



Bertahan sampai kapan? Becak motor versus moda transportasi online di Medan

Rahman Malik¹, Harmona Daulay¹, T. Ilham Saladin¹

¹ Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Sumatera

Informasi Artikel

Article history:

Dikirimkan 07/12/2023

Direvisi 28/02/2024

Diterima 14/04/2024

Kata kunci:

Becak motor

Transportasi publik

Transportasi online

Medan

Sumatera Utara

Keywords:

Motorized rickshaw

Public transportation

Online transportation

Medan

Sumatera Utara

This is an open access article under the [CC BY-NC](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) license.



Abstrak

Penggunaan becak bermotor sangat penting bagi masyarakat perkotaan di Indonesia karena minimnya layanan transportasi umum. Namun, maraknya layanan transportasi digital telah meminggirkan keberadaan mereka tanpa dukungan dari pemerintah dan pihak terkait. Sebuah studi lapangan di Medan, Sumatera Utara, yang melibatkan pengemudi becak bermotor mengungkap pengalaman dan upaya mereka untuk terus menyediakan layanan transportasi alternatif. Studi ini menyoroti kurangnya pilihan pekerjaan lain bagi para pengemudi ini dan alasan sosial budaya untuk tetap bertahan pada profesi mereka meskipun semakin tersedianya layanan transportasi digital. Selain itu, mereka berupaya meningkatkan layanan mereka dengan mengorganisasi diri dan berinvestasi dalam bisnis mereka.

Abstract

The use of motorized pedicabs is vital in urban communities in Indonesia due to insufficient public transportation services. However, the rise of digital transportation services has marginalized their existence without support from the government and related parties. A field study in Medan, North Sumatra, involving motorized pedicab drivers revealed their experiences and efforts to continue providing alternative transportation services. This study highlighted the lack of other job options for these drivers and the socio-cultural reasons for sticking to their profession despite the increasing availability of digital transportation services. Additionally, they are making efforts to improve their services by organizing themselves and investing in their businesses.

Penulis Korespondensi

Rahman Malik

Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Sumatera Utara

Jalan Dr. T. Mansur No, 9, Padang Bulan, Medan Baru, Kota Medan, Sumatera Utara, Indonesia 20222

Email: rmalik20@usu.ac.id

1. PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi yang sangat pesat memberikan kemudahan bagi manusia menjalankan roda aktivitas kehidupannya (Mochammad Hardyan Desmawanto dkk, 2014). Perkembangan teknologi berhasil secara masif masuk ke dalam berbagai aspek kehidupan manusia. Perkembangan teknologi ini pada akhirnya memudahkan manusia untuk melakukan mobilisasi secara praktis dan cepat untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lainnya melalui alat transportasi yang ada (Nambung dkk, 2021). Dapat kita pahami bahwa transportasi adalah alat manusia untuk melakukan mobilisasi dari tempat

yang satu ke tempat lainnya (Setiawan, 2021). Perkembangan teknologi memiliki dampak yang positif pada kehidupan manusia dalam bidang transportasi (Budi R, 2019). Misalnya sekarang, di berbagai daerah di Indonesia, masyarakat mulai marak menggunakan alat transportasi yang dapat dipesan secara *online* seperti go-jek maupun *grab* melalui aplikasi (Retnowati dkk, 2022). Gaya Transportasi terlihat berubah yang tadinya konvensional menjadi transportasi yang berbasis *online* (Suzana, 2020). Hal ini menyebabkan mudahnya terjadi perpindahan ataupun mobilisasi yang dapat dilakukan manusia untuk pergi dari suatu tempat, ke tempat yang lain. Terlebih lagi di zaman sekarang ini, transportasi yang efisien, praktis, dan cepat menjadi pilihan utama bagi masyarakat yang saat ini ciri kehidupannya sudah berada di taraf masyarakat postmodern. Ada istilah bahwa “masyarakat yang modern, adalah masyarakat yang mampu mengikut ritme cepat ruang dan waktu” (Tazid, 2022). Masyarakat, dengan adanya teknolog yang semakin pesat perkembangannya, terpaksa untuk mengikuti percepatan tersebut, sehingga menyebabkan adanya budaya percepatan pada masyarakat postmodernis sekarang ini (Kurniawan, 2011). Begitu pula halnya yang terjadi pada bidang transportasi modern saat ini.

Di Medan sendiri, hampir seluruh pojok perkotaan Kota Medan saat ini menjamur transportasi online. Penggunaan transportasi online banyak diminati masyarakat kota medan. Hal ini tentunya disebabkan oleh fasilitas yang lebih baik dapat ditemukan pada transportasi online dibandingkan transportasi massal ataupun konvensional, seperti kenyamanan ataupun kecepatan (Sri Muliani dkk, 2022) Namun, ditengah tengah gempuran moda transportasi online, moda moda transportasi konvensional seperti becak motor, masih eksis dan bahkan menjadi suatu *icon* di Kota Medan (Perdana, 2019). Bahkan dilansir dari laman sindonews, becak motor di medan memiliki jumlah yang sangat banyak, hingga menyebabkan terjadinya kemsemrawutan di jalan jalan yang ada di kota medan (FB, 2015). Penggunaan becak motor masih ramai dikarenakan beberapa hal, seperti sudah kenal dengan pengemudi becaknya ataupun sudah langganan (Salmah, 2017).

Namun, perlu diketahui bahwa transportasi yang sifatnya konvensional atau sederhana, seperti becak motor, lambat laun akan tertinggal oleh moda transportasi yang mengedepankan efisien, praktis, cepat dan fasilitas yang baik (Dewi & Taufiqurahman, 2022). Hal ini terlihat dengan menjamurnya transportasi online yang berkembang sampai saat ini sebagai akibat dari berkembangnya teknologi secara pesat yang menawarkan fasilitas berupa kenyamanan ataupun kecepatan yang lebih baik dibandingkan transportasi konvensional. Maraknya modatransportasi yang cepat dan efisien menyebabkan adanya penurunan penggunaan dan pendapatan dari moda transportasi konvensional (Riyanto, 2023). Bahkan, banyak dari mereka yang disarankan oleh pemerintah untuk beralih mengikuti zaman, yaitu menjadi supir atau pengemudi transportasi online (Ermawati, 2018). Namun, hal yang cukup mengejutkan saat ini adalah bagaimana eksistensi moda transportasi konvensional tersebut dapat bertahan ditengah gempuran moda transportasi online yang menjamur saat ini.

Dari penjelasan yang telah dijabarkan di atas, muncul pertanyaan-pertanyaan di benak penulis, yaitu pertama, apa alasan para pengemudi becak motor sampai saat ini masih bisa eksis ditengah kepuangan transportasi online yang menjamur. Kedua, bagaimana strategi pengemudi becak motor di Medan masih menjadikan becak motor untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Berangkat dari dua pertanyaan yang muncul tersebut inilah, penulis memutuskan untuk melakukan penelitian ini.

2. METODE

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan studi fenomenologi. Lokasi Penelitian ini berada di Lapangan Sejati, Kecamatan Medan Johor, Kota Medan. Pada lokasi tersebut ditemukan beberapa pengemudi becak motor yang masih bertahan di tengah kepungan transportasi *online* di Kota Medan. Pengemudi becak motor yang berada di lokasi tersebut merupakan informan kunci dan utama pada penelitian ini. Sumber data penelitian diperoleh langsung dari hasil observasi dan wawancara mendalam ke berbagai sumber informan kunci dan utama yang berprofesi sebagai pengemudi becak motor di Lapangan Sejati, Kecamatan Medan Johor, Kota Medan. Ada beberapa buah data primer yang diteliti, menjadi kumpulan individu-individu yang mengandung ciri-ciri yang telah ditetapkan.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian dilakukan dengan menggunakan metode teknik pengumpulan data *purposive sampling*. Dimana peneliti menentukan pengambilan sampel dengan cara menetapkan ciri-ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian sehingga diharapkan dapat menjawab permasalahan penelitian. Adapun kriteria informan dalam penelitian ini adalah pengemudi becak motor yang berdomisili di Medan, memiliki KTA (Kartu Tanda Anggota) Pengemudi becakmotor, berusia 25-65 tahun dan pengalaman lebih dari 1 tahun mengemudikan becak motor. Data selanjutnya dianalisis dengan pendekatan kualitatif-fenomenologis untuk menjelaskan upaya-upaya mereka bertahan melawan dominasi dan penetrasi modal transportasi online di kota ini.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian Kecamatan Medan Johor

Gambaran umum pada penelitian ini berisi tentang informasi mengenai wilayah dari tempat dilakukannya penelitian. Tujuan dari adanya gambaran umum penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan atau memberikan gambaran wilayah tempat penelitian. Dalam penelitian ini, gambaran yang akan dijelaskan adalah profil wilayah Kecamatan Medan Johor, selaku tempat dilakukannya penelitian ini.

Kecamatan Medan Johor adalah salah satu dari 21 Kecamatan yang berada di Wilayah Kota Medan Sumatera Utara, yang berada pada ketinggian 12 M dari permukaan laut, yang sebelumnya termasuk Kecamatan Tanjung Morawa, Kecamatan Patumbak dan Kecamatan Deli Tua Kabupaten Deli Serdang. Kecamatan Medan Johor beralamat di Jalan Karya Cipta No. 16 Medan Johor dengan luas ± 1.696 Ha, yang terdiri dari 6 Kelurahan, dan memiliki 81 Lingkungan. Masuknya Kecamatan Medan Johor ke Wilayah Kotamadya Medan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1973 tanggal 10 Mei 1973 yang luas arealnya ± 3.228 Ha dan terdiri dari 10 Kelurahan. Selanjutnya berdasarkan Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sumatera Utara, tanggal 19 Oktober 1987 Nomor : 140 / 4078 / K / 1978 tentang Pemekaran Kelurahan di Wilayah Kota Medan, yang salah satu diantaranya terdapat di Kecamatan Medan Johor.

Dengan demikian jumlah Kelurahan yang tadinya hanya 10 maka setelah keluarnya SK tersebut jumlah Kelurahan di Kecamatan Medan Johor menjadi 11 Kelurahan. Terakhir dengan berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor : 50 Tahun 1991, Kecamatan Medan Johor mengalami pemekaran sehingga jumlah kelurahan menjadi 6 Kelurahan yaitu : Kelurahan Suka Maju, Kelurahan Titi Kuning, Kelurahan Kedai Durian, Kelurahan Pangkalan Masyhur, Kelurahan Gedung Johor dan Kelurahan Kwala Bekala.

Wilayah Kecamatan Medan Johor berbatasan dengan wilayah Medan Tuntungan disebelah barat, disebelah timur berbatasan dengan wilayah Medan Amplas, kemudian

Rahman Malik, Harmona Daulay, T. Ilham Saladin / Bertahan sampai kapan? Becak motor versus moda transportasi online di Medan

berbatasan dengan wilayah Medan Polonia disebelah Utara dan wilayah Kabupaten Deli Serdang disebelah Selatan. Dengan kode pos 20142-20146. Pada tahun 2020, Kecamatan ini memiliki penduduk sebesar 151.756 jiwa, dengan luas wilayah 14,58km² dan kepadatan penduduknya sekitar 10.409 jiwa/km².

Dibawah pimpinan atau Camat Chandra Dalimunthe S.STP, MSP. Kecamatan Medan Johor ini, merupakan salah satu kecamatan di kota medan yang terbilang memiliki wilayah yang luas dan padat penduduk. Juga terdapat beberapa bangunan dan tempat yang berdiri diwilayah Kecamatan ini dan menjadi daya tarik tersendiri.

3.2. Realitas Sosial pengemudi becak motor kota medan dalam menekuni profesinya di tengah kepujungan transportasi online

Berbicara mengenai konsistensi pengemudi becak motor sekarang menjadi hal yang menarik di dalam penelitian ini. Mengapa menarik ? seperti yang kita ketahui bahwa sampai saat ini kita masih menemukan moda transportasi konvensional seperti becak motor terutama di Kota Medan. Di tengah gencarnya moda transportasi *online* yang merajalela saat ini, kita masih dapat menemukan beberapa orang yang mencari nafkah untuk penghidupannya dari hasil mengemudi becak motor. Hal ini bisa kita temukan di Lapangan Sejati, Kecamatan Medan Johor, Kota Medan yang menjadi lokasi penelitian ini. Pada penelitian ini peneliti telah menghimpun 10 pengemudi becak motor yang beroperasi di Lapangan Sejati, Kecamatan Medan Johor, Kota Medan.

Pada tabel profil informan diatas penelitian mulai melakukan eksplorasi penelitian dengan menggali data mengenai realitas sosial mereka untuk memutuskan berprofesi sebagai pengemudi becak motor di Lapangan Sejati, Kecamatan Medan Johor, Kota Medan. Pada informan 1 adalah Pak Awal, berusia 50 tahun dan berasal dari kota medan. Beliau menjelaskan bahwa ia telah bekerja sebagai pengemudi becak motor sejak tahun 2016 silam. Ia memutuskan untuk bekerja sebagai pengemudi becak motor karena memudahkan untuk mendapatkan penghasilan. Pak Awal untuk bekerja sebagai pengemudi becak motor adalah karena keterbatasan usianya yang sudah berusia 50 tahun kemudian tidak ada pilihan pekerjaan lain yang bisa ia tekuni. Seperti kutipan wawancara berikut:

Yang pertama karena faktor usia saya. Kemudian juga lapangan pekerjaan lain tidak didapatkan. Ini adalah pilihan saya satu satunya. Saya hanya bisa bertahan sampai nanti tidak tahu bagaimana nasib saya selanjutnya (Sumber wawancara: Pak Awal, 31 Agustus 2023).

Sejalan dengan Pak Awal, informan 2 yakni Pak Bardu, memberikan pandangan yang sama dalam memilih profesi sebagai pengemudi becak motor, yakni tidak ada pilihan pekerjaan lain, hal ini dapat di lihat dari kutipan wawancara berikut :

Tidak ada pilihan lain. Hanya ini lah satu satunya pilihan saya untuk saat ini. Dari pekerjaan sebagai security juga belum memenuhi karena gajinya hanya Rp.1.500.000 dan tidak cukup untuk sewa atau kontrak rumah, anak anak sekolah, dan lain-lain. (Sumber wawancara: Pak Bardu, 31 Agustus 2023).

Pak Bardu memiliki pekerjaan sampingan selain sebagai pengemudi becak motor, yakni sebagai petugas keamanan (*security*) . Namun, ia tetap menjalani pekerjaan sebagai pengemudi becak motor karena jika hanya mengandalkan pendapatan sebagai petugas keamanan, tidak bisa memenuhi kebutuhan hidup keluarganya. Tetap bertahan sebagai pengemudi becak motor di tengah maraknya transportasi *online* yakni karena tidak ada pilihan pekerjaan lain juga di sampaikan oleh informan 4, Pak Saipul yang menyatakan bahwa tidak ada lagi yang lain jadi saya tetap harus bertahan saja. Mendapat makan saja saya sudah bersyukur Sumber wawancara: Pak Saipul, 31 Agustus 2023).

Begitupun menurut informan 8, Pak Rian. Ia memilih untuk tetap bertahan sebagai pengemudi becak motor di antara maraknya transportasi online di Kota Medan adalah karena tidak ada pilihan pekerjaan lain, seperti kutipan wawancara berikut :

Bisa dikatakan kalau bertahan ya musti ditahankan karena cuma ini mata pencaharian, jadi musti ditahankan, berapapun rezeki yang saya dapat, ya insya Allah saya bawa pulang, biar sedikit yang penting berkah buat anak istri saya. Banyakpun kalau ngga berkah untuk apa (Sumber wawancara: Pak Rian, 3 September 2023)

Informan 9, Pak Misno, juga beranggapan demikian, dirinya untuk bekerja sebagai pengemudi becak motor adalah karena tidak ada pilihan pekerjaan lainnya yang menyatakan bahwa alasannya karena tidak ada pekerjaan lain (Sumber wawancara: Pak Misno, 3 September 2023). Jawaban yang sama mengenai tidak adanya pilihan pekerjaan lain juga di rasakan oleh informan 10, Pak Budi. Di tambah lagi dengan usianya yang cukup tua, yakni 65 tahun, membuat ia kesulitan untuk mencari pekerjaan lain sebagai pengemudi becak motor dikarenakan tidak ada usaha lain, dan karena sudah tua tidak mungkin mencari yang lain (Sumber wawancara: Pak Budi, 3 September 2023).

Berbeda halnya dengan informan 5, Pak Jaka. Ia memilih untuk bekerja sebagai pengemudi becak motor untuk melestarikan becak sebagai icon atau maskot Kota Medan. Menurutnya, lebih baik melestarikan becak kan ikon kota medan (Sumber wawancara: Pak Jaka, 3 September 2023). Dengan demikian, realitas sosial pengemudi becak motor di Lapangan Sejati Kota Medan hingga saat ini tetap konsisten menekuni profesinya adalah karena tidak ada lagi pilihan pekerjaan lain yang layak selain sebagai pengemudi becak motor. Kemudian, realitas sosial lainnya adalah untuk melestarikan keberadaan becak motor di Kota Medan sebagai salah satu icon atau maskot di Kota Medan.

Pengemudi becak motor di Lapangan Sejati, Kecamatan Medan Johor, Kota Medan, beranggapan bahwa tidak ada lagi cara lain sebagai pengemudi becak karena memang cara atau jalan itulah satu-satunya yang dapat mereka lakukan untuk mencapai suatu tujuan mereka yakni untuk menghidupi perekonomian keluarganya. Dalam hal ini pengemudi becak motor sebagai aktor yang dijelaskan di dalam pilihan rasional James Coleman (Ritzer, 2012), bertindak untuk mencapai tujuan yang ingin mereka peroleh yakni mendapatkan penghasilan ekonomi untuk menghidupi keluarga mereka. Dalam proses aktor (pengemudi becak motor) untuk mencapai tujuan (penghasilan ekonomi), aktor tersebut dibantu dengan sumber daya, dalam hal penelitian ini sumber daya yang dimaksud adalah becak motor yang mereka miliki. Artinya, aktor (pengemudi becak motor) memiliki sinergisitas dengan sumber daya yang mereka miliki yakni becak motor untuk mencapai tujuan atas tindakan rasional yang telah mereka lakukan.

3.3 Upaya pengemudi becak motor mempertahankan eksistensi becak motor

Eksistensi pengemudi becak motor di tengah maraknya transportasi *online* di Kota Medan tentu tidak terlepas dari peran upaya pengemudi becak itu sendiri. Seperti yang kita ketahui bahwa moda transportasi di Medan, sangat variatif. Adanya transportasi *online* tentunya memanjakan para konsumen. Menjadi menarik di tengah kepuangan transportasi *online*, keberadaan becak motor di Kota Medan masih bertahan hingga saat ini. Maka sebab itu, menarik untuk di lihat bagaimana upaya strategi pengemudi becak motor agar dapat mempertahankan eksistensinya di Kota Medan sebagai alternatif moda transportasi masyarakat Kota Medan.

Informan 1, Pak Awal, memilih untuk tetap bertahan sebagai pengemudi becak motor dengan segala keadaan yang ada. Ia bersabar, berdoa dan berserah diri kepada Tuhan karena

Rahman Malik, Harmona Daulay, T. Ilham Saladin / Bertahan sampai kapan? Becak motor versus moda transportasi online di Medan

rezeki sudah di atur oleh Tuhan Yang Maha Kuasa. Dia menyatakan bahwa *Kuncinya sabar saja dan berserah kepada yang maha esa karena rezeki sesungguhnya memang Tuhan lah yang mengatur (Sumber wawancara: Pak Awal, 31 Agustus 2023)*. Informan 6, Pak Ruslan, juga melihat hal ini dengan sudut pandang yang sama, yakni tetap bertahan dengan kondisi yang ada. Menurutnya, *dengan tetap bertahan tetap menjadi mengemudi back motor di kota Medan (Sumber Wawancara: Pak Ruslan, 3 September 2023)*. Begitupun dengan informan 10, Pak Budi, ia hanya bisa pasrah sebagai pekerjaannya mengemudikan becak motor, yang menyatakan bahwa *sudah tidak ada lagi ruang usaha selain menerima kondisi dan menjalaninya (Sumber Wawancara: Pak Budi, 3 September 2023)*.

Informan 8, Pak Rian, juga merasakan hal yang sama. Tidak ada yang bisa di upayakan selain tetap bertahan, bersabar dengan kondisi dimana semakin maraknya transportasi *online* di Kota Medan. Menurutnya, dengan adanya keberadaan pengemudi transportasi *online* tidak bisa di rubah lagi. Setiap orang berhak untuk mencari pekerjaan dan tetap di syukuri saja berapapun pendapatan yang di dapatkan, karena menurutnya, rezeki hari ini belum tentu sama dengan rezeki di hari esok ataupun lusa. Seperti kutipan wawancara berikut:

Kayak mana mau dibilang lagi, memang udah seperti itu apalagi yang mau di upayakan, ada sewa ya kita angkat ngga ada sewa yaudah. Kayak mana lagi mau kita bilang, kan ngga mungkin, disini memang banyak ojol pada dudukan semuakan, terkadang ada yang offline ada yang online, kalau memang offline dia yaudah kami pasrah aja gitu pokoknya rezeki udah ada yang mengatur lah. Kayak mana mau di upayakan pun memang sudah tidak terupaya kayak mana lagi mau dibuat. Pokonya serahkan aja semua sama yang kuasa udah itu ajanya, dikasih rezeki hari ini banyak ya alhamdulillah kemungkinan besok atau lusa belum tentu seperti itu, jadi syukuri ajalah (Sumber wawancara: Pak Rian, 3 September 2023).

Berbeda dengan beberapa informan di atas, informan 4 yakni Pak Saipul, upaya yang ia lakukan agar tetap bisa bertahan sebagai pengemudi becak motor adalah dengan melakukan pinjaman uang kepada kreditur. Hal ini ia lakukan agar tetap bisa melakukan pemeliharaan becaknya ketika becak tersebut mengalami kerusakan. Seperti kutipan wawancara berikut:

Kita syukurin saja apa adanya. Kadang-kadang juga Ketika becak rusak kita pun terpaksa untuk meminjam uang dari kredit. Sumber utama pendapatan saya hanya dari becak ini (Sumber wawancara: Pak Saipul, 3 September 2023).

Informan 3, Pak Ridwan, memaksimalkan pekerjaannya sebagai pengemudi becak motor dengan menunggu pelanggan melalui panggilan telepon. Ketika mendapatkan pelanggan, ia memberikan nomor teleponnya kepada pelanggan tersebut, dan menyampaikan apabila di kemudian hari pelanggan tersebut membutuhkan becak, maka ia bersedia kapan saja mengantarkan pelanggan tersebut ke tempat tujuan. Seperti kutipan wawancara berikut :

Kalau saya kan kalau dapat ada orang sewa, nah nanti saya kasih tu nomor hape saya. Saya bilang buk nanti kalau apa ibuk mau cari becak, daripada ibuk keliling dulu nyari becaknya kan capek, mending ibuk telpon aja ke saya. Kalau saya lagi senggang, nanti apalah itu namanya nanti saya jemput ibuk di rumah habistu biar saya antar orang ibuk mau kemana, gampang sama saya buk, kalau bisa langganan pun justru lebih bagus kan buk, kayak gitulah saya supaya pelanggannya tak hilang gitu aja (Sumber wawancara: Pak Ridwan, 31 Agustus 2023).

Sama hal nya dengan Pak Ridwan, Informan 9 yakni Pak Misno juga mencari pelanggan tetap dari becaknya agar tetap bisa bertahan sebagai pengemudi becak motor. Ia mencari pelanggan yakni anak-anak sekolah, dimana setiap pagi ia mengantarkan anak-anak tersebut ke sekolah mereka, baru kemudian ia kembali ke Lapangan Sejati untuk menunggu

mendapatkan pelanggan lainnya. Menurutnya, *sebisa mungkin diusahakan, meskipun terkadang ada juga langganan anak sekolah diwaktu pagi yang masih mengandalkan becak motor yang tidak terlayani oleh modal transportasi online (Sumber wawancara: Pak Misno, 3 September 2023)*

Upaya lainnya yang di lakukan oleh pengemudi becak motor adalah dengan mencari pekerjaan lain untuk tetap bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari. Seperti informan 2, Pak Bardu, ia menekuni pekerjaan sebagai petugas keamanan di sebuah yayasan, namun hanya mendapatkan upah sebesar Rp. 1.500.000. Menurutnya dengan nominal segitu pun tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, apalagi kebutuhan rumah tangga untuk memenuhi kebutuhan anak dan istrinya. Seperti kutipan wawancara berikut ini:

Sampingan saya adalah sebagai penjaga malam/security di sebuah Yayasan. Dari pekerjaan sebagai security juga belum memenuhi karena gajinya hanya Rp.1.500.000 dan tidak cukup untuk sewa atau kontrak rumah, anak anak sekolah, dan lain-lain (Sumber wawancara: Pak Bardu, 31 Agustus 2023).

Informan 7, Pak Sutrisno, memilih untuk bekerja sampingan di bidang perabotan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Menurutnya, ketika pekerjaan di perabot juga tidak mendapatkan pendapatan yang banyak, ia tetap bertahan sebagai pengemudi becak motor meskipun hasil yang di dapatkan juga tidak banyak, namun ia tetap bersyukur, karena menurutnya lebih baik menarik becak walaupun hanya mendapatkan Rp. 50.000,- di bandingkan dengan tetap berdiam diri di rumah dan tidak mendapatkan sepeser pun. Seperti kutipan wawancara berikut :

Kalau kita kan biasanya di perabot juga kan. Lagi kosong ya kita kesini. Kalo diam kita dirumah ngapain coba, ya disini dapat dapat lima puluh ntah berapa ya lumayan juga.”(Sumber wawancara: Pak Sutrisno, 3 September 2023)

Informan 5, Pak Jaka juga mencari pekerjaan lain untuk mendapatkan penghasilan tambahan untuk tetap bisa bertahan sebagai pengemudi becak motor. Ia bekerja sebagai pemasang tenda untuk acara yang berlangsung di masyarakat. Menurutnya, dengan mendapatkan penghasilan tambahan memudahkan ia untuk tetap bisa bertahan sebagai pengemudi becak motor. Ia juga tidak ingin melepaskan becak motornya karena memang ia sangat ingin melestarikan becak sebagai maskotnya Kota Medan. Seperti kutipan wawancara berikut :

Itulah bang, kita cari kerja lain lagi selain becak. Kalau saya ada kerja lain bang, saya kerja ya kayak tukang pasang tenda gitu untuk acara-acara. Misalnya acara nikahan, sunatan, lamaran, atau acara apapun lah kan banyak aja itu bang, pokoknya acara yang butuh tenda, nah kalau kebetulan itu bos saya yang dapat panggilannya, nah itu biasanya saya yang di suruh untuk pasang tenda di sana. Ya lumayanlah bang dapat penghasilan tambahan. Ya kayak gitu lagi bang supaya tetap bisa bertahan di becak ini. Kalau Cuma ngandalkan becak doang agak payah kita bang. Tapi saya karna memang sayang sama becak ini, saya tetap pengen melestarikan becak di medan ini makanya gak saya tinggalin pekerjaan ini.”(Sumber wawancara: Pak Jaka, 3 September 2023).

Berdasarkan uraian wawancara diatas, ditemukan bahwa beberapa upaya yang dilakukan para aktor (pengemudi becak motor) sebagai strategi mereka untuk mencapai tujuan bersama yang mereka inginkan yakni penghidupan ekonomi bagi keluarganya dan mempertahankan eksistensi becak motor sebagai icon kota Medan.

Aktor memiliki tujuan dalam tindakannya untuk memaksimalkan keuntungan. Sementara sumberdaya merupakan tujuan akhir dari perwujudan kepentingan aktor, dua

aktor lebih yang saling memiliki sumberdaya yang menarik satu sama lain, akan menciptakan sebuah sistem sosial yang sifatnya saling bergantung diantar para aktor. Upaya-upaya yang dilakukan pengemudi becak motor agar mereka eksis ditengah kepingan transportasi *online* saat ini, merupakan bagian dari strategi pengemudi becak motor untuk mencapai tujuan mereka yakni mampu menghidupi kehidupan ekonomi keluarga mereka dan tetap mempertahankan eksistensi becak motor sebagai bagian icon Kota Medan.

Pada posisi ini, upaya-upaya pengemudi becak motor yang telah dijabarkan pada uraian wawancara diatas, berada pada posisi sebagai jembatan penghubung antara posisi aktor (pengemudi becak) sebagai pelaku dengan sumberdaya yang merupakan tujuan mereka atas kepentingan bersama (kolektif). Pada rumusan kedua ini, peneliti memfokuskan kepada hubungan pengemudi becak motor yang memiliki upaya-upaya kolektif untuk mempertahankan eksistensi becak motor sebagai sumber penghasilan utama dan sebagai icon kota Medan di tengah kepingan transportasi *online*. Disini , ditekan bahwa aktor (pengemudi becak motor) bertindak berdasarkan upaya-upaya kolektif mereka untuk menghasilkan sumberdaya yang saling menguntungkan antar sesama pengemudi becak motor di Lapangan Sejati, dalam hal ini adalah sumberdaya kolektif mereka yakni memenuhi kebutuhan ekonomi dan menjadi becak motor tetap eksis sebagai icon kota Medan melalui becak motor yang mereka miliki.

4. SIMPULAN

Becak motor sebagai salah satu pilihan transportasi konvensional di tengah maraknya transportasi *online* di Kota Medan menjadi perhatian bersama untuk kemudian dilihat bagaimana keberadaan becak motor tersebut tetap mampu bertahan dan bersaing untuk menjadi transportasi yang masih di minati oleh masyarakat masa kini. Meskipun banyak pilihan dari transportasi *online*, para pengemudi becak motor tentunya memiliki pilihannya masing-masing untuk kemudian tetap bisa bertahan dengan profesinya tersebut. Adapun kesimpulan dari alasan aktor pengemudi becak online dalam penelitian ini adalah tetap bertahan/ tidak ada lagi pilihan pekerjaan lain yang layak selain sebagai pengemudi becak motor serta untuk melestarikan keberadaan becak motor di Kota Medan sebagai salah satu *icon* atau maskot di Kota Medan. Alasan tersebut bermuara pada tujuan kolektif para pengemudi becak motor yang mana untuk menghidupi ekonomi keluarga dan mempertahankan becak motor sebagai *icon* Kota Medan. Upaya-upaya yang dilakukan pengemudi becak motor untuk mencapai tujuan kolektif sebagai sumber daya aktor adalah sebagai berikut : bertahan/berani bersaing dengan transportasi *online* secara terbuka, mencari pekerjaan sampingan untuk menambah pendapatan, menawarkan jasa sebagai becak panggilan (*on call*) dan meminjam dana kredit untuk operasional becak motor.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini tim peneliti menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang terkait yang telah banyak membantu dan memberi petunjuk. Kepada Bapak Rektor Universitas Sumatera Utara, dan Bapak Ketua Lembaga Penelitian Universitas Sumatera Utara yang telah banyak memberikan bantuan dana sehingga penelitian ini dapat terselesaikan. Terima kasih juga kepada semua pihak yang telah mendukung penulisan artikel ini. Selanjutnya kami ucapkan terima kasih kepada redaksi Jurnal Dimensia yang telah menerbitkan tulisan ini.

6. DAFTAR PUSTAKA

Budi R, I. (2019). *Pemanfaatan Teknologi dalam Sektor Transportasi*. Makalah STMIK Sumedang.

- Coleman, J. (2011). *Dasar Dasar Teori Sosial*. PT Remaja Rosdakarya.
- Desmawanto, M. H., Sudarsono, S. H., Hadiyantina, S., & MH, S. (2014). Eksistensi Peraturan Daerah Tentang Becak Bermotor. *Jurnal Hukum*, 2(1), 1-11.
- Dewi, L. P., & Taufiqurahman, E. (2022). Dampak keberadaan transportasi online terhadap pendapatan transportasi konvensional. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6(1), 3216-3222.
- Ermawati, R. (2018). *Pengemudi Bentor Ponorogo Disarankan Beralih Menjadi Ojek Online*. Solopos Jatim. <https://jatim.solopos.com/pengemudi-bentor-ponorogo-disarankan-beralih-menjadi-ojek-online-892401>
- Kurniawan, I. (2011). Budaya Percepatan Dan Percepatan Budaya. *Visualita*, 3(1), 43-49.
- Muliani, S., & Sembiring, R. D. (2022). Persepsi Masyarakat terhadap Penggunaan Transportasi Ojek Online Go-Jek di Kota Medan. *Jurnal Ruang Luar dan Dalam*, 3(1), 35-41.
- Nambung, M. N., Setiani, P. P., & Kurniawan, F. (2021, November). Strategi Bertahan Hidup Pengemudi Becak Motor Di Kota Malang. In *Prosiding Seminar Nasional IKIP Budi Utomo* (Vol. 2, No. 01, pp. 562-572).
- Perdana, A. (2019). *Tips Naik Becak Motor di Kota Para Ketua*. Kumparan. <https://kumparan.com/sumutnews/tips-naik-becak-motor-di-kota-para-ketua-1552205494541583850/full>
- Ritzer, G. (2011). *Teori Sosiologi Modern: Edisi terbaru*. Kreasi Wacana.
- Ritzer, G. (2012). *Teori Sosiologi : Dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir*. Kencana Prenada Media Group.
- Riyanto, S. B. (2023). *Becak Angkutan Umum Yang Terpinggirkan*. 22 June. <https://www.rri.go.id/semarang/bisnis/268363/becak-angkutan-umum-yang-terpinggirkan>
- Salmah. (2017). *Mereka yang Memilih Becak daripada Transportasi Modern*. KumparanNEWS. <https://kumparan.com/kumparannews/mereka-yang-memilih-becak-daripada-transportasi-modern/full>
- Setiawan, F. (2021). Strategi Tukang Becak dalam Mempertahankan Pekerjaan Pasca Munculnya Transportasi Ojek Online (Studi Kasus Kota Banda Aceh). *Jurnal Sosiologi Dialektika Sosial*, 7(1), 51-63.
- Suzana & Risdayati. (2020). Kehidupan Pengemudi Becak Motor Di Kualu Panam Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru. *JOM FISIP Vol.7 Edisi II*, 7, 1-15
- Tazid, A. (2022). Memahami Konsep Dromologi Paul Virilio. *PANOPTIKON: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 2(1), 14-29.
- Tuti, R. W., Setiawan, A., Satispi, E., Aziz Samudra, A., & Devia Andiani, D. (2022). *Implementasi Kebijakan Transportasi Online Di Indonesia*. Samudra Biru.