

EKSISTENSI TUKANG BECAK DITENGAH DOMINASI OJEK ONLINE DI KOTA PALANGKA RAYA

Yuseva¹, Anisa Pebrianti², Iman Irawansyah³

Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Palangka Raya^{1,2,3}

Email: yusseva671@gmail.com¹, pebriantianisa@fisip.upr.ac.id², imanira@fisip.upr.ac.id³

Abstract

Traditional modes of transportation such as becaks are part of the informal economy and have long facilitated the movement of people in cities across Indonesia. This study aims to examine the presence of becak drivers amidst the rise of app-based transportation and the strategies they employ to survive in Palangka Raya. The study employs a qualitative descriptive approach, with data collected through interviews, field observations, and documentation. Informants were selected using purposive sampling, while data analysis was conducted using the interactive model by Miles and Huberman. This study employs James C. Scott's "Survival Mechanisms" theoretical framework, which encompasses three strategies: leveraging social networks, seeking alternative income sources, and adhering to the principle of "cost-saving." The findings reveal that the presence of online ride-hailing services significantly impacts the economic conditions of becak drivers. This results in low and unstable daily incomes. In response, they seek other jobs, change their operating locations, and wait for passengers without a clear plan. Although their numbers have decreased, pedicab drivers remain because they play an important social role around traditional markets.

Keywords: Existence, Pedicab Drivers, Survival Strategies, Online Ride-Hailing Services

Abstrak

Transportasi tradisional seperti becak adalah bagian dari ekonomi non-formal yang sudah lama membantu pergerakan orang di kota-kota di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk meneliti keberadaan pengemudi becak di tengah berkembangnya transportasi yang berbasis aplikasi dan juga strategi yang mereka gunakan untuk bertahan hidup di Kota Palangka Raya. Penelitian ini menggunakan cara deskriptif kualitatif, dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi di lapangan, dan dokumentasi. Informan dipilih dengan metode *purposive sampling*, sementara analisis data dilakukan dengan menggunakan model interaktif dari Miles dan Huberman. Penelitian ini menggunakan kerangka teori *Mekanisme Survival* dari James C. Scott yang mencakup tiga cara, yaitu memanfaatkan jaringan sosial, mencari sumber penghasilan lain, dan prinsip "menghemat pengeluaran". Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan ojek online sangat mempengaruhi kondisi ekonomi pengemudi becak. Hal ini membuat pendapatan harian mereka menjadi rendah dan tidak stabil. Sebagai jawabannya, mereka mencari pekerjaan lain, berpindah tempat beroperasi, dan menunggu penumpang tanpa rencana yang jelas. Meski jumlahnya berkurang, pengemudi becak tetap eksis karena mereka memiliki peran sosial yang penting di sekitar pasar tradisional.

Kata kunci: Eksistensi, tukang becak, Strategi bertahan hidup, Ojek Online.

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah mengubah secara signifikan sistem transportasi di kota-kota di Indonesia. Keberadaan *Ojek Online* sebagai jenis transportasi yang menggunakan aplikasi memberikan kemudahan, kecepatan, dan harga yang terjangkau, sehingga semakin banyak diminati oleh masyarakat. Kondisi ini mempengaruhi langsung jenis transportasi tradisional, seperti becak, yang sebelumnya menjadi bagian dari sektor ekonomi non-formal dan memiliki peran penting dalam menggerakkan mobilitas masyarakat perkotaan. Transportasi sudah menjadi bagian penting dalam kehidupan sehari-hari dan sekarang ini transportasi sudah menjadi kebutuhan yang wajib dipenuhi. Selain itu, pekerjaan di bidang transportasi juga menjadi pilihan pekerjaan alternatif bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Wahyuni, 2024). Kebutuhan akan alat transportasi sangat dirasakan dalam mendukung mobilitas. Seseorang setiap hari, terutama di masa kini seperti sekarang ini. Ada berbagai jenis alat transportasi yang sering ditemukan di masa kini, baik itu yang modern seperti mobil, motor, pesawat, dan sebagainya, maupun jenis tradisional seperti becak dan lainnya bentor. Dalam perkembangannya, banyak alat transportasi mulai mengalami perubahan mengikuti perkembangan zaman (Yusrita, 2019).

Ojek online dalam beberapa tahun terakhir menjadi pekerjaan yang sangat menjanjikan. bagi pria dan wanita. Mengikuti perkembangan ojek saat ini sangat berkembang dari segi bisnis dan pendapatan ekonomi. Para pekerja *ojek online* memiliki usia di atas 18 tahun dari tingkat Mahasiswa hingga orang tua, selama dia masih mampu bekerja sebagai *ojek online*. Jumlah pengemudi ojek online di Indonesia pada tahun 2025 diperkirakan akan mencapai 7 juta orang. Angka ini menunjukkan peningkatan cepat dibandingkan prediksi 4 juta pada tahun 2020, dengan banyaknya driver berkumpul di wilayah Jabodetabek, di mana sekitar 1 juta driver aktif. Gojek memiliki lebih dari 3 juta driver yang bekerja sama di Indonesia hingga tahun 2023. Di Kota Palangka Raya, munculnya transportasi berbasis aplikasi pertama kali terjadi ketika layanan *ojek online* seperti GOJEK resmi diluncurkan pada Senin, 17 Desember 2018. Peluncuran tersebut dilakukan pukul 10.00 WIB di Kantor Operasional GOJEK yang lokasinya berada di Jalan Diponegoro Nomor 5 sampai 6 RT 01 RW 05, Kelurahan Langkai, Kecamatan Pahandut. Munculnya GOJEK ini sekaligus menambah jumlah layanan transportasi online di kota tersebut dan menunjukkan pertumbuhan sistem transportasi digital sebagai

pilihan baru bagi masyarakat dalam memenuhi kebutuhan perpindahan sehari-hari. Kebudayaan tradisional seperti becak merupakan peninggalan leluhur yang masih terlihat sampai sekarang (Maharani & Nasution, 2020)

Becak adalah kendaraan darat yang terbuat dari sepeda dan dilengkapi dengan kursi penumpang di bagian belakangnya. Becak biasanya dioperasikan oleh seorang pengemudi yang menggunakan sepeda ini untuk mengangkut orang atau barang dalam jarak yang tidak terlalu jauh. Becak adalah alat angkut tradisional yang masih dipakai di beberapa wilayah di Indonesia dan negara-negara lain sebagai sarana transportasi lokal. Penggunaan becak telah berkurang seiring kemajuan transportasi modern, tetapi tetap merupakan bagian dari sejarah budaya dan transportasi di berbagai komunitas. Dalam beberapa tahun terakhir, kejayaan para pengemudi becak mulai berkurang secara perlahan mulai meredup, Jumlah becak mulai berkurang karena banyak diganti oleh kendaraan lainnya lebih modern serta cepat selain itu masyarakat pada masa itu biasanya memiliki kendaraan yang pasti semakin meningkatkan kedudukan sosial mereka. Salah satu alasan mengapa mereka memilih bekerja sebagai pengemudi becak karena permintaan yang sangat tinggi. Untuk layanan transportasi pada masa itu, ditambah lagi dengan kurangnya peluang kerja lainnya. Syarat Pekerjaan ini juga tidak terlalu sulit karena tidak membutuhkan pendidikan yang tinggi atau formal sama sekali (Istiqomah et al., 2023). Persyaratan berkerja dengan berbagai kriteria membuat (Tukang Becak) harus merelakan diri, menarik becak adalah pekerjaan yang mengandalkan kekuatan fisik yaitu kaki dengan tenaga (Mangatta, 2016).

Becak umumnya dipahami sebagai sebuah kendaraan dengan tiga roda yang dikendalikan oleh seseorang (pengemudi becak) untuk membawa barang atau penumpang. Sebagai moda transportasi paling tua di Indonesia, becak memiliki berbagai variasi bentuk di setiap wilayah di Indonesia. Keberadaan becak sebagai alat transportasi untuk penumpang maupun barang termasuk dalam kategori tradisional, karena tenaga yang digunakan bersumber dari kekuatan fisik manusia melalui kayuhan kaki seperti saat mengendarai sepeda. Meskipun becak hampir punah dan mulai diabaikan oleh Masyarakat (Shafira et al., 2022).

Pada saat ini becak di Palangka Raya masih ada terutama di daerah pasar besar (blauran) kota palangka raya. Disana banyak tukang becak berkumpul di untuk menunggu pelanggan kebanyakan pelanggan merupakan ibu-ibu yang berbelanja di pasar dengan

barang bawaan yang banyak (Fadila et al., 2025) . Dengan muatan becak yang lebih luas daripada motor biasa masih diminati orang-orang yang mengangkut barang dan juga praktis menyusuri jalan-jalan area pasar (Silvi et al, 2014). Adapun beberapa alasan penumpang masih menaiki becak yaitu; 1) Becak dayung lebih santai Ketika membawa penumpang, 2) Tujuan dekat makanya memilih becak daripada gojek, 3) Harga lebih terjangkau, 4) Bisa menikmati pemandangan pasar dan mudah stop-stop untuk berbelanja berbagai macam belanjaan di pasar (Ridho, 2023).

Dalam penelitian yang dilakukan oleh (Setiawan, 2021) Menyatakan bahwa Strategi tukang becak dalam mempertahankan pekerjaan pasca munculnya transportasi *Ojek Online* (studi kasus kota Banda aceh). Hasilnya menunjukkan dua strategi yang digunakan, yaitu strategi adaptif yang mencakup peningkatan waktu operasional, menjaga kenyamanan pelanggan, dan mempertahankan penampilan, serta strategi survival berupa penyesuaian tarif agar tetap kompetitif dengan ojek online sehingga kedua pihak dapat bersaing secara adil. Penelitian lain juga dilakukan oleh (Qoimudin, 2018) Menyatakan bahwa Strategi bertahan pengendara becak tradisional terhadap kemunculan becak motor di Desa Capiri, Kabupaten Cilacap. Temuan menunjukkan bahwa pengemudi becak tradisional mengandalkan strategi aktif dan pembangunan jaringan sosial sebagai cara bertahan, disertai pertimbangan rasional yang mendorong mereka untuk tetap memilih mempertahankan becak tradisional sebagai mata pencaharian. Selanjutnya penelitian yang dilakukan (Listyowati, 2018) Menyatakan bahwa strategi Livelihood Tukang Becak (Studi Kasus di Paguyuban Pengemudi Becak Salatiga). Hasilnya menunjukkan bahwa para pengemudi becak bertahan hidup melalui lima aset utama dalam konsep kehidupan berkelanjutan, yakni dengan mengambil pekerjaan tambahan, memanfaatkan tenaga kerja anggota keluarga, serta melakukan penghematan pengeluaran. Penelitian yang dilakukan oleh (Yusrita, 2019) Menyatakan bahwa Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak Di Kota Makassar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keluarga tukang becak menghadapi kesulitan memenuhi kebutuhan dasar, mencakup sandang, pangan, papan, pendidikan anak, hingga kesehatan keluarga. Untuk mengatasinya, mereka menerapkan tiga pendekatan: strategi aktif dengan mencari pekerjaan sampingan dan melibatkan anggota keluarga, strategi pasif berupa penghematan seperti memilih bahan pangan yang lebih terjangkau dan menabung, serta strategi jaringan melalui pinjaman dari tetangga atau kerabat.

Di Kota Palangka Raya, keberadaan tukang becak tidak hanya berfungsi sebagai model transportasi jarak dekat, tetapi juga menjadi bagian dari struktur sosial dan ekonomi masyarakat, terutama bagi kelompok berpenghasilan rendah yang memiliki keterbatasan akses terhadap pekerjaan formal. Profesi ini telah lama menjadi sumber penghidupan utama sekaligus memiliki nilai sosial dan budaya yang mencerminkan kedekatan dan interaksi personal antarwarga. Namun, pesatnya perkembangan teknologi membawa perubahan signifikan pada pola mobilitas masyarakat. Hadirnya ojek online yang menawarkan kemudahan pemesanan, tarif transparan, dan efisiensi waktu mendorong banyak masyarakat untuk beralih dari becak, sehingga jumlah penumpang menurun drastis dan berdampak langsung pada pendapatan para pengemudi hingga menimbulkan kesulitan dalam memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Di sisi lain, persaingan dalam sektor transportasi informal semakin kompleks karena tukang becak kini tidak hanya bersaing sesama pengemudi becak, tetapi juga dengan ojek online yang didukung teknologi modern dan jangkauan pasar yang lebih luas. Kondisi ini menuntut tukang becak untuk beradaptasi melalui berbagai cara, seperti menawarkan tarif fleksibel, memilih lokasi mangkal yang strategis, menjaga hubungan dengan pelanggan tetap, serta mencari pekerjaan tambahan. Dalam situasi yang penuh tantangan ini, peran pemerintah daerah dan dukungan masyarakat menjadi sangat penting. Melalui program pemberdayaan, pelatihan keterampilan, bantuan modal usaha, serta penataan transportasi tradisional dalam sistem perkotaan, tukang becak diharapkan mampu bertahan dan tidak semakin terpinggirkan dalam dinamika pertumbuhan ekonomi kota.

Berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya yang umumnya berfokus pada kota-kota besar seperti Makassar, Banda Aceh, Salatiga, dan Cilacap, penelitian ini secara khusus mengkaji eksistensi tukang becak di Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah, yang memiliki karakteristik sosial-ekonomi dan geografis yang berbeda. Selain itu, kebaruan penelitian ini terletak pada fokusnya terhadap kawasan pasar tradisional (Pasar Besar/Blauran) sebagai ruang sosial yang masih mempertahankan eksistensi becak, serta analisis strategi bertahan hidup yang tidak hanya dilihat dari aspek ekonomi semata, melainkan juga dari dimensi sosial dan kultural di tengah dominasi ojek online yang semakin masif.

Penelitian ini didasarkan pada teori strategi bertahan hidup (*Mekanisme Survival*) dari James C. Scott yang digunakan sebagai kerangka analisis untuk memahami

bagaimana kelompok miskin dan marjinal mampu mempertahankan keberlangsungan hidup mereka di tengah tekanan ekonomi dan perubahan sosial yang terus terjadi. Dalam karyanya *The Moral Economy of the Peasant*, Scott menegaskan bahwa masyarakat kecil tidak dapat dipandang sebagai pihak yang pasif, melainkan sebagai kelompok yang aktif mengembangkan berbagai cara untuk beradaptasi dengan kondisi ekonomi yang tidak stabil. Menurutnya, kelompok ini memiliki apa yang disebut sebagai "ekonomi moral", yaitu sistem nilai dan praktik sosial yang menekankan keberlangsungan hidup, keseimbangan, serta hubungan timbal balik dalam masyarakat. Scott mengidentifikasi tiga mekanisme utama dalam strategi bertahan hidup. Pertama, penggunaan jaringan sosial, yakni pemanfaatan hubungan dengan keluarga, tetangga, atau komunitas sebagai sumber dukungan berupa bantuan materi, informasi pekerjaan, maupun solidaritas sosial. Kedua, pengembangan sumber penghasilan alternatif, yaitu mencari tambahan pendapatan di luar pekerjaan utama seperti pekerjaan informal atau usaha kecil guna mengurangi ketergantungan pada satu sumber pendapatan. Ketiga, prinsip "menggencangkan ikat pinggang", yaitu strategi penghematan dengan cara mengurangi pengeluaran dan menyesuaikan kebutuhan hidup sesuai kondisi ekonomi yang terbatas. Dalam penelitian ini, teori tersebut diterapkan pada pengemudi becak yang telah bekerja minimal sepuluh tahun dan menjadikan pekerjaan tersebut sebagai sumber penghasilan utama, sehingga dapat memberikan gambaran yang mendalam tentang penerapan strategi bertahan hidup dalam kehidupan sehari-hari.

Penelitian ini penting untuk dilakukan karena penggunaan transportasi berbasis aplikasi yang semakin banyak telah mengubah cara kerja ekonomi dan sosial, sehingga memengaruhi pekerjaan tradisional seperti tukang becak di Kota Palangka Raya. Fenomena ini menunjukkan perbedaan besar dalam kemampuan adaptasi antara pekerja informal dengan kemajuan teknologi modern, sehingga perlu diteliti secara ilmiah agar memahami cara kelompok masyarakat yang kurang beruntung bertahan hidup di tengah tekanan perubahan sosial. Dari segi akademis, penelitian ini memberikan sumbangan teori bagi ilmu sosiologi, terutama dalam memperdalam pemahaman tentang adaptasi sosial, ketahanan ekonomi kelompok yang rentan, serta perubahan struktur kerja di tengah perkembangan masyarakat perkotaan. Akibatnya, hasil penelitian ini bisa jadi acuan bagi peneliti lain, membantu memperluas pengetahuan tentang pekerja informal, dan menjadi dasar untuk menganalisis secara kritis proses modernisasi yang biasanya

menyebabkan ketimpangan sosial. Manfaat lainnya, hasil penelitian ini bisa dipakai sebagai acuan dalam merancang kebijakan publik yang lebih memperhatikan kebutuhan pekerja tradisional, sehingga proses pembangunan sosial bisa lebih adil dan mencakup semua pihak.

Penelitian ini bertujuan untuk Menganalisis dampak dominasi *ojek online* terhadap keberadaan dan kondisi sosial-ekonomi tukang becak di Kota Palangka Raya, Mengetahui dan mendeskripsikan strategi yang dilakukan Tukang Becak dalam mempertahankan eksistensinya di tengah dominasi *Ojek Online*.

METODE

Metode penelitian yang digunakan untuk mendapatkan data terkait penelitian Eksistensi Tukang Becak di Tengah Dominasi *Ojek Online* di Kota Palangka Raya yaitu menggunakan Metode Kualitatif dengan Pendekatan Deskriptif, Menurut Moleong (2018) dalam (Safarudin et al., 2023), penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang fokus pada manusia. Dalam penelitian ini, manusia dianggap sebagai subjek utama dalam suatu peristiwa sosial. Dalam konteks ini, sifat manusia sebagai subjek memiliki kebebasan untuk berpikir dan membuat pilihan berdasarkan budaya dan sistem yang dipercaya oleh setiap individu. Penelitian kualitatif deskriptif adalah cara melakukan penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan dan memahami dengan lebih dalam tentang suatu fenomena sosial. Penelitian ini di lakukan di Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah yang berfokus di wilayah tempat-tempat tukang becak mangkal berlokasi di Daerah Pasar Besar (Blauran) Kota Palangka Raya Jl. Jend.A.Yani, Jln. Darmo Sugondo, Jln. Halmahera, Jln. Seram, dan Jln.ki Sumatera Langkai, Kec. Pahandut

Teknik pengumpulan data yaitu menggunakan Teknik Observasi, Wawancara, dan Dokumentasi. Wawancara digunakan untuk memahami dan memperdalam data serta memperoleh analisis yang lebih mendalam mengenai bagaimana tukang becak mempertahankan eksistensinya di tengah dominasi *Ojek Online* di Kota Palangka Raya. Observasi di di wilayah tempat-tempat tukang becak mangkal yaitu di pasar besar (blauran) kota Palangka Raya dan dilakukan untuk mengetahui secara umum aktivitas tukang becak di lapangan serta bentuk persaingan yang terjadi dengan *Ojek Online*, kemudian adalah dokumentasi, yaitu dengan mengumpulkan data pendukung berupa gambar, arsip, serta dokumen atau tulisan yang relevan dengan penelitian (Pebrianti &

Silalahi, 2025). Data pendukung juga diperoleh melalui studi pendukung juga diperoleh melalui studi pustaka terhadap beberapa karya ilmiah dan sumber tulisan lainnya yang relevan dengan penelitian ini, kemudian dianalisis sesuai dengan fokus penelitian ini.

Penelitian ini menggunakan Teori Strategi Bertahan Hidup (*Mekanisme Survival*) yang dikemukakan oleh James C. Scott menjadi dasar penting untuk memahami bagaimana kelompok masyarakat miskin atau marjinal mampu bertahan di tengah tekanan ekonomi dan sosial. Dalam bukunya *The Moral Economy of the Peasant* (1976) menurut Scott, masyarakat yang jumlah pendapatannya sedikit akan mencari berbagai cara untuk menyesuaikan diri agar tetap bisa bertahan hidup di tengah tekanan ekonomi dan perubahan dalam struktur masyarakat. Menurut Scott terdapat 3 *Mekanisme Survival* yaitu : Menggunakan Relasi atau Jaringan Sosial, Alternatif Subsistensi, Mengikat sabuk lebih Kencang. Pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang dilakukan secara sengaja berdasarkan pertimbangan dan kriteria tertentu yang ditetapkan oleh peneliti. Karakteristik informan yang dipilih yakni tukang becak yang minimal lama bekerja 10 tahun dan pekerjaan tersebut adalah pekerjaan utama. Dalam penelitian ini, informan yang dipilih difokuskan pada tukang becak yang mengangkut penumpang, khususnya yang telah berusia lanjut. Karakteristik Informan yang dipilih yakni tukang Becak yang minimal lama bekerja 10 Tahun dan pekerjaan tersebut Adalah pekerjaan utama. Dalam penelitian ini, informan yang dipilih difokuskan pada tukang becak yang mengangkut penumpang, khususnya yang telah berusia lanjut. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif model interaktif Miles dan Huberman, yang meliputi tiga tahapan yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Data yang diperoleh dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi kemudian dianalisis menggunakan kerangka teori *Mekanisme Survival* James C. Scott, yang mencakup tiga mekanisme utama yaitu penggunaan jaringan sosial, pengembangan sumber penghasilan alternatif, dan penerapan prinsip "mengencangkan ikat pinggang".

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari hasil wawancara dan penelitian lapangan mengenai (Eksistensi Tukang Becak di Tengah Dominasi *Ojek Online* di Kota Palangka Raya) diperoleh sejumlah temuan yang menggambarkan kondisi pekerjaan tukang becak di tengah perkembangan transportasi berbasis aplikasi online. Dari aspek karakteristik informan, usia informan

berkisar antara 55 sampai 72 tahun. Berdasarkan data yang diperoleh, terdapat dua kecenderungan di kalangan tukang becak di Kota Palangka Raya. Pertama, kelompok yang sudah lama menekuni profesi ini karena keterbatasan pilihan pekerjaan lain, seperti Bapak B yang telah bekerja selama 30 tahun dan Bapak A yang sudah 25 tahun. Kedua, kelompok yang masuk ke profesi ini didorong oleh kebutuhan ekonomi jangka pendek. Mayoritas informan kini menjadikan pekerjaan sebagai tukang becak hanya sebagai pekerjaan sampingan, yang mencerminkan bahwa profesi ini tidak lagi mampu menjadi tumpuan penghasilan utama secara stabil. Hal ini terbukti dari pendapatan harian para informan yang berkisar antara Rp30.000 hingga Rp100.000 per hari, dengan jam kerja antara 8 hingga 11 jam sehari. Kondisi ini jauh berbeda dibandingkan masa sebelum hadirnya ojek online, di mana seluruh informan mengaku bahwa jumlah penumpang jauh lebih ramai dan pendapatan jauh lebih menjanjikan. Mereka merasakan penurunan yang signifikan seiring berkembangnya transportasi online dan meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi di masyarakat, yang secara langsung berdampak pada semakin berkurangnya jumlah penumpang becak setiap harinya.

Dari hasil wawancara, diketahui bahwa tarif yang dikenakan oleh tukang becak di Kota Palangka Raya berkisar antara Rp20.000 hingga Rp25.000 per sekali pengantaran. Namun dalam praktiknya, tarif tersebut tidak bersifat kaku karena tukang becak cenderung menyerahkan pembayaran sesuai keikhlasan penumpang atau dengan kata lain terserah berapa yang ingin diberikan oleh penumpang. Sistem penetapan tarif yang tidak memiliki standar baku ini berbeda jauh dengan ojek online yang menetapkan tarif secara transparan dan pasti melalui aplikasi, sehingga menjadi salah satu faktor yang membuat posisi tukang becak semakin lemah dalam persaingan dengan transportasi berbasis aplikasi. Kondisi ini diperparah dengan jumlah penumpang yang didapat oleh tukang becak setiap harinya sangat tidak menentu. Berdasarkan hasil wawancara, dalam sehari tukang becak hanya mampu mendapatkan satu hingga dua penumpang, bahkan tidak jarang mereka tidak mendapatkan penumpang sama sekali dalam satu hari penuh meskipun telah menunggu dari pagi hingga sore hari. Jika dikalkulasikan, dengan tarif Rp20.000 hingga Rp25.000 dan hanya satu atau dua penumpang per hari, maka penghasilan yang diperoleh tentu sangat jauh dari cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Kondisi ini menggambarkan betapa rentannya kondisi ekonomi tukang becak di tengah semakin dominannya ojek online di Kota Palangka Raya.



Gambar 1. Foto Bersama tukang becak

Sumber : Dokumentasi secara langsung

Dari segi penghasilan, pendapatan harian responden berkisar antara Rp50.000 hingga Rp100.000 per hari, dengan sebagian besar berada pada rentang Rp50.000-Rp70.000. Tidak terdapat informan tukang becak yang memiliki pelanggan tetap pada saat wawancara dilakukan. Beberapa di antaranya menyatakan bahwa dahulu pernah memiliki pelanggan tetap, namun kondisi tersebut berubah seiring meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi. Dalam hal strategi bertahan, sebagian besar informan tidak memiliki strategi khusus untuk menarik penumpang. Upaya yang dilakukan umumnya terbatas yaitu seperti perpindahan lokasi mangkal untuk mencari titik yang lebih ramai, serta dalam satu kasus terdapat upaya menurunkan tarif. Pada kondisi sepi penumpang, responden yang memiliki pekerjaan sampingan cenderung mengandalkan pekerjaan lain sebagai sumber pendapatan tambahan.

Tabel 1. Data Informan yang bekerja sebagai Tukang Becak di Kota Palangka

Raya

Inisial Nama Informan Dan Usia	Lama Bekerja Sebagai Tukang Becak	Pendapatan Harian	Jam kerja/hari
Bapak A (63Thn)	Sejak tahun 2001 (25 tahun bekerja)	Rp50.000,- Rp70.000/Hari	Dari jam 07.00– 16.00 WIB
Bapak B (58Thn)	Sudah bekerja selama 30 tahun	Paling banyak Rp100.000/Hari	Dari jam 07.00- 17.00 WIB

Bapak D (60Thn)	Sudah bekerja selama 20Thn	Rp.30.000,- Rp.80.000/Hari	Dari jam 06.00- 14.00 WIB
Bapak H (72Thn)	Sudah bekerja selama 18Thn	Rp.50.000,- Rp.70.000/Hari	Dari jam 06.00 - 16.00 WIB
Bapak U (55Thn)	Sudah Bekerja selama 20Thn	Rp. Rp. 50.000,- Rp.100.000	Dari jam 08.00- 17.00 WIB

Adapun harapan yang disampaikan kepada pemerintah relatif seragam, yaitu adanya modernisasi becak, misalnya dengan penggunaan tenaga listrik agar lebih efisien dan menarik minat masyarakat. Responden juga mengemukakan bahwa alasan utama masyarakat beralih ke ojek online adalah faktor kecepatan, jangkauan wilayah yang lebih luas, serta kenyamanan.

Latar Belakang Tukang Becak

Bapak A (64 tahun) telah bekerja sebagai tukang becak selama kurang lebih 15 tahun, dengan pekerjaan tersebut sebagai mata pencaharian utama, sementara menjadi tukang bangunan sebagai pekerjaan sampingan. Ia menyatakan bahwa sebelum adanya ojek online, kondisi penumpang jauh lebih ramai dengan penghasilan yang bisa mencapai Rp150.000-Rp200.000 per hari, sedangkan saat ini menurun menjadi sekitar Rp50.000-Rp70.000 akibat maraknya ojek online dan meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi. Ia tidak memiliki pelanggan tetap dan tidak menerapkan strategi khusus dalam menarik penumpang, melainkan hanya berpindah lokasi mangkal ke area pasar atau pusat keramaian saat kondisi sepi. Selain itu, ia juga menerima bantuan dari pemerintah berupa Kartu Indonesia Sehat (KIS) yang membantu dalam kebutuhan layanan kesehatan. Ia berharap adanya perhatian pemerintah melalui modernisasi becak, seperti penggunaan tenaga listrik agar lebih efisien.

Bapak B usia 58 tahun sudah menjadi tukang becak selama 30 tahun dan bapak B jam kerjanya mulai dari jam 07.00-17.00 wib. bekerja sebagai tukang becak selama tiga dekade dan menjadikannya sebagai mata pencaharian utama. Ia merasakan perbedaan signifikan antara kondisi dahulu yang relatif ramai dan kondisi saat ini yang jauh berkurang akibat kehadiran ojek online. Pendapatan maksimal yang diperoleh sekitar Rp100.000 per hari. Sebelum ramai munculnya Ojol pendapatan yang di dapat oleh bapak

Bambang bisa mencapai Rp.200.000,-Rp.300.000. Ia tidak memiliki strategi khusus selain menurunkan tarif untuk menarik penumpang. Dalam kondisi sepi, ia cenderung menunggu tanpa melakukan alternatif pekerjaan lain. Ia pernah memiliki pelanggan tetap, namun saat ini sudah tidak ada karena pelanggan telah memiliki kendaraan pribadi. Harapannya, becak dapat dimodernisasi agar kembali diminati masyarakat.

Bapak D berusia 50 tahun telah bekerja sebagai tukang becak selama 20 tahun. Ia menyatakan bahwa sebelum adanya ojek online, jumlah penumpang cukup ramai. Bapak D bekerja dari jam 06.00-14.00 WIB. Saat ini, pendapatan hariannya sekitar Rp80.000 sebelum ramai munculnya Ojek Online dan Kendaraan Bermotor penghasilan yang di dapat oleh bapak D bisa mencapai Rp.300.000,- hingga lebih. Sering berpindah tempat mangkal. Tidak terdapat strategi khusus untuk mempertahankan pelanggan, dan ia juga tidak memiliki pelanggan tetap. Bapak D biasanya berpindah tempat mangkal ke tempat yang ramai seperti mangkal di depan Sekolah Sd untuk mencari Penumpang.

Bapak H berusia 72 tahun, ia berprofesi sebagai tukang becak sudah selama 18 tahun. Bapak H bekerja dari jam 06.00-16.00 WIB Pendapatan harian sekitar Rp50.000-Rp. 70.000. Ia juga tidak memiliki pelanggan tetap dan tidak melakukan upaya tertentu ketika kondisi sepi. Harapan yang disampaikan serupa dengan responden lainnya, yakni agar becak dimodernisasi sehingga lebih menarik dan mampu bersaing dengan ojek online yang dinilai lebih cepat serta memiliki jangkauan lebih luas.

Bapak U (55 tahun), yang telah bekerja sebagai tukang becak selama kurang lebih 20 tahun, mengungkapkan bahwa pendapatannya saat ini tidak menentu dan cenderung bergantung pada kondisi penumpang setiap harinya. Lebih lanjut, Bapak U menjelaskan bahwa ia bekerja dari pagi hingga sore hari untuk memaksimalkan peluang mendapatkan penumpang, meskipun hasil yang diperoleh tidak selalu sesuai harapan. Ia juga menambahkan bahwa kondisi persaingan dengan ojek online membuatnya harus tetap bertahan dengan cara yang sederhana, tanpa strategi khusus. Penghasilan yang didapatkan oleh bapak U yaitu Rp.50.000,- Rp.70.000 per hari.

1. Dinamika Sosial Ekonomi Tukang Becak di Kota Palangka Raya

Keberadaan tukang becak di Kota Palangka Raya pada saat ini tidak dapat dilepaskan dari dinamika perubahan sistem transportasi perkotaan yang semakin terdigitalisasi. Dominasi ojek online telah menghadirkan pola mobilitas baru yang menekankan pada kecepatan, kemudahan akses, serta jangkauan layanan yang lebih luas.

Dalam konteks tersebut, eksistensi tukang becak mengalami tantangan yang bersifat struktural maupun kultural. Secara struktural, perubahan preferensi masyarakat terhadap moda transportasi berbasis aplikasi berdampak langsung pada penurunan jumlah penumpang becak. Kemudahan pemesanan melalui telepon genggam, kepastian tarif, serta efisiensi waktu menjadi faktor yang memperkuat posisi ojek online dalam sistem transportasi lokal. Sementara itu, becak cenderung memiliki keterbatasan dalam hal jarak tempuh dan kecepatan, sehingga hanya beroperasi di area tertentu seperti pasar atau pusat keramaian tradisional. Kondisi ini menempatkan tukang becak pada ruang kompetisi yang tidak seimbang.

Salah satu faktor yang turut memperkuat dominasi ojek online adalah persoalan tarif yang kompetitif dan transparan. Berdasarkan data langsung dari aplikasi Grab di Kota Palangka Raya, untuk jarak sekitar 2,3 km dari kawasan Pahandut menuju Flamboyan Bawah, tarif yang ditawarkan sangat bervariasi dan terjangkau. Layanan GrabBike dikenakan tarif Rp12.500, sementara layanan Hemat hanya Rp6.500, dan GrabCar Hemat tersedia dengan harga Rp9.000. Sistem penetapan tarif ini sudah dapat diketahui oleh pengguna sebelum perjalanan dimulai melalui aplikasi, sehingga masyarakat dapat memperkirakan biaya perjalanan secara langsung dan pasti. Transparansi harga inilah yang menjadi salah satu daya tarik utama ojek online di mata masyarakat, karena selain praktis dan cepat, pengguna juga merasa lebih aman dan terpercaya dalam menggunakan layanan tersebut. Kondisi ini secara tidak langsung menjadi salah satu penyebab semakin banyak masyarakat beralih menggunakan *Ojek Online* dibandingkan transportasi tradisional seperti becak di Kota Palangka Raya.

Dalam situasi ekonomi yang dihadapi oleh tukang becak, mereka tidak dapat lepas dari beban kehidupan. Usaha yang mereka lakukan sangat besar, sehingga mereka harus menghadapi perjuangan yang berat. Melihat kondisi para tukang becak yang berjuang untuk mencari penghidupan dengan mengayuh becak menggunakan kaki, semuanya hanya demi mendapatkan penghasilan (Yusrita, 2019). Persoalan yang muncul bukan semata-mata pada persaingan antara moda transportasi, melainkan pada kemampuan adaptasi terhadap perubahan. Minimnya inovasi, baik dari sisi teknologi maupun manajemen layanan, memperlihatkan keterbatasan akses tukang becak terhadap dukungan modal dan kebijakan. Dalam konteks ini, peran pemerintah daerah menjadi krusial, terutama dalam merumuskan kebijakan yang mampu menjaga keberlanjutan mata

pencaharian sektor informal tanpa menghambat perkembangan teknologi transportasi.

2. Bentuk Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak di Kota Palangka Raya

Menurut Suharto (1993) dalam (Astuti & Meiji, 2023), *Coping Strategi* atau strategi bertahan hidup bisa diartikan sebagai kemampuan seseorang dalam menerapkan berbagai cara untuk menghadapi berbagai masalah yang muncul dalam kehidupannya. Strategi yang mereka gunakan mencakup strategi aktif, strategi pasif, serta strategi jaringan. Dalam perspektif teori strategi bertahan hidup James C. Scott, kondisi yang dialami tukang becak dapat dipahami sebagai bentuk tekanan ekonomi yang mendorong munculnya mekanisme adaptasi. Adaptasi merupakan sebuah cara untuk memenuhi beberapa kebutuhan dasar agar seseorang bisa tetap hidup di tempat mereka berada. Dalam hal adaptasi manusia, inti dari penyesuaian ini adalah bagaimana orang beradaptasi dengan lingkungan mereka, berdasarkan cara hidup dan budaya mereka. Ini termasuk cara berpikir dan keputusan yang diambil untuk menghadapi masalah yang muncul karena perubahan lingkungan tersebut. Jadi, adaptasi adalah cara bertindak yang memungkinkan individu atau kelompok untuk menghadapi lingkungan dan perubahan yang ada di sekitarnya (Jones, 2010).

Pengemudi ojek tradisional setelah kemunculan ojek daring mengalami penurunan pendapatan yang signifikan, sehingga mereka menghadapi kesulitan dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. Terlebih bagi pengemudi ojek konvensional yang sudah berkeluarga, mereka perlu mencari alternatif atau pendekatan berbeda agar bisa memenuhi kebutuhan hidup mereka (Putri & Harianto, 2018). Perpindahan lokasi mangkal, penurunan tarif, hingga pengambilan pekerjaan tambahan merupakan bentuk *Mekanisme Survival* yang dilakukan untuk mempertahankan keberlangsungan hidup. Strategi tersebut bersifat praktis, kontekstual, dan lahir dari pengalaman sehari-hari menghadapi persaingan yang tidak seimbang. Persaingan antara becak dan ojek online sesungguhnya bukan hanya persoalan teknologi, melainkan juga persoalan struktur akses terhadap sumber daya. Ojek online didukung oleh sistem aplikasi, promosi digital, serta jaringan yang terorganisir, sedangkan tukang becak bekerja secara individual dengan modal terbatas. Tukang Becak merupakan bagian dari kehidupan yang masih ada meskipun hidup di zaman yang serba modern dan cepat. Terdapat 3 Mekanisme Survival menurut James C. Scott dalam (Febriani & Risdayanti, 2017) yaitu, 1) Menggunakan Relasi atau Jaringan Sosial, 2) Alternatif Subsistensi, dan 3) Mengikat Sabuk lebih

Kencang.

Beberapa strategi yang di terapkan Tukang Becak sebagai bentuk bertahan Hidup di tengah dominasi Ojek Online, yakni:

- a. Mengencangkan ikat pinggang atau mengurangi konsumsi

Strategi bertahan yang pasif bisa dilihat dari beberapa tukang becak yang tidak berusaha secara khusus untuk menarik pelanggan dan hanya menunggu orang datang saja. Kondisi ini menunjukkan bahwa mereka masih menjalankan pekerjaan dengan cara yang biasa saja, tanpa adanya inovasi atau perubahan yang besar. Dalam perspektif teori James C. Scott, tindakan itu merupakan strategi bertahan hidup secara pasif, yaitu cara kelompok ekonomi lemah untuk bertahan hidup dengan memanfaatkan opsi terbaik yang mungkin sesuai dengan batasan modal, usia, dan akses yang mereka miliki. Dari sudut pandang sosiologis, strategi ini menunjukkan bahwa bukan semua orang memiliki kemampuan atau alat untuk menyesuaikan diri secara aktif, sehingga memilih untuk bertahan dengan cara pasif menjadi pilihan yang masuk akal ketika menghadapi tekanan dari perubahan ekonomi.



Gambar 2 : foto tukang becak pada saat mangkal

Sumber : Dokumentasi Media Sosial, TikTok @Cilokurat (2026)

Keberadaan tukang becak di Kota Palangka Raya masih dapat dijumpai hingga saat ini, khususnya di Kawasan jalan Jend.A.Yani, Langkai, Kec. Pahandut atau Pasar Besar (Blauran). Seperti yang terlihat pada gambar, para tukang becak tampak menunggu penumpang di pinggir jalan sebagai bagian dari rutinitas kerja sehari-hari mereka. Kondisi ini mencerminkan strategi bertahan hidup secara pasif yang dilakukan oleh tukang becak, yaitu dengan tetap menunggu penumpang tanpa melakukan inovasi atau

perubahan yang berarti dalam menghadapi tekanan dari dominasi ojek online.

Kondisi kecukupan ekonomi tukang becak semakin terlihat jelas ketika dikaitkan dengan kenaikan harga kebutuhan hidup sehari-hari. Berdasarkan hasil wawancara, penghasilan harian yang berkisar antara Rp30.000 hingga Rp100.000 per hari sesungguhnya sangat tidak mencukupi jika dibandingkan dengan kebutuhan hidup yang terus meningkat akibat inflasi. Namun demikian, para informan menyatakan bahwa mereka berusaha mencukup-cukupkan penghasilan yang ada dengan berbagai cara penyesuaian dalam kehidupan sehari-hari. Salah satu informan yang hidup seorang diri mengaku bahwa penghasilannya digunakan sepenuhnya untuk kebutuhan makan, dan karena keterbatasan tersebut ia jarang memasak sendiri melainkan lebih memilih membeli makanan siap saji yang lebih praktis dan terjangkau. Selain itu, ia juga tidak mengeluarkan biaya sewa tempat tinggal karena tinggal bersama keponakannya, sehingga pengeluaran dapat sedikit ditekan. Sementara itu, informan lain yang tinggal di kos-kosan harus menanggung biaya sewa sebesar Rp500.000 per bulan, yang tentu saja menjadi beban tersendiri mengingat pendapatan dari menarik becak yang tidak menentu setiap harinya.

- b. Strategi Aktif (Alternatif Subsistensi) Memilih untuk menggunakan alternative lain.

Strategi aktif (alternatif subsistensi) merupakan salah satu bentuk upaya yang dilakukan oleh tukang becak di Kota Palangka Raya dalam menghadapi penurunan pendapatan akibat semakin dominannya transportasi berbasis aplikasi. Strategi ini tercermin dari tindakan mereka yang tidak hanya mengandalkan satu sumber penghasilan, melainkan berusaha mencari pekerjaan tambahan di luar aktivitas menarik becak. Berdasarkan hasil wawancara, beberapa informan menjadikan pekerjaan sebagai tukang bangunan, tukang parkir, atau pekerjaan informal lainnya sebagai sumber pendapatan tambahan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Kondisi ini menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai tukang becak tidak lagi mampu menjadi penopang ekonomi utama secara stabil, sehingga mendorong mereka untuk melakukan diversifikasi pekerjaan. Upaya tersebut dilakukan secara sadar sebagai bentuk penyesuaian terhadap kondisi ekonomi yang tidak menentu, terutama setelah berkurangnya jumlah penumpang akibat kehadiran ojek online dan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi. Dalam praktiknya, strategi ini tidak hanya bertujuan

untuk menambah penghasilan, tetapi juga sebagai cara untuk mengurangi risiko kerugian ketika pendapatan dari becak tidak mencukupi.

Strategi diversifikasi pekerjaan ini merupakan bentuk nyata dari upaya tukang becak untuk mengurangi ketergantungan pada satu sumber penghasilan yang semakin tidak stabil. Kondisi ketidakpastian jumlah penumpang yang hanya satu hingga dua orang per hari, bahkan terkadang tidak mendapat penumpang sama sekali, memaksa mereka untuk mencari alternatif penghasilan lain agar tetap dapat memenuhi kebutuhan hidup. Dengan kata lain, pekerjaan sebagai tukang becak yang dulunya menjadi sumber penghasilan utama kini hanya menjadi pekerjaan sampingan atau pelengkap dari pekerjaan informal lainnya.

c. Strategi Jaringan (Memperluas jaringan)

Strategi jaringan sosial merupakan salah satu bentuk upaya yang dilakukan tukang becak dalam mempertahankan keberlangsungan hidup melalui pemanfaatan hubungan sosial yang dimiliki. Berdasarkan hasil wawancara, strategi ini tidak hanya terbatas pada relasi antar sesama tukang becak, tetapi juga melibatkan keluarga, masyarakat sekitar, serta pihak eksternal seperti pemerintah. Jaringan sosial tersebut berperan sebagai sumber dukungan tambahan, baik dalam bentuk bantuan ekonomi, informasi, maupun akses terhadap layanan publik. Berdasarkan hasil wawancara, salah satu bentuk strategi jaringan yang ditemukan adalah pemanfaatan dukungan keluarga dalam mengurangi beban pengeluaran. Hal ini terlihat pada salah satu informan yang tinggal bersama keponakannya sehingga tidak perlu mengeluarkan biaya sewa tempat tinggal. Kondisi ini sangat membantu dalam menekan pengeluaran di tengah penghasilan yang tidak menentu.

Salah satu bentuk strategi jaringan yang ditemukan adalah adanya akses terhadap bantuan dari pemerintah, seperti Kartu Indonesia Sehat (KIS). Bantuan ini dirasakan cukup membantu, terutama dalam memenuhi kebutuhan layanan kesehatan yang sebelumnya sulit dijangkau karena keterbatasan ekonomi. Dengan adanya jaminan kesehatan tersebut, beban pengeluaran keluarga dapat sedikit berkurang, khususnya ketika menghadapi kondisi sakit atau kebutuhan medis. Namun demikian, dalam praktiknya, akses terhadap bantuan tersebut tidak sepenuhnya mudah. Beberapa informan menyatakan bahwa terdapat persyaratan administratif yang harus dipenuhi, sehingga tidak semua tukang becak dapat dengan mudah memperoleh manfaat dari program

tersebut. Strategi jaringan ini menunjukkan bahwa dalam kondisi ekonomi yang tertekan, hubungan sosial baik dengan keluarga maupun dengan lembaga pemerintah menjadi salah satu sumber daya penting yang dimanfaatkan oleh tukang becak untuk dapat terus bertahan hidup di tengah persaingan dengan transportasi berbasis aplikasi yang semakin dominan.

Meskipun demikian, keberadaan tukang becak belum sepenuhnya tereliminasi. Di kawasan pasar tradisional yaitu Pasar besar (Blauran), becak masih memiliki fungsi sosial tertentu, terutama bagi masyarakat yang membawa barang dalam jumlah banyak atau menempuh jarak dekat. Hal ini menunjukkan bahwa eksistensi tukang becak bersifat kontekstual dan terikat pada ruang sosial tertentu. Dalam konteks ini, becak tidak sekadar alat transportasi, tetapi juga bagian dari dinamika ekonomi rakyat kecil. Minimnya inovasi yang ditemukan dalam penelitian ini mengindikasikan adanya keterbatasan akses terhadap modal, pelatihan, dan kebijakan pemberdayaan. Oleh karena itu, modernisasi becak misalnya melalui penggunaan tenaga listrik atau integrasi dengan konsep transportasi ramah lingkungan dapat menjadi salah satu alternatif kebijakan yang realistis. Modernisasi tersebut tidak hanya berpotensi meningkatkan efisiensi kerja, tetapi juga memperkuat citra becak sebagai modal transportasi lokal yang adaptif terhadap perkembangan zaman. Secara keseluruhan, eksistensi tukang becak di tengah dominasi ojek online mencerminkan proses negosiasi antara tradisi dan modernitas dalam ruang perkotaan. Keberlanjutan profesi ini sangat ditentukan oleh kemampuan adaptasi pelaku, dukungan kebijakan pemerintah daerah, serta pengakuan terhadap peran sektor informal dalam struktur ekonomi kota.

PENUTUP

Kesimpulan

Penelitian ini mengungkapkan bahwa kehadiran transportasi berbasis aplikasi di Kota Palangka Raya telah memberikan dampak yang signifikan terhadap kondisi sosial dan ekonomi tukang becak, khususnya melalui penurunan jumlah penumpang dan ketidakstabilan pendapatan harian. Perubahan pola mobilitas masyarakat yang cenderung memilih layanan yang cepat, praktis, dan berbasis digital telah menempatkan tukang becak pada ruang kompetisi yang tidak seimbang. Dalam menghadapi tekanan tersebut, tukang becak menerapkan tiga strategi bertahan hidup sesuai dengan teori Mekanisme Survival James C. Scott.1) Strategi aktif melalui alternatif subsistensi, yaitu mencari

sumber penghasilan tambahan di luar aktivitas menarik becak seperti menjadi tukang bangunan, tukang parkir, atau pekerjaan informal lainnya sebagai bentuk diversifikasi pekerjaan. 2) strategi pasif atau mengencangkan ikat pinggang, yang terlihat dari perilaku sebagian tukang becak yang tetap menunggu penumpang tanpa melakukan inovasi yang berarti, hanya berpindah lokasi mangkal ke tempat yang lebih ramai, atau menyesuaikan tarif sesuai kondisi lapangan. Kondisi ini mencerminkan keterbatasan akses mereka terhadap modal, usia, dan teknologi sehingga memilih bertahan dengan cara yang paling sederhana. 3), strategi jaringan sosial, yaitu memanfaatkan hubungan dengan keluarga, sesama tukang becak, masyarakat sekitar, serta pihak eksternal seperti pemerintah. Salah satu bentuk nyata strategi ini adalah akses terhadap program bantuan pemerintah seperti Kartu Indonesia Sehat (KIS) yang membantu meringankan beban pengeluaran keluarga.

Meskipun ruang gerak tukang becak semakin menyusut, keberadaan mereka belum sepenuhnya tereliminasi. Di kawasan Kota Palangka Raya, becak masih memiliki fungsi sosial tertentu, terutama bagi masyarakat yang membutuhkan transportasi jarak dekat atau mengangkut barang belanjaan dalam jumlah banyak. Dengan demikian, eksistensi tukang becak di tengah dominasi ojek online mencerminkan proses negosiasi antara tradisi dan modernitas dalam ruang perkotaan, di mana kelangsungan profesi ini sangat ditentukan oleh kemampuan adaptasi individu, dukungan kebijakan yang lebih inklusif terhadap sektor informal, serta pengakuan terhadap peran penting transportasi tradisional dalam struktur ekonomi dan sosial kota.

Saran

Pemerintah daerah diharapkan dapat lebih memperhatikan kelangsungan transportasi tradisional dengan menerapkan kebijakan yang mendukung sektor informal, seperti program pengembangan ekonomi, pelatihan untuk meningkatkan kemampuan pelayanan, bantuan dana usaha, serta penyediaan tempat berhenti resmi agar tukang becak bisa mendapatkan pekerjaan yang lebih jelas dan tetap. Selain itu, tukang becak juga diharapkan bisa terus berubah sesuai dengan kebutuhan, meningkatkan kualitas pelayanan yang diberikan, mempertahankan hubungan yang baik dengan para pelanggan, serta memilih tempat yang tepat untuk meningkatkan kesempatan mendapatkan penumpang. Dukungan dari masyarakat juga sangat penting sebagai bentuk penghargaan terhadap keberadaan transportasi tradisional yang masih memainkan peran penting dalam aspek sosial dan ekonomi kehidupan di perkotaan

DAFTAR PUSTAKA

- Anugerah, R. I. (2023). *Strategi Bertahan Tukang Becak Dayung di Kelurahan 3-4 Kota Palembang Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak Dayung*.
- Astuti, G. A., & Meiji, N. H. P. (2023). Strategi Bertahan Hidup Keluarga Miskin di Tepi Rel Kereta Api Sekitar Stasiun Pasar Senen. *Jurnal Socius: Journal of Sociology Research and Education*, 10(2), 105–115. <https://doi.org/10.24036/scs.v10i2.557>
- Fadila, F., Safriani, Eliana, & Khaddafi, M. (2025). Pengumpulan Data dalam Penelitian Kualitatif: Wawancara (Data Collection In Qualitative Research: Interviews). *Jurnal Intelek Insan Cendikia*, 2(7), 13446–13449.
- Febriani, D., & Risdianti. (2017). *Strategi Bertahan Hidup Petani Penggarap di Jorong Sarilamak Nagari Sarilamak Kecamatan Harau Kabupaten Lima Puluh Kota*. 4(1), 1–13.
- Istiqomah, A., Zuhro, N. N., & Prasetyo, S. A. (2023). Kehidupan Sosial Ekonomi Tukang Beca terhadap Keberadaan Ojek Online di Jember. *ULIL ALBAB: Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 2(12), 5735–5744.
- Listyowati, D. M. (2018). *Strategi Livelihood Tukang becak (Studi Kasus di Paguyuban Pengemudi Becak Salatiga)*. 4(3), 147–153.
- Maharani, N., & Nasution, R. D. (2020). *Melawan Kepunahan Becak Dengan Membentuk Becak Wisata Di Ponorogo*. 6(1), 48–59.
- Mangatta, B. H. (2016). Strategi Adaptasi tukang Becak dalam kehidupan sosial ekonomi (Studi Kasus Tukang Becak di Kelurahan Bontobireang Kecamatan Mamajang Kota Makassar). *Jurnal Holistik*, 18.
- Mulia, S. R., & Nurhamlin. (2014). Kehidupan Sosial Ekonomi Tukang Becak Motor di Pangkalan Kerinci Kabupaten Pelalawan. *Jurnal Online Fakultas Mahasiswa Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Riau*, 1–15.
- Pebrianti, A., & Silalahi, J. N. (2025). Perubahan Mata Pencaharian Masyarakat Pasca Kereng Bangkirai Menjadi Kawasan Pariwisata. *Jurnal Agama, Sosial Dan Budaya*, 8(1), 2599–2473.
- Putri, D. W., & Harianto, S. (2018). *Strategi Bertahan Hidup Pengemudi Ojek Konvensional*. 6.
- Qoimudin, A. B. Y. (2018). Strategi bertahan pengandara becak tradisional terhadap kemunculan becak motor di desa Cipan, Kabupaten Cilacap. *FiSIP UIN Jakarta*,

4(3), 147–153.

- Safarudin, R., Zulfamanna, Kustati, M., & Sepriyanti, N. (2023). Penelitian Kualitatif. *Journal Of Social Science Research*, 3, 9680–9694.
- 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. <https://doi.org/10.29103/jsds.v1i1.3804>
- Shafira, S., Nurlela, & Ahmadin. (2022). Strategi Adaptif Tukang Becak dalam Bertahan Hidup di Pantai Losari Kota Makassar. *Jurnal Kajian Sosial Dan Budaya*, 6(2), 81–88.
- Wahyuni, S. (2024). Eksistensi Bentor Setelah Adanya Transportasi Online Di Kota Banda Aceh. *Jurnal Perspektif Sosiologi Indonesia*, 4(1), 88–100.
- Yusrita, A. (2019). Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak di Kota Makassar. *Jurnal Commercium: Kajian Masyarakat Kontemporer*, 2(2), 1–9.