

Pemberdayaan Komunitas Ojek Pangkalan untuk Meningkatkan Kepatuhan Hukum dan Sistem Tabungan Kolektif

Teguh Purnomo,¹ Adytira Rachman,² Oktavima Wisdaningrum,³ Sofia Asyriana,⁴ Hasan Abdullah⁵

^{1,2,3} Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomi, Universitas 17 Agustus 1945 Banyuwangi

^{4,5} Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi, Universitas 17 Agustus 1945 Banyuwangi.

Email Corresponding Author: purnomo_teguh@untag-banyuwangi.ac.id

Abstract

This service program aims to empower the base ojek community through a participatory approach at the Srono Bus Stop, Banyuwangi, improve legal compliance, and build a collective savings system to meet administrative needs such as driver's license and safety equipment. Activities are carried out with a community-based empowerment approach, including surveys of economic conditions, FGDs, mentoring, and collaboration with related parties. Strategies included the establishment of a voluntary savings system through grocery store partners, transpar The base ojek service at the Srono Bus Stop, Banyuwangi. This has an impact on income instability and the threat of police enforcement. This service program aims to empower the base ojek com ency of fund management, and education on legal and safety awareness. Grocery stores serve as depository partners, while a collaborative approach with the police facilitates the administrative process. This initiative not only helps ojek drivers fulfill their legal obligations but also creates a foundation for sustainable financial management and improved welfare. The success of the program demonstrates the importance of integration between participatory approaches, local network support, and education in community empowerment.

Keywords: ojek pangkalan, community empowerment, collective savings, legal compliance, driving safety.

Abstrak

Program pengabdian ini bertujuan untuk memberdayakan komunitas ojek pangkalan melalui pendekatan partisipatif, meningkatkan kepatuhan hukum, serta membangun sistem tabungan kolektif untuk memenuhi kebutuhan administratif seperti SIM dan perlengkapan keselamatan. Kegiatan dilaksanakan dengan pendekatan pemberdayaan berbasis komunitas, meliputi survei kondisi ekonomi, FGD, pendampingan, dan kolaborasi dengan pihak terkait. Strategi mencakup pembentukan sistem tabungan sukarela melalui mitra toko kelontong, transparansi pengelolaan dana, serta edukasi kesadaran hukum dan keselamatan. Program berhasil membangun komitmen pengemudi untuk mematuhi peraturan lalu lintas, terbentuknya sistem tabungan komunitas yang transparan, serta kebiasaan menabung dan disiplin finansial. Toko kelontong berperan sebagai mitra penyimpanan dana, sementara pendekatan kolaboratif

dengan kepolisian memudahkan proses pengurusan administrasi. Inisiatif ini tidak hanya membantu pengemudi ojek memenuhi kewajiban hukum tetapi juga menciptakan fondasi untuk pengelolaan keuangan berkelanjutan dan peningkatan kesejahteraan. Keberhasilan program menunjukkan pentingnya integrasi antara pendekatan partisipatif, dukungan jaringan lokal, dan edukasi dalam pemberdayaan komunitas.

Kata Kunci: ojek pangkalan, pemberdayaan komunitas, tabungan kolektif, kepatuhan hukum, keselamatan berkendara

Copyright © Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

Pendahuluan

Transportasi merupakan salah satu pilar fundamental dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan konektivitas antardaerah. Sebagai bagian dari infrastruktur strategis, transportasi tidak hanya berperan sebagai sarana mobilitas manusia dan barang, tetapi juga menjadi katalisator pembangunan sektor-sektor produktif seperti perdagangan, industri, dan pariwisata (Ferdila et al., 2021). Di negara berkembang seperti Indonesia, transportasi darat—khususnya berbasis dua roda—memegang peranan vital dalam menjangkau wilayah dengan akses terbatas, termasuk daerah perkotaan padat yang sering dilanda kemacetan maupun daerah pedesaan dengan infrastruktur jalan yang belum memadai. Menurut Ojek et al. (Andhika, Luthfi, Arsal., 2018) Tanpa sistem transportasi yang andal, distribusi barang dan jasa akan terhambat, sehingga berpotensi memperlambat laju pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan.

Di sisi lain, perkembangan teknologi digital turut mentransformasi wajah layanan transportasi modern (Dewi and Taufiqurahman, 2022). Teknologi telah mengubah pola konsumsi masyarakat dalam mengakses layanan transportasi, dari yang sebelumnya konvensional menjadi

berbasis aplikasi. Transformasi ini membuka peluang efisiensi, transparansi, dan kenyamanan yang lebih besar, terutama di kota-kota besar sesuai pendapat (Widiyanto Santoso and Sarmini, 2022). Hal ini terlihat dalam fenomena meningkatnya penggunaan transportasi daring seperti ojek online, yang dalam waktu singkat mampu merevolusi ekosistem transportasi informal dan memperluas akses publik terhadap layanan mobilitas yang lebih cepat dan terstandarisasi

Layanan ojek pangkalan di halte bus Srono, Banyuwangi, saat ini menghadapi berbagai tantangan yang mempengaruhi keberlanjutan usaha dan kesejahteraan para pengemudinya. Berdasarkan pengamatan di lapangan, jumlah ojek yang aktif setiap hari berkisar antara 10 hingga 15 orang, dengan sistem antrian berdasarkan urutan kedatangan untuk melayani penumpang. Lokasi Srono yang strategis, dilalui oleh masyarakat yang bepergian ke daerah Muncar, Tegaldlimo, Sumberberas, hingga Sumbersewu, seharusnya menjadi potensi pasar yang menjanjikan. Namun kenyataannya, jumlah penumpang mengalami penurunan signifikan dalam beberapa waktu terakhir. Perbedaan ini mengindikasikan bahwa taksi online lebih populer di kalangan kedua jenis kelamin dibandingkan taksi konvensional.

Preferensi ini dapat dijelaskan oleh kemudahan akses yang ditawarkan oleh aplikasi taksi online, yang memungkinkan pengguna untuk mendapatkan layanan dengan lebih cepat dan mudah (Arla et al., 2022).

Perubahan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi menjadi salah satu penyebab utama. Kemudahan teknologi mendorong masyarakat untuk lebih memilih layanan transportasi daring atau meminta bantuan kerabat yang dianggap lebih fleksibel dan efisien. Membahas dampak kemunculan transportasi online terhadap sektor transportasi konvensional, terutama ojek (Ferdila & Anwar, 2021) bertujuan untuk menganalisis ojek online terhadap pendapatan ojek konvensional.

Keberadaan transportasi daring belum masif dioperasikan di wilayah Srono, kecenderungan ini mulai menggeser ketergantungan terhadap ojek pangkalan. Di sisi lain, para pengemudi ojek sering menghadapi kesulitan dalam memenuhi kelengkapan kendaraan bermotor, seperti surat-surat resmi dan atribut keselamatan.

Menurut (Andhika., 2018) membahas bagaimana ojek pangkalan mampu bertahan meskipun dihadapkan pada persaingan dari layanan transportasi berbasis teknologi seperti Go-Jek dan Grab. Ditemukan bahwa pelanggan utama ojek pangkalan terdiri dari ibu rumah tangga, pekerja yang tinggal dekat tempat kerja, serta pelajar yang tidak memiliki akses kendaraan pribadi (Setyo and Suryawardana, 2018).



Gambar 1. Bapak Sahor Koordinator Ojek Pangkalan di Kecamatan Muncar

Hal ini menjadi hambatan tersendiri, terutama saat berhadapan dengan penegakan aturan lalu lintas oleh pihak kepolisian. Situasi ini menunjukkan perlunya upaya penguatan kapasitas dan adaptasi bagi para pengemudi ojek agar mampu bertahan dalam persaingan dan menjawab tantangan zaman.



Gambar 2. Kumpulan Ojek di pangkalan Ojek Srono

Metode

Program ini akan dilaksanakan dengan pendekatan pemberdayaan partisipatif berbasis komunitas (Creswell 2014) dilaksanakan selama 3 bulan, Februari-April 2025,

Pertama pada bulan Februari 2025 melakukan tahapan persiapan mensurvei dan memetaan Kondisi Ekonomi Pengemudi Ojek. Survei ini akan mencakup data mengenai pendapatan harian/bulanan, pengeluaran rutin (termasuk biaya hidup dan perawatan kendaraan), kepemilikan

kelengkapan berkendara saat ini, serta kendala finansial yang dihadapi dalam memenuhi persyaratan hukum. Metode pengumpulan data dapat berupa kuesioner tertutup dan wawancara semi-terstruktur untuk mendapatkan informasi kualitatif yang lebih mendalam.

Kedua bulan Maret 2025 setelah data terkumpul Team pengabdian selanjutnya melakukan langkah berikutnya melakukan Fokus Group Discussion (FGD): Setelah survei awal, akan diadakan serangkaian FGD dengan kelompok-kelompok kecil pengemudi ojek. FGD.

Ketiga bulan April 2025 team melakukan Langkah fungsi manajemen berjalan dalam mencapai target. Team membuat agenda utk mengukur keberhasilan dalam 2 indikator yg pertama kontrol tukang ojek dan melihat hasil kumpulnya uang, melakukan kunjungan memantau dan peninjauan hasil yg ada. Senada menurut (Adler and Kwon, 2012), yaitu melibatkan para pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Srono sebagai aktor utama dalam proses identifikasi masalah, perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kegiatan. Pendekatan ini diyakini mampu menciptakan rasa memiliki (sense of belonging) terhadap solusi yang dibangun dan menjamin keberlanjutan program setelah intervensi selesai.

Selain itu, pendekatan ini juga mempertimbangkan dimensi sosial-ekonomi masyarakat local (Dinda, 2020) serta kearifan komunitas pengemudi ojek yang telah memiliki sistem antrian dan solidaritas yang cukup baik. Program ini tidak hanya bersifat top-down, tetapi akan bersinergi dengan pengalaman, kebutuhan nyata, dan inisiatif lokal.

Sasaran kegiatan ini adalah komunitas pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Srono, Banyuwangi, yang berjumlah sekitar 10–15 orang aktif setiap hari. Mereka telah menggunakan sistem antrean untuk mengatur penumpang, namun menghadapi tantangan serius dalam hal pendapatan yang tidak mencukupi untuk memenuhi kewajiban berkendara sesuai hukum.

Berdasarkan hasil observasi dan diskusi awal dengan komunitas ojek, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan utama sebagai berikut:

1. Pendapatan harian yang tidak stabil dan cenderung menurun karena pergeseran pilihan transportasi masyarakat.
2. Ketidakmampuan finansial untuk memenuhi kewajiban hukum berkendara, seperti pajak kendaraan, SIM, perlengkapan keselamatan (helm SNI), dan lainnya.
3. Kekhawatiran terhadap razia atau tindakan hukum dari kepolisian, yang mengganggu kelancaran kerja mereka. Kurangnya alternatif pendanaan atau akses terhadap bantuan produktif yang dapat membantu keluar dari tekanan ekonomi.

Tujuan dari pelaksanaan pengabdian ini adalah pertama terbentuknya minat memenuhi kewajiban dan ketaatan aturan lalu lintas dan keselamatan pengendara, luaran ini mengimplementasi fungsi perencanaan dalam fungsi manajemen, kedua terbentuk strategi mencapai pemenuhan kewajiban mitra dalam berlalu lintas, luaran ini mengimplementasikan teknis pengorganisasian dalam fungsi manajemen dan controlling pada tujuan mitra, ketiga terbentuk kebiasaan perilaku

dan disiplin baru dalam diri mitra, luaran ini membentuk nilai budaya organisasi ojek yg positif untuk menciptakan dana yang dapat digunakan guna membiayai pemenuhan kebutuhan selanjutnya disusun urgensi kebutuhan.

Tahapan yg dilaksanakan dalam pengabdian ini meliputi:

1. Survei dan Pemetaan Kondisi Ekonomi Pengemudi Ojek: Langkah awal adalah melakukan survei mendalam untuk memahami kondisi ekonomi riil para pengemudi ojek di Srono. Survei ini akan mencakup data mengenai pendapatan harian/bulanan, pengeluaran rutin (termasuk biaya hidup dan perawatan kendaraan), kepemilikan kelengkapan berkendara saat ini, serta kendala finansial yang dihadapi dalam memenuhi persyaratan hukum. Metode pengumpulan data dapat berupa kuesioner tertutup dan wawancara semi-terstruktur untuk mendapatkan informasi kualitatif yang lebih mendalam. Pemetaan ini akan membantu mengidentifikasi skala permasalahan dan potensi kontribusi dari masing-masing individu. Terbentuk hasil obyek mitra yg membutuhkan kekurangan kelengkapan lalu lintas yaitu Bapak Suwito, Bapak Ipien, Bapak Suryo, Mas Oni, Bapak Tinggal, Bapak Agus.
2. Fokus Group Discussion (FGD): Setelah survei awal, akan diadakan serangkaian FGD dengan kelompok-kelompok kecil pengemudi ojek. FGD bertujuan untuk memvalidasi temuan survei, menggali perspektif dan aspirasi mereka terkait solusi

pendanaan, serta membangun rasa kepemilikan terhadap program yang akan dirancang. Diskusi ini akan memfasilitasi pertukaran ide dan gagasan yang konstruktif dari akar rumput. Disini tercapai kualitas masalah yg muncul dan diambil komitmen utk menyiapkan dana yg nantinya dipakai belanja pemenuhan kebutuhan. Maka disepakati target waktu paling tidak bulan desember 2024 kepenuhan kelengkapan lalu lintas berhasil terkumpul.

3. Pendamping menghubungi agent yg fungsinya menerima setoran uang yg didapatkan dari mitra. Agent selanjutnya menyiapkan catatan yg dipakai bukti setoran mitra. Agent adalah toko sembako dgn lokasi tidak jauh dari pangkalan ojek.

Untuk memastikan keberhasilan penciptaan dan keberlanjutan dana kolektif ini, beberapa strategi akan diterapkan:

1. Pendekatan dari Hati ke Hati dan Membangun Kepercayaan: Strategi awal adalah membangun hubungan yang baik dan saling percaya dengan para pengemudi ojek. Tim PKM akan berusaha memahami perspektif mereka, mendengarkan keluhan, dan menunjukkan empati terhadap kesulitan yang dihadapi. Komunikasi yang terbuka dan transparan akan menjadi kunci untuk mendapatkan dukungan dan partisipasi aktif. Hasil yg didapatkan adalah kesepakatan mitra menilai sendiri saat pendapatan harian yg dirasakan tinggi mitra berkewajiban

menyisihkan uang harian tsb dgn menyetorkan uang tsb ke agent toko yg sudah disepakati.

2. Pemberdayaan Berbasis Komunitas: Program ini akan dirancang dan diimplementasikan dengan melibatkan partisipasi aktif dari komunitas ojek Srono. Keputusan-keputusan penting terkait model dana, besaran iuran (jika ada), dan mekanisme penyaluran akan diambil secara musyawarah dan mufakat. Hal ini bertujuan untuk menumbuhkan rasa kepemilikan dan tanggung jawab bersama terhadap keberhasilan program. Hasil y gada adalah komitmen dan rasa tanggung jawab masing2 dan rasa persaudaraan utk saling mengingatkan saat ada penumpang utk menyetorkan uang ke toko.
3. Transparansi dan Akuntabilitas Pengelolaan Dana: toko menerbitkan buku tabungan yg menjamin kepercayaan anggota terhadap dana kolektif menghadirkan transparansi dan akuntabilitas pengelolaannya. Setiap transaksi keuangan akan dicatat dengan rapi dan dilaporkan secara berkala kepada seluruh anggota. Mekanisme audit internal oleh anggota atau pihak independen (jika diperlukan) dapat dipertimbangkan untuk memastikan akuntabilitas.
4. Pendekatan Bertahap dan Fleksibel: modelling dan word of mounth menjadi promosi antar anggota ojek lain sehingga menimbulkan rasa kebutuhan lain sehingga mulai terbentuk minat positif. Implementasi program akan dilakukan secara

bertahap, dimulai dari kelompok kecil pengemudi yang paling antusias dan memiliki komitmen tinggi. Keberhasilan pada tahap awal akan menjadi contoh positif dan memotivasi partisipasi anggota lainnya. Model dana juga akan bersifat fleksibel dan dapat disesuaikan berdasarkan perkembangan dan umpan balik dari para anggota. Hasil observasi dana yg dikumpulkan harian mulai dari 5.000 rupiah hingga 20.000 rupiah tergantung rasionalitas mitra melihat kondisi saat itu. Pertimbangan yg muncul bisa pemenuhan kebutuhan sudah cukup dan penumpang ojek yg aktif.

5. Pemanfaatan Jaringan dan Kolaborasi: pendamping juga membangun jaringan dan kolaborasi dengan berbagai pihak yang relevan, seperti tokoh masyarakat, aparat desa/kecamatan, perwakilan kepolisian (untuk sosialisasi pentingnya kelengkapan). Nantinya kalau pengurusan administrasi lalu lintas dibuatkan metode yg lebih solutif dalam memenuhi pemenuhan goal tujuan pengabdian ini. Pihak polisi dalam hal ini babinkantibnas bersedia mengawal proses mendapatkan kelengkapan lalu lintas dari mitra.
6. Pendidikan dan Peningkatan Kesadaran: Selain bantuan finansial, program ini juga akan menekankan pada pendidikan dan peningkatan kesadaran mengenai pentingnya kelengkapan berkendara demi keselamatan diri dan kepatuhan terhadap

hukum. Sosialisasi dan pendampingan akan terus dilakukan untuk menanamkan budaya keselamatan dan kepatuhan.

7. Strategi Keberlanjutan: Sejak awal, program akan dirancang dengan mempertimbangkan aspek keberlanjutan. Tim PKM akan berupaya untuk mentransfer pengetahuan dan keterampilan pengelolaan dana kepada tim pengelola dari komunitas ojek agar mereka dapat mengelola dana secara mandiri setelah masa pendampingan PKM berakhir. Potensi pengembangan kegiatan ekonomi produktif yang dapat menghasilkan pendapatan berkelanjutan bagi dana kolektif juga akan dieksplorasi.

Hasil dan Pembahasan

Informasi tentang kegiatan ojek berdiri lebih dari 40 tahun lalu, begitu penuturan mantan ojek bernama pak Gomblo. Bapak ini sudah undur ojek alasan usia dan dilarang anak. Masa tahun 1980 kondisi ojek mempunyai penumpang yg baik sehingga penarik ojek diminati. Senada pendapat (Anindhita et al., n.d.) Berjalannya peminat ojek bertambah membuat kondisi rawan konflik. Inisiasi untuk menjaga tertib bekerja, organisasi mulai dicetuskan dgn sifatnya mengatur irama bekerja dan kepastian tertib yaitu menggunakan antrian dan kejelasan anggota. Dari sini organisasi mulai ditata utk menjamin kegiatan tertib. Ketua organisasi dipilih berdasarkan mufakat anggota memiliki iuran wajib setiap hari. Uang harian yg terkumpul dipakai utk kegiatan dan

kepentingan kelompok anggota, digunakan bila kebutuhan mendadak seperti ada kecelakaan, anggota meninggal dunia uang iuran dipakai.

Untuk sekarang ketua ojek dipegang oleh pak Sahor yg beralamat di Srono. Pak Sahor ini dipilih menjamin kondisi ojek tetap solid dan aman. Ini tergambar kualitas belakangan penumpang sepi namun yg bekerja ini banyak, bukan hanya ojek namun ada becak, becak motor, taxi angkutan Srono Muncar. Konflik memperebutkan penumpang sering kali terjadi dan sering terjadi menimbulkan keresahan antar pemangku kepentingan disini.



Gambar 3. Wawancara Bersama di pangkalan Ojek Srono

Proses program pengabdian kepada masyarakat di pangkalan ojek Srono terpusat pada tujuan yg ditetapkan di awal yg menjadi luaran proses ini yaitu sebagai berikut:

Pertama, terbangunnya komitmen kepatuhan hukum dan kesadaran keselamatan berlalu lintas. Gagasan ini diwujudkan dgn menjadikan komitmen mewujudkan utk mengurus SIM dalam batas setahun harus memperoleh SIM masing2. Salah satu hasil signifikan dari interaksi awal dan diskusi kelompok dengan para pengemudi ojek adalah tumbuhnya kesadaran kolektif mengenai pentingnya kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas. Persoalan penertiban oleh pihak kepolisian akibat ketidaklengkapan surat-surat, terutama SIM, menjadi perhatian utama. Melalui pendekatan persuasif dan penekanan pada aspek keselamatan diri serta kelancaran operasional, mayoritas pengemudi ojek di Srono menunjukkan komitmen yang kuat untuk menaati aturan, dimulai dengan upaya memiliki SIM yang sah. Diskusi-diskusi yang difasilitasi dalam kegiatan PKM ini berhasil membuka pemahaman bahwa kepemilikan SIM bukan hanya sekadar menghindari sanksi hukum, tetapi juga merupakan bagian dari standar profesionalisme dan tanggung jawab sesuai dengan pendapat (Dita Angelina et al., 2025) seorang pengemudi. Kesadaran ini menjadi landasan penting bagi langkah selanjutnya, yaitu mencari solusi praktis untuk mewujudkan kepemilikan SIM tersebut, mengingat kendala pendapatan yang seringkali menjadi penghalang.

Kedua, Hasil kedua dari program ini adalah terbentuknya sistem organisasi tabungan komunitas yang difungsikan sebagai instrumen

kolektif untuk membantu pembiayaan pengurusan SIM. Inovasi ini muncul sebagai respons atas kenyataan bahwa pendapatan harian pengemudi ojek berkisar antara Rp50.000 hingga Rp100.000, dan sebagian besar telah habis untuk kebutuhan makan dan minum, serta kebutuhan hidup lainnya saat menunggu penumpang selama 6–10 jam per hari.

Melalui musyawarah kelompok, disepakati bahwa setiap pengemudi yang merasa mendapatkan rezeki pada hari itu didorong untuk menyisihkan sebagian pendapatannya dalam bentuk tabungan sukarela. Sistem ini tidak bersifat memaksa, melainkan berbasis kesadaran dan kemampuan masing-masing individu. Namun untuk memastikan kelancaran pelaksanaan dan transparansi pengelolaan, dibutuhkan mitra yang bersedia menjadi pihak penampung dana secara sementara.

Di sinilah toko kelontong di sekitar pangkalan ojek berperan sebagai mitra strategis. Pemilik toko menyambut baik inisiatif ini dan bersedia menjadi tempat penyimpanan tabungan para ojek. Untuk memperkuat akuntabilitas, toko menerbitkan buku tabungan sederhana yang berisi catatan setor harian masing-masing pengemudi. Dengan demikian, baik pengemudi maupun mitra toko memiliki catatan transaksi yang jelas, terbuka, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Kesimpulan dan Saran

Pengemudi memiliki akses yang lebih fleksibel dan familiar dalam menabung. Konsep ini mendekatkan sistem keuangan komunitas

ke dalam ruang yang mereka kenal, sehingga menciptakan rasa aman dan nyaman dalam proses menabung. Hasil yang tak kalah penting dari inisiatif tabungan komunitas ini adalah terbentuknya kebiasaan menabung dan disiplin finansial di kalangan para pengemudi ojek. Awalnya, mungkin terasa berat bagi sebagian orang untuk menyisihkan uang setiap hari. Namun, dengan adanya tujuan yang jelas (pengurusan SIM) dan dukungan dari sesama anggota komunitas, inisiatif ini secara tidak langsung memberikan pemahaman mengenai pentingnya perencanaan keuangan, meskipun dalam skala yang sederhana. Para pengemudi mulai menyadari bahwa dengan menyisihkan sebagian kecil pendapatan secara rutin, mereka dapat mencapai tujuan finansial tertentu. Disiplin dalam menabung ini diharapkan tidak hanya bermanfaat untuk pengurusan SIM, tetapi juga untuk kebutuhan-kebutuhan lain di masa depan.

Daftar Pustaka

- Adler, P.S. and Kwon, S. (2012), "SOCIAL CAPITAL : PROSPECTS FOR A NEW CONCEPT University of Southern California", Vol. 27 No. 1, pp. 17–40.
- Anindhita, W., Arisanty, M. and Rahmawati, D. (n.d.). Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC ANALISIS PENERAPAN TEKNOLOGI KOMUNIKASI TEPAT GUNA PADA BISNIS TRANSPORTASI OJEK ONLINE (Studi Pada Bisnis Gojek Dan

Grab Bike Dalam Penggunaan Teknologi Komuniasi Tepat Guna Untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi).

Dewi, L.P. and Taufiqurahman, E. (2022), “Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional”, *Jurnal Pendidikan Tambusai*, Vol. 6 No. 1, pp. 3216–3222.

Dinda, S. (2020), “Social capital in the creation of human capital and economic growth : A productive consumption approach”, Vol. 37 No. 2008, pp. 2020–2033, doi: 10.1016/j.socec.2007.06.014.

Dita Angelina, S., Utamidewi, W. and Nayiroh, L. (2025), “KONSTRUKSI MAKNA PROFESI OJEK ONLINE (Studi Fenomenologi Pengemudi Ojek Online Perempuan Di Kota Bekasi)”, Vol. 7 No. 2.

Ferdila, M., Kasful, D. and Us, A. (2021), “Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi”, *IJIEB: Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*, Vol. 6 No. 2, p. 2021.

Ojek, E., Didalam, P., Transportasi, P., Informasi, B., Andhika, D.T., Purwanto, C., Luthfi, A., et al. (2018), *Sejarah Artikel: Diterima Februari*, 243 *SOLIDARITY*, Vol. 7.

Setyo, V.B. and Suryawardana, A.E. (2018), “PERILAKU KONSUMEN DALAM MENGGUNAKAN JASA TRANSPORTASI OJEK ONLINE DI SEMARANG”, *Majalah Ilmiah Solusi*, Vol. 16 No. 4.

Widiyanto Santoso, A. and Sarmini. (2022), “Motivasi Pekerja Ojek Konvensional dalam Era Transportasi Ojek Online (Studi pada Jasa Ojek Pangkalan di Jembatan Gurem Kabupaten Pamekasan)”, ENTITA: Jurnal Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Dan Ilmu-Ilmu Sosial, Institut Agama Islam Negeri Madura, Vol. 4 No. 2, pp. 211–222, doi: 10.19105/ejpis.v4i2.7029.