

SKRIPSI

**STRATEGI BERTAHAN TUKANG BECAK DAYUNG
DI KELURAHAN 3-4 ULU KOTA PALEMBANG**



**RIDHO ICHSAN ANUGERAH
07021281924065**

**JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
2023**

SKRIPSI

STRATEGI BERTAHAN TUKANG BECAK DAYUNG DI KELURAHAN 3-4 ULU KOTA PALEMBANG

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana S-1 Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Sriwijaya



RIDHO ICHSAN ANUGERAH
07021281924065

JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
2023

HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

**“STRATEGI BERTAHAN TUKANG BECAK DAYUNG DI
KELURAHAN 3-4 ULU KOTA PALEMBANG”**

**Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan dalam Menempuh
Derajat Sarjana S-1**

Oleh :

Ridho Ichsan Anugerah

07021281924065

Pembimbing 1

Dra. Dyah Hapsari Eko Nugraheni.M.Si
NIP. 196010021992032001

Tanda Tangan



Tanggal

Mengetahui,
Ketua Jurusan,



Dr. Diana Dewi Sartika, S.Sos., M.Si
NIP. 198002112003122003

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

**“STRATEGI BERTAHAN TUKANG BECAK DAYUNG DI
KELURAHAN 3-4 ULU KOTA PALEMBANG”**

Skripsi

RIDHO ICHSAN ANUGERAH

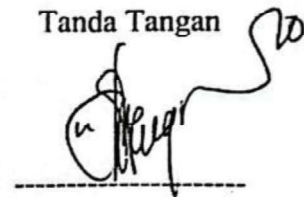
07021281924065

**Telah dipertahankan di depan penguji
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat
Pada tanggal 31 Maret 2023**

Pembimbing :

1. Dra. Dyah Hapsari ENH, M.Si
NIP. 196010021992032001

Tanda Tangan



Penguji :

1. Safira Soraida, S.Sos., M.Sos
NIP. 198209112006042001
2. Randi, S.Sos., M.Sos
NIP. 199106172019031017

Tanda Tangan



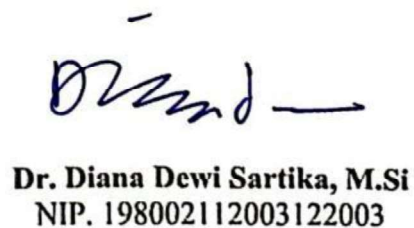
Mengetahui,

Dekan FISIP UNSRI,



Prof. Dr. Alfitri, M.Si
NIP. 196601221990031004

Ketua Jurusan



Dr. Diana Dewi Sartika, M.Si
NIP. 198002112003122003



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN
RISET, TEKNOLOGI DAN
UNIVERSITAS SRIWIJAYA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
Jalan Palembang-Prabumulih, KM 32 Inderalaya Kabupaten Ogan Ilir 30662
Telepon (0711) 580572 ; Faksimile (0711) 580572

PERNYATAAN ORISIONALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ridho Ichsan Anugerah

NIM : 07021281924065

Jurusan : Sosiologi

Menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa skripsi yang saya yang berjudul “Strategi Bertahan Tukang Becak Dayung Di Kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang” ini benar-benar karya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa skripsi saya sudah di atas merupakan jiplakan karya orang lain (Plagiarisme), terhadap keaslian karya ini, saya bersedia menanggung sanksi yang dijatuhkan kepada saya sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikianlah pernyataan ini dibuat dengan sungguh-sungguh tanpa pemaksaan dari pihak manapun.

Indralaya Maret 2023

Yang buat pernyataan,



Ridho Ichsan Anugerah
07021281924065

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

- “Dan janganlah kamu (merasa) lemah, dan jangan (pula) bersedih hati, sebab kamu paling tinggi (derajatnya), jika kamu orang beriman”.
(QS. Ali 'Imran Ayat 139)
- “Keberhasilan bukanlah milik orang yang pintar. Keberhasilan adalah kepunyaan mereka yang senantiasa berusaha”.
(Bacharuddin Jusuf Habibie)
- “Semua orang bisa berdiri di atas situasinya dan mendapatkan kesuksesan bila mereka mendedikasikan dan bersemangat dengan apa yang mereka kerjakan”.
(Nelson Mandela)

Dengan mengharapkan Ridho dari Allah SWT skripsi ini saya persembahkan kepada:

1. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu menyemangati dan mendoakanku.
2. Kakak dan Adik tersayang.
3. Dosen pembimbing skripsi yang baik yaitu ibu Dra. Dyah Hapsari, ENH.M.Si.
4. Semua pihak serta sahabat di kampus yang telah memberikan doa dan dukungan kepada penulis selama di dunia kampus.
5. Universitas Sriwijaya dan Almamater kebanggaan.
6. Masyarakat Kelurahan 3-4 Ulu Kecamatan Seberang Ulu 1 Kota Palembang.

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan segala karunia, kesempatan serta nikmat berupa kekuatan dan kesehatan sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Strategi Bertahan Tukang Becak Dayung Di Kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang”. Shalawat beserta salam tak lupa kita haturkan kepada junjungan kita, suri tauladan kita, nabi agung kita, nabi besar nabi Muhammad SAW beserta keluarga, sahabat, pengikutnya hingga akhir zaman. Skripsi ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi oleh mahasiswa Sosiologi untuk mendapatkan gelar sarjana sosial (S.Sos) dari Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.

Dalam penulisan dan proses penyusunan skripsi ini banyak melibatkan pihak yang telah memberikan dorongan serta bantuan kepada penulis baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, bantuan dan masukan dalam menyelesaikan skripsi ini. Penulis menyadari tanpa bantuan semua pihak, maka skripsi ini tidak dapat penulis selesaikan dengan baik. Teruntuk itu dengan segenap kerendahan hati penulis, ingin menyampaikan terima kasih kepada pihak yang telah membantu dan mendukung penulis, diantaranya:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. H. Anis Saggaf, MSCE selaku Rektor Universitas Sriwijaya beserta jajarannya.
2. Bapak Prof. Dr. Alfitri, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya beserta jajarannya.
3. Ibu Dr. Diana Dewi Sartika, S.Sos., M.Si selaku Ketua Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya dan Ibu Gita Isyana Wulan, S.Sos., MA selaku Sekretaris Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.
4. Ibu Dra. Dyah Hapsari ENH, M.Si., selaku Dosen Pembimbing skripsi penulis yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, membantu dan memberikan masukan kepada penulis selama proses penyusunan skripsi dari

awal hingga akhir serta selalu memberikan dorongan dan dukungan untuk segera menyelesaikan skripsi ini.

5. Ibu Yosi Arianti, S.Pd., M.Si selaku Dosen Pembimbing Akademik yang selalu memberikan arahan, motivasi dan saran mengenai akademik kepada penulis selama proses perkuliahan.
6. Mbak Yuni Yunita, S.Sos selaku Admin Jurusan Sosiologi Faklutas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya yang telah banyak membantu penulis ketika mengurus administrasi di jurusan.
7. Seluruh Dosen Sosiologi yang telah memberikan banyak ilmu dan pengalamannya selama masa perkuliahan, serta seluruh staff dan karyawan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya yang telah banyak membantu penulis terkait kepentingan akademik selama ini.
8. Spesial untuk Kedua Orangtua penulis, Bapak Firmansyah, SH dan Ibu Sri Mulyani, S. Pd., M. Si yang sangat penulis cintai, terima kasih atas segala doa yang selalu dihanturkan untuk penulis serta terimakasih atas dukungan, kasih sayang, untuk penulis. Dan mohon maaf selama ini sudah direpotkan atas segala kebutuhan penulis. Semoga penulis selalu dapat menjadi kebanggaan Ayah dan Ibu.
9. Untuk kakak-kakak ku Awang Wahyu Fisriza, S. Pd dan Muhammad Hadid serta adik ku Ridho Hikmah Anugerah, penulis ucapkan terimakasih selalu membantu dan memahami keadaan penulis.
10. Teman-teman Kuliah Kerja Nyata Desa Burai Kecamatan Tanjung Batu Kabupaten Ogan Ilir atas pengalaman, semangat dan cerita kebersamaan selama 30 hari lamanya.
11. Organisasi HIMASOS FISIP UNSRI, terimakasih telah menjadi rumah kedua bagi penulis, dan atas semua kebersamaan, kerjasama, pengalaman, dan kebahagiaan yang telah diberikan.
12. Kepada teman-teman seperjuangan Sosiologi angkatan 2019 yang telah kebersamai selama masa perkuliahan.
13. Untuk semua informan serta masyarakat Kelurahan 3-4 Ulu Kecamatan Seberang Ulu 1 Kota Palembang yang sudah bersedia membantu memberikan informasi dalam penelitian penulis.

14. Penulis mengucapkan terima kasih untuk semua orang yang penulis kenal dan kepada semua orang yang penulis temui selama proses penulisan skripsi ini. Terimakasih telah membantu dan menjadi salah satu alasan penulis untuk selalu bersemangat dan membuat penulis untuk selalu bersyukur dalam kehidupan ini.
15. Terakhir untuk diri sendiri, terima kasih telah mau dipaksa, selalu sabar dan kuat dalam menghadapi berbagai hambatan dan dinamika dalam dunia perkuliahan, dirimu hebat dan telah melakukan yang terbaik selama menjalani proses perkuliahan sampaiselesai dan diujikannya skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, maka kritik dan saran sangat diharapkan dan diperlukan penulis untuk perbaikan pada skripsi ini. Terakhir dari penulis, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi para pembaca serta bisa dijadikan sebagai acuan untuk penelitian selanjutnya.

Indralaya, Maret 2023
Penulis

Ridho Ichsan Anugerah
NIM. 07021281924065

RINGKASAN


STRATEGI BERTAHAN TUKANG BECAK DAYUNG DI KELURAHAN 3-4 ULU KOTA PALEMBANG

Penelitian ini membahas mengenai faktor apa yang membuat bertahan bagi tukang becak dayung dan strategi bertahan seperti apa yang digunakan tukang becak dayung di tengah adanya becak motor di kelurahan 3-4 ulu kota palembang. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Metode pengumpulan data terdiri dari observasi, melakukan wawancara kepada tiga belas informan yang ditentukan secara *purposive*, serta dokumentasi. Penelitian ini dianalisis dengan menggunakan teori strategi bertahan hidup oleh Edi Suharto. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, para tukang becak dayung di Kelurahan 3-4 Ulu memiliki pendidikan yang rendah membuat mereka tetap bertahan dengan pekerjaannya, kemudian cara mendapatkan penumpang dengan menunggu di pangkalan becak dan berkeliling untuk mencari penumpang, serta persaingan dalam bekerja tukang becak dayung di Kelurahan 3-4 Ulu dengan sistem antri untuk meminimalkan konflik. Strategi bertahan yang digunakan para tukang becak dayung karena adanya faktor yang membuat mereka cukup sulit untuk beralih profesi sehingga tetap mempertahankan pekerjaannya yakni dengan menggunakan 1) strategi aktif, dengan mengoptimalkan potensi yang ada dalam keluarga. 2) strategi pasif, dengan mengatur pemasukan dan pengeluaran dalam keluarga. 3) strategi jaringan, dengan menjalin relasi dengan para pedagang di pasar 3-4 Ulu atau pedagang yang ada di sekitar pasar 3-4 Ulu.

Kata kunci: Strategi Bertahan, Tukang, Becak Dayung

Indralaya, Maret 2023

Mengetahui/Menyetujui

Pembimbing


Dra. Dyah Hapsari ENH, M.Si

NIP. 196010021992032001

**Ketua Jurusan Sosiologi
Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Sriwijaya**



Dr. Diana Dewi Sartika, M.Si

NIP. 198002112003122003

SUMMARY

SURVIVAL STRATEGIES OF PEDICAB DRIVERS IN 3-4 ULU URBAN VILLAGE, PALEMBANG CITY

This research discusses what factors make pedicab drivers survive and what kind of survival strategies are used by pedicab drivers in the midst of motorised pedicabs in 3-4 ulu urban village in Palembang. This research uses a qualitative method with a descriptive approach. The data collection method consisted of observation, conducting interviews with thirteen informants who were determined purposively, and documentation. This research was analysed using Edi Suharto's theory of survival strategy. The results showed that, the pedicab drivers in Kelurahan 3-4 Ulu have a low education that makes them survive with their work, then how to get passengers by waiting at the pedicab base and going around to look for passengers, and competition in working pedicab drivers in Kelurahan 3-4 Ulu with a queuing system to minimise conflict. The survival strategy used by pedicab drivers is due to factors that make it difficult for them to switch professions so that they maintain their work, namely by using 1) active strategies, by optimising the potential that exists in the family. 2) passive strategy, by managing family income and expenses. 3) network strategy, by establishing relationships with traders in the 3-4 Ulu market or traders around the 3-4 Ulu market.

Keywords: Survival Strategy, Handyman, Pedicab

Indralaya, Maret 2023

Approved by,

Advisor



Dra. Dyah Hapsari ENH, M.Si

NIP. 196010021992032001

*Head of Sociology Departement
Faculty of Social and Political Science
Sriwijaya University*



Dr. Diana Dewi Sartika, M.Si

NIP. 198002112003122003

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN.....	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
RINGKASAN	x
<i>SUMMARY</i>.....	xi
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
DAFTAR BAGAN.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.3.1 Tujuan Umum.....	8
1.3.2 Tujuan Khusus	8
1.4 Manfaat Penelitian.....	8
1.4.1 Manfaat Teoritik	9
1.4.2 Manfaat Praktis	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN.....	10
2.1 Penelitian Terdahulu.....	10
2.2 Kerangka Pemikiran	19
2.2.1 Strategi.....	19
2.2.2 Konsep Strategi Bertahan	21
2.2.3 Konsep Becak	23
2.2.4 Strategi Bertahan oleh Edi Suharto (2009).....	24
2.3 Bagan Kerangka Pemikiran.....	26

BAB III METODE PENELITIAN	27
3.1 Desain Penelitian	27
3.2 Lokasi Penelitian	27
3.3 Strategi Penelitian.....	28
3.4 Fokus Penelitian	29
3.5 Jenis dan Sumber Data	29
3.6. Penentuan Informan	30
3.7 Peranan Peneliti	31
3.8 Keterbatasan Penelitian.....	31
3.9 Unit Analisis Data	32
3.10 Teknik Pengumpulan Data	32
3.11 Teknik Analisis Data	34
3.12 Jadwal Kegiatan Penelitian.....	36
BAB IV GAMBARAN UMUM DAN LOKASI PENELITIAN.....	37
4.1 Gambaran Umum Kota Palembang.....	37
4.2 Gambaran Umum Kecamatan Seberang Ulu 1.....	42
4.3 Gambaran Umum Kelurahan 3-4 Ulu.....	43
4.3.1 Letak Geografis Kelurahan 3-4 Ulu.....	44
4.3.2 Demografi Kelurahan 3-4 Ulu.....	45
4.3.3 Pendidikan Di Kelurahan 3-4 Ulu.....	46
4.3.4 Jenis Pekerjaan Masyarakat 3-4 Ulu.....	46
4.4 Gambaran Informan Penelitian.....	47
4.4.1 Informan Utama.....	48
4.4.2 Informan Pendukung.....	53
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	56
5.1 Faktor-Faktor Bertahan Bagi Tukang Becak Dayung Di Kelurahan 3-4 Kota Palembang.....	57
5.1.1 Rendahnya Tingkat Pendidikan	57
5.1.2 Cara Mendapatkan Penumpang.....	60
5.1.3 Persaingan Dalam Bekerja.....	71
5.2 Strategi Bertahan Tukang Becak Dayung Di Kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang	77

5.2.1 Strategi Aktif.....	77
5.2.2 Strategi Pasif.....	81
5.2.3 Strategi Jaringan.....	84
BAB VI PENUTUP	87
6.1 Kesimpulan.....	87
6.2 Saran.....	88
DAFTAR PUSTAKA	89
LAMPIRAN.....	94

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1	Jumlah Becak di Setiap Kelurahan.....3
Tabel 1.2	Alasan Masih Menggunakan Becak Dayung.....5
Tabel 1.3	Tarif Becak di Kelurahan 3-4 Ulu.....5
Tabel 2.1	Penelitian Terdahulu yang Relevan.....17
Tabel 3.1	Jadwal Kegiatan Penelitian.....36
Tabel 4.1	Jumlah Kecamatan dan Kelurahan di Kota Palembang Tahun 2021.....40
Tabel 4.2	Luas Wilayah, Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Kota Palembang Berdasarkan Kecamatan Tahun 2021.....41
Tabel 4.3	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Kelurahan 3-4 Ulu Tahun 2021.....45
Tabel 4.4	Tingkat Pendidikan Masyarakat Kelurahan 3-4 Ulu Tahun 2022.....46
Tabel 4.5	Jenis Pekerjaan Masyarakat Kelurahan 3-4 Ulu Tahun 202247
Tabel 4.6	Daftar Informan Utama.....48
Tabel 4.7	Daftar Informan Pendukung.....53
Tabel 5.1	Data Pendidikan Dan Lama Bekerja Menjadi Tukang Becak Dayung.....59
Tabel 5.2	Data Jam Beroperasi Tukang Becak Dayung.....64
Tabel 5.3	Data Tempat Menunggu Penumpang Tukang Becak Dayung...66

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Peta Wilayah Kota Palembang	38
Gambar 4.2 Peta Wilayah Kecamatan Seberang Ulu 1.....	42
Gambar 4.3 Peta Wilayah Kelurahan 3-4 Ulu	45

DAFTAR BAGAN

Halaman

Bagan 2.1	Kerangka Pemikiran.....	26
Bagan 4.1	Struktur Organisasi Kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang...	43

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kecepatan perkembangan teknologi menyebabkan perubahan signifikan dalam berkembangnya ekonomi dan masyarakat. Dinamika kehidupan sosial tidak dapat dipungkiri dipengaruhi oleh kemajuan teknologi serta tidak mungkin memisahkan kehidupan manusia dari kemajuan masyarakat. Pertumbuhan era ini ditandai dengan kemajuan teknologi. Salah satu aspek perkembangan dunia yang sudah maju adalah ketersediaan transportasi. Penguasaan teknologi merupakan status di era globalisasi saat ini dan merupakan tanda kemajuan suatu bangsa. Suatu bangsa dianggap maju jika memiliki tingkat penguasaan teknologi (high technology) yang tinggi, sedangkan bangsa yang berjuang mengikuti perubahan teknologi sering disebut sebagai bangsa yang gagal (Ngafifi, 2014: 35).

Kemajuan teknologi telah membawa perkembangan teknologi transportasi yang memudahkan masyarakat dalam melakukan tugas sehari-hari sehingga pertumbuhan transportasi merupakan salah satu jenis kemajuan teknologi. Bidang transportasi memiliki arti yang besar dan merupakan bagian keseluruhan dari kehidupan sehari-hari di Indonesia maupun di luar negeri. Untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari seperti kebutuhan pekerjaan, sekolah, jalan-jalan, atau interaksi sosial, hampir setiap orang membutuhkan transportasi. Hal ini disebabkan karena tidak ada gerakan yang dilakukan oleh warga dapat diselesaikan di satu lokasi; sebaliknya, warga harus melakukan perjalanan ke lokasi lain untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari (Safitri dan Syukur, 2022: 22).

Awalnya, mobilitas didasarkan pada kaki manusia secara evolusioner sesuai dengan tuntutan manusia. Seiring dengan kemajuan teknologi, pergerakan, dan aktivitas manusia, mereka dibantu oleh tenaga hewan yang memiliki kekuatan lebih tinggi untuk mengangkut perbekalan berupa komoditas untuk kebutuhan manusia. Saat ini, transportasi masih terus berkembang untuk memenuhi kebutuhan manusia yang lebih rumit dan berskala besar. Dengan berkembangnya teknologi tenaga mesin yang dapat bergerak dengan kapasitas yang lebih besar

dan jarak yang lebih jauh, pergerakan orang dan barang yang diangkutnya semakin meningkat volume dan kapasitasnya (Istianto et al, 2019: 3).

Infrastruktur transportasi selalu berkembang mengikuti perkembangan zaman. Kemajuan ini diperlukan untuk meningkatkan sistem saat ini, mengurangi konsekuensi yang merugikan, beradaptasi dengan perubahan kebutuhan, dan memecahkan masalah dan tantangan baru. Sumber daya dapat digunakan lebih efisien dalam sistem berkat kemajuan teknologi, sistem operasi, dan lainnya. Dampak terhadap lingkungan, keamanan, dan dampak negatif lainnya hanyalah beberapa contoh dari apa yang dapat dikurangi. Sejumlah faktor, termasuk perubahan dalam perencanaan penggunaan lahan, pergeseran demografi, dan perkembangan teknologi komunikasi, mempengaruhi perubahan kebutuhan (Nasution, 2004: 356-357).

Perkembangan infrastruktur transportasi sangat dipengaruhi oleh pertumbuhan industrialisasi yang kuat, yang mampu mengubah tenaga manusia menjadi tenaga mesin. Penarik becak merupakan seorang yang bekerja di sektor informal. Becak sendiri merupakan moda transportasi yang masih ada di Palembang, baik becak dayung yang digerakkan dengan sepeda dan oleh tenaga manusia maupun becak mesin yang digerakkan oleh mesin yang menggunakan bensin sebagai bahan bakar, masih cukup banyak ditemui di beberapa tempat di Kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang. Di Kecamatan Seberang Ulu 1, becak motor saat ini lebih banyak dijumpai dibandingkan dengan becak dayung.

Pola pikir industri, kelompok atau individu, atau keduanya dapat menginspirasi inovasi. Akibatnya, inovasi memainkan peran penting dalam memenuhi kebutuhan masyarakat yang spesifik dan umum. Awalnya didayung oleh tenaga manusia, becak secara bertahap digantikan dengan becak bertenaga mesin, juga dikenal sebagai becak bermotor. Becak motor, juga dikenal sebagai bentor, adalah variasi bertenaga mesin pada becak dayung. Mesin yang digunakan berasal dari sepeda motor. Ini adalah ciri utama dari becak motor atau bentor. Dalam istilah lain, itu adalah persilangan antara becak dan sepeda motor. Itulah sebabnya becak ini disebut becak motor.

Becak di Kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang mulai memunculkan keberadaannya semenjak tahun 2005 yang diawali terlebih dahulu dengan kemunculan becak dayung. Becak di Kelurahan 3-4 Ulu ini dalam mencari penumpang biasanya mangkal atau berkeliling disekitaran pasar 3-4 Ulu dengan sasaran penumpang yang berasal dari pasar. Seiring dengan berjalannya waktu, pasar 3-4 Ulu ini semakin hari mulai bertambah banyak pengunjungnya yang di mana kemudian pada tahun 2015 becak motor mulai memunculkan keberadaannya. Saat ini bahkan di Kelurahan 3-4 Ulu ini cenderung lebih banyak becak motor bila dibandingkan dengan becak dayung. Becak motor disekitaran pasar 3-4 Ulu ini kebanyakan digunakan untuk mengangkut penumpang dengan barang bawaan yang banyak, atapun tidak sedikit becak motor hanya membawa barang saja dari pasar.

Tabel 1.1
Jumlah Becak Di Setiap Kelurahan

Kelurahan	Becak Dayung	Becak Motor	Jumlah
Satu Ulu	5	11	16
Dua Ulu	8	20	28
Tiga Empat Ulu	21	34	55
lima Ulu	10	19	29
Tujuh Ulu	31	34	65

Sumber: *Diolah Peneliti (2022)*

Saat melakukan observasi mengenai jumlah becak pada tanggal 27 Agustus 2022 di Kecamatan Seberang Ulu 1, peneliti mendapatkan informasi yakni seperti yang ada pada tabel 1.1. Untuk lebih jelasnya, jumlah becak terbanyak terdapat di Kelurahan Tujuh Ulu dengan jumlah 65 becak terdiri dari 31 becak dayung dan 34 becak motor. Sedangkan untuk Kelurahan Tiga Empat Ulu sendiri terbanyak nomor dua dengan jumlah 55 becak terdiri dari 21 becak dayung dan 34 becak motor. Di dua Kelurahan ini banyak becak karena berdekatan dengan pasar yakni pasar 3-4 Ulu dan pasar 7 Ulu, alhasil becak banyak menunggu di luar pasar. Untuk jumlah becak paling sedikit di Kecamatan Seberang Ulu 1 terdapat di Kelurahan Satu Ulu. Dari data tersebut di atas bahwa becak masih diminati oleh masyarakat. Untuk kondisi becak dayung dan becak motor di Kelurahan 3-4 Ulu ini sendiri bisa dibilang memiliki kondisi yang cukup

baik dan bagus serta layak untuk digunakan sebagai kendaraan pengangkut penumpang maupun barang.

Ratnawati (2020: 18) memberikan penjelasan bahwa becak merupakan salah satu kendaraan yang masih digunakan untuk angkutan masyarakat, terutama di pedesaan dan beberapa tempat perkotaan, seperti alun-alun, di depan mal dan pasar, yang berjalan tanpa batasan sehingga sering menghambat aktivitas lalu lintas di sekitarnya. Salah satu indikasi bahwa becak sebagai alat transportasi tradisional mulai ditinggalkan karena manajemen yang buruk dan pergeseran kebutuhan masyarakat terhadap transportasi yang cepat dan terjangkau. Beberapa becak tidak memiliki kepemilikan sendiri; sebaliknya, pemilik becak memiliki mekanisme setoran untuk kepemilikan becak. Biasanya, becak setoran ini merupakan becak motor. Di sisi lain, tukang becak yang mempunyai kepemilikan becak sendiri menjadi perhatian, karena ada beberapa becak yang mereka miliki tidak dalam kondisi baik seperti roda yang sudah goyang dan ban yang sudah menipis sehingga dapat mengganggu dan membahayakan saat digunakan.

Di Indonesia, transportasi tradisional masih jauh dari harapan. Pemerintah harus dapat menangani transportasi tradisional dengan lebih baik dan mengikuti perkembangan zaman yang semakin teknologi. Intervensi pemerintah diperlukan dalam bentuk regulasi yang mendukung dan mengamankan moda transportasi konvensional. Pengawasan terhadap perlindungan pengemudi dan penumpang pada angkutan konvensional juga tidak kalah pentingnya. Di Palembang sendiri berdasarkan keputusan walikota Palembang nomor 182/KPTS/DISHUB/2017 tentang pembentukan tim penertiban kawasan tertib di wilayah Kota Palembang, pada ketetapan nomor dua yang isinya, menertibkan becak dan becak motor yang beroperasi di kawasan tertib lalu lintas di wilayah Kota Palembang.

Dari hasil wawancara singkat peneliti mengenai alasan penumpang tersebut masih menggunakan becak dayung di saat sudah adanya becak motor. Dalam hal ini akan peneliti jelaskan jawaban mereka dengan menggunakan tabel.

Tabel 1.2
Alasan Masih Menggunakan Becak Dayung

No	Nama	Umur	Jawaban
1	SER	20 Tahun	Karena pengemudi becak dayung lebih santai saat membawa penumpang, sedangkan becak motor cenderung ugalkan dijalan.
2	RSW	17 Tahun	Karena tujuannya dekat jadi saya lebih memilih menggunakan becak dayung.
3	F	49 Tahun	Becak dayung lebih nyaman, karena ramah lingkungan dan tidak terlalu berisik dibandingkan dengan becak motor.
4	SA	20 Tahun	Jika naik becak dayung bisa lebih menikmati jalan dan melihat-lihat suasana diperjalanan dengan santai.
5	FN	18 Tahun	Karena untuk membantu perekonomian tukang becak dayung .

Sumber: *Diolah Peneliti (2022)*

Hutama (2019 dalam Maharani dan Nasution, 2020: 49) memberikan penjelasan bahwa bagaimana becak berkembang menjadi fasilitas transportasi barang yang lebih mudah beradaptasi selain menjadi sarana mobilitas penumpang. Dapat melakukan perjalanan ke tempat terdalam pemukiman masyarakat dengan jumlah kapasitas penumpang yang wajar. Khususnya dalam hal sarana pengiriman barang, dapat diubah sesuai dengan yang diperuntukkan. Akibatnya, becak sering beralih dari mengangkut penumpang menjadi mengangkut produk.

Tabel 1.3
Tarif Becak Di Kelurahan 3-4 Ulu

No	Asal	Tujuan	Tarif
1	Tiga Empat Ulu	Satu Ulu	Rp. 10.000
2	Tiga Empat Ulu	Dua Ulu	Rp. 5.000
3	Tiga Empat Ulu	Sekitaran Tiga Empat Ulu	Rp. 5.000
4	Tiga Empat Ulu	Lima Ulu	Rp. 15.000
5	Tiga Empat Ulu	Tujuh Ulu	Rp. 10.000

Sumber: *Diolah Peneliti (2022)*

Untuk jarak dekat masyarakat masih memilih becak daripada angkutan umum terutama karena tarifnya terjangkau dan terasa nyaman. Becak akan banyak diminati sebagai sarana transportasi jarak dekat bagi masyarakat menengah ke bawah yang masih memiliki tingkat ekonomi yang kurang memadai. Banyak pedagang yang menitipkan koleksi dagangannya di pasar 3-4 Ulu kepada tukang becak untuk pelanggannya. Penggunaan becak dewasa ini, khususnya di wilayah metropolitan, dapat membawa implikasi baik yang menguntungkan maupun yang buruk. Ketersediaan becak dapat menguntungkan partisipasi atau mobilitas beberapa orang dalam komunitas mereka. Selain itu, karena tidak mencemari udara, ramah lingkungan. Di sisi lain, keberadaan becak tersebut dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas yang menghambat pergerakan (Suranny, 2016: 222).

Gambaran kawasan tempat berkumpulnya becak di Kecamatan Seberang Ulu 1 ini terdiri dari berbagai tempat mulai dari pinggir jalan besar, pasar, sekolah, dan rumah sakit, namun ada juga tempat yang becaknya sedikit seperti di depan lorong-lorong tetapi kebanyakan becak mangkal di depan pasar. Pasar 3-4 Ulu merupakan pasar yang berada di dekat pusat kota dan memiliki tempat yang strategis yaitu berada di permukiman warga. Aktifitas pasar 3-4 Ulu ini cukup ramai, karena tidak hanya masyarakat yang berada di kelurahan 3-4 Ulu saja yang berbelanja disini, namun sangat dinamis banyak warga dari kelurahan lain dan berbagai tempat lain berbelanja disini. Untuk tarif becak sendiri tergantung jauh dekatnya jarak yang ditempuh seperti pada tabel 1.3 tarif becak di kelurahan 3-4 ulu.

Fakta bahwa jumlah pelanggan becak yang masih terbatas memaksa para pengemudi becak untuk mempertimbangkan strategi yang harus dicoba untuk memastikan kelangsungan hidup mereka. Seseorang menggunakan strategi untuk membiasakan diri dengan perubahan masyarakat, yang tentu saja membutuhkan lebih banyak upaya untuk berjuang agar ia dapat selalu bertahan, sehingga strategi penting dalam kehidupan sehari-hari agar dapat bertahan dan berhasil menyelesaikan tugas individu atau organisasi. Seseorang harus dapat menyesuaikan diri baik dengan lingkungan alam maupun lingkungan sosial dalam situasi ini (Yusrita, 2019: 3).

Salah satu alasan mereka mengendarai becak untuk mencari nafkah adalah karena tingkat pendidikan mereka yang rendah. Setiap pengemudi becak perlu menyadari persaingan yang berkembang untuk mendapatkan pelanggan, agar dapat menjalani kehidupan yang utuh. Tukang becak harus bekerja sampingan untuk menutupi biaya hidup mereka karena ketatnya persaingan di industri ini. Butuh biaya besar untuk menghidupi seluruh keluarga, belum lagi pada tukang becak yang sudah berkeluarga atau menjadi pencari nafkah utama keluarga.

Saat ini, kondisi tersebut terjadi di Kelurahan 3-4 Ulu. Masyarakat berkembang pesat sebagai akibat dari perkembangan kota Palembang. Pada awalnya, sistem angkutan becak dayung di Kecamatan Seberang Ulu 1 cukup padat. Setiap kerumunan, setiap persimpangan tidak diragukan lagi adalah rumah bagi tukang becak dayung yang menjemput pelanggan. Tukang becak dayung biasanya berkeliling atau menunggu untuk mencari pelanggan. Tukang becak yang biasanya ramai dengan penumpang menyadari hal ini karena kendaraan mereka tiba-tiba menjadi sepi. Meski kini jumlah tukang becak dayung semakin sedikit, namun mereka tetap tinggal di lingkungan sekitar, bekerja, dan menghidupi diri secara finansial sebagai tukang becak dayung disaat tumbuhnya becak motor di Kelurahan 3-4 Ulu. Hal ini menjadi masalah karena banyaknya becak motor akan menghilangkan kebutuhan akan jasa tukang becak dayung. Disini peneliti akan fokus pada strategi yang digunakan oleh tukang becak dayung di Kelurahan 3-4 Ulu, agar tetap beroperasi.

Bersumber pada observasi awal peneliti, keberadaan becak dayung dengan segala tantangannya sudah mulai memudar eksistensinya. Dengan semua kemungkinan penyebab tersebut, becak dayung harus memiliki strategi bertahan hidup. Dengan pertumbuhan pekerjaan informal, akan ada lebih banyak persaingan dalam skala global. Walaupun begitu tidak dengan tukang becak dayung di pasar 3-4 Ulu. Dimana pasar 3-4 Ulu merupakan tempat berkumpulnya tukang becak untuk mendapatkan penumpang yang berasal dari pasar. Jadi disini peneliti tertarik untuk membahas becak dayung di kelurahan 3-4 Ulu, karena masih cukup banyak tukang becak dayung di kelurahan 3-4 Ulu ini yang sebagian besar mangkal atau menunggu penumpang di pasar. Alhasil becak dayung di kelurahan 3-4 Ulu ini menjadi terbanyak kedua dengan kelurahannya cukup luas

di bandingkan dengan kelurahan lainnya di Kecamatan Seberang Ulu 1. Sehubungan dengan perihal ini maka penulis terdorong untuk melaksanakan penelitian dengan judul **“Strategi Bertahan Tukang Becak Dayung Di Kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang”**.

1.2 Rumusan Masalah

Bersumber pada latar belakang yang sudah di paparkan di atas maka rumusan masalah yang di angkat oleh peneliti yaitu:

1. Apa saja faktor-faktor bertahan bagi tukang becak dayung di kelurahan 3-4 ulu kota palembang?
2. Bagaimana strategi bertahan tukang becak dayung di tengah adanya becak motor di kelurahan 3-4 ulu kota palembang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian sesuai dengan permasalahan yang telah dirumuskan, maka tujuan yang diharapkan dan ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1.3.1 Tujuan Umum

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, secara umum penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami serta menganalisis strategi bertahan tukang becak dayung di Kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang.

1.3.2 Tujuan Khusus

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab semua permasalahan yang telah dirumuskan pada rumusan masalah, adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui apa saja faktor-faktor bertahan bagi tukang becak dayung di kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang
2. Mengetahui strategi bertahan tukang becak dayung di tengah adanya becak motor di Kelurahan 3-4 Ulu Kota Palembang.

1.4 Manfaat Penelitian

Bersumber pada tujuan penelitian yang sudah dirumuskan, maka manfaat dari penelitian ini ialah:

1.4.1 Manfaat Teoritik

Secara teoritik penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan, sumbangan pemikiran, dan menjadi bahan kajian untuk suatu kasus dalam pengetahuan Sosiologi khususnya mengenai strategi bertahan becak dan sebagai bahan rujukan untuk mereka yang berkeinginan buat melangsungkan penelitian lanjutan pada bidang yang sama. Penelitian ini pula diharapkan bisa menambahkan pemahaman serta ilmu pengetahuan dalam disiplin ilmu sosiologi ekonomi dan industri.

1.4.2 Manfaat Praktis

Melalui penelitian ini, diharapkan dapat meningkatkan kemampuan penulis dan mahasiswa dalam pembuatan kajian ilmiah dan untuk dapat menjadi sebuah acuan dalam penerapan strategi bertahan kedepan untuk menjadi lebih berkembang dan maju bagi becak serta dapat dijadikan referensi bagi pemerintah dalam hal ini untuk membuat kebijakan didalam suatu daerah khususnya di Kota Palembang.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Abdussamad, Z. 2021. *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar: CV. Syakir Media Press.
- Anwar, Muhadjir. 2020. *Manajemen Strategik: Daya saing dan globalisasi*. Banyumas: Sasanti Institute.
- Creswell, J. W. 2010. *Research design pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Edi, Suharto. 2009. *Kemiskinan Dan Perlindungan Sosial Di Indonesia*. Bandung: Alfabeta.
- Indraddin dan Irwan. 2016. *Strategi dan Perubahan Sosial*. Yogyakarta: Deepublish.
- Istianto, B. 2019. *Transportasi Jalan Di Indonesia Sejarah Dan Perkembangannya*. Depok: Melvana Publishing.
- Muri, Y. 2014. *Metode penelitian: kuantitatif, kualitatif, dan penelitian gabungan*. Jakarta: Kencana, 6(1), 338.
- Nasution. M. N. 2004. *Manajemen Transportasi (Edisi Kedua)*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Palembang, Badan Pusat Statistik Kota. 2021. *Kecamatan Seberang Ulu Satu Dalam Angka 2021*. Palembang: BPS Kota Palembang.
- Susilawati, N. 2019. *Sosiologi Pedesaan*. <https://doi.org/10.31227/osf.io/67an9>

Jurnal:

- Agustianto, A. (2013). Keberadaan Manusia Dalam Perspektif Martin Heidegger. *Jurnal Ilmu Budaya*, 9(2), 84-93.
- Arofah, A. F. S. (2019). Eksistensi driver ojek online wanita sebagai bentuk kesetaraan gender. *Jurnal Sosiologi Nusantara*, 5(2), 171-183.
- Azizah, I. A., Yuhastina, Y., & Nurhadi, N. (2021). Strategi Bertahan Pengemudi Becak Dalam Upaya Menghadapi Persaingan Transportasi Online (Studi Pada Paguyuban Becak Solo Mandiri Pasar Klewer). *Jurnal Neo Societal*, 6(4), 241. <https://doi.org/10.52423/jns.v6i4.19915>
- Damayanti, N. (2021). Strategi Bertahan Pengemudi Ojol di Masa Pandemi Covid-19 di Kota Makassar. *Emik*, 4(1), 70-83. <https://doi.org/10.46918/EMIK.V4I1.853>

- Fadhilah, A. (2018). Strategi Bertahan Hidup Keluarga Payabo Di Kelurahan Rappokalling Kecamatan Tallo Kota Makassar. *Jurnal Commercium: Kajian Masyarakat Kontemporer*, 1(2).
- Gultom, E. R. (2020). Tanggung Jawab Pengemudi Becak Sebagai Angkutan Lingkungan Terhadap Penumpang Akibat Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Ius Constituendum*, 5(1), 15. <https://doi.org/10.26623/jic.v5i1.2091>
- Gunawan, P., Syai, A., & Fitri, A. (2016). Eksistensi Tari Likok Pulo Di Pulau Aceh Kabupaten Aceh Besar (Tahun 2005-2015). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Pendidikan Seni, Drama, Tari & Musik*, 1(4).
- Hidayat, R., & Abdillah, S. A. (2019). *Ilmu Pendidikan "Konsep, Teori dan Aplikasinya"*. Lembaga Peduli Pengembangan Pendidikan Indonesia (LPPPI).
- Husnia. (2017). Strategy To Survive Motor Boat Withdrawal in Kampung Pinang Sebatang Tualang District Siak Regency. *Jom FISIP*, 4(2), 1–14.
- Lussetyowati, T., Hanum, M., & Siswanto, A. (2017). *Pendampingan dalam Pendataan Bangunan di Kawasan Permukiman Tradisional 3-4 Ulu Palembang*. May, B357–B364. <https://doi.org/10.32315/sem.1.b357>
- Maharani, N., & Nasution, R. D. (2020). Melawan Kepunahan Becak Dengan Membentuk Becak Wisata Di Ponorogo. *Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial*, 6(1), 48. <https://doi.org/10.23887/jiis.v6i1.25181>
- Nambung, M. N., Setiani, P. P., & Kurniawan, F. (2021). Strategi Bertahan Hidup Pengemudi Becak Motor Di Kota Malang. *Prosiding Seminar Nasional IKIP Budi Utomo*, 2(01), 562–572. <https://doi.org/10.33503/PROSIDING.V2I01.1513>
- Ngafifi, M. (2014). Kemajuan teknologi dan pola hidup manusia dalam perspektif sosial budaya. *Jurnal Pembangunan Pendidikan: Fondasi dan Aplikasi*, 2(1).
- Oktorini, D., Nurleni, E., & Perdana, D. I. (2018). Strategi Bertahan Hidup Karyawan Senior Korban Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) PT. Antang Ganda Utama di Desa Butong Kecamatan Teweh Selatan Kabupaten Barito Utara. *Journal Sosiologi*, 1(1), 40-48.
- Phynasti Ekadila, M., Leo, N. Z., Abbas, I., Saputro, A., Geografi, P. P., & Geografi, J. (2020). Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak di Kecamatan Mamajang Kota Makassar. *UNM Geographic Journal*, 3(2), 141–149. <https://doi.org/10.26858/UGJ.V3I2.22820>
- Prasetya, H. D., & Legowo, M. (2016). Rasionalitas ojek konvensional dalam mempertahankan eksistensi di tengah adanya gojek di Kota Surabaya. *Jurnal Paradigma*, 4(3), 1-7.

- PUTRI, D. W., & HARIANTO, S. (2018). Strategi Bertahan Hidup Pengemudi Ojek Konvensional. *Paradigma*, 6(2). <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/paradigma/article/view/24866>
- Putri, O. D., & Muslinawati, R. (2020). Kehadiran Ojek Online (Grab) Terhadap Eksistensi Ojek Konvensional Di Kabupaten Bojonegoro. *JEMeS-Jurnal Ekonomi Manajemen dan Sosial*, 3(1), 1-11.
- Rahayu, N. P., & Qomaruddin, M. Y. (2022). Pengaruh Tingkat Pendidikan, Masa Kerja Dan Golongan Kepangkatan Terhadap Kinerja Prajurit Melalui Mediasi Organizational Citizenship Behavior. *Journal of Islamic Education Management*, 7(2), 163-178.
- Rizal, A., Suharso, P., & Hartanto, W. (2021). Strategi Adaptasi Tukang Becak Dalam Kehidupan Sosial Ekonomi (Studi Pada Paguyuban Becak Mastrip Kabupaten Jember). *JURNAL PENDIDIKAN EKONOMI: Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan, Ilmu Ekonomi Dan Ilmu Sosial*, 15(2), 287–292. <https://doi.org/10.19184/JPE.V15I2.18912>
- Safitri, I. A., & Syukur, M. Solidaritas Sosial antar Pengemudi Ojek Online dan Ojek Konvensional di Kabupaten Bone. *Pinisi Journal of Sociology Education Review*, 1(1), 22-28.
- Sanankulon, B., Regency, B., & Era, N. T. H. E. (2022). Strategi bertahan usaha mikro umkm di warung buk tik bendowulung sanankulon kabupaten blitar di era pandemi covid-19 melalui analisa swot. *II*(1), 12–22.
- Sari, M. S., & Zefri, M. (2019). Pengaruh Akuntabilitas, Pengetahuan, dan Pengalaman Pegawai Negeri Sipil Beserta Kelompok Masyarakat (Pokmas) Terhadap Kualitas Pengelolaan Dana Kelurahan Di Lingkungan Kecamatan Langkapura. *Jurnal Ekonomi*, 21(3), 308–315. <https://ejournal.borobudur.ac.id/index.php/1/article/view/608/583>
- 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.
- Sjafirah, N. A., & Prasanti, D. (2016). Penggunaan Media Komunikasi dalam Eksistensi Budaya Lokal bagi Komunitas Tanah Aksara. *Jurnal Ilmu Politik Dan Komunikasi*, Volume 6(2), 39–50. https://jipsi.fisip.unikom.ac.id/_s/data/jurnal/volume-vi-no-2/4.nuryah-ditha-penggunaan-media-komunikasi-dalam-komunitas-tanah-aksara-1.pdf/pdf/4.nuryah-ditha-penggunaan-media-komunikasi-dalam-komunitas-tanah-aksara-1.pdf
- Studi Sosiologi, P., & Arif Affandi, M. (2017). Strategi Adaptif Pengendara Ojek Pangkalan dalam Menghadapi Persaingan dengan Ojek Online di Stasiun Gubeng Lama Surabaya. *Paradigma: Jurnal Online Mahasiswa S1 Sosiologi UNESA*, 5(1), 253069. <https://www.neliti.com/id/publications/253069/>

- Suranny, L. E. (2016). (Traditional Transportation Equipment in Java) Lilyk Eka Suranny. *Jurnal Papua*, 8(2), 217–231.
- Syahli, Z., & " S. (2020). Strategi Ekonomi Rumah Tangga Sopir Angkutan Umum Oplet (Studi Kasus Trayek Ramayana - Kulim). *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 7(1), 1–13. <https://jnse.ejournal.unri.ac.id/index.php/JOMFSIP/article/view/26779>
- Wibawanto, S. (2018). Peran Keluarga Dalam Perilaku Pembelian Hedonis. *Fokus Bisnis: Media Pengkajian Manajemen dan Akuntansi*, 17(2), 1-14.
- Winarno, R. F. (2016). Strategi Bertahan Hidup Mantan Karyawan Pt. Kertas Nusantara Di Desa Pилanjau Kabupaten Berau.
- Yogi, D. A., Nurhadi, N., & Rahman, A. (2018). Strategi Adaptasi Ojek Konvensional dalam Merespon Adanya Ojek Online di Kota Surakarta. *Equilibrium: Jurnal Pendidikan*, 6(2), 125–132. <https://doi.org/10.26618/EQUILIBRIUM.V6I2.2594>
- Yusari, S., Idrus, I. I., & Suhaeb, F. W. Sopir Angkutan Antarkota (Kajian tentang Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkutan Antarkota Soppeng-Makassar Komunitas Xtreme Family di masa Pandemi Covid-19). *PREDESTINATION: Journal of Society and Culture*, 2(2), 71-90.
- Skripsi:**
- Azky, A. (2021). *Strategi Bertahan Pedagang Pasar Tradisional Di Masa Pandemi Covid-19 (Studi Kasus Di Desa Jejeg, Kecamatan Bumijawa, Kabupaten Tegal)* (Doctoral dissertation, IAIN Purwokerto).
- Kurniawati, F. (2022). *Analisis Strategi Bertahan Hidup Pedagang Kaki Lima (PKL) Di Pasar Dolopo Kelurahan Bangunsari Kecamatan Dolopo* (Doctoral dissertation, IAIN Ponorogo).
- Lukman, D. A. (2020). *Tata Letak Dan Penanganan Rajungan (Portunus pelagicus) di PT. Pan Putra Samudra, Rembang, Jawa Tengah* (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS AIRLANGGA).
- PUTRIANI, L. (2021). *Peran Pengrajin Nipah Dalam Mempertahankan Budaya Lokal Di Kelurahan Tiga Empat Ulu Kecamatan Seberang Ulu I Kota Palembang* (Doctoral dissertation, UIN RADEN FATAH PALEMBANG).
- Wardiman Darmadi. (2016). *Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Go-Jek) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Makassar*. Skripsi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
- Wijaya, D. (2020). *Strategi Betor (Becak Bermotor) Dalam Menghadapi Transportasi Online (Studi Kasus Pangkalan Becak Di Stasiun Kereta Api Kota Medan)*. http://repository.uinsu.ac.id/9954/1/SKRIPSI_DONI_WIJAYA.pdf

Sumber lainnya:

Keputusan Walikota Palembang nomor 182/KPTS/DISHUB/2017 tentang Pembentukan Tim Penertiban Kawasan Tertib Di Wilayah Kota Palembang.