

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Strategi bertahan hidup merupakan rutinitas yang diikuti setiap orang untuk memastikan bahwa mereka mampu memenuhi kebutuhan hidup mereka melalui pekerjaan. Strategi aktif merupakan suatu gaya hidup yang dilakukan dengan memanfaatkan seluruh potensi yang ada, seperti yang diungkapkan oleh Umanailo (2019). Untuk memenuhi kebutuhan mendasarnya, individu berpartisipasi dalam berbagai kegiatan ekonomi yang dapat diklasifikasikan menjadi formal dan informal. Panjaitan dkk. (2009) menyarankan agar pemerintah Indonesia meningkatkan reaksi kimianya terhadap suatu permasalahan rumit yang mempunyai pengaruh besar terhadap situasi sosial ekonomi masyarakat.

Transportasi mengacu pada proses perpindahan orang atau produk dari suatu area ke area lain dalam jangka waktu tertentu dengan menggunakan moda transportasi yang dioperasikan oleh manusia, hewan, atau mesin. Perkembangan transportasi sebagai sebuah teknologi menjadi semakin penting bagi individu dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Manusia dapat berpindah dari suatu daerah ke daerah lain dengan cepat baik dengan menggunakan jasa angkutan pribadi maupun angkutan umum.

Di era teknologi yang modern saat ini, manusia membutuhkan sarana transportasi yang memadai dan cepat. Berbagai jenis transportasi yang diciptakan baik untuk berpindah melalui darat, air ataupun udara telah banyak tersedia disekitar manusia saat ini. Transportasi modern dan tradisional pun masih banyak berjajaran di jalanan baik itu transportasi modern seperti mobil, motor, pesawat, kereta api, kapal laut maupun transportasi tradisional yaitu becak dan delman. Persaingan transportasi antara transportasi modern maupun tradisional membuat transportasi tradisional pelan-pelan tidak dibutuhkan lagi

terlebih saat ini manusia lebih membutuhkan segala sesuatu berjalan dengan cepat dan praktis.

Becak transit mempunyai tingkat popularitas yang cukup tinggi di Indonesia beberapa tahun lalu. Ketika Jepang pertama kali mendarat di Indonesia pada tahun 1942, jumlah paruhnya hampir tidak bertambah. Karena pembatasan ketat yang diterapkan Jepang terhadap penggunaan bensin dan penggunaan sepeda motor pribadi, becak telah menjadi pilihan populer di kota-kota besar seperti kota Yogyakarta. Ini dianggap sebagai salah satu cara transportasi alternatif terbaik di kota-kota ini.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Risdiyanto dan rekan (2015), penulis menyoroti perkembangan sistem transportasi bus Yogyakarta yang mulai terbentuk sebelum perang dunia kedua. Kemungkinan untuk diakui sebagai aset transportasi yaitu sebagai aset angkutan kota berukuran sedang antara kawasan pemukiman dan pusat pekerjaan, merupakan faktor yang cukup lama dipertimbangkan. Pada masa dibangun, tergenang, lalu terendam banjir lagi, Yogyakarta hanya menyebut kota ini dengan sebutan “kota becak” (Palijama, 2019). Mengingat gelombang pemusnahan dan pelarangan becak di kota-kota besar lainnya belum rampung, maka Yogyakarta tidak punya pilihan selain menjalani dan menanggungnya. Peraturan Balai Kota Yogyakarta dan pendahulunya pada tahun 2004 menyatakan bahwa paruh tersebut harus dijaga hingga matahari terbit. Ini adalah konfirmasi dari fakta di atas. Perkembangan teknologi dalam industri transportasi telah mengakibatkan terjadinya transformasi baling-baling perahu menjadi baling-baling motor. Motor becak merupakan metamorfosis dari becak kayuh, dimana motor merupakan bagian mesin yang arahnya ke belakang. Hal ini memungkinkan roda belakang tetap seolah-olah abadi, namun dengan dihilangkannya satu roda depan dan pengantiannya dengan kabin penumpang (Palijama, 2019). Ketika permukaan air naik dan terdorong oleh peningkatan motor, industri pariwisata di Yogyakarta akan sangat dirugikan karena tidak adanya satu daya tarik (keliling kota naik becak). Hal ini disebabkan karena tidak adanya satu daya tarik (Palijama, 2019).

Transportasi becak tersedia di beberapa kota yang ada di Indonesia. Dalam penelitian ini lokasi penelitian ini berada di kota Kolaka, propinsi Sulawesi Tenggara. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Kolaka mencakup dataran dan kepulauan yang memiliki wilayah luas sebesar 3.283,59 km² dan jumlah penduduk hingga tahun 2021 berjumlah 238.352 jiwa, dengan kepadatan 73 jiwa/km². Di kota Kolaka, masih banyak dijumpai sarana transportasi jasa berupa becak. Hal ini dapat dilihat perbandingannya sebagai berikut :

Tabel 1.1 Perbandingan Becak di Antar Kota

Tahun	Becak Kota Kolaka	Becak Kota Yogyakarta
2020	146	1.700
2021	101	1.000

Sumber: Badan Pusat Statistik (2021).

Berdasarkan pada tabel menunjukkan bahwa terjadi penurunan jumlah becak di kota-kota yang terkenal dengan ikon becaknya. Kota Yogyakarta menunjukkan bahwa jumlah becak masih tinggi dikarenakan adanya dukungan sektor pariwisata yang menjadikan becak sebagai salah satu destinasi wisata yaitu berkeliling kota Yogyakarta dengan becak. Becak di Yogyakarta hanya menjadi profesi yang menjanjikan jika menjajakan jasanya di Malioboro sebagai pusat pariwisata Yogyakarta. Hal ini mencerminkan bahwa telah terjadi pergeseran nilai yang signifikan dalam peran becak di kota Yogyakarta. Dulu, becak adalah salah satu alat transportasi utama bagi penduduk lokal yang digunakan untuk menghadapi lalu lintas yang semakin ramai. Namun, sekarang di tengah kemajuan teknologi dan modernisasi transportasi, becak telah menemukan panggilan baru. Becak menjadi daya tarik utama bagi para wisatawan yang lebih memilih naik becak daripada menggunakan transportasi

modern (Wangge, 2023). Tetapi jika becak tersedia di bagian lain kota Yogyakarta akan mengalami yang serupa yaitu sulitnya memperoleh penghasilan karena tingkat persaingan yang tinggi dengan penyedia jasa transportasi modern, ditengah kebutuhan hidup yang mahal, pendapatan becak setiap hari hanya berkisar antara Rp45.000 hingga Rp60.000. Fenomena ini memaksa para tukang becak berupaya untuk melakukan strategi bertahan hidup karena penghasilan sebagai tukang becak tidak mencukupi dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari.

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang meneliti terkait strategi bertahan hidup yang dilakukan oleh tukang becak ditengah tergerusnya profesi jasa transportasi becak oleh perkembangan transportasi modern. Penelitian dilakukan oleh (Nambung et al., 2021) dengan judul “Strategi Bertahan Hidup Pengemudi Becak Motor Di Kota Malang”. Permasalahan yang terjadi pada tukang becak di Kota Malang yaitu persaingan dengan jasa transportasi online. Berdasarkan hasil penelitian, metode aktif adalah dengan melibatkan pekerja dalam pengabdian masyarakat dan mendorong mereka untuk mengelola pekerjaannya guna mencapai tujuan kelompok. Selain itu, orang-orang yang kesulitan memenuhi kebutuhan hidup menggunakan teknik pasif dalam menjalankan bisnisnya. Mereka melakukan hal ini dengan membeli makanan dengan harga diskon, mengalokasikan sebagian keuntungan mereka untuk memenuhi kebutuhan pokok dan menyisihkan sisa dana untuk keadaan yang tidak terduga. Selain itu, berkat penggunaan taktik jaringan, petani mampu terus bertahan hidup. Hal ini dilakukan dengan mentransfer uang kepada kerabat atau keluarga tetangga, serta ke bank, guna memenuhi kebutuhan keluarga.

Kemudian penelitian yang dilakukan oleh (Setiawan, 2021) dengan judul “Strategi Tukang Becak Dalam Mempertahankan Pekerjaan Pasca Munculnya Transportasi Ojek Online (Studi Kasus Kota Banda Aceh)”. Berdasarkan temuan penelitian ini, istilah tukang becak seharusnya digunakan bersamaan dengan moda transportasi masa kini seperti sistem transportasi Kutaraja dan layanan taksi online, yang lebih cenderung menghasilkan pemanfaatan istilah tukang becak. Ada layanan transportasi yang disebut Trans Kutaraja yang disediakan oleh pemerintah tanpa memungut biaya kepada

penumpang. Hasil penelitian disajikan dalam bentuk dua strategi yang pertama adalah strategi adversative. Strategi-strategi ini termasuk mempersingkat waktu yang tersedia, memastikan keamanan dan kepuasan pelanggan dan memberikan bantuan. Selain itu, strategi bertahan hidup tidak ada harganya. Oleh karena itu, jika ada ojek online, becak harus mematuhi atau menyesuaikan tarif agar keadilan juga dapat dirasakan oleh kedua belah pihak.

Kemudian penelitian yang dilakukan oleh (Yusrita, 2019) dengan judul “Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak di Kota Makassar”. Permasalahan dalam penelitian ini bahwa tukang becak bersaing dengan transportasi modern dan juga ojek online. Ada beragam pendekatan yang dilakukan oleh pengemudi becak. Untuk memulainya, mereka menggunakan pendekatan aktif dengan melakukan pekerjaan sampingan lain dan meminta bantuan anggota keluarga mereka untuk menghasilkan lebih banyak pendapatan. Kedua, mereka menggunakan teknik pasif dengan melakukan berhemat, yang mencakup aktivitas seperti makan makanan yang lebih murah, berbelanja bahan makanan pada saat harga sedang rendah, dan menyisihkan sebagian pendapatan untuk keperluan. Yang terakhir, mereka menggunakan pendekatan jaringan, yaitu dengan meminjam uang dari anggota keluarga atau tetangga. Selain itu, pemerintah juga memberikan bantuan kepada pengemudi becak berupa pembagian kartu jaminan kesehatan gratis yang disebut KIS.

Berdasarkan pada hasil peninjauan terhadap penelitian terdahulu menunjukkan bahwa perbedaan penelitian terletak pada lokasi penelitian, dimana penelitian sebelumnya meneliti tukang becak di kota Malang, kota Banda Aceh dan kota Makassar. Permasalahan yang terjadi menunjukkan bahwa tukang becak menghadapi persaingan dengan moda transportasi modern yang lebih praktis, kemudian bersaing dengan transportasi umum yang disediakan oleh pemerintah dengan biaya yang gratis, serta bersaing dengan transportasi online dengan tarif yang lebih murah karena adanya promosi diskon potongan tarif. Setiap tukang becak di masing-masing kota melakukan strategi bertahan hidup yang berbeda-beda. Di mana strategi tukang becak di kota Banda Aceh yang bersaing dengan transportasi pemerintah akhirnya dengan memberikan jasa transportasi tanpa menentukan tarif. Kemudian

strategi yang dilakukan oleh tukang becak di kota Malang dan kota Makassar dengan cara meminjam uang ke saudara maupun tetangga.

Perbedaan dengan penelitian ini bahwa tukang ojek di kota Kolaka tidak bersaing dengan transportasi modern yang disediakan oleh pemerintah. Sehingga tukang ojek di Kolaka tidak menghadapi persaingan dari segi biaya atau harga jasa yang ditawarkan. Sehingga hasil penelitian diduga bahwa strategi yang dilakukan oleh tukang becak di Kolaka tidak termasuk dalam penyesuaian tarif dengan pesaingnya.

Berdasarkan observasi langsung peneliti ke lokasi tempat mangkal tukang becak melalui wawancara singkat bahwa rata-rata penyedia jasa becak adalah yang telah berumur diatas 50 tahun. Kehidupan tukang becak masih menyimpan berbagai masalah ekonomi yang tampak jelas hidup dibawah garis kemiskinan, dengan penghasilan yang tidak seberapa dari menarik becak untuk memenuhi kebutuhan hidup diri sendiri dan keluarganya, terlebih dengan usia yang sudah tidak produktif lagi jika harus mencari pekerjaan lainnya maka satu-satunya harapan hidup adalah dengan menarik becak dan mengharapkan masih ada yang menggunakan jasa mereka di era gempuran transportasi angkutan umum yang lebih modern.

Keberadaan becak dari hari ke hari semakin tergeserkan dengan adanya perkembangan teknologi modern, hadirnya transportasi yang lebih canggih dan cepat menjadi permasalahan bagi penarik becak. Berdasarkan pada data yang dihimpun oleh Badan Pusat Statistik Kota Kolaka berikut merupakan pertumbuhan transportasi umum dan transportasi becak di kota Kolaka pada tahun 2017-2021

Tabel 1.2 Jumlah Kendaraan di Kolaka Tahun 2017-2021

Tahun	Bus	Mobil Penumpang	Truk	Sepeda Motor	Becak
2017	567	5.374	3.119	29.514	199
2018	579	5.471	3.433	30.291	160

2019	603	5.687	3.472	31.525	151
2020	714	5.780	4.124	32.329	146
2021	717	6.389	4.475	32.881	101

Sumber: Badan Pusat Statistik (2021).

Berdasarkan pada tabel 1.2 menunjukkan bahwa jumlah transportasi becak dibandingkan dengan transportasi umum lainnya memiliki perbandingan yang sangat signifikan. Jumlah transportasi lainnya mengalami pertumbuhan yang positif dari tahun per tahun, berbeda dengan jumlah transportasi becak yang terus mengalami penurunan. Hal ini mengindikasikan bahwa jasa transportasi becak setiap tahunnya mengalami peningkatan pesaing dengan penyedia jasa transportasi modern, dari situ semua pendapatan penarik becak menjadi berkurang bahkan kadang tidak ada sama sekali pemasukan. Penarik becak harus bisa bertahan hidup dengan tidak hanya mengharapkan pendapatan dari menarik becak tetapi harus memiliki usaha sampingan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari, sehingga penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap kehidupan pengemudi becak yang berjumlah 5 orang untuk diwawancarai di kota Kolaka, kelima tukang becak tersebut berada dalam satu tempat lokasi mangkal yang strategis yaitu di jalan Alam Mekongga, kelurahan Balandete, kota Kolaka.

Penelitian ini merupakan bentuk dari bagian sosiologi. Kajian sosiologi merupakan penelitian tentang aktivitas sosial, proses sosial, dan dampak sosial yang terjadi dalam lingkungan komunitas. Menurut Waluya (2013), sosiologi pada dasarnya adalah proses memahami setiap fenomena sosial dengan cara menyimpulkannya dari jaringan rumit sebab dan akibat yang saling terkait. Pembahasan strategi hidup merupakan cerminan dari perubahan yang terjadi di masyarakat lain. Profesi pandai besi berkembang pesat sebagai konsekuensi dari pesatnya perkembangan sektor transportasi modern. Kapasitas generasi muda untuk beradaptasi terhadap perubahan kondisi sosial dan ekonomi merupakan penekanan dari pembangunan ini.

Salah satu perspektif mengenai perubahan sosial adalah bahwa perubahan sosial dapat dilihat sebagai evolusi dari banyak peristiwa sosial yang terjadi di masyarakat sepanjang sejarahnya, yang dapat berkisar dari yang sangat mendasar hingga yang sangat rumit. Meskipun kontrak sosial hanya merupakan lembaga yang relatif kecil, kontrak sosial dapat dilihat sebagai konsekuensi dari keterkaitan banyak unit sosial. Pergeseran ini melibatkan seluruh bagian masyarakat termasuk struktur, tujuan, nilai, standar dan praktiknya serta setiap interaksi yang mungkin terjadi antara orang, organisasi atau komunitas (Waluya, 2013). Subsidi yang diberikan kepada masyarakat kurang mampu secara ekonomi didasari oleh perubahan yang disebabkan oleh pertumbuhan teknologi sebagai paradigma baru. Dalam konteks waktu yang relatif singkat, inovasi seringkali digunakan sebagai proses sosial dan sebagai sarana untuk mendorong perkembangan manusia baru. Oleh karena itu, rakyat mampu memanfaatkan dan menemukan makna dari kekalahan ini dengan demikian taraf hidup masyarakat pun berubah.

Dalam kehidupan sosial dan ekonominya dimana pada kehidupan sosial tukang becak terlihat antara sesama saling membantu sementara pada kehidupannya terlihat sangat prihatin dari kemiskinan, penelitian ini penting untuk diteliti karena untuk mengetahui bagaimana para penarik becak melakukan strategi bertahan hidup dengan persaingan angkutan umum yang lebih modern di era teknologi transportasi modern masa kini.

1.1 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah yang diteliti adalah sebagai berikut :

1. Apa saja cara atau strategi yang dilakukan oleh tukang becak untuk dapat bertahan hidup di era transportasi modern di kota/kabupaten Kolaka ?

1.3 Tujuan Penelitian

2. Untuk mengetahui apa saja strategi yang dilakukan oleh tukang becak untuk dapat bertahan hidup.



1.2 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka merupakan ringkasan penting penelitian sebelumnya terhadap topik tertentu. Tinjauan pustaka sangat diperlukan sebagai salah satu acuan peneliti dalam melakukan penelitiannya.

Penelitian **pertama** dilakukan oleh Doni Wijaya (2021) yang berjudul “Strategi Becak Bermotor Dalam Menghadapi Transportasi Online”. Penelitian ini menjelaskan mengenai bagaimana para becak bermotor bertahan hidup dengan persaingan transportasi online yang lebih modern saat ini, setelah adanya transportasi online banyak perubahan yang terjadi pada penarik becak bermotor di kota Medan, salah satunya yaitu terganggunya mata pencaharian mereka. Terjadinya kecemburuan antara penarik becak bermotor terhadap transportasi online sehingga menimbulkan konflik dan upaya yang dilakukan oleh penarik becak bermotor dengan menciptakan strategi berupa defender strategy yaitu menghindari perubahan dan tetap bertahan untuk menarik becak walaupun banyak saingannya dan prospector strategy atau strategi prospektor yaitu meliputi berani mengambil resiko, mencari peluang melakukan inovasi pertumbuhan seperti tukang becak yang tetap memilih menjadi tukang becak walaupun jumlah transportasi online yang semakin banyak, ini merupakan dari startegi prospektor yang dilakukan tukang becak. Dari kedua strategi tersebut ternyata efektif, artinya startegi yang digunakan dapat membawa hasil dari usaha yang dilakukan tukang becak. Bertahan dan mengambil resiko yang dilakukan adalah startegi tukang becak dalam menghadapi transportasi online yang semakin banyak dan meningkat disetiap harinya

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah sama-sama meneliti bagaimana cara atau strategi bertahan hidup yang dilakukan oleh penarik becak dengan persaingan transportasi modern saat ini, sementara **perbedaan** penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah letak lokasi penelitian yang berbeda dan juga jenis becak yang berbeda, dalam penelitian ini menggunakan objek becak bermotor sementara oleh peneliti yaitu becak dayung yang menggunakan tenaga manusia.

Penelitian **kedua** dilakukan oleh Maulia Phynasti Ekadila, Nur Zakariah Leo, Ibrahim Abbas dan Alief Saputro (2020) yang berjudul “Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak Di Kecamatan Mamajang Kota Makassar”. Berdasarkan temuan penelitian ini, masih banyak tukang becak di wilayah Mamajang yang baru menyelesaikan pendidikan dasar dan menjalankan becak sendiri. Mereka menerapkan berbagai strategi untuk bertahan hidup, seperti hidup hemat, membeli barang-barang murah, makan sederhana, bekerja hingga larut malam, menggadaikan harta benda, melibatkan pasangan dan anak dalam pekerjaan, dan memanfaatkan program bantuan pemerintah untuk mempertahankan hidup mereka. penghidupan atau menghidupi keluarga mereka.

Ada **Persamaan** antara penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan dalam waktu dekat karena keduanya akan menyelidiki taktik bertahan hidup yang dilakukan pengemudi becak. Terdapat sejumlah **perbedaan** antara penelitian ini dan penelitian yang akan diselidiki, termasuk perbedaan metodologi penelitian yang digunakan serta lokasi penelitian yang bervariasi. Pendekatan penelitian deskriptif kualitatif akan digunakan dalam penyelidikan yang akan dilakukan, berbeda dengan metode deskriptif kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini.

Penelitian **ketiga** dilakukan oleh Farhan Setiawan (2021) yang berjudul “Strategi Tukang Becak Dalam Mempertahankan Pekerjaan Pasca Munculnya Transportasi Ojek Online (Studi Kasus Kota Banda Aceh)”. Penelitian ini menyoroti tindakan yang dilakukan pekerja becak di Kota Banda Aceh untuk mempertahankan pekerjaannya pasca diperkenalkannya aplikasi transportasi ojek online. Untuk memulai, mereka menerapkan dua strategi berbeda. Yang pertama adalah pendekatan aktif, yang mana mereka memprioritaskan pemenuhan kebutuhan pelanggan dengan memenuhi tenggat waktu, menjamin keselamatan dan kesejahteraan pelanggan, dan mengurangi limbah sebanyak mungkin. Setelah itu, harus menguji keterampilan bertahan hidup dengan tidak menentukan harga. Dengan kata lain, agar kedua belah pihak merasa puas dengan penggunaan becak ojek online, penting untuk menerapkan atau memenuhi tarif yang sama. Dengan menggunakan strategi ini, mereka menjamin bahwa mereka akan terus bekerja di meja kerja mereka hingga berakhirnya layanan transportasi online ini. Hanya sebagian kecil dari mereka yang menggunakan taktik ini, meskipun mereka terlibat

dalam berbagai aktivitas. Namun ada pula yang masih melekat dan memerlukan perlawanan agar bisa ditolak. Inilah yang ada. Sejumlah faktor, termasuk pengaruh tukang becak, menjadi salah satu alasan pemerintah mengizinkan penjualan komoditas melalui internet. Di sisi lain, hal ini menyoroti status keuangan mereka terkait dengan perusahaan online ini. Kalau mereka tidak punya akses ke toko online seperti ini, mereka bisa mendapat 150 hingga 200 ribu per hari, tapi kalau mereka punya akses, keuntungannya 100 ribu per hari. Mengingat perbedaan ini, anak laki-laki kemungkinan besar akan cocok dengan gaya hidup yang sangat berbahaya.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah sama-sama meneliti tentang bagaimana cara atau strategi yang dilakukan oleh tukang becak untuk mempertahankan eksistensinya dalam mencari nafkah ditengah persaingan terhadap tukang ojek online serta metode penelitian yang dilakukan sama-sama menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif. **Perbedaan** penelitian ini yaitu lokasi penelitian yang berbeda serta fokus obyek yang tidak hanya meneliti terhadap tukang ojek online tetapi angkutan umum yang modern di kota Kolaka nantinya.

Penelitian **keempat** dilakukan oleh Martianus Tarigan (2018) yang berjudul “Strategi Bertahan Hidup Penarik Becak Terhadap Kehadiran Gojek Di Kawasan Kampus Usu”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan penjelasan mengenai cara-cara yang dilakukan para tukang becak dalam mempertahankan penghidupannya dalam menghadapi persaingan dari para tukang ojek online di lingkungan kampus USU. Strategi yang digunakan antara lain menyesuaikan dengan perubahan yang dilakukan dengan diperkenalkannya Gojek. Sebelum debut Gojek, pengemudi becak sudah dihadapkan pada banyak kendala. Permasalahan tersebut disebabkan oleh tersedianya pilihan transportasi tradisional lainnya serta diluncurkannya layanan bus Linus (Lintas USU). Namun perubahan yang paling signifikan adalah terganggunya penghidupan mereka akibat hadirnya Gojek dan layanan transportasi lainnya. Hal ini berdampak pada menurunnya pendapatan mereka yang berdampak pada seluruh aspek kehidupan mereka, sehingga penarik becak harus menerapkan teknik bertahan hidup agar dapat bertahan hidup.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah sama-sama meneliti tentang cara atau strategi bertahan hidup para penarik becak. **Perbedaan** penelitian ini terdapat pada lokasi penelitian, dimana penelitian ini hanya berlokasi di kawasan kampus USU sementara pada penelitian yang akan dilakukan lokasinya di kota Kolaka.

Penelitian **kelima** dilakukan oleh Syifa Shafira, Nurlela dan Amadin (2022) yang berjudul “Strategi Adaptif Tukang Becak Dalam Bertahan Hidup di Pantai Losari Makassar”. Masyarakat Becak di komunitas pantai Losari Makassar mampu menggambarkan bagaimana mereka menerapkan metode adaptasi dalam kehidupan sehari-hari berkat penelitian ini. Suku perbukitan ini sebagian besar berasal dari provinsi Sulawesi Selatan, seperti Jeneponto, Gowa, dan Maros, sedangkan sebagian kecil berasal dari kota Makassar. Karena menjadi pengemis tidak memerlukan banyak keterampilan atau ambisi, maka mudah saja seseorang menjadi pengemis. Motif utama menjadi pengemis adalah untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Pada saat yang sama, masyarakat Kota Makassar juga sangat menghormati mereka, meski dalam waktu dekat mereka akan digantikan oleh para pengemis yang lebih dekat dengan masyarakat masa kini. Oleh karena itu, agar anak becak ini tetap dapat menjalani kehidupan kekinian, diperlukan sistem transportasi yang lebih adaptif. Sistem ini harus mampu membuka lapangan kerja paruh waktu, mengembangkan hubungan positif dengan anak-anak becak, bentor, dan penumpang lainnya, memfasilitasi pekerjaan keluarga (istri), dan melakukan penelitian.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan sama-sama meneliti tentang cara atau strategi bertahan hidup tukang becak dalam memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari. Sedangkan **perbedaan** penelitian yaitu pada penelitian ini menggunakan strategi adaptif yang digunakan oleh para pengemudi becak untuk dapat bertahan hidup sementara pada penelitian yang akan dilakukan menggunakan metode atau cara maupun strategi yang berbeda.

Setelah meninjau penelitian sebelumnya, peneliti dapat mengidentifikasi aspek-aspek gagasan yang terdapat dalam masing-masing lima penyelidikan. Dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup dan menjamin kelangsungan hidupnya, setiap

tukang becak wajib mempunyai pekerjaan sampingan di samping pekerjaan utama sebagai tukang becak. Hal inilah yang menjadi acuan yang menjadi pertimbangan peneliti. Selain itu, penting bagi mereka untuk membina hubungan positif dengan sesama tukang becak, pengemudi angkutan lain, dan orang yang mereka bawa. Selain itu, mereka harus menerapkan cara hidup yang konservatif dan memanfaatkan tenaga kerja dari pasangan dan anak-anak mereka untuk membantu memenuhi kebutuhan hidup keluarga mereka melalui pekerjaan. Singkatnya, aspek terpenting dari gagasan kelangsungan hidup adalah strategi diversifikasi pekerjaan, penghematan uang, dan pengembangan hubungan positif dengan orang lain. Karena unsur-unsur konsep yang akan digunakan peneliti terdapat beberapa kesamaan dengan penelitian sebelumnya, maka peneliti akan mengembangkan dan menghubungkan dengan fokus subjek terhadap penarik becak yang usianya sudah menua. Jadi narasumbernya yaitu mengamati dan mewawancarai penarik becak yang sudah lanjut usia yang masih produktif bekerja dalam rentang usia 60-80 tahun, dimana peneliti telah mengamati perilaku tukang becak yang memanfaatkan usianya sudah tua dengan duduk menunggu penumpang pada malam hari didepan tempat belanja agar dikasihani dan diberi uang tanpa harus menggunakan jasa becaknya, yang menurut peneliti hal tersebut menjadi kesempatan bagi mereka-mereka yang malas bekerja dengan memanfaatkan situasi tersebut agar mendapat uang dengan hasil dikasihani tanpa harus bekerja.

1.4 Kerangka Konsep

1. Strategi Bertahan Hidup

Suatu strategi biasanya digunakan oleh seseorang dalam menangani masalah yang pada dasarnya dapat dilakukan dalam hal mengelola aset sumber daya dan modal yang dimiliki untuk tetap dapat bertahan hidup dalam setiap perubahan dan kondisi yang dialaminya.

Snel dan Starring, penulis buku tersebut, berpendapat bahwa strategi hidup adalah kumpulan pedoman yang dipatuhi oleh masyarakat dan keluarga dari sudut pandang sosial dan ekonomi. melalui maksimalisasi pemanfaatan sumber daya lain atau melalui minimalisasi harga pokok penjualan melalui maksimalisasi kuantitas dan kualitas, tujuan dari pendekatan ini adalah untuk membantu individu dalam mencapai tujuan mereka. (Setia, 2005:6).

Dalam pembahasan diatas tukang becak, hal tersebut juga berpengaruh dikarenakan di ranah ekonomi, tukang becak harus bisa beradaptasi dengan persaingan transportasi yang lebih modern agar tidak tergeserkan. Terdapat beberapa cara atau strategi yang dapat digunakan oleh tukang becak agar dapat bertahan hidup menurut Edy Suharto (2003:45) yaitu sebagai berikut:

a. Startegi Aktif

Strategi aktif adalah strategi atau cara bertahan hidup individu ataupun keluarga yang dapat dilakukan dengan mengoptimalkan atau memanfaatkan segala potensi yang dimiliki individu ataupun keluarga tersebut. Adapun beberapa contoh strategi aktif yang dilakukan adalah sebagai berikut :

- 1) Melakukan segala aktivitas secara mandiri sehingga manusia dapat beradaptasi terhadap lingkungan dengan baik.
- 2) Tukang becak yang beradaptasi dengan lingkungan sekitar tempat mangkalnya agar kebutuhan hidupnya dapat tercukupi dengan mengantarkan penumpang yang menaiki becaknya.
- 3) Mencari pekerjaan sampingan yang sesuai dengan kemampuan masing-masing dan tetap mengedepankan adaptasi dengan baik.

b. Strategi Pasif

Strategi pasif merupakan cara atau strategi bertahan hidup dengan cara meminimalisir pengeluaran keluarga. Dengan melakukan pengurangan pengeluaran keluarga dan hidup hemat maka para tukang becak dapat bertahan hidup. Adapun contoh startegi pasif sebagai berikut :

- 1) Sandang : Manusia lebih memilih memakai baju yang lama daripada harus membeli baju yang baru.
- 2) Pangan : Manusia memilih untuk memasak sendiri dirumah daripada harus membeli makanan diluar rumah.

- 3) Pendidikan : pendidikan merupakan item yang digunakan masyarakat untuk mendapatkan informasi yang lebih terkini, mencari berbagai jenis informasi pendidikan seperti guru agar pemerintah dapat membiayai pendidikan anaknya, sehingga mengakibatkan peningkatan biaya pendidikan.
- 4) Kesehatan : manusia menjaga kesehatan tubuhnya dengan memanfaatkan jaminan kesehatan seperti kartu BPJS untuk golongan masyarakat kelas bawah yang dibantu oleh pemerintah.

c. Strategi Jaringan

Strategi jaringan merupakan metode atau pendekatan yang digunakan seseorang untuk mencapai keseimbangan antara keuntungan suatu koneksi dan realitas situasi. Strategi kehidupan yang dijalankan melalui penerapan ikatan resmi dan informal, seperti jejaring sosial, transfer uang ke orang, atau toko. hubungan resmi mencakup organisasi pemerintah, program kesehatan, dan transfer uang ke kontraktor, perusahaan, atau bank.

Strategi jaringan merupakan fenomena yang muncul ketika terdapat kontak sosial dalam komunitas. Jejaring sosial ini sangat berguna bagi keluarga ketika mereka tiba-tiba dihadapkan pada krisis ekonomi karena memberikan mereka dukungan emosional. Dengan demikian , disimpulkan terbagi menjadi 3 bagian dalam jaringan sosial ini yaitu :

- 1) Interaksi sosial
- 2) Relasi formal
- 3) Relasi non formal

Dalam penelitian ini teori strategi bertahan hidup menggunakan konsep yang dikemukakan oleh (Suharto, 2009) yang dikemukakan oleh bukunya yang berjudul “Kemiskinan Dan Perlindungan Sosial di Indonesia”. (Suharto, 2009)

mendefinisikan strategi bertahan sebagai Kemampuan seseorang untuk menggunakan sejumlah pendekatan berbeda untuk mengatasi berbagai kesulitan hidup; Pendekatan terhadap pemecahan masalah ini tampaknya merupakan kemampuan seseorang untuk mengelola bakatnya sendiri pada pandangan pertama. Suharto (2009) melanjutkan dengan menyatakan bahwa ada berbagai teknik coping yang digunakan untuk mengatasi kesulitan ekonomi dan goncangan. Mekanisme ini mencakup taktik aktif, pasif, dan jaringan.

Strategi aktif disebut sebagai strategi aktif ketika suatu rencana dilaksanakan sedemikian rupa sehingga memanfaatkan seluruh potensi yang ada. Meningkatkan jumlah jam kerja, menggunakan sumber daya online untuk meningkatkan penjualan, menjual barang dengan harga diskon, dan strategi serupa lainnya adalah beberapa contohnya. Contoh strategi pasif adalah strategi yang dilakukan dengan cara yang mengurangi jumlah risiko. Terlibat dalam kegiatan yang mendorong perawatan diri, memastikan bahwa pekerja cukup terlindungi oleh asuransi, memastikan bahwa barang-barang perjudian tersedia, dan tindakan serupa lainnya adalah contoh dari kegiatan tersebut. Strategi interaksional adalah suatu cara yang dapat digunakan untuk memaksimalkan manfaat yang dapat diperoleh dari interaksi sosial, baik itu terjadi dalam konteks formal atau santai, serta dalam lingkungan sosial seseorang dan sesama teman sebaya. Mentransfer uang ke bank atau penyewa, bekerja sama dengan pedagang lain untuk menjual barang-barang game, dan aktivitas serupa lainnya adalah contoh aktivitas tersebut. (Suharto, 2009).

2. Tukang Becak

Becak merupakan alat angkutan yang ramah lingkungan karena tidak menimbulkan pencemaran udara (kecuali becak bermotor). Becak tidak hanya

menyumbang masalah polusi suara, namun juga berpotensi menjadi daya tarik wisata bagi masyarakat dari negara lain.

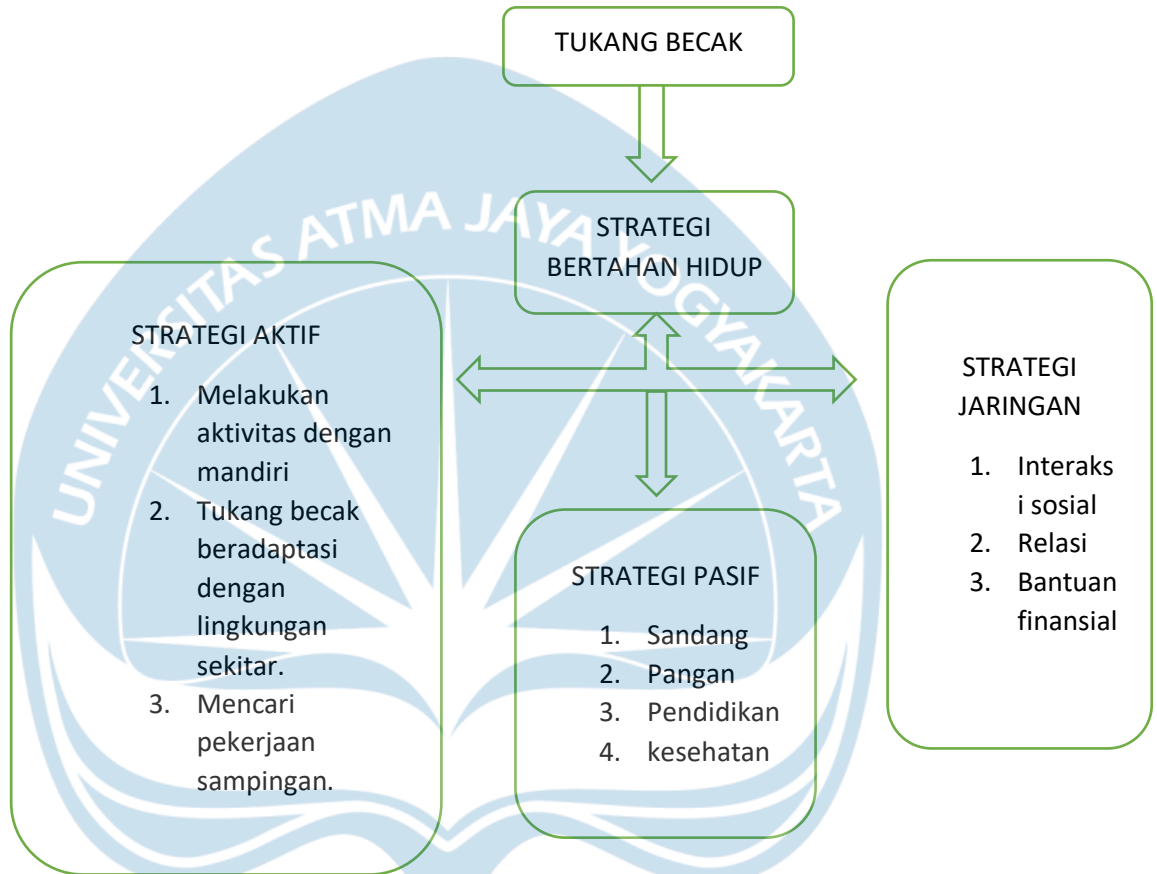
Becak kayuh, yaitu sejenis becak yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai alat penggeraknya, dan becak motor, disebut juga becak mesin, yang juga menggunakan kendaraan bermotor sebagai alat penggeraknya, merupakan dua jenis becak. becak yang dapat dibedakan satu sama lain menurut cara pengoperasiannya masing-masing. Sementara itu, berdasarkan bentuknya di Indonesia terdapat dua macam bentuk yaitu becak dengan pengemudinya berada di belakang, jenis becak ini biasanya terdapat di daerah Jawa dan Sulawesi salah satunya lokasi penelitian yaitu kota Kolaka dan becak dengan pengemudi berada disamping, jenis becak ini biasanya ditemukan di daerah Sumatera.

Menjadi tukang becak merupakan salah satu cara yang dilakukan oleh seseorang untuk mendapatkan nafkah dengan mudah dalam memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Tukang becak adalah strata terbawah dalam berbagai jenis angkutan, yang menggunakan operator atau pengemudi. Jika jenis angkutan lain, pengemudinya disebut supir maka becak pengemudinya selalu di sebut Tukang, yang berkonotasi kerjaan yang menggunakan tenaga kasar. Kondisi tukang becak sebagai salah satu jenis pekerjaan informal, dapat dilihat dari kondisi sosial ekonomi mereka, yaitu meliputi pendidikan, kesehatan, kondisi perumahan, serta pendapatan dan pengeluaran.

1.6 Kerangka Berpikir

Berikut alur kerangka berpikir yang telah dirancang peneliti untuk proses penelitian di lapangan.

Gambar 1 : Kerangka Berpikir



(Sumber : Berbagai referensi diolah oleh peneliti)

Gambar diatas menjelaskan mengenai bagaimana strategi bertahan hidup yang dilakukan oleh tukang becak dalam persaingan dengan transportasi modern di jaman yang sudah berkembang pesat terlebih pada perkembangan teknologi untuk kehidupan manusia.