

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Penelitian**

Kemiskinan, pengangguran dan lingkungan hidup merupakan masalah yang umum terjadi di Negara berkembang seperti Indonesia. Permasalahan disebabkan karena adanya kesenjangan ekonomi di masyarakat. Banyak faktor yang menyebabkan kemiskinan, seperti pengangguran dan tingginya harga-harga (Russicaria, 2014).

Keberadaan objek wisata kota Yogyakarta tidak hanya menguntungkan pemerintah daerah, tetapi juga bagi masyarakat di sekitar kawasan objek wisata tersebut (Apriliani, 2012). Hal ini karena objek wisata mampu menciptakan sektor-sektor informal yang dapat menyerap banyak tenaga kerja. Peluang dari terciptanya lapangan kerja di sektor informal yang disebabkan oleh adanya aktivitas wisata menjadi perhatian khusus bagi para pencari kerja lokal maupun pendatang (Saputra, 2010). Keberadaan sektor informal bukan merupakan pengganggu dalam perekonomian suatu bangsa tetapi merupakan sektor penguat yang mampu memberikan kesempatan kerja lebih banyak, menciptakan kemandirian penghasilan bagi masyarakat dan umumnya digunakan sebagai media penyalur dari kegemaran masyarakat yang memiliki unsur komersialitas (Ngiba, 2009). Salah satu sektor informal sebagai penopang hidup bagi masyarakat sekitar objek wisata adalah penarik/pengemudi becak (Juliartini, 2012).

Untuk memberikan kenyamanan kepada para wisatawan dibutuhkan adanya sarana transportasi untuk mendukung mobilitas para wisatawan. Jenis-jenis sarana transportasi di kota Yogyakarta antara lain bus wisata, taksi, becak dan andong.

Tabel 1.1.  
Jenis transportasi wisata di kota Yogyakarta

<b>Jenis Transportasi Wisata</b>	<b>Jumlah</b>
Bus wisata	150 armada
Taksi	950 unit
Becak wisata	1500 unit
Andong	300 unit

Sumber : Dinas Perhubungan DIY, 2016

Becak merupakan salah satu alat transportasi yang ada di setiap kota di Indonesia, hanya saja modelnya yang berbeda-beda di setiap kota. Becak juga merupakan alat transportasi tertua di Indonesia. Penghasilan tukang becak dalam kesehariannya tidak seberapa, namun mereka harus mencukupi kebutuhan hidup keluarganya. Minimnya penghasilan tidak sebanding dengan besarnya pengeluaran setiap bulannya. Diantaranya membayar uang kontrakan rumah, membiayai sekolah anak-anak mereka, serta untuk kebutuhan sehari-hari. Sementara itu juga apabila ada kerusakan pada becak yang mereka gunakan, maka dana untuk memperbaikinya juga di tanggung oleh penarik becak. Kondisi ini di hadapi oleh penarik becak dayung. Lain halnya dengan becak bermotor, mereka harus membayar cicilan tiap bulannya untuk becak yang mereka pakai. Jelas pendapatan mereka berbeda dengan penarik becak dayung.

Perubahan becak menjadi simbol pergeseran budaya di bidang transportasi. Berubahnya becak tradisional menjadi becak modern dengan tenaga mesin ini mengakibatkan pergeseran fungsi becak. Dari pergeseran budaya itu becak yang dahulu digambarkan sebagai becak yang tradisional, kini telah banyak mengalami perubahan. Selain perubahan budaya yang mengakibatkan hidup instan dan semakin efisien, perubahan dalam solidaritas dan ketidakharmonisan masyarakat pun sudah mulai muncul. Keterkaitan antara penarik becak dan penumpang pun juga sangat berpengaruh dan kian membentuk sekat-sekat sosial.

Gejala-gejala yang timbul di antaranya adalah diakibatkan oleh ketidakmerataan antara penarik becak motor sebagai penunjang perubahan dan penarik becak tradisional yang memang eksistensinya sudah lama ada. Persaingan tersebut seperti adanya ketidakadilan penghasilan masing-masing penarik becak yang tidak merata. Kondisi ini mengakibatkan semakin tergesernya eksistensi becak tradisional dan semakin banyaknya penumpang becak motor (Sanderson, 2003).

Adanya pelarangan beberapa kota besar terhadap praktik becak membuat para pengemudi becak harus mencari tempat atau kota lain yang lebih nyaman kepada becak. Salah satu kota yang menjadi daerah tujuan para pengemudi becak adalah Yogyakarta. Di kota ini, pada awalnya, para tukang becak bisa dengan sangat nyaman menikmati pekerjaannya sebagai tukang becak. Kenyamanan ini kemudian membawa akibat yang luar biasa. Dimana, semakin lama kedatangan tukang becak dari luar daerah semakin meningkat.

Akibatnya kota yang termasuk cukup kecil mau tidak mau harus menampung berbagai tukang becak dari berbagai kawasan di Indonesia. Belum lagi mereka yang datang dari beberapa kota sekitar dan dari wilayah pedesaan di Yogyakarta ini, ditambah lagi dengan para pengemudi becak musiman yang setiap waktu tertentu (masa kemarau) ramai-ramai menjejali Yogyakarta. Inilah dampak migrasi yang menyebabkan semakin termarginalisasikannya penduduk lokal (tukang becak lokal) (Setiadi dan Ediastruti, 2006). Pada hampir seluruh sisi kota baik itu di tempat-tempat keramaian, pasar, pinggir-pinggir jalan, pintu masuk gang, perempatan, disepanjang jalan keberadaan becak sangat mudah ditemukan. Sampai pada saat ini, berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, di Kota Yogyakarta saja sudah ada sekitar 8000 buah becak. 6000 becak diantaranya sudah mendapat ijin beroperasi, sedangkan 2000 lainnya menunggu ijin keluar dan sedang diverifikasi dan dihimbau untuk beroperasi di daerah pinggiran kota. Dari jumlah tersebut 1500 diantaranya adalah becak wisata yang melayani daerah Malioboro dan Prawirotaman. Sedangkan sampai saat ini jumlah paguyuban becak ada 70 paguyuban.

Becak wisata merupakan alat transportasi utama bagi para wisatawan yang berkunjung ke daerah wisata. Becak wisata menjadi salah satu sarana transportasi andalan serta menjadi ciri khas daerah wisata. Becak masih menjadi salah satu transportasi yang sangat digemari warga kota meskipun telah mempunyai angkutan umum. Keberadaan pengayuh becak wisata selain

menjadi ciri khas dari wisata, juga sangat membantu para wisatawan yang berkunjung ke daerah wisata (Herawan, 2015).

Peningkatan jumlah wisatawan domestik dan mancanegara mengubah pikiran beberapa pengayuh becak biasa untuk beralih dan ikut mengajukan proposal ke manajemen hotel. Setelah disetujui, becak akan segera dipasang logo hotel sedangkan pemiliknya juga diberi seragam dan beberapa fasilitas lain secara berkala misalnya ketika libur hari raya. Selain itu, alih fungsi becak biasa menjadi komoditas wisata hotel juga ditunjang oleh kerja sama dengan beberapa tempat wisata dan sentra buah tangan (Anas, 2014).

Secara ideal, untuk becak wisata tarif termurah adalah 15.000 rupiah dengan tujuan dekat, misalnya dari Jalan Mangkubumi ke Jalan Malioboro. Sedangkan untuk becak biasa, tarif standar berkisar di 7.500 hingga 10.000 rupiah per kilometer. Tarif tersebut masih dikeluhkan oleh beberapa penumpang sebagai mahal. Kondisi di lapangan menunjukkan bahwa pengemudi becak wisata memiliki jaminan tarif yang lebih baik dibanding pengemudi becak biasa. Hotel Horison dan @Hom, misalnya, memasang tarif tertulis jarak tempuh dari hotel ke beberapa objek wisata. Namun, karena becak wisata, tarif “wisata” itu bisa berlaku penuh saat musim liburan saja. Seluruh pengayuh becak jelas menginginkan tarif wisata, tapi ini seringkali bertentangan dengan kebutuhan penumpang biasa yang melihat becak semata alat transportasi, bukan sebagai bagian dari wisata Jogja (Anas, 2014).

Hasil pengamatan peneliti, didapatkan keterangan bahwa pendapatan pengemudi becak wisata rata-rata Rp. 65.000,00 perhari pada hari-hari biasa sedangkan pada saat musim wisatawan penghasilan pengemudi becak bisa mencapai Rp. 150.000,00 perhari. Untuk mendapatkan penghasilan sehari-hari, pengemudi becak harus bekerja dari pagi hingga sore, bahkan ada yang sampai malam, dengan harapan dapat menambah penghasilan. Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk meneliti faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi becak wisata di kota Yogyakarta.

#### **B. Batasan masalah**

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Variabel yang diteliti dibatasi pada variabel umur, jam kerja dan jumlah tanggungan dalam keluarga.
2. Pengemudi becak dibatasi pada pengemudi becak yang mangkal di hotel-hotel dengan tujuan tempat wisata atau mangkal di sekitar tempat-tempat wisata.

#### **C. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah

1. Bagaimana pengaruh umur terhadap pendapatan pengemudi becak wisata Yogyakarta
2. Bagaimana pengaruh jam kerja terhadap pendapatan pengemudi becak wisata Yogyakarta
3. Bagaimana pengaruh jumlah tanggungan dalam keluarga terhadap pendapatan pengemudi becak wisata Yogyakarta

#### **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Mengetahui pengaruh umur terhadap pendapatan pengemudi becak wisata Yogyakarta
2. Mengetahui pengaruh jam kerja terhadap pendapatan pengemudi becak wisata Yogyakarta
3. Mengetahui pengaruh jumlah tanggungan dalam keluarga terhadap pendapatan pengemudi becak wisata Yogyakarta

#### **E. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan pengemudi becak wisata di kota Yogyakarta.

2. Manfaat praktis

- a. Bagi pemerintah kota Yogyakarta

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan untuk pengelolaan becak wisata di kawasan wisata kora Yogyakarta.

- b. Bagi pengemudi becak wisata

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi motivasi untuk meningkatkan pendapatan sehingga dapat mencukupi kebutuhan keluarga.