

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Meningkatnya globalisasi dan modernisasi seakan menuntut setiap orang untuk mengikuti perkembangan yang ada, jika tidak maka akan tertinggal. Hal tersebut dapat ditandai dalam perkembangan teknologi dan informasi yang semakin maju seperti sekarang ini. Ada yang beranggapan bahwa globalisasi adalah upaya penyatuan masyarakat dunia dari sisi gaya hidup, orientasi, dan budaya (Suneki, 2012)¹. Dengan adanya globalisasi, berkembangnya peradaban dan kemajuan teknologi, banyak hal yang mulai bergeser, termasuk dalam moda transportasi.

Kebutuhan akan alat transportasi sangat dirasakan dalam menunjang mobilitas seseorang setiap harinya, terutama di zaman modern seperti saat ini. Terdapat berbagai macam jenis transportasi yang bisa dijumpai, baik itu yang modern seperti mobil, motor, pesawat dan sebagainya, maupun transportasi tradisional seperti becak dan andong.

Pada zaman dahulu, sarana transportasi yang menjadi primadona masyarakat menggunakan tenaga manusia dan hewan sebagai alat penggerak seperti becak dan andong. Tidak hanya sebagai moda transportasi manusia, becak menjadi sarana angkutan barang yang lebih fleksibel, mampu menjangkau peta lokasi terdalam permukiman dengan daya tampung yang cukup besar. Pandu (2019) dalam Norma dan Robby (2020)² berpendapat bahwa, becak dapat dimodifikasi sesuai dengan peruntukan dan kebutuhan, khususnya dalam sarana angkutan barang. Sebagai sarana transfer orang dalam jarak yang relatif pendek, becak terbagi ke dalam becak angkutan biasa dan becak wisata.

¹ Sri Suneki. "Dampak Globalisasi Terhadap Eksistensi Budaya Daerah", *Jurnal Ilmiah CIVIS, Vol II, No. 1, 2012*, hal: 307–321.

² Norma Maharani dan Robby Darwis Nasution. "Melawan Kepunahan Becak Dengan Membentuk Becak Wisata Di Ponorogo". *Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial, Vol 6, No. 1, 2020*, hal 48-59.

Dalam perkembangannya, banyak alat transportasi yang mulai bertransformasi mengikuti perkembangan zaman. Perkembangan transportasi juga mencakup pada cara pemesanan dan pembayaran transaksi atas jasa transportasi. Pembangunan ekonomi suatu kota membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara.

Kementerian keuangan RI³ menyatakan bahwa aktifitas ekonomi berbasis teknologi atau yang sering disebut dengan *e-commerce* memang tumbuh secara signifikan. Kompilasi data baik dari *official websites* dan beberapa media sosial menunjukkan begitu besarnya potensi aktifitas *e-commerce* saat ini. Salah satu aplikasi yang berkembang pesat ialah aplikasi penyedia jasa layanan transportasi. Tidak hanya penyedia layanan transportasi yang sudah beroperasi secara internasional seperti Uber dan Grab, aplikasi layanan transportasi produk lokal milik Nadiem Makarim, Go-jek juga semakin bersinar.

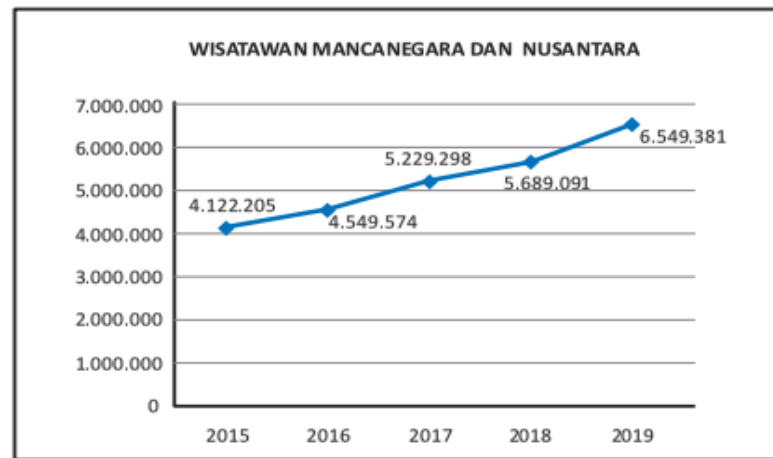
Dilihat dari jangkauan pelayanannya sarana transportasi dengan menggunakan mesin dapat menjangkau hingga lintas wilayah dan juga waktu tempuh perjalanan yang relatif lebih cepat dibandingkan transportasi tidak bermotor. Hal ini menjadikan keberadaan sarana transportasi tidak bermotor jumlahnya semakin berkurang dan di beberapa wilayah bahkan sudah menghilang. Sebelumnya, becak dan andong digunakan masyarakat sebagai alat transportasi yang memiliki peranan penting dalam mendukung aktivitas dan pergerakan masyarakat. Namun saat ini peran becak dan andong sebagai alat transportasi umum sudah mulai hilang dan bergeser menjadi alat transportasi wisata karena keunikannya yang masih dipertahankan dan jarang dijumpai di era modern ini. Keberadaannya pun juga selalu berkaitan dengan kegiatan pariwisata terutama tempat-tempat wisata budaya.

Dikutip dari website resmi Wonderful Indonesia, <http://indonesia.travel>

³ Kementerian Keuangan RI “*Transportasi Berbasis Online Penurunan Biaya Transaksi dan Proses Destruksi Kreatif*” diakses dari <https://www.kemenkeu.go.id/publikasi/artikel-dan-opini/transportasi-berbasis-online-penurunan-biaya-transaksi-dan-proses-destruksi-kreatif/>. diakses tanggal 09 November 2020.

(2020)⁴ Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu tujuan wisata potensial yang ada di Indonesia, Hal ini dibuktikan dengan data statistik dikutip dari visitingjogja (2019) yang menunjukkan wisatawan yang berkunjung di D.I. Yogyakarta,

Tabel 1: Data Wisatawan D.I Yogyakarta



Sumber : <https://visitingjogja.com/28988/statistik-pariwisata-diy-2019/>

Dari data tersebut wisatawan yang datang ke D.I Yogyakarta setiap tahun selalu meningkat, inilah yang membuat D.I Yogyakarta menjadi salah daerah potensi wisata di Indonesia. Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota yang masih mempertahankan keberadaan daya tarik bagi wisatawan yang datang ke kota Yogyakarta. Kawasan Malioboro merupakan salah satu tempat di mana transportasi umum tidak bermotor seperti becak dan andong diperbolehkan untuk beroperasi. Hal ini didukung dengan tulisan pada laman KEMENDIKBUD⁵, bahwa di kawasan Malioboro, becak dan andong masih diminati oleh beberapa kalangan masyarakat baik wisatawan maupun masyarakat sekitar. Di sepanjang jalan Malioboro, masih dapat ditemui banyak becak dan andong yang mangkal pada sepanjang jalan tersebut. Namun saat ini jumlah becak

⁴ Wonderfull Indonesia “Daerah Tujuan Potensial Wisata” diakses dari <https://www.indonesia.travel/id/id/destinations/java/yogyakarta>, diakses tanggal 09 November 2020.

⁵ Kementerian Kebudayaan dan Pendidikan. *Transportasi Tradisional Andong Yogyakarta* diakses dari <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpnbyogyakarta/transportasi-tradisional-andong-yogyakarta/> diakses tanggal 09 November 2020.

dan andong mengalami penurunan.. Hal ini didukung dengan data terbaru Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta⁶, Data ini diperbaharui setiap 2 tahun sekali.

Tabel 2: Data Tukang Becak Kota Yogyakarta

No.	Tahun	Jumlah
1	2014	5.500 unit
2	2016	5.048 unit
3	2018	3.325 unit

Sumber: berita nasional.republika.co.id dan diolah oleh peneliti, 2020

Terlihat dari data tersebut, jumlah becak dari tahun ke tahun mengalami penurunan, Jumlah tersebut menyebar di wilayah kota maupun pinggiran kota. Kebanyakan dari mereka mangkal di sentra yang ramai di pusat jantung kota. Becak yang beroperasi di Yogyakarta memiliki paguyuban yang berada di Kawasan Malioboro. Para anggota paguyuban becak wisata, sebanyak kurang lebih 130 anggota dari 65 paguyuban becak wisata⁷ ini tidak hanya bersaing berbagi jalan dengan transportasi saja namun juga bersaing menarik penumpang. Ada tukang becak yang nakal dengan memanfaatkan keluguan wisatawan untuk meraup banyak rupiah. Ada yang setengah memaksa dengan mengikuti wisatawan dengan berjalan di belakangnya.

Keberadaan tempat wisata dan juga pusat oleh-oleh yang tersebar di sekitar kawasan Malioboro yang beberapa tidak dilalui oleh rute perjalanan transportasi umum bermotor. Hal tersebut memperkuat keberadaan becak dan andong yang tidak begitu saja hilang dari sistem transportasi, melainkan dapat beralih peran menjadi moda transportasi wisata yang terkait dengan kegiatan pariwisata. Keberadaannya juga

⁶ Dinas Perhubungan Yogyakarta *Data Ulang Jumlah Becak* diakses dari <http://www.nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/16/03/12/o3xjmo299-dishub-yogyakarta-data-ulang-jumlah-becak> diakses tanggal 09 November 2020.

⁷ Republic.co.id (2018). Pengemudi Becak di Malioboro Kesulitan Kerja Sistem Shift. Diakses dari <https://republika.co.id/berita/nasional/daerah/18/08/03/pcvymy382-pengemudi-becak-di-malioboro-kesulitan-kerja-sistem-shift>. Diakses pada 22 Desember 2020.

didukung dengan adanya jalur khusus untuk becak dan andong sepanjang 2 km di sisi barat jalan Malioboro.

Namun sebagai moda transportasi, becak dan andong juga dihadapkan pada persaingan dengan transportasi umum bermotor seperti bus kota dan juga Trans Jogja yang sama-sama beroperasi di kawasan Malioboro. Keberadaan moda transportasi umum tersebut tentunya menjadi saingan bagi penarik becak dalam beroperasi.

Penarik becak ialah orang yang berprofesi sebagai pengemudi becak yang bekerja di sektor informal (Suharso, 2005)⁸. Menurut Bappenas (2010)⁹, ciri dari pekerja sektor informal adalah suatu kegiatan usaha tidak terorganisasi secara baik, karena unit usaha timbul tanpa menggunakan fasilitas atau kelembagaan yang tersedia secara formal.

Menurut Hart (1996)¹⁰, pekerja sektor informal umumnya miskin, kebanyakan berada dalam usia kerja utama, berpendidikan dan berpenghasilan rendah, serta memiliki modal usaha yang kecil. Akibatnya sektor informal dianggap sebagai jawaban yang tepat dan murah atas masalah ketenagakerjaan di perkotaan. Sethuraman (dalam Edi, 2003)¹¹ mengemukakan bahwa kesempatan kerja di sektor informal sangat berkaitan erat dengan orang-orang yang sulit mendapatkan pekerjaan, karena mereka yang terlibat dalam sektor informal pada umumnya miskin, berpendidikan sangat rendah, dan tidak terampil, Salah satu bentuk kegiatan sektor informal adalah tukang becak.

Kehidupan para tukang becak yang masih bertahan kini cukup memprihatinkan. Semakin banyaknya saingan secara otomatis membuat pendapatan mereka menurun. Belum lagi ditambah harga kebutuhan pokok yang semakin mahal. Baihaqi (2016)¹²

⁸ Ana Suharso. *Kamus besar Bahasa Indonesia*. (Semarang: Widya Karya, 2005).

⁹ Bappenas. (2010). *Laporan Pencapaian Tujuan Pembangunan Milenium Indonesia 2010*. Bappenas atau KPPN.

¹⁰ Hart Keith. *Sektor Informal Dalam Meaning, Chris & Tadjuddin, Noer Effendy, Urbanisasi Pengangguran & Sektor Informal di kota*. (Jakarta: Gramedia. 1996).

¹¹ Edi Suharto. *Paradigma Baru Studi Kemiskinan*. (Jakarta: Media Indonesia, 2003).

¹² Baihaqi Hendri Mangatta. "Strategi Adaptasi Tukang Becak Dalam Kehidupan Sosial Ekonomi (Studi Kasus Tukang Becak Di Kelurahan Bontobiraeng Kecamatan Mamajang Kota Makassar)". *HOLISTIK, Journal Of Social and Culture*, Vol IX, No. 18, 2016.

menyatakan bahwa semakin sedikitnya jumlah penumpang dan mulai banyaknya alat transportasi modern, tentunya membuat para tukang becak belajar untuk bisa beradaptasi dengan perubahan yang sedang dan masih akan terus berlangsung. Muncul dan berkembangnya transportasi *online* sangat memberikan pengaruh yang kurang menguntungkan bagi tukang becak, pendapatan tukang becak menjadi berkurang karena pengguna jasa becak atau penumpang mulai beralih. Berkurangnya penumpang ini mengakibatkan berkurangnya pendapatan tukang becak. Menurut Edi (2003)¹³, demi pemenuhan kebutuhan hidup penarik becak dan keluarganya, penarik becak mulai mencari alternatif baru seperti meningkatkan aset tenaga kerja (*labour asset*), seperti mengarahkan keluarganya untuk berusaha juga dalam memenuhi kebutuhan mereka serta mengarahkan keluarganya juga untuk meminimalisir pengeluaran keluarganya.

Snel dan Staring (dalam Resmi Setia, 2005:6)¹⁴ mengemukakan bahwa strategi bertahan hidup merupakan rangkaian tindakan yang dipilih secara standar oleh individu dan rumah tangga yang miskin secara sosial ekonomi. Melalui strategi ini seseorang bisa berusaha untuk menambah penghasilan lewat pemanfaatan sumber-sumber lain ataupun mengurangi pengeluaran lewat pengurangan kuantitas dan kualitas barang atau jasa.

Strategi sangat dibutuhkan dalam kehidupan sehari-hari, bukan hanya lembaga atau organisasi yang menggunakan strategi sebagai perencanaan untuk sebuah kemajuan. Strategi tersebut juga dapat digunakan untuk menyesuaikan diri sendiri terhadap perubahan-perubahan yang terjadi di masyarakat yang tentunya mengharuskan seseorang harus lebih berusaha lagi dalam berjuang agar tetap dapat bertahan.

Bukan suatu hal sulit untuk menemukan becak yang ada di kota Yogyakarta, terutama becak wisata yang ada di Malioboro ini sangatlah berbeda dengan becak yang

¹³ Edi Suharto. *Paradigma Baru Studi Kemiskinan*. (Jakarta: Media Indonesia, 2003).

¹⁴ Resmi Setia. *Gali Tutup Lubang Itu Biasa: Strategi Buruh Menanggulangi Persoalan dari Waktu ke Waktu*. (Bandung: Yayasan Akatiga, 2005).

ada di daerah lain. Menurut Tayu (2016)¹⁵, para tukang becak saling berlomba memasang tarif murah agar penumpang bersedia menggunakan jasa becaknya, becak wisata tarif lima ribu hanya dikhususkan untuk wisatawan yang bertandang ke Malioboro. Selain untuk menarik penumpang, alasan lain tukang becak menurunkan harganya, karena munculnya transportasi *online* dan beberapa transportasi umum lainnya. Hal ini dibuktikan oleh penelitian Trisnawati (2014)¹⁶, tukang becak juga dihadapkan pada persaingan dengan transportasi umum bermotor seperti bus kota dan juga Busway yang sama-sama beroperasi di kawasan Malioboro. Seiring berkembangnya jaman, persaingan tukang becak semakin terasa dengan hadirnya transportasi *online*. Semua situasi ini membuat pendapatan tukang becak menurun.

Menurut surat kabar Kumparan.com (2020)¹⁷, salah seorang tukang becak menyampaikan ceritanya mengenai penghasilan. Dulu setiap hari tukang becak ini bisa menghasilkan Rp 300.000,00- Rp 500.000,00 per hari, namun saat ini hanya mendapatkan Rp 100.000,00 per hari. Selain dampak pandemi, alasan lain penurunan ini karena tidak adanya wisatawan yang berkunjung di Malioboro. Dengan situasi tersebut membuat para tukang becak harus memiliki strategi demi bertahan hidup di tengah pandemi global dan persaingan dengan transportasi *online*.

Dengan adanya beberapa penjelasan tersebut, maka sangat diperlukan strategi yang digunakan oleh tukang becak untuk bertahan hidup. Persaingan global akan semakin ketat dengan berkembangnya lapangan sektor kerja informal. Hal ini yang mendorong peneliti untuk melakukan penelitian terkait strategi bertahan hidup yang dilakukan oleh tukang becak di Kawasan Malioboro.

¹⁵ Tayu Pratidina.(2016). *Becak Banting Harga: Analisa Pilihan Rasional Tukang Becak Wisata di Kawasan Malioboro Yogyakarta*. Doctoral dissertation, Universitas Negeri Semarang.

¹⁶ Trisnawati dan Sunaryo (2014). “Keberadaan Moda Transportasi Umum Tidak Bermotor Dalam Mendukung Aktivitas Pariwisata Di Kawasan Malioboro, Yogyakarta”. *Jurnal: Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 3(4), 1013-1024.

¹⁷ Kumparan.com. (2020).” *Curhat Tukang Becak di Malioboro: 27 Tahun Mengayuh Becak, Kali Ini Tersepi*”. Diakses dari <https://kumparan.com/kumparannews/curhat-tukang-becak-di-malioboro-27-tahun-mengayuh-becak-kali-ini-tersepi-1t6M6W9jWIE/full>. Diakses pada 22 Desember 2020.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang diteliti adalah Bagaimanakah strategi bertahan hidup yang dilakukan oleh tukang becak di Kawasan Malioboro?

C. Kerangka Konseptual

1. Strategi Bertahan Hidup

Suharto (2009)¹⁸ menjelaskan bahwa strategi bertahan hidup dalam mengatasi goncangan dan tekanan ekonomi dapat dilakukan dengan berbagai strategi. Strategi bertahan hidup dapat digolongkan menjadi 3 kategori yaitu strategi aktif, strategi pasif dan strategi jaringan.

a. Strategi Aktif

Strategi aktif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara memanfaatkan segala potensi yang dimiliki. Strategi aktif merupakan strategi yang dilakukan keluarga miskin dengan cara mengoptimalkan segala potensi keluarga, (misalnya melakukan aktivitasnya sendiri, memperpanjang jam kerja dan melakukan apapun demi menambah penghasilannya).

b. Strategi Pasif

Strategi pasif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara meminimalisir pengeluaran keluarga. Strategi pasif adalah strategi bertahan hidup dengan cara mengurangi pengeluaran keluarga (misalnya biaya untuk sandang, pangan, pendidikan, dan sebagainya).

c. Strategi Jaringan

Strategi jaringan adalah strategi yang dilakukan dengan cara memanfaatkan jaringan sosial. Strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya dan lingkungan kelembagaan (misalnya meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung atau toko, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank dan

¹⁸ Edi Suharto. *Paradigma Baru Studi Kemiskinan*. (Jakarta: Media Indonesia, 2003c).

sebagainya). Strategi jaringan terjadi akibat adanya interaksi sosial yang terjadi dalam masyarakat, jaringan sosial dapat membantu keluarga ketika membutuhkan uang secara mendesak.

2. Tukang Becak

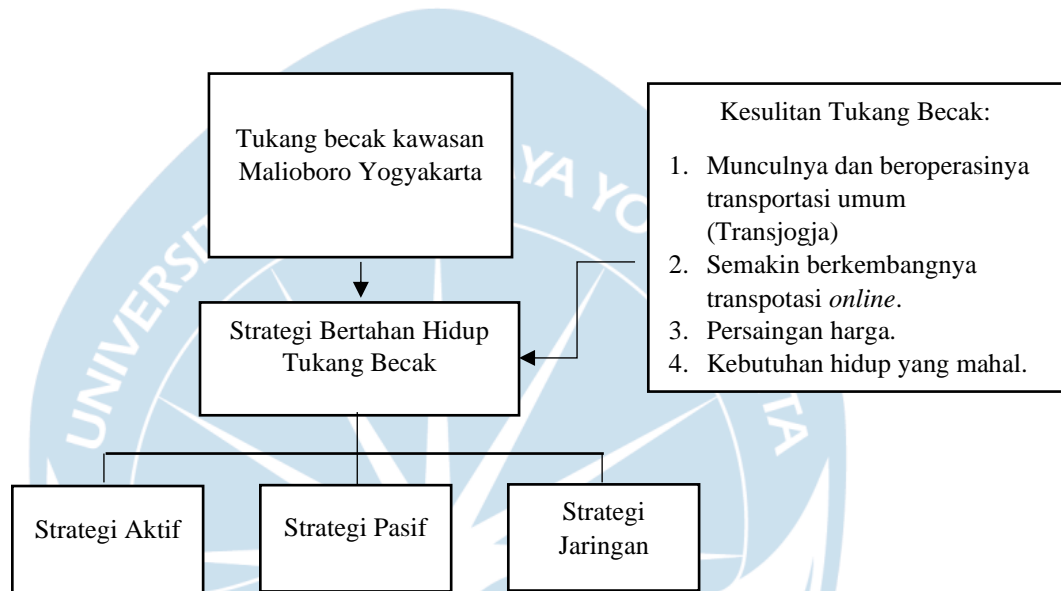
Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) kata tukang berarti orang yang mempunyai kepandaian dalam suatu pekerjaan tangan dengan alat atau bahan tertentu. Sedangkan pengertian becak berasal dari bahasa Hokkien, yaitu *be chia* yang artinya kereta kuda. Dalam KBBI, becak adalah kendaraan umum seperti sepeda, beroda tiga, roda satu di belakang dan dua di depan dijalankan dengan tenaga manusia. *Be chia* adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang umumnya dapat ditemukan di Indonesia dan sebagian negara Asia lainnya. Di Jepang, becak dikenal dengan nama *jinrikisha*. Di Jepang, penarik *jinrikisha* biasanya diberi upah tiap minggu dan biasanya digunakan oleh bangsawan Jepang.

Berdasarkan konsep yang sudah dijelaskan di atas sewaktu-waktu dapat berubah sesuai kondisi saat penelitian dilaksanakan. Hal ini disebabkan karena alur berpikir yang digunakan dalam penelitian ini ialah alur berpikir induktif yang penggunaan konsep/teori tidak bersifat mutlak dalam suatu penelitian. Konsep/teori dapat saja berubah ketika peneliti menarik data-data dari proses pengamatan atau penelitian di lapangan sehingga dapat saja, menuntut peneliti menggunakan konsep/teori baru yang sesuai dengan gejala yang ditemui.

3. Kerangka Berpikir

Berikut ini kerangka berpikir peneliti dalam proses penelitian di lapangan:

Gambar 1: Kerangka Berpikir



Sumber: diolah oleh peneliti.

Keterangan: Gambar 1 menjelaskan bahwa Tukang becak mempunyai beberapa

Dalam perkembangan jaman, banyak alat transportasi yang mulai bertransformasi mengikuti perkembangan zaman. Perkembangan transportasi mencakup cara memesan dan membayar atas jasa transportasi secara *online*. Hal ini menjadikan sarana transportasi tidak bermotor jumlahnya semakin sedikit karena mulai tergantikan dengan berkembangnya transportasi *online*. Situasi ini membuat para tukang becak harus mempunyai strategi bertahan hidup di tengah persaingan dengan transportasi *online*. Strategi sangat diperlukan agar dapat menyesuaikan diri terhadap perubahan-perubahan yang terjadi di masyarakat yang tentunya lebih berusaha agar tetap dapat bertahan hidup.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah tersebut, peneliti memiliki tujuan untuk menganalisis dan mengetahui strategi yang digunakan untuk bertahan hidup yang dilakukan oleh tukang becak di kawasan Malioboro.

E. Sistematika Penulisan

Penulisan karya ilmiah ini memiliki sistematika sebagai berikut:

Bab I: Pendahuluan

Bab Pendahuluan berisikan tentang latar belakang, rumusan masalah, kerangka konseptual, tujuan penelitian serta sistematika penulisan.

Bab II: Metode Penelitian

Bagian ini berisikan jenis penelitian, metode penelitian, narasumber, operasionalisasi konsep, metode pengumpulan data, jenis data dan cara analisis data. Lalu yang terakhir adalah deskripsi objek atau subjek dalam penelitian ini.

Bab III: Temuan dan Pembahasan

Bagian ini berisikan uraian data-data temuan penulisan di lapangan. Data-data kemudian dianalisis oleh penulis menggunakan konsep yang telah dijelaskan di Bab I, sehingga jawaban atas rumusan masalah dapat terjawab di bab ini.

Bab IV: Penutup

Bagian ini merupakan catatan penutup yang berisikan kesimpulan dan saran.