



Kemandirian ekonomi, kepribadian dan sosial pengemudi ojek disabilitas Difa Bike Yogyakarta

Septa Dwi Nugroho¹, Amika Wardana¹

¹Departemen Pendidikan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Hukum dan Politik, Universitas Negeri Yogyakarta

Informasi Artikel

Article history:

Dikirimkan 02/08/2024

Direvisi 10/09/2024

Diterima 15/10/2024

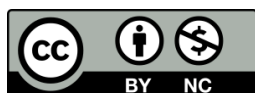
Kata kunci:

Disabilitas
Pekerjaan
Kemandirian Ekonomi
Inklusi Sosial
Studi Fenomenologi

Keywords:

Disability
Employment
Economic Independence
Social Inclusion
Phenomenological Study

This is an open access article under the [CC BY-NC](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) license.



Abstrak

Penelitian ini mengkaji pengalaman kerja dan kemandirian penyandang disabilitas sebagai pengemudi ojek di Difa Bike Yogyakarta melalui pendekatan kualitatif dan analisis fenomenologi. Wawancara dilakukan dengan enam pengemudi yang telah bekerja lebih dari satu tahun serta pendiri Difa Bike. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi memiliki motivasi tinggi untuk mandiri dan mampu mengatasi stigma serta tantangan dalam bekerja. Mereka menganggap pekerjaan ini layak meskipun belum tersedia asuransi khusus. Difa Bike mendukung pengemudinya melalui fasilitas, kerja sama, pengembangan sistem, dan bimbingan. Kemandirian ekonomi terlihat dari kemampuan memenuhi kebutuhan keluarga, mencapai target keuangan, dan mengakses layanan perbankan. Secara sosial, mereka berkontribusi dalam komunitas dan mendapatkan pengakuan sebagai individu yang setara. Penelitian ini menekankan pentingnya peluang kerja inklusif dalam meningkatkan kemandirian ekonomi, pribadi, dan sosial penyandang disabilitas.

Abstract

This study examines the work experiences and independence of disabled motorcycle taxi drivers at Difa Bike Yogyakarta using a qualitative approach and phenomenological analysis. Interviews were conducted with six drivers who have worked for over a year and the founder of Difa Bike. The findings reveal that the drivers have a strong motivation for self-sufficiency and can overcome stigma and work-related challenges. They consider their job viable despite the lack of specialized insurance. Difa Bike supports its drivers through facilities, partnerships, system development, and guidance. Economic independence is reflected in their ability to meet family needs, achieve financial goals, and access banking services. Socially, they contribute to their communities and gain recognition as equals. This study highlights the importance of inclusive employment opportunities in enhancing the economic, personal, and social independence of individuals with disabilities.

Penulis Korespondensi

Septa Dwi Nugroho

Departemen Pendidikan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Hukum dan Politik, Universitas Negeri Yogyakarta

Jalan Colombo No.01, Karangmalang, Depok, Sleman, Yogyakarta, Indonesia 55281

Email: septadwin52@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Dunia kehidupan penyandang disabilitas kerap dibayangi stigma negatif, seperti dianggap lemah, tidak mandiri, dan patut dikasihani. Stigma ini berdampak pada diskriminasi dan pembatasan hak serta potensi mereka dalam masyarakat. Paradigma belas kasihan yang menganggap penyandang disabilitas selalu bergantung pada orang lain juga masih dominan. Padahal, kemandirian ekonomi, kepribadian, dan sosial bukan hal mustahil bagi penyandang disabilitas selama mereka berusaha dan menghadapi tantangan dengan ketahanan serta semangat juang (Maftuhin et al., 2019). Penyandang disabilitas didefinisikan sebagai individu dengan keterbatasan fisik, mental, sensorik, atau intelektual yang mengalami kesulitan dalam menyesuaikan diri dengan lingkungan dan berpartisipasi secara penuh dalam masyarakat. Mereka adalah aset bangsa, terutama dalam sektor pekerjaan dan ekonomi (Kemkominfo, 2021). Menurut LBM PBNU (2019), penyandang disabilitas tidak hanya sebagai objek belas kasihan tetapi harus diberdayakan sebagai subjek sosial agar stigma ketidakmampuan dapat terkikis.

Dalam perspektif sosial dan HAM, disabilitas bukan hanya keterbatasan individu, tetapi juga hambatan lingkungan yang tidak mengakomodasi kebutuhan mereka. Oleh karena itu, lingkungan harus menyesuaikan agar penyandang disabilitas mendapatkan hak pendidikan, kesejahteraan, kesehatan, dan pekerjaan yang setara (Kementerian PPA, 2019). Data Sakernas BPS (2019) menunjukkan bahwa Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) penyandang disabilitas lebih rendah dibandingkan non-disabilitas, mencerminkan partisipasi ekonomi yang rendah. Kemiskinan di kalangan penyandang disabilitas juga lebih tinggi, terutama karena sebagian besar hanya berpendidikan dasar. Peningkatan kemandirian penyandang disabilitas dapat dilakukan melalui akses terhadap pekerjaan yang layak dan bebas diskriminasi (Salim & Yulianto, 2021). Kemandirian, menurut Desmita (2016), adalah kemampuan individu untuk mengatur pikirannya, belajar, bekerja sesuai kapasitasnya tanpa rasa malu atau bergantung pada orang lain (Kemkominfo, 2018).

Penyandang disabilitas juga diharapkan memiliki kemandirian ekonomi agar mampu memenuhi kebutuhan hidup mereka dan keluarganya (Cahyati et al., 2019). Namun, dalam dunia kerja, mereka sering menghadapi stigma dan diskriminasi dari penyedia kerja. Banyak perusahaan menolak calon pekerja disabilitas atau menempatkan mereka dalam pekerjaan yang tidak sesuai dengan keterampilannya (Hastuti et al., 2020). Akibatnya, mayoritas penyandang disabilitas memilih pekerjaan informal yang lebih fleksibel tetapi kurang menjamin kesejahteraan jangka panjang (ILO, 2013; Yulaswati et al., 2021).

Di Yogyakarta, seorang penyandang disabilitas daksa yang mengalami diskriminasi dalam dunia kerja memilih berwirausaha dengan mendirikan Difa Bike—City Tour & Transport (DCTT), sebuah layanan ojek yang berbasis pada kebutuhan disabilitas. DCTT adalah satu-satunya layanan transportasi yang pengemudinya adalah penyandang disabilitas dan melayani sesama disabilitas (Franciska, 2016). Selain memfasilitasi mobilitas penumpang dengan kebutuhan khusus, DCTT juga menciptakan peluang kerja bagi penyandang disabilitas agar mereka dapat mandiri secara ekonomi (Fibrianto, 2018). Menurut Wicaksono dan Kustiani (2019), DCTT menerapkan seleksi ketat bagi calon pengemudi yang berusia 20–33 tahun, tidak memiliki riwayat penyakit dalam, serta menjalani pelatihan selama tiga bulan. Selain itu, DCTT menyediakan kendaraan modifikasi dan smartphone bagi pengemudi yang membutuhkannya untuk operasional. Faktor utama penyandang disabilitas memilih bekerja di DCTT adalah sulitnya mendapatkan pekerjaan yang layak dan mampu mengakomodasi kebutuhan khusus mereka.

Keberadaan DCTT membawa dampak positif bagi para pengemudi penyandang disabilitas, terutama dalam aspek ekonomi, sosial, dan kepribadian mereka (Fibrianto & Yuniar, 2019). Melalui pekerjaan ini, mereka tidak hanya memperoleh penghasilan, tetapi juga meningkatkan keterampilan interpersonal dan keberdayaan diri dengan berinteraksi langsung dengan masyarakat. Penelitian ini berfokus pada pengalaman kerja dan kemandirian hidup penyandang disabilitas pengemudi ojek Difa Bike. Dengan perspektif sosial dan HAM, penelitian ini tidak melihat disabilitas sebagai ketidaknormalan atau keterbatasan, tetapi sebagai bagian dari keberagaman manusia yang memiliki hak yang sama untuk bekerja, bertahan hidup, dan berkontribusi dalam masyarakat (Hastuti et al., 2020). Studi ini berupaya memahami dinamika dan tantangan yang mereka hadapi dalam dunia kerja serta bagaimana mereka mencapai kemandirian ekonomi dan sosial melalui profesinya di Difa Bike.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut Sugiyono (2016:1), penelitian kualitatif dilakukan dalam kondisi alami (natural setting) dan dikembangkan dalam paradigma post-positivisme, yang memandang realitas sosial sebagai fenomena yang dinamis, kompleks, holistik, serta penuh makna (lihat juga Sugiyono, 2015:13). Penelitian ini dilakukan di kantor ojek Difa Bike (DCTT) yang berlokasi di Jalan Krajan RT 05/RW 35, Area Sawah, Sidoluhur, Kecamatan Godean, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta. Lokasi ini dipilih karena menjadi pusat aktivitas dan sumber utama data mengenai operasional ojek DCTT.

Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, observasi, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan di kantor, rumah, atau tempat umum sesuai dengan waktu dan kenyamanan informan. Penelitian lapangan berlangsung dari November hingga Desember 2023. Informan penelitian terdiri dari enam pengemudi ojek Difa Bike yang telah bekerja lebih dari satu tahun, termasuk ketua pengemudi, serta satu pendiri atau direktur DCTT, sehingga total terdapat tujuh informan. Menurut Sobur (2013:427), penelitian dengan pendekatan fenomenologi bertujuan untuk menggali dan menganalisis pengalaman serta makna yang lebih mendalam dari sudut pandang informan. Dalam konteks ini, penelitian berfokus pada pengalaman kerja dan kemandirian hidup pengemudi ojek Difa Bike sebagai penyandang disabilitas.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Difa Bike: mendorong kemandirian penyandang disabilitas melalui profesi pengemudi ojek

Penyandang disabilitas sering kali menghadapi berbagai tantangan dalam memperoleh pekerjaan yang layak. Hambatan struktural, stigma sosial, serta terbatasnya akses terhadap lingkungan kerja yang inklusif menyebabkan tingkat partisipasi tenaga kerja penyandang disabilitas lebih rendah dibandingkan dengan masyarakat umum. Meskipun pemerintah telah mengupayakan berbagai kebijakan untuk meningkatkan kesejahteraan dan kesempatan kerja bagi kelompok ini, realitas di lapangan masih menunjukkan bahwa penyandang disabilitas lebih banyak bekerja di sektor informal dengan akses terbatas terhadap pekerjaan yang memiliki jaminan sosial dan ekonomi (Kemkominfo, 2021).

Di tengah kondisi tersebut, Difa Bike hadir sebagai solusi inovatif yang menawarkan peluang kerja bagi penyandang disabilitas, khususnya sebagai pengemudi ojek. Difa Bike—City Tour & Transport (DCTT) merupakan sebuah wirausaha sosial berbasis transportasi yang dikelola oleh dan untuk penyandang disabilitas. Sejak berdiri, Difa Bike tidak hanya memberikan kesempatan kerja bagi penyandang disabilitas, tetapi juga membuktikan bahwa mereka mampu bekerja secara profesional dan mandiri dalam memenuhi kebutuhan ekonomi mereka (Liputan6, 2019). Difa Bike berangkat dari kesadaran akan keterbatasan

akses pekerjaan bagi penyandang disabilitas, yang selama ini masih didominasi oleh jenis pekerjaan tertentu seperti pedagang kecil, tukang pijat, maupun buruh kasar.

Difa Bike didirikan dengan tujuan utama untuk memberdayakan penyandang disabilitas agar memperoleh penghasilan yang layak melalui profesi sebagai pengemudi ojek. Dengan menggunakan kendaraan bermotor roda tiga yang telah dimodifikasi (*side van*), para pengemudi yang mayoritas merupakan penyandang disabilitas daksa dapat bekerja dengan aman dan nyaman. Keberadaan Difa Bike menjadi salah satu bukti bahwa penyandang disabilitas mampu berkontribusi dalam sektor ekonomi, tanpa harus bergantung pada belas kasihan orang lain (LBM PBNU, 2019). Berdasarkan data penelitian, mayoritas pengemudi Difa Bike merupakan kepala keluarga yang menjadi tulang punggung ekonomi bagi keluarganya. Mereka memiliki pengalaman kerja yang bervariasi, dengan beberapa telah bergabung sejak tahun 2015, 2016, serta lainnya mulai aktif pada tahun 2017.

Menurut penelitian Hastuti et al. (2020), penyandang disabilitas sering mengalami diskriminasi di dunia kerja, baik dalam hal penolakan kerja maupun dalam penempatan pekerjaan yang tidak sesuai dengan keahlian mereka. Namun, dalam penelitian ini ditemukan bahwa para pengemudi Difa Bike tidak mengalami perlakuan diskriminatif selama bekerja, baik dari rekan kerja, atasan, maupun pelanggan. Hal ini dapat disebabkan oleh lingkungan kerja yang mayoritas terdiri dari penyandang disabilitas, sehingga ada rasa kebersamaan dan pemahaman terhadap kebutuhan satu sama lain. Selain itu, pelanggan non-disabilitas juga dinilai telah memahami kondisi pengemudi, sehingga tidak menunjukkan sikap diskriminatif. Meskipun demikian, di luar lingkungan kerja, beberapa pengemudi masih mengalami perlakuan berbeda di ruang publik atau dalam interaksi sosial dengan teman-teman non-disabilitas, serta pernah mengalami stigma seperti keraguan atau sikap meremehkan dari pelanggan, tetangga, maupun pengemudi ojek lain (Maftuhin et al., 2019).

Difa Bike kini telah memiliki legalitas sebagai CV. *Difa Lintas Transindo* dan menyediakan tiga layanan utama, yaitu layanan antar/jemput penumpang (*ride*) dengan tarif Rp2.500/km, layanan antar barang (*kargo*) yang bekerja sama dengan *Sibakul* Dinas UMKM DIY dengan sistem pembayaran melalui kantor sebesar Rp3.500/km, serta layanan wisata tematik (*city tour*) dengan tarif mulai dari Rp150.000 per paket (difabike.com, 2023). Sebelumnya, Difa Bike memiliki lima layanan, termasuk jasa pindah kos dan jasa pijat, namun sejak pandemi COVID-19, permintaan untuk layanan tersebut menurun drastis. Mayoritas pengemudi lebih memilih layanan kargo karena sistem pembayaran lebih terjamin, tarif lebih tinggi, serta proses kerja yang lebih sederhana dibandingkan layanan antar/jemput penumpang.

Pada awalnya, sistem pemesanan layanan Difa Bike dilakukan melalui aplikasi *DifaBike* (Fibrianto & Yuniar, 2019). Namun, sistem ini kini tidak lagi digunakan karena dianggap kurang efektif. Saat ini, pemesanan dilakukan melalui *WhatsApp*, baik secara langsung antara pelanggan dan pengemudi maupun melalui grup internal yang dikelola oleh kantor Difa Bike untuk layanan kargo. Fleksibilitas dalam sistem kerja ini memungkinkan pengemudi untuk menyesuaikan jadwal kerja dengan kondisi fisik dan kebutuhan mereka, tanpa adanya tekanan yang berlebihan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi Difa Bike memiliki semangat kerja tinggi serta keterampilan pelayanan yang berkembang seiring waktu. Mereka menunjukkan sikap percaya diri, kesabaran, keramahan, dan kemampuan komunikasi yang baik. Keahlian ini diperoleh melalui pengalaman kerja serta pelatihan dari manajemen Difa Bike yang telah disesuaikan dengan kebutuhan penyandang disabilitas. Meskipun demikian, mereka tetap menghadapi berbagai tantangan dalam pekerjaannya, seperti tuntutan pelanggan untuk tiba lebih cepat, kendala teknis kendaraan, pelanggan yang membayar dengan sistem hutang, serta persaingan dengan pengemudi ojek lain di beberapa lokasi tertentu. Namun, sebagian besar pengemudi mampu mengatasi tantangan ini dengan strategi adaptasi yang baik,

termasuk menyelesaikan sebagian besar permasalahan secara mandiri, yang mencerminkan tingkat kemandirian yang tinggi serta daya resiliensi yang kuat (Desmita, 2016).

Keberadaan Difa Bike tidak hanya membantu para pengemudinya dalam aspek ekonomi, tetapi juga dalam pengembangan keterampilan sosial, peningkatan rasa percaya diri, serta penguatan jaringan komunitas. Selain manfaat ekonomi, banyak pengemudi mengaku memperoleh pengalaman berharga dalam bekerja, seperti dapat membantu sesama penyandang disabilitas, menjalin hubungan sosial yang lebih luas, serta mengembangkan keterampilan komunikasi dan keberanian dalam berinteraksi dengan pelanggan dari berbagai latar belakang. Dengan sistem kerja yang inklusif dan fleksibel, Difa Bike telah membuktikan bahwa penyandang disabilitas mampu bekerja secara mandiri dan profesional, serta berkontribusi dalam masyarakat tanpa harus bergantung pada belas kasihan orang lain (Cahyati et al., 2019). Keberhasilan Difa Bike dalam menciptakan lingkungan kerja yang inklusif menunjukkan bahwa dengan kesempatan yang tepat, penyandang disabilitas dapat hidup mandiri dan memiliki peran aktif dalam dunia kerja. Model usaha seperti Difa Bike menjadi bukti nyata bahwa disabilitas bukanlah halangan bagi seseorang untuk berkarya dan berdaya, melainkan bagian dari keberagaman manusia yang harus didukung oleh sistem yang lebih inklusif dan setara (Kementerian PPA, 2019).

3.2 Kemandirian penyandang disabilitas Difa bike: ekonomi, kepribadian dan sosial

Difa Bike secara konsisten berupaya mendorong kemandirian pengemudi ojeknya melalui berbagai fasilitas, kerja sama, dan sistem operasional yang mendukung keberlanjutan pekerjaan mereka. Salah satu langkah utama yang dilakukan adalah penyediaan kendaraan yang telah dimodifikasi sesuai kebutuhan khusus masing-masing pengemudi. Setiap sepeda motor *side van* roda tiga yang digunakan memiliki desain yang berbeda, tergantung pada kemampuan fisik pengemudi. Modifikasi ini memungkinkan beberapa pengemudi untuk melayani penumpang pengguna kursi roda, sementara yang lain hanya melayani penumpang reguler. Kendaraan ini diberikan dalam bentuk pinjaman dari Difa Bike, sehingga pengemudi tidak terbebani dengan kepemilikan kendaraan. Selain itu, bagi pengemudi yang belum memiliki *smartphone*, Difa Bike memfasilitasi pinjaman perangkat komunikasi agar mereka dapat menerima pesanan. Juga tersedia sistem kredit tanpa bunga serta pemberian seragam sebagai identitas kerja yang meningkatkan profesionalisme pengemudi dalam beroperasi (Fibrianto, 2018).

Di luar penyediaan fasilitas, Difa Bike telah menjalin berbagai kerja sama dengan institusi eksternal untuk meningkatkan keterampilan dan profesionalisme pengemudi. Sejak awal berdiri, pengemudi mendapat pelatihan dari Fakultas Psikologi UGM mengenai kecerdasan emosional, serta pelatihan komunikasi dari Wisma Bahasa, termasuk kursus bahasa Inggris bagi yang melayani wisatawan. Selain itu, Difa Bike bekerja sama dengan lembaga perbankan untuk edukasi keuangan, bengkel kendaraan untuk perawatan rutin, serta Polri untuk penerbitan SIM D sebagai syarat berkendara resmi bagi pengemudi kendaraan roda tiga (Fibrianto & Yuniar, 2019).

Upaya lainnya adalah penciptaan sistem kerja berbasis komunitas, yang disebut *manufaktu*, di mana pengemudi memiliki kebebasan dalam menentukan wilayah kerja dan target pelanggan. Fleksibilitas ini memungkinkan mereka menyesuaikan produktivitas dan penghasilan sesuai dengan kondisi masing-masing. Dengan sistem ini, Difa Bike memberikan ruang bagi pengemudi untuk bekerja secara mandiri dan profesional tanpa batasan wilayah atau jenis layanan tertentu (difabike.com, 2023). Berkat berbagai upaya yang dilakukan oleh Difa Bike sebagai unit usaha yang menaungi pengemudi penyandang disabilitas daksa, telah terjadi peningkatan signifikan dalam aspek kemandirian hidup pengemudi, baik secara ekonomi, pribadi, maupun sosial. Kemandirian ekonomi merupakan aspek fundamental dalam kehidupan seseorang, terutama bagi penyandang disabilitas, yang kerap menghadapi keterbatasan akses terhadap pekerjaan yang layak (Cahyati et al., 2019).

Dalam penelitian ini, pengemudi ojek Difa Bike mengartikan kemandirian ekonomi sebagai kondisi di mana mereka dapat bekerja dan memperoleh penghasilan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup tanpa bergantung pada orang lain. Bahkan, beberapa di antara mereka berusaha untuk menjadi subjek aktif dalam kehidupan ekonomi masyarakat dengan tidak hanya memenuhi kebutuhan pribadi, tetapi juga menanggung kebutuhan keluarga.

Berdasarkan data penelitian, mayoritas pengemudi Difa Bike mampu memenuhi kebutuhan primer mereka, seperti pangan, sandang, papan, dan pendidikan. Setelah kebutuhan dasar ini terpenuhi, pengemudi juga dapat mengalokasikan pendapatan mereka untuk kebutuhan sekunder dan tersier, seperti hiburan, rekreasi, atau kepuasan batin lainnya yang berkaitan dengan kesejahteraan hidup. Melalui mata pencaharian sebagai pengemudi ojek, mereka tidak hanya memperoleh sumber ekonomi yang stabil tetapi juga memiliki kesempatan untuk meningkatkan taraf hidup mereka (Cahyati et al., 2019).

Tabel 1. Jenis Layanan dan Tarif Ojek Difa *Bike* dalam Berbagai Jarak

No.	Jenis Layanan	Tarif (Rupiah)	10 Km	15 Km	20 Km	25 Km	30 Km
1.	<i>Ride</i> (Antar & / Jemput Penumpang)	Rp. 2500 / Kilometer	25.000	37.500	50.000	62.500	75.000
2.	Kargo (Barang)	Rp. 3500 / Kilometer	35.000	52.500	70.000	87.500	105.000
3.	<i>City Tour</i> (Ojek Wisata Tematik)	Paket Mulai dari Rp. 150.000	-	-	-	-	-

(Sumber Data : Wawancara terhadap Beberapa Informan di Ojek Difa*Bike*)

Estimasi pendapatan pengemudi berdasarkan layanan yang mereka tawarkan menunjukkan bahwa dengan melayani pelanggan dalam jumlah yang cukup, penghasilan mereka dapat dikategorikan layak. Jika dilihat dari tabel tarif dan estimasi pendapatan yang diperoleh berdasarkan jumlah pesanan per hari, pengemudi Difa Bike yang melayani pelanggan dengan jarak dekat memperoleh pendapatan antara Rp60.000 hingga Rp160.000 per hari, sementara mereka yang melayani pelanggan dengan jarak menengah mendapatkan Rp90.000 hingga Rp200.000 per hari. Untuk jarak jauh, pengemudi dapat memperoleh pendapatan antara Rp120.000 hingga Rp240.000 per hari. Sementara itu, layanan *city tour* memiliki tarif mulai dari Rp150.000 hingga Rp250.000 per paket, meskipun layanan ini kini jarang dipesan oleh pelanggan. Jika pendapatan ini diperoleh secara konsisten, maka dapat memberikan jaminan keberlanjutan ekonomi bagi pengemudi beserta keluarganya (Wawancara Informan Difa Bike, 2023).

Kemandirian ekonomi yang telah dicapai para pengemudi juga tercermin dalam beberapa indikator lain. Beberapa pengemudi menyatakan bahwa pekerjaan mereka di Difa Bike memungkinkan mereka untuk menikah dan membangun rumah tangga. Sebagian besar dari mereka yang telah berkeluarga bahkan menjadi kepala keluarga dan tulang punggung ekonomi bagi istri dan anak-anak mereka. Selain itu, beberapa pengemudi mampu menyekolahkan anak mereka meskipun mayoritas hanya lulusan sekolah dasar. Capaian lain yang menunjukkan kemandirian ekonomi adalah kemampuan mereka untuk membeli kendaraan sendiri tanpa bergantung pada pinjaman dari kantor, serta memiliki tabungan pribadi yang cukup untuk memenuhi kebutuhan sekunder dan tersier mereka.

Selain kemandirian ekonomi, para pengemudi juga menunjukkan kemandirian dalam aspek kepribadian. Salah satu bentuk kemandirian ini adalah kemampuan mereka dalam mengatasi stigma sosial, baik dari lingkungan sekitar maupun dari pelanggan. Beberapa pengemudi mengaku pernah mengalami keraguan atau diremehkan oleh pelanggan dan masyarakat umum karena kondisi fisik mereka. Namun, mereka berhasil membuktikan

bahwa penyandang disabilitas dapat bekerja dengan profesional dan memberikan pelayanan yang berkualitas. Hal ini menunjukkan bahwa mereka memiliki konsep diri yang kuat serta mampu menghadapi tantangan tanpa kehilangan semangat dalam bekerja (Maftuhin et al., 2019).

Tabel 2. Estimasi Jumlah Pendapatan Pengemudi Ojek DifaBike Per Hari

No.	Jumlah Order (Pesanan) Per Hari	Estimasi/Perkiraan Jumlah Pendapatan Per Hari		
		Jarak Dekat	Jarak Menengah	Jarak Jauh
1.	(2) Ride	Rp. 60.000	Rp. 90.000	Rp. 120.000
2.	(2) Kargo	Rp. 80.000	Rp. 120.000	Rp. 160.000
3.	(3) Ride	Rp. 90.000	Rp. 120.000	Rp. 150.000
4.	(3) Kargo	Rp. 120.000	Rp. 160.000	Rp. 200.000
5.	(4) Ride	Rp. 120.000	Rp. 150.000	Rp. 180.000
6.	(4) Kargo	Rp. 160.000	Rp. 200.000	Rp. 240.000
7.	(1) City Tour	-	Rp. 150.000	Rp. 250.000

(Sumber Data : Wawancara terhadap Beberapa Informan di Ojek DifaBike)

Selain itu, kemandirian kepribadian pengemudi Difa Bike terlihat dalam berbagai aspek sikap kerja mereka, seperti kepercayaan diri, disiplin, kesabaran, dan dedikasi terhadap pekerjaan. Mereka menunjukkan etos kerja yang tinggi dengan bekerja hampir setiap hari untuk memenuhi kebutuhan ekonomi mereka. Dalam memberikan layanan, mereka juga menerapkan sikap profesional dengan menjaga keramahan, komunikasi yang baik, serta menerapkan standar keselamatan dalam berkendara. Para pengemudi juga memiliki kecerdasan emosional yang baik dalam mengelola interaksi dengan pelanggan, mengendalikan emosi dalam situasi sulit, serta menunjukkan sikap hormat terhadap orang lain (Kemkominfo, 2018).

Di samping kemandirian ekonomi dan kepribadian, pengemudi Difa Bike juga telah mencapai kemandirian sosial yang ditunjukkan melalui interaksi aktif mereka dalam komunitas dan lingkungan sekitar. Mereka telah membangun jaringan sosial yang lebih luas sejak bergabung dengan Difa Bike, baik dengan sesama pengemudi maupun dengan masyarakat umum. Kepekaan sosial mereka juga meningkat, terlihat dari kepedulian mereka terhadap sesama penyandang disabilitas dan keinginan untuk membantu orang lain. Beberapa pengemudi bahkan rela memberikan layanan dengan tarif lebih rendah atau tanpa biaya bagi pelanggan penyandang disabilitas yang kurang mampu. Selain itu, mereka juga aktif dalam kegiatan sosial di lingkungan tempat tinggal mereka, seperti mengikuti kerja bakti, acara keagamaan, serta organisasi penyandang disabilitas seperti Perkumpulan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI) dan National Paralympic Committee (NPC) DIY (Fibrianto & Yuniar, 2019).

Keberhasilan pengemudi Difa Bike dalam mencapai kemandirian ekonomi, pribadi, dan sosial menunjukkan bahwa penyandang disabilitas dapat hidup mandiri dan berdaya dengan dukungan yang tepat. Pekerjaan sebagai pengemudi Difa Bike tidak hanya memberikan penghasilan yang layak tetapi juga memungkinkan mereka untuk berkembang secara personal dan berkontribusi dalam kehidupan sosial masyarakat. Hal ini sekaligus membuktikan bahwa paradigma belas kasihan terhadap penyandang disabilitas yang menganggap mereka sebagai individu yang tidak mampu mandiri adalah keliru (Maftuhin et al., 2019). Dengan sistem kerja yang fleksibel, komunitas yang suportif, serta kesempatan untuk mengembangkan diri, Difa Bike menjadi model pemberdayaan ekonomi yang efektif

bagi penyandang disabilitas, yang dapat dijadikan contoh bagi inisiatif serupa di berbagai daerah lainnya.

4. SIMPULAN

Para penyandang disabilitas daksa yang bekerja sebagai pengemudi ojek Difa Bike di Yogyakarta menunjukkan motivasi dan kesadaran yang tinggi untuk hidup mandiri, meningkatkan taraf ekonomi, serta mengatasi berbagai tantangan dalam dunia kerja. Berdasarkan pengalaman mereka, pekerjaan sebagai pengemudi ojek memberikan makna dan nilai lebih dalam kehidupan mereka. Para pengemudi mengaku merasa senang dan menikmati pekerjaannya di Difa Bike, meskipun masih terdapat keterbatasan, seperti belum tersedianya asuransi khusus bagi pengemudi. Upaya yang dilakukan Difa Bike dalam mendorong kemandirian pengemudi mencakup penyediaan fasilitas kendaraan modifikasi, kerja sama dengan berbagai pihak, pembentukan sistem kerja berbasis komunitas, serta pelatihan dan bimbingan dari manajemen maupun pihak eksternal.

Dalam aspek kemandirian ekonomi, pengemudi Difa Bike mampu memenuhi kebutuhan dasar pribadi dan keluarga, termasuk membangun rumah tangga, menyekolahkan anak, serta memiliki penghasilan sampingan. Selain itu, mereka juga telah mengakses layanan keuangan seperti ATM dan mampu berkontribusi secara materiil bagi lingkungan sekitarnya. Dari aspek kepribadian, mereka menunjukkan ketahanan dalam menghadapi stigma serta membangun konsep diri yang positif dalam melayani pelanggan. Sementara itu, dalam aspek sosial, para pengemudi aktif dalam organisasi disabilitas seperti PPDI dan NPC, serta diakui sebagai bagian dari masyarakat yang setara.

Meskipun pekerjaan sebagai pengemudi Difa Bike telah memberikan kemandirian bagi penyandang disabilitas daksa, tantangan masih ada, terutama dalam meningkatkan pemahaman masyarakat luas terhadap keberadaan layanan ini. Banyak masyarakat yang masih menganggap Difa Bike sebagai transportasi khusus bagi penyandang disabilitas, sehingga jumlah pelanggan non-difabel masih terbatas. Hal ini mencerminkan bahwa secara sosiologis, masyarakat baru sampai pada tahap menyediakan fasilitas bagi penyandang disabilitas, tetapi belum mencapai pemahaman yang lebih luas dan terinternalisasi sebagai bagian dari budaya inklusif dalam kehidupan sehari-hari. Oleh karena itu, upaya edukasi dan promosi yang lebih intensif diperlukan agar layanan Difa Bike dapat berkembang lebih luas dan diterima oleh masyarakat umum tanpa sekat-sekat sosial.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Afrizal. (2015). *Metode penelitian kualitatif: Sebuah upaya mendukung penggunaan penelitian kualitatif dalam berbagai disiplin ilmu*. PT RajaGrafindo Persada.
- Aplikasi Difa Bike Mobile. (2023). *Difa Bike Mobile*. <https://www.difabike.com>
- Cahyati, A. D., et al. (2019). Pemberdayaan ekonomi berkelanjutan dan pengembangan karakter bagi penyandang disabilitas. *Abdamas*, 46–52.
- Fibrianto, A. S. (2018). Difa City Tour dan transport: Sebagai wadah kreatif untuk mewujudkan kehidupan masyarakat difabel sejahtera. *Media Informasi Penelitian Kesejahteraan Sosial*, 42(1), 17–36.
- Fibrianto, A. S., & Yuniar, A. D. (2019). Memupuk produktivitas kerja komunitas difabel di Yogyakarta, Indonesia. *Jurnal Analisa Sosiologi*, 8(2), 46–54.
- Franciska, C. (2016). Ojek difabel “satu-satunya di dunia” ada di Yogyakarta. *BBC News Indonesia*. https://www.bbc.com/indonesia/majalah/2016/08/160829_majalah_ojek_difabel
- Hastuti, Dewi, R. K., Pramana, R. P., & Sadaly, H. (2020). *Kendala mewujudkan pembangunan inklusif penyandang disabilitas*. The SMERU Research Institute.

- International Labour Organization. (2013). *Mewujudkan peluang kerja yang setara bagi penyandang disabilitas melalui perundang-undangan: Petunjuk pelaksanaan* (Terjemahan International Labour Office). ILO Publications. (Karya asli diterbitkan 2007)
- Kementerian Kominfo. (2018). *Efektivitas pelaksanaan jambore TIK penyandang disabilitas dalam meningkatkan efikasi diri untuk kemandirian memasuki dunia kerja*. Puslitbang Aptika dan IKP Kominfo.
- Kementerian Kominfo. (2021). *Aku bisa!* Komunika Kominfo.
- Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak. (2019). *Menemukanali dan menstimulasi anak penyandang disabilitas: Panduan dasar untuk orang tua, keluarga, dan pendamping*. Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak.
- Liputan6. (2019). *Ojek penyandang disabilitas pertama di dunia*. <https://www.liputan6.com/disabilitas/read/4133392/ojek-penyandang-disabilitas-pertama-di-dunia?page=2>
- Maftuhin, A., et al. (2019). *Melawan mustahil: Kisah sembilan difabel melewati batas kemungkinan*. Magnum Pustaka.
- MaPPI FHUI, & SAPDA. (2019). *Panduan penanganan perkara penyandang disabilitas berhadapan dengan hukum*. MaPPI FHUI dan AIPJ2.
- Narasi TV. (2018). *Difa City Tour, satu-satunya ojek difabel di dunia*. <https://narasi.tv/video/mata-najwa/difa-city-tour-satu-satunya-ojek-difabel-di-dunia>
- PB Nahdlatul Ulama et al. (2019). *Fiqih penguatan penyandang disabilitas*. PBNU.
- Salim, I., & Yulianto, M. J. (2021). *Memantau pemenuhan hak-hak disabilitas*. Bappenas, KSP, dan JPODI.
- Sobur, A. (2013). *Filsafat komunikasi: Tradisi dan metode fenomenologi*. PT Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono. (2016). *Memahami penelitian kualitatif*. Alfabeta.
- Wicaksono, P., & Kustiani, R. (2019). Seperti apa seleksi pengemudi ojek online penyandang disabilitas? *Tempo*. <https://difabel.tempo.co/read/1278998/seperti-apa-seleksi-pengemudi-ojek-online-penyandang-disabilitas>
- Yulaswati, V., et al. (2021). *Tinjauan peningkatan akses dan taraf hidup penyandang disabilitas Indonesia: Aspek sosio-ekonomi dan yuridis*. Bappenas.