi yang dihadapi oleh pengemudi jasa transportasi umum, baik yang konvensional maupun berbasis *online*. Pembahasan ini secara rinci mengidentifikasi disparitas pendapatan, kecemburuan sosial, serta potensi konflik yang timbul akibat perbedaan sistem kerja dan akses teknologi terhadap kedua jenis layanan tersebut. Penelitian ini dilakukan di beberapa lokasi strategis di Kota Bandung, titik pertemuan antara pengemudi dan pengguna jasa, yang mencerminkan interaksi sosial antara pengemudi konvensional dan *online*.

Penelitian ini memberikan kontribusi baru dalam pemahaman distribusi pendapatan antara pengemudi transportasi konvensional dan berbasis *online* dengan menyoroti ketimpangan yang kurang diperhatikan. Peneliti menyajikan analisis mendalam mengenai faktor-faktor yang memengaruhi distribusi pendapatan, seperti perbedaan tarif, jumlah penumpang, waktu operasional, dampak kebijakan pemerintah serta peraturan lokal. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi dasar bagi pembuat kebijakan untuk merumuskan strategi yang lebih adil dalam mendukung kesejahteraan pengemudi.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab fluktuasi pendapatan pengemudi konvensional. Dalam upaya ini, peneliti menganalisis berbagai elemen yang dapat berkontribusi terhadap perubahan pendapatan, seperti kondisi ekonomi, kebijakan pemerintah, tingkat persaingan dengan angkutan berbasis *online*, dan tarif yang dikenakan. Melalui pendekatan yang komprehensif dan sistematis, peneliti berharap dapat mengidentifikasi pola-pola yang signifikan dan menawarkan wawasan yang lebih mendalam mengenai dinamika pendapatan para pengemudi angkutan umum konvensional di berbagai situasi dan lingkungan.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini digunakan metode kualitatif deskriptif. Metode penelitian ini bertujuan

untuk mengetahui penyebab fluktuasi pendapatan pengemudi transportasi konvensional. Subjek penelitian ini adalah 60 orang pengemudi transportasi yang terdiri dari 30 pengemudi transportasi konvensional yaitu 6 pengemudi angkutan umum, 6 pengemudi elf, 6 pengemudi delman, 6 pengemudi becak, dan 6 pengemudi ojek pangkalan. Kemudian, 30 pengemudi transportasi *online* yang terdiri dari 15 pengemudi ojek *online* dan 15 pengemudi taksi *online*. Penelitian ini dilakukan di beberapa lokasi strategis di Kota Bandung, yaitu Terminal Ledeng, Terminal Leuwi Panjang, Stasiun Hall, Terminal Cimareme yang terletak di Kabupaten Bandung Barat, Pasar Pola Cijerah, dan Pasar Gegerkalong Tengah.

Objek Penelitian ini adalah fluktuasi pendapatan pengemudi akibat disparitas ekonomi serta faktor-faktor penyebab fluktuasi pendapatan. Instrumen penelitian yang digunakan adalah panduan wawancara semi terstruktur yang memungkinkan fleksibilitas dalam mengajukan pertanyaan tambahan berdasarkan respons partisipan. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara yang dilakukan secara langsung kepada para pengemudi transportasi konvensional dan pengemudi transportasi *online*.

Teknik analisis data yang digunakan adalah klasifikasi dan kategorisasi berdasarkan aspek-aspek utama yang muncul dari hasil wawancara, yaitu pengetahuan, keuangan, dan konflik. Data dianalisis secara deskriptif dengan membandingkan perspektif dari pengemudi transportasi konvensional dan pengemudi transportasi *online*. Hasil analisis ini kemudian digunakan untuk menyusun kesimpulan yang menggambarkan pola fluktuasi pendapatan serta faktor-faktor yang menyebabkan perbedaan ekonomi antara pengemudi transportasi konvensional dan pengemudi transportasi *online*.

HASIL

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, jelas bahwa penghasilan pengemudi transportasi konvensional kian menurun. Terlebih sejak masyarakat mulai beralih ke layanan berbasis aplikasi. Pengemudi transportasi konvensional yang pada awalnya bisa mengandalkan penumpang harian, kini harus berjuang lebih keras, tetapi hasilnya sering kali tak sebanding. Beberapa bahkan mengaku untuk membawa pulang uang sebagai keuntungan sebesar Rp50.000,00 saja tidak bisa setiap hari.

Perubahan ini berkaitan dengan cara kerja yang sangat berbeda antara transportasi konvensional dengan transportasi *online*. Pengemudi *online* cukup menunggu pesanan masuk lewat aplikasi, sedangkan pengemudi konvensional masih bergantung. Dalam kondisi yang semakin padat dan persaingan semakin berat, posisi mereka semakin terdesak. Apalagi, mereka terbatas oleh faktor usia dan tidak terbiasa menggunakan teknologi. Selain itu, biaya yang harus dikeluarkan pun cukup tinggi. Biaya operasional menjadi beban rutin yang tidak bisa dihindari. Ketika pendapatan menurun, mereka terpaksa berhutang untuk setoran harian. Walaupun begitu, mereka tetap harus bertahan karena pekerjaannya ini merupakan sumber utama penghasilan.

Dari sisi sosial, tidak sedikit yang merasa tersisih. Mereka yang dulu merasa cukup dengan menjadi sopir, kini harus menghadapi perubahan yang sangat pesat, sementara mereka tertinggal. Walaupun sebagian sudah beralih menjadi pengemudi transportasi *online*, tetapi banyak juga yang masih bertahan di era digital ini dengan kondisi gagap teknologi.

Melihat kenyataan ini, bisa dipahami bahwa masalah fluktuasi pendapatan bukan hanya soal persaingan saja, tetapi ada juga persoalan akses, kesiapan, dan kesempatan yang tidak sama. Beberapa diantaranya belum punya jalan untuk ikut berubah ke era sekarang. Hambatan-hambatan yang dihadapi para pengemudi transportasi konvensional mendorong kenyataan bahwa mereka harus tetap menjalankan kehidupan dalam ketertinggalan. Hasil wawancara pada 30 orang pengemudi transportasi konvensional dan 30 orang pengemudi transportasi *online* menghasilkan tingkat perbandingan pendapatan yang cukup signifikan seiring berjalannya waktu. Dari keseluruhan narasumber, keluhan yang dialami rata-rata memiliki kemiripan baik dari pengemudi transportasi konvensional maupun pengemudi transportasi *online*. Dengan ini, didapat inti dari faktor-faktor fluktuasi pendapatan pengemudi transportasi konvensional terhadap eksistensi transportasi *online* yang terus merajalela.

Perbedaan penghasilan pengemudi transportasi konvensional dan transportasi *online* bisa berbeda hingga 50%. Hal ini selaras dengan faktor-faktor yang membuntutinya. Dari waktu bekerja sampai jumlah penumpang yang menentukan tingkat pendapatan ini. Dari

hasil pendapatan perbulan tiap-tiap pengemudi transportasi, banyak kemungkinan atas perubahan struktur sosialnya.

Dilihat dari data pendapatan perbulan, beberapa pengemudi jasa transportasi dapat memenuhi kebutuhan primernya adapun yang tidak. Begitupun kebutuhan-kebutuhan lainnya mengikuti tingkat pendapatan perhari sampai perbulan yang sudah menjadi keuntungan pribadi tanpa ada lagi pemotongan biaya untuk setoran, perawatan, dan biaya operasional lainnya. Jadi, sebenarnya perubahan sosial dan kenaikan strata sosial mereka dapat tercapai apabila faktor-faktor pendukung memadai dan faktor penghambat tidak lebih besar dari faktor pendukung. Namun, nyatanya masih banyak yang tidak tercukupi karena faktor pemenuh kebutuhan dan faktor-faktor lainnya yang tidak sejalan dengan yang seharusnya.

PEMBAHASAN

Permasalahan yang dialami oleh pengemudi transportasi dimulai semenjak kemunculan digitalisasi pada bidang jasa transportasi pada tahun 2017. Aspek penelitian mendasari penelitian untuk mengetahui paradigma masyarakat yang mengalami perubahan sosial atas digitalisasi tersebut. Temuan hasil seperti faktor-faktor fluktuasi dan distribusi pendapatan para pengemudi jasa transportasi umum *online* dan konvensional rata-rata selaras dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Berikut klasifikasi dan temuan data dari hasil wawancara serta penjelasannya:

Pengemudi Transportasi Konvensional

Becak

Pengemudi becak di Bandung memilih bertahan hidup sendiri karena usia lanjut dan keterbatasan membaca dan menulis, sehingga sulit beralih ke pekerjaan lain, termasuk sebagai pengemudi transportasi *online*. Rata-rata penghasilan harian mereka berkisar antara Rp30.000 hingga Rp40.000, dengan total bulanan sekitar Rp1.200.000, yang sering kali tidak mencukupi kebutuhan rumah tangga. Walaupun jumlah penumpang menurun karena persaingan dengan transportasi *online*, mereka tetap menganggap pekerjaan ini sebagai sumber penghasilan utama setelah bertahun-tahun menjalani profesi tersebut.

Beberapa pengemudi becak masih mempertahankan becak kayu autentik sebagai warisan budaya. Selain itu, para pengemudi becak di Bandung mengatakan bahwa masyarakat era ini kurang berminat untuk menggunakan becak karena dianggap masih terlalu tradisional. Hal ini bertentangan dengan penelitian Haka & Gilalom (2019) yang melakukan penelitian di Kota Gorontalo bahwa bentor (becak motor) menjadi salah satu alat transportasi yang sangat diminati oleh masyarakat Gorontalo. Hal ini mengindikasikan bahwa perubahan bentuk dan fungsi becak dapat memengaruhi persepsi masyarakat terhadap penggunaannya. Oleh karena itu, adaptasi terhadap perkembangan zaman dan inovasi dalam transportasi sangat memengaruhi minat masyarakat dalam memilih moda transportasi tertentu.

Delman

Hasil wawancara menunjukkan bahwa penghasilan pengemudi delman dalam sehari berkisar antara Rp30.000 – Rp70.000 dengan rata-rata penghasilan satu bulan 1.500.000 – Rp2.000.000. Mereka memilih profesi ini karena tidak memiliki keahlian lain, pekerjaan turun temurun dari keluarga, dan untuk melestarikan budaya. Delman hanya digunakan untuk tujuan wisata, bukan sebagai transportasi sehari-hari. Hal ini sejalan dengan penelitian Damayati (2021) yang menyatakan bahwa delman tidak dapat diandalkan karena kecepatan, daya tampung penumpang, dan ukuran kendaraan yang mengurangi efektivitas dan efisiensi selama perjalanan. Umumnya, delman hanya disewa untuk acara tertentu seperti acara wisuda atau festival budaya.

Profesi pengemudi delman tergolong marginal secara sosial ekonomi, dengan peluang mobilitas sosial terbatas akibat struktur sosial kaku dan minimnya dukungan peningkatan kapasitas diri. Kondisi ini menuntut perhatian khusus dari pemerintah dan masyarakat agar pelestarian budaya tidak mengabaikan aspek

kesejahteraan pengemudi delman.

Elf

Alasan pengemudi Elf tetap bertahan sebagai pengemudi transportasi konvensional karena keterbatasan peluang kerja, usia, dan ketidakmampuan beradaptasi dengan teknologi. Kurangnya minat terhadap pekerjaan berbasis *online* merupakan alasan kuat atas sulitnya perubahan. Penghasilan ideal sebesar Rp400.000 biasanya dicapai dalam tiga hari, dengan rata-rata dalam sebulan Rp4.000.000 – Rp4.500.000 sebelum dipotong setoran dan biaya operasional. Penghasilan pengemudi Elf menurun akibat persaingan dengan transportasi berbasis *online*, sejalan dengan penelitian (Sugiyarto et al., 2020). Ketergantungan pada sistem kerja konvensional menunjukkan pentingnya dukungan pelatihan dan akses teknologi agar pengemudi tidak semakin tertinggal dalam perkembangan transportasi.

Angkot

Bagi sebagian besar pengemudi angkot, profesi ini bukan sekadar pilihan karir, melainkan keharusan karena terbatasnya alternatif pekerjaan lain. Keterbatasan keterampilan, usia, dan tekanan ekonomi membuat mereka bertahan di tengah persaingan dengan moda transportasi *online*. Pendapatan bersih dalam sehari berkisar antara Rp40.000 hingga Rp90.000 per hari setelah dipotong setoran dan operasional. Dalam sebulan, penghasilan rata-rata berkisar Rp2.000.000, jumlah yang tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga.

Meskipun jumlah penumpang terus menurun akibat dominasi transportasi berbasis *online*, pengemudi angkot tidak memiliki opsi realistis lain untuk beralih profesi. Hal ini sejalan dengan penelitian (Baskoro & Kumoro, 2025) yang menyatakan bahwa, jika dilihat dari eksistensinya angkot masih dibutuhkan hingga saat ini, meskipun hanya oleh sebagian lapisan masyarakat. Temuan ini menunjukkan bahwa keberlanjutan angkot bergantung pada kemampuan pengemudi dalam beradaptasi dengan perubahan kebutuhan masyarakat di tengah perkembangan teknologi dan pola mobilitas yang terus berubah.

Ojek Pangkalan

Sejak hadirnya transportasi *online* pada tahun 2017, pendapatan ojek pangkalan menurun drastis hingga kehilangan sekitar 50% target pasar. Persaingan semakin ketat akibat praktik pengemudi ojek *online* yang melanggar batas wilayah operasional dan mematikan aplikasi saat menerima penumpang secara langsung, yang merugikan ojek pangkalan. Hasil penelitian ini melengkapi penelitian Dewa et al (2023) yang menunjukkan bahwa banyak pengemudi ojek pangkalan memilih pasrah dan bertahan dalam kondisi yang ada. Namun, adaptasi melalui peningkatan layanan, pemanfaatan jaringan sosial, dan sikap profesional menjadi strategi penting pengemudi agar tetap bertahan dan bersaing di tengah perubahan industri transportasi. Mengambil sikap menahan diri yaitu menerima keadaan dan situasi yang ada dan tetap tabah menjalani kehidupan dengan berusaha sebisa mungkin.

Meski menghadapi tekanan, sebagian pengemudi tetap memilih bertahan sebagai ojek pangkalan karena faktor usia, keterbatasan teknologi, serta loyalitas pelanggan tetap. Hal ini sejalan dengan penelitian Dewi & Gorda (2024) yang menyatakan bahwa kerja sama antara pengemudi dan pelanggan tetap memberi peluang tambahan pendapatan. Loyalitas pelanggan dan kerja sama baik dengan pengemudi ojek pangkalan bisa menjadi sumber penghasilan tambahan meski persaingan ketat dengan ojek *online*.

Pengemudi Transportasi Online

Ojek Online

sebagai ojek *online* menawarkan fleksibilitas waktu, namun pengemudi sering bekerja dari dini hari hingga malam demi memenuhi kebutuhan rumah tangga. Pendapatan bulanan berkisar antara Rp1.500.000 hingga Rp5.000.000.

Penghasilan tersebut cukup untuk memenuhi kebutuhan dasar, namun sering tidak mencukupi bagi yang berkeluarga. Meskipun tidak terikat jam kerja pengemudi menghadapi persaingan tinggi dan adanya potongan aplikasi sebesar 20% tanpa tunjangan atau asuransi. Menambahkan penelitian Mufida et al (2023) bahwa penggunaan aplikasi bagi pengemudi ojek *online* memiliki aturan komponen biaya yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Hal ini menunjukkan bahwa di balik fleksibilitas terdapat tekanan finansial, sehingga kesejahteraan pengemudi perlu mendapat perhatian lebih.

Selain itu, hubungan antara pengemudi ojek *online* dan konvensional juga kerap menimbulkan konflik, terutama akibat zona merah yang membatasi akses pengemudi *online*. Ketegangan ini memerlukan intervensi dari dinas perhubungan dan komunitas. Hal ini sejalan dengan penelitian Haka & Gilalom (2019) yang menyatakan bahwa konflik terjadi karena pengemudi konvensional membatasi area jemput pengemudi transportasi *online*. Oleh karena itu, zona merah pada beberapa wilayah perlu diperhatikan oleh pengemudi transportasi *online* terlebih saat akan mengantar penumpang ke tujuan.

Taksi Online

Perkembangan transportasi *online* memudahkan masyarakat mengakses layanan taksi, terutama di wilayah yang sulit menjangkau taksi konvensional. Pengemudi taksi *online* menikmati fleksibilitas kerja dengan potensi pendapatan harian sekitar Rp200.000 hingga Rp500.000 setelah potongan aplikasi. Namun, mereka menghadapi tantangan seperti jauhnya jarak penjemputan yang rata-rata mencapai 2,5 km.

Kesejahteraan hidup pengemudi taksi *online* tergolong cukup seimbang, meskipun sebagian penghasilan digunakan untuk biaya operasional dan perawatan kendaraan. Bonus dari perusahaan yang nominalnya cukup besar, sekitar Rp250.000 menumbuhkan semangat pengemudi untuk mencapai target harian. Hal ini menambahkan penelitian Kumentas et al (2022) yang menyatakan “Bonus harian yang bisa didapatkan oleh *driver* GO-JEK bisa mencapai Rp 80.000 hingga Rp 100.000 perharinya”. Perbedaan bonus antara pengemudi taksi *online* dan ojek *online* menunjukkan bahwa insentif berpengaruh pada motivasi dan kesejahteraan, sehingga penting diperhatikan dalam kebijakan perusahaan.

KESIMPULAN

Dalam penelitian ini, ditemukan bahwa faktor-faktor fluktuasi pendapatan pengemudi transportasi konvensional ternyata bukan hanya disebabkan oleh kehadiran transportasi *online* yang mengalihkan jumlah penumpang transportasi konvensional. Berdasarkan hasil, diketahui bahwa faktor-faktor fluktuasi pendapatan transportasi konvensional itu dipengaruhi oleh berbagai faktor. Beberapa diantaranya adalah pemberian tip oleh penumpang, faktor usia, keterbatasan penguasaan teknologi, permintaan konsumen, daerah kekuasaan, serta adanya stigma negatif terhadap pengemudi transportasi *online* yang penghasilan hariannya dianggap tidak lebih baik.

Penghasilan yang diterima pengemudi transportasi konvensional sebagian besar bukan merupakan keuntungan bersih karena harus dialokasikan untuk menutupi biaya operasional. Melihat kondisi tersebut, persoalan fluktuasi pendapatan yang mereka alami berkaitan dengan akses terhadap peluang kerja, teknologi, dan fasilitas ekonomi yang belum merata. Oleh karena itu, supaya perubahan ini memberikan manfaat yang lebih merata, diperlukan intervensi nyata seperti pelatihan teknologi, dukungan keuangan, serta kebijakan afirmatif bagi mereka yang belum mampu mengejar perkembangan zaman. Penelitian ini belum membahas alasan penumpang dalam memilih transportasi konvensional atau *online*. Maka dari itu, disarankan agar penelitian selanjutnya mengkaji sudut pandang penumpang untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi pilihan mereka. Ketimpangan aturan terkait tarif, wilayah operasi, subsidi, dan regulasi operasional juga menimbulkan disparitas pendapatan dan konflik sosial, sehingga perlu diteliti lebih lanjut peran kebijakan pemerintah dalam pemerataan subsidi bagi moda transportasi.

REFERENSI

- Baskoro, M. A. N., & Kumoro, N. B. (2025). ANGKOT MALANG: EKSISTENSI ANGKUTAN PUBLIK MALANG DI TENGAH MODA TRANSPORTASI MODERN. *Judul Kusa Lawa*, 05(1).
- Dahrendorf, R. (1959). Class and Class Conflict in Industrial Society. In *The British Journal of Sociology* (Vol. 11, Issue 2). <https://doi.org/10.2307/587428>
- Damayati, E. (2021). *Bentuk adaptasi sosial-ekonomi pengemudi ojek konvensional atas perkembangan ojek online*.
- Dewa, A. R., Arsyad, M., & Tawulo, M. A. (2023a). Oleh : Aldi Reski Dewa,. 10(1), 1–11.
- Dewa, A. R., Arsyad, M., & Tawulo, M. A. (2023b). *Strategi Ojek Konvensional Dalam Mempertahankan Eksistensi Dengan Ojek Online (Studi di Kelurahan Pondambea Kecamatan Kadia Kota Kendari)*. 10(1), 1–11.
- Dewi, A. P., & Gorda, A. A. N. O. S. (2024). “ BERTAHAN DI MASA SULIT ” (MOTIVASI DRIVER TAKSI KONVENSIONAL KOPTAX. November, 2496–2504.
- Dewi, L. P., & Taufiqurahman, E. (2022). Dampak Keberadaan Transportasi Online Pendapatan Transportasi Konvensional. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6(1), 3216–3222.
- Durkheim, E. (1933). The Division of Labor In Society. In *Noble Offset Printers*.
- Engels, F. (1867). Tentang Das Kapital Marx. In *Dey's Renaissance*.
- Erningsih, Rahmadani, S., Prayogi, A., Isnaini, Yasin, F., Akbar, W. K., & Astuti, E. Z. L. (2024). *Pengantar Sosiologi Kontemporer* (A. Susanto (ed.); 1st ed.). CV. Gita Lentera.
- Haka, R., & Gilalom, H. (2019). Problematika Transportasi di Era Kehadiran Aplikasi Online (Study Kasus Konflik Ojek Online dan Ojek Konvensional di Kota Gorontalo)
- Transportation Problems in the Era of the Presence of Online Applications (Case Study of Online Ojek Conflicts and Conve. *Politico: Jurnal Ilmu Politik*, 8.
- Kumentas, R. J. A., Rorong, I. P. F., & ... (2022). Analisis Perbandingan Pendapatan Driver Ojek Konvensional Dan Ojek Online Gojek (Studi Pada Driver Ojek Dan Ojek Online Di *Jurnal Berkala Ilmiah ...*, 22(6), 121–132.
- Mufida, A., Wulandari, P., & Silvia, P. J. (2023). Persaingan Ojek Online Dengan Ojek Konvensional Terhadap Kepuasan Pelanggan. *Jurnal Politikom Indonesiana*, 8(1), 84–97. <https://doi.org/10.35706/jpi.v8i1.8227>
- Nur, L., Rhokan, M. K., & Inayah, N. (2023). Analisis Dampak Keberadaan Transportasi Online Pada Pendapatan Dan Kesempatan Kerja Tukang Becak (Studi Kasus Kec. Panyabungan Kota Kab. Mandailing Natal). *Jurnal Ekonomi Manajemen Dan Bisnis (JEMB)*, 2(2), 232–240. <https://doi.org/10.47233/jemb.v2i2.1109>
- Rahmaniah, A. (2016). Ralf Dahrendorf. In *The Anglo-American Tradition of Liberty* (pp. 32–38). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315612430-3>
- Sari, H. P., Syahrizal, A., & Saijun. (2024). DAMPAK OJEK ONLINE TERHADAP PENDAPATAN OJEK PANGKALAN DITINJAU DALAM PERSPEKTIF ISLAM (Studi Ojek Pangkalan Kelurahan Beliang Indah). 1(3), 49–62.
- Sugiyarto., Dewi, D., & Junaedi, E. (2020). Pengaruh Moda Transportasi Berbasis Aplikasi Terhadap Pilihan Masyarakat Dalam Menentukan Moda Transportasi Dan Dampaknya Terhadap Pendapatan Driver Ojek Online. *Jurnal Manajemen*, 14(2), 138–150.
- Waluya, B. (2009). Sosiologi Menyelami Fenomena Sosial di Masyarakat. In *Pusat Perbukuan Departemen Pendidikan Nasional*.
- Watung, M. P., Rotinsulu, D. C., & Tumangkeng, S. Y. L. (2020). Analisis Perbandingan Pendapatan Ojek Konvensional Dan Ojek Online Di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 20(03), 126–139.