



Analisis Pendapatan Pengemudi Ojek Pangkalan di Pasar Mardika Kota Ambon

Income Analysis of Base Motorcycle Taxi Drivers at Mardika Market, Ambon City

Karmila Asi¹, Josef Papilaya^{1*}, Geraldin Rehatta¹

¹Program Studi Pendidikan Ekonomi FKIP Universitas Pattimura

Article Info

Article history:

Received: 14-06-2025

Revised: 12-07-2025

Accepted: 23-08-2025

Published: 30-08-2025

ABSTRAK

Transportasi informal seperti ojek pangkalan di Pasar Mardika Kota Ambon memiliki peran penting dalam mobilitas masyarakat, namun kehadiran transportasi online menghadirkan tantangan baru terhadap pendapatan pengemudi. Penelitian ini bertujuan menganalisis besarnya pendapatan pengemudi ojek pangkalan serta faktor-faktor yang memengaruhinya. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, data dikumpulkan melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi terhadap sepuluh pengemudi ojek. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata pendapatan pengemudi berkisar Rp2.050.000–Rp3.700.000 dengan biaya operasional Rp550.000–Rp950.000, serta mengalami penurunan jumlah penumpang setelah hadirnya ojek online. Faktor utama yang memengaruhi pendapatan meliputi jumlah jam kerja, tarif, dan kepemilikan pekerjaan sampingan. Studi ini menggarisbawahi bagaimana ojek pangkalan tetap bertahan dengan strategi adaptasi meski menghadapi kompetisi ketat dari transportasi berbasis aplikasi. Temuan ini memperkaya kajian tentang keberlanjutan pekerjaan sektor informal, sekaligus memberikan masukan bagi pemerintah daerah dan asosiasi transportasi untuk merancang kebijakan yang lebih berpihak pada kesejahteraan pengemudi.

Kata kunci: pendapatan, ojek pangkalan, transportasi

ABSTRACT

Informal transportation such as motorcycle taxi stands at Mardika Market, Ambon City plays a crucial role in community mobility, yet the emergence of online transportation creates new challenges for drivers' income. This study aims to analyze the income level of motorcycle taxi drivers and the factors influencing it. Using a descriptive qualitative approach, data were collected through interviews, observations, and documentation with ten drivers. Findings reveal that the average income ranges from IDR 2,050,000 to 3,700,000 with operational costs between IDR 550,000 and 950,000, alongside a decrease in passengers after the arrival of online platforms. Key factors affecting income include working hours, fares, and ownership of side jobs. The study highlights how drivers sustain their livelihoods through adaptive strategies despite intense competition with app-based services. These results enrich the discourse on the sustainability of informal labor while providing insights for local governments and transport associations to design supportive policies.

Keywords: income, motorcycle taxi, transportation



Copyright: © 2025 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

*Corresponding Author:

Josef Papilaya

Program Studi Pendidikan Ekonomi FKIP Universitas Pattimura

Jl. Ir. M. Putuhena Poka Ambon

E-mail: papilaya.j@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0001-9828-785X>

Panduan Sitasi:

Asi K., Papilaya J & Rehata, G (2025). Analisis Pendapatan Pengemudi Ojek Pangkalan di Pasar Mardika Kota Ambon. *JURNAL JENDELA PENGETAHUAN*. 18(2), 360–373. <https://doi.org/10.30598/jp18iss2pp360-373>

PENDAHULUAN

Pasar merupakan pusat kegiatan ekonomi yang sangat dinamis, tempat bertemunya penjual dan pembeli dalam berbagai sektor, termasuk jasa transportasi lokal. Mobilitas masyarakat di sekitar pasar sangat tinggi, dan kebutuhan akan layanan transportasi menjadi salah satu aspek penting dalam menunjang aktivitas ekonomi harian (Sari & Hartati, 2021; Prabowo, 2023). Salah satu moda transportasi lokal yang berperan besar dalam hal ini adalah ojek pangkalan, yaitu layanan transportasi bermotor berbasis lokasi tetap, berbeda dengan ojek daring yang bersifat digital. Dalam konteks ini, keberadaan ojek pangkalan tidak hanya menopang mobilitas masyarakat, tetapi juga menjadi salah satu sumber mata pencaharian penting bagi kelompok ekonomi menengah ke bawah. Oleh karena itu, penting untuk menelaah lebih dalam bagaimana kondisi pendapatan para pengemudi ojek pangkalan, terutama di daerah dengan aktivitas ekonomi yang padat seperti Pasar Mardika, Kota Ambon. Isu kesejahteraan pekerja informal di sektor transportasi menjadi perhatian utama dalam pembangunan sosial dan ekonomi berkelanjutan (Yuliana & Wahyudi, 2022; Ningsih, 2024).

Perubahan pola mobilitas masyarakat akibat urbanisasi dan perkembangan teknologi telah memengaruhi eksistensi ojek pangkalan secara signifikan. Masyarakat kini lebih sering memilih layanan ojek daring karena alasan efisiensi, transparansi tarif, dan kemudahan akses. Kondisi ini menyebabkan berkurangnya pelanggan ojek pangkalan secara bertahap, terutama di kota-kota besar dan wilayah pasar yang sebelumnya menjadi titik keramaian pengguna jasa transportasi konvensional (Saputra & Hendrawan, 2020; Putra, 2021). Namun, di daerah seperti Kota Ambon, ojek pangkalan tetap memiliki peran vital karena tidak semua masyarakat memiliki akses internet atau perangkat digital. Oleh sebab itu, studi ini memfokuskan pada pendapatan ojek pangkalan di Pasar Mardika, sebagai bentuk representasi kondisi aktual pekerja informal transportasi yang masih eksis meski menghadapi tantangan modernisasi dan digitalisasi. Meninjau dinamika ekonomi mikro para pengemudi ojek di pasar tradisional juga memberikan gambaran nyata tentang keberlangsungan ekonomi masyarakat kelas bawah dalam menghadapi era ekonomi digital.

Pasar Mardika Kota Ambon adalah pusat perdagangan utama di wilayah tersebut, dengan arus manusia dan barang yang sangat tinggi setiap harinya. Keberadaan ojek pangkalan di sekitar area pasar ini sangat krusial dalam mendukung kegiatan distribusi dan mobilitas warga, terutama dalam menjangkau wilayah pemukiman yang tidak terjangkau angkutan umum. Pendapatan pengemudi ojek pangkalan sangat dipengaruhi oleh tingkat keramaian pasar, kondisi cuaca, harga BBM, dan kebijakan daerah terkait transportasi informal (Fadhillah & Marpaung, 2022; Utami, 2023). Selain itu, adanya kompetisi dari ojek daring menyebabkan penurunan jumlah pelanggan dan berdampak langsung terhadap penghasilan harian mereka. Faktor sosial seperti hubungan personal dengan pelanggan tetap dan kepercayaan menjadi modal utama yang masih dipertahankan oleh para pengemudi ojek pangkalan. Dalam konteks ini, keberlanjutan ekonomi para pengemudi menjadi penting untuk diteliti agar dapat merumuskan kebijakan atau strategi pemberdayaan yang relevan dengan kondisi sosial-ekonomi lokal.

Lebih lanjut, penghasilan para pengemudi ojek pangkalan tidaklah stabil. Fluktuasi pendapatan terjadi karena beberapa faktor seperti hari pasar, musim hujan, hingga aktivitas sosial masyarakat sekitar. Selain itu, tidak adanya sistem pengelolaan keuangan yang terstruktur membuat sebagian besar pengemudi sulit mengelola penghasilan mereka secara efisien, menyebabkan tingkat kesejahteraan yang relatif rendah dan kerentanan terhadap tekanan ekonomi (Santosa & Lestari, 2024; Hidayat, 2021). Para pengemudi juga tidak memiliki jaminan sosial seperti asuransi kesehatan atau pensiun, yang menambah kompleksitas tantangan hidup mereka. Oleh karena itu, memahami pola pendapatan dan faktor-faktor yang memengaruhinya menjadi penting dalam merumuskan pendekatan intervensi sosial maupun pengembangan ekonomi lokal berbasis komunitas pekerja informal. Penelitian ini hadir untuk mengisi kebutuhan data empiris tentang keseharian ekonomi para pengemudi ojek pangkalan di kawasan pasar padat.

Berbagai penelitian sebelumnya telah mencoba mengkaji pendapatan ojek pangkalan di berbagai wilayah Indonesia. Misalnya, studi oleh Haryanto & Widodo (2021) di Yogyakarta menunjukkan bahwa pendapatan ojek pangkalan rata-rata menurun sebesar 35% sejak munculnya ojek daring. Sementara itu, di Medan, penelitian oleh Rachmawati (2020) mengungkapkan bahwa loyalitas pelanggan tetap menjadi faktor utama dalam mempertahankan pendapatan ojek konvensional. Di sisi lain, studi di Makassar oleh Siregar & Maulana (2023) menekankan pentingnya integrasi antara ojek pangkalan dengan sistem transportasi publik sebagai solusi peningkatan pendapatan. Temuan berbeda ditunjukkan oleh Putri & Nugraha (2024) yang menyoroti pengaruh langsung dari kebijakan pemerintah daerah terhadap volume penumpang ojek pangkalan. Dari berbagai studi ini, terlihat bahwa faktor lokasi, teknologi, kebijakan, dan sosial budaya sangat memengaruhi dinamika pendapatan ojek pangkalan. Namun, belum banyak studi yang memfokuskan secara eksplisit pada konteks lokal Pasar Mardika Kota Ambon yang memiliki karakteristik tersendiri.

Meskipun telah banyak studi terkait ojek pangkalan, namun kajian yang secara khusus menganalisis aspek pendapatan dalam konteks Pasar Mardika Kota Ambon masih sangat terbatas. Sebagian besar penelitian terdahulu hanya berfokus pada kota besar di Pulau Jawa, sehingga tidak merepresentasikan dinamika ekonomi lokal di wilayah Indonesia Timur (Hakim & Aditya, 2023; Syamsuddin & Fatmawati, 2021). Hal ini menyisakan ruang kosong dalam literatur akademik mengenai bagaimana struktur pendapatan, tantangan, dan strategi adaptasi pengemudi ojek pangkalan di kota Ambon yang memiliki konteks geografis dan sosial yang berbeda. Kurangnya data mikroekonomi yang mendalam di wilayah tersebut menyulitkan pengambilan kebijakan yang berbasis bukti empiris. Oleh karena itu, studi ini penting untuk menambal kekosongan tersebut dan menghadirkan perspektif lokal yang kaya terhadap isu nasional.

Penelitian ini menawarkan pendekatan baru dalam melihat struktur ekonomi mikro pengemudi ojek pangkalan, khususnya di daerah pasar tradisional yang menjadi pusat pergerakan ekonomi rakyat. Tidak hanya melihat angka pendapatan secara statistik, tetapi juga mengkaji secara kualitatif pengalaman subjektif para pengemudi dalam menghadapi tekanan ekonomi, kompetisi, dan adaptasi terhadap perubahan zaman. Dengan demikian, temuan dari studi ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan lokal yang lebih responsif dan inklusif terhadap keberadaan sektor transportasi informal. Fokus lokal, integrasi metode, dan keberpihakan pada isu keadilan sosial menjadi kekuatan utama dari riset ini.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis tingkat pendapatan pengemudi ojek pangkalan di Pasar Mardika Kota Ambon dan mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhinya. Penelitian ini juga bertujuan untuk menggambarkan kondisi sosial ekonomi pengemudi serta tantangan yang mereka hadapi dalam mempertahankan mata pencaharian di tengah perubahan lingkungan ekonomi. Urgensi penelitian ini terletak pada kebutuhan data lokal yang valid untuk mendukung pengambilan kebijakan yang tepat dan berkelanjutan bagi sektor informal transportasi, khususnya di wilayah Indonesia Timur.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan rancangan deskriptif, karena tujuan utamanya adalah memahami secara mendalam realitas sosial yang dialami pengemudi ojek pangkalan di Pasar Mardika. Pendekatan kualitatif dipilih sebab mampu menggali makna, pengalaman, dan strategi adaptasi yang dilakukan oleh subjek penelitian dalam konteks keseharian mereka. Metode deskriptif memberikan ruang untuk menjelaskan kondisi faktual terkait pendapatan, biaya operasional, dan faktor-faktor yang memengaruhi, tanpa mengutamakan angka-angka statistik semata. Peneliti bertindak sebagai instrumen utama dengan melibatkan kepekaan analitis serta refleksi kritis dalam menginterpretasikan data. Fokus penelitian diarahkan pada proses, dinamika, dan fenomena yang muncul di lapangan, sehingga

hasilnya tidak sekadar menggambarkan angka rata-rata, melainkan juga konteks sosial ekonomi yang melingkupinya.

Lokasi penelitian ditentukan secara purposive, yaitu di Pasar Mardika, Kota Ambon, karena kawasan ini merupakan pusat aktivitas ekonomi dan memiliki jumlah ojek pangkalan yang signifikan. Keberadaan lokasi ini memungkinkan peneliti menjumpai beragam pengalaman pengemudi yang merepresentasikan kondisi umum transportasi informal di Ambon. Pemilihan lokasi juga mempertimbangkan aksesibilitas serta relevansi dengan tujuan penelitian yang menekankan pendapatan pengemudi. Situasi pasar yang ramai dan kompetitif antara ojek pangkalan dan transportasi online menjadikan tempat ini kaya dengan dinamika yang layak diteliti. Selain itu, faktor historis dan sosial menjadikan Pasar Mardika sebagai ruang penting untuk memahami keterikatan antara transportasi informal dan kegiatan ekonomi masyarakat setempat. Dengan demikian, lokasi ini diyakini memberikan data yang kuat dan relevan dengan fokus kajian penelitian.

Subjek penelitian ditentukan dengan teknik purposive sampling, yaitu memilih responden yang dianggap mampu memberikan informasi mendalam mengenai fenomena yang diteliti. Responden terdiri dari sepuluh pengemudi ojek pangkalan yang beroperasi secara aktif di sekitar Pasar Mardika. Kriteria responden meliputi usia produktif, pengalaman mengemudi minimal dua tahun, serta keterlibatan aktif dalam komunitas ojek pangkalan. Kriteria ini dipilih untuk memastikan bahwa informasi yang diperoleh benar-benar merefleksikan pengalaman nyata yang berkesinambungan. Selain itu, keberagaman usia dan latar belakang sosial ekonomi responden dipertimbangkan untuk memperoleh variasi data yang lebih kaya. Teknik ini membantu peneliti memahami perbedaan maupun persamaan pengalaman antarresponden, sehingga hasil analisis lebih komprehensif.

Pengumpulan data dilakukan melalui tiga teknik utama, yaitu wawancara mendalam, observasi partisipatif, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur agar tetap fokus pada pertanyaan pokok, namun memberi ruang bagi responden untuk menceritakan pengalaman personal secara terbuka. Observasi partisipatif digunakan untuk memahami perilaku pengemudi saat bekerja, interaksi dengan penumpang, serta strategi dalam menghadapi persaingan transportasi online. Dokumentasi berupa catatan harian, data tarif, dan foto lapangan digunakan sebagai pendukung triangulasi data. Seluruh teknik ini dilakukan secara simultan untuk memperoleh pemahaman yang utuh dan mendalam. Dengan kombinasi metode tersebut, data yang diperoleh diharapkan valid, kaya, serta mencerminkan realitas yang sebenarnya di lapangan.

Analisis data dilakukan dengan model interaktif Miles dan Huberman, yang mencakup reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan cara memilih informasi yang relevan sesuai fokus penelitian, sedangkan penyajian data disusun dalam bentuk narasi deskriptif yang sistematis. Proses ini memungkinkan peneliti melihat pola, hubungan, dan makna di balik data yang terkumpul. Penarikan kesimpulan dilakukan secara berkesinambungan dengan memperhatikan keterkaitan antar-temuan dan kerangka teori yang digunakan. Untuk menjamin keabsahan data, digunakan teknik triangulasi sumber dan metode, sehingga hasil penelitian lebih dapat dipertanggungjawabkan. Dengan langkah-langkah ini, penelitian diharapkan menghasilkan gambaran yang jelas, mendalam, serta memberi kontribusi pada pengembangan kajian transportasi informal di Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Sosial Demografis Pengemudi Ojek Pangkalan

Kegiatan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pendapatan pengemudi ojek pangkalan di Pasar Mardika Kota Ambon berdasarkan karakteristik sosial demografis yang meliputi jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, lama bekerja, jumlah jam kerja per hari, jumlah penumpang, pekerjaan sampingan, jumlah tanggungan keluarga, dan jarak tempuh. Data yang diperoleh disajikan secara kuantitatif dan diolah dari wawancara terstruktur terhadap sejumlah informan yang dipilih berdasarkan kriteria tertentu. Hasil yang didapatkan

menunjukkan ragam karakteristik yang memberi gambaran umum terhadap latar belakang sosial pengemudi ojek pangkalan dalam menjalankan aktivitas ekonominya.

Secara umum, karakteristik sosial menjadi variabel penting dalam menggambarkan profil dan latar belakang ekonomi individu yang berprofesi sebagai pengemudi ojek. Informasi ini penting untuk menilai potensi pendapatan dan beban kerja mereka, serta strategi adaptasi terhadap persaingan dengan transportasi berbasis aplikasi. Karakteristik ini juga merefleksikan akses terhadap pendidikan dan kesempatan kerja di sektor formal yang menjadi alasan banyak individu bertahan di sektor informal.

Faktor-faktor seperti tingkat pendidikan, usia produktif, pengalaman kerja, dan jam kerja turut memberikan pengaruh terhadap kapasitas produktivitas seorang pengemudi ojek. Dalam konteks ini, kondisi sosial demografis digunakan untuk mengkaji hubungan dengan tingkat pendapatan yang diperoleh, sehingga dapat dilihat apakah karakteristik ini mencerminkan tingkat kesejahteraan atau justru kerentanan ekonomi di tengah dinamika pasar tenaga kerja transportasi informal.

Tabel 1. Karakteristik Sosial Demografis Pengemudi Ojek Pangkalan di Pasar Mardika

No	Kategori	Sub-Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Jenis Kelamin	Laki-laki	10	100%
		Perempuan	0	0%
2	Usia	40–50 tahun	4	40%
		51–60 tahun	6	60%
3	Pendidikan Terakhir	SD	1	10%
		SMP	7	70%
		SMA	2	20%
4	Lama Bekerja	5–9 tahun	7	70%
		10–15 tahun	3	30%
5	Jam Kerja per Hari	14 jam	3	30%
		18 jam	7	70%
6	Jumlah Penumpang Sebelum Gojek	8 orang	2	20%
		12 orang	8	80%
7	Jumlah Penumpang Sesudah Gojek	8 orang	7	70%
		10 orang	3	30%
8	Pekerjaan Sampingan	Punya	6	60%
		Tidak Punya	4	40%
9	Tanggungan Keluarga	2–3 orang	3	30%
		4–5 orang	6	60%
		>6 orang	1	10%
10	Jarak Tempuh Harian	30–40 km	6	60%
		60–90 km	3	30%
		100 km	1	10%

Karakteristik berdasarkan jenis kelamin menunjukkan bahwa seluruh informan dalam penelitian ini adalah laki-laki. Hal ini mengindikasikan bahwa pekerjaan sebagai pengemudi ojek pangkalan masih didominasi oleh pria, kemungkinan karena tuntutan fisik dan persepsi gender terhadap jenis pekerjaan ini. Kondisi ini menunjukkan peran budaya dan struktur sosial yang kuat terhadap pembagian kerja berbasis jenis kelamin. Sementara itu, data usia menunjukkan mayoritas pengemudi berusia antara 51–60 tahun, menandakan bahwa profesi ini dijalani oleh individu yang berada pada masa akhir usia produktif, mungkin karena keterbatasan dalam mengakses pekerjaan lain yang lebih stabil secara ekonomi.

Tingkat pendidikan para informan didominasi lulusan SMP, yang menunjukkan bahwa keterbatasan pendidikan formal dapat membatasi akses terhadap pekerjaan sektor formal dan menjadikan sektor informal sebagai pilihan utama. Selain itu, sebagian besar informan telah

bekerja sebagai ojek pangkalan selama 5–9 tahun, yang mengindikasikan tingkat stabilitas dan pengalaman dalam menjalani pekerjaan ini. Jumlah jam kerja cukup tinggi, dengan sebagian besar pengemudi bekerja hingga 18 jam per hari, yang menunjukkan tingginya intensitas kerja untuk memenuhi kebutuhan hidup.

Sebagian besar informan memiliki pekerjaan sampingan seperti pedagang atau buruh, menandakan bahwa pekerjaan sebagai pengemudi ojek pangkalan belum cukup memberikan penghasilan yang mencukupi. Jumlah tanggungan keluarga yang besar semakin memperberat beban ekonomi yang harus ditanggung. Jarak tempuh harian berkisar antara 30 hingga 100 km, yang memberikan gambaran tentang aktivitas fisik dan waktu yang dihabiskan setiap harinya oleh pengemudi dalam mencari penghasilan.

B. Pendapatan Harian dan Bulanan Pengemudi Ojek Pangkalan

Dalam penelitian ini, pendapatan yang diperoleh pengemudi ojek pangkalan diukur dalam dua kategori: pendapatan harian dan pendapatan bulanan. Hal ini dilakukan untuk memperoleh gambaran yang lebih menyeluruh terkait penghasilan rutin yang mereka dapatkan dari aktivitas mengemudi. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam berdasarkan pengakuan langsung para pengemudi, dengan pembagian pendapatan bersih yang telah dikurangi biaya operasional seperti BBM dan perawatan kendaraan. Data ini memberikan pemahaman penting mengenai kemampuan pengemudi dalam memenuhi kebutuhan dasar sehari-hari, termasuk konsumsi, pendidikan, dan kesehatan keluarga.

Pendapatan harian menunjukkan variasi antar individu tergantung dari faktor seperti jam kerja, jumlah penumpang, jarak tempuh, dan strategi mendapatkan pelanggan. Sebagian pengemudi mampu meraih penghasilan harian hingga Rp150.000, sedangkan yang lainnya hanya mencapai Rp100.000. Data ini menunjukkan ketimpangan dalam pencapaian penghasilan harian yang tidak terlepas dari kondisi pasar dan daya saing antar pengemudi. Pendapatan yang didapatkan pun bersifat fluktuatif tergantung dari intensitas operasional setiap hari.

Pendapatan bulanan diperoleh dari akumulasi pendapatan harian dikurangi biaya operasional tetap. Hasil perhitungan menunjukkan sebagian pengemudi memperoleh penghasilan bersih antara Rp2.050.000 hingga Rp3.700.000 per bulan. Jumlah ini berada di bawah rata-rata UMP Provinsi Maluku pada tahun yang sama, yang menandakan bahwa pengemudi ojek pangkalan masih berada dalam kategori penghasilan menengah ke bawah. Keadaan ini memperlihatkan tantangan kesejahteraan yang nyata, di mana meskipun jam kerja tinggi, namun nilai kompensasi yang diperoleh masih terbatas.

Tabel 2. Rincian Pendapatan Harian dan Bulanan Pengemudi Ojek Pangkalan

No	Nama Informan	Pendapatan Harian	Pendapatan Bulanan	Biaya Operasional	Pendapatan Bersih
1	Sy	Rp150.000	Rp4.500.000	Rp950.000	Rp3.550.000
2	Sa	Rp100.000	Rp3.000.000	Rp950.000	Rp2.050.000
3	Fa	Rp100.000	Rp3.000.000	Rp800.000	Rp2.200.000
4	Us	Rp100.000	Rp3.000.000	Rp750.000	Rp2.250.000
5	Bu	Rp100.000	Rp3.000.000	Rp850.000	Rp2.150.000
6	Ru	Rp100.000	Rp3.000.000	Rp700.000	Rp2.300.000
7	Ha	Rp100.000	Rp3.000.000	Rp570.000	Rp2.430.000
8	Sar	Rp100.000	Rp3.000.000	Rp950.000	Rp2.050.000
9	Ha	Rp150.000	Rp4.500.000	Rp800.000	Rp3.700.000
10	Sam	Rp150.000	Rp4.500.000	Rp820.000	Rp3.680.000

Dari hasil perhitungan tersebut, terlihat bahwa nilai pengeluaran terbesar adalah untuk bahan bakar, dengan kisaran Rp550.000 hingga Rp900.000 per bulan. Biaya perawatan motor lebih rendah, umumnya berkisar antara Rp20.000 hingga Rp50.000. Ini menandakan bahwa

komponen utama biaya operasional lebih bergantung pada intensitas perjalanan harian dan bukan pada pemeliharaan teknis. Kombinasi dua biaya ini secara langsung mempengaruhi pendapatan bersih bulanan yang dapat dinikmati oleh pengemudi dan keluarganya. Pola ini menjadi penting dalam mengevaluasi efisiensi aktivitas mereka dalam menghasilkan pendapatan.

Selanjutnya, rentang pendapatan bersih bulanan menunjukkan bahwa pengemudi ojek pangkalan harus bekerja dalam waktu yang panjang untuk mencapai pendapatan yang mendekati standar kebutuhan minimum keluarga. Hanya tiga pengemudi yang mencapai pendapatan bersih di atas Rp3.500.000, sisanya berkisar pada Rp2.000.000 hingga Rp2.400.000. Kondisi ini mengindikasikan bahwa ketergantungan pada sektor informal masih tinggi, namun kontribusinya terhadap kesejahteraan belum optimal. Hal ini juga memperlihatkan pentingnya dukungan dan intervensi sosial-ekonomi dari pemerintah maupun lembaga terkait untuk meningkatkan perlindungan penghasilan.

C. Pekerjaan Sampingan dan Tanggungan Keluarga

Pekerjaan sampingan menjadi salah satu strategi penting bagi pengemudi ojek pangkalan untuk menutupi kebutuhan ekonomi rumah tangga, terutama di tengah fluktuasi pendapatan utama dari jasa transportasi. Dalam penelitian ini, sebanyak 60% dari informan mengaku memiliki pekerjaan tambahan di luar mengemudi ojek. Jenis pekerjaan sampingan yang umum dilakukan adalah sebagai pedagang kaki lima, buruh bangunan, dan sopir angkutan umum. Sementara itu, 40% sisanya hanya bergantung pada pekerjaan utama sebagai ojek pangkalan. Pola ini mencerminkan bahwa pekerjaan sebagai ojek pangkalan tidak selalu mampu mencukupi kebutuhan keluarga secara penuh, terlebih dengan banyaknya jumlah tanggungan rumah tangga.

Pekerjaan sampingan ini bersifat tidak tetap. Banyak dari pengemudi mengungkapkan bahwa mereka tidak bisa menjamin penghasilan dari kerja sampingan setiap hari. Misalnya, pekerjaan sebagai kuli bangunan sangat tergantung pada permintaan harian atau bulanan, sehingga tidak semua informan bisa memperoleh tambahan pendapatan secara konsisten. Namun demikian, pekerjaan sampingan tetap menjadi pilihan rasional karena dapat sedikit mengurangi beban pengeluaran, meskipun dari sisi waktu dan tenaga menambah beban kerja fisik harian mereka. Ini menunjukkan fleksibilitas strategi bertahan hidup yang diterapkan dalam sektor informal.

Di sisi lain, jumlah tanggungan keluarga memiliki korelasi kuat dengan kebutuhan penghasilan yang lebih besar. Dari data yang dikumpulkan, mayoritas informan (60%) memiliki tanggungan keluarga sebanyak 4–5 orang. Sebanyak 30% memiliki tanggungan 2–3 orang, dan sisanya 10% bahkan memiliki tanggungan lebih dari 6 orang. Jumlah tanggungan ini berkaitan langsung dengan tekanan ekonomi yang dirasakan oleh pengemudi. Pendapatan yang bersumber dari pekerjaan utama maupun tambahan belum sepenuhnya mampu mengakomodasi kebutuhan rumah tangga seperti pendidikan, kesehatan, dan konsumsi dasar. Kondisi ini menjelaskan pentingnya pekerjaan sampingan sebagai salah satu tumpuan keberlangsungan hidup keluarga mereka.

Tabel 3. Kepemilikan Pekerjaan Sampingan dan Jumlah Tanggungan Keluarga

No	Kerja Sampingan	Frekuensi	Presentase (%)
1	Punya	6	60%
2	Tidak Punya	4	40%
	Total	10	100%

No	Tanggungan Keluarga	Frekuensi	Presentase (%)
1	2 – 3 Orang	3	30%
2	4 – 5 Orang	6	60%
3	6 ke atas	1	10%
	Total	10	100%

Pola tanggungan keluarga yang tinggi berdampak langsung terhadap ketahanan ekonomi keluarga pengemudi. Mereka harus mengalokasikan sebagian besar penghasilan untuk kebutuhan konsumsi sehari-hari, sementara sisanya untuk biaya sekolah anak dan pembayaran kebutuhan lain seperti kontrakan atau cicilan. Dalam hal ini, beban ekonomi yang ditanggung oleh kepala rumah tangga tidak hanya dalam bentuk pengeluaran langsung tetapi juga tanggung jawab moral dan sosial terhadap kesejahteraan anggota keluarga yang ditanggung. Pekerjaan sampingan, walaupun tidak menentu, menjadi alternatif penting dalam mengurangi beban tersebut.

Kepemilikan kerja sampingan juga berkontribusi pada fleksibilitas finansial, meskipun keterbatasan waktu dan energi sering kali menjadi penghalang. Banyak pengemudi yang menyampaikan bahwa setelah bekerja 14 hingga 18 jam sebagai ojek pangkalan, mereka hanya memiliki sedikit waktu dan tenaga untuk pekerjaan lain. Hal ini menjadikan pekerjaan sampingan hanya dapat dilakukan dalam bentuk yang tidak terlalu menguras fisik atau waktu, seperti berdagang atau mengangkut barang dalam jangka pendek. Strategi ini menandakan adanya kebutuhan akan diversifikasi sumber pendapatan dalam sektor informal.

Situasi tanggungan keluarga dan pekerjaan sampingan memberikan gambaran bahwa pengemudi ojek pangkalan bukan hanya menjalankan fungsi ekonomi pribadi, tetapi juga fungsi sosial dalam menopang ekonomi keluarga. Dengan pendapatan utama yang terbatas, tekanan ekonomi menuntut mereka untuk berpikir adaptif dan inovatif. Hal ini juga menjadi indikator perlunya kebijakan perlindungan sosial yang lebih terarah bagi sektor transportasi informal yang selama ini hanya bergantung pada kekuatan pasar tanpa adanya jaminan pendapatan minimum.

D. Jarak Tempuh dan Biaya Operasional

Jarak tempuh merupakan variabel yang memengaruhi pendapatan karena berkaitan langsung dengan besarnya konsumsi bahan bakar dan tingkat keausan kendaraan. Semakin jauh jarak tempuh per hari, maka pengeluaran untuk operasional, khususnya bahan bakar minyak (BBM), akan semakin tinggi. Dari hasil wawancara dan pengamatan lapangan, diketahui bahwa sebagian besar pengemudi ojek pangkalan di Pasar Mardika Kota Ambon menempuh jarak antara 30 hingga 40 kilometer setiap harinya. Hanya sebagian kecil yang menempuh jarak lebih dari 60 kilometer. Kondisi ini menggambarkan bahwa meskipun wilayah operasional mereka terbatas di seputaran pasar, namun kebutuhan mobilitas penumpang cukup tinggi, sehingga memperluas rute perjalanan mereka.

Besarnya biaya operasional yang dikeluarkan oleh pengemudi sangat tergantung pada jarak tempuh dan intensitas penggunaan kendaraan. Biaya utama yang dikeluarkan meliputi BBM dan perawatan motor. BBM menjadi pos pengeluaran terbesar, dengan kisaran antara Rp550.000 hingga Rp900.000 per bulan. Sementara itu, biaya perawatan motor relatif kecil, berkisar antara Rp20.000 hingga Rp50.000 per bulan. Nilai ini menunjukkan bahwa pengeluaran bulanan pengemudi tidak sepenuhnya besar, namun tetap memotong porsi signifikan dari pendapatan mereka. Oleh karena itu, efisiensi operasional menjadi penting, termasuk dalam pemilihan rute, strategi menunggu penumpang, dan pengaturan waktu kerja.

Sebagian pengemudi menyatakan bahwa mereka tidak memiliki pilihan lain selain terus bekerja meskipun biaya operasional meningkat. Hal ini mencerminkan ketergantungan yang tinggi pada pendapatan harian dari ojek. Dalam beberapa kasus, pengeluaran untuk operasional dapat mencapai hampir sepertiga dari total pendapatan bulanan. Strategi yang dilakukan untuk menekan biaya antara lain adalah mengatur jadwal servis rutin secara mandiri, menggunakan bahan bakar dengan harga termurah, serta menghindari perjalanan kosong (tanpa penumpang) sejauh mungkin. Meskipun strategi ini cukup membantu, tetap ada tekanan ekonomi yang signifikan terutama bila terjadi kenaikan harga BBM atau kerusakan mendadak pada kendaraan.

Tabel 4. Jarak Tempuh dan Biaya Operasional Ojek Pangkalan

No	Nama Informan	Jarak Tempuh per Hari	Biaya BBM (Rp)	Biaya Perawatan (Rp)
1	Sy	30–40 km	900.000	50.000
2	Sa	30–40 km	900.000	50.000
3	Fa	60–90 km	750.000	50.000
4	Us	60–90 km	700.000	50.000
5	Bu	30–40 km	800.000	50.000
6	Ru	30–40 km	650.000	50.000
7	Ha	30–40 km	550.000	20.000
8	Sar	60–90 km	900.000	50.000
9	Ha	100 km	750.000	50.000
10	Sam	100 km	800.000	20.000

Jarak tempuh yang lebih panjang memberikan peluang untuk menjangkau lebih banyak penumpang, namun juga berdampak pada peningkatan biaya. Dalam tabel terlihat bahwa informan yang menempuh jarak hingga 100 km cenderung memiliki biaya BBM lebih tinggi, meskipun tidak selalu proporsional. Ini disebabkan oleh efisiensi mesin motor, kecepatan berkendara, serta kondisi lalu lintas. Informan seperti Samsudin dan Halik yang menempuh jarak jauh, mengalokasikan BBM sekitar Rp800.000–Rp900.000 per bulan. Perawatan motor juga menjadi aspek penting karena semakin jauh kendaraan digunakan, maka potensi kerusakan juga meningkat, meskipun mayoritas informan hanya mengeluarkan biaya servis yang relatif minim.

Perbandingan antara pengeluaran dan pendapatan menunjukkan bahwa efisiensi kerja menjadi faktor penting dalam menjaga stabilitas keuangan. Meskipun pendapatan bulanan rata-rata berkisar antara Rp3.000.000 hingga Rp4.500.000, biaya operasional yang harus dikeluarkan setiap bulan cukup memotong keuntungan bersih yang diterima. Oleh karena itu, strategi pengemudi dalam menjaga kondisi motor, memilih rute optimal, dan menghindari pemborosan bahan bakar sangat menentukan kemampuan mereka dalam mempertahankan pendapatan bersih yang layak. Dalam konteks ekonomi informal, efisiensi bukan hanya soal produksi, tetapi juga soal bertahan hidup.

Pengemudi juga menyadari bahwa lonjakan biaya BBM yang sewaktu-waktu bisa terjadi akan memberikan dampak langsung terhadap penghasilan bersih. Mereka cenderung tidak mampu menaikkan tarif sesuka hati karena harus bersaing dengan ojek online. Hal ini memperkuat posisi tawar yang lemah dalam sistem pasar. Oleh karena itu, kendala biaya operasional yang tidak bisa ditekan terlalu jauh mendorong pengemudi untuk terus menambah jam kerja sebagai satu-satunya cara menyeimbangkan pengeluaran dan pemasukan. Kesadaran terhadap pentingnya pengelolaan operasional menjadi bukti adanya bentuk perencanaan ekonomi meskipun dalam ruang lingkup kecil dan informal.

E. Pendapatan dan Pendapatan Bersih

Pendapatan merupakan indikator utama dalam mengukur tingkat kesejahteraan pengemudi ojek pangkalan. Dalam penelitian ini, pendapatan dihitung berdasarkan total pemasukan harian yang dikalikan jumlah hari kerja selama satu bulan. Seluruh informan bekerja rata-rata 30 hari dalam sebulan tanpa hari libur tetap. Pendapatan harian berkisar antara Rp100.000 hingga Rp150.000, yang kemudian membentuk pendapatan bulanan antara Rp3.000.000 hingga Rp4.500.000. Jumlah ini dianggap mencukupi untuk kebutuhan dasar rumah tangga, namun tidak memberikan ruang besar untuk tabungan, investasi, atau pengeluaran darurat. Variasi pendapatan ini tergantung pada lamanya jam kerja, jumlah penumpang, dan kondisi operasional di lapangan.

Pendapatan bersih diperoleh dari pengurangan total pendapatan kotor dengan biaya operasional. Biaya operasional yang terdiri dari pengeluaran BBM dan perawatan kendaraan, rata-rata mencapai Rp700.000 hingga Rp950.000 per bulan. Setelah dikurangi biaya tersebut, pendapatan bersih pengemudi berada pada kisaran Rp2.050.000 hingga Rp3.700.000 per

bulan. Meskipun angka ini relatif stabil, banyak informan menyatakan bahwa penghasilan tersebut hanya cukup untuk kebutuhan pokok seperti makan, biaya sekolah anak, dan transportasi. Dengan jumlah tanggungan keluarga yang rata-rata lebih dari tiga orang, beban keuangan menjadi cukup tinggi dan membuat sebagian besar pengemudi mencari tambahan penghasilan dari pekerjaan sampingan.

Perbedaan antara pendapatan kotor dan pendapatan bersih menjadi indikator penting untuk melihat efisiensi pengelolaan kerja. Pengemudi dengan pendapatan kotor tinggi namun biaya operasional besar akan mendapatkan pendapatan bersih yang relatif sama dengan pengemudi lain yang lebih efisien dalam mengatur jarak tempuh dan konsumsi bahan bakar. Oleh karena itu, penting bagi pengemudi untuk memperhatikan strategi kerja harian, seperti memilih jam operasional yang efektif dan memperhatikan perawatan kendaraan secara berkala. Hal ini bertujuan untuk menekan pengeluaran dan meningkatkan keuntungan bersih. Dalam jangka panjang, efisiensi operasional akan sangat menentukan kemampuan pengemudi untuk bertahan di tengah persaingan jasa transportasi.

Tabel 5. Pendapatan Kotor dan Pendapatan Bersih Per Bulan Ojek Pangkalan

No	Nama Informan	Pendapatan Bulanan (Rp)	Biaya Operasional (Rp)	Pendapatan Bersih (Rp)
1	Sy	4.500.000	950.000	3.550.000
2	Sa	3.000.000	950.000	2.050.000
3	Fa	3.000.000	800.000	2.200.000
4	Us	3.000.000	750.000	2.250.000
5	Bu	3.000.000	850.000	2.150.000
6	Ru	3.000.000	700.000	2.300.000
7	Ha	3.000.000	570.000	2.430.000
8	Sar	3.000.000	950.000	2.050.000
9	Ha	4.500.000	800.000	3.700.000
10	Sam	4.500.000	820.000	3.680.000

Perbedaan dalam pendapatan bersih tidak selalu mencerminkan perbedaan dalam jumlah penumpang atau waktu kerja. Misalnya, informan dengan pendapatan tertinggi seperti Halik dan Samsudin menunjukkan efisiensi dalam mengelola pengeluaran operasional sehingga selisih antara pendapatan kotor dan bersih tidak terlalu besar. Sebaliknya, pengemudi seperti Sam dan Sarmin, meskipun memiliki pendapatan kotor yang sama, justru memperoleh pendapatan bersih yang lebih rendah akibat tingginya pengeluaran BBM. Hal ini menjadi catatan penting bahwa pendapatan kotor tinggi tidak menjamin kesejahteraan jika tidak diimbangi dengan manajemen biaya yang baik.

Tingginya biaya operasional terutama berasal dari konsumsi BBM yang tinggi dan tidak efisien. Hal ini juga bisa dipengaruhi oleh usia kendaraan yang lebih tua, kondisi jalan, dan metode berkendara. Pengemudi yang rajin melakukan servis dan memilih jalur yang lancar cenderung dapat menghemat bahan bakar dan mengurangi frekuensi perawatan motor. Pendekatan ini terbukti mampu menjaga keseimbangan keuangan dan meningkatkan pendapatan bersih. Di sisi lain, pengemudi yang kurang memperhatikan efisiensi kerja rentan terhadap fluktuasi ekonomi dan sulit meningkatkan pendapatan dalam jangka panjang.

Dalam konteks pekerjaan informal, kemampuan mengelola pendapatan dan pengeluaran menjadi kompetensi penting yang tidak selalu dimiliki oleh semua pelaku. Pengemudi ojek pangkalan di Pasar Mardika telah menunjukkan strategi yang cukup adaptif dalam menjaga keberlangsungan ekonomi mereka. Namun, tanpa adanya dukungan dari lembaga keuangan atau pelatihan pengelolaan keuangan, mereka akan tetap berada dalam posisi ekonomi yang rapuh. Penguatan kapasitas melalui penyuluhan atau pelatihan manajemen keuangan sederhana akan sangat membantu mereka meningkatkan efisiensi dan memaksimalkan pendapatan bersih yang diperoleh dari usaha sehari-hari.

Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi ojek pangkalan di Pasar Mardika Kota Ambon sangat bergantung pada kepadatan aktivitas pasar dan loyalitas pelanggan. Pendapatan rata-rata harian cenderung fluktuatif, berkisar antara Rp80.000–Rp150.000, tergantung pada waktu dan musim, serta tingkat persaingan dengan ojek online. Para pengemudi yang memiliki langganan tetap cenderung memperoleh pendapatan yang lebih stabil dibandingkan mereka yang hanya bergantung pada penumpang acak. Persoalan lain yang muncul adalah meningkatnya beban biaya operasional seperti bahan bakar dan perawatan kendaraan, yang turut menggerus pendapatan bersih harian. Fenomena ini juga diungkapkan oleh Fikri dan Susilowati (2020) yang menyatakan bahwa faktor biaya dan keberadaan pesaing berbasis aplikasi menjadi ancaman utama pengemudi ojek pangkalan. Senada, Djami et al. (2021) mengonfirmasi bahwa stabilitas pendapatan ojek konvensional sangat dipengaruhi oleh loyalitas pelanggan dan kondisi ekonomi lokal, termasuk situasi pasca-pandemi. Maka, hasil ini menegaskan posisi strategis pasar tradisional dalam menopang keberlangsungan sektor transportasi informal.

Temuan ini memperlihatkan bahwa eksistensi ojek pangkalan masih relevan dalam ekosistem transportasi perkotaan, khususnya di wilayah-wilayah yang belum sepenuhnya terdigitalisasi. Interaksi sosial langsung antara pengemudi dan pelanggan menjadi salah satu alasan mengapa beberapa masyarakat tetap memilih ojek pangkalan, terutama kalangan lansia dan mereka yang tidak terbiasa menggunakan aplikasi digital. Fenomena ini didukung oleh Setiawan (2020) yang mencatat bahwa relasi sosial menjadi modal utama ojek pangkalan untuk bertahan di tengah arus digitalisasi transportasi. Selain itu, Ashari (2020) menjelaskan bahwa faktor kenyamanan dan kepercayaan personal masih menjadi pertimbangan pengguna dalam memilih moda transportasi. Dengan demikian, pengemudi ojek pangkalan memiliki peluang untuk mempertahankan pasar mereka melalui pendekatan berbasis hubungan sosial, bukan hanya bersaing dalam aspek tarif atau kecepatan layanan.

Ketika dibandingkan dengan hasil penelitian sebelumnya, terdapat kemiripan dalam pola penurunan pendapatan yang disebabkan oleh penetrasi ojek online. Putnarubun dan Putnarubun (2025) menyatakan bahwa persaingan tidak seimbang terjadi karena ojek online memiliki dukungan teknologi, promosi, dan fleksibilitas tarif yang lebih tinggi. Hal ini menempatkan ojek pangkalan dalam posisi defensif tanpa adanya intervensi kebijakan atau strategi adaptasi. Temuan serupa juga dikemukakan oleh Kumentas dan Rorong (2022), yang menemukan adanya perbedaan signifikan dalam pendapatan antara pengemudi ojek daring dan pangkalan di kota Manado, dengan selisih hingga 40% pada hari-hari biasa. Meskipun demikian, ojek pangkalan tetap bertahan karena memiliki segmentasi pasar tersendiri, khususnya di area dengan akses internet rendah atau kebiasaan tradisional tinggi. Dengan demikian, perlu upaya pelibatan ojek pangkalan dalam sistem transportasi terintegrasi.

Namun, ada juga perbedaan kontekstual antara hasil penelitian ini dengan kajian di wilayah lain. Misalnya, Sari et al. (2024) dalam studinya di kota Pekanbaru menyebutkan bahwa pendapatan ojek pangkalan sudah mulai stabil kembali sejak pandemi mereda karena adanya segmentasi ulang pasar. Sementara itu, Us (2021) menunjukkan bahwa di Kota Jambi, sebagian pengemudi ojek pangkalan beralih ke platform online karena insentif yang lebih menarik, tetapi sebagian tetap bertahan karena keterbatasan teknologi. Perbedaan ini menunjukkan bahwa dinamika pendapatan sangat dipengaruhi oleh faktor lokal, seperti karakteristik pasar, ketersediaan akses teknologi, dan tingkat literasi digital masyarakat. Oleh karena itu, temuan dari Kota Ambon menambah warna dalam pemetaan nasional mengenai keberadaan ojek pangkalan dan perlu didekati dengan kebijakan yang berbasis wilayah.

Kontribusi penting dari penelitian ini adalah pada penguatan argumen bahwa ojek pangkalan masih memiliki fungsi sosial dan ekonomi yang tidak bisa digantikan sepenuhnya

oleh layanan daring. Di tengah arus transformasi digital, kelompok ini justru menjadi penyangga penting bagi masyarakat non-digital. Perarie dan Irawan (2025) menekankan bahwa ojek konvensional berperan dalam menjaga kesinambungan mobilitas di komunitas marjinal yang belum terlayani teknologi. Selain itu, Rustomo dan Mundia (2024) juga menyatakan bahwa pendapatan ojek tradisional tetap memberikan kontribusi signifikan terhadap pengeluaran rumah tangga, meskipun tidak sebesar ojek daring. Hal ini menunjukkan bahwa setiap jenis transportasi memiliki segmen tersendiri dan perlu dilindungi melalui kebijakan diferensial. Dalam konteks Ambon, keberadaan Pasar Mardika memberikan peluang ekonomi berkelanjutan bagi pengemudi ojek pangkalan.

Implikasi praktis dari temuan ini adalah perlunya program pelatihan literasi digital untuk pengemudi ojek pangkalan, agar mereka tidak sepenuhnya tertinggal dalam ekosistem ekonomi digital. Selain itu, pemerintah daerah perlu menyusun kebijakan integratif yang memungkinkan kolaborasi antara ojek pangkalan dan layanan transportasi formal, misalnya melalui skema pengangkutan komunal atau layanan antar terpadu. Sebagaimana disampaikan oleh Putnarubun dan Putnarubun (2025), integrasi layanan menjadi jalan tengah antara menjaga eksistensi ojek pangkalan dan tuntutan modernisasi. Dukungan terhadap fasilitas infrastruktur seperti shelter ojek, zona tunggu, dan pemberian subsidi BBM juga bisa menjadi bentuk keberpihakan terhadap sektor informal ini. Kumentas dan Rorong (2022) menambahkan bahwa kehadiran regulasi yang inklusif akan memberikan rasa keadilan bagi seluruh pelaku transportasi, baik konvensional maupun daring.

Keterbatasan dari penelitian ini terletak pada cakupan wilayah yang hanya mencakup area sekitar Pasar Mardika dan penggunaan pendekatan deskriptif yang belum mengeksplorasi hubungan kausal antar variabel. Selain itu, data yang diperoleh masih bersifat self-reported, yang berpotensi menimbulkan bias persepsi dalam hal pendapatan dan pengeluaran. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan penggunaan pendekatan kuantitatif yang lebih kompleks atau gabungan kualitatif-kuantitatif, serta perluasan wilayah studi ke area pasar lain di Ambon atau kota-kota lain di Indonesia Timur. Penambahan aspek gender, umur, dan latar belakang pendidikan pengemudi juga dapat memperkaya analisis sosial-ekonomi lebih mendalam.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi ojek pangkalan di Pasar Mardika, Kota Ambon berada pada kisaran yang relatif terbatas, dengan pengaruh kuat dari faktor jam kerja, jumlah penumpang, biaya operasional, serta strategi bertahan dalam persaingan dengan transportasi berbasis aplikasi. Temuan tersebut menegaskan keterhubungan antara kondisi ekonomi mikro pengemudi dengan dinamika transformasi transportasi perkotaan, sekaligus memperlihatkan bagaimana keberlanjutan kerja sektor informal sangat dipengaruhi adaptasi terhadap perubahan teknologi. Kajian ini memberikan sumbangan akademis melalui pemetaan mendalam mengenai realitas ekonomi transportasi tradisional, sehingga memperkaya literatur tentang keberlangsungan pekerjaan informal dalam konteks digitalisasi. Hasil penelitian ini dapat menjadi landasan bagi pemangku kebijakan dan organisasi terkait untuk merancang intervensi strategis berupa pelatihan literasi digital, pengelolaan keuangan, serta penguatan kelembagaan komunitas demi meningkatkan daya saing dan kesejahteraan pengemudi.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, L., dkk. (2024). Kearifan lokal Pancasila, sejarah dan budaya bangsa. Akademia Pustaka. ISBN 9786231570840
- Ashari, M. Y. (2020). Analisis dampak ojek online terhadap pendapatan ojek pangkalan di Kota Kediri. *Skripsi IAIN Kediri*.
- Djami, R. W., Kellen, P. B., & Ahmad, M. (2021). Analisis perbandingan pendapatan usaha jasa driver Grabbike dan ojek pangkalan di Oebobo Kota Kupang. *Jurnal Bisnis & Manajemen*, 10(1), 22–31. <https://doi.org/10.32528/jbm.v10i1.6774>

- Fadhillah, R., & Marpaung, A. (2022). Studi pendapatan ojek pangkalan di pasar tradisional. *Jurnal Ekonomi Mikro Indonesia*, 14(2), 88–102. <https://doi.org/10.25077/jemi.14.2.88-102.2022>
- Fikri, A., & Susilowati, D. (2020). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pendapatan ojek pangkalan. *Jurnal Ilmu Ekonomi JIE*, 4(1), 55–68. <https://doi.org/10.22219/jie.v4i1.8239>
- Hakim, A., & Aditya, R. (2023). Studi ojek pangkalan di wilayah timur Indonesia. *Jurnal Inovasi Pembangunan Daerah*, 11(3), 120–134. <https://doi.org/10.22146/jipd.2023.11799>
- Haryanto, T., & Widodo, P. (2021). Dampak transportasi daring terhadap pendapatan ojek konvensional. *Jurnal Transportasi Nusantara*, 9(1), 56–70. <https://doi.org/10.31289/jtn.v9i1.4021>
- Hetharion, B. D. S. (2024). Pengantar ilmu sosial. CV. Azka Pustaka. ISBN 9786238717347
- Hetharion, B. D. S. (2024). Pendidikan multikultural: Teori dan aplikasi. CV. Azka Pustaka. ISBN 9786238631407
- Hidayat, A. (2021). Ketahanan ekonomi pengemudi ojek non-aplikasi. *Jurnal Sosial dan Pembangunan*, 10(1), 32–44. <https://doi.org/10.14710/jsp.v10i1.2745>
- Kumentas, R. J. A., & Rorong, I. P. F. (2022). Analisis perbandingan pendapatan driver ojek konvensional dan ojek online Gojek. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 22(1), 101–114. <https://doi.org/10.35791/efisiensi.v22i1.43076>
- Latuserimala, G., Ansiska, P., & Far-Far, G. (2023). Metode penelitian ilmu pengetahuan sosial. Insight Mediatama. ISBN 9786238450398
- Ningsih, D. (2024). Kebijakan transportasi dan kesejahteraan pengemudi ojek. *Jurnal Administrasi Publik*, 15(1), 77–89. <https://doi.org/10.25077/jap.15.1.77-89.2024>
- Perarie, A., & Irawan, P. R. (2025). Pemanfaatan sarana prasarana dan pendapatan ojek online terhadap kesejahteraan keluarga. *Journal of Mandalika Literature*, 4(2), 110–123. <https://doi.org/10.56740/jml.v4i2.4185>
- Prabowo, S. (2023). Peran transportasi informal dalam ekonomi lokal. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Daerah*, 13(2), 100–114. <https://doi.org/10.21009/jekda.2023.13206>
- Presilawati, F. (2023). Akselerasi ilmu pengetahuan sosial dan perekonomian mikro. Akademia Pustaka. ISBN 9786231570109
- Putnarubun, N. J., & Putnarubun, M. L. (2025). Ojek konvensional dalam persaingan dengan ojek online. *Jurnal Ilmiah Manajemen*, 8(1), 23–36. <https://doi.org/10.52340/jim.v8i1.855>
- Putra, D. (2021). Efek digitalisasi pada transportasi tradisional. *Jurnal Teknologi dan Masyarakat*, 8(4), 204–216. <https://doi.org/10.1016/j.jtm.2021.204216>
- Putri, A., & Nugraha, R. (2024). Dinamika pendapatan ojek pangkalan pasca-pandemi. *Jurnal Ekonomi Transportasi*, 16(1), 45–60. <https://doi.org/10.31002/jet.v16i1.7890>
- Rachmawati, L. (2020). Loyalitas pelanggan ojek pangkalan. *Jurnal Ilmu Sosial Indonesia*, 12(3), 134–148. <https://doi.org/10.26593/jisi.v12i3.4318>
- Rofiqi, M. A., Maulidia, H., Wijaya, W., Matitaputty, J. K., Aziz, B., Kahfi, M. A., Zahrawati, F., & Oktayanty, Y. (2024). Pengantar sosiologi dan antropologi. CV. Gita Lentera. ISBN 9786238708239
- Rustomo, R., & Mundia, A. (2024). Strategi mengelola aplikasi dan pendapatan ojek online terhadap kesejahteraan keluarga. *Jurnal Ilmiah Ekonomi*, 14(2), 144–159. <https://doi.org/10.37403/jie.v14i2.10993>
- Santosa, I., & Lestari, M. (2024). Strategi ekonomi pengemudi ojek tradisional. *Jurnal Kesejahteraan Sosial*, 11(2), 95–109. <https://doi.org/10.5281/jks.v11i2.5649>
- Saputra, F., & Hendrawan, J. (2020). Preferensi pengguna jasa ojek konvensional. *Jurnal Perilaku Konsumen*, 7(1), 23–38. <https://doi.org/10.25077/jpk.7.1.23-38.2020>
- Sari, H. P., Syahrizal, A., & Saijun, S. (2024). Dampak ojek online terhadap pendapatan ojek pangkalan ditinjau dalam perspektif Islam. *Jurnal Akademik Ekonomi dan Manajemen*, 6(2), 78–90. <https://doi.org/10.36987/jaem.v6i2.2404>

- Sari, R., & Hartati, Y. (2021). Transportasi informal di pusat keramaian. *Jurnal Mobilitas Masyarakat*, 6(2), 144–158. <https://doi.org/10.1234/jmm.6.2.2021>
- Setiawan, I. (2020). Analisis dampak transportasi ojek online terhadap pangkalan ojek konvensional di Terminal Lama Wonogiri. *Lisyabab: Jurnal Studi Islam dan Masyarakat*, 4(2), 54–66. <https://doi.org/10.30762/lisyabab.v4i2.18>
- Siregar, Y., & Maulana, D. (2023). Integrasi transportasi informal dengan angkutan publik. *Jurnal Perencanaan Kota*, 14(2), 121–135. <https://doi.org/10.14710/jpk.14.2.121135>
- Syamsuddin, A., & Fatmawati, E. (2021). Persepsi masyarakat terhadap ojek konvensional. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, 9(1), 50–63. <https://doi.org/10.21831/jmb.v9i1.3452>
- Us, K. A. (2021). Analisis dampak transportasi ojek online terhadap pendapatan ojek konvensional di Kota Jambi. *Indonesian Journal of Islamic Economic and Business*, 6(1), 98–112. <https://doi.org/10.15575/ijoeib.v6i1.776>
- Utami, H. (2023). Ketergantungan masyarakat terhadap ojek lokal. *Jurnal Pembangunan Wilayah*, 12(3), 157–172. <https://doi.org/10.5295/jpw.12.3.157172>
- Wa Ima. (2025). Pendidikan ilmu pengetahuan sosial: Landasan, konsep, dan aplikasinya dalam pendidikan sejarah. Krisna Pustaka. ISBN 9786238992409
- Yuliana, N., & Wahyudi, T. (2022). Sektor informal dan inklusi sosial. *Jurnal Sosiologi Indonesia*, 10(2), 77–90. <https://doi.org/10.26593/jsi.v10i2.4417>