

**PENGARUH PEMBANGUNAN TOL A.P. PETTARANI TERHADAP AKTIVITAS  
SEKTOR INFORMAL**

***THE INFLUENCE OF A.P. PETTARANI TOLL ROAD DEVELOPMENT ON  
INFORMAL SECTOR ACTIVITIES***

**SKRIPSI**

**M ARIEF ALFARABI B**

**E411 16 306**



**DEPARTEMEN SOSIOLOGI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2023**

**PENGARUH PEMBANGUNAN TOL A.P. PETTARANI TERHADAP AKTIVITAS  
SEKTOR INFORMAL**

**SKRIPSI**

**M ARIEF ALFARABI B**

**E411 16 306**



**SKRIPSI DIAJUKAN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT GUNA MEMPEROLEH  
DERAJAT KESARJANAAN PADA  
DEPARTEMEN SOSIOLOGI**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2023**

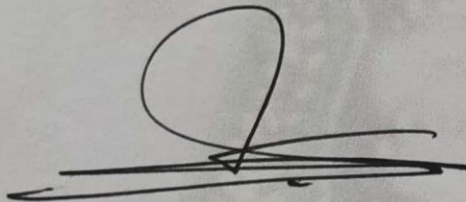
## HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL : PENGARUH PEMBANGUNAN TOL LAYANG A. P. PETTARANI TERHADAP AKTIVITAS SEKTOR INFORMAL  
NAMA : M ARIEF ALFARABI B  
NIM : E41116306

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian studi Program Sarjana Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin

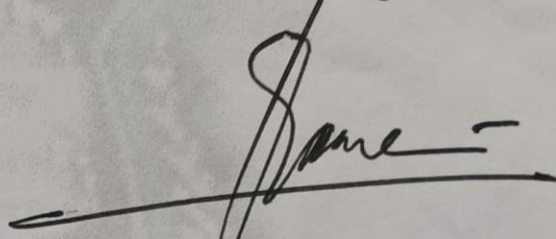
**Menyetujui,**

Pembimbing I



Prof. Dr. H. Suparman Abdullah, M.Si  
NIP. 19680715 19403 1 004

Pembimbing II

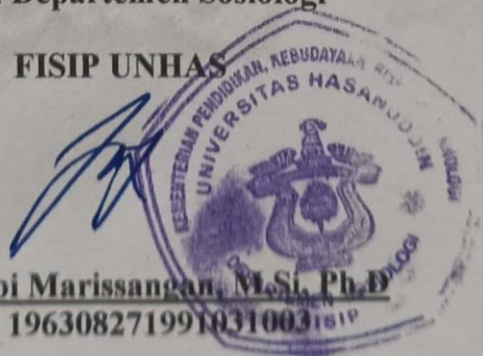


Dr. M. Ramli AT., M.Si  
NIP. 19660701 199903 1 002

**Mengetahui,**

**Ketua Departemen Sosiologi**

**FISIP UNHAS**



Prof. Hasbi Marissanan, M.Si, Ph.D.  
NIP. 196308271991031003

## HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian studi Program Sarjana Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin

Oleh

NAMA : M ARIEF ALFARABI B  
NIM : E41116306  
JUDUL : PENGARUH PEMBANGUNAN TOL LAYANG A. P. PATTARANI TERHADAP AKTIVITAS INFORMAL

Pada:

Hari/Tanggal: Jumat, 14 April 2023

Tempat: Ruang Rapat Departemen Sosiologi FISIP Unhas

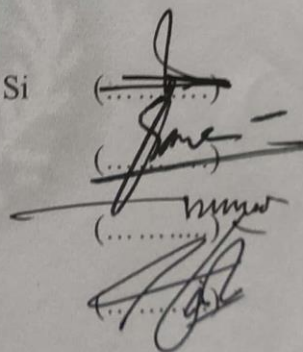
### Tim Evaluasi Skripsi

Ketua : Prof. Dr. H. Suparman Abdullah.,M.Si

Sekretaris : Dr. M. Ramli AT.,M.Si

Anggota : Dr. Mansyur Radjab.,M.Si

Hariashari Rahim, S.Sos, M.Si



Handwritten signatures of the evaluation team members, including Prof. Dr. H. Suparman Abdullah., M.Si, Dr. M. Ramli AT., M.Si, Dr. Mansyur Radjab., M.Si, and Hariashari Rahim, S.Sos, M.Si.

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

NAMA : M. Arief Alfarabi B  
NIM : E41116306  
JUDUL : PENGARUH PEMBANGUNAN TOL LAYANG A. P.  
PETTARANI TERHADAP AKTIVITAS SEKTOR  
INFORMAL

Menyatakan skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya sendiri. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut

Makassar, 14 April 2023



M. Arief Alfarabi B

## **HALAMAN PERSEMBAHAN**

Hidup itu perjalanan, bukan perlombaan.

Skripsi ini saya persembahkan untuk kedua orang tua saya yang telah memberikan saya kepercayaan untuk menjalani hidup yang saya inginkan.

Dan untuk semua orang yang tidak menyerah agar hidupnya lebih bermanfaat bagi sekitar.

## **KATA PENGANTAR**

*Bismillahirrahmanirrahim*

Puji dan syukur saya ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Sebagai awalan Saya ingin mengucapkan rasa bahagia karena pada dasarnya menyampaikan kalimat dalam “Kata Pengantar” ini adalah hal tersendiri dalam masa akhir berstatus mahasiswa. Berstatus mahasiswa dalam kurun waktu tujuh tahun ini serasa tidak ingin Saya akhiri karena Saya harus jujur, berstatus mahasiswa adalah hal membahagiakan, tetapi adanya tuntutan di luar status mahasiswa yang menjadi alasan mengapa perlu mengakhiri petualangan ini. Skripsi yang berjudul Pengaruh Pembangunan TOL Layang A. P. Pettarani Terhadap Aktivitas Sektor Informal ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

Ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya juga saya sampaikan kepada:

1. Kedua orangtua saya, (Alm) Bapak, Hasan Arief Barmawi, SH dan Mama, Hidayah Husna Gani yang selalu mendukung dan mendoakan saya serta limpahan kasih sayang yang tak henti-hentinya diberikan sehingga saya tetap kuat dan dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc, selaku Rektor Universitas Hasanuddin.
3. Dr. Phil. Sukri, M.Si, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
4. Prof. Hasbi R, M.Si., Ph.D selaku Ketua Departemen Sosiologi.

5. Prof. Dr. Suparman Abdullah, M.Si dan Dr. Ramli AT, M.Si selaku dosen pembimbing saya yang tidak pernah lelah untuk membimbing saya dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu Dosen yang telah mendidik dan membagi ilmunya kepada saya selama menempuh pendidikan di Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
7. Semua Staf karyawan FISIP Unhas dan Departemen Sosiologi yang telah memberikan bantuan selama menjadi mahasiswa. Terutama Pak Pasmudir, Ibu Rosnaeni dan Pak Dayat yang membantu dan memberi saya kemudahan dalam pengurusan administrasi.
8. Keluarga kecilku Socrates 2016 yang akan tetap abadi.
9. Anggota dan alumni Kemasos FISIP Unhas begitupun di lingkup Kema FISIP Unhas yang menjadi teman saya dalam mempelajari banyak hal, bersatu dalam kebenaran! bersama, bersatu, berjaya!
10. Kepada para responden penelitian Saya yang tanpa mereka tidak akan terselesaikanlah skripsi ini.
11. Kepada Julia Dwina Nur Shafira sosok perempuan kuat dan sabar yang tidak berhenti untuk memberikan semangat, dan menemani saya dalam menyelesaikan skripsi ini, semoga kebaikan selalu membersamaimu.
12. Serta untuk semua teman-teman saya yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu namanya.

Makassar, 4 April 2023

M. Arief Alfarabi B



## ABSTRAK

**M. Arief Alfarabi Barmawi, E41116306 “Pengaruh Pembangunan TOL A. P. Pettarani Terhadap Aktivitas Sektor Informal”. Dibimbing oleh Prof. Dr. H. Suparman Abdullah, M.Si dan Dr M. Ramli AT, M. Si. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana aktivitas sektor informal di Jalan A. P. Pettarani dan bagaimana pengaruh pembangunan TOL A. P. Pettarani terhadap meningkatnya daya tarik lokasi bagi usaha sektor informal. Pengumpulan data dilaksanakan pada November-Desember 2022 dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Adapun teknik penentuan sampel yang digunakan adalah sampel sensus karena jumlah keseluruhan populasi hanya berjumlah 82 orang yang merupakan sektor informal.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa aktivitas sektor informal di Jalan A. P. Pettarani cukup ramai. Hal ini dapat dilihat berdasarkan tiga aktivitas yang dilakukan oleh sektor informal yaitu, waktu berdagang, jenis dagangan, dan sarana berdagang. Dari ketiga aktivitas salah satunya aktivitas dalam segi waktu berdagang terdapat 72% sektor informal melakukan aktivitas berdagangnya dari pagi hingga malam. Sektor Informal mengakui jika aktivitas waktu berdagang mereka sehari lebih 15 jam yaitu dari pagi hingga malam hari penghasilan yang di dapatkan oleh akan sangat cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Penelitian ini juga memberikan hasil terkait pengaruh pembangunan TOL A.P. Pettarani terhadap meningkatnya daya tarik lokasi bagi usaha sektor informal. Hal ini dapat dilihat pertama dari meningkatnya aktivitas pengguna jalan yaitu sebanyak 95,1% yang secara tidak langsung membawa pengaruh terhadap aktivitas berdagang sektor informal, yaitu sebanyak 80,1% sektor informal yang mendukung hal tersebut. Selain itu, daya tarik lokasi yang dimiliki dari kehadiran TOL A. P. Pettarani ini berupa fasilitas dan lokasi strategis untuk para pelaku sektor informal melakukan aktivitasnya. Fasilitas yang dimaksud salah satunya yaitu ketersediaan trotoar dan bahu jalan yang dimanfaatkan sektor informal untuk berdagang. Terdapat 73,2% sektor informal yang memilih trotoar sebagai fasilitas berdagang mereka. Pemilihan trotoar ini paling diminati pelaku sektor informal untuk berdagang di jalan A. P. Pettarani, karena keberadaan trotoar yang luas membuat para pelaku sektor informal semakin nyaman dalam menjajalkan usaha mereka. Selanjutnya, lokasi strategis yang menjadi daya tarik dari pengaruh pembangunan TOL A. P. Pettarani ini yang dimanfaatkan para pelaku sektor informal untuk berdagang.

Kata kunci : Aktivitas Sektor Informal, TOL Layang A. P. Pettarani, Daya Tarik Lokasi.

## ABSTRACT

M. Arief Alfarabi Barmawi, E41116306 "The Influence of A. P. Pettarani Toll Road Development on Informal Sector Activities". Supervised by Prof. Dr. H. Suparman Abdullah, M.Si and Dr. M. Ramli AT, M. Si. Hasanuddin University Faculty of Social and Political Sciences.

This study aims to find out how the activities of the informal sector on Jalan A. P. Pettarani and how the construction of the A. P. Pettarani Highway influences the increasing attractiveness of locations for informal sector businesses. Data collection was carried out in November-December 2022 using a quantitative approach. The sampling technique used is a census sample because the total population is only 82 people who are in the informal sector.

The results of this study indicate that the activities of the informal sector on Jalan A. P. Pettarani are quite busy. This can be seen based on the three activities carried out by the informal sector, namely, trading time, type of merchandise, and means of trading. Of the three activities, one of which is activity in terms of trading time, 72% of the informal sector carries out trading activities from morning to night. The informal sector recognizes that if their trading activity lasts more than 15 hours a day, from morning to evening, the income they get will be sufficient to meet their daily needs. This research also provides results related to the influence of the A.P. TOL construction. Pettarani on the increasing attractiveness of the location for informal sector businesses. This can be seen, firstly, from the increased activity of road users, namely as much as 95.1%, which indirectly had an influence on trading activities in the informal sector, namely as many as 80.1% of the informal sector supported this. In addition, the attractiveness of the location which is owned by the presence of the A. P. Pettarani Highway is in the form of facilities and strategic locations for informal sector actors to carry out their activities. One of the facilities referred to is the availability of sidewalks and shoulders that are used by the informal sector for trade. There are 73.2% of the informal sector who choose sidewalks as their trading facility. The choice of sidewalks is the most attractive for informal sector actors to trade on Jalan A. P. Pettarani, because the wide sidewalks make informal sector actors more comfortable in carrying out their business. Furthermore, the strategic location which is the main attraction of the development of the A.P. Pettarani Toll Road is utilized by informal sector actors for trade.

Keywords: Informal Sector Activity, A. P. Pettarani Elevated Toll Road, Location Attractiveness.

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b> .....	1
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	ii
<b>ABSTRAK</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR TABEL FREKUENSI</b> .....	vii
<b>DAFTAR DATA DIAGRAM PENELITIAN</b> .....	viii
<b>BAB I</b> .....	1
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. RUMUSAN MASALAH .....	7
C. TUJUAN PENELITIAN .....	7
D. MANFAAT PENELITIAN .....	8
<b>BAB II</b> .....	8
A. PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR.....	8
B. AKTIVITAS SEKTOR INFORMAL .....	12
C. POLA RUANG AKTIVITAS SEKTOR INFORMAL MCGEE DAN Y.M. YEUNG .....	19
D. TEORI LOKASI DAN PERSPEKTIF RUANG EVERS .....	23
E. KERANGKA PIKIR .....	26
G. PENELITIAN TERDAHULU .....	31
H. DEFINISI OPERASIONAL.....	34
<b>BAB III</b> .....	35
<b>A. PENDEKATAN, TIPE DAN STRATEGI PENELITIAN</b> .....	35
1. Pendekatan penelitian .....	35
2. Tipe penelitian .....	36
3. Strategi Penelitian.....	36
<b>B. WAKTU DAN LOKASI PENELITIAN</b> .....	37
<b>C. POPULASI DAN SAMPEL</b> .....	38
1. Populasi .....	38
2. Sampel .....	38
<b>D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA</b> .....	39
<b>E. ANALISIS DATA</b> .....	41

1. Teknik Pengolahan Data .....	41
2. Teknik Penyajian Data .....	43
<b>BAB IV</b> .....	45
A. SEJARAH SINGKAT KOTA MAKASSAR.....	45
B. TOL LAYANG A.P PETTARANI .....	47
<b>BAB V</b> .....	51
A. KARAKTERISTIK RESPONDEN.....	51
1. Usia.....	51
2. Daerah Asal .....	53
3. Tingkat Pendidikan .....	54
4. Modal Awal .....	56
5. Keuntungan Perhari .....	59
B. AKTIVITAS SEKTOR INFORMAL .....	61
1. Waktu Berdagang .....	62
2. Jenis Dagangan .....	65
3. Sarana Berdagang.....	67
C. PENGARUH PEMBANGUNAN TOL A. P. PETTARANI TERHADAP MENINGKATNYA DAYA TARIK LOKASI BAGI USAHA SEKTOR INFORMAL.....	71
1. Fasilitas Berdagang.....	74
2. Lokasi Strategis.....	76
<b>BAB VI</b> .....	78
A. KESIMPULAN .....	79
B. SARAN.....	81
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	82
Lampiran.....	85

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Konseptual .....	30
---------------------------------------	----

## DAFTAR TABEL FREKUENSI

Tabel Frekuensi 5. 1 responden menurut pengelompokan usia .....	52
Tabel Frekuensi 5. 2 responden menurut modal awal.....	56
Tabel Frekuensi 5. 3 Responden menurut keuntungan perhari .....	59
Tabel Frekuensi 5. 4 Responden menurut jenis dagangan .....	65

Tabel Frekuensi 5. 5 Responden menurut sarana berdagang .....	67
Tabel frekuensi 5. 6 Jawaban responden mengenai kehadiran TOL mempengaruhi aktivitas pengguna jalan .....	71
Tabel frekuensi 5. 7 Jawaban responden mengenai kehadiran TOL memberikan pengaruh terhadap aktivitas berdagang .....	73
Tabel frekuensi 5. 8 Jawaban responden mengenai kehadiran TOL mendukung aktivitas berdagang .....	75
Tabel frekuensi 5. 9 Jawaban responden mengenai kehadiran TOL mempengaruhi hadirnya usaha lain.....	78

### **DAFTAR DATA DIAGRAM PENELITIAN**

Diagram 5. 1 Karakteristik Asal Responden .....	53
Diagram 5. 2 Karakteristik Tingkat Pendidikan Responden .....	54
Diagram 5. 3 Waktu/Periode Berdagang Sektor Informal .....	63
Diagram 5. 4 Responden menurut fasilitas berdagang .....	74
Diagram 5. 5 responden menurut alasan memilih berdagang .....	77

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Pembangunan merupakan bukti bahwa peradaban manusia sedang mengalami sebuah kemajuan, menurut W.W Rostow pembangunan merupakan proses yang bergerak dalam sebuah garis lurus, yakni dari masyarakat terbelakang ke masyarakat negara yang maju (Halim 2004).

Siagian (1994) memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)”. Sedangkan Kartasasmita (1995) memberikan pengertian yang lebih sederhana, yaitu sebagai “suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana.

Tikson (2005) mengemukakan bahwa pembangunan nasional dapat pula diartikan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya secara sengaja melalui kebijakan dan strategi menuju arah yang diinginkan. Transformasi dalam struktur ekonomi, misalnya, dapat dilihat melalui peningkatan atau pertumbuhan produksi yang cepat di sektor industri dan jasa, sehingga kontribusinya terhadap pendapatan nasional semakin besar. Sebaliknya, kontribusi sektor pertanian akan menjadi semakin kecil dan

berbanding terbalik dengan pertumbuhan industrialisasi dan modernisasi ekonomi.

Transformasi sosial dapat dilihat melalui pendistribusian kemakmuran melalui pemerataan memperoleh akses terhadap sumber daya sosial-ekonomi, seperti pendidikan, kesehatan, perumahan, air bersih, fasilitas rekreasi, dan partisipasi dalam proses pembuatan keputusan politik. Sedangkan transformasi budaya sering dikaitkan, antara lain, dengan bangkitnya semangat kebangsaan dan nasionalisme, disamping adanya perubahan nilai dan norma yang dianut masyarakat, seperti perubahan dan spiritualisme ke materialisme/sekularisme. Pergeseran dari penilaian yang tinggi kepada penguasaan materi, dari kelembagaan tradisional menjadi organisasi modern dan rasional.

Maka dari itu, proses pembangunan terjadi disemua aspek kehidupan masyarakat sebagaimana dikemukakan oleh para ahli diatas, baik pada aspek ekonomi, sosial, budaya, dan politik, yang berlangsung pada level nasional maupun komunitas. Dapat dipahami pula bahwa pembangunan adalah semua proses perubahan yang dilakukan melalui banyak upaya secara sadar dan terencana Sedangkan perkembangan adalah proses perubahan yang terjadi secara alami sebagai dampak dari adanya pembangunan (Riyadi & Bratakusumah 2005).

Salah satu upaya dalam memulai proses pembangunan kota biasanya dimulai dari pembangunan infrastruktur dalam kota, Pembangunan

infrastruktur akan menunjang berbagai upaya masyarakat perkotaan untuk memfasilitasi dan mendukung kelancaran kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat, seperti distribusi barang dan jasa berproduksi agar dapat memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat (Azizah 2021).

Pesatnya pembangunan di kota-kota dengan munculnya banyak industri telah mendorong terjadinya urbanisasi secara besar-besaran, yang melahirkan tidak sebandingnya antara kesempatan kerja yang disediakan oleh industri substitusi di perkotaan dengan membeludaknya pekerja dari pedesaan. Bagi yang beruntung dapat diterima dan bekerja di pabrik / industri dan memperoleh status yang lebih tinggi yaitu sebagai pekerja formal. Sebaliknya mereka yang tidak tertampung akan bekerja serabutan sekedar untuk bertahan hidup di perkotaan, yang akhirnya disebut sebagai pekerja informal.

Sektor informal atau ekonomi informal sendiri adalah kebalikan dari usaha formal yang berusaha untuk memperoleh penghasilan (*income*) di luar aturan dan regulasi institusi kemasyarakatan dalam tatanan sosial yang ada yaitu pemerintah sehingga dianggap sebagai sesuatu yang ilegal. Hans Dieter Evers mendefinisikan sektor informal sebagai kegiatan ekonomi bayangan atau ekonomi bawah tanah (*underground economy*) adalah kegiatan apa saja mulai dari kegiatan di dalam rumah tangga, jual beli yang tidak dilaporkan ke dinas pajak, wanita bekerja yang tidak dibayar, sampai dengan penggelapan pajak serta berbagai kegiatan perekonomian yang bertentangan dengan praktek ekonomi yang legal (Wauran 2012).



Menurut data Badan Pusat statistik sektor informal menyerap 64,22% angkatan kerja yang bekerja dewasa ini, atau sebanyak 2.573.172 penduduk bekerja di sektor informal. Selama setahun terakhir (Agustus 2019-Agustus 2020), pekerja informal meningkat sebesar 3,68% poin. Kondisi ini memperlihatkan bahwa di satu segi sektor informal masih memegang peranan penting menampung angkatan kerja, terutama angkatan kerja muda yang masih belum berpengalaman atau angkatan kerja yang pertama kali masuk pasar kerja. Keadaan ini dapat mempunyai dampak positif mengurangi tingkat pengangguran terbuka. Namun ada kecenderungan kegiatan ekonomi di sektor informal dan nasib pekerja sektor informal belum banyak mengalami perubahan. Tanpa bermaksud mengurangi arti pentingnya kebijakan yang telah ada, kebijakan yang biasa diberikan kepada pengusaha besar mungkin dapat dikurangi, kemudian prioritas diberikan pada kegiatan sektor informal dan memihak pada kepentingan masyarakat (BPS Sulsel 2020).

Penggunaan modal pada sektor informal relatif sedikit bila dibandingkan dengan sektor formal sehingga cukup dengan modal sedikit dapat mempekerjakan orang. Dengan menyediakan akses pelatihan dan keterampilan, sektor informal dapat memiliki peran yang yang besar dalam pengembangan sumber daya manusia. Sektor informal memunculkan permintaan untuk tenaga kerja semi-terampil dan tidak terampil. Sektor informal biasanya menggunakan teknologi tepat guna dan menggunakan sumber daya lokal sehingga akan menciptakan efisiensi alokasi sumber daya. Sektor informal juga sering terkait dengan pengolahan limbah atau sampah.

Sektor informal dapat memperbaiki distribusi hasil-hasil pembangunan kepada penduduk miskin yang biasanya terkait dengan sektor informal (UGM 2006). Namun kehadiran sektor informal juga menjelaskan secara tidak langsung bahwa adanya kondisi pembangunan ekonomi dan pendidikan yang tidak merata di negara tersebut.

Kehadiran sektor informal juga menjelaskan adanya ketimpangan akibat tidak tersedianya lapangan pekerjaan bagi masyarakat menengah kebawah yang tidak memiliki kemampuan dalam berproduksi. Walaupun kehadiran sektor informal merupakan sebuah penjelasan terhadap ketidakmampuan pemerintah dalam mengatasi beberapa persoalan di bidang pembangunan namun, sektor informal sendiri memiliki dampak yang positif dalam mendukung upaya pemerintah dalam memperbaiki pembangunan di perkotaan.

Salah satu sektor informal yang terdapat di perkotaan adalah Pedagang Kaki Lima (PKL). Pada umumnya barang – barang yang diusahakan PKL memiliki harga yang relatif terjangkau oleh pembelinya, dimana pembeli utamanya adalah masyarakat menengah kebawah yang memiliki daya beli yang rendah. Keberadaan PKL bisa menjadi potensi pariwisata yang cukup menjanjikan, sehingga keberadaan PKL banyak menjamur di sudut-sudut kota. Dampak positif lainnya terlihat pula dari segi sosial dan ekonomi, karena sektor informal memiliki karakteristik efisien dan ekonomis. Kemampuan menciptakan surplus bagi investasi dan dapat membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Hal ini dikarenakan usaha-usaha sektor informal

bersifat subsistem dan modal yang digunakan kebanyakan berasal dari usaha sendiri. Modal ini sama sekali tidak menghabiskan sumber daya ekonomi yang besar (Giyarto 2010).

Pembangunan TOL layang A. P. Petarani di Jalan A. P. Pettarani merupakan salah satu contoh upaya pemerintah dalam melakukan pembangunan infrastruktur sebagai penunjang pembangunan di Kota Makassar, kehadiran TOL layang A. P. Petarani Sebagai salah satu solusi dalam hal mengurai kemacetan, keberadaan TOL layang ini mampu meningkatkan efektivitas kinerja lalu lintas sebesar 40% sekaligus dapat memberikan kemudahan mobilitas, pendistribusian barang dan logistik 4 kali lebih cepat dari sebelumnya. Sehingga TOL layang ini mampu mengoptimalkan fungsi jaringan jalan TOL di Kota Makassar yang menghubungkan simpul ekonomi, bandar udara, pelabuhan, Kawasan industri dan perkantoran. Tak hanya itu, proyek ini juga turut memberikan kontribusi pada penyerapan dan peningkatan kompetensi sumber daya manusia dengan melibatkan lebih dari 3.000 pekerja lokal sekaligus meningkatkan pertumbuhan ekonomi bagi vendor lokal seperti rumah penginapan, hotel dan restoran di sekitar proyek yang tentunya memberikan multi efek dalam perputaran perekonomian di wilayah tersebut (Anon 2021).

Dampak yang di berikan terhadap pembangunan TOL layang A. P. Pettarani tentu tidak hanya terjadi selama proses pembangunannya tetapi juga dirasakan setelah rampungnya proses pembangunan TOL layang tersebut. Hasil observasi yang di lakukan penulis membuktikan bahwa adanya

pertumbuhan aktivitas sektor informal di jalan A P Pettarani yang lebih *massive* dibanding sebelum kehadiran TOL layang A. P. Pettarani tersebut. Membuat penulis tertarik untuk mendalami tentang bagaimana pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap aktivitas sektor informal di perkotaan. Sehingga penulis mengangkat judul penelitian **“Pengaruh Pembangunan TOL A. P. Pettarani Terhadap Aktivitas Sektor Informal”**.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka Peneliti perlu memfokuskan pada beberapa masalah saja. Adapun masalah yang dirumuskan pada penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana aktivitas sektor informal di Jalan A. P. Pettarani?
2. Bagaimana pengaruh pembangunan TOL A. P. Pettarani terhadap meningkatnya daya tarik lokasi bagi usaha sektor informal?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk memahami bagaimana pengaruh pembangunan TOL A. P. Pettarani terhadap kondisi sosial ekonomi sektor informal.
2. Untuk memahami bagaimana pengaruh pembangunan TOL A. P. Pettarani terhadap meningkatnya daya tarik lokasi bagi usaha sektor informal..

#### **D. MANFAAT PENELITIAN**

Dari tujuan penelitian tersebut maka penelitian ini diharapkan memiliki manfaat, sebagai berikut:

1. Secara Teoretis

Secara teoritis penelitian ini bermanfaat pada sebuah hasil akhir dan dapat menjadi sumber bacaan sekaligus upaya untuk mengetahui bagaimana diskursus sosiologis yang terjadi pada perkotaan.

2. Secara Praktis

Secara Praktis, penelitian ini dapat berguna bagi para akademisi yang ingin mengembangkan kajian pembangunan perkotaan di kota Makassar

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEPTUAL**

#### **A. PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR**

Pembangunan diartikan sebagai usaha untuk memajukan kehidupan masyarakat dan warganya. Seringkali kemajuan itu merupakan kemajuan yang bersifat material. Maka, pembangunan sering diartikan sebagai kemajuan yang dicapai oleh masyarakat di bidang ekonomi. Pembangunan awalnya dipakai dalam arti pertumbuhan ekonomi. Sebuah masyarakat dinilai berhasil dilaksanakan pembangunan bila pertumbuhan

masyarakat cukup tinggi. Maka dari itu, yang diukur adalah produktifitas negara dalam setiap tahunnya (Budiman 2012).

Pembangunan adalah upaya memajukan atau memperbaiki serta meningkatkan nilai sesuatu yang sudah ada. Pembangunan juga berarti seperangkat usaha manusia untuk mengarahkan perubahan sosial dan kebudayaan sesuai dengan tujuan dari kehidupan berbangsa dan bernegara, yaitu mencapai pertumbuhan peradaban kehidupan sosial dan kebudayaan atas dasar target-target yang telah ditetapkan (Jamaluddin 2016).

Pembangunan tidak dapat berhenti atau dihentikan karena manusia hidup selalu dipenuhi oleh suasana perubahan. Inti pembangunan bukan hanya terjadinya perubahan struktur fisik atau material, melainkan juga menyangkut perubahan sikap masyarakat. Pembangunan harus mampu membawa umat manusia melampaui pengutamaan banyak aspek materi dari kehidupannya sehari-hari.

Pembangunan terkhusus pada pemenuhan pokok dan hak asasi manusia artinya pembangunan berusaha memenuhi empat kebutuhan pokok yaitu tentang kesejahteraan sosial, kebebasan, dan identitas serta membebaskan diri dari empat belenggu yaitu tentang kemiskinan, kerusakan, tekanan dan aliansi (zubaeda 2013).

Dalam pelaksanaan pembangunan maka diperlukannya strategi-strategi pembangunan supaya pembangunan ini sesuai dengan perencanaan. Perlu di ingat bahwa tidak semua negara menganut strategi pembangunan yang jelas biasanya negara tidak mengikuti strategi

pembangunan yang diidentifikasi dan sering kali berubah-ubah. Ini diakibatkan karena melemahnya peran negara di dalam suatu negara itu sendiri, dan bisa juga diakibatkan oleh krisis ekonomi global (Soleha 2020).

Salah satu bentuk dari pembangunan, adalah infrastruktur. Kodoatie menambahkan bahwa Infrastruktur sebagai suatu fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan dan dibutuhkan oleh para agen publik sebagai fungsi dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya, yang juga dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi (Soleha 2020).

Pembangunan Infrastruktur jalan merupakan lokomotif untuk menggerakkan sosial ekonomi bukan hanya diperkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan. .Pengadaan infrastruktur merupakan hal yang sekarang sedang digalakkan oleh pemerintah Indonesia, karena seperti pada kenyataannya bahwa fasilitas pendukung untuk perkembangan segala bidang kehidupan masyarakat di Indonesia masih tergolong belum memadai di sebagian daerah yang masih terdapat dalam cakupan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia ini (Hermanto, Meiyani, and Risfaisal 2019).

Makassar sebagai salah satu Kota yang terdapat di Indonesia tidak bisa lepas dari sorotan pembangunan, pasalnya Makassar sebagai Ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan butuh perhatian dalam bentuk pembangunan

infrastruktur sebagai pusat dari aktifitas masyarakat Sulawesi-Selatan secara umum. Pembangunan infrastruktur di kota Makassar sampai saat ini belum bisa sepenuhnya mengimbangi kebutuhan masyarakat kota Makassar.

Oleh karena itu dengan berbagai aktifitas masyarakat kota Makassar dalam kehidupan sehari-hari kerap kali terjadi persoalan yang kemudian menjadi hambatan bagi kelancaran kinerja masyarakat di kota Makassar dan pastinya akan menimbulkan dampak yang kurang baik bagi kelangsungan hidup masyarakat kota Makassar.

Isu kemacetan lalu lintas di kota-kota besar di Indonesia juga termasuk di kota Makassar menjadi persoalan yang paling utama. Untuk memenuhi kepuasan masyarakat, kritik masyarakat dan keluhan masyarakat atas kemacetan lalu lintas tersebut maka perlu dicarikan solusi yang tepat, menanggapi hal tersebut oleh pemerintah kota Makassar juga merancang pembangunan Jalan TOL. Jalan TOL layang merupakan langkah cerdas dalam menyelesaikan persoalan kemacetan lalu lintas dalam kota. Disamping itu Jalan TOL Layang juga tidak terlalu banyak menggunakan lahan dalam pembangunannya, hal ini sesuai dengan keadaan kota Makassar yang lahannya sudah sangat minim untuk pembangunan infrastruktur, apa lagi jalan raya (Hermanto et al. 2019).

Target yang menjadi sasaran pelayanan jasa jalan TOL terhadap pemakai jasa adalah kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Untuk dapat mencapai sasaran tersebut, ditetapkan sebagai tolak ukur operasionalnya



adalah berupa waktu pelayanan di gardu, waktu tempuh jalan TOL, tingkat kelancaran, tingkat fasilitas, tingkat keluhan pelanggan dan standar kerataan jalan. Pada situasi dimana terdapat banyak jalur masuk station dan juga tersedia fasilitas pelayanan, maka asumsi pengguna fasilitas pelayanan tunggal dapat dilakukan asalkan aliran kendaraan terbagi secara merata atau sama di antara fasilitas-fasilitas yang ada (Septianingrum and Widyastuti 2019).

## **B. AKTIVITAS SEKTOR INFORMAL**

Konsep sektor informal pertama kali dikemukakan oleh Keith Hart setelah melakukan penelitian di Ghana. Berdasarkan hasil penelitian tersebut, Hart membagi kriteria kesempatan memperoleh penghasilan di kota dalam tiga kelompok; yaitu formal, informal sah dan informal tidak sah. Perbedaan sektor formal dan informal dapat dilihat dari keteraturan cara kerja, hubungan dengan perusahaan, curahan waktu dan status hukum dari kegiatan yang dilakukan (Manning and Noer 1996)

Portes dan Cartells memberi definisi sektor informal sebagai proses perolehan penghasilan diluar sistem regulasi. Istilah ini merupakan suatu ide akal sehat (*common sense nation*) yang karena batas sosialnya terus bergeser, tidak dapat difahami dengan defenisi yang ketat. Mereka melihat bahwa sektor informal sebagai suatu proses perolehan penghasilan mempunyai ciri-ciri sentral yaitu tidak diatur oleh lembaga-lembaga sosial dalam suatu lingkungan legal dan sosial. Menurut batas-batas ekonomi

informal bervariasi secara substansial sesuai dengan konteks dan kondisi historisnya masing-masing (Susmita 2018).

Sethuraman mengatakan, sektor informal biasanya digunakan untuk menunjukkan sejumlah kegiatan ekonomi yang berskala kecil. Akan tetapi, sektor informal tidak bisa disebutkan sebagai "perusahaan" berskala kecil. Sektor informal terutama dianggap sebagai manifestasi dari suatu pertumbuhan kesempatan kerja di negara yang sedang berkembang . Mereka memasuki kegiatan berskala kecil di kota, terutama bertujuan untuk mencari kesempatan kerja dan pendapatan daripada memperoleh keuntungan karena mereka yang terlibat dalam sektor ini pada umumnya miskin, berpendidikan sangat rendah, tidak terampil dan kebanyakan para migrant . Jelas bahwa mereka bukanlah kapitalis yang mencari investasi yang menguntungkan dan juga bukan pengusaha seperti yang dikenal pada umumnya (Susmita 2018).

Pengertian dan ciri - ciri sektor informal menurut Wirosardjono mengemukakan sebagai berikut :

- a. Pola kegiatannya tidak teratur, baik dalam arti waktu, pemodalannya maupun penerimaan;
- b. Tidak tersentuh oleh peraturan-peraturan atau ketentuan - ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah sehingga kegiatannya sering dikatakan liar;

- c. Modal, peralatan dan perlengkapan maupun omzetnya biasanya kecil dan diusahakan atas dasar hitungan harian;
- d. Umumnya tidak mempunyai tempat usaha yang permanen
- e. Umumnya dilakukan oleh dan melayani golongan masyarakat yang berpendapatan rendah;
- f. Tidak membutuhkan keahlian menyerap bermacam - macam tingkatan tenaga kerja;
- g. Umumnya satuan usaha memperkerjakan tenaga yang sedikit dan dari lingkungan hubungan keluarga, kenalan atau berasal dari daerah yang sama;
- h. Tidak mengenal system perbankan, pembukuan, perkreditan dan sebagainya (Hariyono 2007).

Todaro menyebutkan pengertian dan cirri - ciri sektor informal sebagai berikut:

- a. Sebagian besar memiliki produksi yang berskala kecil, aktivitas-aktivitas jasa dimiliki oleh perorangan atau keluarga dengan menggunakan teknologi yang sederhana;
- b. Umumnya para pekerja bekerja sendiri dan sedikit yang memiliki pendidikan formal yang tinggi;
- c. Produktivitas pekerja dan penghasilannya cenderung lebih rendah daripada di sektor formal;

- d. Para pekerja di sektor informal tidak dapat menikmati perlindungan seperti yang didapat dari sektor formal dalam bentuk jaminan kelangsungan kerja, kondisi kerja yang layak dan jaminan pension;
- e. Kebanyakan pekerja yang memasuki sektor informal adalah pendatang baru dari desa yang tidak mendapatkan kesempatan untuk bekerja di sektor formal;
- f. Motivasi mereka biasanya untuk mendapatkan penghasilan yang bertujuan hanya untuk dapat hidup (*survive*), bukannya untuk mendapatkan keuntungan dan hanya mengandalkan pada sumber daya yang ada pada mereka untuk menciptakan pekerjaan;
- g. Mereka berupaya agar sebanyak mungkin anggota keluarga mereka ikut berperan serta dalam kegiatan yang mendatangkan penghasilan dan meskipun begitu mereka bekerja dengan waktu yang panjang;
- h. Kebanyakan di antara mereka menempati gubuk-gubuk yang mereka buat sendiri di kawasan kumuh (*slum area*) dan permukiman liar (*schelter*) yang umumnya kurang tersentuh pelayanan jasa seperti listrik, air, transportasi serta jasa-jasa kesehatan dan pendidikan (Jamaluddin 2015).

Hans Dieter Evers dan Rudiger kaff menyoroti sektor informal sebagai strategi kelangsungan hidup untuk masyarakat yang tinggal di area urban. Walaupun tinggal di kota namun tidak tercatat atau tidak termasuk dalam neraca negara, maka dari itu dianggap sebagai ekonomi bayangan artinya diluar jangkauan kebijakan pemerintahan yang berkuasa atau

berbanding terbalik dengan sektor formal. Karena sektor informal termasuk “ekonomi bayangan” maka sering diposisikan sebagai penentang pembangunan bagi Negara (Nurhayati 2015).

Menurut McGee (1977) dalam penelitiannya di beberapa kota di Asia Tenggara menjelaskan bahwa aspek aktivitas sektor informal dapat dilihat dari dua komponen yaitu periode berdagang dan jenis dagangan, pada periode berdagang terdiri dari 2 periode; periode 1 yaitu pagi hingga siang hari sedangkan periode 2 yaitu sore hingga malam hari, sedangkan jenis dagangan juga di bagi menjadi 3 yaitu makanan dan minuman, barang, dan jasa.

Makassar merupakan kota metropolitan terbesar keempat di Indonesia mengalami tingkat urbanisasi dan perkembangan urban yang pesat. Kota bagaikan mempunyai kekuatan magis yang mampu menyedot warga desa, sehingga terjadi perpindahan penduduk dari desa ke kota. Akan tetapi kota tidak seperti apa yang diharapkan kaum migran. Tenaga kerja yang banyak tidak bisa sepenuhnya ditampung sektor formal. Namun, Lapangan kerja formal yang tersedia mensyaratkan kemampuan dan latar belakang pendidikan tertentu yang sifatnya formal, sehingga tenaga kerja yang tidak tertampung dalam mempertahankan kelangsungan hidupnya memilih sektor informal. Fakta yang dapat dilihat adalah adanya ketidakmampuan sektor formal dalam menampung tenaga kerja, serta adanya sektor informal yang bertindak sebagai pengaman antara pengangguran dan keterbatasan peluang kerja.

Bentuk usaha yang dilakukan masyarakat yang memilih sektor informal mempunyai ciri antara lain; bidang usahanya kecil, tidak memerlukan keterampilan khusus, bisa dilakukan dengan modal sedikit, rata-rata pelakunya memiliki pendidikan rendah, pengelolaannya lebih pada ikatan kekeluargaan, dan tidak berorientasi pada keuntungan yang besar. Untuk kasus di Indonesia, bidang usaha ini tidak selamanya dilakukan oleh masyarakat ekonomi lemah, sebagian ada juga dari masyarakat kalangan menengah. Bagi masyarakat yang berasal dari kalangan ekonomi menengah dan mempunyai tingkat pendidikan yang relatif sedang, sector ini bukan hanya sebagai pekerjaan alternatif semata tapi sudah menjadi pekerjaan pokok dan kebanyakan dari mereka sudah merasa nyaman dan tidak berminat untuk pindah ke bidang pekerjaan lain (Nurhayati 2015).

Perbedaan antara sektor formal dan informal dari segi karakteristik dan cirinya, (Hidayat, 1978: 10) dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

**Tabel 1** Perbedaan Karakteristik Sektor Formal dan Informal

No.	Karakteristik	Sektor Informal	Sektor Formal
1	Modal	Sukar peroleh	Relatif mudah diperoleh
2	Teknologi	Padat karya	Padat modal
3	Organisasi	Seperti organisasi keluarga	Birokrasi
4	Sumber modal	Lembaga keuangan tidak resmi	Lembaga keuangan resmi
5	Serikat buruh	Tidak berperan	Sudah berperan
6	Bantuan Negara	Tidak ada	Diperlukan untuk

			kelangsungan usaha
7	Hubungan dengan desa	Saling menguntungkan	<i>One-way-traffic</i> untuk kepentingan sektor formal
8.	Sifat Wiraswasta	Berdikari	Sangat bergantung pada perlindungan pemerintah atau impor
9	Persediaan barang	Jumlah sedikit dan kualitas berubah ubah	Jumlah besar dan kualitas baik
10	Hubungan kerja dengan majikan	Berdasar atas saling percaya	Berdasarkan kontrak kerja

Manusia baik perseorangan maupun kelompok hidup dalam dan dengan lingkungannya. Dari hubungan yang erat dan timbul balik sifatnya, manusia menyesuaikan diri, memelihara serta mengelola lingkungannya. Dari hasil hubungan yang dinamik antara manusia atau lingkungannya dapat timbul suatu bentuk aktivitas atau kegiatan. Bentuk aktivitas ini menimbulkan beberapa perubahan, yaitu perubahan perkembangan (*development change*), perubahan lokasi (*locational change*) dan perubahan tata laku (*Behavioral change*).

Menurut Bintarto dalam (Afrianto 2006) aktivitas manusia ditengah tengah lingkungannya dapat dibedakan dalam tiga bidang , yaitu aktivitas dibidang keluarga, aktivitas dibidang usaha, dan aktivitas dibidang sosial dan kemasyarakatan. Aktivitas dibidang usaha merupakan salah satu aktivitas yang pokok dalam rangka mempertahankan hidup manusia. Aktivitas usaha ini banyak dipengaruhi oleh lingkungan

ekonomi, lingkungan sosial, lingkungan alam dan lingkungan keanekaragaman.

Gambaran umum sektor informal saat ini masih identik dengan aktivitas ekonomi skala kecil, kurang produktif, dan tidak mempunyai prospek yang menjanjikan . Predikat tersebut bermula dari sifat usaha sektor informal yang cenderung sebagai usaha mandiri, teknologi sederhana, modal kecil, relatif tidak terorganisasi, dan ilegal.

Makin maraknya pedagang yang bertebaran di sepanjang jalan A.P Pettarani di Kota Makassar, memperlihatkan begitu besarnya peranan sektor informal ini dalam mempertahankan maupun meningkatkan ekonomi rumah tangga.

### **C. POLA RUANG AKTIVITAS SEKTOR INFORMAL MCGEE DAN Y.M. YEUNG**

Menurut McGee and Y.M. Yeung (1977), sektor informal mempunyai pengertian yang sama dengan '*hawkers*', yang didefinisikan sebagai orang-orang yang menawarkan barang dan jasa untuk dijual ditempat umum, terutama di pinggir jalan dan trotoar. Pola ruang aktivitas sektor informal sangat dipengaruhi oleh aktivitas sektor formal dalam menjaring konsumennya. Untuk dapat mengenali aktivitas sektor informal melalui pemanfaatan ruang berdasarkan waktu berdagang dan jenis dagangan serta sarana berdagang.

- **Waktu Berdagang**



Menurut McGee and Y.M. Yeung (1977) dari penelitian di kota-kota di Asia Tenggara menunjukkan bahwa pola aktivitas sektor informal menyesuaikan terhadap irama dari ciri kehidupan masyarakat sehari-hari. Penentuan periode waktu kegiatan sektor informal didasarkan pula atau sesuai dengan perilaku kegiatan formal. Dimana perilaku kegiatan keduanya cenderung sejalan, walaupun pada saat tertentu kaitan aktivitas keduanya lemah atau tidak ada hubungan langsung antara keduanya, periode waktu berdagang terbagi menjadi 2 periode yaitu periode 1 (pagi – siang) dan periode 2 (sore – malam)

- **Sarana fisik perdagangan**

Sarana fisik perdagangan menurut McGee and Y.M. Yeung (1977) sangat dipengaruhi oleh sifat pelayanan sektor informal adapun berbagai jenis sarana perdagangan seperti

- a. Pikulan/Keranjang, bentuk sarana ini digunakan oleh para pedagang yang keliling (mobile hawkers) atau semi menetap (semi static). Bentuk ini dimaksudkan agar barang dagangan mudah untuk dibawa berpindah-pindah tempat.
- b. Gelaran/alas, pedagang menjajakan barang dagangannya diatas kain, tikar, dan lain-lain. Bentuk sarana ini didikategorikan sektor informal yang semi menetap (semi static).

- c. Jongko/meja, bentuk sarana berdagang yang menggunakan meja/jongko dan beratap atau tidak beratap. Sarana ini dikategorikan jenis sektor informal yang menetap.
- d. Gerobak/kereta dorong, bentuk sarana terdapat dua jenis, yaitu beratap dan tidak beratap. Sarana ini dikategorikan jenis sektor informal yang menetap dan tidak menetap. Biasanya untuk menjajakan makanan dan minuman, rokok.
- e. Warung semi permanen, terdiri dari beberapa gerobak yang diatur bereret yang dilengkapi dengan meja dan bangku-bangku panjang. Bentuk sarana ini beratap dari bahan terpal atau plastik yang tidak tembus air. Sektor informal dengan bentuk sarana ini dikategorikan sektor informal menetap dan biasanya berjualan makanan dan minuman.
- f. Kios, pedagang yang menggunakan bentuk sarana ini dikategorikan pedagang yang menetap, karena secara fisik jenis ini tidak dapat dipindahkan. Biasanya merupakan bangunan semi permanen yang dibuat dari papan.

- **Jenis Dagangan**

jenis dagangan juga sangat mempengaruhi sifat dari pelayanan sektor informal adapun jenis dagangan menurut McGee and Y.M. Yeung (1977) seperti:

- a. Makanan dan minuman, terdiri dari pedagang yang berjualan makanan dan minuman yang telah dimasak dan langsung

disajikan ditempat maupun dibawa pulang. Hasil analisis di beberapa kota-kota di Asia Tenggara menunjukkan bahwa penyebaran fisik sektor informal ini biasanya mengelompok dan homogen dengan kelompok mereka. Lokasi penyebarannya di tempat-tempat strategis seperti di perdagangan, perkantoran, tempat rekreasi/hiburan, sekolah, ruang terbuka/taman, persimpangan jalan utama menuju perumahan/diujung jalan tempat keramaian.

- b. Pakaian/tekstil/mainan anak/kelontong, pola pengelompokan komoditas ini cenderung berbaur aneka ragam dengan komoditas lain. Pola penyebarannya sama dengan pola penyebaran pada makanan dan minuman.
- c. Buah-buahan, jenis buah yang diperdagangkan berupa i-buah segar. Komoditas perdagangan cenderung berubah-ubah sesuai dengan musim buah. Pengelompokkan komoditas cenderung berbaur dengan jenis komoditas lainnya. Pola sebarannya berlokasi pada pusat keramaian.
- d. Rokok/obat-obatan, biasanya pedagang yang menjual rokok juga berjualan makanan ringan, obat, permen. Jenis komoditas ini cenderung menetap. Lokasi sebarannya di pusat-pusat keramaian atau dekat dengan kegiatan-kegiatan sektor formal.
- e. Barang cetakan, jenis dagangan adalah majalah, koran, dan buku bacaan. Pola pengelompokkannya berbaur dengan jenis

komoditas lainnya. Pola penyebarannya pada lokasi strategis di pusatpusat keramaian. Jenis komoditas yang diperdagangkan relatif tetap.

- f. Jasa perorangan, terdiri dari tukang membuat kunci, reparasi jam, tukang gravier/stempel/cap, tukang pembuat pigura. Pola penyebarannya pada lokasi pusat pertokoan. Pola pengelompokannya membaaur dengan komoditas lainnya Sarana fisik pedagang kaki lima

#### **D. TEORI LOKASI DAN PERSPEKTIF RUANG EVERS**

Teori Lokasi adalah ilmu yang menganalisis tentang tata ruang (*spacial order*) kegiatan ekonomi juga dapat dipahami sebagai ilmu distribusi geografis dari sumber daya yang langka dan hubungan atau dampaknya ke lokasi bisnis atau kegiatan. Secara sederhana, teori lokasi menggambarkan persamaan posisi produk, bahan baku untuk produksi, dan biaya pemindahan produk akhir ke konsumen atau pengguna. Unit analisis yang digunakan bergantung pada lokasi geografis seperti negara atau wilayah, atau unit yang relatif lebih kecil seperti kota dan blok (Idawati 2009).

Salah satu hal yang banyak dibahas dalam teori lokasi adalah efek jarak pada intensitas perpindahan orang dari satu tempat ke tempat lain. Analisis ini dapat dikembangkan untuk melihat potensi/daya tarik di mana suatu lokasi yang pengaruhnya masih diinginkan banyak orang untuk

dikunjungi. Hal tersebut juga ada hubungannya dengan besarnya Daya tarik pada pusat tersebut dan jarak antara lokasi dengan pusat tersebut.

Paul Krugman seorang ahli ekonomi dalam (Combes, Philippe, and mayer 2008) menjelaskan bahwa, wilayah perkotaan akan lebih mengkhususkan diri dalam perindustrian. Industri terkonsentrasi di kota-kota besar karena skala ekonomi. Produksi di area perkotaan lebih difokuskan dengan memungkinkan skala ekonomi dapat terealisasi dengan mengurangi biaya karena berada dekat dengan lokasi pasar.

Diasumsikan oleh Krugman bahwa konsumen menyukai produk yang bervariasi. Untuk membuka usaha baru di lokasi yang baru, lokasi tersebut harus mampu meningkatkan skala ekonomi yang nantinya juga akan berdampak pada skala produksi sehingga produk yang dihasilkan bervariasi dimana konsumen akan banyak membeli dan memberi keuntungan. Daerah yang mendatangkan banyak keuntungan bagi industri atau pabrik akan menjadi daya tarik bagi industri dan pabrik lain untuk berlokasi di sana serta daya tarik bagi tenaga kerja untuk bekerja di sana (Combes et al. 2008).

Lokasi (*location*) sendiri adalah posisi/kedudukan suatu obyek atau gejala di permukaan bumi. Dapat ditinjau secara absolut (berdasarkan garis lintang-bujur) maupun relatif (berdasarkan kedudukan benda lainnya). Landasan dari sebuah lokasi adalah ruang. Tanpa ruang maka tidak mungkin ada lokasi (Idawati 2009).

Perubahan ruang ekonomi, ruang sosial, serta ruang rekreasi di kota Makassar khususnya di kawasan Jalan A.P Pettarani dapat dihubungkan dengan dua desain konstruksi yang digambarkan oleh Evers (1995), yaitu ; konstruksi emik, dan ekonomi. Konstruksi emik, berkaitan dengan pemaknaan atas ruang (spasial) berdasarkan kepentingan tertentu. Dalam kondisi masyarakat yang prakapitalis, permukiman dimaknai sebagai domestik dengan sejumlah nilai-nilai kultural lokal yang disematkan atasnya. Sebaliknya, pada masyarakat dengan ciri kapitalis tampak memaknai spasial sebagai ruang komoditas yang dapat diperjual belikan. Sementara itu, ada konstruksi ekonomi yang berkaitan dengan dua anasir utama dalam kehidupan ekonomi masyarakat kota yakni, anasir global dengan kekuatan kapitalnya (sektor formal) berkompetisi dengan anasir lokal (sektor informal) dengan ciri ekonomi subsistennya.

Perkembangan sektor informal dalam perkotaan menunjukkan bahwa keberadaan mereka di satu sisi tidak diinginkan, karena bisa menjadi biang kemacetan dan kesemrawutan di pada jalan tersebut. Hal ini di sebabkan karena ketersediaan lahan perkotaan yang semakin terbatas dan semakin kuatnya penguasaan lahan oleh kapitalis, mengondisikan perubahan fisik spasial kota yang bersifat revolusioner. Demikian diasumsikan bahwa lahan perkotaan memiliki nilai ekonomi yang strategis (Nawir 2016).

Asumsi sementara sektor informal di sekitar Jalan A.P. Pettarani merasa tempat yang mereka pilih sebagai lahan pencaharian rejeki ini memiliki daya tarik yang disebabkan oleh kehadiran TOL Layang. Bawah kolong TOL khususnya merupakan tempat yang dimanfaatkan sebagai ruang komoditas terbuka bagi para sektor informal. Meski dapat menyebabkan kemacetan, tetapi pada sisi lain kehadiran mereka tetap diharapkan oleh para pengunjung (pembeli) apalagi untuk singgah sambil menikmati suasana jalan.

#### **E. KERANGKA PIKIR**

Pembangunan merupakan suatu komponen yang dapat mendukung pesatnya perkembangan sebuah kota, sering kita lihat bahwa pembangunan infrastruktur merupakan fokus utama pemerintah dalam meningkatkan taraf kesejahteraan masyarakat di suatu negara. Pembangunan infrastruktur menjadi permulaan proses pertumbuhan pada sebuah kota, dengan membangun sarana yang memudahkan lancarnya distribusi barang dan jasa secara perlahan akan mempengaruhi aktivitas masyarakat dalam kota.

Menurut Bintarto dalam (Afrianto 2006) aktivitas manusia ditengah tengah lingkungannya dapat dibedakan dalam tiga bidang , yaitu aktivitas di bidang keluarga, aktivitas dibidang usaha, dan aktivitas dibidang sosial dan kemasyarakatan. Aktivitas dibidang usaha merupakan salah satu aktivitas yang pokok dalam rangka mempertahankan hidup manusia. Kehadiran sektor informal pada dasarnya menjadi salah satu

penunjang kebutuhan hidup masyarakat selain sektor formal. Menurut Hans Dieter Evers dan Rudiger Kaff dalam (Nurhayati 2015), sektor informal merupakan bagian dari aktivitas di bidang usaha, yang menjadi strategi kelangsungan hidup untuk masyarakat yang tinggal di area urban.

Sektor informal merupakan salah satu pihak yang merasakan pengaruh dari adanya pembangunan infrastruktur dalam kota. Pembangunan infrastruktur dalam kota jelas memiliki daya tarik tersendiri terhadap besar kecilnya peluang usaha dari sektor informal hal ini karena sektor informal dalam memilih lokasi bagi aktivitas usahanya akan berusaha untuk selalu mendekati pasar atau pembeli. Mereka berusaha agar barang atau jasa yang dijual terlihat oleh pembeli oleh karena itu, mereka akan memilih lokasi-lokasi yang strategis dan menguntungkan di pusat kota atau lokasi yang merupakan lokasi aktivitas masyarakat.

Keberadaan para sektor informal di sekitar Jalan A.P Pettarani menunjukkan bahwa ekologi kota yang ada di Kota Makassar saat ini belum berjalan dengan baik. Pengaruh pembangunan Jalan TOL Layang di sekitar Jalan A.P Pettarani membuat ketertarikan para sektor informal untuk berjualan di bawah kolong TOL layang tersebut. Hal ini disebabkan karena adanya keterkaitan antara fasilitas ruang umum kota dengan seluruh kegiatan yang menyangkut penggunaan ruang kota yang menunjang akan keberadaan ruang-ruang umum kota. Kegiatan dan ruang umum bersifat saling mengisi dan melengkapi hal ini disebut juga dengan *activity support*. (Jamaluddin 2015) mengatakan bahwa pada dasarnya,



*activity support* adalah: (1) aktivitas yang mengarahkan pada kepentingan pergerakan (*importment of movement*); (2) kehidupan kota dan kegembiraan (*excitentent*).

Menurut Djojodipuro dalam (Jamaluddin, 2015) dapat kita jumpai kehadiran sektor informal di sekitar lokasi aktivitas perdagangan, pendidikan, perkantoran, dan aktivitas sosial masyarakat lainnya. Dalam teori lokasi juga disebutkan bahwa area yang mendatangkan banyak keuntungan bagi penggiat industri atau pabrik akan menjadi daya tarik bagi industri dan pabrik lain untuk berlokasi di sana serta daya tarik bagi tenaga kerja untuk bekerja di sana. Sama halnya dengan Sektor informal jug bergantung pada lokasi keramaian kota yang memiliki daya tarik untuk mendatangkan konsumen.

(Evers dan Rudiger 2002) mengemukakan bahwa bentuk kota tidak sepenuhnya merupakan suatu kondisi yang tercipta secara kebetulan dan tidak pula merupakan hasil dari kondisi yang obyektif. Maksudnya adalah, pembangunan dan tata ruang suatu kota yang telah membentuk struktur ruang, sosial, ekonomi, dan sejumlah makna simbolik merupakan buah dari perencanaan dan koordinasi kelompok yang dominan. Mengikuti Evers, dikaitkan dengan konteks penelitian ini, jalan TOL layang dalam kota sebagai suatu Pembangunan yang membentuk struktur ruang sosial atau dalam hal ini adalah sektor informal. Pengaruh yang dimaksud adalah bagaimana daya tarik lokasi (ketersediaan fasilitas dan lokasi yang strategis) memengaruhi sektor informal dalam memperoleh penghasilan

yang cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka dari pembangunan itu.

Gambar 2. 1 Kerangka Konseptual



## G. PENELITIAN TERDAHULU

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

NO	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Diwan	Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Aceh Barat	Kuantitatif	berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka ada beberapa implikasi yang dapat memberikan dan mungkin juga dapat bermamfaat bagi pemerintah daerah Kabupaten Aceh Barat yaitu sebagai berikut : Untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Aceh Barat pemerintah (eksekutif) perlu meningkatkan pertumbuhan ekonomi, terutama infrastruktur ekonomi seperti Irigasi,

				Jalan, Transportasi, Komunikasi, dan Listrik.
2.	Syarifah Ainun Hasibuan	Kajian Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Pekan Baru	Kuantitatif	Infrastruktur jalan, air bersih, dan listrik merupakan sebagian penting dalam mendorong kinerja pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau daerah, sebaiknya pemerintah memberikan perhatian khusus terhadap perkembangan infrastruktur jalan, air bersih, dan listrik agar kualitas dan kuantitasnya dapat memberikan manfaat dan memberikan kesejahteraan terhadap masyarakat kota Pekanbaru dan juga meningkatkan pertumbuhan ekonomi kedepannya

3.	Rr. Lulus Prapti NSS, <i>et all.</i> (2015)	Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang	Kuantitatif	Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka saran yang diberikan adalah : 1. Perlu meningkatkan infrastruktur jalan dengan cara: 1) membangun prasarana jalan, 2) prasarana jembatan- an, 3) sarana angkutan. 2. Perlu memperkuat manfaat ekonomi dengan cara mengukur: 1) penghematan biaya modal usaha, 2) meningkatkan jumlah usaha dan asetnya, 3) meningkatkan pendapatan dan tabungan. 3. Perlu meningkatkan manfaat sosial dengan cara: 1) memudahkan akses transportasi, 2)
----	---	--	-------------	---

				<p>membangun bangun- an atau kepemilikan rumah permanen, 3) mudah mengakses usaha baru, 4) banyak menggunakan atau memanfaatkan teknologi baru. 4. Dalam hal biaya sosial yang perlu diwaspadai adalah: 1) degradasi modal sosial, 2) meminimalkan kecelakaan lalu lintas, 3) perubahan pola hidup yang konsumtif.</p>
--	--	--	--	--

## H. DEFINISI OPERASIONAL

### 1. Pembangunan

Pembangunan adalah proses perubahan yang mencakup seluruh system sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya.

### 2. Sektor Informal