

***DIFA CITY TOUR DAN TRANSPORT:
SEBAGAI WADAH KREATIF UNTUK MEWUJUDKAN KEHIDUPAN
MASYARAKAT DIFABEL SEJAHTERA***

***DIFA CITY TOUR AND TRANSPORT:
AS CREATIVE FORUM TO REALIZE DISABLED COMMUNITY WELFARE LIFE***

Alan Sigit Fibrianto

Program Studi Magister Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Sebelas Maret

Jl. Ir. Sutami No. 36 A Surakarta 57126, Hp. 081329628967.

E-mail: alansigitfibrianto53@gmail.com

Naskah diterima 3 Maret 2018, direvisi 28 Maret 2018, disetujui 31 Mei 2018

Abstract

Disabled group as a minority still have very limited accessibility to the world of work. Difa City Tour and Transport (DCTT) strives to create employment opportunities for disabled and as a forum for empowerment for disabled in Yogyakarta, with a vision of prospering the lives of people with disabilities. This study aims to explore the DCTT both in terms of social relations and the formation of disabled identity in the DCTT to realize the welfare of people with disabilities. This case study research uses source triangulation as data validity and emphasizes in-depth interview method as data collection techniques. Key informants in the research are T as owner DCTT, along with some supporting informants such as, H as DCTT driver with physical disability characteristics since birth, A as DCTT driver with physical disability characteristics due to accident factor, officials from the Social Service Agency Manpower and Transmigration, Transportation, and Regional Police all in Yogyakarta. The research finds that DCTT is a forum that is formed with the main theme creation of modest mode of transportation served by disabled, as well as empowerment forum for people with disabilities that are integrated in every program within DCTT. Some recommendations addressed to the DCTT company, people with disabilities, the Yogyakarta government, the general public, and for further research, it is expected that each element can synergize in building the region by upholding the creativity based on local wisdom of each region.

Keywords: difa city tour and transport, disable, empowerment.

Abstrak

Kelompok difabel sebagai kalangan minoritas masih sangat terbatas aksesibilitasnya terhadap dunia kerja. *Difa City Tour dan Transport (DCTT)* berupaya dalam mewujudkan lapangan pekerjaan bagi difabel dan sebagai wadah pemberdayaan bagi masyarakat difabel di Yogyakarta, dengan sebuah visi mensejahterakan kehidupan masyarakat difabel. Penelitian ini bertujuan menggali mengenai DCTT baik dalam hal relasi sosial sampai kepada pembentukan identitas difabel dalam wadah DCTT dalam upaya mewujudkan kesejahteraan bagi masyarakat difabel. Penelitian studi kasus ini menggunakan triangulasi sumber sebagai validitas data serta menekankan pada metode wawancara mendalam sebagai teknik pengumpulan data. Informan kunci dalam penelitian yaitu Pak T selaku owner DCTT, beserta beberapa informan pendukung seperti, Mas H selaku driver DCTT dengan karakteristik tuna daksa sejak lahir, Mas A selaku driver DCTT dengan karakteristik tuna daksa karena faktor kecelakaan, Dinas Sosial Kota Yogyakarta, Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Kota Yogyakarta, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, dan Kepolisian Daerah Kota Yogyakarta. Hasil penelitian menunjukkan bahwa DCTT merupakan wadah yang terbentuk dengan mengangkat tema utama yaitu terciptanya moda transportasi ramah difabel, sekaligus wadah pemberdayaan bagi masyarakat difabel yang terintegrasi dalam setiap program di dalam DCTT. Beberapa rekomendasi ditujukan terhadap pihak perusahaan DCTT, para penyandang difabilitas, pihak pemerintah Yogyakarta, masyarakat umum, dan untuk penelitian selanjutnya, diharapkan setiap elemen dapat bersinergi dalam membangun daerah dengan menjunjung kreatifitas berbasis kearifan lokal daerah masing-masing.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Difa City Tour dan Transport, Difabel, Pemberdayaan.

A. PENDAHULUAN

Kaum difabel merupakan kalangan minoritas dalam suatu masyarakat. Eksistensi kaum difabel tak lepas dari sejarah panjang pada berbagai kesempatan dalam menuntut hak-hak untuk bisa setara dengan masyarakat pada umumnya, sehingga kehadirannya dapat diakui dan sejajar tanpa adanya tendensi diskriminatif dan ketidakadilan terhadap kalangan masyarakat difabel. Kaum difabel menuntut hak dalam berbicara di ranah publik, hak untuk beraspirasi, untuk aksesibilitas, menuntut untuk diperlakukan sama dengan masyarakat pada umumnya (non-difabel), mereka ingin hak untuk bisa mendapatkan pekerjaan di setiap sektor baik swasta maupun lembaga pemerintah, mereka juga ingin dapat bekerja di perusahaan dan mendapatkan pekerjaan tetap seperti yang dimiliki oleh masyarakat pada umumnya (non-difabel), yang bisa mencukupi kebutuhannya sehari-hari. Kaum disabilitas ingin menuntut penyamarataan hak terkait setiap kebijakan dari pemerintah yang seharusnya berlaku adil bahkan untuk kalangan difabilitas.

Istilah difabel saat ini juga hadir sebagai sebuah wujud pelabelan yang baru, yang disahkan melalui kebijakan dalam perundang-undangan pemerintah, untuk menggantikan istilah cacat bagi mereka yang terlahir berbeda dengan manusia yang normal pada umumnya. Sebelumnya terdapat Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat, yang di dalamnya mengatur perihal permasalahan penyandang cacat. Namun, istilah cacat sangatlah tidak efektif, karena kata cacat hanya digunakan pada benda, dan seharusnya tidak dilabelkan pada manusia. Maka, muncullah peraturan yang baru yaitu, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas, sebagai wujud kebijakan yang baru untuk mengganti istilah cacat (identik dengan kata 'rusak') menjadi disabilitas (ketidak mampuan) yang dianggap lebih relevan jika dilekatkan atau dilabelkan pada manusia. Namun, setelah diubah istilah menjadi Penyandang Disabilitas, juga masih terdapat beberapa kalangan

yang masih kurang berkenan dengan istilah disabilitas tersebut, terutama dari kalangan pemerhati kaum disabilitas. Hal itu disebabkan kata disabilitas berasal dari kata dasar "*disable*", yang terdiri dari dua kata yaitu, kata '*dis-*' yang berarti tidak, dan '*able*' yang berarti mampu, maka jika dua kata tersebut digabung menjadi sebuah istilah baru yaitu, 'ketidakmampuan'. Sehingga dari kalangan pemerhati ataupun dari kalangan disabilitas memiliki sebuah label tersendiri untuk menamai kaum disabilitas yaitu, dengan sebutan 'difabilitas'. Istilah difabilitas sendiri berasal dari kata dasar '*difable*', yang terdiri dari dua kata yaitu, kata '*dif-*' yang merupakan singkatan dari istilah '*different*' yang berarti berbeda, dan '*able*' yang berarti mampu, sehingga menciptakan sebuah istilah yang baru yaitu, "perbedaan kemampuan" yang mereka anggap lebih manusiawi dan tidak mengandung unsur diskriminatif. Maka dari itu, peneliti menggunakan istilah "Difabilitas" dalam judul maupun dalam penelitian ini, karena sebagai sarana peneliti menghormati kaum difabel.

Di Dunia perindustrian, keterlibatan kaum difabel juga masih sangat minim, dan bahkan tidak ada. Padahal sudah ada kebijakan dari pemerintah yaitu, pada Surat Edaran Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor: 01.KP.01.15.2002 Tentang Penempatan Tenaga Kerja Penyandang Cacat di Perusahaan, dan juga diperkuat dengan adanya Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat, yang kemudian disempurnakan ke dalam peraturan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas. Dalam Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat, pada Pasal 14 disebutkan bahwa, "Perusahaan harus mempekerjakan sekurang-kurangnya 1 (satu) orang penyandang cacat yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi pekerjaan yang bersangkutan, untuk setiap 100 (seratus) orang karyawan". Tidak hanya itu, pada Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, pada Pasal 1 Ayat 2 menyatakan tenaga kerja adalah termasuk difabel. Di tingkat DIY juga

sudah terdapat Perda yaitu, Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Perlindungan dan Pemenuhan Hak-Hak Penyandang Disabilitas. Namun, dalam realisasinya masih sangat minim, dengan alasan tidak ada yang sesuai kualifikasi bagi penyandang difabilitas untuk mengisi staf pekerja di perusahaan yang ada.

Berdasarkan data yang dikutip dari Dinas Sosial (Dinsos) Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), Provinsi DIY memiliki jumlah angka difabilitas sebanyak 25.050 penyandang difabilitas. Jumlah tersebut dengan rincian laki-laki 13.589 orang, dan perempuan 11.461 orang. Dari lima daerah kabupaten/kota di DIY, Kulonprogo berjumlah 4.399, Bantul 5.437, Gunungkidul 7.860, Sleman 5.535 dan Kota Yogyakarta 1.819. Sementara di DIY ada 3.708 anak dengan kedifabilitan. Dikatakan jumlah tersebut kemungkinan akan lebih banyak lagi. Terlebih menurut Kasubag Program dan Informasi Dinsos DIY, data tersebut adalah data penyandang difabilitas yang masuk kategori miskin dan membutuhkan bantuan. Sementara tidak ada data yang menyebutkan secara pasti berapa jumlah penyandang difabilitas yang bekerja. Data yang diperoleh dari Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi DIY, sampai saat ini terdapat 24 perusahaan yang memperkerjakan penyandang difabilitas, berdasarkan pemantauan yang dilakukan tiap tahunnya. Perusahaan tersebut memiliki latar belakang bidang yang berbeda-beda. Dari data tersebut, tercatat ada 121 orang penyandang difabilitas yang sudah bekerja di bidang formal. Betapa minimnya jumlah tenaga kerja difabel yang terserap baik di lembaga swasta maupun pemerintah.

Penelitian terdahulu mengangkat mengenai karakteristik difabel fisik (tuna daksa), beberapa di antaranya yaitu penelitian yang dilakukan oleh Purnaningtyas (2012) terkait konsep penerimaan diri pada penyandang difabilitas fisik karena kecelakaan, penelitian yang lain dilakukan oleh Winasti (2012) terkait motivasi berwirausaha pada penyandang difabilitas fisik. Selain itu, ada pula yang mengangkat permasalahan difabel dikaji dengan menggunakan studi kasus seperti halnya penelitian yang dilakukan oleh Nugraha (2014) terkait Undang-Undang Ketenagakerjaan

bagi difabel dan implementasinya di PT. Omega Plastics di Kabupaten Sidoarjo, selanjutnya penelitian yang sama dilakukan oleh Kusuma (2015) di CV. Sejahtera Abadi dan PG. Krebbe Baru penelitian dilakukan di Kabupaten Malang, kemudian penelitian yang dilakukan oleh Mayrizka (2014) terkait strukturasi implementasi kebijakan difabilitas sebuah penelitian studi kasus terhadap kebijakan pemberdayaan penyandang difabel di Kabupaten Sidoarjo. Penelitian terdahulu lainnya dilakukan di Yogyakarta seperti yang dilakukan oleh Rahayu dan Dewi (2012) yang mengangkat mengenai pelayanan publik bagi pemenuhan hak-hak difabilitas di Yogyakarta. Sedangkan penelitian lainnya yang dilakukan oleh Latuconsina (2014) mengangkat tentang permasalahan difabel yaitu, terkait afirmasi kebijakan pemerintah dalam hal fasilitas kerja bagi difabel, serta penelitian yang dilakukan oleh Ratnasari dan Salain (2016) mengenai perlindungan hukum bagi pekerja difabel terhadap hak memperoleh pekerjaan.

Penelitian yang dilakukan oleh Bertrand, dkk. (2014) mengangkat mengenai situasi kaum difabel, pengakuan pekerja difabel di Perancis, sebuah upaya pengimplementasian kebijakan pemerintah Perancis untuk mengatasi permasalahan kaum difabel terkait hak dalam memperoleh pekerjaan. Penelitian selanjutnya yaitu yang dilakukan oleh Cook, dkk. (2016) tentang studi eksplorasi inklusi pada penyandang difabel di tempat kerja terkait perlindungan kesehatan, menelaah partisipasi difabel dalam dunia kerja dan mengungkap perlindungan kesehatan terhadap pekerja difabel di tempat kerja. Berikutnya, penelitian yang dilakukan oleh Guimaraes, dkk. (2015) yang mengangkat mengenai adaptasi tempat kerja pada pekerja penyandang difabel di perusahaan konstruksi bangunan, sebuah studi di perusahaan industri bidang konstruksi bangunan di Pernambuco, Brazil, menelaah keterlibatan difabel sebagai pekerja kasar atau buruh bangunan dan mengungkap kondisi para pekerja difabel pada perusahaan konstruksi bangunan di Pernambuco, Brazil. Kemudian, sebuah penelitian yang dilakukan oleh Park, dkk. (2016) di mana penelitiannya bertujuan untuk

memprediksi tingkat kepuasan masyarakat difabel di lingkungan tempat para difabel bekerja, penelitian yang dilakukan di Korea Selatan ini menelaah keterlibatan para difabel sebagai karyawan perusahaan dan menitik beratkan pada tingkat kepuasan para pekerja difabel di lingkungan kerja tempat mereka bekerja di Korea Selatan. Penelitian yang dilakukan oleh Kessler, dkk. (2011) yang mengangkat mengenai kinerja dari pekerja difabel di tempat kerja yang bekerja di bawah tekanan selama 30 hari, sebuah studi analisis survei terhadap pekerja difabel.

Penelitian ini mengangkat mengenai sebuah industri jasa yang dibangun dan digerakkan oleh kalangan difabel secara mandiri. Sebuah komunitas yang mengangkat kepentingan masyarakat difabel di Yogyakarta, mereka bergerak secara independen, “dari, oleh dan untuk masyarakat difabilitas”. Istilah “dari, oleh dan untuk masyarakat difabilitas” ini memang karena wadah yang tercipta adalah gagasan/ ide dan kreatifitas yang muncul dari masyarakat difabel, dibentuk dan dimanajementi oleh masyarakat difabel, dengan tujuan utama yaitu untuk memberdayakan masyarakat difabel dan memfasilitasi kebutuhan masyarakat difabilitas di Yogyakarta berkaitan dengan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat difabel. Namun demikian, kehadiran industri jasa dari kalangan difabel ini juga berupaya membangun kehidupan sosial dengan merangkul berbagai *stakeholders* seperti Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) di Yogyakarta seperti SAPDA, CIQAL, SIGAB, berbagai komunitas difabel seperti PPD, HWDI, Pertuni, serta berbagai yayasan di antaranya Yakkum dan Wisma Bahasa Yogyakarta. Bahkan, mereka juga membangun koneksi dengan masyarakat luas di Yogyakarta sebagai pangsa pasar dan sebagai jaringan atau relasi dengan para difabel. Selama ini, para difabel terbatas akan dunia sosialnya, bahkan beberapa di antaranya tertutup dengan dunia sosialnya. Sehingga dengan hadirnya wadah komunitas difabel ini selain mewadahi para difabel, juga menciptakan kultur sosial dari masyarakat difabel dengan masyarakat luas pada umumnya di Yogyakarta.

Peneliti menggunakan pendekatan studi kasus karena memang objek penelitian dapat dikatakan khas dan unik, dan penelitian ini dilakukan di Yogyakarta karena memang perusahaan industri jasa ini baru ada satu-satunya di Yogyakarta dan baru pertama kali di Indonesia, yaitu terdapat di Yogyakarta. Keunikan lainnya yaitu, perusahaan difabel ini bergerak di bidang transportasi darat, dan para difabel yang bekerja pada perusahaan ini berprofesi sebagai penyedia layanan jasa ojek (layanan jasa dengan menggunakan sepeda motor). Motor yang digunakan adalah motor modifikasi roda tiga, karena memang pengemudinya merupakan tuna daksa namun dalam kategori ringan. Menariknya, untuk pemesanan layanan ojek difabel ini dilakukan dengan melalui proses pemesanan via *online* terlebih dahulu, mirip dengan perusahaan “gojek” atau “grab” yang sedang marak saat ini. Sebuah usaha kreatif yang didirikan oleh seorang difabel di Yogyakarta, dan khusus untuk menampung atau mewadahi para difabel yang notabene kesulitan dalam hal memperoleh pekerjaan. Maka dari itu, peneliti tertarik untuk mengkaji hal tersebut, dan merupakan penelitian sumbangan yang baru yang juga terkait dengan permasalahan difabilitas di Indonesia dan belum pernah ada yang membahas mengenai hal tersebut dilihat dari penelitian-penelitian terdahulu.

Berdasarkan kajian pustaka terkait beberapa penelitian terdahulu, penelitian mengenai Kaum Difabilitas memang sudah banyak dilakukan. Sudah banyak penelitian kualitatif yang membahas mengenai aspek ketenagakerjaan kaum difabel. Sudah pernah ada penelitian terhadap pekerja difabel di perusahaan dikaji dengan pendekatan studi kasus. Akan tetapi, kebanyakan penelitian masih memosisikan difabel sebagai objek dan bukan subjek. Dalam penelitian ini berupaya mengangkat sebuah kasus hadirnya wadah difabel yang diciptakan dan digerakkan murni dari kalangan difabel dan bergerak secara independen di tengah-tengah derasnya arus globalisasi dan persaingan yang sangat ketat saat ini, khususnya dalam mencari lapangan pekerjaan. Jika pada umumnya, orang berlomba-

lomba mencari pekerjaan, maka berbeda dengan komunitas difabel di Yogyakarta ini yang berupaya menciptakan lapangan pekerjaan sendiri untuk masyarakat difabel di Yogyakarta. Penelitian ini berupaya mengeksplorasi wadah tersebut dengan difabel sebagai subjek di dalam penelitian ini dan bukan hanya sekadar objek penelitian. Sehingga penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya. Jadi penelitian ini sifatnya adalah sebagai sumbangan dan pengembangan pengetahuan dari penelitian-penelitian sebelumnya.

Dilihat dari data di atas, permasalahan utama bagi para difabel adalah perihal ketenagakerjaan, baik dalam kaitan hak memperoleh pekerjaan, permasalahan keselamatan dan kesehatan kerja bagi difabel, perlindungan terhadap difabel, dan keterbatasan kaum difabel sehingga jauh dari aksesibilitas terutama dalam hal pekerjaan. Di Kota Yogyakarta dengan angka difabilitas cukup tinggi juga masih terkendala terkait penyaluran tenaga kerja difabel. Jika dilihat dari data jumlah pekerja difabel di Yogyakarta terbilang masih sangat minim penyandang difabel terlibat di dunia industri, baik industri barang maupun industri jasa. Hal ini juga dialami pada kaum difabel di Yogyakarta yang hendak mendaftarkan diri pada salah satu perusahaan jasa yang bergerak di bidang transportasi darat umum, ojek online yang saat ini tengah menjadi *hits* di kota metropolitan Jakarta, dan berbagai kota lainnya yang bahkan telah merambah ke desa-desa, tidak terkecuali Yogyakarta sebagai kota wisata. Perusahaan tersebut tidak menerima mereka karena terdapat persyaratan yang menyebutkan mereka tidak sesuai kualifikasi. Kemudian, muncul inisiatif dari salah seorang difabel yaitu, Pak T, yang berkeinginan membangun sendiri sebuah usaha jasa yang menyerupai perusahaan jasa ojek online yang berpusat di Jakarta tersebut, namun didirikan di Yogyakarta. Pak T yang juga seorang difabel merasa iba pada nasib teman-temannya dari kalangan difabel fisik yang sangat kesulitan dalam mencari pekerjaan untuk menafkahi keluarganya. Maka dari itu, muncul ide untuk membangun sebuah perusahaan jasa yang bergerak di bidang transportasi darat umum yaitu, ojek difabel, yang saat ini dikenal

dengan nama Perusahaan “*Difa City Tour dan Transport*” yang pengemudi armadanya terdiri dari kalangan difabilitas. Perusahaan “*Difa City Tour dan Transport*” yang selanjutnya disingkat DCTT, merupakan sebuah perusahaan industri jasa dari kalangan difabilitas yang bergerak di bidang transportasi darat umum jenis ojek online, yang hanya satu-satunya dimiliki Negara Indonesia dan berada di Yogyakarta. Belum ada perusahaan industri jasa transportasi ojek online dari kalangan difabilitas sebelumnya. Pendiri perusahaan yaitu, Pak T sendiri pun mengatakan bahwa gagasannya ini merupakan satu-satunya dan baru ada di Yogyakarta dan belum ada di tempat lain. Pak T selaku pimpinan DCTT merupakan penyandang difabilitas fisik di kedua kakinya karena serangan virus polio sejak umur dua tahun. Begitu pula seluruh karyawan di dalam DCTT selaku pengemudi ojek DCTT merupakan penyandang difabilitas fisik (tuna daksa).

Inisiatif menciptakan perusahaan jasa ojek difabel tersebut tidak semata-mata hanya karena teman-temannya tidak bisa diterima pada salah satu perusahaan jasa ojek online saja, akan tetapi juga karena selama ini nasib para kaum difabel di Yogyakarta dalam hal pekerjaan masih terbilang rendah dan terdapat beberapa permasalahan, antara lain: Pemerintah berkali-kali mengumpulkan para kaum difabel, diberi pesangon, tetapi tidak diberi pekerjaan untuk bisa menafkahi keluarga; Berbagai aspirasi ditampung, tetapi belum ada solusi; Ada pelatihan, namun kurang *follow up*. Maka dari itulah, muncul inisiatif untuk mendirikan lapangan pekerjaan bagi kalangan difabel yang juga dari hasil pemikiran dan kreatifitas Pak T bersama teman-temannya yang terdiri dari kalangan difabel pula. Tujuan diadakannya Perusahaan Jasa DCTT ini adalah untuk sumber penghasilan dan pekerjaan tetap bagi para kaum difabel, agar mereka juga dapat mencukupi kebutuhannya sehari-hari serta dapat menafkahi keluarganya.

Menarik bagi peneliti untuk mengeksplorasi lebih jauh mengenai keberadaan Perusahaan Jasa DCTT tersebut. Dilihat dari Sumber Daya Manusia (SDM)-nya terbilang cukup rendah, selain itu, juga belum ada solusi dari pemerintah

terhadap para difabel khususnya di Kota Yogyakarta terkait penyaluran kerja. Kendaraan yang digunakan adalah motor roda dua, namun kemudian dimodif terlebih dahulu menjadi motor roda tiga yang nantinya akan digunakan bagi pekerja difabel untuk usaha ojek. Selain itu untuk memodif motor agar seperti yang diharapkan juga membutuhkan tenaga reparasi motor yang mau untuk menangani permasalahan modif motor, dan juga mereparasi ketika sewaktu-waktu motor yang digunakan untuk usaha dalam keadaan rusak atau perlu untuk *di-service*. Tidak semua bengkel menerima dan mau untuk mereparasi motor tersebut, maka untuk itu Pak T selaku direktur perusahaan memiliki bengkel langganan tersendiri untuk mereparasi motor ketika motor sedang rusak. Selain itu, untuk para karyawannya semua dari kalangan difabel, dan saat ini baru tersedia 20 armada walaupun semua anggotanya terdapat 40 orang. Karena tidak semua kaum difabel bisa mengendarai sepeda motor dengan baik, maka dari itu perlu adanya pelatihan dan pembekalan terlebih dahulu sebelum benar-benar siap terjun ke lapangan untuk bekerja sebagai tukang ojek. Saat ini Perusahaan Jasa DCTT memiliki sebuah forum di media sosial, dan bisa melakukan pemesanan ojek melalui online di *smartphone*.

Penelitian ini berfokus pada "*Difa City Tour dan Transport*" dalam upaya mewujudkan kesejahteraan sosial bagi masyarakat difabel di Yogyakarta. Difabel atau *different-ability* yaitu seseorang dengan perbedaan kemampuan dikarenakan gangguan kemampuan tubuh (Demartoto, 2005), seseorang yang kemampuan fisiknya terganggu sehingga mengurangi fleksibilitas tubuhnya (Sarinem, 2010). Penelitian ini menggunakan teori pertukaran sosial Homans (Susilo, 2008), tanda dan penanda Baudrillard (Hidayat, 2012), dan simbol dari Cassirer (Cassirer, 1987). Penelitian ini juga membahas mengenai pemberdayaan yang dilakukan oleh kelompok difabel, di mana pemberdayaan menurut arti secara bahasa adalah proses, cara, perbuatan membuat berdaya, yaitu kemampuan untuk melakukan sesuatu atau kemampuan bertindak yang berupa akal, ikhtiar atau upaya (Depdiknas,

2003). Masyarakat adalah kesatuan hidup manusia yang berinteraksi menurut suatu sistem adat istiadat tertentu yang bersifat kontinyu, dan yang terikat oleh suatu rasa identitas bersama (Koentjaraningrat, 2009). Dalam beberapa kajian mengenai pembangunan komunitas, pemberdayaan masyarakat sering dimaknai sebagai upaya untuk memberikan kekuasaan agar suara mereka didengar guna memberikan kontribusi kepada perencanaan dan keputusan yang mempengaruhi komunitasnya (Foy, 1994). Pemberdayaan adalah proses transisi dari keadaan ketidakberdayaan ke keadaan kontrol relatif atas kehidupan seseorang, takdir, dan lingkungan (Sadan, 1997). Menurut Mubarak (2010) pemberdayaan masyarakat dapat diartikan sebagai upaya untuk memulihkan atau meningkatkan kemampuan suatu komunitas untuk mampu berbuat sesuai dengan harkat dan martabat mereka dalam melaksanakan hak-hak dan tanggung jawabnya selaku anggota masyarakat.

Pada pemberdayaan pendekatan proses lebih memungkinkan pelaksanaan pembangunan yang memanusiakan manusia. Dalam pandangan ini pelibatan masyarakat dalam pembangunan lebih mengarah kepada bentuk partisipasi, bukan dalam bentuk mobilisasi. Partisipasi masyarakat dalam perumusan program membuat masyarakat tidak semata-mata berkedudukan sebagai konsumen program, tetapi juga sebagai produsen karena telah ikut serta terlibat dalam proses pembuatan dan perumusannya, sehingga masyarakat merasa ikut memiliki program tersebut dan mempunyai tanggung jawab bagi keberhasilannya serta memiliki motivasi yang lebih bagi partisipasi pada tahap-tahap berikutnya (Soetomo, 2006).

Penelitian ini bertujuan menggali mengenai perusahaan "*Difa City Tour dan Transport*" (DCTT), baik dalam hal relasi sosial sampai kepada pembentukan identitas difabel melalui wadah DCTT sebagai upaya dalam mewujudkan kesejahteraan bagi masyarakat difabel.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Studi

kasus dipahami sebagai pendekatan untuk mempelajari, menerangkan, menginterpretasi suatu 'kasus' dalam konteksnya yang alamiah tanpa adanya intervensi dari pihak luar (Creswell, 2016). Penelitian studi kasus adalah suatu penelitian yang dilakukan secara intensif, terinci, dan mendalam terhadap suatu organisasi, lembaga, atau gejala tertentu (Arikunto, 2006). Studi kasus dipahami sebagai pendekatan untuk mempelajari, menerangkan, menginterpretasi suatu 'kasus' dalam konteksnya yang alamiah tanpa adanya intervensi dari pihak luar (Salim, 2006). Dalam penelitian ini digunakan studi kasus tunggal. Secara keseluruhan, desain studi kasus bisa dibenarkan dalam kondisi-kondisi tertentu, (a) kasus tersebut mengetengahkan suatu uji penting tentang teori yang ada, (b) merupakan suatu peristiwa yang langka atau unik, atau (c) berkaitan dengan tujuan penyingkapan (Yin, 2013). Penelitian ini dilakukan di Kota Yogyakarta, Indonesia. Subjek atau informan penelitian ini adalah pimpinan DCTT dan pekerja DCTT. Dengan informan kunci yaitu: 1) Pak T selaku Owner DCTT; serta beberapa informan pendukung yaitu 2) Mas H selaku driver DCTT dengan karakteristik tuna daksa sejak lahir; 3) Mas A selaku driver DCTT dengan karakteristik tuna daksa karena faktor kecelakaan; 4) Dinas Sosial Kota Yogyakarta; 5) Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Kota Yogyakarta; 6) Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta; dan 7) Kepolisian Daerah Kota Yogyakarta. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Validitas data menggunakan teknik triangulasi sumber. Teknik analisis data mencakup empat hal yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum *Difa City Tour* dan *Transport* (DCTT)

Difa City Tour dan *Transport* atau yang disingkat DCTT terletak di Jl. Srikaloka No. 5, Bugisan, Wirobrajan, Yogyakarta. DCTT merupakan wadah pemberdayaan bagi masyarakat difabel di Kota Yogyakarta. Pemilihan

lokasi di wilayah Kecamatan Pakualaman dikarenakan letaknya yang strategis karena berada di tengah pusat keramaian kota. Secara geografis Kecamatan Pakualaman terletak di Kota Yogyakarta, di mana Kota Yogyakarta sendiri merupakan Kota yang letaknya di tengah-tengah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) yang berbatasan langsung dengan 2 kabupaten lainnya yaitu, Kabupaten Sleman, dan Kabupaten Bantul. Pada bagian ini akan dipaparkan mengenai gambaran secara singkat terkait perusahaan DCTT.

DCTT merupakan sebuah wadah usaha yang masih berupa komunitas dan bergerak di bidang transportasi. DCTT sendiri awalnya merupakan sebuah perkumpulan para penyandang tuna daksa di Yogyakarta. Perkumpulan ini sudah dirintis sejak bulan Januari 2015. Kemudian, DCTT mulai merambah ke dunia bisnis sebagai sebuah wujud pemberdayaan bagi para anggotanya. Bisnis yang digeluti bergerak di bidang jasa yang kemudian diberi nama *Difa City Tour* dan *Transport* atau yang disingkat DCTT. DCTT mulai masuk ke tahap pelengkapan infrastruktur pada bulan Juli 2015 sebagai tahap awal sebelum beroperasi sebagai layanan jasa. DCTT menyediakan layanan jasa transportasi ojek online yang sudah mulai beroperasi sejak bulan Desember 2015. Pendiri DCTT adalah Pak Tyang juga seorang difabel fisik (tuna daksa) di bagian kedua kakinya karena terserang virus polio sejak umur dua tahun.

"Kalau kita rintis sebenarnya mulai bulan Januari 2015, itu mulai merintis ya. Jadi, mulai merancang konsep dan mulai pendekatan terhadap teman-teman, tapi kalau mau sudah masuk infrastruktur itu mulai bulan Juli. Jadi, bulan Juli itu sudah ada infrastruktur. Awalnya memang tidak kita desain sebagai ojek difa, tapi dulu hanya kita desain sebagai sarana mobilitas biasa sejak dari bulan Januari 2015, supaya teman-teman pulang pergi dari rumah entah untuk kegiatan apapun itu, yang jelas untuk aktivitas sehari-hari biar mobilitasnya bisa lancar. Kemudian bergulirnya waktu, mulai bulan Juli itu

terasa bahwa teman-teman butuh sistem yang berpotensi ada tindakan ekonomi yang tidak jauh dari motornya, karena motor itu ya ibarat kaki bagi teman-teman semua, karena sekali duduk di motor kan ya tidak kemana-mana lagi, susah untuk *mobile*.”

(Wawancara terhadap Pak T, Owner DCTT).

Pengemudi ojek difa disebut driver. Semua driver dari DCTT berasal dari kalangan difabel di Yogyakarta. Mereka adalah penyandang difabel yang masuk ke dalam jenis difabel fisik atau tuna daksa, dan merupakan kategori difabel fisik ringan. Ada dua karakteristik dari para driver di DCTT yaitu, yang pertama mereka penyandang tuna daksa sejak lahir, dan mereka penyandang tuna daksa karena kecelakaan. Driver DCTT terdiri dari 22 anggota, di mana semuanya termasuk ke dalam kategori difabel fisik (tuna daksa) dengan kategori ringan. Dari 22 driver tersebut, 9 di antaranya termasuk ke dalam tuna daksa dengan kategori sejak lahir, dan 13 di antaranya merupakan tuna daksa dengan kategori disebabkan karena faktor kecelakaan.

Jenis kendaraan yang digunakan oleh DCTT adalah berupa motor modifikasi, di mana kendaraan yang digunakan adalah motor roda dua yang dimodifikasi menjadi roda tiga, dengan penambahan bagasi di sisi sebelah kiri dari badan motor. Selain itu, modifikasi juga dilakukan kepada sistem pengoperasian motor yang disesuaikan dengan kebutuhan dari masing-masing driver. Satu driver bertanggung jawab atas satu armada ojek difa. Hal tersebut dilakukan karena dari 22 driver, masing-masing berbeda kebutuhan karena faktor kedifabilitan yang disandangnya. Penyesuaian tersebut dilakukan untuk memudahkan masing-masing driver dalam mengoperasikan kendaraan yang digunakan. Para driver di DCTT masing-masing juga telah berlisensi yaitu telah mendapatkan Surat Ijin Mengemudi khusus Difabel (SIM D).

Gambar 1
Salah Satu Armada Ojek Difa



(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016)

Ada beberapa layanan yang disediakan oleh DCTT, layanan tersebut terdiri dari layanan inti dan layanan tambahan. Untuk layanan inti dari DCTT, antara lain: 1) Layanan antar jemput manusia (penumpang); 2) Layanan Kargo (antar jemput barang); dan 3) Layanan Tour (wisata). Sedangkan untuk layanan tambahannya berupa: 1) Difa Online Shop, terdiri dari penjualan barang-barang atau produk dari hasil pemberdayaan difabel, seperti hasil kerajinan tangan dan madu dari para difabel; 2) Difa Massage, atau pijat tuna netra bersertifikat di Yogyakarta. Semua layanan tersebut teraudit dalam sebuah aplikasi yang juga dibangun oleh DCTT yang diberi nama “difaBike”.

Gambar 2
Logo Aplikasi “difaBike”



Aplikasi “difaBike” merupakan sebuah wadah aplikasi online yang memfasilitasi semua pelayanan yang disediakan oleh DCTT, di mana aplikasi “difaBike” ini dapat diakses oleh siapapun dan di manapun melalui fitur download aplikasi di *Play store* maupun *i-phone store* di semua *smartphone*. Selanjutnya, semua orang dapat mengakses semua jenis pelayanan yang disediakan oleh DCTT melalui aplikasi “difaBike”. Semua layanan yang disediakan DCTT ini hanya bisa dinikmati oleh masyarakat yang berada di area Yogyakarta saja, karena memang DCTT saat ini baru ada satu-satunya di Yogyakarta. Bagi siapapun yang ingin menikmati semua fasilitas

dari DCTT dapat menuju ke Yogyakarta terlebih dahulu.

DCTT hadir sebagai sebuah pelayanan jasa transportasi yang menawarkan kenyamanan, keamanan, dan keramahan bagi para konsumennya, khususnya bagi seluruh penyandang difabel sebagai konsumen yang diprioritaskan dari layanan ini. DCTT hadir sebagai sebuah layanan jasa transportasi yang ramah difabel, dan menyediakan akses mobilitas bagi para difabel dari semua jenis atau karakteristik difabel yang disandangnya. Secara khusus DCTT sebagai wadah pemberdayaan bagi para anggotanya untuk memiliki pekerjaan tetap, selain itu, DCTT juga mewadahi hasil dari produk-produk difabel di Yogyakarta, serta di sisi lain DCTT berupaya menyediakan aksesibilitas bagi semua jenis penyandang difabel terhadap transportasi umum untuk mobilisasi di Yogyakarta. Sehingga dengan kehadiran DCTT diharapkan mampu untuk memfasilitasi mobilitas bagi para penyandang difabel dengan berbagai jenis disabilitas yang disandangnya khusus untuk wilayah Yogyakarta.

Untuk pengoperasiannya bisa dilakukan secara online, walaupun DCTT juga menerima layanan secara *offline*. Langkah dalam menikmati layanan dengan sistem online bisa dengan menggunakan aplikasi “difaBike” yang dapat diakses melalui *smartphone*. Sebelumnya para konsumen dapat mendownload aplikasi “difaBike” ini di *Play Store* ataupun *I-Phone Store*.

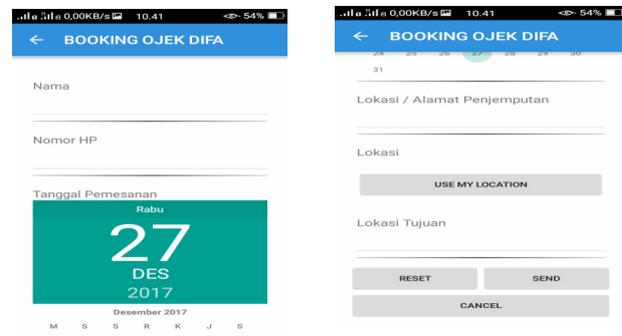
Bagi para pengguna *smartphone android*, maka bisa mendownload aplikasi difaBike melalui *Play Store*, klik menu ‘instal’ untuk mendownload aplikasinya. Setelah proses download selesai, kemudian untuk mengoperasikan aplikasi difaBike bisa dengan klik ‘Buka’ pada layar *smartphone*, atau bisa keluar terlebih dahulu dari *Play Store* untuk kemudian membuka aplikasi difaBike dari menu daftar aplikasi di *smartphone*.

Untuk langkah-langkah menggunakan layanan DCTT, maka dapat membuka aplikasi difaBike yang telah didownload sebelumnya. Setelah aplikasi difaBike dibuka, maka akan

muncul tampilan menu yang berisi beberapa layanan yang disediakan oleh DCTT. masing-masing menu mewakili layanan jenis apa yang akan dinikmati oleh para konsumen.

Terdapat beberapa menu pilihan dari tampilan awal pada aplikasi difaBike, di antaranya, Booking Ojek Difa, Tentang Difa CT, Difa City Tour, Difa Massage, Difa Kurir & Kargo, Gallery Difa, dan Difa Online Shop. Jika ingin melakukan pemesanan jasa ojek difa bisa klik pada menu ‘Booking Ojek Difa’, maka akan muncul tampilan berikut.

Gambar 3
Tampilan Menu ‘Booking Ojek Difa’



(Sumber: *Dokumentasi Pribadi*, 2017)

Tampilan pada gambar di atas menunjukkan layanan pemesanan ojek difa yang dapat diakses secara online. Berbeda dengan ojek online pada umumnya, DCTT menyediakan layanan antar jemput penumpang dengan melakukan pemesanan terlebih dahulu. DCTT juga tidak menerapkan sistem grade (sistem peringkat seperti akumulasi tanda bintang untuk menentukan prestasi kinerja para pekerjanya) seperti yang diterapkan pada ojek online pada umumnya. Karena memang DCTT sendiri karakternya berbeda dengan ojek online pada umumnya. Untuk melakukan pemesanan, maka diperlukan beberapa data yang harus diisi dalam menu seperti pada gambar 3 di atas (pengisian diawali pada gambar sebelah kiri ke kanan). Isi lengkap setiap kolom untuk melakukan pemesanan layanan ojek difa. Setelah melakukan pemesanan, maka secara otomatis data akan masuk ke dalam data operator, di mana akan dilakukan

tindakan oleh pihak administrasi dari DCTT untuk melakukan *follow up* sebagai langkah untuk menindaklanjuti pemesanan. Biasanya dari operator akan segera menghubungi pihak pemesan untuk pelayanan jenis armada yang dipesan, bagaimana kebutuhan dari pihak pemesan (hal ini terkait kemungkinan pemesan adalah penyandang difabel/ non-difabel dan/ atau pengguna kursi roda/ non-kursi roda), berapa jumlah penumpang dalam sekali angkut (sebagai wujud tindak lanjut untuk memastikan mengenai data penumpang). Karena armada ojek difa nantinya menyesuaikan dengan jenis kebutuhan dari pemesan. Armada ojek difa terdiri dari dua jenis bentuk armada, pertama armada ojek difa bentuk *portable*, yang kedua armada ojek difa bentuk biasa. Armada ojek difa bentuk *portable* memungkinkan kendaraan mampu menampung penumpang pengguna kursi roda sekaligus. Kedua jenis armada tersebut dapat dibedakan ke dalam dua gambar berikut ini.

Gambar 4
Armada Jenis *Portabel* (Kiri) dan Armada Jenis Biasa (Kanan)



(Sumber: *Dokumentasi Pribadi*, 2017)

Kemudian, pada menu lain jika diklik menu 'Tentang Difa CT' maka akan muncul tampilan tentang Difa CT yang berisi submenu seperti, Description (memaparkan sedikit deskripsi mengenai DCTT), Map (menunjukkan letak lokasi DCTT berada di Kota Yogyakarta), Contacts (mengenai kontak dan alamat e-mail yang dapat dihubungi), Pengendara Ojek Difa (menampilkan profil para driver ojek difa), Armada Difa Bike (menampilkan dua opsi jenis armada ojek difa), dan Webstore.

Kemudian, jika ingin memesan layanan wisata tour keliling Yogyakarta, maka dapat memilih menu 'Difa City Tour' pada tampilan

utama aplikasi difaBike. Pada menu ini, konsumen dapat menikmati pilihan layanan antara, layanan ojek difa maupun layanan difa city tour. Layanan ojek difa untuk memfasilitasi antar jemput penumpang area Yogyakarta, sedangkan layanan difa city tour untuk memfasilitasi wisata tour keliling Yogyakarta. Tampilan di dalam menu 'Difa City Tour' adalah sebagai berikut.

Gambar 5
Tampilan Menu 'Difa City Tour'



(Sumber: *Dokumentasi Pribadi*, 2017)

Apabila diklik pada menu 'Difa City Tour' maka akan muncul dua pilihan layanan DCTT yaitu, Layanan Ojek Difa dan Layanan Difa City Tour. Untuk layanan ojek difa berlaku tarif antar jemput sebesar Rp 20.000,- untuk jarak tempuh 5 km awal, dan berlaku kelipatan Rp 2.500,- untuk setiap 1 km berikutnya, seperti yang tertera pada tampilan gambar sebelah kiri gambar 5. Sedangkan untuk layanan difa city tour berlaku tarif berbeda-beda sesuai dengan paket pilihan destinasi wisata di Yogyakarta. Seperti yang ditampilkan pada gambar sebelah kanan gambar 5, terdapat beberapa pilihan paket yang tertera pada poin A, B, C, dan D, serta ada paket City Tour Tematik pada poin E untuk pilihan destinasi wisata sesuai selera. Harga setiap paket atau tujuan destinasi wisata beragam disesuaikan dengan jarak tempuh, waktu tempuh serta medan yang ditempuh untuk mencapai lokasi yang dituju.

Layanan lain yaitu, terdapat menu 'Difa Massage' untuk pelayanan jasa pijat dari tuna netra bersertifikat di Yogyakarta. Layanan pijat atau *massage* akan dilayani oleh pemijat tuna netra bersertifikat dengan tarif pijat sebesar Rp

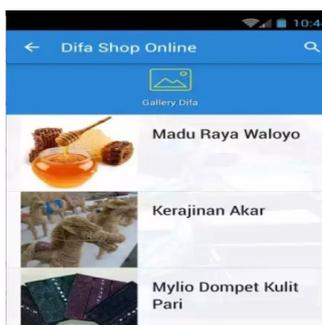
80.000,- untuk setiap 1 jam. Pemesanan bisa dilakukan dengan menghubungi kontak yang tertera pada tampilan menu 'Difa Massage'.

Layanan antar jemput barang pada menu 'Difa Kurir & Cargo'. Di mana pada menu ini terdapat dua pilihan layanan yang diberikan, yang pertama adalah layanan pengantaran dalam kota, yang kedua yaitu layanan pengiriman paket luar kota.

Jika diklik menu 'Difa Kurir & Cargo' maka akan muncul dua pilihan layanan yaitu, Pengantaran Dalam Kota dan Pengiriman Paket Luar Kota. Untuk layanan pengantaran dalam kota, paket pengiriman akan dilayani dengan menggunakan armada milik DCTT, dengan tarif 50 kg awal sebesar Rp 60.000,- dengan maksimal jarak tempuh 20 km, dan untuk berat 50 kg – 100 kg berlaku kelipatan Rp 1.500,- untuk setiap 1 kg dengan jarak tempuh maksimal 20 km. Untuk layanan pengiriman paket luar kota akan dilayani oleh penyedia jasa paket profesional yang bekerja sama dengan DCTT, dan untuk estimasi dana jasa pengiriman paket ke luar kota menyesuaikan dan bisa menghubungi pihak DCTT untuk informasi lebih lanjut. Untuk kontak yang dapat dihubungi tertera pada tampilan submenu setiap layanan pada menu 'Difa Kurir & Cargo'.

Ada pula menu 'Difa Shop Online' yang memfasilitasi produk-produk karya difabilitas di Yogyakarta. DCTT bekerjasama dengan beberapa wadah pemberdayaan atau UMKM dari penyandang disabilitas di Yogyakarta dengan memfasilitasi pemasaran produk-produk mereka secara online dan terintegrasi dengan aplikasi "difaBike". Untuk tampilan menu 'Difa Shop Online' adalah sebagai berikut.

Gambar 6
Tampilan Menu 'Difa Shop Online'



(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017)

DCTT adalah sebuah perusahaan industri jasa kreatif kalangan difabel berbasis komunitas yang bergerak di bidang transportasi yaitu ojek difabel dan telah terbentuk sejak tahun 2015. DCTT terdiri dari anggota difabel dengan karakteristik difabilitas fisik kategori ringan, baik penyandang difabilitas fisik sejak lahir maupun penyandang difabilitas fisik karena faktor kecelakaan. Ada 40 anggota DCTT dan terdapat 22 armada ojek difabel. Ada dua jenis armada ojek difabel di DCTT, yaitu armada portable untuk penumpang pengguna kursi roda dan armada biasa untuk penumpang umum. DCTT memiliki aplikasi yang disebut "difaBike" dan dapat diunduh melalui Play Store atau I-Phone Store di smartphone. "difaBike" merupakan wadah berbasis online milik DCTT yang menyediakan berbagai layanan pemesanan seperti, ojek untuk antar jemput penumpang, ojek untuk kargo, jasa pijat tuna netra bersertifikat, penjualan produk-produk dari masyarakat penyandang difabilitas di Yogyakarta, semuanya teraudit menjadi satu dalam wadah DCTT melalui aplikasi online "difa Bike".

Adanya Relasi Pertukaran Sosial

Berkaitan dengan teori pertukaran dari George Caspar Homans, untuk melihat bagaimana relasi pertukaran sosial yang terjadi antara Pak Tselaku pimpinan dan juga para anggotanya selaku pekerja di dalam DCCT. Homans bisa dikatakan masuk dalam kajian yang memiliki bidang (*scope*) sosiologi mikro, karena ia menjelaskan masyarakat mulai dari hal-hal kecil. Yakni menganalisis proses-proses sosial yang ditekankan yang menyebabkan hubungan antar-individu. Fokus sosiologi mikro adalah komunikasi dan interaksi sosial. Sedangkan, konsep-konsep yang digunakan adalah seperti pertukaran, resiprositas, simbol-simbol penting, kewajiban, penanaman, dan ketergantungan. Kaitannya dengan hubungan yang terjalin di dalam DCTT yaitu, bahwa pertukaran yang terjadi bukan hanya dalam tataran imbalan berupa materi saja, melainkan yang lebih penting dan paling diharapkan khususnya bagi para anggota difabel di dalam DCTT adalah mengenai relasi/ jaringan/ *network*. Secara ekonomis atau

materi mungkin pertukaran dapat dilihat secara kasat mata dengan adanya sarana-prasarana, fasilitas, sampai kepada sistem bagi hasil berupa uang. Imbalan yang dianggap setimpal oleh para penyandang difabel di dalam DCTT adalah pertukaran sosial, sehingga membuat mereka kenal akan dunia luar, kenal dengan berbagai relasi, kenal dengan masyarakat luar sebagai jaringan, dari yang semula diabaikan menjadi diperhatikan. Karena DCTT merupakan wadah yang fenomenal dan sangat menarik, karena memang wadah tersebut bergerak di bidang transportasi ojek difabel, maka hal ini yang juga menjadi sorotan bagi khalayak umum, dan kehadiran ojek difabel saat ini bukanlah sesuatu yang dapat dipandang sebelah mata, melainkan menjadi suatu fenomena yang menarik dan unik. Eksistensi anggota difabel DCTT kian mencuat dan banyak media yang meliput, sehingga relasi mereka semakin berkembang pesat dan akhirnya mereka pun semakin dikenal banyak orang. Relasi pertukaran yang diharapkan di dalam komunitas difabel yang mewujud sebagai wadah baru yaitu DCTT. Relasi pertukaran terwujud dengan adanya hubungan resiprositas, yaitu adanya timbal balik atau saling menguntungkan, baik yang terjalin antara para pekerja dengan konsumennya ketika beroperasi di lapangan, sampai kepada pertukaran jaringan yang terjadi di dalam DCTT yang sangat membangun bagi para pekerjanya. Pertukaran antara hak dan kewajiban antara pimpinan dan pekerja di dalam perusahaan di mana aspek hak dan kewajiban ini terdiri dari beberapa poin dalam hubungan industrial, di antaranya pertukaran yang terjalin yaitu, dalam hal: 1) memperoleh pekerjaan; 2) sistem pengupahan; 3) jam kerja; 4) jaminan sosial; 5) keselamatan dan kesehatan kerja; 6) hidup layak; 7) beraspirasi; 8) tidak ada diskriminasi; 9) penyelesaian keluhan; 10) sikap atau perilaku satu sama lain; 11) membina keserasian; 12) peraturan dan persyaratan kerja; dan 13) kesepakatan kerja. Pola perilaku yang terbentuk di dalam DCTT mempengaruhi keberlanjutan tindakan yang akan dilakukan pada perilaku seterusnya. Hal tersebut juga memiliki dampak yang menguntungkan baik bagi pimpinan dan juga para pekerja. Pertukaran

tidak melulu berbentuk materi, karena sebuah perasaan yang dianggapnya setimpal dari balasan akan pertukaran yang terjalin baginya, maka hal tersebut sudah merupakan imbalan yang setimpal. Pak T sendiri sebenarnya lebih banyak memberi dari pada mendapatkan imbalan jika dilihat dari sesuatu yang nampak atau yang bersifat materi, akan tetapi imbalan yang didapatkan oleh Pak T sendiri adalah perasaan puas di dalam batin atau bisa disebut sebagai "nilai kepuasan". Maka dalam hal ini proposisi yang terbentuk dari teori pertukaran sosial Homans yaitu, mengenai Proposisi Nilai. Ada nilai kepuasan yang terbentuk baik antara Pak T selaku pimpinan dan juga para pekerja difabel di dalam DCTT. Kepuasan tersebut muncul dari usaha kerja kerasnya dalam membantu sesama difabel, dan merasa ada hasilnya. Maka keberhasilan tersebut menciptakan kepuasan tersendiri yang tidak ternilai harganya, sehingga hal tersebut menjadikan imbalan yang tak berwujud namun dapat dirasakan bagi pelakunya. Adanya "nilai-nilai pengorbanan" dan "nilai-nilai perjuangan", yang imbalannya berupa "nilai kepuasan". Imbalan yang didapatkan oleh Pak T selaku pimpinan DCTT adalah imbalan yang bersifat imateriil yang cenderung kepada nilai-nilai dan perasaan yang bahkan dianggap sebagai sebuah imbalan yang tak ternilai harganya, karena ada perasaan bangga di sana, di mana sebuah kebanggaan menurutnya adalah sesuatu yang mahal harganya yang bahkan tidak semua orang mendapatkannya. Imbalan yang diterima bagi para anggotanya selaku pekerja di dalam DCTT menghasilkan kepuasan bagi para pekerja, mulai dari mendapatkan fasilitas, sarana dan prasarana, mendapatkan penghasilan secara ekonomis, sampai mendapatkan relasi berupa jaringan sosial yang terbentuk dengan adanya DCTT di tengah-tengah masyarakat. Keduanya merupakan pertukaran yang seimbang, di mana tolak ukurnya adalah "rasa kepuasan" dari relasi pertukaran yang terjalin. Maka dari itu, perilaku tersebut yang berhubungan dengan relasi pertukaran sosial cenderung dipertahankan, dan patut untuk diperjuangkan, serta dilakukan secara berulang-ulang.

Terciptanya Tanda dan Penanda

Berkaitan dengan teori tanda, penanda, dan petanda dari Jean Paul Baudrillard yaitu, bahwa DCTT sendiri merupakan sebuah tanda dimana di balik DCTT memiliki banyak sekali makna dari mulai wadahnya, lambang yang digunakan, sampai kepada segala aktivitas yang dilakukan merupakan sebuah tanda, di mana penanda dari itu semua adalah dari para penyandang difabel yang tergabung di dalam DCTT, untuk menciptakan sebuah petanda berupa identitas baru dari kalangan difabel di Yogyakarta, sebagai sebuah simbol yang melambangkan mengenai pergerakan dari masyarakat difabel di Yogyakarta. DCTT yang merupakan sebuah tanda dari penandanya yaitu masyarakat tuna daksa menghasilkan sebuah petanda melalui pelayanan jasa ojek difabel yang merupakan produk dari DCTT, sebagai sebuah perwujudan makna bahwa masyarakat difabel dapat hidup setara dengan masyarakat normal lainnya. Sebagai simbol bahwa DCTT ini mampu bersaing dan berkompetitif di tengah-tengah arus globalisasi. Sebagai tanda bahwa masyarakat difabel di Yogyakarta juga dapat bergerak maju dan bersaing dalam dunia usaha.

Simbol Identitas Baru Kelompok Difabel

Hal tersebut juga berkaitan dengan teori simbolik yang dikemukakan oleh Ernst Cassirer yaitu, bahwa masyarakat difabel di Yogyakarta khususnya dari kalangan tuna daksa (difabilitas fisik) menjadi identik dan mampu menciptakan sebuah simbol ke arah pembentukan identitas yang baru yang berbeda dengan masyarakat difabel lainnya. Bahwa komunitas difabel di Yogyakarta menciptakan DCTT sebagai perwujudan identitas baru dari kalangan difabel, sekaligus menjadi sebuah simbol perjuangan masyarakat difabel di Yogyakarta, di mana hal ini sangat berbeda dengan potret masyarakat difabel lainnya. Masyarakat difabel di Yogyakarta menjadi unik ketika para penyandang difabilitas fisik menciptakan sebuah wadah DCTT dengan aktivitas pelayanan jasa ojek difabel di dalamnya dan bergerak secara masive di Yogyakarta bahkan berbaur dengan masyarakat luas. Cassirer mengatakan bahwa

manusia merupakan makhluk simbolik, di mana perbedaan dengan makhluk lainnya adalah manusia memiliki akal pikiran, manusia memiliki bahasa dan mampu menciptakan sebuah karya, seni, budaya, dan lain sebagainya. Berkaitan dengan masyarakat difabel yang mampu menciptakan wadah pemberdayaan melalui DCTT di Yogyakarta, hal itu menandakan bahwa ada yang berbeda dari masyarakat difabel yang terdapat di Yogyakarta. Mereka mencoba mendobrak budaya *mainstream*, di mana DCTT menjadi sebuah simbol bagi masyarakat difabel di Yogyakarta yang lain dari pada yang lain. Mereka menciptakan sebuah budaya baru bagi masyarakat difabel khususnya di Yogyakarta, dengan gerakan yang melawan kebiasaan, sehingga muncul sebuah anggapan yang di luar kebiasaan yang padahal hal tersebut menjadi kebiasaan bagi masyarakat normal lainnya. Mereka menciptakannya melalui ide/gagasan, yang kemudian direalisasikan ke dalam sebuah tindakan sehingga memunculkan sebuah karya berupa wadah pemberdayaan bagi masyarakat difabel di Yogyakarta, dan menyebarluaskan pergerakan melalui pesan-pesan bahasa yang disalurkan ke berbagai media, baik media cetak, media sosial, maupun media televisi sebagai wujud pengesahan dan pengakuan akan keberadaan mereka. Mereka melakukan tindakan tersebut secara aktif dan masif sebagai pembentuk identitas di tengah-tengah masyarakat agar diakui. Berbagai aktivitas dan segala teknologi yang ada seperti armada ojek difa di dalam DCTT menjadi sebuah simbol dan simbol tersebut mengandung makna. Di satu sisi, hadirnya ojek difabel memiliki makna sebagai pendobran stigma terhadap masyarakat difabel, di sisi lain sebagai wujud kritik sosial terhadap kebijakan pemerintah terkait aksesibilitas terhadap dunia kerja bagi masyarakat difabel yang menjadi permasalahan utama bagi kehidupan masyarakat difabel di Yogyakarta.

Munculnya Gap Antara Penyandang Difabel pada DCTT dengan Pemerintah di Yogyakarta

Terdapat gap antara penyandang difabel di dalam DCTT dengan pemerintah di Yogyakarta.

Gap yang terjadi yaitu mengenai tataran pengetahuan (*knowledge*) dalam memaknai hadirnya teknologi 'ojek difa'.

Di satu sisi, penyandang difabel pada wadah DCTT menganggap bahwa ojek difa merupakan sarana transportasi baru yang memfasilitasi kepentingan mobilitas masyarakat difabel dan hadir sebagai moda transportasi yang ramah terhadap masyarakat difabel dengan segala jenis kedifabilitasnya. Selain itu, hadirnya DCTT juga menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat difabel di Yogyakarta, khususnya karakteristik penyandang difabilitas fisik (tuna daksa) dengan kategori ringan. Adanya anggapan bahwa DCTT juga merupakan wadah pemberdayaan bagi masyarakat difabel di Yogyakarta, karena selain menciptakan inovasi teknologi berupa ojek difa dari kalangan difabilitas untuk kepentingan mobilitas masyarakat difabel, tetapi juga mewadahi produk-produk hasil dari UKM masyarakat difabel dan memfasilitasi usaha jasa pijat penyandang tuna netra di Yogyakarta, yang semuanya teraudit dalam satu aplikasi khusus yang diciptakan oleh penyandang difabilitas dari DCTT dengan aplikasi "difaBike", sehingga berdampak pada peningkatan perekonomian masyarakat difabel yang terfasilitasi. Jadi, pengetahuan yang ada pada kelompok difabel DCTT menganggap bahwa hadirnya teknologi 'ojek difa' dan wadah DCTT sebagai wujud kreativitas dan wujud kearifan lokal yang hadir dari masyarakat difabel, yang seharusnya didukung dan difasilitasi dalam pengembangannya demi kepentingan masyarakat difabel untuk kehidupan yang layak dan lebih baik, serta menciptakan slogan yang selama ini kurang dalam realisasinya yaitu hak untuk setara tanpa adanya diskriminasi terhadap kelompok difabel, karena tidak semua masyarakat difabel dapat melakukan seperti apa yang dilakukan oleh para penyandang difabilitas di Yogyakarta dengan wadah DCTT-nya, sehingga seharusnya hadirnya DCTT dengan ojek difa-nya dijunjung tinggi sebagai suatu kearifan lokal masyarakat Yogyakarta.

Di sisi lain, pemerintah khususnya Dinas Perhubungan di Yogyakarta menolak kehadiran ojek difa dengan alasan dan pertimbangan

tidak sesuai dengan Kebijakan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selain itu, kendaraan ojek difa juga tidak sesuai dengan standardisasi kendaraan yang arahnya untuk dikomersialkan, serta adanya aturan bahwa angkutan umum penumpang bukanlah termasuk kendaraan roda tiga. Kendaraan roda tiga hanyalah difungsikan untuk angkutan barang semata dan bukan untuk mengangkut penumpang manusia. Dari pihak Kepolisian Kota Yogyakarta juga menganggap bahwa kehadiran kendaraan roda tiga ojek difa sebenarnya tidak diperkenankan untuk mengangkut penumpang, karena akhirnya muncul pula stigma bahwa orang normal saja menggunakan kendaraan masih ada juga yang kecelakaan, lalu bagaimana orang dengan penyandang difabilitas, apalagi mereka membawa penumpang, maka keselamatan penumpang adalah nomor satu. Stigma tersebut mendiskreditkan penyandang difabilitas perihal kemampuan, yang menganggap penyandang difabel tidak mampu, dengan kata lain ojek difa seharusnya tidak beroperasi. Pihak Kepolisian bekerja dengan berlandaskan aturan hukum yang berlaku, sehingga seharusnya perlu ada aturan yang lebih humanis terhadap penyandang difabel di segala sektor yang setara dengan sektor-sektor yang juga diperuntukkan bagi orang-orang normal pada umumnya, maka dengan begitu "Hak Setara" dapat terealisasi. Jadi, terkait pengetahuan (*knowledge*) dari pihak pemerintah Yogyakarta terhadap teknologi 'ojek difa' yaitu, adanya anggapan bahwa hadirnya ojek difa menyalahi aturan yang berlaku, dan seharusnya pihak DCTT mentaati aturan hukum yang berlaku sehingga disarankan untuk tidak beroperasi di jalan dengan dikomersialkan. Sudah ada peraturan yang dikhususkan bagi masyarakat difabel untuk memodifikasi kendaraan disesuaikan dengan kebutuhannya, akan tetapi tidak untuk dikomersialisasikan, beberapa stigma yang masih melekat yaitu adanya anggapan mengenai ketidakmampuan dan membahayakan bagi para penumpang dikarenakan kendaraan yang tidak standart, serta pengendara yang merupakan penyandang difabel. Hal ini jelas masih menunjukkan stigma diskriminatif, dan jauh dari anggapan setara.

Bukankah Kota Yogyakarta terkenal akan identitasnya sebagai Kota Budaya, Kota Pendidikan, Kota Kreatif, dan bahkan dengan slogan Kota Yogyakarta sebagai Kota Inklusi dan Kota Ramah Difabel, maka seharusnya pemerintah dapat menerima dan memfasilitasi wadah DCTT untuk pengembangannya. Jika wadah DCTT dengan teknologi ojek difa-nya masih jauh dari standardisasi yang seharusnya, maka itu juga seharusnya menjadi peran dan tugas pemerintah dalam memfasilitasi kepentingan mereka, karena bagaimanapun pemerintah adalah pengayom masyarakat yang posisi jabatannya mewakili dan memfasilitasi aspirasi masyarakatnya melalui jalur pemerintahan. Jika permasalahan utama adalah perihal ketidaksesuaian terhadap kebijakan yang berlaku, maka bukankah seharusnya hal ini menjadi suatu musyawarah mufakat dan menjadi pembahasan yang bukan hanya dipandang sebelah mata, akan tetapi juga memerlukan perlakuan khusus dan diprioritaskan dalam menghargai karya anak bangsa yang bahkan hadirnya dari masyarakat difabel. Bukannya malah menolak sepihak dan mematikan kreativitas mereka, maka dengan begitu berarti pemerintah akan membunuh aspirasi masyarakat khususnya kelompok difabel sebagai kaum minoritas yang mencoba untuk bangkit dan berproses untuk menjalani haknya untuk hidup setara. Kebijakan bukanlah sesuatu yang saklek dan aturannya bukan berarti tidak dapat diubah dan disesuaikan dengan perkembangan masyarakat sebagai dampak perkembangan jaman yang semakin pesat karena arus globalisasi. Pemerintah mempunyai hak dalam memutuskan peraturan khusus daerah dan yang mampu menampung aspirasi masyarakatnya sebagai etikat dalam menciptakan solusi yang terbaik. Pertimbangan-pertimbangan yang ada menjadi rumusan permasalahan yang perlu untuk dicarikan jawaban dan solusinya secara bersama-sama. Segala aspirasi muncul dari masyarakat dengan beragam kepentingan, tinggal bagaimana pemerintah memfasilitasinya dengan pendekatan secara humanis. Jika permasalahan kendaraan ojek difa yang tidak standart, maka bukankah ini

juga tugas pemerintah dalam memberikan solusi dalam pemecahannya, bagaimana seharusnya teknologi ojek difa ini menjadi standart dan layak dioperasikan dan diintegrasikan dengan peraturan yang baru untuk melegalkan kendaraan roda tiga 'ojek difa' sebagai moda transportasi angkutan umum penumpang di Yogyakarta sebagai kendaraan kearifan lokal masyarakat kota Yogyakarta (seperti yang terjadi di Jakarta, Medan, dan Gorontalo). Tinggal selanjutnya dilakukan pengawasan yang saling bersinergi baik antara pihak DCTT sendiri dengan pemerintah, pihak kepolisian, serta masyarakat (baik sebagai konsumen, maupun LSM, swasta, akademisi, pemerhati difabel, berbagai perkumpulan difabel, dll.).

D. SIMPULAN

DCTT merupakan sebuah wadah pemberdayaan bagi kalangan difabilitas di Yogyakarta. selain menciptakan moda transportasi baru bagi kalangan difabel dengan beragam jenis kedifabilitasnya, DCTT juga menjadi wadah dalam menampung berbagai produk-produk kreativitas dari masyarakat difabel di Yogyakarta yang dipromosikan melalui fasilitas yang disediakan oleh DCTT dalam sebuah wadah internet dalam sebuah aplikasi "difa Bike". DCTT menjadi tempat dalam berbagi aspirasi, dan saling menimba ilmu, baik dengan forum diskusi dan rapat rutin, maupun aspek pendidikan dengan adanya program pelatihan bahasa asing sebagai fasilitas DCTT untuk para anggotanya yang notabene terdiri dari para penyandang difabilitas khususnya tuna daksa (difabilitas fisik). DCTT juga mewadahi pijat tuna netra yang difasilitasi pula di dalam aplikasi "difaBike". Setiap kegiatan DCTT terintegrasi di dalam aplikasi "difaBike", baik dalam ranah moda transportasi dengan segenap pelayanan jasa yang ditawarkan, sampai kepada wujud pemberdayaannya bagi semua kalangan difabel seperti produk kreativitas masyarakat difabel sampai pijat tuna netra. DCTT sendiri memiliki visi untuk mensejahterakan kehidupan masyarakat difabel yang notabene masih dianggap sebelah mata di tengah-tengah masyarakat di manapun masyarakat difabel

berada. Setiap misi DCTT yang terwujud dalam berbagai kegiatannya merupakan upaya dalam menciptakan sebuah gebrakan baru sekaligus gerakan baru dari kalangan difabilitas di tengah-tengah masyarakat sebagai pembentuk identitas tersendiri bagi difabel sebagai kalangan minoritas di Yogyakarta, sekaligus sebagai simbol pergerakan masyarakat difabel di Yogyakarta dalam mengatasi permasalahan ketenagakerjaan dan dalam menciptakan peluang kerja bagi masyarakat difabel di Yogyakarta.

Terdapat beberapa hal yang menjadi rekomendasi terkait hadirnya fenomena baru masyarakat difabel di Yogyakarta dengan produk DCTT, di mana beberapa rekomendasi ditujukan terhadap pihak perusahaan DCTT, para penyandang difabilitas, pihak pemerintah Yogyakarta, masyarakat umum, dan untuk penelitian selanjutnya.

Pertama, untuk pihak perusahaan DCTT yaitu, bahwa pihak perusahaan DCTT sudah sangat baik dalam hal branding, bahkan dalam hal praktik hubungan industrial yang tengah berjalan. Bahkan keberadaannya terus berkembang. Memang solusi satu-satunya untuk perusahaan DCTT agar mendapatkan dukungan pemerintah adalah dengan membuat armada ojek difa sesuai dengan produk pabrikan dari ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merek). Karena memang permasalahan utama dari DCTT adalah karena moda transportasi yang digunakan tidak sesuai dengan spesifikasi dan standarisasi kendaraan, bahkan dari pemerintah mengatakan bahwa armada DCTT tersebut bukan termasuk ke dalam jenis angkutan untuk umum yang dikomersialkan. Maka langkah yang harus dilakukan adalah dengan menciptakan kendaraan roda tiga keluaran pabrikan yang sesuai dengan standarisasi dan lolos tahap uji kir. Sehingga tahap selanjutnya pendekatan terhadap pemerintah terkait pengajuan hak legal atau pengajuan plat kuning dan pengajuan solusi dari pemerintah mengenai peraturan daerah terkait pelegalan motor roda tiga sebagai moda transportasi penumpang umum di Yogyakarta. Dari segi aplikasi yang digunakan yaitu aplikasi “difaBike” sudah baik.

Sedikit masukan untuk pemberian sistem *grade* seperti pada aplikasi ojek online yang lainnya, misal adanya bonus untuk yang memperoleh *grade* yang tinggi, hal ini dilakukan untuk dapat meningkatkan kualitas kinerja para driver lebih baik dan sebagai motivasi atau semangat dalam bekerja lebih giat. Selain itu, untuk bagian menu ‘Difa Online Shop’ akan sangat bagus jika aplikasi “difaBike” ini mampu mewadahi berbagai produk-produk pemberdayaan masyarakat difabel lebih luas lagi namun dalam satu wadah aplikasi “difaBike”, jadi aplikasi “difaBike” ini juga sebagai salah satu media promosi terhadap semua produk-produk hasil dari pemberdayaan masyarakat difabel di Yogyakarta, yang teraudit menjadi satu wadah di aplikasi “difaBike” melalui menu ‘Difa Online Shop’, dan mungkin bisa di-*upgrade* seperti sistem belanja online semacam aplikasi-aplikasi belanja online yang marak saat ini, seperti fitur pemesanan dan transaksi melalui aplikasi. Dari segi legalitasnya, wadah DCTT akan lebih diakui jika telah berbadan hukum, sehingga menjadi sebuah wadah yang sah dan legal secara hukum.

Kedua, untuk pihak penyandang disabilitas, dari segi religiusitas, tetap ikhtiar dan berjuang secara ikhlas, karena bagaimanapun agama menjadi faktor terpenting dalam kehidupan agar orientasinya tidak melulu pada kehidupan duniawi melainkan juga akhirat, di mana percaya akan segala sesuatu yang kita tanam akan mendapatkan hasilnya di kemudian kelak, jika bukan di dunia maka akan didapatkan di akhirat. Segala sesuatu yang dilakukan di dunia ini harus diimbangi dengan beribadah dan berdoa. Selalu percaya bahwa setiap orang berhak untuk hidup layak dan kehidupan yang lebih baik tanpa terkecuali. Semua akan mendapat hikmah dan balasannya dari sikap optimisme, jiwa pantang menyerah, perjuangan dan harapan.

Ketiga, untuk pihak pemerintah yaitu, bahwa keberadaan DCTT adalah sebagai industri jasa yang merupakan moda transportasi baru di Yogyakarta. DCTT hadir dari kalangan minoritas yaitu, masyarakat difabel, hal itu berarti DCTT sebagai sebuah produk kreativitas anak bangsa melalui masyarakat difabel. Belum tentu para penyandang difabel di seluruh dunia

mampu melakukan hal yang sama dengan masyarakat difabel yang ada di Yogyakarta. Maka dari itu, peran dari pemerintah sangat diperlukan untuk saling bersinergi dan mencoba untuk memberikan sedikit perhatian pada masyarakat difabel di Yogyakarta dengan beragam aktivitasnya, dan beragam kreativitas dari mereka. Alangkah baiknya jika mencari solusi yang terbaik, khususnya untuk pemerintah Dinas Perhubungan yang seharusnya mengawal, dan memfasilitasi agar armada DCTT sesuai dengan standart kendaraan dan angkutan umum. Memang masing-masing daerah memiliki otonomi kebijakannya masing-masing, namun peran pemerintah harus bisa mewedahi karya anak bangsanya sendiri bahkan menyangkut daerahnya masing-masing. Kebijakan haruslah bersifat mewedahi semua aspirasi masyarakatnya, dan kebijakan bukanlah sesuatu yang saklek dan kaku yang tidak dapat diubah keputusannya. Maka, peran pemerintah adalah memfasilitasi dan mengawal, serta ke arah perbaikan-perbaikan yang diperlukan, mencoba melakukan pendekatan secara *buttom up* dan bukan secara *top down*, bukan lantas melawan mereka dan mematikan kreativitas mereka. Bagaimanapun masyarakat difabel adalah kalangan minoritas, jadi jangan membuat *trust* dari kalangan ini luntur terhadap pemerintah karena tidak terfasilitasinya aspirasi mereka. Masyarakat akan apatis ketika pemerintahnya tidak humanis. Alangkah baiknya jika adanya Peraturan Daerah (Perda) khusus untuk Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dan/ataupun revisi aturan terkait kendaraan roda tiga sebagai transportasi angkutan umum untuk penumpang manusia bagi penyandang difabilitas yang memiliki usaha di bidang pelayanan jasa transportasi, dengan ketentuan penyandang difabilitas yang termasuk ke dalam jenis penyandang difabilitas fisik (tuna daksa) dengan kategori ringan, dan tergolong difabel yang masih mampu hidup secara mandiri serta fleksibel dalam mengoperasikan kendaraan. Hal ini untuk menjawab permasalahan mengenai para penyandang difabilitas yang berprofesi sebagai penyedia jasa seperti layanan ojek difabel, sebagai moda transportasi khas Yogyakarta

dan merupakan transportasi kearifan lokal di Yogyakarta. DCTT dapat dijadikan kendaraan kearifan lokal masyarakat Yogyakarta dan bisa jadi "*prototype*" terhadap pemberdayaan kreatif bagi masyarakat difabel yang di-*support* atau didukung serta diawasi oleh pemerintah. Harus adanya sinergisitas antara peran pemerintah dengan kegiatan masyarakat difabel yang memiliki inisiatif untuk maju, sehingga pemerintah dapat memfasilitasi masyarakat difabel untuk bisa mewujudkan "hak setara" dalam arti yang sesungguhnya melalui praktik-praktiknya yang nyata. Dengan begitu Kota Yogyakarta yang sarat akan Kota Berbudaya dan Kota Kreatif akan benar-benar menunjukkan identitasnya sebagai Kota Budaya dengan masyarakatnya yang kreatif. Sekaligus Yogyakarta akan menjadi pelopor dalam terciptanya moda transportasi baru dari masyarakat difabilitas sebagai kendaraan kearifan lokal Kota Yogyakarta dan hanya ada satu-satunya bahkan di dunia yaitu, hanya ada di Yogyakarta. Sehingga berdampak pada menguatnya identitas Kota Yogyakarta sebagai Kota Inklusi dan Kota Ramah Difabel, yang dalam praktiknya benar-benar mewedahi, memfasilitasi, dan bergerak secara sinergisitas terhadap kepentingan-kepentingan masyarakat difabel dengan segenap kreativitasnya. Hal ini yang juga menunjukkan bahwa masyarakat difabilitas di Yogyakarta adalah masyarakat yang kreatif yang turut ambil bagian dalam menciptakan identitas Kota Yogyakarta sebagai Kota Kreatif. Serta harapannya ke depan, dalam perkembangannya DCTT bisa menjadi "*prototype*" untuk pemberdayaan masyarakat difabel di daerah-daerah lain dengan Yogyakarta sebagai Kota Percontohan karena telah menginisiasi dan menginspirasi, dalam hal memperjuangkan hak-hak kaum difabel sebagai kalangan minoritas di masyarakat. Harapannya memang pemerintah khususnya untuk Dinas Sosial dan Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi dapat memfasilitasi para difabel keterampilan-keterampilan melalui program-program pelatihan yang disesuaikan dengan kebutuhan perusahaan penyedia lapangan pekerjaan bagi difabel, sehingga jelas dari mulai rancangan program, pemetaan program-

program untuk para difabel, pelaksanaan pelatihan, penanaman motivasi dan penguatan mental, hingga pada *follow up*-nya berupa penempatan kerja bagi para penyandang difabel yang telah sesuai dengan kualifikasi. Jika hal ini dilakukan secara masif mulai dari sosialisasi secara menyeluruh, penjangkaran para difabel, pelaksanaan yang terprogram, sampai kepada *follow up* dan penyaluran ke dunia kerja, dan dilakukan dengan semaksimal mungkin, maka setidaknya permasalahan tenaga kerja bagi masyarakat difabilitas akan sedikit teratasi.

Keempat, untuk masyarakat umum, baik masyarakat lokal Yogyakarta, pihak LSM, Komunitas, Paguyuban/ perkumpulan, dan lain sebagainya, sangat berperan dalam pengembangan daerah. Segala wujud kreativitas harus disokong dan disupport secara bersama-sama asalkan yang bersifat positif dan menimbulkan manfaat bagi banyak orang. DCTT merupakan sebuah wadah kreativitas dari kalangan difabel di Yogyakarta yang keberadaannya mencoba untuk memfasilitasi akses pekerjaan, akses terkait mobilitas seluruh masyarakat difabel di Yogyakarta dengan berbagai jenis kedifabilitasnya dan berbagai kebutuhannya. DCTT hadir sebagai moda transportasi baru, sebagai identitas baru yang lahir di Kota Pelajar, dan Kota Kreatif yaitu Yogyakarta, bahkan merupakan kearifan lokal, karena keberadaannya hanya ada satu-satunya di Yogyakarta. Alangkah baiknya semua masyarakat bersinergi dalam pengembangan kearifan lokal daerah masing-masing, terkhususkan bagi masyarakat di Yogyakarta dengan adanya DCTT sebagai wujud kreativitas para difabel.

Kelima, untuk penelitian selanjutnya. Penelitian ini merupakan sumbangsih baru mengenai konsep hubungan industrial yang berbeda dengan konsep hubungan industrial pada umumnya. Karena pada praktiknya terdapat realitas bahwa sebuah komunitas selain CV. ataupun PT. dapat bergerak dengan praktik industri tanpa berbadan hukum. Seperti halnya konsep tripartit pada hubungan industrial terjadi antara pemerintah, pengusaha dengan pekerja, namun berbeda dengan DCTT di mana

relasi yang terjalin adalah pimpinan, pekerja, dengan berbagai *stakeholders* dari pihak swasta di luar pemerintahan, dan bergerak secara independen. Uniknyanya adalah DCTT digerakkan oleh masyarakat difabilitas yang notabene kalangan minoritas. Mungkin di luar sana, masih ada banyak kegiatan serupa dengan praktik hubungan industrial yang berbeda, baik dari kalangan minoritas maupun kalangan mayoritas. Ini realitasnya untuk potret DCTT di Yogyakarta, sehingga temuan konsep hubungan industrial yang baru ini menjadi sumbangsih tersendiri untuk pengembangan penelitian selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. (2006). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bertrand, L., Caradec, V., & Eideliman, J. S. (2014). Situating Disability. The Recognition of "Disabled Workers" in France. *ALTER, European Journal of Disability Research* 8 (2014) 269-281.
- Cassirer, Ernst. (1987). *Manusia dan Kebudayaan: Sebuah Esei Tentang Manusia (Terj. Alois A. Nugroho)*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Cook, L. H., Foley, J. T., & Semeah, L. M. (2016). An Exploratory Study of Inclusive Worksite Wellness: Considering Employees with Disabilities. *Disability and Health Journal* 9 (2016) 100-107.
- Creswell, John W. (2016). *Qualitative Inquiry & Research Design + Mixed Methods Research*. New York: Sage Publications.
- Data Monografi dari Dinas Sosial Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), Tahun 2015.
- Demartoto, Argyo. (2005). *Menyibak Sensitivitas Gender dalam Keluarga Difabel*. Surakarta: Sebelas Maret University Press.
- Depdiknas. (2003). *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Ketiga*. Jakarta: Penerbit Balai Pustaka.
- Foy, Nancy. (1994). *Empowering People at Work*. London: Grower Publishing Company.
- Guimaraes, B., Martins, L. B., & Junior, B. B. (2015). Workplace Adaptation of People with Disabilities in The Construction

- Industry. *Procedia Manufacturing* 3 (2015) 1832-1837.
- Hidayat, M. A. (2012). *Menggugat Modernisme: Mengenal Rentang Pemikiran Postmodernisme Jean Baudrillard*. Yogyakarta: Jalasutra.
- Kessler, R. C., Barber, C., Birnbaum, H. G., Frank, R. G., Greenberg, P. E., Rose, R. M., Simon, G. E., & Wang, P. (2011). Depression In The Workplace: Effects On Short-Term Disability. *Health Affairs*, vol. 18, No. 5, hlm. 163-171.
- Koentjaraningrat. (2009). *Manusia dan Kebudayaan di Indonesia*. Jakarta: Longman.
- Kusuma, R. T. (2015). *Implementasi Pasal 16 Ayat (3) Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur No. 3 Tahun 2013 Tentang Perlindungan dan Pelayanan Penyandang Disabilitas Terkait Kewajiban Pelaku Usaha Dalam Mempekerjakan Penyandang Disabilitas (Studi Di CV. Sejahtera Abadi dan PG. Krebet Baru Kabupaten Malang)*. Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya, Malang.
- Latuconsina, Zulfah. (2014). Afirmasi Kebijakan Pemerintah dalam Fasilitas Kerja bagi Penyandang Disabilitas. *Jurnal Ilmiah, Pandecta*, Vol. 9, No. 2, hlm. 204-211.
- Mayrizka, Dwindi. (2014). *Strukturasi Implementasi Kebijakan Disabilitas (Studi Kasus Kebijakan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas di Kabupaten Sidoarjo)*. Skripsi, Jurusan Sosiologi, Universitas Brawijaya, Malang.
- Mubarak, Z. (2010). *Evaluasi Pemberdayaan Masyarakat Ditinjau dari Proses Pengembangan Kapasitas pada Program PNPM Mandiri Perkotaan di Desa Sastrodirjan Kabupaten Pekalongan*. Tesis. Program Studi Magister Teknik Pemberdayaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Nugraha, Y. B. (2014). *Implementasi Pasal 67 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Terkait Kewajiban Pengusaha Dalam Memberikan Perlindungan Terhadap Pekerja Penyandang Disabilitas (Studi Di PT. Omega Plastics Kabupaten Sidoarjo)*. Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya, Malang.
- Park, Y., Seo, D. G., Park, J., Bettini, E., & Smith, J. (2016). Predictors of Job Satisfaction among Individuals with Disabilities: An Analysis of South Korea's National Survey of Employment for The Disabled. *Research in Developmental Disabilities* 53-54 (2016) 198-212.
- Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Perlindungan dan Pemenuhan Hak-Hak Penyandang Disabilitas.
- Purnaningtyas, A. A. (2012). *Penerimaan Diri Pada Laki-laki Dewasa Penyandang Disabilitas Fisik Karena Kecelakaan*. Yogyakarta: Fakultas Psikologi Universitas Ahmad Dahlan.
- Rahayu, S., dan Dewi, U. (2012). *Pelayanan Publik Bagi Pemenuhan Hak-Hak Disabilitas Di Kota Yogyakarta*. Staf Pengajar Jurusan Ilmu Administrasi Negara: UNY.
- Ratnasari, Y., dan Salain, M. S. P. D. (2016). *Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Disabilitas Terhadap Hak Memperoleh Pekerjaan*. Makalah Ilmiah, Hukum Bisnis Fakultas Hukum, Universitas Udayana.
- Sadan, Elisheva. (1997). *Empowerment and Community Planning: Theory and Practice of People-Focused Social Solutions*. Tel Aviv: Hakibbutz Hameuchad Publishers.
- Salim, Agus. (2006). *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial*. Yogyakarta: PT Tiara Wacana.
- Sarinem. (2010). Pelayanan Rehabilitasi Sosial Penyandang Cacat Tubuh di UPT Rehabilitasi Sosial Cacat Tubuh Pasuruan Jawa Timur. *Media Info Letkos*, 34, 391-406.
- Soetomo. (2006). *Strategi-strategi Pembangunan Masyarakat*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Surat Edaran Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor: 01.KP.01.15.2002 Tentang Penempatan Tenaga Kerja Penyandang Cacat di Perusahaan.
- Susilo, R. K. D. (2008). *20 Tokoh Sosiologi Modern, Biografi Para Peletak Sosiologi Modern*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.

Undang-Undang Negara Republik Indonesia
Nomor 4 Tahun 1997 Tentang
Penyandang Cacat.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor
8 Tahun 2016 Tentang Penyandang
Disabilitas.

Winasti, Milu. (2012). Motivasi Berwirausaha
Pada Penyandang Disabilitas Fisik.
Jurnal Empathy, Vol. I, No. 1. Fakultas
Psikologi Universitas Ahmad Dahlan.

Yin, Robert K. (2013). *Case Study Research:
Design and Methods*. New York: Sage
Publications.