



**THE DYNAMICS OF SOCIAL ECONOMIC LIFE OF MOTOR RICKSHAW DRIVERS AMID THE DEVELOPMENT OF ONLINE TRANSPORTATION IN MAKASSAR CITY**

Mardania<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Pendidikan Sejarah dan IPS, Fakultas Ilmu Sosial,  
Universitas Makassar

\*Email : [marda071@gmail.com](mailto:marda071@gmail.com)

(Received: May 2022; Accepted: August 2022; Published: September 2022)



©2017 –UGJ Program Studi Pendidikan Geografi Program Pascasarjana Universitas Negeri Makassar. Ini adalah artikel dengan akses terbuka dibawah license CC BY-NC-4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).

**ABSTRACT**

*This study aims to (1) describe the dynamics of the socio-economic life of motorized rickshaw riders in the city of Makassar (2) find out the problems caused by online transportation to the life of online transportation in Makassar City. The type of research used in this research is descriptive qualitative. The data collection techniques in this study were using the methods of observation, interviews, and documentation, then analyzed with qualitative descriptive techniques. The results showed that (1). The description of the dynamics of the socio-economic life of motorized rickshaw drivers in Makassar City, namely work, income, education and family. The work is categorized as "very good" because for the motor rickshaw rider itself, it requires ability/skill, motivation, and quality of work. Education is categorized enough in terms of education level and family education. income is sufficient to meet daily needs even though it is mediocre, namely basic income, additional income and overall income. families of motorized rickshaw riders live in harmony because of good family members, good quality time and good responsibilities (2) The problem caused by online-based transportation on the dynamics of the socio-economic life of motorized rickshaw riders in Makassar City is that the increase in poverty is categorized as high because it can decrease revenue and loss of passengers. The number of unemployed is increasingly being categorized as "very high" because it can eliminate jobs and make finding new jobs for motorized rickshaw drivers. Social conflicts have occurred, namely the seizure of the base but the involvement of the security forces is not prominent in handling conflicts that occur between motorized rickshaw riders and online transportation.*

**Keywords:** Socio-Economic Dynamics, Motorized Pedicab Riders, Online Transportation

**ABSTRAK**

*Penelitian ini bertujuan untuk (1) Mengetahui gambaran dinamika kehidupan sosial ekonomi pengendara becak motor di Kota Makassar (2) mengetahui masalah yang ditimbulkan transportasi online terhadap kehidupan transportasi online di Kota Makassar. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif*

*deskriptif. Adapun teknik pengumpulan data pada penelitian ini yaitu dengan menggunakan metode observasi, wawancara, dan dokumentasi, kemudian dianalisis dengan teknik deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1). Gambaran dinamika kehidupan sosial ekonomi pengendara becak motor di Kota Makassar yaitu pekerjaan, pendapatan, pendidikan dan keluarga. Pekerjaan di kategorikan “sangat baik” karena untuk pengendara becak motor itu sendiri yaitu membutuhkan kemampuan/ skill, motivasi, dan kualitas pekerjaan. pendidikan di kategorikan cukup di lihat dari jenjang pendidikan dan pendidikan keluarga. pendapatan cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari walaupun pas-pasan yaitu pendapatan pokok, pendapatan tambahan dan pendapatan keseluruhan. keluarga pengendara becak motor hidup rukun kerena anggota keluarga yang baik, kualiti time yang baik dan tanggung jawab yang baik (2) Masalah yang ditimbulkan transportasi berbasis online terhadap dinamika kehidupan sosial ekonomi pengendara becak motor di Kota Makassar yaitu peningkatan kemiskinan dikategorikan tinggi ini karena dapat penurunan pendapatan dan kehilangan penumpang. Jumlah pengangguran semakin di kategorikan “sangat tinggi” karena dapat menghilangkan pekerjaan dan membuat mencari pekerjaan baru bagi pengendara becak motor. Konflik sosial pernah terjadi yaitu perebutan pangkalan tetapi keterlibatan pihak keamanan tidak menonjol dalam penanganan konflik yang terjadi antara pengendara becak motor dan transportasi online..*

**Kata Kunci:** *Dinamika Sosial Ekonomi, Pengendara Becak Motor, Transportasi Online.*

---

## PENDAHULUAN

Kemajuan teknologi merupakan bagian mutlak dalam dinamika kehidupan bermasyarakat. Pada era globalisasi saat ini, penguasaan teknologi menjadi indikator kemajuan suatu negara. Negara dikatakan maju jika memiliki tingkat penguasaan teknologi tinggi, sedangkan negara-negara yang tidak bisa beradaptasi dengan kemajuan teknologi sering disebut sebagai negara gagal.

Transportasi merupakan bagian penting dalam hidup masyarakat. Transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, Transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat lainnya.<sup>1</sup> Jika kita melihat Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan untuk mencapai tujuan

pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.<sup>2</sup>

Transportasi semakin berkembang mengikuti perkembangan zaman. Pada zaman dahulu transportasi dapat berupa sepeda, sepeda motor, becak, dan lain-lain. Namun di dalam perkembangannya, transportasi telah mengalami perubahan yang semakin modern.

Bentuk konkrit perkembangan teknologi dalam transportasi adalah munculnya transportasi berbasis *online*

yang akan berdampak terhadap salah satu transportasi secara konvensional salah satunya ialah becak motor. Becak motor merupakan transportasi roda tiga dengan tenaga mesin.

Pada awal kemunculan ojek *online* hanya menyediakan layanan transportasi dengan menjemput dan mengantar penumpang berbasis *online*. Namun kini tersedia antar jemput makanan penumpang. Dan yang membuat transportasi *online* ini unggul dari transportasi konvensional ini adalah cara pemesanannya yang menggunakan aplikasi khusus, serta tarifnya yang sesuai dengan yang tertera di aplikasi. Permasalahan yang timbul lebih kepada kecemburuan dari becak motor terhadap transportasi *online*, permasalahan ini menjadi semakin kuat seiring semakin banyaknya transportasi *online* yang menjamur. Di kota Makassar sendiri dengan kehadiran transportasi *online*, dari situ muncul permasalahan yang menyangkut transportasi angkutan ojek *online* dengan angkutan konvensional seperti becak motor. Salah satu bentuk pengaruh munculnya transportasi *online* adalah berkurangnya secara drastis jumlah dari becak motor yang beredar di kota Makassar. Peneliti juga mengutip dari Tribun-Timur.com yang di publikasikan tanggal Senin, tanggal 28 Agustus 2017 yang menjelaskan bahwa:

Tukang bendor minta pemerintah batasi ojek *online*. Dan kordinator aksi, Masyur Alam mengaku jika tidak dibatasi, kendaraan tersebut dinilai mematikan usaha becak motor dan transportasi konvensional lainnya.<sup>3</sup>

Berdasarkan data yang dimiliki oleh dinas perhubungan jumlah becak motor yang didata oleh asosiasi becak motor sendiri pada tahun 2017 mencapai 24.000 unit, namun di tahun 2018 jumlah

becak motor yang bertahan sekitar 9.914 unit.

Tabel 1.1 jumlah becak motor di Kota Makassar pada tahun 2018

NO	KECAMATAN	JUMLAH BECAK MOTOR
1.	Rappocini	559 Unit
2.	Tallo	597 Unit
3.	Ujung Tanah	712 Unit
4.	Wajo	453 Unit
5.	Biringkanaya	905 Unit
6.	Tamalate	588 Unit
7.	Tamalanrea	684 Unit
8.	Maniso	776 Unit
9.	Mamaajang	1.041 Unit
10.	Bontoala	1.015 Unit
11.	Panakukang	931 Unit
12.	Manggala	667 Unit
13.	Ujung Pandang	455 Unit
14.	Makassar	531 Unit
<b>Total</b>		<b>9.914 Unit</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Makassar Tahun 2018

## METODE

### A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Menurut Sugiyono "Metode kualitatif digunakan untuk mendapatkan data yang mendalam, suatu data yang mengandung makna. Makna adalah data yang sebenarnya, data yang pasti yang merupakan suatu nilai dibalik data yang tampak".<sup>4</sup>

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif, karena fokus penelitiannya adalah bagaimana dinamika kehidupan pengendara becak motor ditengah berkembangnya transportasi *online* di Kota Makassar.

### B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di Kota Makassar. Secara administratif lokasi tersebut terbagi 14 kecamatan.

### C. Tahap-tahap Kegiatan Penelitian

Adapun prosedur atau tahap penelitian yang peneliti lakukan dalam penelitian ini secara

garis besar adalah sebagai berikut:

#### 1. Tahap Pra Lapangan

Pada tahap ini yang dilakukan peneliti adalah menyusun rancangan penelitian, memilih lapangan penelitian, mengurus perizinan dan menyiapkan perlengkapan penelitian.

#### 2. Tahap Pelaksanaan Penelitian

##### a. Pengumpulan data

Pada tahap ini dilakukan oleh peneliti dalam mengumpulkan data adalah:

- 1) Wawancara dengan becak motor
- 2) Observasi langsung dan pengambilan data langsung dari lapangan.

##### b. Mengidentifikasi data

Data yang sudah terkumpul dari hasil wawancara dan observasi diidentifikasi agar peneliti mudah dalam menganalisa sesuai dengan tujuan yang diinginkan.

#### 3. Tahap Akhir Penelitian

Tahap ketiga merupakan analisa data, pada setiap tahap ini peneliti lakukan dengan mengecek dan memeriksa keabsahan data dengan fenomena maupun dokumentasi untuk membuktikan keabsahan data yang peneliti kumpulkan. Dengan terkumpulnya data secara valid selanjutnya dilakukan analisis untuk menemukan hasil penelitian.

### D. Fokus Penelitian

Dalam penelitian ini yang akan menjadi fokus penelitian yaitu:

1. Gambaran dinamika sosial ekonomi pengendara becak motor merupakan salah satu alasan untuk tetap bertahan dalam kondisi dimana terlalu banyak transportasi *online* yang menjamur khususnya di Kota Makassar.
2. Permasalahan yang ditimbulkan akibat transportasi *online* terhadap pengendara becak motor di Kota Makassar.

### E. Jenis dan Sumber Data

#### 1. Data Primer

Data primer merupakan data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas-petugasnya) dari sumber pertamanya.<sup>5</sup> Sumber data yang digunakan peneliti dalam data primer yaitu berupa kata-kata dan tindakan. Peneliti

menggunakan data ini untuk mendapatkan informasi langsung dinamika kehidupan sosial ekonomi pengendara becak motor ditengah berkembangnya transportasi *online* di Kota Makassar.

#### 2. Data sekunder

Data sekunder merupakan data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan, atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip (data dokumenter) yang dipublikasikan maupun tidak dipublikasikan.<sup>6</sup> Dalam data sekunder peneliti menggunakan beberapa dokumen-dokumen diantaranya sumber data tertulis dan photo.

### F. Instrumen Penelitian

Pada penelitian ini, yang menjadi instrumen utama adalah peneliti sendiri dibantu dengan instrumen penelitian berupa pedoman observasi, pedoman wawancara, dan pedoman dokumentasi.

### G. Prosedur Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan data yang akan digunakan untuk memperoleh data dalam penelitian ini adalah dengan tiga cara, yaitu melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi.

#### 1. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung pada obyek peneliti dengan maksud untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan.<sup>7</sup> Dalam penelitian ini, peneliti melakukan observasi atau pengamatan langsung terhadap dinamika kehidupan sosial ekonomi pengendara becak motor ditengah berkembangnya transportasi *online* di Kota Makassar.

#### 2. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk mengetahui dan mengumpulkan data/informasi secara mendalam dengan cara bertanya langsung kepada responden dalam hal ini tukang becak motor yang diperoleh dengan cara teknik *incidental sampling* (asal nemu).

#### 3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan pengumpulan data yang bersumber dari arsip-arsip atau dokumen

sekolah yang dianggap penting. Dalam studi dokumentasi, hal yang dilakukan adalah menelusuri dokumen-dokumen yang mampu memberikan informasi terkait dengan masalah yang akan dibahas dalam penelitian. Dokumen-dokumen yang dimaksud seperti keadaan becak motor, dan tukang becak motor di Kota Makassar.

#### H. Pengecekan Keabsahan Temuan

Pemeriksaan terhadap keabsahan data merupakan salah satu bagian yang sangat penting dalam penelitian kualitatif untuk mengetahui derajat kepercayaan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, penelitian melaksanakan pemeriksaan terhadap keabsahan data secara cermat dan menggunakan teknik yang tepat, maka akan diperoleh hasil penelitian yang benar-benar dapat dipertanggungjawabkan.

Adapun teknik yang digunakan menurut Sugiyono yaitu:

##### 1. Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber.

##### 2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data diperoleh dengan wawancara, lalu dicek dengan observasi, dokumentasi, atau kuesioner.

##### 3. Triangulasi Waktu

Waktu juga sering mempengaruhi kredibilitas data. Untuk itu dalam rangka pengujian kredibilitas data dapat dilakukan dengan cara melakukan pengecekan dengan wawancara, observasi atau teknik lain dalam waktu atau situasi yang berbeda.<sup>8</sup>

#### I. Analisis Data

Analisis data kualitatif dalam penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif Model Miles dan Huberman<sup>9</sup>, yaitu:

##### 1. *Data collection* (pengumpulan data)

Aktivitas mencari data yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian sosial.

##### 2. *Data Reduction* (Reduksi Data)

Proses merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya dan membuang yang tidak perlu.

##### 3. *Data Display* (Penyajian Data)

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk tabel, grafik, uraian singkat, bagan, dan sejenisnya. Dalam hal ini Miles dan Huberman dalam Silalahi menyatakan “penyajian data yang paling sering digunakan untuk data kualitatif adalah dalam bentuk teks naratif”.

##### 4. *Conclusion Drawing/verification*

Proses selanjutnya setelah reduksi data dan penyajian data, adalah *conclusion drawing/verification* atau penarikan kesimpulan dan verifikasi data. Semua data hasil wawancara, observasi dan dokumentasi yang terkumpul diamati secara menyeluruh dan disusun secara sistematis sehingga dapat diperoleh satu kesimpulan mengenai dinamika kehidupan sosial ekonomi pengendara becak motor ditengah berkembangnya transportasi *online* di Kota Makassar. Kesimpulan hasil analisis data kemudian diverifikasi melalui peninjauan ulang hingga benar-benar dinyatakan valid.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Gambaran Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Pengendara Becak Motor Di Kota Makassar

Keadaan sosial ekonomi setiap orang itu berbeda-beda. Begitupun kehidupan pengendara becak motor di Kota Makassar. Seseorang didalam kehidupan bermasyarakat ditemukan oleh beberapa indikator berupa pekerjaan, pendidikan, pendapatan, dan keluarga.

#### a. Pekerjaan

Menurut Soekanto Pekerjaan akan menentukan status sosial ekonomi karena dari bekerja segala kebutuhan akan dapat terpenuhi, baik untuk diri sendiri maupun kebutuhan keluarga sehari-hari. pekerjaan idak hanya mempunyai nilai ekonomi namun usaha manusia untuk mendapatkan kepuasan dan mendapatkan imbalan atau upah, berupa barang dan jasa akan terpenuhi kebutuhan hidupnya.

Sugiyono.op. cit. p. 373-374

Ibid. p. 337

Pekerjaan sebagai pengendara becak motor adalah Kesempatan untuk memperoleh pekerjaan yang bisa diandalkan sebagai tumpuan utama dalam memenuhi kebutuhan ekonomi, seperti menjadi pekerja tetap dan memperoleh pendapatan yang layak, tidaklah selalu mudah, mengingat peluang untuk memperoleh kesempatan tersebut tidak sama. Pekerjaan seorang akan mempengaruhi kemampuan ekonominya, untuk itu bekerja merupakan suatu keharusan bagi setiap individu sebab dalam bekerja mengandung dua segi, kebutuhan jasmani dan terpenuhnya kebutuhan hidup.

Berdasarkan hasil wawancara yang didapatkan peneliti dari beberapa sumber atau informan di lapangan pekerjaan sebagai pengendara becak motor “sangat baik” dalam mencari nafkah untuk kebutuhan sehari-hari. Dan tidak bisa dipungkiri bahwa saat ini, keterampilan sangat dibutuhkan dalam pekerjaan karena tidak adak pekerjaan yang gampang melainkan harus mampu mengerjakan pekerjaan dengan sebaik-baiknya bahkan pekerjaan sebagai pengendara becak motor harus mempunyai kemampuan khusus. Karena dalam mengendarai becak motor perlu berlatih cara membawa becak motor tersebut apabila kurang latihan akan membahayakan penumpang itu sendiri. Selain akan membayakan penumpang juga akan membahayakan pengendara yang lain. jadi membawa becak motor tidak semudah yang pikirkan karena berbeda ketika membawa motor biasa. Menurutnya Selain kemampuan pekerjaan juga harus ada motivasi dalamnya karena itu adalah salah satu alasan seseorang masih memilih pekerjaan tersebut karena adanya motivasi atau dorongan baik dari luar maupun dalam mampu membuat seseorang bertahan dalam suatu pekerjaan seperti alasan kuat mereka untuk bekerja yakni adanya tuntutan untuk menghidupi keluarga mereka, alasan lainnya karena masih ada teman-teman seperjuangan yang masih memiliki

pekerjaan sebagai pengendara becak motor. Ada juga alasan yang lain yaitu ketika berhenti membawa becak motor tersebut mereka memikirkan nasib becak motornya serta biaya yang mereka gunakan dalam pembuatan becak motor tersebut dan juga mereka sudah lama dalam mengerjakan pekerjaan sebagai pengendara becak motor. Selain motivasi terdapat juga kualitas pekerjaan, kualitas pekerjaan sebagai pengendara becak motor berpengaruh dengan pendidikan karena memilih pekerjaan sebagai pengendara becak motor dikarenakan tingkat pendidikan yang tidak tinggi dan hanya pekerjaan sebagai pengendara becak motor lah yang cocok baginya. Menurutnya pendidikan mereka tidak mampu bekerja di tempat seperti kantor dan lain-lain karena mereka tidak akan mampu bersaing dunia kerja yang seperti itu di karena ijazah yang dimiliki di bandingkan orang-orang yang memiliki pendidikan tinggi.

Ketika dilihat dari segi kepuasan pekerjaan pengendara becak motor sangat merasa puas dengan pekerjaannya dan pekerjaan tersebut dapat memnuhi kehidupannya sehari-hari. Sebaik-baik pekerjaan yaitu memberikan kepuasan yang bekerja.

#### **b. Pendidikan**

Menurut Soekanto Pendidikan merupakan salah satu kelembagaan sosial kerana didalamnya terdapat sejumlah komponen dan diikat oleh norma-norma dan tata aturan yang ada. Sesuai dengan pengertiannya dalam arti sederhana pendidikan merupakan usaha manusia untuk membina kepribadiannya sesuai dengan nilai-nilai di dalam masyarakat dan kebudayaan. Dalam perkembangannya, istilah pendidikan atau *paedagogie* berarti bimbingan atau pertolongan yang diberikan dengan sengaja oleh seseorang agar ia menjadi dewasa atau mencapai tingkat hidup atau penghidupan yang lebih tinggi dalam arti mental.

Pendidikan merupakan tolak ukur perkembangan suatu masyarakat dalam menjalani kehidupannya seperti dapat mempengaruhi pola pikir dalam kehidupan sosial ekonominya.

Berdasarkan hasil wawancara yang didapatkan peneliti dari beberapa sumber atau informan di lapangan, Pendidikan pengendara becak motor “cukup tinggi” baik dipendidikan keluarga maupun di jenjang pendidikan pengendara becak motor itu sendiri yang mereka tempuh hanya sampai SD dan bahkan ada yang tidak tamat SD dan ada juga yang selesai SMA sehingga menurut mereka pekerjaan yang dapat mereka kerjakan dan sesuai dengan latar belakang pendidikan mereka.. Tidak bisa dipungkiri bahwa pekerjaan sebagai pengendara becak motor mereka unsur keterpaksaan bagi mereka. Karena pendidikan yang mereka miliki tidak mampu untuk bekerja di tempat yang membutuhkan ijazah yang tinggi. Dalam artian bahwa karena tidak adanya keterampilan lain mereka miliki sehingga mereka terpaksa menjadi pengendara becak motor. Selain itu, sebagai lapangan kerja sektor informal, menarik becak tidak membutuhkan status pendidikan yang tinggi. Hanya memerlukan modal awal dalam membuat becak motor tersebut seorang pengendara sudah dapat mencari nafkah untuk keluarga dalam memenuhi kebutuhannya.

Walaupun pendidikan mereka tidak terlalu tinggi tetapi menurut mereka pendidikan keluarga terutama anaknya paling penting dalam membentuk kepribadian yang lebih baik dan mental seorang anak. mereka mengajarkan kepada anak-anak mereka ialah berperilaku baik, mempunyai sopan santun dan saling menghargai satu sama lain. Karena dilihat dari perkembangan pendidikan,

menurutnya pendidikan lingkungan dikeluarga sangatlah penting. Karena lingkungan keluarga merupakan pendidikan pertama bagi anak-anak.

pendidikan keluarganya yang akan membantu pribadi keluarganya lebih baik.

### **c. Pendapatan**

Pendapatan adalah indikasi awal dari ada tidaknya laba yang di dapat oleh perusahaan. Seorang harus berusaha dalam bekerja untuk menjalankan dan mempertahankan kelangsungan hidupnya. Dengan berusaha dan bekerjalah seseorang dalam mendapatkan upah atau pendapatan. Pendapatan adalah hal yang penting dalam mendukung kelangsungan hidup suatu keluarga dimana orang tua sebagai fungsi ekonomis dalam kelangsungan hidup keluarganya tersebut. pendapat yang didapatkan pengendara becak motor sudah dapat memenuhi kehidupan sehari-hari.

Pekerjaan pengendara becak motor termasuk pekerjaan yang memiliki upah atau penghasilan yang tidak menentu ini karena sistem kerjanya merupakan pendapatan harian berbeda dengan pekerjaan seperti gaji bulanan. Terkadang pengendara becak motor mendapatkan upah yang banyak dan terkadang juga pengendara becak motor mendapatkan upah yang sedikit.

Berdasarkan hasil wawancara yang didapatkan peneliti dari beberapa sumber atau informan di lapangan pendapatan yang didapat pengendara becak motor “cukup ” dalam memenuhi kebutuhannya dan keluarga dan pendapatan yang diperoleh pengendara becak motor tergantung banyaknya penumpang yang mereka dapatkan setiap harinya. Pendapatan pengendara becak motor setiap harinya sekitar R0.40.000 paling sedikit dan Rp. 100.000 paling banyak yang mereka peroleh setiap harinya. Pengendara becak motor tidak memiliki pendapatan tambahan seperti usaha yang lain karena pekerjaan sebagai pengendara becak motor harus mangkal untuk menunggu penumpangnya jadi merasa sulit ketika pengendara becak motor untuk menambah pekerjaan yang lain selain bekerja sebagai pengendara becak motor

untuk menambah pendapatan dalam memenuhi kehidupannya dengan keluar.

Pendapatan keseluruhan pengendara becak motor yang diperoleh sangat pas-pasan dalam artian penghasilan yang diperoleh dapat memenuhi kebutuhan perekonomian sehari-hari yang terpenting dapat menyekolahkan anak-anak mereka yang jenjang yang lebih tinggi lagi dan memenuhi kehidupan pokok sehari-hari. Penambahan jam kerja tidak dilakukan dengan alasan jam kerjanya itu teratur mulai jam 7 pagi sampai jam 8 malam karena jam tersebut sudah efisien untuk bekerja sebagai pengendara becak motor.

#### **b. Keluarga**

Teori tentang Keluarga adalah unit sosial terkecil dari masyarakat yang terdiri atas kepala keluarga dan beberapa orang yang berkumpul dan tinggal di suatu tempat dalam keadaan saling ketergantungan. Didalam keluarga ada yang mempunyai tanggung jawab dalam memenuhi kehidupan ekonomi biasa disebut dengan tanggungan keluarga.

Berdasarkan hasil wawancara yang didapatkan peneliti dan observasi dari beberapa sumber atau informan di lapangan, bahwa keluarga pengendara becak “hidup rukun”. Pengendara becak motor itu sendiri merupakan kepala keluarga. Berstatus sebagai kepala keluarga bukan hal yang mudah, karena kepala keluarga harus memiliki tanggungjawab sangat besar. Pengendara becak motor sudah merasa bahwa sebagai kepala keluarga dia sudah bertanggung jawab atas anak dan istrinya baik dibidang kebutuhan jasmani dan kebutuhan rohaninya. Bagi pengendara becak motor anak dan istrinya itu menjadi prioritas utama agar setiap kebutuhan hidup sehari-hari dapat terpenuhi meskipun jumlah anggota keluarga yang terbilang cukup banyak ada beranggotakan 4 orang ada juga yang beranggotakan 6 orang.

Menurut mereka pekerjaan sebagai pengendara becak motor tidak

akan mengurangi waktu bersama dengan keluarga karena baginya keluarga juga membutuhkan perhatian. Misalnya setiap hari libur mereka bersama keluarga pergi liburan di tempat wisata itulah salah satu bentuk kasih sayang pengendara becak motor kepada keluarganya. Begitupun dengan sebaliknya waktu bersama dengan keluarga juga tidak akan mengganggu pekerjaannya sebagai pengendara becak motor karena mereka mengatur waktu kapan untuk bekerja dan kapan untuk keluarga. Mereka mampu menyeimbangkan kedua hal tersebut antara keluarga dan pekerjaan.

#### **1. Masalah Yang Ditimbulkan Transportasi Online Terhadap Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Pengendara Becak Motor**

##### **a. Peningkatan Kemiskinan**

Menurut Harper kemiskinan adalah dampak tidak langsung perubahan sosial, dapat juga di kategorikan sebagai dampak laten efek domino pertambahan jumlah penduduk. Penduduk semakin bertambah, sementara lahan pemukiman semakin berkurang; jumlah lapangan pekerjaan juga semakin menurun. Manusia seolah-olah menjadi seorang *kanibal*, akibatnya individu yang kalah bersaing, akan jatuh pada lubang kemiskinan.

Masuknya transportasi *online* menimbulkan dampak tersendiri bagi pengendara becak motor, bertambahnya alat transportasi ini memberikan dampak tersendiri bagi masyarakat. Masyarakat mempunyai alternatif untuk memilih jenis transportasi yang mereka sukai. Namun disisi lain, semakin bertambahnya jenis transportasi ini memberikan dampak negatif tersendiri bagi kalangan pengendara becak motor terutama kehadiran transportasi *online*.

Berdasarkan hasil wawancara yang didapatkan peneliti dari beberapa sumber atau informan di lapangan bahwa peningkatan angka kemiskinan dengan

banyaknya Jumlah transportasi *online* yang meningkat, secara drastis dapat mengakibatkan peningkatan angka kemiskinan yang “tinggi” ini dapat dilihat dari penurunan pendapatan pengendara becak motor sehingga penghasilan yang diperoleh sangat berkurang dibandingkan sebelum adanya transportasi *online*, yang biasanya pendapatan yang didapatkan pengendara becak motor sekitar Rp.200.000 kini tidak lagi mendapatkan sebanyak itu.

Begitupun dengan penumpang yang dulunya menggantungkan transportasinya hanya kepada pengendara becak motor kini telah berganti menggunakan jasa *online* sebagai alat transportasinya. Penumpang langganan pengendara becak motor kini secara perlahan-lahan mulai direbut oleh transportasi *online*. seperti langganan penumpang mahasiswa yang dulu ramai menggunakan becak motor kini tidak lagi, begitupun dengan penumpang yang lain. walaupun ada penumpang tetapi itu hanya penumpang yang kebetulan lewat. Mereka hanya mampu mengurut dada menganggap kehadiran transportasi *online* dapat menurunkan pendapatan pengendara becak motor. Sehingga dalam memenuhi kebutuhannya tidak lagi seperti dulu sebelum adanya transportasi *online*.

#### **b. Jumlah Pengangguran Semakin Tinggi**

Menurut Harper Sulitnya mencari pekerjaan menyebabkan jumlah penganggura semakin tinggi. Selain itu, kondisi ini di perparah dengan semakin banyak teknologi canggih yang menggantikan tenaga manusia, sehingga banyak individu yang harus kehilangan pekerjaannya karena alasan efektifitas perusahaan.

Pengendara becak motor mengeluh dan tidak setuju dengan keberadaan transportasi *online* yang membuat mereka semakin susah mendapatkan penumpang, pengendara

becak motor merasa transportasi *online* mengambil penumpang ataupun langganannya dikarenakan penumpang lebih memilih transportasi *online*.

Berdasarkan hasil wawancara yang didapatkan peneliti dari beberapa sumber atau informan di lapangan, Peningkatan transportasi *online* yang ada di Kota Makassar “sanagat tinggi” karena akan menghilangkan pekerjaan sebagai pengendara becak motor, ini tandai Pengendara becak motor sebagian bahkan sudah banyak meninggalkan pekerjaannya sebagai pengendara becak motor karena merasa pekerjaannya tidak lagi seperti dulu lagi.

Bahkan ketika transportasi *online* ini menggeser/mennghilangkan pekerjaan sebagai pengendara becak motor mereka akan berusaha mencari pekerjaan lain cocok dengan kemampuannya agar dapat memenuhi kebutuhan anak dan istrinya sehari-hari. Walaupun Tidak sedikitpun berniat untuk mencari pekerjaan yang lain.

#### **c. Konflik Sosial**

Menurut harpert Konflik sosial juga menjadi efek domino jumlah penduduk yang semakin banyak. Konflik ini dapat disebabkan persaingan untuk mendapatkan berbagai hal. Persaingan budaya, persaingan kerja, persaingan teknologi, dan sebagainya.

Berdasarkan hasil wawancara yang didapatkan peneliti dari beberapa sumber atau informan di lapangan, waktu pertama kemculan tertransportasi *online* “pernah” terjadi konflik sosial disekitar pangkalan itu dikarenakan mereka bersaing dalam mencari/ menunggu penumpang disekitar tempat pangkalan tersebut. Mereka saling melontarkan kata-kata kasar antara pengendara becak motor dengan transportasi *online*. Perasaan iri pengendara becak motor terhadap keberadaan transportasi *online* yang membuat mereka konflik karena menurutnya semakin susah mendapatkan penumpang, bahkan juga terjadi perebutan

pangkalan antara pengendara becak motor dengan transportasi *online* ini karena pengendara becak motor menganggap bahwa transportasi *online* mengambil tempat yang biasa mereka mangkal untuk mendapatkan penumpang. Tidak dapat dipungkiri bahwa perasaan iri pengendara becak motor terhadap transportasi *online* terjadi ini karena mereka menganggap bahwa keberadaannya mengubah kehidupannya terutama dari segi pendapatan dan jumlah penumpang.

Konflik sosial yang terjadi antara pengendara becak motor dan transportasi *online* tidak menimbulkan kekerasan berupa pemukulan hanya saja pengendara becak motor lebih memarahi atau melontarkan kata-kata kasar ke transportasi *online*. adapun peran aparatur hukum dalam konflik sosial ini menasehati kedua pihak agar tidak algi terjadi konflik seperti yang pernah terjadi.

#### DAFTAR RUJUKAN

Ahmadin. (2013). Metode Penelitian Sosial. Cetakan ke-1. Makassar:Rayhan Intermedia.

Apsari Meti Fitri. (2017). Pengaruh Status Ekonomi Masyarakat Kota Terhadap Tingkat Partisipasi Gotong Royong. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Lampung Bandar Lampung.

Damsar Indrayani. (2016). Pengantar Sosiologi Ekonomi Edisi Kedua. Cetakan ke 5. Jakarta: Prenadamedia Group

Gunawan Herry. (2015). Pengantar Transportasi dan Logistik. Jakarta: penerbit rajawali pers.

Hamzani, Adzuha Desmi. (2014). Pengaruh Angkutan Becak Mesin Terhadap Kinerja Jalan. E-Jurnal

Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Malikussaleh.

Irina Fristiana. (2016). Dasar-Dasar Ilmu Pendidikan. Yogyakarta: Penerbit Peranan Ilmu

Kamus besar bahasa Indonesia. (online) tersedia di <https://kamuslengkap.id/kamus/kbbi/arti-kata/pengangkutan/>. Diakses 29 Agustus 2019.

Kamus besar bahasa Indonesia. (online) tersedia di <https://kbbi.web.id/dinamika/html>. Diakses 3 September 2019.

Martono Nanang. (2018). Sosiologi Perubahan Sosial Persepektif Klasik, modern, postmodern, dan poskolonial. Depok: Rajawali pers.

Miro Fidel. (2012). Pengantar Sistem Transportasi. Jakarta: penerbit erlangga.

Noor Henry Faizal. (2015). Ekonomi Media. Bogor: Mitra Wacana Media. Priyono, Teddi Chandra. 2016. Esensi Ekonomi Makro. Sidoarjo: Zifatama publisher.

Sangadji Etta Mamang, Sopiah. (2010). Metode Penelitian pendekatan praktis dalam penelitian. Yogyakarta: Penerbit Andi.

Sugiyono. (2016). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Penerbit: Alfabeta.

Suryabrata Sumadi. (2014). Metode Penelitian. Cetakan ke-25. Jakarta: Penerbit PT Rajagrafindo persada.

Torro, Supriadi, dkk. (2013). kelompok Strategis dalam Masyarakat.

Makassar: Badan Penerbit  
Universitas Negeri Makassar.

Tribun-Timur.com. 28 Agustus 2017.  
Tukang Bentor Minta Batasi Ojek  
Online, Ini Kata Kabag Ops  
Polrestabes Makassar. Diakses pada  
tanggal 30 August 2019.

Triwiyanto Teguh.(2014). Pengantar  
Pendidikan. Jakarta: PT. Bumi  
Aksara.

UU Nomor 14 tahun 1992 tentang lalu  
lintas dan angkutan jalan.

UU No.20 tahun 2003 tentang pendidikan

Wijaya Andika. (2016). Aspek Hukum  
Bisnis Transportasi Jalan Online.  
Jakarta:penerbit sinar grafika.