

STRATEGI BERTAHAN PENGEMUDI BECAK DALAM UPAYA MENGHADAPI PERSAINGAN TRANSPORTASI *ONLINE* (Studi Pada Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer)

Oleh: Iin Ainur Azizah¹, Yuhastina², Nurhadi³

^{1,2,3} Progam Studi Pendidikan Sosiologi Antropologi Universitas Sebelas Maret

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor pendorong dan strategi bertahan pengemudi becak di tengah adanya persaingan yang tidak seimbang dengan jasa transportasi *online*. Kajian ini mengeksplorasi pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer. Metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus secara *purposive sampling* digunakan untuk analisis yang mendalam. Proses pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara mendalam dan dokumentasi. Data dianalisis dengan menggunakan teori strategi bertahan dari James C. Scott. Hasil penelitian menunjukkan bahwa bertahannya pengemudi becak dipengaruhi oleh faktor rendahnya latar belakang pendidikan, beban kerja serta pandangan hidup. Kajian ini menemukan tiga strategi yang dilakukan dalam menghadapi persaingan dengan transportasi *online* yaitu : (1) Strategi menahan diri dilakukan dengan tidak membatasi penentuan tarif serta menghindari adanya konflik dengan jasa transportasi *online*; (2) Strategi alternatif subsistensi dilakukan melalui upaya adaptasi dengan menggunakan telepon genggam sebagai sarana komunikasi dengan pengguna jasa transportasi becak; (3) Strategi jaringan sosial dilakukan dengan mengoptimalkan peran hubungan sosial antar anggota paguyuban serta memanfaatkan relasi sosial melalui kerja sama sebagai bentuk upaya perlindungan. Sumbangan pengetahuan dari penelitian ini adalah berupa strategi yang dilihat dari perspektif sosiologis untuk mempertahankan kondisi sosial ekonomi sebatas untuk hidup (subsistensi) dalam menghadapi persaingan pasar jasa transportasi yang tidak seimbang.

Kata Kunci : Strategi Bertahan, Becak, Persaingan, Transportasi *Online*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan dengan luas wilayah sebesar 1,9 juta km² dan dengan jumlah populasi yang berdasarkan data hasil sensus penduduk pada tahun 2020 yaitu mencapai 270,20 juta jiwa (BPS, 2020). Dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk di Indonesia, maka tuntutan akan adanya sarana transportasi yang efektif dan efisien untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas individu dalam hal ini mutlak menjadi bagian penting yang tidak dapat dipisahkan dari tatanan kehidupan manusia. Oleh sebab itu berbagai upaya dalam menciptakan inovasi untuk kemajuan di bidang sistem transportasi menjadi isu strategis di tengah adanya perkembangan globalisasi sekarang ini. Pada sisi lain, era globalisasi juga membawa dampak pada pengembangan transportasi yang akan selalu berevolusi sejalan dengan adanya berbagai perubahan akibat pengaruh dari tuntutan modernisasi.

Salah satu gambaran dari adanya perubahan pada perkembangan teknologi alat transportasi dalam hal ini adalah adanya fenomena sosial beralihnya penggunaan jasa transportasi tradisional ke jasa transportasi berbasis *online* baik untuk kendaraan roda empat maupun untuk kendaraan roda dua. Di era digital, kemunculan transportasi berbasis aplikasi *online* dalam sejumlah hal dapat memberikan jawaban atas tuntutan pemenuhan akses mobilitas yang cepat dalam menunjang

aktivitas sosial karena di dukung dengan berbagai kelebihan seperti adanya layanan aplikasi yang efisien dan optimal, namun di sisi lain adanya kemunculan transportasi *online* dalam hal ini juga mengakibatkan keberadaan layanan jasa transportasi tradisional semakin termarginalkan oleh adanya perubahan karena ketidakmampuannya dalam melakukan persaingan yang seimbang (Anwar, 2017)

Di kenal sebagai Kota Budaya, Kota Surakarta merupakan salah satu kota di Indonesia yang dengan perkembangannya masih dapat di jumpai penggunaan jasa transportasi tradisional seperti becak dimana keberadaannya juga di jadikan daya tarik tersendiri dalam memperkuat citra sektor pariwisata. Bahkan adanya transportasi becak secara resmi juga di atur dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Masih adanya jasa transportasi becak di Kota Surakarta juga di dukung dengan adanya peran paguyuban atau komunitas yang masih aktif berkembang hingga sekarang.

Namun keberadaan jasa transportasi becak di Kota Surakarta juga tidak luput dari dampak negatif yang ditimbulkan adanya kemunculan berbagai transportasi *online* seperti *Gojek*, *Grab*, *Uber*, *Maxim* dan taksi *online*. Merebaknya berbagai jasa transportasi berbasis *online* menyebabkan munculnya berbagai permasalahan seperti adanya penurunan pada jumlah penumpang jasa transportasi tradisional, sehingga berpengaruh pada jumlah pendapatan yang juga mengalami penurunan (Furqan & Nurlaili, 2020). Di lansir dari *merdeka.com*, adanya kemunculan transportasi *online* seperti *Gojek* di Kota Surakarta menyebabkan pengemudi becak tidak mampu mencukupi kebutuhan ekonomi rumah tangga karena mengalami penurunan pendapatan hingga mencapai 75%, selain itu dengan tarif yang jauh lebih murah, cepat dan nyaman juga menyebabkan masyarakat semakin beralih menggunakan jasa transportasi berbasis *online* (Sunaryo, 2016).

Kemunculan transportasi *online* juga memicu timbulnya kontroversi sehingga dapat menyebabkan terjadinya konflik sosial seperti aksi protes atau demo secara besar-besaran karena di anggap sangat merugikan jasa transportasi tradisional (Istianto & Maulamin, 2017). Terlebih sekarang ini tempat-tempat sentral dan strategis seperti pusat-pusat perbelanjaan dan sekolah kini dikuasai dengan merebaknya kehadiran transportasi *online* sehingga menyebabkan jasa transportasi becak akan semakin merasa kesulitan dalam mencari penumpang (Sunaryo, 2016). Menjamurnya transportasi *online* di Kota Surakarta tidak hanya memberikan dampak pada persoalan yang berkaitan dengan aspek ekonomi, budaya bahkan pembangunan tetapi juga berdampak pada sisi sosial. Oleh sebab itu dengan adanya kemajuan di bidang transportasi akibat pengaruh modernisasi yang tidak dapat di hindari, maka dalam hal ini bukan tidak mungkin bagi para pengemudi becak untuk menerapkan dan menciptakan berbagai bentuk strategi sebagai respon dalam upaya mempertahankan keberadaannya di tengah perubahan yang terjadi (Yusrita, 2019).

Untuk dapat bertahan dalam mengatasi kesulitan dari situasi krisis akibat adanya perubahan atas fenomena tertentu, maka setiap individu menerapkan berbagai bentuk pengaturan-pengaturan atau strategi untuk melakukan tindakan rasional yang menurutnya paling dapat diandalkan berdasarkan keadaan tertentu (Scott, 1976). Strategi dan berbagai bentuk pengaturan tersebut digunakan untuk melanjutkan kelangsungan hidup dan mempertahankan diri dari krisis-krisis subsistensi serta masa kekurangan. Terdapat tiga bentuk strategi bertahan yang dijelaskan oleh James C. Scott dalam bukunya yang berjudul "*The Moral Economy of The Peasant Rebellion and Subsistence in Southeast Asia*" di antaranya yaitu: 1) strategi mengikat sabuk lebih kencang; 2) strategi alternatif subsistensi atau swadaya; serta 3) strategi jaringan sosial (Scott, 1976).

Terdapat beberapa studi penelitian terdahulu yang juga memberikan perhatian terhadap berbagai persoalan mengenai isu transportasi becak. Seperti pada penelitian yang menyoroti aspek ekonomi pengemudi becak sehingga mendorong perlunya upaya dalam memenuhi kebutuhan pokok rumah tangga. Sehingga upaya-upaya tersebut juga dilakukan dengan berfokus pada penerapan strategi untuk peningkatan pendapatan ekonomi keluarga (Putri & Suasti, 2019). Penelitian lain justru membahas mengenai persepsi masyarakat terhadap keberadaan jasa transportasi becak yang dilihat dari perspektif operasionalisasi angkutan seperti jarak dan waktu

perjalanan, tarif dan layanan (Aminah, 2021). Berbeda dari kedua penelitian tersebut, terdapat penelitian terdahulu yang menaruh perhatian pada dampak negatif adanya transportasi *online* terhadap transportasi becak, dimana dampak tersebut dilihat dari penurunan tarif dan pendapatan bahkan juga penurunan jumlah pengemudi becak (Amir & Rahman, 2020). Berbeda dari penelitian-penelitian tersebut maka masih kurangnya studi mengenai upaya strategi bertahan untuk mempertahankan eksistensi jasa transportasi becak yang juga dilihat dari perspektif sosial membuat penelitian ini penting untuk dilakukan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor bertahannya pengemudi becak serta bentuk strategi bertahan yang dilakukan oleh anggota Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer yang dalam hal ini tidak hanya dilihat dari strategi yang hanya dilakukan oleh individu tetapi juga melihat bentuk strategi yang dipengaruhi dari adanya kelompok paguyuban itu sendiri. Tujuan penelitian tersebut didasarkan dengan memperhatikan berbagai hal dari adanya permasalahan yang berangkat dari adanya realita atas dinamika sosial dan ekonomi yang terjadi pada banyak pengemudi becak khususnya yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer sebagai dampak dari hadirnya berbagai jasa transportasi *online* yang semakin berkembang di Kota Surakarta seperti *Gojek*, *Grab*, *Uber*, *Maxim* dan taksi *online*.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini berfokus untuk mengeksplorasi pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer yang beralamat di Jl. DR. Radijman, Gajahan, Kecamatan Pasar Kliwon, Kota Surakarta. Paguyuban tersebut dipilih karena menjadi salah satu paguyuban pengemudi becak yang masih aktif di Kota Surakarta hingga sekarang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Pendekatan studi kasus digunakan untuk dapat menggambarkan suatu fenomena tertentu secara sistematis sehingga akan diperoleh pemahaman yang lebih mendalam berdasarkan fakta yang terjadi di lapangan. Pengumpulan data penelitian dilakukan dengan menggunakan wawancara mendalam, observasi dan dokumentasi. Dalam pemilihan informan dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*.

Teknik analisis data dalam penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahap yang diawali dengan tahap memilah data untuk difokuskan pada hal-hal yang penting sesuai dengan topik penelitian khususnya yang berkaitan dengan faktor pendorong dan strategi bertahan pengemudi becak sehingga dapat memberikan gambaran data yang lebih jelas. Tahap selanjutnya yaitu menyajikan data yang telah dipilih ke dalam bentuk teks deskriptif yang dilengkapi dengan bagan maupun tabel. Data dari hasil penelitian yang telah disajikan kemudian dilakukan pengambilan atau penarikan kesimpulan. Dimana tahap-tahap tersebut dalam hal ini sesuai dengan teknik analisis data yang dikemukakan oleh Miles and Huberman yang terdiri dari tahap kondensasi data (*data condensation*), tahap penyajian data (*data display*) dan tahap pengambilan atau penarikan kesimpulan (*conclusion drawing/ verification*).

PEMBAHASAN

Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer merupakan salah satu paguyuban pengemudi becak di Kota Surakarta yang berdiri sejak tahun 1984 dan masih aktif hingga sekarang. Paguyuban tersebut menjadi perkumpulan bagi 78 pengemudi becak yang berlokasi di Pasar Klewer. Sejarah berdirinya paguyuban ini diawali dari inisiasi sejumlah pengemudi becak yang menginginkan adanya pengaturan yang jelas terkait dengan ketertiban para pengemudi yang ada di Pasar Klewer. Tujuan dari dibentuknya paguyuban tersebut adalah sebagai wadah untuk menghimpun solidaritas dan kekuatan karena adanya rasa senasib sehingga dapat meningkatkan kebersamaan antar sesama pengemudi becak yang ada di Pasar Klewer. Pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri menjadi saksi dari kejayaan jasa transportasi becak di Kota Surakarta. Sebelum adanya transportasi *online*, transportasi becak menjadi salah satu transportasi yang banyak digunakan dan diminati oleh masyarakat.

Namun kemunculan transportasi *online* memberikan dampak dalam penurunan jumlah pendapatan yang mempengaruhi jumlah penumpang serta berkurangnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi tradisional. Berdasarkan hasil dari wawancara dan observasi yang telah dilakukan maka terdapat temuan yang berkaitan dengan berbagai faktor-faktor pendorong yang mempengaruhi bertahannya pengemudi becak di tengah persaingan yang tidak seimbang dengan jasa transportasi *online* di Kota Surakarta.

1. Faktor Pendorong Yang Mempengaruhi Bertahannya Pengemudi Becak

a. Beban Kerja Pengemudi Becak

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang telah dilakukan, maka beban kerja menjadi salah satu faktor pendorong bertahannya pengemudi becak di tengah semakin berkembangnya penggunaan jasa transportasi *online* di Kota Surakarta. Salah satu pertimbangan bagi para pengemudi becak untuk tetap mempertahankan profesinya di tengah adanya persaingan dengan berbagai jasa transportasi *online* yaitu karena menjadi pengemudi becak merupakan salah satu pekerjaan yang tidak terikat dengan aturan yang bersifat memaksa dan tidak berada pada situasi serta kondisi kerja yang menekan. Hal utama yang juga menjadi perhatian bagi para pengemudi becak adalah bahwa profesi pengemudi becak dalam hal ini menjadi pekerjaan yang bebas dan merdeka.

Selain itu menjadi pengemudi becak juga merupakan pekerjaan yang memiliki kebebasan penuh dalam mengatur jam dan sistem kerja. Tidak adanya ketetapan dan alokasi untuk jam kerja menyebabkan banyak pengemudi becak tetap mempertahankan pekerjaannya. Dalam hal ini pengemudi becak memiliki kebebasan penuh untuk berangkat dan pulang di jam-jam tertentu tanpa memiliki kewajiban untuk mematuhi aturan-aturan yang sifatnya mengikat. Tidak adanya sistem kerja dengan pemenuhan target dan dengan tambahan jam kerja atau sistem lembur dalam hal ini juga menjadi alasan pengemudi becak untuk bertahan di tengah persaingan. Hal lain yang juga menjadi perhatian adalah bahwa para pengemudi becak memiliki kebebasan penuh untuk menetapkan hari libur tanpa mempertimbangkan aturan-aturan tertentu yang sifatnya mengikat. Hari libur atau cuti tersebut biasanya digunakan oleh informan untuk menggarap sawah atau kegiatan lain seperti *rewangan* serta acara-acara lain yang bersifat mendesak.

Hal lain yang juga menjadi pertimbangan para pengemudi becak adalah adanya pemberlakuan sistem gaji pada pekerjaan-pekerjaan tertentu. Pada umumnya upah atau gaji diberikan dalam periode setiap satu bulan, dimana hal tersebut berbeda dengan pekerjaan sebagai pengemudi becak yang dalam satu hari dapat menghasilkan pendapatan meskipun dengan jumlah perolehan yang berbeda-beda setiap harinya. Adanya perolehan pendapatan dalam waktu satu hari tersebut di rasa lebih menguntungkan bagi para pengemudi becak karena dapat menutup kebutuhan pokok harian daripada sistem upah atau gaji dalam jangka waktu tertentu. Dalam hal ini rata-rata jumlah pendapatan pengemudi becak yang ada di Pasar Klewer yaitu sebesar Rp 15.000 – Rp 75.000 per hari.

b. Nilai atau Pandangan Hidup

Nilai dalam hal ini berkaitan dengan dasar yang dijadikan sebagai pedoman oleh individu untuk berperilaku dalam kehidupan sehari-hari, dimana adanya nilai dalam hal ini menjadi dasar pertimbangan bagi individu untuk memilih dan menentukan sikap dalam kehidupan bermasyarakat (Damanik, 2016). Adanya prinsip atau nilai pandangan hidup yang dimiliki oleh para pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri juga menjadi salah satu faktor pendorong dalam upaya merespon adanya persaingan dengan jasa transportasi *online*.

Pengemudi becak di Pasar Klewer meyakini bahwa pendapatan sebagai rezeki merupakan salah satu unsur yang sudah di atur oleh Tuhan Yang Maha Esa. Sehingga dalam hal ini meskipun adanya kemunculan transportasi *online* menyebabkan jumlah

pendapatan dan pengemudi becak semakin menurun pada penerapannya para pengemudi becak memiliki kepercayaan penuh untuk menggantungkan ketetapan rezeki hanya kepada Tuhan dengan cara bersyukur dan berserah diri. Keyakinan tersebut juga diperkuat dengan adanya falsafah Jawa yang mereka yakini yaitu *nrimo ing pandum* atau dengan menerima segala keadaan dan mempercayai prinsip *yen obah mesti mamah*.

Implikasi dari adanya nilai dan pandangan tersebut adalah bahwa dalam menghadapi kondisi krisis seperti tidak mendapatkan penumpang dan penghasilan dalam kurun waktu tertentu maka para pengemudi becak di Pasar Klewer merespon keadaan tersebut dengan bersikap tenang dan santai atau *nglenggono* karena percaya bahwa rezeki sudah ada yang mengatur. Adanya nilai dengan meyakini bahwa rezeki merupakan suatu ketetapan Tuhan maka hal tersebut juga menyebabkan pengemudi becak lebih memilih untuk bersikap menghindari konflik dengan berbagai jasa transportasi *online* yang ada di Pasar Klewer seperti *Gojek, Grab, Maxim*, taksi *online* dan transportasi *online* lainnya.

c. Latar Belakang Pendidikan

Dalam hal ini faktor pendorong bertahannya pengemudi becak yang tergabung dalam anggota Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer adalah salah satunya juga dipengaruhi oleh latar belakang pendidikan. Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan, adanya latar belakang pendidikan dalam hal ini mempengaruhi pilihan pengemudi becak yang hanya dapat memiliki pekerjaan sebagai pekerja kasar, sehingga menjadi pengemudi becak menjadi pilihan utama karena dianggap sebagai salah satu pekerjaan yang mudah untuk dilakukan tanpa memiliki keahlian khusus serta tidak membutuhkan latar belakang pendidikan tinggi atau prosedur lamaran dalam prosesnya. Berikut di bawah ini merupakan data mengenai latar belakang pendidikan informan sebagai pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer yaitu sebagai berikut :

Tabel 1

Data Tingkat Pendidikan Informan

No.	Informan	Usia	Pendidikan
1.	TR	59 Tahun	SMP
2.	SR	64 Tahun	SMK
3.	SD	56 Tahun	SD
4.	RD	52 Tahun	Belum Tamat SD
5.	ST	61 Tahun	SMP
6.	ED	58 Tahun	SD

Sumber : Data Primer Peneliti

Dari data tersebut menunjukkan bahwa rata-rata pengemudi becak memiliki latar belakang pendidikan yang rendah. Faktor rendahnya latar belakang pendidikan dalam hal ini mempengaruhi pilihan individu untuk tetap mempertahankan pekerjaannya sebagai pengemudi becak meskipun dengan jumlah pendapatan yang terbatas dan dengan kualitas hidup yang rendah. Dengan adanya tuntutan kebutuhan ekonomi rumah tangga yang semakin tinggi maka terlepas dari kondisi krisis yang semakin terbatas, pilihan untuk mempertahankan pekerjaan sebagai pengemudi becak dalam hal ini dianggap menjadi pilihan yang paling menguntungkan dan dapat diandalkan karena pekerjaan tersebut menjadi salah satu pekerjaan yang tidak membutuhkan keahlian khusus dengan persyaratan ijazah pendidikan yang tinggi.

2. Bentuk-Bentuk Strategi Bertahan Pengemudi Becak Yang Tergabung Dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer

a. Strategi Menahan Diri

Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh James C.Scott maka strategi menahan diri dalam hal ini merupakan bentuk dari strategi mengikat sabuk lebih kencang yang dilakukan individu dengan cara membatasi pengeluaran dan lebih mengutamakan kebutuhan ekonomi yang bersifat primer (Scott, 1976). Dalam konteks penelitian ini, berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan maka strategi menahan diri dilakukan oleh pengemudi becak dengan tidak adanya penentuan dalam mekanisme tarif penumpang dan menghindari konflik dengan berbagai jasa transportasi *online* yang ada di Pasar Klewer. Penentuan tarif penumpang hanya didasarkan pada proses tawar-menawar antara pengemudi becak dengan penumpang tanpamemberikan patokan tarif untuk penumpang. Pertimbangan penentuan tarif penumpang didasarkan pada banyaknya beban dan jarak yang ditempuh. Hal tersebut disebabkan karena untuk menjaga persaingan harga maka para pengemudi becak melakukan strategi dalam menyesuaikan tarif harga dengan penumpang. Strategi menahan diri dengan menyesuaikan tarif harga tersebut dilakukan karena untuk menjaga persaingan tarif dengan jasa transportasi *online* yang jauh lebih murah jika dibandingkan dengan transportasi becak.

Strategi menahan diri juga dilakukan oleh pengemudi becak dengan membatasi tindakan untuk menghindari adanya konflik dengan para pengemudi berbagai jasa transportasi *online* yang ada di Pasar Klewer seperti *Gojek, Grab, Maxim*, taksi *online, Gocar* dan sebagainya. Keberadaan berbagai transportasi *online* tersebut menjadi hal yang tidak dapat dihindari karena Pasar Klewer merupakan salah satu pasar grosir terbesar di Kota Surakarta sehingga ketersediaan layanan jasa transportasi juga menjadi hal yang penting dalam aktivitas perekonomian. Strategi menahan diri untuk bertindak menghindari konflik tersebut juga dipengaruhi oleh adanya kesadaran dalam mempercayai nilai atau pandangan hidup yang diyakini bahwa rezeki merupakan suatu ketetapan dari Tuhan.

b. Strategi Alternatif Subsistensi

Strategi alternatif subsistensi merupakan strategi yang dapat dilakukan oleh individu dengan cara memilih berbagai tindakan yang paling rasional untuk bertahan hidup dalam menghadapi kondisi krisis sehingga dapat meningkatkan pendapatan ekonomi rumah tangga (Scott, 1976). Dalam konteks penelitian ini, strategi alternatif subsistensi oleh pengemudi becak dilakukan dengan melakukan tindakan yang berorientasi pada kegiatan ekonomi pasar. Untuk mendapatkan penghasilan tambahan maka pengemudi becak melakukan strategi dengan memberikan layanan untuk pengiriman barang ke berbagai ekspedisi dan jasa angkutan barang bagi para tengkulak. Selain itu dalam perkembangannya, para pengemudi becak juga melakukan adaptasi atau penyesuaian sebagai modal dalam menghadapi persaingan dengan jasa transportasi *online*. Bentuk adaptasi dilakukan dengan mulai digunakannya telepon genggam sebagai alat komunikasi utama dengan pelanggan maupun penumpang.

Komunikasi tersebut terjadi tidak dengan menggunakan layanan aplikasi khusus seperti pada layanan aplikasi jasa transportasi *online* tetapi dilakukan dengan melalui panggilan telepon dan via *chat* maupun SMS (*Short Message Service*). Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang telah dilakukan maka 85% dari jumlah total keseluruhan pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri sudah menggunakan telepon genggam. Strategi alternatif subsistensi juga dilakukan meningkatkan kualitas pelayanan yang baik kepada pengguna jasa transportasi becak. Salah satu strategi yang dilakukan yaitu dengan membangun citra diri yang ditampilkan oleh pengemudi becak melalui komunikasi kesan. Citra diri tersebut ditampilkan melalui interaksi dengan menggunakan bahasa yang baik, menjaga sikap dengan berlaku sopan serta menjaga tingkah laku kepada pengguna jasa. Dengan membangun citra diri yang baik maka dapat menciptakan adanya *trust* atau kepercayaan antara pengemudi becak dengan pengguna jasa.

c. Strategi Jaringan Sosial

Strategi jaringan sosial merupakan strategi yang dilakukan oleh individu dengan memanfaatkan relasi sosial yang dibangun dengan lingkungannya, baik melalui hubungan pertemanan, keluarga bahkan pemerintah maupun pihak-pihak yang berpengaruh sebagai pelindung (Scott, 1976). Dalam konteks penelitian ini maka strategi jaringan sosial dilakukan dengan membangun ikatan antar sesama pengemudi becak. Relasi tersebut terbangun melalui hubungan sosial dalam bentuk kerjasama untuk meningkatkan solidaritas. Relasi sosial yang terbangun dapat dilihat dari adanya bentuk kerjasama dalam mencari penumpang serta adanya kegiatan dana sosial untuk anggota paguyuban yang memiliki hajatan, mengalami sakit atau musibah kematian. Dana sosial tersebut menjadi bentuk partisipasi dan kerjasama untuk membantu dan meringankan beban antar sesama pengemudi becak. Dana sosial tersebut diperoleh melalui iuran dari para pengemudi becak yang besaran nominalnya tidak ditentukan atau tergantung kesukarelaan.

Selain itu, strategi jaringan sosial dalam hal ini juga dibangun melalui kerjasama dengan Pos Keamanan Pasar Klewer sebagai salah satu upaya untuk memberikan perlindungan dan keamanan bagi pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer dari hal-hal yang sifatnya merugikan. Sehingga dengan adanya perlindungan dari Pos Keamanan tersebut maka diharapkan dapat memperkuat keberadaan dari Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer. Masalah-masalah yang sering terjadi tersebut misalnya berkaitan dengan masalah pencurian barang penumpang, keributan, pemanfaatan dana yang dilakukan oleh oknum tidak bertanggung jawab dan sebagainya. Kerjasama tersebut terbangun sejak Januari 2021 dan diinisiasi berdasarkan kesepakatan dari semua anggota.

3. Analisis Hubungan Antara Faktor Pendorong Dengan Bentuk-Bentuk Strategi Bertahan Pengemudi Becak

Berdasarkan temuan dan hasil penelitian dari sudut pandang sosiologis yang telah dipaparkan di atas maka fenomena merebaknya berbagai jasa transportasi *online* di Kota Surakarta dalam perkembangannya mengakibatkan keberadaan transportasi tradisional seperti becak semakin termarginalkan. Adanya perubahan dalam hal ini juga menyebabkan individu atau kelompok melakukan berbagai upaya adaptasi maupun pengaturan strategi untuk dapat mempertahankan diri di tengah kemajuan sebagai dampak dari adanya modernisasi. Dalam konteks penelitian ini maka faktor rendahnya latar belakang pendidikan, nilai atau pandangan hidup serta beban kerja yang dilihat baik dari aspek ekonomi maupun sosial dalam hal ini mempengaruhi bertahannya pengemudi becak di tengah persaingan yang tidak seimbang. Adapun analisis hubungan antara faktor-faktor pendorong dengan bentuk strategi bertahan pengemudi becak dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. Strategi Menahan Diri

Upaya untuk menghindari adanya konflik dengan jasa transportasi *online* di Kota Surakarta dalam hal ini menjadi salah satu bentuk strategi menahan diri yang dilakukan oleh pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer. Upaya untuk menghindari konflik tersebut dalam hal ini dipengaruhi oleh adanya nilai yang menjadi pedoman individu untuk berperilaku khususnya dalam merespon adanya persaingan dengan jasa transportasi *online*. Kaitannya dengan hal tersebut maka strategi menahan diri dalam hal ini juga dilakukan dengan tidak membatasi penentuan tarif penumpang dengan sistem tertentu misalnya penentuan tarif berdasarkan jarak tempuh seperti pada jasa transportasi *online*. Penentuan tarif penumpang pada jasa transportasi becak dilakukan dengan proses tawar-menawar tanpa adanya acuan dalam penentuan tarif berdasarkan jarak tempuh.

b. Strategi Alternatif Subsistensi

Adanya persaingan yang tidak seimbang dengan jasa transportasi online dalam hal ini mempengaruhi kemampuan adaptasi pengemudi becak untuk dapat mempertahankan

eksistensinya di tengah kemajuan. Bentuk upaya adaptasi tersebut dilakukan dengan mulai menerapkan penggunaan telepon genggam sebagai media interaksi dan komunikasi dengan pengguna jasa transportasi becak. Tidak seperti jasa transportasi *online* yang menggunakan dukungan aplikasi canggih dengan berbagai layanan yang efektif maka berbeda halnya dengan pengemudi becak yang hanya menggunakan alat telepon genggam dengan fungsi yang masih terbatas. Perbedaan dalam merespon kemajuan tersebut disebabkan oleh tingkat kualifikasi pendidikan para pengemudi becak yang rendah sehingga mempengaruhi mekanisme adaptasi terhadap perubahan yang juga sangat masih terbatas. Hal tersebut juga mempengaruhi cara berpikir individu untuk melakukan penyesuaian diri.

c. Strategi Jaringan Sosial

Kaitannya dengan faktor pendorong bertahannya pengemudi becak maka strategi jaringan sosial dalam hal ini dilakukan dengan mendorong terciptanya nilai yang berfungsi sebagai alat solidaritas individu maupun kelompok melalui kerja sama antar pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer. Pemanfaatan peran hubungan sosial yang terjadi melalui interaksi dengan pihak-pihak tertentu dalam hal ini dilakukan untuk memperkuat eksistensi dari penggunaan jasa transportasi becak khususnya di Kota Surakarta. Upaya-upaya tersebut dilakukan dengan menciptakan kegiatan kelompok sebagai wujud integrasi antar anggota paguyuban dan menjalin kerja sama dengan pihak Pos Keamanan Pasar Klewer sebagai bentuk perlindungan.

PENUTUP

Berdasarkan temuan dan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa bertahannya pengemudi becak dalam hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor pendorong seperti latar belakang pendidikan yang rendah, beban kerja serta adanya nilai atau pandangan hidup yang dimiliki oleh pengemudi becak. Dimana faktor pendorong tersebut saling berhubungan satu sama lain dan memiliki keterkaitan dengan bentuk-bentuk strategi bertahan pengemudi becak yang tergabung dalam Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer. Bentuk-bentuk strategi bertahan tersebut diantaranya yaitu : (1) Strategi menahan diri yang dilakukan dengan tidak membatasi penentuan tarif dan menghindari adanya konflik; (2) Strategi alternatif subsistensi dilakukan dengan mulai menggunakan telepon genggam serta mencari pelanggan baru untuk menambah pendapatan; (3) Strategi jaringan sosial yang dilakukan dengan menciptakan kegiatan dana sosial dan membangun kerjasama dengan Pos Keamanan Pasar Klewer sebagai bentuk perlindungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aminah, S. (2021). Transportasi Becak dalam Persepsi Masyarakat (Studi Kasus di Daerah Perumnas Tlogosari Semarang). *Jurnal Ilmiah UNTAH Semarang*, 2(1), 94–103.
- Amir, M., & Rahman, A. (2020). Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional (Bentor) di Kota Makassar. *Jurnal Mirai Management*, 5(1), 313–329.
- Anwar, A. A. (2017). Online Vs Konvensional. Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar. *Jurnal Etnografi Indonesia*, 2(2), 220–246.
- BPS. (2020). *Hasil Sensus Penduduk 2020*. Diakses melalui <https://www.bps.go.id/pressrelease/2021/01/21/1854/hasil-sensus-penduduk-2020.html> tanggal 27 Mei 2021.
- Damanik, F. H. . (2016). *Membentang Fakta Dunia Sosial Sosiologi*. Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Furqan, & Nurlaili. (2020). Dampak Keberadaan Alat Transportasi Online Terhadap Becak Konvensional di Kota Banda Aceh. *Jurnal Al-Ijtima'iyah: MediaKajian Pengembangan Masyarakat Islam*, 6(1), 91–106.
- Istianto, B., & Maulamin, T. (2017). Kebijakan Transportasi On Line dan Konflik Sosial. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara-ASLAN*, 5(2), 99–136.

- Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan
- Putri, F., & Suasti, Y. (2019). Strategi Pemenuhan Kebutuhan Pokok Rumah Tangga di Padang Utara (Studi: Rumah Tangga Tukang Becak Dayung di Kecamatan Padang Utara). *Jurnal Buana*, 3(5), 1120–1128.
- Scott, J. C. (1976). *The Moral Economy of The Peasant Rebellion and Subsistence in Southeast Asia*. New Haven and London : Yale University Press.
- Sunaryo. (2016). *Tolak Ojek Online, Ribuan Pengendara Becak Geruduk Balai Kota Solo*. Diakses melalui <https://www.merdeka.com/peristiwa/tolak-ojek-online-ribuan-pengendara-becak-geruduk-balai-kota-solo.html> tanggal 26 Mei 2021
- Yusrita, A. (2019). Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak di Kota Makassar. *Jurnal Commecium*, 2(2), 1–9.