

# **SKRIPSI**

## **ANALISIS PENGARUH PERKEMBANGAN KOTA MAKASSAR TERHADAP WILAYAH *HINTERLAND*NYA PERIODE 2010-2018**

**A. MOHAMMAD ALIF FADHLULLAH AL-A'ZHAMIY**



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2020**

# **SKRIPSI**

## **ANALISIS PENGARUH PERKEMBANGAN KOTA MAKASSAR TERHADAP WILAYAH *HINTERLAND*NYA**

Sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh  
Gelar Sarjana Ekonomi

disusun dan diajukan oleh

**A. MOHAMMAD ALIF FADHLULLAH AL-A'ZHAMIY**

**A11116502**



kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2020**

# SKRIPSI

## ANALISIS PENGARUH PERKEMBANGAN KOTA MAKASSAR TERHADAP WILAYAH *HINTERLAND*NYA

disusun dan diajukan oleh

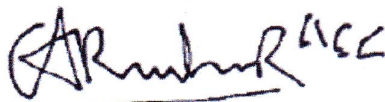
**A. MOHAMMAD ALIF FADHLULLAH AL-A'ZHAMIY**

**A11116502**

telah diperiksa dan disetujui untuk diujikan

Makassar, 11 Oktober 2020

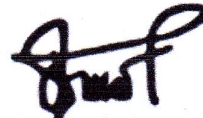
Pembimbing I



**Dr. Abd. Rahman Razak, S.E., M.S**

**NIP 196312311992031021**

Pembimbing II



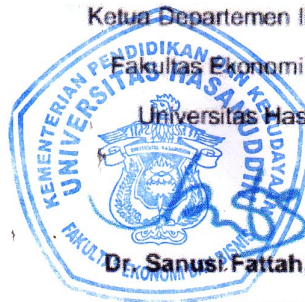
**Dr. Sabir S.E., M.Si**

**NIP 197407152002212003**

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Hasanuddin



**Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si**

**NIP 196904131994031003**

# SKRIPSI

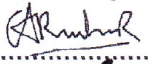

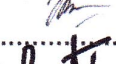


## ANALISIS PENGARUH PERKEMBANGAN KOTA MAKASSAR TERHADAP WILAYAH *HINTERLAND*NYA PERIODE 2010-2018

Disusun dan diajukan oleh

**A. MOHAMMAD ALIF FADHLULLAH AL-A'ZHAMIY**  
**A11116502**

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi  
pada tanggal **26 Oktober 2020** dan  
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,  
Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Abd. Rahman Razak, S.E., M.S.	Ketua	1 
2.	Dr. Sabir, S.E., M.Si.	Sekretaris	2 
3.	Dr. Paulus Uppun, S.E., M.A.	Anggota	3 
4.	Dr. Fatmawati, S.E., M.Si.	Anggota	4 
5.	Dr. Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus, S.E., M.Si.	Anggota	5 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Hasanuddin



Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si

NIP 196904131994031003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini.

Nama : A. Mohammad Alif Fadhlullah Al-A'zhamiy

NIM : A11116502

Jurusan/Program Studi : Ilmu Ekonomi/Strata Satu (S1)

Dengan ini menyatakan yang sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul

### **Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Wilayah *Hinterland*nya Periode 2010-2018**

Adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk mendapatkan gelar akademik disuatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari ternyata didalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.20 Tahun 2003, Pasal 5 aya 2 dan pasal 70).

Makassar, 16 November 2020  
Yang membuat Pernyataan



**A. MOHAMMAD ALIF FADHLULLAH AL-A'AZHAMIY**

## PRAKATA



*-Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh-*

Puji dan Syukur kehadirat Allah *Subhanahu wata'ala* atas segala rahmant, hidayah, dan karunia-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat dan salam tak lupa saya haturkan kepada Rasurullah Muhammad *Shallallahu 'alaihi wa Sallam*, beserta keluarga, para sahabat dan para pengikutnya yang tetap setia meniti jalan sampai akhir zaman.

Skripsi dengan judul “ANALISIS PENGARUH PERKEMBANGAN KOTA MAKASSAR TERHADAP WILAYAH *HINTERLAND*NYA PRIODE 2010-2018” disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program sarjana strata satu (S1) pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Saya menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini tidak akan terselesaikan dengan baik tanpa adanya bantuan, bimbingan, serta saran dari berbagai pihak.

Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati saya menyampaikan terima kasih yang tidak terhingga dan penghargaan yang tsetinggi-tingginya kepada yang terhormat kedua orangtua tersayang dan tercinta, Ibunda SYAHRIJUITA yang telah banyak dan mendukung, mendoakan, mendidik dan membesarkan saya dengan penuh keiklasan, semoga Allah SWT senantiasa memberi kesehatan, menjaga dan memuliakan beliau. Kepada Almarhuma Ayahanda MAPPANGANDRO yang telah memberikan cinta dan kasih sayang, nasihat serta mendoakan saya selama amsa hidupnya, semoga Allah SWT senantiasa memberikan tempa terindah di sisi-Nya.

Kakak tersayang A. MUHAMMAD NUN HAWARY SIRR-AL dan adik-adik tecinta A. MOHAMMAD YAASIN QUTHB AD-DIN ASAD-ALAH, A. FARAH THUFAILAH NOOR AL-BAQATUSH SHALIHAH, A. M. KEMAL SAIF AL-HAQQ NASHRALLAH, A. M. KHALED IZZ AL-DIN HIZB ALLAH yang telah memberikan dukungan serta motivasi kepada saya dalam menyelesaikan masa studi. Kepada Kakek dan Nenek saya, A. MUH ARSYAD dan HJ. KASMIA yang telah ikhlas dan memberikan dukungan tak henti, serta nasihat selama ini, saya ucapkan banyak terima kasih. Dan kepada seluruh keluarga besar yang tak sempat disebutkan, saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya.

Ucapan terima kasih juga saya berikan kepada :

- ❖ Ibu Prof. Dr. Dwia Aries Tina, M.A. Selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta jajarannya.
- ❖ Bapak Prof. Dr. H. Abdul Rahman Kadir, S.E., M.Si., CIPM. Selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis, ibu Prof. Dr. Hj. Mahlia Muis, S.E., M.Si. selaku wakil Dekan I Fakultas Ekonomi dan Bisnis, ibu Prof. Dr. Hj.

Haliah, S.E. M.Si., AK., CA. Selaku Wakil Dekan II Fakultas Ekonomi dan Bisnis, dan yang tercinta Bapak Dr. H. Madris, S.E., M.Si. selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis.

- ❖ Bapak Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si. Selaku Ketua Departemen Ilmu Ekonomi. Terima kasih atas segala bantuan yang senantiasa diberikan hingga saya dapat menyelesaikan studi di Departemen Ilmu Ekonomi.
- ❖ Ucapan terimakasih sedalam-dalamnya saya ucapkan kepada Ayahanda Dr. Abd. Rahman Razak, S.E., M.S selaku dosen pembimbing I serta sebagai Penasihat Akademik dan Dr. Sabir, S.E., M.Si. Selaku dosen pembimbing II. Terima kasih banyak atas arahan, bimbingan, saran dan waktu yang telah diberikan kepada saya selama penyusunan skripsi ini serta permohonan maaf yang sebesar-besarnya bilamana selama proses bimbingan skripsi saya secara tidak sengaja melakukan kesalahan yang menyinggung perasaan Bapak. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan kesehatan dan kemudahan disegala urusan bapak dunia dan akhirat.
- ❖ Bapak Dr. Paulus Uppun, S.E., M.A., Ibu Dr. Fatmawati, S.E., M.Si., Bapak Dr. Amanus Khalifah Fil'Arady Yunus, S.E., M.Si. Selaku dosen penguji. Terimakasih telah memberikan motivasi dan saran untuk terus belajar dan berusaha untuk menjadi lebih baik dari sebelumnya.
- ❖ Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah memberikan ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan, dan nasihatnya kepada penelitian selama menuntun ilmu di Universitas Hasanuddin.



- ❖ Segenap Pegawai Departemen Ilmu Ekonomi, Akademik, Kemahasiswaan dan Perpustakaan E-Library Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Pak Asfar dan pak Safar yang membantu hingga akhirnya bisa menyelesaikan ujian, serta Ibu Saharibulan dan Ibu Susi yang selalu membantu dalam pengurusan administrasi.
- ❖ Kepada BPS Sulsel. Terima kasih sudah memberikan datang yang saya butuhkan untuk menyelesaikan penelitian saya.
- ❖ Teman-Teman gameku disaat lagi butuh refresing dari skripsi yang katanya cuman 1 game tapi dikali banyak hahaha, Pai, Ateng, Edo, Rinaldi, Fahreza, dan lainnya yang belum disebut wkwkw.
- ❖ Teman-teman *Buaya OTW S.E*, terima kasih selalu memberikan motivasi untuk cepat nikah mudah, dan di ingatkan kala sudah ganti bulan yang bikin dumba2 karena target deadline makin dekat T\_T.
- ❖ Teman-teman C432, tolong yang negatif2 dikurangin hahaha.
- ❖ Sahabat-sahabat dari SMA 16 Negeri Makassar, terutama Muh Fahreza Cahyono selaku pathner bisnis membangun DORAYAKIMO, target akhir tahun habisin kemasan lama hehehe.
- ❖ Teman-teman 'PASHA", Yaitu Pai, Wahyu, Canul, Kifli, Yasmin, Dilla, Tenry, Ayuk, Mega, Keke, dan Ariska yang telah banyak membantu dalam pembuatan Skripsi.
- ❖ Teman-teman SPEHERE Saudara dan Sahabat sejak menjadi maba. Terima kasih selama 4 tahun terakhir.

- ❖ Teman-Teman Soulmate (KSEI FOSei UNHAS Angkatan 2016), terima kasih atas ukhuwah yang telah diberikannya dalam belajar Ekonomi Islam, Rihlah dan Mabitnya.
- ❖ Keluarga Razak, Saudara-Saudari KKN Reguler Kabupaten Sinjai, Sinjai Timur Gel. 102 : Saif, Leksi, Dave, Nisa, Ifah, Erni, Egi dan Wulan
- ❖ Terakhir kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang tulus memberikan motivasi dan doa sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Peneliti menyadari bahwa masih banyak kekurangan yang terdapat dalam skripsi ini. Oleh Karena itu, penelitian mengharapkan saran dan kritik bagi pembaca demi kesempurnaan skripsi ini. Peneliti juga mengharapkan skripsi ini dapat memberikan manfaat dan pengetahuan bagi kita semua.

Makassar, 19 November 2020

**A. MOHAMMAD ALIF FADHLULLAH AL-A'ZHAMIY**

## ABSTRAK

### ANALISIS PENGARUH PERKEMBANGAN KOTA MAKASSAR TERHADAP WILAYAH *HINTERLANDNYA*

ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF MAKASSAR CITY DEVELOPMENT ON ITS HINTERLAND AREA

A. Mohammad Alif Fadhlullah Al-A'zhamiy  
Abd. Rahman Razak  
Sabir

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh perkembangan Kota Makassar sebagai Pusat Pertumbuhan terhadap wilayah hinterlandnya yang dilihat dari seberapa besar perkembangan interaksi Kota Makassar dengan wilayah hinterlandnya selama periode 2010-2018. Model yang digunakan adalah model gravitasi untuk melihat interaksi antara daerah. Aspek yang digunakan untuk mengetahui nilai interaksi antara daerah adalah pendapatan per kapita, penduduk, dan jarak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa selama periode penelitian, interaksi kota makassar dengan wilayah hinterlandnya mengalami perkembangan yang positif dari tahun ke tahun. Wilayah hinterland dari Kota Makassar yang memiliki interaksi terbesar adalah Kabupaten Gowa, selanjutnya Kabupaten Maros, dan terakhir Kabupaten Takalar. Aspek pendapatan per kapita dan penduduk berbanding lurus dengan nilai interaksi dan sedangkan jarak memiliki hubungan negatif dengan nilai interaksi/angka gravitasi.

**Kata Kunci:** Interaksi, Pendapatan Per Kapita, Jumlah Penduduk, Jarak, dan Model Gravita

#### Abctract

This study aims to analyze the influence of the development of Makassar City as a Growth Center on its hinterland area as seen from the development of the interaction between Makassar City and its hinterland during the 2010-2018 period. The used is used a gravity model to see the interactions between regions. The used aspects to inspect the interactions value between regions are per capita income, population, and distance. The results showed that during the study period, the interaction between the city of Makassar and its hinterlands take positive developments every year. The hinterland area of Makassar City that has the greatest interaction is Gowa Regency, then Maros Regency, and finally Takalar Regency. The per capita income and population aspects are directly proportional to the interaction value and distance has a negative relationship with the interaction value / gravity number.

**Keywords:** Interaction, Per Capita Income, Population, Distance, Gravity Model, and hinterland

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMBUNG.....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN .....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK.....	xi
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	5
1.3 Tujuan Penelitian .....	6
1.4 Manfaat Penelitian .....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1 Landasan Teori .....	7
2.1.1 Teori Wilayah .....	7
2.1.2 Teori Pertumbuhan Ekonomi Regional.....	10
2.1.2.1 Teori Pusat Pertumbuhan .....	11
2.1.2.2 Teori Basis Ekspor .....	14
2.1.2.3 Teori Neoklasik .....	16
2.1.2.4 Teori Tempat Sentral .....	17
2.1.2.5 Model Kumulatif Kausatif .....	19
2.1.2.6 Model Interregional .....	21
2.2 Studi Empiris.....	22
2.3 Kerangka Pikir .....	25

2.4	Hipotesis.....	27
BAB III METODE PENELITIAN.....		28
3.1	Lokasi Penelitian.....	28
3.2	Metode Pengumpulan Data.....	28
3.3	Jenis dan Sumber Data.....	28
3.4	Metode Analisis.....	28
3.5	Definisi Operasional.....	32
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....		33
4.1	Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	33
4.1.1	Kota Makassar.....	33
4.1.2	Kabupaten Gowa .....	37
4.1.3	Kabupaten Maros.....	40
4.1.4	Kabupaten Takalar .....	44
4.2	Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Wilayah <i>Hinterlandnya</i> .....	47
4.2.1	Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Perkembangan Kabupaten Gowa .....	50
4.2.2	Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Perkembangan Kabupaten Maros.....	60
4.2.3	Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Perkembangan Kabupaten Takalar.....	66
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		73
5.1	Kesimpulan .....	73
5.2	Saran.....	74
DAFTAR PUSTAKA.....		76

## DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1. PDRB per Kabupaten/Kota Kawasan Mamminasata Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2010 Priode Tahun 2010-2018 (Juta Rupiah) .....	4
4.1. PDRB Kota Makassar Atas Dasar Harga Konstan 2010 Priode 2010-2018 .....	34
4.2. Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja yang bekerja dan Lapangan Pekerjaannya di Kota Makassar tahun 2010-2018 .....	35
4.3. Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja dan Pendidikan tertinggi yang ditamatkan di Kota Makassar tahun 2010-2018 .....	36
4.4. PDRB Kabupaten Gowa Atas Dasar Harga Konstan 2010 Priode 2010-2018 .....	38
4.5. Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja yang bekerja dan Lapangan Pekerjaannya di Kabupaten Gowa tahun 2010-2018 ...	38
4.6. Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja dan Pendidikan tertinggi yang ditamatkan di Kabupaten Gowa tahun 2010-2018 .....	40
4.7. PDRB Kabupaten Maros Atas Dasar Harga Konstan 2010 Priode 2010-2018 .....	41
4.8. Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja yang bekerja dan Lapangan Pekerjaannya di Kabupaten Maros tahun 2010-2018 ..	42
4.9. Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja dan Pendidikan tertinggi yang ditamatkan di Kabupaten Maros tahun 2010-2018 .....	43
4.10. PDRB Kabupaten Takalar Atas Dasar Harga Konstan 2010 Priode 2010-2018 .....	44
4.11. Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja yang bekerja dan Lapangan Pekerjaannya di Kota Makassar tahun 2010-2018 .....	45
4.12. Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja dan Pendidikan tertinggi yang ditamatkan di Kabupaten Maros tahun 2010-2018 .....	46

4.13. Angka Gravitasi Kota Makassar dengan Wilayah <i>Hinterlandnya</i> Tahun 2010-2018 .....	48
4.14. PDRB Per Kapita Kabupaten Gowa Atas Harga Konstan 2010 Priode 2010-2018 .....	53
4.15. Penduduk Kabupaten Gowa Usia 15 Tahun ke Atas Tahun 2010- 2018 .....	53
4.16. Jumlah Kendaraan di Kabupaten Gowa Tahun 2017-2018 .....	56
4.17. Kondisi Jalan di Kabupaten Gowa Tahun 2014-2018 (dalam Km) .....	56
4.18. PDRB Per Kapita Kabupaten Maros Atas Harga Konstan 2010 Priode 2010-2018 .....	62
4.19. Penduduk Kabupaten Maros Usia 15 Tahun ke Atas Tahun 2010- 2018 .....	62
4.20. Jumlah Kendaraan di Kabupaten Maros Tahun 2017-2018 .....	63
4.21. Kondisi Jalan di Kabupaten Maros ahun 2014-2018 (dalam Km) .....	64
4.22. PDRB Per Kapita Kabupaten Takalar Atas Harga Konstan 2010 Priode 2010-2018 .....	69
4.23. Penduduk Kabupaten Takalar Usia 15 Tahun ke Atas Tahun 2010- 2018 .....	70
4.24. Jumlah Kendaraan di Kabupaten Takalar Tahun 2017-2018 .....	71
4.25. Kondisi Jalan di Kabupate Takalar Tahun 2014-2018 (dalam Km) .....	71

## DAFTAR GAMBAR

<b>GAMBAR</b>	<b>Halaman</b>
1.1 PDRB Kota Makassar Atas Dasar Harga Konstan 2010 dari Tahun (juta rupiah) .....	2
1.2 Kontribusi PDRB per Kabupaten/Kota Kawasan Mamminasata Terhadap PDRB Sulawesi Selatan .....	3
2.1 Kerangka Pikir .....	26
4.1. Tren Pertumbuhan Interaksi Kota Makassar dengan Kabupaten Gowa .....	51
4.2. Tren Pertumbuhan Interaksi Kota Makassar dengan Kabupaten Maros .....	61
4.3. Tren Pertumbuhan Interaksi Kota Makassar dengan Kabupaten Takalar .....	68



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Perhitungan Angka Gravitasi Kota Makassar dengan Wilayah <i>Hinterlandnya</i> Tahun 2010-2018 .....	76
2. Surat Bukti Penelitian (BPS Sulawesi Selatan) .....	78
3. Biodata Peneliti .....	79

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

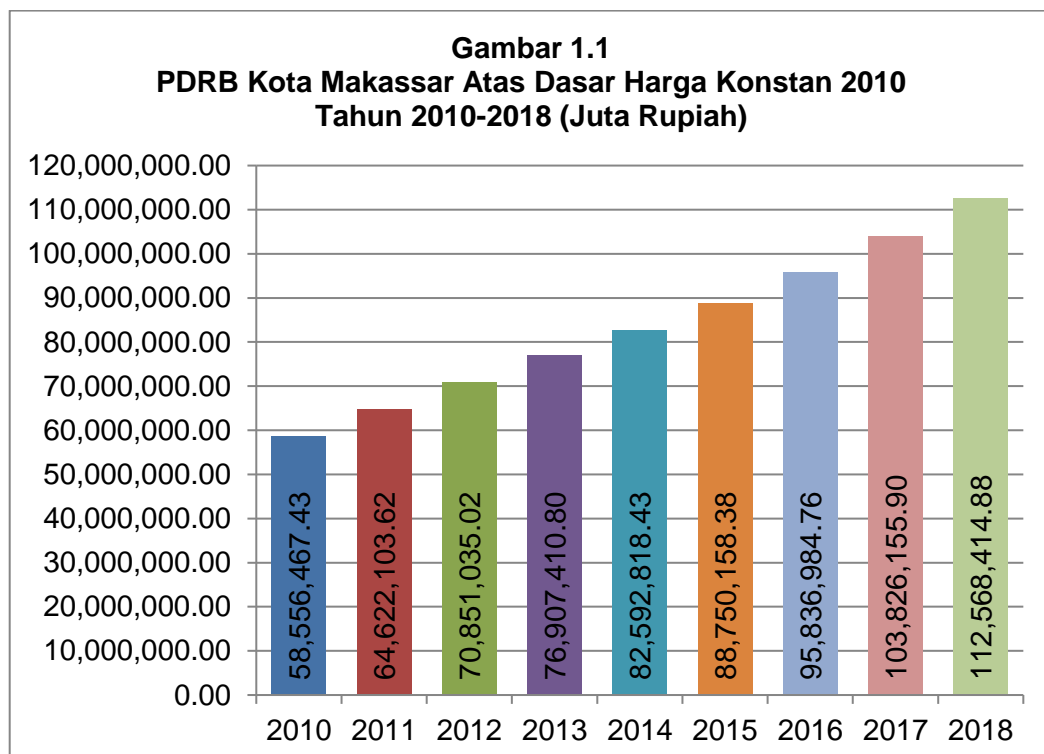
Provinsi Sulawesi Selatan merupakan salah satu provinsi yang ada di Kawasan Timur Indonesia yang memegang peranan penting dalam menggerakkan perekonomian Indonesia. Kota Makassar sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Selatan tentunya memiliki peran yang tidak sedikit akan pencapaian prestasi ini, hal ini terlihat dari Kota Makassar yang telah menjadi pusat perdagangan dan juga sebagai pusat distribusi di Kawasan Indonesia Timur, yang sekaligus menunjukkan bahwa Kota Makassar merupakan salah satu pusat pertumbuhan yang mendorong perekonomian.

Pusat pertumbuhan merupakan salah alternatif untuk menggerakkan dan memacu pembangunan guna meningkatkan pendapatan masyarakat. Pertumbuhan ekonomi jika diarahkan pada daerah-daerah yang memiliki potensi dan fasilitas wilayah akan mempercepat terjadinya pertumbuhan ekonomi secara tidak langsung, kemajuan daerah yang tercipta akan membuat masyarakat mencari kehidupan yang lebih layak di daerahnya (Gulo, 2015).

Kesungguhan pemerintah dalam membangun daerahnya dapat dibuktikan dengan diterapkannya kebijakan otonomi daerah, dimana kebijakan ini memberikan kesempatan kepada daerah untuk mengembangkan daerahnya

sesuai dengan potensi dan karakteristik daerah yang ada. Otonomi daerah merupakan hal yang paling penting bagi pembangunan daerah karena dengan berlakunya otonomi daerah akan mampu meningkatkan motivasi daerah untuk memiliki tingkat pertumbuhan yang tinggi melalui pemberdayaan potensi ekonomi lokal dengan cara mengembangkan kegiatan yang berdasarkan kekuatan daerah dan memanfaatkan peluang yang ada untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Adriyani dan Utama, 2013).

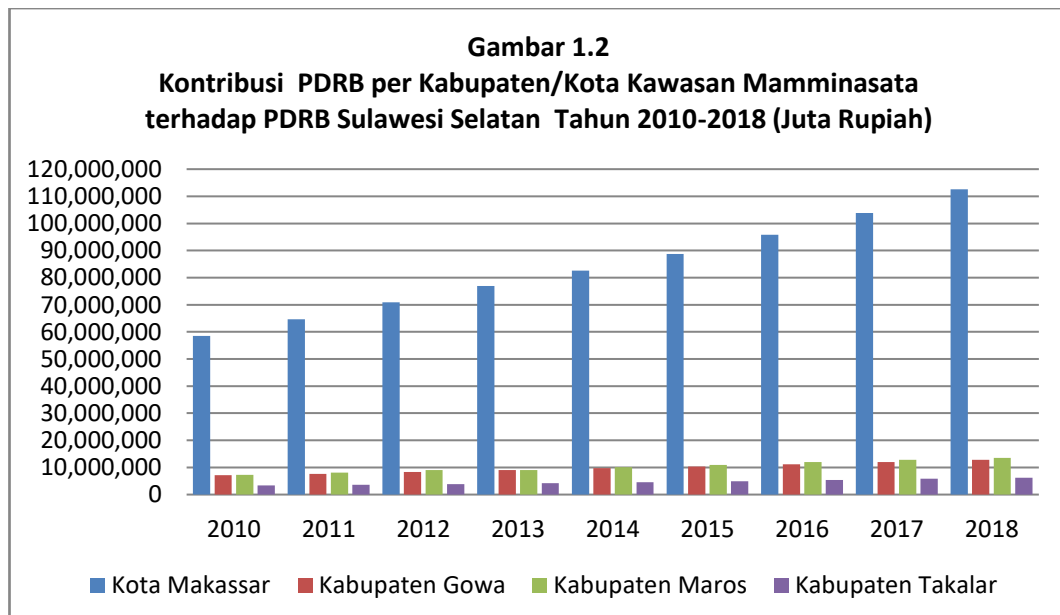
Pada dasarnya aktivitas pembangunan ekonomi daerah yang dicapai merupakan akumulasi dan hasil atau kinerja pembangunan ekonomi yang dilaksanakan di daerah-daerahnya. Sehingga besarnya peluang untuk masuk dan keluarnya barang dan jasa (*output*) serta faktor-faktor produksi (*input*) disuatu daerah sangat memperbesar peluang terjadinya perbedaan tingkat pertumbuhan ekonomi antar daerah (Razak, 2009).



Sumber : Badan Pusat Statistika Kota Makassar (data diolah)

Perkembangan Kota Makassar yang pesat bisa dilihat dari perkembangan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) seperti yang disajikan dalam Gambar 1.1 yang menunjukkan terjadinya peningkatan PDRB setiap tahunnya, diharapkan mampu menjadi pendorong bagi pertumbuhan daerah lain di wilayah sekitarnya sehingga bisa menciptakan pemerataan pembangunan daerah. Oleh karena itu, Kota Makassar memiliki tanggung jawab untuk memberikan pelayanan terhadap wilayah *hinterlandnya*.

Melalui peraturan Presiden (Perpres) No. 55 tahun 2011 diresmikan kawasan metropolitan di Provinsi Sulawesi Selatan yaitu Mamminasata yang mencakup Kota Makassar, Kabupaten Maros, Sungguminasa (Kabupaten Gowa) dan Kabupaten Takalar yang diharapkan akan dapat menjadi contoh pengembangan wilayah terpadu di Indonesia, khususnya di Kawasan Timur Indonesia. Dengan kata lain, untuk empat kabupaten/kota tersebut diharapkan akan dapat bersinergitas ekonomi sehingga mampu mendorong daerah lainnya.



Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan(data diolah)

Gambar 1.2 menunjukkan kontribusi masing-masing kabupaten/kota terhadap pembentukan PDRB Sulawesi Selatan pada tahun 2010-2018. Terlihat jelas pada waktu yang dijadikan sebagai bahan perbandingan bahwa Kota Makassar memberikan kontribusi terbesar dan bahkan mengalami peningkatan dalam kontribusinya. Sedangkan kontribusi tiga kabupaten lain, masing-masing adalah Kabupaten Takalar, Kabupaten Maros, dan Kabupaten Gowa dalam kurung waktu yang ada cenderung tidak banyak mengalami perubahan.

**Tabel 1.1**  
**PDRB per Kabupaten/Kota Kawasan Mamminasata Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2010 Priode Tahun 2010-2018 (Juta Rupiah)**

Tahun	Kota Makassar	Kabupaten Gowa	Kabupaten Maros	Kabupaten Takalar
2010	58.556.467,43	7.132.479,32	7.315.449,71	3.321.669,83
2011	64.622.103,62	7.664.513,16	8.137.588,41	3.573.902,98
2012	70.851.035,02	8.289.113,15	9.044.514,02	3.809.135,64
2013	76.907.410,80	9.070.002,15	8.987.653,16	4.144.292,39
2014	82.592.818,43	9.720.169,64	10.066.823,74	4.548.616,68
2015	88.750.158,38	10.380.218,68	10.916.729,15	4.931.544,19
2016	95.836.984,76	11.166.021,95	11.953.999,17	5.405.320,37
2017	103.826.155,90	11.977.299,62	12.768.320,00	5.803.944,31
2018	112.568.414,90	12.822.678,78	13.558.750,00	6.190.182,43

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan (data diolah)

Berdasarkan data di atas, maka dapat dilihat bahwa terdapat jarak yang besar antara pembangunan yang ada di Kota Makassar dengan wilayah lain yang ada dalam Kawasan Mamminasata. Hal ini belum mampu memberikan gambaran yang mendukung bahwa pertumbuhan ekonomi Kota Makassar mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah sekitarnya, sehingga *gap* Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dengan daerah lain masih terbilang besar.

Pertumbuhan ekonomi di Kota Makassar seharusnya mampu memberikan *spread effect* terhadap wilayah di sekitarnya. *Spread effect* ditandai

dengan adanya penyerapan ekonomi wilayah sekitarnya ke pusat-pusat pertumbuhan wilayah tersebut (Emalia dan Isti, 2018). Secara sederhana, bisa dikatakan bahwa dengan adanya pertumbuhan ekonomi suatu wilayah akan menyebar efek yang menguntungkan bagi wilayah disekitar (*hinterland*) dari pusat pertumbuhan tersebut.

Konsep spread effect menyatakan bahwa perusahaan-perusahaan propulsive dari pusat pertumbuhan akan menarik berbagai bentuk keuntungan ke daerah pengaruh atau *hinterlandnya*. Perkembangan daerah pusat-pusat pertumbuhan akan meningkatkan kapasitas produksi daerah *hinterlandnya*. Dengan demikian, aktivitas ekonomi pada daerah *hinterland* akan ikut berkembang akibat berkembangnya pusat-pusat pertumbuhan.

Berdasarkan uraian yang diatas, dilakukan penelitian dalam skripsi yang berjudul:

**“Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Wilayah  
*Hinterlandnya*”**

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang penelitian, maka dapat dirumuskan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini, yaitu:

- 1) Apakah perkembangan Kota Makassar berpengaruh terhadap perkembangan Kabupaten Gowa selama periode 2010-2018;
- 2) Apakah perkembangan Kota Makassar berpengaruh terhadap perkembangan Kabupaten Maros selama periode 2010-2018;
- 3) Apakah perkembangan Kota Makassar berpengaruh terhadap perkembangan Kabupaten Takalar selama periode 2010-2018;

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Sejalan dengan rumusan masalah pokok penelitian, maka tujuan penelitian ini adalah:

- 1) Untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh perkembangan Kota Makassar terhadap perkembangan Kabupaten Gowa selama periode 2010-2018;
- 2) Untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh perkembangan Kota Makassar terhadap perkembangan Kabupaten Maros selama periode 2010-2018;
- 3) Untuk menganalisis dan mengetahui pengaruh perkembangan Kota Makassar terhadap perkembangan Kabupaten Takalar selama periode 2010-2018;

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan atau bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah Provinsi Sulawesi Selatan dalam mengambil kebijakan yang menyangkut perencanaan pembangunan.

Penelitian ini juga diharapkan bisa menjadi referensi dan bahan perbandingan bagi penelitian berikutnya terkait dengan masalah yang sama dan bisa dikembangkan lebih lanjut.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Landasan Teori**

Teori-Teori yang mendukung serta membantu dalam memecahkan masalah penelitian.

##### **2.1.1 Teori Wilayah**

Secara konsepsi wilayah didefinisikan sebagai ruang yang memiliki kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait kepadanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional (Undang – Undang Nomor 26 Tahun 2007, tentang Penataan Ruang).

Demikian pula defenisi wilayah menurut Imelda (2013) bahwa wilayah merupakan unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu dimana komponen-komponen wilayah tersebut satu sama lain saling berinteraksi secara fungsional. Berdasarkan batasan tersebut, maka wilayah tidaklah selalu bersifat fisik dan pasti, tetapi seringkali bersifat dinamis. Karakteristik wilayah mencakup komponen: biofisik alam, sumberdaya buatan (infrastruktur), manusia serta bentuk-bentuk kelembagaan. Dengan demikian, pemahaman terhadap wilayah pada hakekatnya merupakan interaksi antar manusia dengan sumberdaya-sumberdaya lainnya yang ada didalam suatu batasan unit geografis tertentu.



Ada beberapa cara untuk menetapkan suatu perwilayahan. Menurut Tarigan (2015), suatu perwilayahan dapat diklasifikasikan berdasarkan tujuan pembentukan wilayah itu sendiri. Dasar perwilayahan dibedakan menjadi 3, yaitu: (1) Berdasarkan wilayah administrasi pemerintahan. Di Indonesia dikenal wilayah kekuasaan pemerintahan, seperti propinsi, kabupaten/kota, kecamatan, desa/kelurahan, dan dusun/lingkungan; (2) Berdasarkan kesamaan kondisi (*homogeneity*). Contoh yang paling umum adalah kesamaan kondisi fisik; (3) Berdasarkan ruang lingkup pengaruh ekonomi. Ditetapkan terlebih dahulu beberapa pusat pertumbuhan (*growth centre*) yang sama besar/*ranking*-nya, kemudian ditetapkan batas pengaruh dari setiap pusat pertumbuhan.

Menurut Adisasmita (2018) mengatakan bahwa dari logika Aristoteles yang mengatakan segala sesuatu dapat definisi atau batasan pengertian dari tiga sudut pandang yaitu *material description*, *formal relation*, dan *final objective*. Sesuai dari logika tersebut dapat mendefinisikan menjadi tiga macam pengertian, yaitu : (1) wilayah homogen (*homogeneous region*) : suatu konsep yang menganggap wilayah-wilayah geografis dapat dikaitkan bersama-sama menjadi suatu wilayah yang tunggal apabila wilayah tersebut mempunyai karakteristik yang serupa; (2) wilayah nodal (*nodal region*) : wilayah nodal (pusat) atau wilayah polarisasi (berkutub) merupakan dari satuan-satuan wilayah yang heterogen; dan (3) wilayah perencanaan (*planning region*) atau wilayah program (*programming region*) : suatu konsep yang terkait dengan masalah-masalah kebijaksanaan wilayah karena efisiensi maksimum dalam perencanaan wilayah dipengaruhi oleh saling keterhubungan arus regional secara maksimum.

Pembagian wilayah menurut Freidman dibagi menjadi klasifikasi dasar yang terdiri dari dua, yaitu : (1) wilayah inti (pusat); dan (2) wilayah pinggiran (*center periphery*).

J. Freidmann dan W. Alonso dalam Adisasmita (2018) mengemukakan bahwa tentang klasifikasi wilayah pembangunan menjadi 4 yaitu : (1) *metropolitan regions*: pusat-pusat pengembangan ini biasanya merupakan kota-kota besar dengan segala kegiatan dan fasilitas industri, perdagangan, transportasi dan komunikasi, keuangan dan perbankan serta administrasi pemerintahan, yang keseluruhannya mempunyai pengaruh besar terhadap perkembangan wilayah-wilayah di sekitarnya (*hinterland*) dan kota-kota kecil lainnya; (2) *development axes*: meliputi wilayah-wilayah yang terletak pada jaringan transportasi yang menghubungkan dua wilayah metropolitan atau lebih; (3) *frontier regions* : meliputi wilayah-wilayah yang terletak pada perbatasan; (4) *depressed regions*.

Bernard Okun dan Richard W. Richardson dalam Adisasmita (2018) membuat klasifikasi wilayah berdasarkan pada tingkat kemakmuran dan kemampuan berkembang masing-masing wilayah dan diklasifikasikan menjadi 4 kelompok, yaitu : (1) *low per capita income and stagnant regions (LS)* atau wilayah-wilayah yang berpendapatan rendah dan kurang berkembang; (2) *high per capita income and stagnant regions (HS)* atau wilayah yang berpendapatan per kapita tinggi tetapi kurang berkembang; (3) *low per capita income and growing regions (LG)* atau wilayah-wilayah yang berpendapatan per kapita rendah tetapi berkembang; (4) *high per capita income and growing regions (HC)* atau wilayah-wilayah yang berpendapatan per kapita tinggi dan berkembang. Klasifikasi wilayah tersebut dapat digunakan untuk mengetahui sejauh mana

tingkat ketidakserasian antar wilayah dan bagaimana pengaruh mobilitas internal sumberdaya penduduk, modal, dan factor produksi, dan lainnya.

### **2.1.2 Teori Pertumbuhan Ekonomi Regional**

Pertumbuhan ekonomi regional adalah pertumbuhan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di wilayah tersebut yaitu kenaikan seluruh nilai tambah (added value) yang terjadi untuk mencapai kesejahteraan masyarakat pada tingkat yang lebih tinggi dan serba sejahtera dalam waktu yang berkelanjutan. Pertambahan dari satu kurun waktu ke kurun waktu berikutnya dinyatakan dalam nilai riil artinya dinyatakan dalam harga konstan.

Pembangunan ekonomi adalah suatu proses dinamis untuk mencapai kesejahteraan masyarakat pada tingkat yang lebih tinggi dan serba sejahtera dalam waktu yang berkelanjutan (Adisasmita, 2018). Secara umum pembangunan ekonomi adalah proses untuk meningkatkan pendapatan total dan pendapatan perkapita dengan memperhitungkan adanya pertumbuhan penduduk di suatu negara. Peningkatan jumlah penduduk menuntut para penentu kebijakan pembangunan terutama di daerah untuk menggerakkan seluruh sektor perekonomiannya secara maksimal untuk menghasilkan barang dan jasa yang dibutuhkan masyarakat dalam bentuk peningkatan output agregat atau Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) setiap tahun.

Pertumbuhan ekonomi wilayah adalah peningkatan dalam kapasitas suatu daerah jangka panjang untuk memproduksi aneka barang dan jasa bagi penduduknya. Kapasitas ini bertumpu pada kemajuan teknologi produksi. Secara konvensional pertumbuhan diukur dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) tiap tahunnya (Adisasmita, 2018).

Pertumbuhan ekonomi wilayah adalah penambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di wilayah tersebut, yaitu kenaikan seluruh nilai tambah (*value added*) yang terjadi (Tarigan, 2015). Perhitungan pendapatan wilayah pada awalnya dibuat dalam harga berlaku. Namun agar dapat melihat pertambahan dari satu kurun waktu ke kurun waktu berikutnya, harus dinyatakan dalam nilai *rill*, artinya dinyatakan dalam harga konstan. Pendapatan wilayah menggambarkan balas jasa bagi faktor-faktor produksi yang beroperasi di daerah tersebut (tanah, modal, tenaga kerja, dan teknologi), yang berarti secara kasar dapat menggambarkan kemakmuran daerah tersebut. Kemakmuran suatu wilayah selain ditentukan oleh besarnya nilai tambah yang tercipta di wilayah tersebut juga oleh seberapa besar terjadi *transfer payment*, yaitu bagian pendapatan yang mengalir ke luar wilayah atau mendapat aliran dana dari luar wilayah.

Beberapa teori pembangunan dan pertumbuhan ekonomi regional yang umum digunakan, antaranya

#### **2.1.2.1 Teori Pusat Pertumbuhan**

Konsep pusat pertumbuhan dilandasi oleh konsep ruang ekonomi (*economic space*) yang dikemukakan oleh Francois Perroux. Perroux menyatakan bahwa, pertumbuhan tidak muncul di berbagai daerah pada waktu yang bersamaan, pertumbuhan akan muncul pada kutub-kutub pertumbuhan dengan intensitas yang berbeda dan dengan akibat yang berbeda pula (Perroux dalam Sjafrizal, 2018). Teori Perroux yang dikenal dengan istilah pusat pertumbuhan (*growth of pole*) merupakan teori yang menjadi dasar strategi kebijakan pembangunan industri daerah yang banyak diterapkan di berbagai negara saat ini. Adanya pengembangan

wilayah pada pusat-pusat pertumbuhan akan merangsang pertumbuhan ekonomi yang juga akan diikuti oleh pembangunan wilayah disekitarnya, karena pusat-pusat pertumbuhan dapat menyebabkan terjadinya spread effect (efek sebar) dari daerah kegiatan pusat pertumbuhan ke daerah sekitarnya, sehingga daerah sekitarnya juga akan dapat tumbuh dan berkembang.

Menurut Richardson dalam Sjafrizal (2018) bahwa ada empat karakteristik utama sebuah pusat pertumbuhan, yaitu : (1) adanya sekelompok kegiatan ekonomi terkonsentrasi pada suatu lokasi tertentu; (2) konsentrasi kegiatan ekonomi tersebut mampu mendorong pertumbuhan ekonomi yang dinamis dalam perekonomian; (3) terdapat kegiatan input dan output yang kuat antara sesama kegiatan ekonomi pada pusat tersebut; dan (4) dalam kelompok kegiatan ekonomi tersebut terdapat sebuah industry induk yang mendorong perkembangan kegiatan ekonomi pada pusat tersebut.

Teori Pusat Pertumbuhan adalah satu teori yang dapat menggabungkan prinsip-prinsip konsentrasi dengan desentralisasi secara sekaligus. Dengan demikian teori pusat pengembangan merupakan salah satu alat untuk mencapai tujuan pembangunan regional yang saling bertolak belakang, yaitu pertumbuhan dan pemerataan pembangunan ke seluruh pelosok daerah. Selain itu teori ini juga dapat menggabungkan antara kebijaksanaan dan program pembangunan wilayah dan perkotaan terpadu. Dalam suatu wilayah, ada penduduk atau kegiatan yang terkonsentrasi pada suatu tempat, yang disebut dengan berbagai istilah seperti : kota, pusat perdagangan, pusat industry, pusat pertumbuhan,

simpul distribusi, pusat pemukiman, atau daerah modal. Sebaliknya, daerah di luar pusat konsentrasi dinamakan : daerah pedalaman, wilayah belakang (*hinterland*), daerah pertanian, atau daerah pedesaan.

Keuntungan berlokasi pada empat konsentrasi atau terjadinya aglomerasi disebabkan factor skala ekonomi (*economic of scale*) atau aglomerasi (*economic of localization*) (Tarigan, 2015). Economic of scale adalah keuntungan karena dalam berproduksi sudah berdasarkan spesialisasi, sehingga produksi menjadi lebih besar dan biaya per unitnya menjadi lebih efisien. Economic of agglomeration adalah keuntungan karena di tempat tersebut terdapat berbagai keperluan dan fasilitas yang dapat digunakan untuk mempelancar kegiatan perusahaan, seperti jasa perbankan, asuransi, perbengkelan, perusahaan listrik, perusahaan air bersih, tempat-tempat pelatihan keterampilan, media untuk mengiklankan produk, dan lain sebagainya.

Hubungan antara kota (daerah maju) dengan daerah-daerah lain yang lebih terbelakang dapat dibedakan menjadi 3 yaitu : (1) Generatif : hubungan yang saling menguntungkan atau saling mengembangkan antara daerah yang lebih maju dengan daerah yang ada di belakangnya; (2) Parasitif : hubungan yang terjadi dimana daerah kota (daerah yang lebih maju ) tidak banyak membantu atau mendorong daerah belakangnya, dan bahkan bisa mematikan berbagai usaha yang mulai tumbuh di daerah belakangnya; (3) *Enclave* (tertutup) : di mana daerah kota (daerah yang lebih maju) seakan-akan terpisah sama sekali dengan daerah sekitarnya yang lebih terbelakang.

Pusat pertumbuhan harus memiliki 4 ciri yaitu : pertama, adanya hubungan intern antar berbagai macam kegiatan yang memiliki nilai ekonomi; kedua, terdapat *multiplier effect* (unsur pengganda); ketiga, adanya konsentrasi geografis; dan keempat, bersifat mendorong pertumbuhan daerah belakangnya (Tarigan, 2015).

### **2.1.2.2 Teori Basis Ekspor**

Teori basis ekspor (*Ekspor Base Theory*) dipelopori oleh Douglas C. North pada tahun 1956 dan kemudian dikembangkan oleh Tiebout. Teori basis ini menyatakan bahwa faktor penentu utama pertumbuhan ekonomi suatu daerah adalah berhubungan langsung dengan permintaan akan barang dan jasa dari luar daerah. Strategi pembangunan daerah yang muncul yang didasarkan pada teori ini adalah penekanan terhadap arti penting bantuan kepada dunia usaha yang mempunyai pasar secara nasional maupun internasional.

Teori ini membagi sektor produksi atau jenis pekerjaan yang terdapat pada suatu wilayah atas pekerjaan basis (dasar) dan pekerjaan *service* (*non-basis*). Kegiatan basis merupakan kegiatan yang melakukan aktivitas yang berorientasi ekspor (barang dan jasa) ke luar batas wilayah perekonomian yang bersangkutan. Sedangkan kegiatan *non-basis* adalah kegiatan yang menyediakan barang dan jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat yang berada didalam batas wilayah perekonomian yang bersangkutan. Luas lingkup produksi dan pemasaran adalah bersifat local (Adisasmita, 2018).

Semua pertumbuhan regional ditentukan oleh sektor basis, sedangkan sektor non basis, yang mencakup aktivitas-aktivitas

pendukung (seperti perdagangan, jasa-jasa perseorangan, produksi untuk pasar local dan produksi input) melayani industry-industri di sektor basis maupun pekerja-pekerja beserta keluarganya di sektor basis (Sabana, 2011).

Teori basis ekspor menggunakan dua asumsi pokok, pertama yaitu ekspor adalah satu-satunya unsur eksogen (*independent*) dalam pengeluaran, maksudnya yaitu bahwa semua unsur pengeluaran lain terikat (*dependent*) terhadap pendapatan. Secara tidak langsung hal ini berarti di luar pertambahan alamiah, hanya peningkatan ekspor saja yang mendorong peningkatan pendapatan daerah karena sektor lain terikat oleh peningkatan pendapatan daerah. Sektor lain hanya meningkat apabila pendapatan daerah secara keseluruhan meningkat. Asumsi kedua yaitu bahwa fungsi pengeluaran dan fungsi impor bertolak dari titik nol sehingga tidak akan berpotongan.

Harry W. Richardson dalam bukunya *Elements of Regional Economics* mengatakan bahwa pendapatan daerah merupakan selisih dari pengeluaran daerah dengan impor daerah dan selanjutnya dijumlahkan dengan ekspor daerah (Tarigan, 2015).

Menurut Rahardjo Adisasmita (2018) mengatakan bahwa teori basis ekspor ini adalah bentuk model pendapatan yang menyederhanakan suatu *system* regional menjadi dua bagian, yaitu daerah yang bersangkutan dan daerah-daerah lainnya.

Menurut Mustika (2015) ada beberapa hal yang ditekankan pada model teori basis ekspor ini yaitu :



- a) Bahwa suatu daerah tidak harus menjadi daerah industri untuk dapat tumbuh dengan cepat, sebab faktor penentu pertumbuhan daerah adalah keuntungan komperatif (keuntungan lokasi) yang dimiliki oleh daerah tersebut.
- b) Pertumbuhan ekonomi suatu daerah akan dapat dimaksimalkan bila daerah yang bersangkutan memanfaatkan dari keuntungan komperatif yang dimiliki menjadi kekuatan basis ekspor.
- c) Kepentingan antara daerah tetap sangat besar dipengaruhi oleh variasi potensi masing-masing daerah.

### **2.1.2.3 Teori Neoklasik**

Teori Neoklasik (*Neo-Classic*) dipelopori oleh Borts Stein pada tahun 1964, yang kemudian dikembangkan lebih lanjut oleh Roman pada tahun 1965 dan Siebert ditahun 1969. Dalam Negara yang berkembang, pada saat proses pembangunan baru dimulai, tingkat perbedaan kemakmuran antarwilayah akan cenderung tinggi (*divergence*), sedangkan bila proses pembangunan telah berjalan dalam waktu yang lama maka perbedaan tingkat kemakmuran antarwilayah cenderung menurun (*convergence*). Hal tersebut disebabkan pada negara sedang berkembang lalu lintas modal masih belum lancar sehingga proses penyesuaian kearah tingkat keseimbangan pertumbuhan belum dapat terjadi.

Tingkat pertumbuhan terdiri dari tiga sumber, yaitu akumulasi modal, penawaran tenaga kerja dan kemajuan teknik. Teori Model Klasik ini mengandung teori tentang mobilitas faktor. Implikasi dari persaingan sempurna adalah modal dan tenaga kerja akan berpindah apabila balas jasa faktor-faktor tersebut berbeda. Modal akan berarus dari daerah yang

mempunyai tingkat biaya tinggi ke daerah yang mempunyai tingkat biaya yang rendah, karena keadaan yang terakhir itu memberikan suatu penghasilan (*returns*) yang lebih tinggi. Tenaga kerja yang kehilangan pekerjaan akan pindah ke daerah lain yang mempunyai lapangan kerja baru yang merupakan pendorong untuk pembangunan di daerah tersebut.

Model neoklasik kurang menjelaskan tentang alasan *rill* mengapa beberapa daerah mempunyai daya saing yang kuat dan beberapa daerah mengalami kegagalan. Neo Klasik berpendapat bahwa dalam perkembangan ekonomi jangka panjang, senantiasa akan muncul kekuatan tanding (*counter forces*) yang dapat memenangkan ketidakeimbangan dan mengembalikan penyimpangan kepada keadaan keseimbangan yang stabil, sehingga tidak diperlukan intervensi kebijakan pemerintah secara aktif.

Adapun kekhususan dalam teori ini adalah dibahasnya secara mendalam pengaruh perpindahan penduduk (migrasi) dan lalu lintas modal terhadap pertumbuhan regional.

#### **2.1.2.4 Teori Tempat Sentral**

Teori tempat sentral (*central place theory*) diintroduksikan oleh Christaller (ahli ilmu bumi, 1933) yang kemudian diperluas oleh August Losch (ahli ekonomi, 1944). Teori Tempat Sentral (*central place theory*) menggap bahwa ada hirarki tempat (*hierarchy of place*). Setiap tempat sentral didukung oleh sejumlah tempat yang lebih kecil yang menyediakan sumberdaya (industri bahan baku). Tempat sentral tersebut merupakan suatu pemukiman yang menyediakan jasa-jasa bagi penduduk daerah yang mendukungnya (Sabana, 2011).

Menggunakan asumsi yang hamper sama di antaranya yaitu wilayah model merupakan daratan yang *homogeny*, penduduk dan tenaga belinya tersebar merata di seluruh wilayah. Christaller dan Losch menjelaskan susunan pusat-pusat secara spasial. Mereka membahas tentang persoalan-persoalaan lokasi dan distribusi pengelompokan kegiatan-kegiatan ekonomi secara geografis. Walaupun mereka tidak memperhatikan adanya penghematan eksternal.

Fungsi pokok dari teori tempat sentral adalah suatu pusat kota sebagai pusat pelayanan bagi daerah-daerah belakangnya yang mengeban fungsi sosial-ekonomi bertindak untuk melayani daerah *hiterlandnya* (desa atau kota yang mempunyai pengaruh hubungan yang kuat). Kota yang mampu melayani masyarakat kota sering disebut dengan fungsi kota, sedangkan yang selalu dikaitkan dengan sosial ekonomi utama suatu kota (Mustika, 2015).

Fasilitas-fasilitas tersebut merupakan sarana untuk memenuhi kebutuhan penduduk. Semakin lengkap penyediaan fasilitas-fasilitas disuatu tempat berarti semakin kuat daya tarik mengundang penduduk dan kegiatan-kegiatan produktif untuk datang ke tempat tersebut (suwarni, 2012)

Fungsi kota dicerminkan oleh kelengkapan dan kuantitas fasilitas pelayanan kota yang dimiliki oleh kota tersebut, disamping itu kota ditinjau dari segi aksesibilitasnya ke kota-kota lain atau wilayah belakangnya pola ideal yang diharapkan terbentuk, asumsi homogen dalam hal bentuk medan, kualitas tanah dan tingkat ekonomi penduduk serta budayanya, Christeller menjelaskan bentuk pola pelayanan seperti jejaring segi enam

(*hexagonal*), memiliki pusat; besar-kecilnya pusat-pusat tersebut adalah sebanding dengan besar-kecilnya masing-masing wilayah heksagonal, sedangkan wilayah heksagonal yang terkecil memiliki pusat yang paling kecil. Dalam keseimbangan jangka panjang, seluruh wilayah heksagonal yang besarnya berbeda-beda sudah mencakup dan saling bertindih satu sama lain (Adisasmita, 2018).

#### **2.1.2.5 Model Kumulatif Kausatif**

Model kumulatif kausatif (*Cummulative Causation Models*) ini dipelopori oleh Gunnar Myrdal pada tahun 1955 dan kemudian diformulasikan lebih lanjut oleh Kaldor. Gunnar Myrdal mengemukakan tiga kesimpulan penting yaitu :

1. Dunia dihuni oleh segelintir negara-negara yang sangat kaya dan sejumlah besar negara-negara yang sangat miskin.
2. Negara-negara melaksanakan pola perkembangan ekonomi yang terus menerus, sedangkan negara-negara miskin mengalami perkembangan yang sangat lamban dan bahkan ada yang mandeg.
3. Jurang ketidakmerataan ekonomi antara negara-negara kaya dan negara-negara miskin semakin bertambah besar.

Berdasarkan prinsip kausasi sirkuler kumulatif, dapat dijelaskan terjadinya ketidakmerataan ekonomi (internasional, nasional, dan regional). Apabila proses kausasi sirkuler kumulatif dibiarkan bekerja atas kekuatan sendiri, maka akan menimbulkan pengaruh merambat yang ekspansioner disuatu pihak (*spread effects*) dan pengaruh pengurangan (*backwash effect*). Strategi campur tangan pemerintah yang dikehendaki

adalah pengambilan tindakan kebijakan yang melemahkan *backwash effect* dan memperkuat *spread effects* agar proses kausasi sirkuler kumulatif mengarah ke atas. Dengan demikian semakin memperkecil ketidakmerataan. Ketidakmerataan sangat tidak dikehendaki oleh semua bangsa. Sebaliknya pemerataan dan persamaan melahirkan ajaran keseimbangan umum (*general equilibrium*).

Myrdal menyatakan bahwa sebab-sebab kurang mampunya daerah-daerah terbelakang berkembang secepat daerah yang maju. Hal tersebut disebabkan oleh keadaan *backwash effect* yang menyebabkan daerah terbelakang menghadapi lebih banyak hambatan dalam mengembangkan ekonominya. Dari masa ke masa daerah yang lebih maju akan menjadi daya penarik bagi penduduk daerah terbelakang, untuk mengadakan migrasi karena adanya keyakinan untuk mendapatkan gaji yang lebih baik atau prasarana sosial yang lebih baik di daerah yang lebih maju.

Pada umumnya yang melakukan migrasi adalah kaum muda atau kaum yang produktivitas tinggi, berpendidikan dari berpengalaman cukup dan dengan demikian yang tertinggal di daerah terbelakang adalah golongan penduduk yang tingkat kecakapan maupun produktivitas rendah sehingga menyebabkan potensi yang lebih terbatas dalam melakukan pembangunan.

Dengan demikian pula karena ketidaktersediaan instansi finansial dan proyek investasi yang buruk menggiring *capital* keluar menuju daerah yang maju. Berdasarkan kondisi ini, maka penganut teori *Cummulative Causation* berpendapat bahwa peningkatan pemerataan pembangunan antar daerah tidak hanya diserahkan pada kekuatan pasar, sehingga

perlu dilakukan melalui campur tangan yang aktif dari pemerintah.

#### **2.1.2.6 Model *Interregional***

Model ini merupakan perluasan dari teori basis ekspor dengan menabahkan faktor-faktor yang bersifat kesogen. Selain itu juga, model basis ekspor hanya membahas daerah itu sendiri tanpa memperhatikan dampak dari daerah-daerah tetangga. Model ini memasukkan dampak dari daerah-daerah tetangga, sehingga model ini dinamakan model *interregional* (Tarigan, 2015).

Dalam model tersebut diasumsikan bahwa selain ekspor, belanja pemerintah dan investasi juga bersifat eksogen dan daerah tersebut terikat pada suatu *system* yang terdiri dari beberapa daerah yang memiliki hubungan erat (Wijaya dan Hastarini, 2006). Dengan demikian memanipulasi rumus pendapatan yang pertama kali ditulisk Keynes, oleh Richardson merumuskan model *interregional* yang mana menghasilkan formulasi yang dapat menentukan nilai pendapatan regional, investasi regional, belanja pemerintah regional dan ekspor daerah. Terakhir, akan diselisahkan dengan impor daerah.

Sumber-sumber perubahan pendapatan regional (Tarigan, 2015) dapat berasal dari :

- a) Perubahan pengeluaran otonomi regional, seperti investasi dan belanja pemerintah
- b) Perubahan pendapatan suatu daerah atau beberapa daerah lain yang berada dalam suatu *system* yang akan terlihat dari perubahan ekspor.

- c) Perubahan salah satu di antara parameter-paramater model (hasrat konsumsi marjinal, koefisien perdagangan *interregional*, atau tingkat pajak marjinal).

## 2.2 Studi Empiris

Ermawati (2010) dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Pusat Pertumbuhan Ekonomi Pada Tingkat Kecamatan di Kabupaten Karangayar Provinsi Jawa Tengah” dengan menggunakan alat analisis berupa analisis Skalogram dan Indeks Sentralitas, analisis Gravitasi/Interaksi, analisis tipologi klassen dan analisis LQ (*Location Quotient*) menyimpulkan bahwa terdapat tujuh kecamatan yang mempunyai hirarki dengan katageri tinggi keatas sebagai pusat pertumbuhan yaitu Kecamatan Karangayar, Kecamatan Jaten, Kecamatan Tasikmadu, Kecamatan Colomadu, Kecamatan Tawangmangu, Kecamatan Karangpandan dan Kecamatan Gondangrejo. Angka interaks antara kecamatan pusat pertumbuhan dengan kecamatan sekitarnya (*hinterland-nya*) berbeda-beda, selain terdapat itu juga terdapat hubungan/interaksi antara kecamatan pusat pertumbuhan dengan kecamatan pusat pertumbuhan. Berdasarkan analisis tipologi klassen rata-rata tahun 2004-2008, tiap kecamatan di Kabupaten Karangayar posisi perekonomiannya berada pada daerah yang relatif tertinggal kecuali Kecamatan Jaten, Kebakkramat dan Kecamatan Jenawi. Sektor Pertanian; Sektor listrik; Gas dan Air Bersih; Sektor bangunan; Sektor Perdagangan; Hotel dan Restoran dan Sektor Jasa-Jasa merupakan sektor basis/unggulan dominan yang sebagian besar terdapat di 17 kecamatan di Kabupaten Karangayar.

Sabana (2011) dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Pengembangan Kota Pekalongan sebagai Salah Satu Kawasan Andalan di Jawa

Tengah” dengan menggunakan alat analisis berupa analisis Topologi Klassen, *Location Quotient* (LQ) dan analisis Model Gravitasi menyimpulkan bahwa hasil Analisis Tipologi Klassen menunjukkan bahwa Kota Pekalongan adalah daerah maju tapi tertekan. Karena rata-rata pertumbuhan PDRB Kota Pekalongan lebih rendah dari rata-rata pertumbuhan PDRB di Jawa Tengah sedangkan PDRB perkapita Kota Pekalongan lebih tinggi dari PDRB perkapita Jawa Tengah. Hasil analisis *overlay* maupun hasil *Shift Share* menunjukkan bahwa sektor keuangan dan sektor jasa perdagangan adalah dua sektor yang memiliki keunggulan kompetitif dan spesialisasi. Kedua sektor tersebut potensial untuk dikembangkan sebagai penggerak pertumbuhan PDRB Kota Pekalongan. Hasil analisis Gravitasi memperlihatkan indeks gravitasi selama periode pengamatan yaitu dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2005 nilai indeks gravitasi Kota Pekalongan dengan Batang dan Kajen menunjukkan nilai indeks gravitasi tertinggi dan memiliki kecenderungan yang meningkat, hasil perhitungan yang dilakukan dengan menggunakan alat-alat yang dipakai membuktikan bahwa Kota Pekalongan sejak ditetapkan sebagai salah satu kawasan andalan di Jawa Tengah yaitu tahun 2003 hingga tahun 2005 belum siap.

Andriyani dan Utama (2013) dalam penelitiannya yang berjudul “*Analisis Pusat Pertumbuhan di Kabupaten Karangasem*” dengan menggunakan alat analisis berupa analisis Topologi Klassen, *Location Quotient* (LQ) dan analisis Model Gravitasi menyimpulkan bahwa hasil analisis gravitasi dengan nilai indeks gravitasi terbesar menunjukkan keterkaitan atau daya tarik antara Kecamatan Kerangasem dengan kecamatan lainnya, yang memiliki keterkaitan paling kuat yaitu Kecamatan Abang, Bebandem, Manggis, Kubu, Selat, Sidemen, dan Kecamatan Rendang. Sementara itu kecamatan-kecamatan yang memiliki keterkaitan paling kuat dengan Kecamatan Manggis yakni Kecamatan



Karangasem, Bebandem, Selat, *Sidemen*, Abang, Rendang, dan Kecamatan Kubu. Keterkaitan antara pusat pertumbuhan ini karena kedua daerah tersebut mempunyai jarak yang cukup dekat sehingga interaksi keduanya paling kuat. Interaksi antar kecamatan ini dipengaruhi oleh jumlah penduduk dan jarak antarkedua kecamatan tersebut. Kecamatan Manggis dan Kecamatan Karangasem adalah tepat ditetapkan sebagai pusat pertumbuhan karena memiliki kriteria sebagai daerah maju dan tumbuh cepat (Tipe I), memiliki keterkaitan dengan kecamatan-kecamatan di sekitarnya, dan memiliki sektor-sektor basis yang berpotensi ekspor.

Gulo (2015) dalam penelitiannya yang berjudul "*Identifikasi Pusat-Pusat Pertumbuhan dan Wilayah Pendukungnya dalam Pengembangan Wilayah Kabupaten Nias*" dengan menggunakan alat analisis berupa analisis Skalogram dan analisis Model Gravitasi menyimpulkan bahwa Hasil analisis menunjukkan bahwa pusat pertumbuhan utama di Kabupaten Nias adalah Kecamatan Gido, pusat pertumbuhan kedua, yaitu Kecamatan Idanogawo, dan pusat pertumbuhan ketiga adalah Kecamatan Botomuzoi. Hasil analisis interaksi (tingkat keterkaitan) antara pusat pertumbuhan (*growth centre*) dan daerah sekitarnya (*hinterland*) kecamatan pendukung adalah: (a) Pusat pertumbuhan Kecamatan Gido memiliki daerah belakangnya (*hinterland*) yang terdiri dari dua kecamatan, yakni Kecamatan Somolo-molo dan Ma'u; (b) Pusat pertumbuhan Kecamatan Idanogawo mempunyai daerah belakangnya (*hinterland*) yang terdiri dari dua kecamatan, yakni Kecamatan Bawolato dan Ulugawo; (c) Pusat pertumbuhan Kecamatan Botomuzoi memiliki dua kecamatan *hinterland*-nya, yakni kecamatan Hiliduho dan Hiliserangkai.

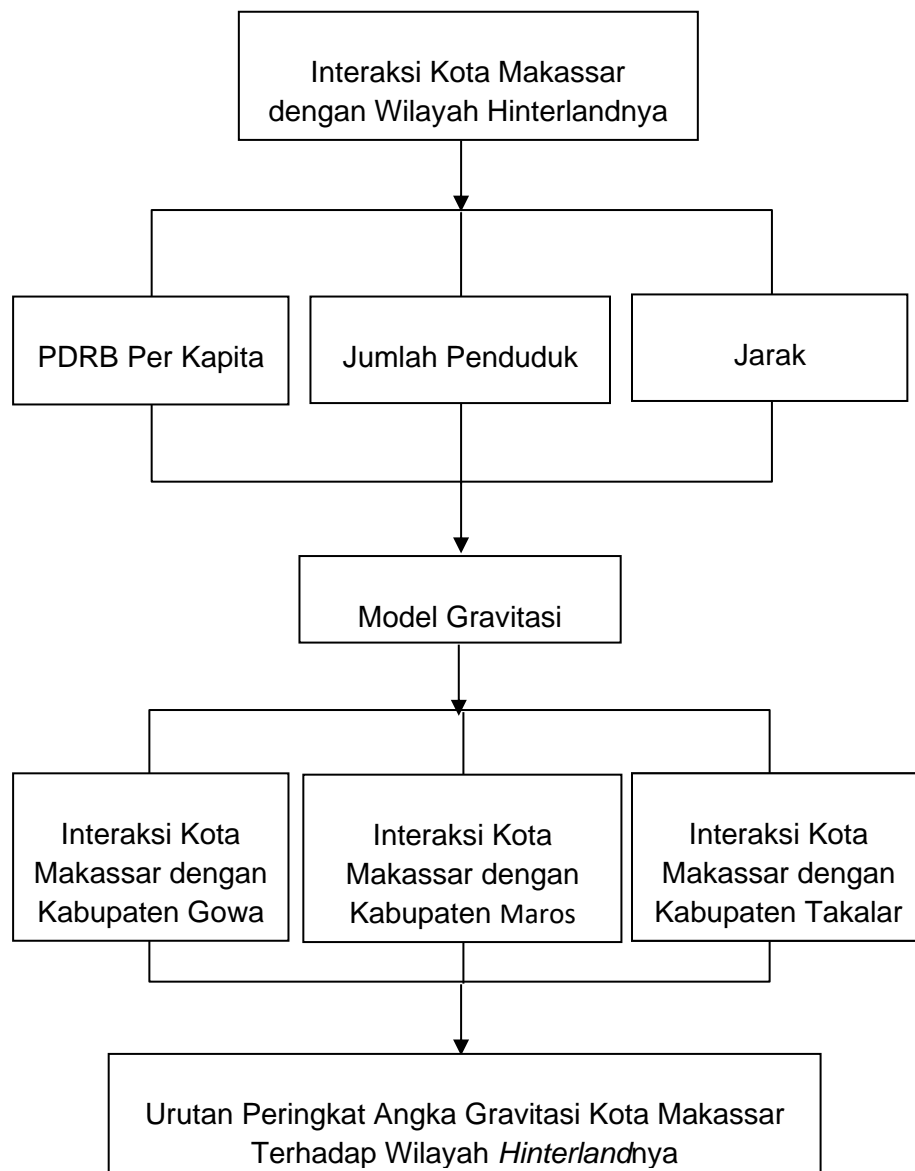
Putra, dkk. (2017) dalam penelitiannya yang berjudul “*Penentuan Pusat Pertumbuhan Ekonomi dalam Pengembangan Wilayah Eks. Karesidenan Besuki*” menggunakan alat analisis seperti analisis Skalogram, Shift Share Klasik, dan Analisis Model Gravitasi memberikan kesimpulan bahwa Kabupaten Jember muncul sebagai pusat pertumbuhan di wilayah Eks. Karesidenan Besuki karena memiliki jumlah fasilitas terbesar. Sektor pertanian menjadi sector yang mempunyai Cij (keunggulan kompetitif) tertinggi diantara sektor lain di keempat kabupaten yang termasuk wilayah Eks. Karesidenan Besuki. Perhitungan pengganda pendapatan menunjukkan sektor listrik, gas, dan air bersih mempunyai pengganda pendapatan terbesar di Kabupaten Jember, sektor bangunan di Kabupaten Banyuwangi, sektor listrik, gas dan air bersih di Kabupaten Bondowoso, sektor jasa-jasa di Kabupaten Situbondo. Sedangkan perhitungan analisis Model Gravitasi menunjukkan pusat pertumbuhan mempunyai daya tarik terhadap wilayah *hinterlandnya* karena mempunyai nilai Tij (daya tarik) yang semakin meningkat tiap tahunnya.

### **2.3 Kerangka Pikir**

Dengan menggunakan tiga komponen dalam perhitungan model gravitasi, yaitu jarak antara Kota Makassar dengan Kabupaten lain di sekitarnya sebagai wilayah *hinterlandnya*, jumlah penduduk masing-masing kabupaten/kota di selama 9 tahun dan pendapatan perkapita masing-masing kabupaten/kota untuk tahun 2010-2018, maka akan ditemukan angka gravitasi untuk masing-masing kabupaten, yaitu Kabupaten Gowa, Kabupaten Maros, dan Kabupaten Takalar terhadap Kota Makassar.

Angka gravitasi yang ada merupakan alat yang menunjukkan interaksi yang menghasilkan pengaruh. Melihat pengaruh Kota Makassar dengan

kabupaten lainnya sebagai wilayah *hinterland* dari Kota Makassar, yang mana dari angka gravitasi akan dianalisis untuk melihat bagaimana pengaruh yang dihasilkan oleh interaksi antara Kota Makassar dengan kabupaten lain selama periode penelitian. Kerangka pikir di atas, dapat disederhanakan dalam Gambar 2.1 berikut ini :



**Gambar 2.1**

**Kerangka Pikir**

## 2.4 Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah, landasan teoriitis dan penelitian sebelumnya, maka hipotesis dalam penelitian ini yaitu:

- 1) Di Duga Pengaruh Kota Makassar terhadap Kabupaten Gowa mengalami perkembangan yang positif selama periode 2010-2018 tetapi masih kecil.
- 2) Di Duga Pengaruh Kota Makassar terhadap Kabupaten Maros mengalami perkembangan yang positif selama periode 2010-2018 tetapi masih kecil.
- 3) Di Duga Pengaruh Kota Makassar terhadap Kabupaten Takalar mengalami perkembangan yang positif selama periode 2010-2018 tetapi masih kecil.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Makassar, Kabupaten Maros, Kabupaten Gowa, dan Kabupaten Takalar Provinsi.

#### **3.2 Metode Pengumpulan Data**

Penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu suatu bentuk penelitian yang menggunakan sarana kepustakaan dengan menelaah bahasan teoretis dan data-data dari berbagai buku-buku, artikel-artikel, dan karya ilmiah yang berhubungan dengan penelitian.

#### **3.3 Jenis dan Sumber Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sulawesi Selatan, juga data-data yang dipublikasikan secara resmi, buku-buku, artikel-artikel, dan jurnal-jurnal yang mempunyai relevansi dengan masalah yang diangkat dalam penelitian ini, yang diperoleh melalui perpustakaan dan download internet.

#### **3.4 Metode Analisis**

Alat analisis yang digunakan adalah model gravitasi. Analisis ini digunakan untuk melihat pengaruh perkembangan Kota Makassar sebagai pusat pertumbuhan terhadap wilayah *hinterland*nya akibat dari interaksi antarwilayah.

Adanya pengaruh interaksi antarwilayah menunjukkan eratnya hubungan antara wilayah 1 dengan wilayah 2 sebagai konsekuensi interaksi antarwilayah dalam teori pusat pertumbuhan.

Teori gravitasi kali pertama diperkenalkan dalam disiplin ilmu fisika oleh Sir Issac Newton (1687). Inti dari teori ini adalah bahwa dua buah benda yang memiliki massa tertentu akan memiliki gaya tarik menarik antara keduanya yang di kenal sebagai gaya gravitasi. Kekuatan gaya tarik menarik ini akan berbanding lurus dengan hasil kali kedua massa benda tersebut dan berbanding terbalik dengan kuadrat jarak antara kedua benda tersebut

Selanjutnya model gravitasi ini kemudia diterapkan oleh W.J. Reilly (1929), seorang ahli geografi untuk mengukur kekuatan interaksi keruangan antara dua wilayah atau lebih. Berdasarkan hasil penelitiannya, Reilly berpendapat bahwa kekuatan interaksi dua wilayah yang berbeda dapat diukur dengan memerhatikan faktor jumlah penduduk dan jarak antara kedua wilayah tersebut.

Kemudian pada penerapan dibidang ekonomi dilakukan modifikasi di mana perlu ditambahkan 1 aspek lain yaitu pendapatan perkapita, karena massa atau daerah yang diwakili oleh penduduk saja belum bias menggambarkan sebuah daerah karena disetiap daerah memiliki aktivitas sosial ekonomi yang terjadi akibat interaksi antar wilayah, dimana pendapatan perkapita tersebut mewakili hal tersebut.

Model gravitasi adalah model yang paling banyak digunakan untuk melihat besarnya daya tarik suatu potensi yang berada pada suatu lokasi. Model ini

sering digunakan untuk kaitan potensi suatu lokasi dan besarnya wilayah pengaruh dari potensi tersebut (Sjafrizal, 2018).

Model gravitasi itu sendiri merupakan salah satu metode analisis wilayah mengalami perbaikan atau penyempurnaan. Model gravitasi yang dimodifikasi bahkan dapat diterapkan untuk mengambil keputusan-keputusan lokasi suatu pusat perbelanjaan atau perencanaan pembangunan lainnya (Soepomo, 2000).

Teori gravitasi adalah teori yang menggambarkan tingkat interaksi spasial antara dua atau lebih entitas yang memiliki gejala fisik atau dalam penelitian ini yaitu suatu daerah. Besarnya interaksi antara dua daerah ditentukan melalui besarnya daerah. Model gravitasi menggunakan tolak ukur jumlah penduduk, banyak fasilitas, banyaknya lapangan pekerjaan, total pendapatan, luas bangunan, dan lain-lain untuk menentukan besarnya suatu kota. Faktor lain yang memengaruhi interaksi antara dua daerah yaitu jarak antara dua daerah karena semakin jauh jarak antara kedua daerah, maka semakin rendah keinginan seseorang untuk bepergian (Tarigan, 2015).

Adapun rumus untuk menghitung interaksi dalam hubungan antarwilayah adalah dengan menggunakan angka gravitasi (Gulo, 2015)

$$I_{1,2} = (W_1 P_1) (W_2 P_2) / J_{1,2}^2 \dots\dots\dots(3.1)$$

Dimana :

$I_{1,2}$  : Angka Gravitasi antara wilayah 1 dan 2

$W_1$  : Pendapatan per kapita wilayah 1

$W_2$  : Pendapatan per kapita wilayah 2

$P_1$  : Angkatan Kerja wilayah 1

$P_2$  : Angkatan Kerja wilayah 2

$J_{1,2}$  : Jarak antar wilayah 1 dan 2

Nilai  $I_{1,2}$  yang merupakan angkat gravitasi untuk dua wilayah menunjukkan eratnya hubungan (pengaruh) antara wilayah 1 dan 2, Semakin besar  $I_{1,2}$  maka semakin erat hubungan (pengaruh) antara dua wilayah, dengan demikian semakin banyak pula perjalanan ekonomi yang terjadi sebagai konsekuensi pengaruh antar wilayah dalam regional.

Kemudia dari angka gravitasi tersebut akan diurutkan dari perikat angka gravitasi terbesar. Sehingga dari urutan tersebut kita bisa mengetahui daerah yang memiliki angka gravitasi terbesar sebagai pusat pertumbuhan baru, dimana akan mengembangkan daerah belakangnya sebagai daerah pusat pertumbuhan baru.

Misalnya, ada dua kota (kota 1 dan kota 2) yang berdekatan, ingin diketahui berapa besar pengaruh yang terjadi antar dua kota tersebut. Pengaruh bisa saja diukur dari banyaknya perjalanan dari penduduk kota 1 ke kota 2 atau sebaliknya. Faktor apa yang menentukan besarnya pengaruh tersebut. Hasil pengalaman menunjukkan bahwa pengaruh itu ditentukan oleh beberapa faktor dimana faktor pertama adalah besarnya kedua kota tersebut. Timbul persoalan apa ukuran yang dijadikan untuk menentukan besarnya sebuah kota. Sebuah kota dapat diukur dari jumlah penduduk, banyaknya lapangan kerja, total pendapatan, jumlah/ luas bangunan, banyaknya fasilitas kepentingan umum, dan lain-lain. Mungkin karena mudah mendapatkan data maka ukuran yang digunakan adalah jumlah penduduk. Penggunaan jumlah penduduk sebagai alat ukur bukanlah *arbiter* karena jumlah penduduk juga terkait langsung dengan berbagai ukuran yang dikemukakan di atas.

Faktor kedua yang mempengaruhi pengaruh atau interaksi adalah jarak kota 1 dan 2. Jarak mempengaruhi keinginan orang untuk berpergian karena



menempuh jarak tersebut diperlukan waktu, tenaga, dan biaya. Makin jauh jarak yang memisahkan kedua lokasi, makin rendah keinginan orang untuk berpergian. Selain itu dalam hal jarak, orang mengamati bahwa minat orang berpergian menurun drastis apa bila jarak itu semakin jauh, artinya penurunan minat itu tidak proporsional dengan pertambahan jarak, melainkan eksponensial (Sabana, 2015).

### 3.5 Definisi Operasional

- a. Jarak diukur dengan satuan kilo meter yang merupakan jarak titik nol antara Kota Makassar dengan masing-masing wilayah *hinterlandnya* selama periode 2010-2018.
- b. Angkatan Kerja merupakan jumlah penduduk usia 15 tahun ke atas Kota Makassar dan masing-masing wilayah *hinterlandnya* pada tahun 2010-2018 yang di ukur dengan satuan jiwa.
- c. PDRB per kapita adalah PDRB per kapita yaitu PDRB dibagi dengan jumlah penduduk Kota Makassar dan tiga wilayah *hinterlandnya* pada tahun 2010-2018 atas dasar harga konstan yang di ukur dalam satuan rupiah.
- d. Interaksi ekonomi daerah adalah keterhubungan antarwilayah yang menyebabkan pengaruh akibat dari aktivitas sosial-ekonomi. Interaksi Kota Makassar dengan tiga wilayah *hinterlandnya* yang ada di sekitarnya yaitu Kabupaten Maros, Kabupaten Gowa, dan Kabupaten Takalar yang akan diukur dengan menggunakan angka gravitasi selama periode 2010-2018. Semakin tinggi nilai Angkat Gravitasi ( $I_{12}$ ) maka interakssi ekonomi antar daerah semakin kuat.

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

Gambaran umum penelitian yaitu berisi tentang kondisi geografis, kondisi ketenagakerjaan dan pendidikan masing-masing wilayah kabupaten/kota yang termasuk daerah penelitian.

##### **4.1.1 Kota Makassar**

Kota Makassar terletak antara 5°8'S 119°25'E yang berbatasan sebelah utara dengan Kabupaten Maros, sebelah selatan Kabupaten Gowa dan sebelah barat adalah selat Makassar.

Luas Kota Makassar adalah 175,77 km<sup>2</sup> atau sekitar 0,38 persen dari luas provinsi Sulawesi Selatan dengan kecamatan yang ada di Kota Makassar adalah Tamalanrea, Biringkanaya, Manggala, Panakkukang, Ujung Tanah, Bontoala, Wajo, Ujung Pandang, Makassar, Rappocini, Tamalate, Mamajang, dan Mariso.

**Tabel 4.1**  
**PDRB Kota Makassar Atas Dasar Harga Konstan 2010**  
**Tahun 2010-2018 (Juta Rupiah)**

Tahun	PDRB Kota Makassar	Pertumbuhan %
2010	58.556.467,43	0
2011	64.622.103,62	10,3
2012	70.851.035,02	9,6
2013	76.907.410,80	8,5
2014	83.593.818,43	8,6
2015	88.750.158,57	6,1
2016	95.836.984,04	7,9
2017	103.826.155,90	8,3
2018	112.568.414,88	8,4

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Selatan  
 Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

PDRB Pekapita dapat dijadikan sebagai salah satu indikator guna melihat keberhasilan pembangunan perekonomian suatu wilayah, meskipun belum mencerminkan pemerataan. PDRB harga Konstan (*rill*) dapat digunakan untuk menunjukkan laju pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan atau setiap setiap sektor dari tahun ke tahun. Seperti yang dilihat pada Tabel 4.1 PDRB Perkapita Atas Dasar Harga Konstan Kota Makassar. Pada tahun 2010 sebesar Rp. 58.556.468,43 dan pada tahun 2018 mencapai Rp. 112.568.414,88 yang berarti mengalami peningkatan sebesar 92,23% dalam kurung waktu sembilan tahun dengan rata-rata pertumbuhan 8,5% tiap tahunnya. Tingkat pertumbuhan yang naik dari tahun ke tahun menunjukkan bahwa adanya keberhasilan pemerintahan negara dalam meningkatkan dan meratakan kesejahteraan masyarakat di Kota Makassar.

**Tabel 4.2**  
**Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja yang berkerja dan Lapangan**  
**Pekerjaannya di Kota Makassar Tahun 2010-2018**

Lapangan Pekerjaan	Tahun								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan	10.695	3.613	2.336	1.554	6.715	5.475	5.475	18.307	18.052
Industri pengolahan	45.484	30.532	27.966	39.026	27484	42410	42410	52210	60.060
Perdagangan besar, eceran, rumah makan, hotel	198.221	195.725	160.556	173.650	189168	180969	180969	195155	208.221
Jasa kemasyarakatan, sosial dan perorangan	137.624	180.484	185.680	180.180	169901	153552	153552	151428	141.571
Lainnya	114.989	130.686	125.770	133.355	141160	139448	139448	131268	161.317
Jumlah	507.013	541.050	502.308	527.765	534428	521854	521854	548368	589.221

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Selatan Dalam Angka 2010-2018 (data diolah)

Tabel 4.2 menunjukkan bahwa dalam kurun waktu 9 tahun, penduduk Kota Makassar lebih dominan bekerja pada sektor perdagangan besar, eceran, rumah makan, hotel serta sektor jasa kemasyarakatan, sosial dan perorangan. Pada sektor perdagangan besar, eceran, rumah makan, hotel sendiri mengalami penurunan dari tahun 2010 yang awalnya 198.600 pekerja hingga tahun 2012 mencapai 160.556 pekerja yang merupakan penurunan terbesar selama periode penelitian. Namun setelah itu cenderung mengalami peningkatan, pada akhir tahun 2018 kembali meningkat hingga 208.221 pekerja, sedangkan sektor jasa kemasyarakatan, sosial dan perorangan tersebut cukup fluktuatif peningkatan yang paling besar terjadi pada tahun 2010 yang awalnya 137.887 pekerja meningkat hingga pada tahun 2012 hingga 185.680 pekerja. Namun pada tahun berikutnya hingga tahun 2018 terjadi penurunan hingga 141.571 pekerja.

Sementara sektor lain yang meliputi *sub* sektor pertambangan, dan penggalian, listrik, gas dan air, bangunan, keuangan juga secara rata-rata mengalami peningkatan. Data menunjukkan bahwa penduduk yang bekerja

pada sektor lainnya hanya 115.209 pekerja dan peningkatan yang paling tinggi hingga 161.317 pekerja pada tahun 2018.

Pada waktu yang bersamaan, di tahun 2013 jumlah penduduk yang bekerja di sektor pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan terus berkurang hingga 1.554 pekerja yang pada awalnya di tahun 2010 berjumlah 10.695 pekerja. Namun tahun 2014 sampai 2018 mengalami peningkatan hingga 18.052 pekerja.

**Tabel 4.3**  
**Penduduk yang termasuk angkatan kerja dan pendidikan tertinggi yang ditamatkan di Kota Makassar tahun 2010-2018**

Tingkat Pendidikan	Tahun								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat SD	90.891	118.819	133.917	100.631	113.686	156.028	156.028	132.482	124.991
SLTP	60.840	98.548	116.232	65.527	67.690	67423	67423	92.124	87.654
SMTA	234.204	234.958	232.186	231.593	214.557	239209	239209	232.036	266.827
Diploma/ Universitas	22.849	133.853	128.384	185.633	204.100	197200	197200	166.609	192.562
Jumlah	408.784	586.178	590.718	583.384	600.051	593160	593160	613322	671.044

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Selatan Dalam Angka 2010-2018 (data diolah)

Selanjutnya merupakan data pendidikan tertinggi yang ditamatkan oleh angkatan kerja di Kota Makassar yang ditampilkan dalam Tabel 4.3 Pada tahun 2010 dari keseluruhan angkatan kerja yang berjumlah 408.784 orang, diantaranya terdapat 234.204 orang adalah lulusan Sekolah Menengah Tingkat Atas (SMTA) yang merupakan tingkatan pendidikan tertinggi dari angkatan kerja Kota Makassar pada periode tersebut. Pendidikan tertinggi selanjutnya yang memiliki jumlah tertinggi ke-2 adalah tingkatan Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat Sekolah Dasar (SD) dari tahun 2010 sampai tahun 2012, yang di mana pada tahun 2013 tingkatan diploma dan universitas mengambil urutan ke-2 tersebut yang mengalami peningkatan

dari 2012 yg awalnya cuman 128.384 menjadi 185.633 pada tahun berikutnya yaitu tahun 2013 dan hal tersebut berlaku hingga 2018 mencapai 192.562 orang dan diikuti tingkat Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP) yang terus mengalami peningkatan secara keseluruhan yang cukup besar.

#### **4.1.2 Kabupaten Gowa**

Kabupaten Gowa berada pada 12°38.16' Bujur Timur dari Jakarta dan 5°33.6' Bujur Timur dari Kutub Utara. Sedangkan letak wilayah administrasinya antara 12°33.19' hingga 13°15.17' Bujur Timur dan 5°5' hingga 5°34.7' Lintang Selatan dari Jakarta. Kabupaten yang berada di daerah selatan dari Sulawesi Selatan merupakan daerah otonomi, di sebelah utara berbatasan dengan Kota Makassar dan Kabupaten Maros. Di sebelah selatan, berbatasan dengan Kabupaten Takalar dan Jeneponto, sedangkan di bagian baratnya dengan Kota Makassar dan Takalar.

Wilayah administrasi kabupaten gowa terdiri dari 18 kecamatan dan 167 desa/kelurahan dengan luas sekitar 1.883,33 km<sup>2</sup> atau sama dengan 3,01% dari luas wilayah provinsi Sulawesi Selatan. Wilayah Kabupaten Gowa sebagian besar merupakan daratan tinggi 72,26%. Ada sembilan wilayah kecamatan yang merupakan daratan tinggi yaitu Paparanloe, Mamuju, Tinggimoncong, Tombolo Pao, Parigi, Bungayya, Bontolempangan, Tompobulu dan Biringbulu. Selebihnya 27,74% berupa dataran rendah dengan topografi tanah yang data terdiri atas 9 kecamatan yaitu Somba Opu, Bontomarannu, Pattalassang, Palngga, Barombong, Bajeng, Bajeng Barat, Bontonompo dan Bontonompo Selatan.

**Tabel 4.4**  
**PDRB Kabupaten Gowa Atas Dasar Harga Konstan 2010**  
**Tahun 2010-2018 (Juta Rupiah)**

Tahun	PDRB Kabupaten Gowa	Pertumbuhan %
2010	7.132.479,32	0
2011	7.664.513,16	7,4
2012	8.289.113,15	8,1
2013	9.070.002,15	9,4
2014	9.720.169,64	7,1
2015	10.380.218,68	6,7
2016	11.166.021,95	7,5
2017	11.971.358,93	7,2
2018	12.825.807,66	7,1

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

Pada Tabel 4.4 menunjukkan kondisi PDRB Kabupaten Gowa Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2010 dalam kurung waktu sembilan tahun. Pada tahun 2010 sebesar Rp. 7.132.479,32 dan pada tahun 2018 mencapai Rp.12.825.807,66 yang berarti mengalami peningkatan sebesar 79,82% dalam kurung waktu sembilan tahun dengan rata-rata pertumbuhan tiap tahunnya sebesar 7,6%.

**Tabel 4.5**  
**Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja yang bekerja dan Lapangan Pekerjaannya di Kabupaten Gowa tahun 2010-2018**

Lapangan Pekerjaan	Tahun								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan	111.232	130.163	118.099	142.509	150.633	85.343	85.343	97.670	100.022
Industri pengolahan	17.806	29.762	32.850	21.324	14.996	27.769	27.769	38.031	51.978
Perdagangan besar, eceran, rumah makan, hotel	52.382	49.173	52.188	52.638	53.323	65.515	65.515	69.809	87.826
Jasa kemasyarakatan, sosial dan perorangan	40.974	32.982	32.886	39.375	60.843	51.474	51.474	52.340	55.251
lainnya	45.013	34.980	37.188	39.375	44.280	54.677	54.677	54.876	55.707
Jumlah	269.407	277.060	273.211	297.347	325.075	284.778	284.778	312.726	350.707

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Selatan Dalam Angka 2010-2018 (data diolah)

Kabupaten Gowa dikategorikan sebagai sebuah kabupaten yang cukup luas, sehingga jumlah angkatan kerja yang ada juga lumayan besar. Pada tahun 2010, seperti yang ditampilkan pada Tabel 4.5 jumlah angkatan kerja Kabupaten Gowa yang bekerja menurut lapangan pekerjaan adalah sebesar 269.407 orang. Selama delapan tahun selanjutnya, jumlah ini terus mengalami peningkatan yang cukup besar, masing-masing pada hingga 2018 mencapai 350.707 orang. Jika dilihat dari struktur pekerjaannya, Kabupaten Gowa masih berbasis sektor pertanian, yang mana disajikan data bahwa penduduk yang bekerja di sektor pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan di Kabupaten Gowa selama sembilan tahun secara rata-rata terus mengalami peningkatan.

Sektor selanjutnya yang memiliki jumlah pekerja yang cukup besar adalah sektor perdagangan besar, eceran, rumah makan, hotel. Sama halnya dengan sektor sebelumnya, sektor ini juga cenderung mengalami peningkatan jumlah pekerja. Penduduk yang bekerja di sektor ini berkisar 19 hingga 25 persen dari total angkatan kerja yang berkerja selama sembilan tahun dimulai dari tahun 2010 hingga tahun 2018.

Selanjutnya dua sektor lain yang memiliki jumlah pekerja yang tidak terlalu berbeda jauh adalah sektor jasa kemasyarakatan, sosial, dan perumahan dan sektor lainnya, meliputi sub sektor pertambangan dan penggalian, listrik, gas, dan air, bangunan, keuangan. Masing-masing sektor mampu mempekerjakan sekitar 15 persen dari total pekerja yang ada. Sektor lain yang memiliki jumlah pekerja paling sedikit adalah sektor industri pengolahan, namun tetap mengalami peningkatan setiap tahunnya hingga



2018 sebesar 51.978 orang yang mendekati sektor jasa kemasyarakatan, sosial, dan perorangan pada tahun tersebut.

**Tabel 4.6**  
**Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja dan Pendidikan tertinggi yang ditamatkan di Kabupaten Gowa tahun 2010-2018**

Tingkat Pendidikan	Tahun								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat SD	147.155	155.077	166.847	170738	181.611	134.156	134.156	132.482	130.013
SLTP	52.221	41.942	49.934	42.684	43.902	42.459	42.459	66.690	60.544
SMTA	58.857	71.316	61.935	64.453	73.179	80.124	80.124	88.286	79.455
Diploma/ Universitas	4.400	23.677	19.373	27.515	34.094	42.909	42.909	47.498	42.714
Jumlah	262.633	292.030	298.089	305.390	332.7786	299.648	299.648	333.179	312.726

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Selatan Dalam Angka 2010-2018 (data diolah)

Tabel 4.6 menunjukkan kondisi angkatan kerja Kabupaten Gowa jika dilihat dari pendidikan yang telah diselesaikan.. Angkatan kerja dengan lulusan tingkatan Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat Sekolah Dasar (SD) adalah jumlah yang terbanyak dari keseluruhan tingkatan yang diselesaikan di Kabupaten Gowa pada sembilan tahun terakhir dari tahun 2010 hingga 2018. Pada tahun 2010 tingkatan pendidikan dengan angka terkecil yang di selesaikan angkatan kerja Kabupaten Gowa adalah tingkatan diploma / universitas di susul oleh lulusan SLTP, SMTA. Namun hal yang menggemirakan adalah jumlah lulusan tingkatan diploma / universitas mengalami peningkatan yang pesat yang awalnya cuman 4.400 orang pada tahun 2010, berkembang menjadi 23.677 di tahun 2011 dan seterusnya hingga tahun 2018 mencapai 42.714 orang.

#### 4.1.3 Kabupaten Maros

Kabupaten Maros Terletak di bagian barat Provinsi Sulawesi Selatan, antara 40°45'-50°07' lintang selatan dan 109°206'-129°12 bujur timur yang

berbatasan dengan Kabupaten Pangkep sebelah utara, Kota Makassar dan Kabupaten sebelah selatan, kabupaten Bone di sebelah timur dan Selat Makassar di sebelah barat.

Luas wilayah Kabupaten Maros 1.619,12 km<sup>2</sup> yang secara administrasi pemerintahannya terdiri atas 14 kecamatan dan 103 desa/kelurahan. Kecamatan yang ada adalah Bantimurung, Bontoa, Camba Canrana, Lau, Mallawa, Mandai, Maros, Baru, Marusu, Moncongloe, Simbang, Tanralili, Tompobuu dan Turikale.

**Tabel 4.7**  
**PDRB Kabupaten Maros Atas Dasar Harga Konstan 2010**  
**Tahun 2010-2018 (Juta Rupiah)**

Tahun	PDRB Kababupaten Maros	Pertumbuhan %
2010	7.315.449,71	0
2011	8.137.588,41	11,2
2012	9.044.514,02	11,1
2013	9.612.262,47	6,2
2014	10.066.823,74	4,7
2015	10.916.729,15	8,4
2016	11.953.999,17	9,5
2017	12.768.318,40	6,8
2018	13.558.738,06	6,1

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

Pada Tabel 4.7 menunjukkan kondisi PDRB Kabupaten Maros Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2010 dalam kurung waktu sembilan tahun. Pada tahun 2010 sebesar Rp. 7.315.449,71 dan pada tahun 2018 mencapai Rp. 13.558.738,06 yang berarti mengalami peningkatan sebesar 85,34% dalam kurung waktu sembilan tahun dengan rata-rata pertumbuhan tiap tahunnya sebesar 8%.

**Tabel 4.8**  
**Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja yang bekerja dan Lapangan**  
**Pekerjaannya di Kabupaten Maros tahun 2010-2018**

Lapangan Pekerjaan	Tahun								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan	55.696	33.995	44.686	42.328	34.235	46.264	46.264	33.057	34.669
Industri pengolahan	7.755	12.755	14.654	9.764	12.295	18.722	18.722	16.544	17.414
Perdagangan besar, eceran, rumah makan, hotel	22.402	30.908	29.206	29.848	40.386	31.539	31.539	32.385	39.172
Jasa kemasyarakatan, sosial dan perorangan	22.051	33.153	26.881	25.881	31.552	25.408	25.408	24.907	25.481
Lainnya	18.701	23.056	18.917	22.045	23.157	23.148	23.148	25.961	23.080
Jumlah	126.605	133.867	134.344	129.866	141.625	145.081	145.081	132.854	139.816

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Selatan Dalam Angka 2010-2018 (data diolah)

Kabupaten Maros memiliki jumlah angkatan kerja yang relatif lebih sedikit jika dibandingkan dengan Kota Makassar. Berdasarkan data pada Tabel 4.8 terlihat bahwa pada tahun 2010 jumlah angkatan yang bekerja di Kabupaten Maros sebesar 126.605 orang, yang mana sektor pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan menjadi sektor yang paling banyak memiliki pekerja yaitu sekitar 55.695, sektor selanjutnya yang memiliki pekerja yang cukup banyak adalah sektor perdagangan besar, eceran, rumah tangga, hotel dengan total 22.402 pekerja.

Pada tahun 2011 hingga 2017, sektor pertanian, kehutanan, perburuan, tetap menjadi sektor dengan total pekerja terbanyak dibanding 4 sektor lainnya. Namun pada tahun 2014 dan 2018, sektor perdagangan besar, eceran, rumah makan, dan hotel sempat menjadi sektor yang total pekerjaanya terbanyak dibanding sektor lainnya. Selanjutnya, sektor terakhir yang menyerap tenaga kerja paling kecil adalah sektor industri pengolahan. Namun, sektor ini secara perlahan-lahan terus mengalami peningkatan dalam

jumlah pekerja yang diserap, sehingga pada tahun 2018 mencapai 17.414 pekerja di Kabupaten Maros.

**Tabel 4.9**  
**Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja dan Pendidikan tertinggi yang ditamatkan di Kabupaten Maros tahun 2010-2018**

Tingkat Pendidikan	Tahun								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat SD	60.994	74.947	62.062	55.145	64.641	71.493	71.493	64.514	64.838
SLTP	19.716	21.229	20.268	19.897	17.048	23.255	23.255	16.049	17.536
SMTA	45.012	33.391	45.557	44.588	46.161	41.057	41.057	43.350	48.316
Diploma/ Universitas	5.244	10.703	15.970	18.102	20.746	20.183	20.183	18.708	20.319
Jumlah	130.966	140.270	143.857	137.732	148.596	155.998	155.998	142.621	151.009

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Selatan Dalam Angka 2010-2018 (data diolah)

Tabel 4.9 menunjukkan kondisi penduduk Kabupaten Maros dengan pendidikan tertinggi yang ditamatkan. Jumlah angkatan kerja di Kabupaten Maros secara umum terus mengalami peningkatan, namun dari segi kualitas tenaga kerja jika dilihat dari tingkat pendidikan masih terbilang rendah. Pada tahun 2010, dari total 130.966 orang, angkatan kerja paling banyak merupakan mereka hanya menamatkan tingkat Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat Sekolah Dasar (SD) yang mencapai 60.994 orang atau sekitar 46,5 persen dari total angkatan kerja. Selanjutnya pada urutan kedua adalah angkatan kerja yang berhasil menamatkan tingkat Sekolah Menengah Tingkat Atas (SMTA) sebanyak 24.803 orang.

Hal ini berlaku hingga 2018, yang mana lulusan terbanyak adalah tingkat Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat Sekolah Dasar (SD) dan disusul oleh lulusan tingkat Sekolah Menengah Tingkat Atas (SMTA). Selama sembilan tahun terakhir, lulusan terendah adalah tingkatan diploma/universitas, Pada tahun 2010 awalnya hanyalah 5.244 orang, Namun

tahun 2014 sampai dengan tahun 2018 terus mengalami peningkatan yang cukup besar hingga sekitar 20.319 orang.

#### 4.1.4 Kabupaten Takalar

Kabupaten Takalar yang beribukota di Pattalassang terletak antara 5°3'-5°38' lintang selatan dan 119°22'-119°39' bujur timur. Di sebelah timur secara administrasi, berbatasan dengan Kabupaten Gowa dan Jeneponto. Di sebelah utara, berbatasan dengan Kabupaten Gowa. Sedangkan sebelah barat dan sebelah selatan dibatasi oleh Selat Makassar dan Laut Flores.

Luas wilayah kabupaten takalar tercatat 566,51km<sup>2</sup>. Terdiri dari sembilan kecamatan dan 100 wilayah desa/kelurahan. Jarak ibukota Kabupaten Takalar dengan ibukota provinsi Sulawesi selatan mencapai 45 km yang melalui Kabupaten Gowa. Kecamatan Manggarabombang, Kecamatan Mappakasunggu, Kecamatan Palombangkeng Selatan, Kecamatan Polombangkeng Utara, Kecamatan Galesong Selatan, Kecamatan Galesong Utara, Kecamatan Pattalassang, Kecamatan Galesong, Kecamatan Sanrobone.

**Tabel 4.10**  
**PDRB Kabupaten Takalar Atas Dasar Harga Konstan 2010**  
**Tahun 2010-2018 (Juta Rupiah)**

Tahun	PDRB Kabupaten Takalar	Pertumbuhan %
2010	3.321.669,83	0
2011	3.573.902,98	7,5
2012	3.809.135,64	6,5
2013	4.144.292,39	8,7
2014	4.548.616,68	9,7
2015	4.931.544,19	8,4
2016	5.405.320,37	9,6
2017	5.803.944,31	7,3
2018	6.190.674,12	6,6

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

Pada Tabel 4.10 menunjukkan kondisi PDRB Kabupaten Takalar Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2010 dalam kurung waktu sembilan tahun. Pada tahun 2010 sebesar Rp. 3.321.669,83 dan pada tahun 2018 mencapai Rp. 6.190.674,12 yang berarti mengalami peningkatan sebesar 86,37% dalam kurung waktu sembilan tahun dengan rata-rata pertumbuhan tiap tahunnya sebesar 8,1%.

**Tabel 4.11**  
**Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja yang bekerja dan Lapangan Pekerjaannya di Kabupaten Takalar tahun 2010-2018**

Lapangan Pekerjaan	Tahun								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan	41.645	44.348	45.468	38.563	43.678	46.547	46.547	50.819	55.288
Industri pengolahan	6.993	7.309	6.731	5.103	5.024	13.742	13.742	11.338	13.598
Perdagangan besar, eceran, rumah makan, hotel	22.143	26.826	20.069	19.650	20.376	21.268	21.268	31.058	33.080
Jasa kemasyarakatan, sosial dan perorangan	18.603	12.766	14.852	16.989	34.679	15.760	15.760	17.928	16.211
Lainnya	15.744	25.553	26.662	29.687	21.449	17.578	17.578	19.817	18.097
<b>Jumlah</b>	<b>105.138</b>	<b>116.802</b>	<b>133.782</b>	<b>109.992</b>	<b>125.205</b>	<b>114.895</b>	<b>114.895</b>	<b>130.960</b>	<b>136.274</b>

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Selatan Dalam Angka 2010-2018 (data diolah)

Tabel 4.11 menunjukkan bahwa Kabupaten Takalar masih merupakan Kabupaten yang berbasis pertanian, hal ini terlihat total angkatan kerja yang bekerja selama sembilan tahun berturut-turut dimulai dari tahun 2010 hingga 2018 angkatan kerja yang bekerja paling banyak ada pada sektor pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan. Misalnya pada tahun 2010 dari total 105.137 pekerja yang ada, 41.645 pekerja diantaranya bekerja di sektor pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan. Meskipun angka ini sempat mengalami penurunan pada tahun 2013 dan meningkat lagi pada 2014 hingga 2018 mencapai 55.288 pekerja di sektor tersebut.

Dua sektor lain yang juga menyerap tenaga kerja yang lumayan besar adalah sektor perdagangan besar, eceran, rumah makan, hotel dan sektor jasa kemasyarakatan, sosial dan perorangan. Sektor lainnya yang meliputi *sub* sektor pertambangan dan panggilan, listrik, gas dan air, bangunan, keuangan juga terus mengalami peningkatan dari tahun 2010 hingga tahun 2013, namun pada tahun 2014 hingga 2018 sektor tersebut mengalami penurunan yang cukup besar. Sedangkan sektor terakhir yang menyerap tenaga kerja terkecil dalam waktu sembilan tahun adalah sektor industri pengolahan, namun perlahan sektor ini secara perlahan-lahan terus mengalami peningkatan dalam jumlah pekerja yang diserap dari tahun 2010 yang berjumlah 6.993 pekerja hingga tahun 2018 mencapai 13.598 pekerja di Kabupaten Takalar.

**Tabel 4.12**  
**Penduduk yang termasuk Angkatan Kerja dan Pendidikan tertinggi yang**  
**ditamatkan di Kabupaten Takalar tahun 2010-2018**

Tingkat Pendidikan	Tahun								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat SD	64.973	61.072	73.346	53.570	62.238	63.699	63.699	67.857	95.878
SLTP	19.294	17.341	18.567	23.729	19.788	16.922	16.922	21.918	23.303
SMTA	24.803	25.814	24.588	27.807	31.325	30.609	30.609	36.063	35.390
Diploma/ Universitas	3.754	9.516	7.147	13.384	15.394	8.506	8.506	11.908	10.503
<b>Jumlah</b>	<b>112.824</b>	<b>113.743</b>	<b>123.648</b>	<b>113.084</b>	<b>128.745</b>	<b>119.736</b>	<b>119.736</b>	<b>137.745</b>	<b>141.771</b>

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Selatan Dalam Angka 2010-2018 (data diolah)

Tabel 4.12 menunjukkan kondisi penduduk Kabupaten Takalar dengan pendidikan tertinggi yang berhasil ditamatkan. Jumlah angkatan kerja di Kabupaten Takalar secara umum terus mengalami peningkatan, namun dari segi kualitas tenaga kerja jika dilihat dari tingkat pendidikan masih terbilang rendah. Pada tahun 2010 dari total 112.824 angkatan kerja paling banyak

adalah mereka yang Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat SD mencapai 64.973 atau sekitar 57 persen dari total angkatan kerja. Selanjutnya pada urutan kedua adalah angkatan kerja yang berhasil menyelesaikan tingkat pendidikan Sekolah Menengah Tingkat Atas (SMTA) sebanyak 24.803 orang.

Hal ini juga berlaku pada tahun berikutnya hingga 2018, yang ana lulusan terbanyak adalah Tidak / Belum Pernah Sekolah dan Tidak / Belum / Tamat SD dan disusul oleh lulusan tingkatan SMTA. Selama sembilan tahun terakhir, lulusan terendah adalah tingkatan diploma / universitas yang diakibatkan oleh fasilitas pendidikan untuk tingkat ini memang masing sangat minim di Kabupaten takalar.

## **4.2 Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap**

### ***Wilayah Hinterlandnya***

Pusat pertumbuhan yang pada umumnya merupakan kota-kota besar tidak hanya berkembang sangat pesat, akan tetapi mereka bertindak sebagai pompa-pompa pengisap dan memiliki daya penarik yang kuat bagi wilayah-wilayah belakangnya yang relatif statis. Wilayah-wilayah pinggiran di sekitar pusat secara berangsur-angsur berkembang menjadi masyarakat dinamis. Terdapat arus penduduk, modal, dan sumberdaya ke luar wilayah belakang yang dimanfaatkan untuk menunjang perkembangan pusat-pusat dimana pertumbuhan ekonominya sangat cepat dan bersifat kumulatif. Sebagai akibatnya, perbedaan pendapatan antara pusat dan wilayah pinggiran cenderung lebih besar (Sabana, 2007).



Hakikat pembangunan regional adalah memandang pusat kota sebagai tempat sentral bagi titik pertumbuhan dan menentukan tingkat perkembangan ekonomi keseluruhan daerah. Dengan demikian terjadi interdependensi antara pusat kota dengan daerah-daerah disekitarnya.

Kota Makassar dalam dimensi pembangunan Sulawesi Selatan memegang peranan yang sangat penting dalam pengembangan daerah lain. Terutama melalui peraturan presiden yang menetapkan Kawasan Mamminasata dengan tujuan bisa menjadi percontohan untuk pengembangan tata ruang terpadu khususnya di Indonesia Timur. Kawasan Mamminasata sendiri terdiri atas empat kabupaten/kota, yaitu Kota Makassar, Kabupaten Maros, Kabupaten Gowa, dan Kabupaten Takalar. Dalam penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana perkembangan interaksi Kota Makassar terhadap tiga kabupaten lain di sekitarnya dengan menggunakan model gravitasi.

**Tabel 4.13**  
**Angka Gravitasi (Daya Tarik) Kota Makassar dengan Wilayah *Hinterlandnya***  
**Tahun 2010-2018**

Tahun	Kabupaten Gowa	Pert. (%)	Kabupaten Maros	Pert. (%)	Kabupaten Takalar	Pert. (%)
2010	1.697.536.340.542.590.000	0	235.621.115.518.593.000	0	48.274.417.571.047.400	0
2011	2.021.345.159.238.340.000	19	287.855.572.316.032.000	22	57.882.250.624.737.800	20
2012	2.384.028.835.836.840.000	18	350.330.320.041.775.000	22	67.752.600.577.033.600	17
2013	2.762.333.866.713.770.000	16	393.913.595.220.414.000	12	78.434.260.326.671.900	16
2014	3.390.925.182.220.180.000	23	483.698.813.745.635.000	23	99.628.645.086.543.300	27
2015	3.854.202.456.012.010.000	14	542.511.090.293.194.000	12	111.706.744.477.500.000	12
2016	4.451.072.794.468.140.000	15	637.794.118.077.986.000	18	131.439.715.121.625.000	18
2017	5.456.229.500.894.590.000	23	778.923.835.236.085.000	22	161.359.884.272.738.000	23
2018	6.195.539.523.243.320.000	14	876.675.192.711.146.000	13	182.408.026.947.314.000	13

Sumber : Hasil Perhitungan Model Gravitasi Kota Makassar terhadap wilayah *Hinterlandnya* Lampiran 1

Tabel 4.13 Merupakan angka gravitasi hasil perhitungan menggunakan model gravitasi antara Kota Makassar dengan kabupaten di sekitarnya mulai dari tahun 2010 hingga tahun 2018. Selama masa penelitian, Kabupaten Gowa merupakan daerah yang memiliki angka gravitasi terbesar dengan Kota

Makassar, urutan selanjutnya adalah Kabupaten Maros dan daerah Kabupaten Takalar memiliki angka gravitasi terkecil.

Tiiga kabupaten yang menjadi daerah *hinterland* dari Kota Makassar tersebut memiliki angka gravitasi yang semakin meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 2010, Kabupaten Gowa telah memiliki angka gravitasi sebesar 1.697.536.340.542.590.000 sementara pada waktu yang sama Kabupaten Takalar hanya memiliki 2,8 persen dari angka gravitasi Kabupaten Gowa. Sementara Kabupaten Maros hanya memiliki 13,8 persen dari angka gravitasi Kabupaten Gowa yaitu 235.621.115.518.593.000.

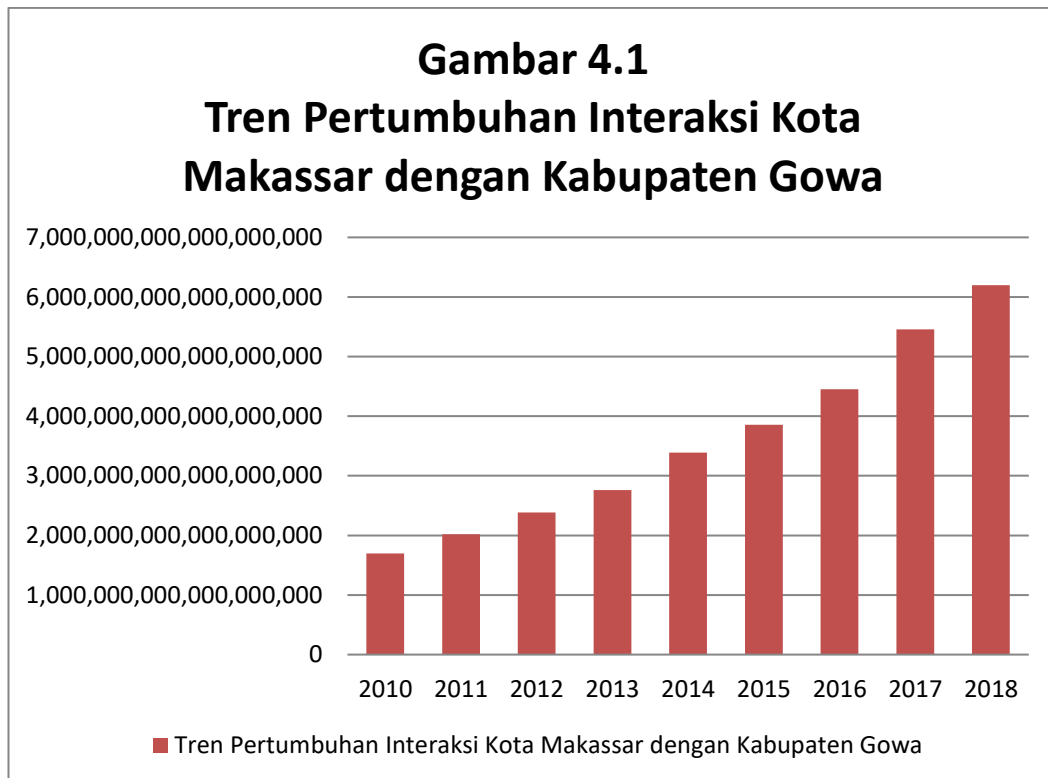
Pada tahun-tahun berikutnya, masing-masing angka gravitasi tiap wilayah *hinterland* dari Kota Makassar mengalami peningkatan. Kabupaten Gowa rata-rata pertumbuhan berkisar 18 persen per tahun, sementara itu Kabupaten Maros mengalami pertumbuhan sekisar 17,9 persen per tahunnya, sedangkan Kabupaten Takalar mengalami pertumbuhan rata-rata sekisar 18,1 per tahunnya. Pada Kabupaten Gowa peningkatan angka gravitasi paling besar terjadi pada tahun 2014 dan 2017 yaitu mencapai angka 23 persen. Sedangkan Kabupaten Takalar mengalami peningkatan angka gravitasi paling besar terjadi pada tahun 2014 yaitu 27 persen. Pada tahun yang sama, Kabupaten Maros juga memiliki pertumbuhan angka gravitasi paling tinggi sebesar 23 persen.

Pada tahun 2018, kabupaten gowa tetap menjadi wilayah *hinterland* dari Kota Makassar yang memiliki angka gravitasi tertinggi, yang mencapai 6.195.539.523.243.320.000 atau meningkat 3,64 kali dalam rentan sembilan tahun. Sementara kabupaten Takalar mengalami peningkatan angka gravitasi hingga 3,77 dari tahun 2010 yang bernilai 48.274.417.571.047.400 dan pada tahun 2018 mencapai 182.408.026.947.314.000 Kabupaten Maros sendiri

mengalami peningkatan angka gravitasi dari tahun 2010 sebesar 235.621.115.518.593.000 menjadi 876.675.192.711.146.000 atau sekitar 3,72 dari tahun awal.

#### **4.2.1 Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Perkembangan Kabupaten Gowa**

Model Gravitasi dapat digunakan untuk mendeskripsikan intensitas pergerakan manusia atau komoditas di antara wilayah-wilayah dengan berbagai jenis ukuran (dimana kecenderungan interaksi naik seiring dengan luas wilayah) menarik ke dalam penipisan efek jarak. Karena di dalam pengembangan wilayah penggunaan lahan dan sistem pergerakan manusia yang dijadikan kajian maka perencana harus terlebih dahulu memperhatikan daya tarik lokasi tersebut. Dan salah satu model yang banyak digunakan untuk menganalisis perencanaan pengembangan wilayah adalah model gravitasi. Model ini dapat membantu para perencana wilayah untuk memperkirakan daya tarik suatu lokasi dibanding dengan lokasi lain disekitarnya.



Sumber: Tabel 4.13 Angka Gravitasi (Daya Tarik) Kota Makassar dengan Wilayah Hinterlandnya Tahun 2010-2018

Angka gravitasi yang terdapat pada Lampiran Tabel 1 yaitu hasil perhitungan model angka gravitasi antara Kota Makassar dengan Kabupaten Gowa dalam kurun waktu sembilan tahun terus mengalami peningkatan, yang menunjukkan bahwa kedua daerah ini memiliki hubungan secara ekonomi yang erat. Gambar 4.1 menunjukkan tren pertumbuhan interaksi antara Kota Makassar dengan Kabupaten Gowa yang mana terlihat bahwa dimulai dari tahun pertama yaitu tahun 2010 hingga tahun ke sembilan yaitu tahun 2018, pertumbuhan interaksi menunjukkan tren yang positif. Hal ini bahwa antara Kota Makassar dan Kabupaten Gowa memiliki interaksi yang cenderung mengalami peningkatan setiap tahunnya. Hal lain yang juga bisa disimpulkan pada Tabel 4.13 adalah Kabupaten Gowa adalah daerah yang memiliki interaksi ekonomi yang paling kuat dengan Kota Makassar, Ada beberapa hal yang mendukung pernyataan ini.

Hal ini disebabkan salah satunya karena Kota Makassar berbatasan langsung dengan Kabupaten Gowa dengan jarak antar pusat kota hanya 11 km. Untuk bisa mencapai Kota Makassar dari Kabupaten Gowa tersedia berbagai macam alat transportasi. Transportasi merupakan hal yang penting dalam mobilitas suatu penduduk. Tanpa adanya transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik. Semakin bertambahnya teknologi karena kemajuan IPTEK, dan juga alat transportasi semakin beragam jenisnya. Adanya transportasi dapat mengurangi gangguan jarak, yakni antara lain : a. Dibutuhkan waktu dan tenaga (biaya) untuk mencapai lokasi dari suatu lokasi tertentu; b. Semakin jauh dari lokasi, makin kurang diketahui potensi atau karakter yang ada pada suatu wilayah; c. Semakin jauh jarak yang ditempuh, makin menurunkan minat orang untuk bepergian (Tarigan, 2015).

Ketiga kendala tersebut sudah dapat teratasi dengan adanya perkembangan transportasi. Dalam interaksi antar wilayah, semakin kuat interaksinya akan terlihat pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasilah yang dapat dijadikan tolak ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah.

**Tabel 4.14**  
**PDRB Per Kapita Kabupaten Gowa Atas Dasar Harga Konstan 2010**  
**Tahun 2010-2018**

Tahun	PDRB Per Kapita Kabupaten Takalar
2010	10.889.647
2011	11.621.491
2012	12.363.230
2013	13.029.815
2014	13.702.228
2015	14.363.068
2016	15.181.682
2017	16.000.211
2018	16.862.594

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

PDRB per kapita atas harga dasar konstan berguna untuk mengetahui pertumbuhan nyata ekonomi perkapita penduduk suatu daerah yang merupakan bagian dalam menghitung angka gravitasi suatu daerah. Pada gambar 4.14 menunjukkan PDRB per Kapita Kabupaten Gowa Atas Dasar Harga Konstan 2020 dalam waktu 9 tahun menunjukkan bahwa pada tahun mengalami peningkatan. Namun peningkatan tersebut tidak terlalu besar. Dalam kurung waktu 9 tahun dari tahun 2010 hingga 2018 mengalami peningkatan sebanyak 1,54 kali daro tahun awal.

**Tabel 4.15**  
**Penduduk Kabupaten Gowa Usia 15 Tahun ke Atas**  
**Tahun 2010-2018**

Tahun	Penduduk Usia 15 Tahun ke Atas
2010	448.743
2011	452.335
2012	457.405
2013	470.194
2014	486.234
2015	511.950
2016	523.114
2017	534.125
2018	544.787

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

Salah satu aspek dalam menghitung model gravitasi adalah massa yaitu pada penelitian ini adalah sebuah daerah yang dimana massa daerah 1 dan daerah lainya berbanding lurus. Pada Tabel 4.15 menunjukkan jumlah penduduk yang berusia 15 tahun keatas. Hal tersebut menunjukkan potensi penduduk daerah Kabupaten Gowa untuk melakukan interksi dengan Kota Makassar. Data tersebut menunjukkan peningkatan yang positif tiap tahunnya, pada tahun 2010 menunjukkan 447.743 orang yang bersuia 15 tahun keatas dan pada tahun 2018 menjadi 544.787 orang. Peninggkatan tersebut dalam waktu 9 tahun mengalami peningkatan sebesar 1,21 kali dari tahun awal.

Pada Kabupaten Gowa Terdapat beberapa jenis angkutan umum yang sering digunakan oleh masyarakat Kabupaten gowa untuk melakukan perjalanan/ interaksi ke Kota Makassar, yaitu angkutan kota atau masyarakat sekitar menamai angkutan ini dengan istilah pete-pete. Angkutan ini merupakan angkutan umum yang paling banyak digunakan oleh masyarakat untuk melakukan perjalanan ke Kota Makassar. Salah satu alasannya karena transportasi ini terbilang murah yang dimana akan meningkatkan volume arus perjalanan masyarakat Kabupaten Gowa ke Kota Makassar

Jenis angkutan umum lainnya yang tersedia untuk rute Kabupaten Gowa dengan Kota Makassar yaitu Becak Motor atau biasa disebut dengan Bentor oleh masyarakat sekitar. Berbeda dengan angkutan umum sebelumnya, volume bentor jauh lebih sedikit. Begitu pula dengan rute yang mampu dilalui tidak seluas jangkauan pete-pete. Biaya yang dikenakan saat menggunakan jasa bentor jauh lebih mahal dibandingkan dengan pete-pete, dengan pertimbangan kenyamanan dan laju kendaraan yang lebih baik dibandingkan pete-pete.

Alternatif angkutan umum lainnya yang dapat di gunakan dari Kabupaten Gowa ke Kota Makassar adalah taksi yang dimana jika dibandingkan dengan dua alat transportasi sebelumnya, taksi termasuk jenis angkutan umum yang menawarkan biaya jasa angkutan paling tinggi. Tentu saja dengan memberikan jaminan berupa kenyamanan kepada konsumennya, sehingga tidak perlu berdesakan dengan penumpang lain, seperti yang dirasakan jika menggunakan jasa pete-pete atau merasakan terik pana matahari secara langsung yang umumnya dirasakan pengguna jasa bentor.

Selanjutnya adalah jenis transportasi yang digunakan untuk mengangkut barang produksi Kabupaten Gowa ke Kota Makassar. Truk adalah transportasi yang paling umum digunakan masyarakat dalam memobilisasi produk Kabupaten Gowa, misalnya produk pertanian hasil alam Kabupaten Gowa atau mengangkut pasir dari Kabupaten Gowa ke Kota Makassar, dan masih banyak lagi.

Alat transportasi lain yang digunakan untuk mengangkut barang juga adalah mobil pick up yang ukurannya jauh lebih kecil dari truk, namun banyak digunakan masyarakat bila volume barang yang ingin diangkut tidak terlalu besar atau jika tidak mampu membiayai penggunaan jasa truk. Selain didukung oleh berbagai macam alat transportasi untuk mobilisasi masyarakat dan barang, kondisi jalan yang merupakan perbatasan antara Kabupaten Gowa dengan Kota Makassar juga tergolong baik dan dengan ruas jalan yang besar.



**Tabel 4.16**  
**Jumlah Kendaraan Bermotor dan Jenis Kendaraan di Kabupaten Gowa**  
**Tahun 2017-2018**

Jenis Kendaraan	2017	2018
Mobil Penumpang	18.579	20.118
Bus	199	202
Truck	9.259	9.996
Sepeda Motor	228.872	240.772
Jumlah	256.909	271.149

Sumber : Badan Pusat Statistik

Tabel 4.16 Menunjukkan jumlah kendaraan bermotor yang terdapat pada kabupaten Gowa pada tahun 2017 sampai dengan tahun 2018 yang dilihat dari jenis kendaraannya. Terlihat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak adalah jenis kendaraan Sepeda Motor yang mencapai 229.324 dan hal ini berlaku juga pada tahun 2018 yang meningkat hingga 249.005 buah atau sekitar 87 persen dari total kendaraan yang di kabupaten gowa pada tahun 2017 dan 89 persen di tahun 2018.

**Tabel 4.17**  
**Kondisi Jalan Kabupaten Gowa Tahun 2014-2018**  
**(dalam Km)**

Kondisi Jalan	2014	2015	2016	2017	2018
Baik	1.296,92	1465,32	1539,10	1077,42	1452,11
Sedang	61,09	131,22	131,82	454,21	154,34
Rusak	220,34	368,62	294,75	446,01	634,98
Rusak Berat	1065,14	1037,78	937,22	748,54	519,74
Jumlah	2.643,49	2902,94	2902,94	2726,17	2761,71

Sumber : Badan Pusat Statistik

Dalam mobilitas masyarakat, selain jumlah kendaraan, kondisi jalan juga menjadi faktor penentu arus barang maupun orang dalam interaksi antar wilayah. Tabel 4.17 di atas menyajikan data yang menunjukkan kondisi jalan Kabupaten Gowa pada tahun 2014 hingga tahun 2018. Secara umum, kondisi jalan di Kabupaten Gowa yang paling banyak adalah kondisi baik, dimana mengalami peningkatan walaupun pada tahun 2017 mengalami penurunan

yang lumayan besar, namun kondisi jalan yang termasuk rusak berat justru mengalami penurunan tiap tahunnya.

Hal ini yang semakin menguatkan pernyataan bahwa Kabupaten Gowa yang memiliki interaksi ekonomi paling besar dibandingkan dengan Kabupaten Takalar, dan Kabupaten Maros, adalah karena letaknya yang paling strategis. Daerah yang langsung dijumpai setelah perbatasan antara daerah ini adalah Sungguminasa yang merupakan ibukota Kabupaten Gowa. Sehingga, perekonomian yang ada pasti terkonsentrasi di daerah ibukota, yang mana berimplikasi pada kuatnya arus modal atau arus barang dari atau Kota Makassar. Sementara daerah di Kota Makassar yang berbatasan langsung adalah Jl. Sultan Alauddin yang merupakan daerah yang kegiatan ekonominya tergolong berkembang pesat. Pusat pertokoan yang berkembang pesat dan berbagai fasilitas yang ada, semakin meningkatkan permintaan akan tenaga kerja. Sehingga, masyarakat Kabupaten Gowa yang berdomisili di daerah yang dekat perbatasan kota, memang lebih banyak bekerja di Kota Makassar.

Kota Makassar yang banyak bergerak pada sektor perdagangan dan industri menawarkan balas jasa yang lebih besar dibandingkan dengan upah yang diperoleh jika bekerja di sektor pertanian. Berdasarkan Tabel 4.6 Angkatan kerja Kabupaten Gowa paling banyak merupakan lulusan Universitas, yang artinya cukup memiliki *bargaining power* di pasar tenaga kerja Kota Makassar. Sehingga, angka penyerapan tenaga kerja asal Kabupaten Gowa di Kota Makassar semakin meningkat.

Berdasarkan pemaparan yang ada, terlihat bahwa pertumbuhan ekonomi yang terjadi di Kota Makassar memberikan pengaruh positif terhadap daerah

yang terletak di sekitarnya. Misalnya pada Kabupaten Gowa terlihat bahwa terjadi arus barang dan arus orang dalam volume besar. Hal ini pada akhirnya, akan dirasakan manfaatnya oleh pemilik produksi yang dalam hal ini merupakan penduduk Kabupaten Gowa, sehingga bisa menyebabkan pertumbuhan di daerah asal.

Berdasarkan data pada Tabel 4.5 sebagian besar penduduk Kabupaten Gowa bekerja pada sektor pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan yang mencapai 100.022 orang pada tahun 2018. Sehingga produk yang dihasilkan di Kabupaten Gowa memang lebih banyak dari hasil pertanian, seperti sayur mayur dan buah-buahan. Diantaranya merupakan komoditas andalan Kabupaten Gowa, seperti jagung dan keledai, juga hasil dari budaya tambak.

Produk yang dihasilkan tersebut kemudian dipasarkan tidak hanya di Kabupaten Gowa, namun juga diekspor ke daerah lain. Kota Makassar merupakan salah satu daerah destinasi ekspor terbesar. Hal ini terjadi karena permintaan untuk produk tersebut sangat tinggi di Kota Makassar, sementara penawaran yang ada tidak mampu menutupi celah *excess demand* yang ada. Salah satu pasar tradisional terbesar di kota Makassar sebagai tujuan penjualan produksi dari Kabupaten Gowa adalah pasar terong, yang dimana merupakan tempat perolehan omset yang cukup besar setiap harinya.

Selain pasar tradisional, di Kota Makassar juga terdapat banyak jenis pasar modern, yang memperdagangkan berbagai jenis komoditas. Tidak sedikit masyarakat Kabupaten Gowa yang juga menjadi pelaku utama dalam pasar ini. Sehingga, pertumbuhan yang terjadi di Kota Makassar seperti ditandai dengan semakin menjamurnya pusat perbelanjaan dan pasar modern memberikan efek yang sangat besar bagi masyarakat Kabupaten Gowa yang

sehari-harinya bekerja di sektor perdagangan. Pasar tradisional dan pusat perbelanjaan yang ada di Kota Makassar yang menyerap banyak tenaga kerja dan memberikan kontribusi yang besar dalam pertumbuhan ekonomi daerah. Tidak sedikit penduduk Kabupaten Gowa yang bekerja di Kota Makassar sehingga mobilitas mereka ke Kota Makassar sangat tinggi. Ada juga beberapa penduduk yang memiliki usaha sendiri di Kabupaten Gowa namun tetap melakukan interaksi dengan Kota Makassar dalam hal penyediaan bahan baku atau input dalam kegiatan produksi mereka.

Secara umum masyarakat tidak memiliki masalah dalam mengakses Kota Makassar karena banyaknya jenis transportasi yang tersedia, dengan harga yang cukup terjangkau oleh masyarakat. Fasilitas yang biasa digunakan saat datang ke Kota Makassar cukup bervariasi, misalnya fasilitas perbelanjaan, fasilitas pendidikan, fasilitas hiburan hingga fasilitas kesehatan dan fasilitas lainnya yang ada di Kota Makassar. Biaya yang jauh lebih murah dan juga produk yang ditawarkan lebih beragam menjadi salah satu alasan mengapa penduduk Kabupaten Gowa memilih Kota Makassar sebagai daerah tujuan. Alasan lain yang juga menjadi dasar melakukan interaksi dengan Kota Makassar adalah karena terdapat hubungan kekeluargaan dengan penduduk Kota Makassar. Produk yang paling banyak diminati penduduk Kabupaten Gowa adalah produk yang diperdagangkan di pusat perbelanjaan yang ada di Kota Makassar, seperti tekstil dan hasil industri.

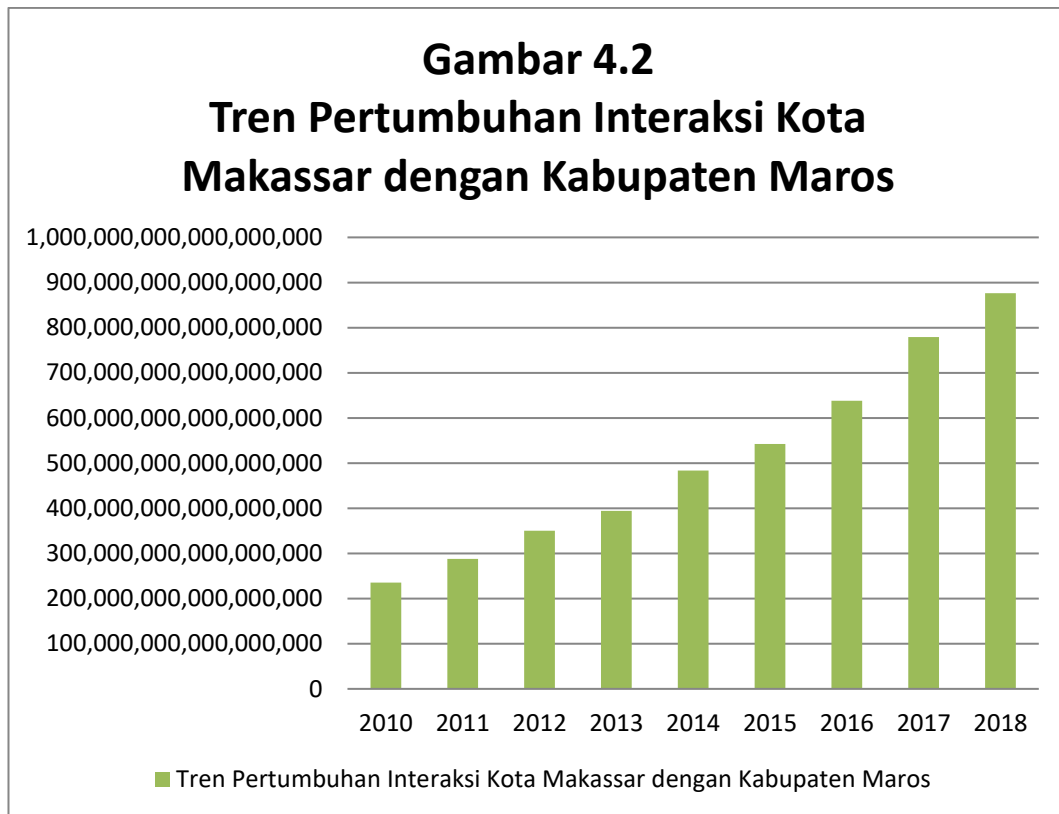
Berdasarkan penjelasan yang ada, dapat disimpulkan bahwa interaksi antara Kota Makassar dengan Kabupaten Gowa dapat dikategorikan ke dalam jenis hubungan yang bersifat generatif yaitu hubungan yang saling menguntungkan atau saling mengembangkan antara daerah yang lebih maju

dengan daerah yang ada dibelakangnya atau sebagai daerah *hinterland* dari Kota Makassar.

#### **4.2.2 Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Perkembangan Kabupaten Maros**

Model Gravitasi yang digunakan untuk menganalisa daya tarik suatu lokasi dapat juga digunakan untuk memperkirakan arus lalu lintas pada jalan tertentu, menaksir banyaknya perjalanan antara dua tempat (berdasarkan daya tarik masing-masing tempat), memperkirakan daya tarik suatu lokasi dibandingkan dengan lokasi lain di sekitarnya, banyaknya permukiman (untuk lokasi tertentu (berdasarkan daya tarik masing-masing permukiman, banyaknya pelanggan untuk suatu kompleks pasar (berdasarkan daya tarik masing-masing pasar, banyak murid sekolah untuk masing-masing lokasi (berdasarkan daya tarik masing-masing sekolah untuk jenjang dan kualitas yang sama), banyaknya masyarakat yang berobat pada berbagai lokasi tempat berobat (berdasarkan daya tarik masing-masing tempat berobat dengan kualitas yang sama).

Pada Tabel 4.13 terlihat bahwa kabupaten yang memiliki angka gravitasi terbesar kedua dengan Kota Makassar adalah Kabupaten Maros. Kabupaten Maros merupakan daerah yang terletak di sebelah timur Makassar dengan jarak tempuh ke ibukota Kabupaten Maros dengan ibukota Kota Makassar sekitar 30 km.



Sumber: Tabel 4.13 Angka Gravitasi (Daya Tarik) Kota Makassar dengan Wilayah Hinterlandnya Tahun 2010-2018

Berdasarkan Gambar 4.2 yang merupakan tren pertumbuhan interaksi Kota Makassar dengan Kabupaten Maros, terlihat dalam kurun waktu sembilan tahun, pertumbuhan interaksi secara umum mengalami kenaikan atau peningkatan, peningkatan tersebut menunjukkan bahwa hal tersebut merupakan tren yang positif. Hal tersebut adalah Kota Makassar dan Kabupaten Maros memiliki interaksi yang cenderung mengalami peningkatan tiap tahunnya. Hal ini menunjukkan bahwa Kota Makassar dengan Kabupaten Maros memiliki interaksi ekonomi yang kuat. Walaupun peningkatannya yang melambat.

**Tabel 4.18**  
**PDRB Per Kapita Kabupaten Maros Atas Dasar Harga Konstan 2010**  
**Tahun 2010-2018**

Tahun	PDRB Per Kapita Kabupaten Takalar
2010	22.853.422
2011	25.255.385
2012	27.794.979
2013	28.970.397
2014	29.996.850
2015	32.174.268
2016	34.862.489
2017	36.861.849
2018	38.758.963

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

Tabel 4.18 menunjukkan PDRB Per Kapita Kabupaten Maros atas harga konstan 2010 tahun 2010-2018. Data tersebut menunjukkan peningkatan yang positif tiap tahunnya. Dari tiga kabupaten atau wilayah hinterland Kota Makassar, Kabupaten Maros adalah daerah yang memiliki PDRB Per Kipata paling besar dibanding ketiga daerah lainnya. Pada tahun 2010 sebanyak 22.853.442 dan pada tahun 2018 menjadi 38.758.963 atau mengalami kenaikan sebesar 1,69 kali dari tahun awal.

**Tabel 4.19**  
**Penduduk Kabupaten Maros Usia 15 Tahun ke Atas**  
**Tahun 2010-2018**

Tahun	Penduduk Usia 15 Tahun ke Atas
2010	220.756
2011	220.475
2012	222.377
2013	224.307
2014	235.654
2015	239.275
2016	242.790
2017	246.179
2018	249.457

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

Salah satu alasan mengapa angka PDRB perkapita Kabupaten Maros paling tinggi karena memiliki PDRB yang hampir sama dengan Kabupaten Gowa, namun memiliki jumlah penduduk yang lebih sedikit dari pada Kabupaten Gowa, sehingga saat mencari PDRB perkapita yaitu PDRB dibagi dengan jumlah penduduk memiliki angka yang lebih tinggi karena disebabkan pembagi yang kecil. Pada Tabel 4.19 menunjukkan penduduk Kabupaten Maros usia 15 tahun keatas, data tersebut menunjukkan peningkatan yang positif, walaupun pada tahun 2011 mengalami penurunan. Pada tahun 2010 sebanyak 220.756 orang dan pada tahun 2018 menjadi 249.457 atau mengalami peningkatan sebanyak 1,13 kali dari tahun awal.

Tidak jauh beda dengan Kabupaten Gowa, Kabupaten Maros juga memiliki alat transportasi yang digunakan untuk memasuki Kota Makassar yang dimana diketahui bahwa jenis angkutan umum yang digunakan mirip dengan Kota/Kabupaten lain mirip, mengingat rute angkutan umum seperti pete-pete, Angkutan Kota, Bentor, Ojek, Taksi.

**Tabel 4.20**  
**Jumlah Kendaraan dan Jenis Kendaraan di Kabupaten Maros Tahun 2018**

Jenis Kendaraan	Tahun 2017	Tahun 2018
Mobil Penumpang	6.980	7.422
Bus	53	53
Truck	3.366	3.634
Sepeda Motor	63.640	68.933
Jumlah	74.039	80.042

Sumber : Badan Pusat Statistik (data diolah)

Tabel 4.20 Menunjukkan jumlah kendaraan yang ada di Kabupaten Maros pada tahun 2017 sampai 2018 dilihat dari jenis kendaraan. Terlihat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak adalah sepeda motor yang mencapai 63.640 buah pada tahun 2017 dan meningkat menjadi 68.933 buah di tahun



2018 atau sekitar 85,9 persen ditahun 2017 dan 86,1 persen di tahun 2018 dari total kendaraan yang ada. Jika dilihat dari jumlah sepeda motor yang paling banyak bisa menunjukkan bahwa mobilitas masyarakat untuk mengangkut barang atau orang merupakan yang paling banyak dilakukan di Kabupaten Maros. Dan di ikuti mobil penumpang, truck dan terakhir bus.

**Tabel 4.21**  
**Kondisi Jalan di Kabupaten Maros tahun 2014-2015**  
**(dalam Km)**

Kondisi Jalan	2014	2015	2016	2017	2018
Baik	77,300	393,87	422,53	327,08	366,79
Sedang	3,700	322,55	314,02	311,53	303,28
Rusak	6.960	189,75	171,83	153,52	148,89
Rusak Berat	0	65,63	63,43	241,00	213,17
Jumlah	87,960	681,505	971,81	1033,13	1032,13

Sumber : Badan Pusat Statistika (data diolah)

Tabel 4.21 Menunjukkan kondisi jalan yang ada di Kabupaten Maros selamat kurun waktu tahun 2014 hingga tahun 2018. Terlihat pada Tabel 4.17 bahwa komposisi jalan di Kabupaten Maros didominasi jalan yang kategorinya Baik yang mengalami penurunan pada tahun 2016 yang berimbas pada kondisi jalan rusak dan kondisi jalan rusak parah yang meningkat di tahun 2017.

Pertumbuhan ekonomi yang terjadi di Kota Makassar menumbuhkan banyak industri dan pusat pertokoan, karena Kota Makassar memiliki basis di sektor perdagangan dan industri. Di Kota Makassar terdapat Kawasan Industri Kota Makassar (KIMA) yang merupakan darah yang disiapkan oleh pemerintah kepada berbagai jenis industri yang ada di Kota Makassar. Setidaknya ada sekitar 224 perusahaan terdaftar di dalamnya. Angka yang besar ini berpengaruh pada permintaan tenaga kerja yang besar pula. Kabupaten Maros merupakan salah satu kabupaten yang menyediakan

tenaga kerja yang siap bekerja di daerah ini berhubung daerah KIMA dekat dengan perbatasan Kota Maros.

Penduduk Kabupaten Maros yang bekerja di Kota Makassar juga banyak berkerja di sektor perdagangan, misalnya di pusat perbelanjaan dan sejenisnya. Berdasarkan Tabel 4.8 sebanyak 34.669 dari total angkatan kerja di Kabupaten Maros masih bekerja di sektor pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan pada tahun 2018. Sehingga, masih banyak ditemukan komoditas Kabupaten Maros yang diekspor ke luar daerah yang merupakan produk pertanian, kehutanan, perburuan, dan perikanan. Diantaran komoditas andalan Kabupaten Maros adalah padi, kemudian cabai, jagung, kacang ijo, dan produk palawija dan hortikultura lainnya. Produk yang dihasilkan ini juga banyak yang dipasarkan ke Kota Makassar, misalnya ke beberapa pasar tradisional, pasar modern atau pusat perbelanjaan lainnya.

Hal utama yang menjadikan perbedaan angka gravitasi antara Kabupaten Gowa dengan Kabupaten Maros adalah jarak ibukota yang berbeda. Jarak ibukota Kabupaten Gowa dengan Kota Makassar adalah 11 km. Posisi ibukota Kabupaten Gowa pun terbilang strategis karena ibukota kabupaten berada tepat setelah perbatasan kota dan langsung berbatasan dengan daerah strategis di Kota Makassar yang ditandai dengan perkembangan pusat pertokoan dan infrastruktur yang lebih lengkap.

Letak ibukota Kabupaten Maros adalah sejauh 30 km dari ibukota Kota Makassar. Daerah Makassar yang berbatasan langsung dengan Makassar juga belum termasuk salah satu kawasan strategis di Makassar, sementara ibukota Kabupaten Maros masih terletak jauh setelah daerah perbatasan. Hal ini menyebabkan kurang cepatnya penyebaran pengaruh, karena dua daerah

yang belum tergolong dalam daerah yang berkembang cepat bertemu, sehingga belum terjadi sinergitas yang maksimal antar Kota Makassar dengan Kabupaten Maros.

Tidak jauh berbeda dengan penduduk Kabupaten Gowa, penduduk Kabupaten maros yang melakukan perjalanan ke Kota Makassar juga menikmati berbagai jenis fasilitas yang ada, misalnya fasilitas perbelanjaan, fasilitas hiburan, fasilitas kesehatan hingga fasilitas pendidikan.

Berdasarkan teori pusat pertumbuhan, interaksi antara Kota Makassar dengan Kabupaten Maros dapat dikategorikan ke dalam jenis hubungan yang bersifat generatif yaitu hubungan saling menguntungkan atau saling mengembangkan antara daerah yang lebih maju dengan daerah yang ada di belakangnya.

#### **4.2.3 Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Perkembangan Kabupaten Takalar**

analisis model gravitasi hubungan antara daerah yang satu dengan daerah yang lainnya dipersamakan dengan hubungan antara massa-massa wilayah yang mempunyai daya tarik sehingga terjadi saling mempengaruhi (interaksi) antara daerah sebagai perwujudan kekuatan tarik menarik antar daerah. Semakin besar fungsi suatu kabupaten/kota maka sarana yang ada akan lebih besar pula, hal ini akan mengakibatkan timbulnya aglomerasi yaitu adanya pemusatan kegiatan-kegiatan di tempat-tempat yang membutuhkan sarana, prasarana lebih lengkap serta iklim politik dan perekonomian yang lebih kondusif dengan keterbatasan sumber daya yang dimiliki.

Tempat-tempat yang kondusif dan sarannya yang lebih lengkap akan memiliki daya tarik yang lebih kuat dibandingkan dengan daerah-daerah lain. Sesuatu wilayah yang mempunyai keterbatasan tertentu hanya menempatkan beberapa fasilitasnya pada tempat-tempat yang mudah dijangkau dimana hal ini menyebabkan tempat tersebut mempunyai daya tarik terhadap wilayah sekelilingnya.

Berdasarkan data pada Tabel 4.13, pada tahun 2018 angka gravitasi antara Kota Makassar dengan Kabupaten Takalar hanya mencapai 15.486.096.747.099.500. angka ini merupakan angka yang kecil pada tahun tersebut jika dibandingkan dengan dua kabupaten lain, yaitu Kabupaten Gowa dan Kabupaten Takalar. Pada tahun 2018 angka gravitasi Kabupaten Takalar hanya sekitar 11,7 persen dari angka gravitasi gowa dan sekitar 30,4 persen dari angka gravitasi Kabupaten Takalar di Tahun yang sama.

Jarak antara Kabupaten maros dengan Kota Makassar merupakan jarak yang paling jauh jika dibandingkan dengan dua kabupaten lainnya yang mana jarak antar kedua ibukota adalah sekitar 45 km. Jarak yang semakin besar akan semakin memperkecil angka gravitasi, karena peluang interaksi ekonomi antaradua daerah akan semakin kecil jika jarak yang ada semakin jauh. Hal ini yang menyebabkan Kabupaten Gowa memiliki angka gravitasi terbesar lalu kemudia diikuti oleh Kabupaten Maros.

Walaupun Kabupaten Takalar merupakan kabupaten denga angka interaksi terkecil dengan Kota Makassar, Gambar 4.3 menunjukkan bajwa tren pertumbuhan interaksi antara Kota Makassar dengan Kabupaten Takalar adalah positif, yaitu mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Kabupaten Takalar yang merupakan kabupaten yang sedang menggalakkan

pembangunan tentunya akan meningkatkan interaksi dengan Kota Makassar dalam rangka percepatan pembangunan daerah.



Sumber: Tabel 4.13 Angka Gravitasi (Daya Tarik) Kota Makassar dengan Wilayah Hinterlandnya Tahun 2010-2018

Gambar 4.3 merupakan tren pertumbuhan interaksi Kota Makassar dengan Kabupaten Maros. Dalam kurun waktu sembilan tahun pertumbuhan interaksi secara umum mengalami peningkatan berturut-turun yang dimana hal tersebut dapat dikatakan pertumbuhan interaksi tersebut positif, walaupun peningkatannya kecil. Jika Jarak antar Kota Makassar menuju ibu Kota Kabupaten maros dan ibu Kota Makassar menuju ibukota Kabupaten Takalar dibandingkan, terlihat bahwa kedua daerah tidak sampai dua kali lipat, namun terlihat bahwa perbedaan angka gravitasi dua daerah ini, pada tahun 2010 tiga kali lipat. Hal ini menunjukkan bahwa interaksi Kota Makassar dengan Kabupaten Takalar tiga kali lebih rendah dibanding dengan interaksi Kota

Makassar dengan Kabupaten Maros pada waktu yang sama. Hal yang bisa menyebabkan hal ini terjadi kerana penduduk yang akan melakukan interaksi dengan Kota makassar terlebih dahulu harus melalui daerah Kabupaten Gowa, sehingga besar kemungkinan terjadi interaksi di daerah ini dengan alasan jarak yang lebih dekat serta biaya yang lebih murah. Namun Pada lampiran 1 ditunjukkan bagaimana interaksi antara kedua daerah ini terlihat bahwa angka gravitasi takalar dan makassar lebih besar dibandingkan dengan angka gravitasi Kabupaten Gowa dan Takalar, sehingga bisa di simpulkan bahwa walupun melalui Kabupaten Gowa, minat masyarakat Kabupaten Takalar masih lebih besar untuk berinteraksi langsung dengan Kota Makassar

**Tabel 4.22**  
**PDRB Per Kapita Kabupaten Takalar Atas Dasar Harga Konstan 2010**  
**Tahun 2010-2018**

Tahun	PDRB Per Kapita Kabupaten Takalar
2010	12.280.146
2011	13.124.098
2012	13.849.688
2013	14.769.921
2014	16.029.687
2015	17.188.710
2016	18.640.449
2017	19.809.832
2018	20.922.073

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

Tabel 4.22 menunjukkan PDRB Per Kapita Kabupaten Takalar atas harga konstan 2010 periode 2010-2018. Data tersebut menunjukkan peningkatan yang positif selama periode penelitian. Pada tahun 2010 sebesar 12.280.146 dan pada tahun 2018 menjadi 20.922.073 atau mengalami kenaikan 1,7 kali dari tahun awal.

**Tabel 4.23**  
**Penduduk Kabupaten Takalar Usia 15 Tahun ke Atas**  
**Tahun 2010-2018**

Tahun	Penduduk Usia 15 Tahun ke Atas
2010	189.385
2011	191.954
2012	194.199
2013	197.109
2014	204.370
2015	207.499
2016	210.553
2017	213.516
2018	216.347

Sumber : BPS Sulawesi Selatan, Sulawesi Dalam Angka 2010-2018 (Data diolah)

Tabel 4.23 menunjukkan Penduduk Kabupaten Takalar usia 15 tahun ke atas tahun 2010-2018. Hal tersebut menunjukkan pontesi Kabupaten Takalar dalam melakukan interaksi ke Kota Makassar sebagai pusat pertumbuhan. Pada data diatas menunjukkan pertumbuhan yang positif. Pada tahun 2010 sebesar 189.385 orang dan pada tahun 2018 menjadi 216.347 orang atau mengalami kenaikan sebesar 0,87 kali dari tahun pertama.

Tidak jauh berbeda dengan Kabupaten Gowa, Kabupaten Takalar juga memiliki jenis alat transportasi yang mirip dengan Kabupaten Gowa, apa lagi jika masyarakat ingin berinteraksi dengan Kota Makassar, harus terlebih dahulu melewati Kabupaten Gowa jadi ada alat transportasi cenderung sama untuk memasuki Kota Makassar. Ada beberapa jenis angkutan digunakan Masyarakat Kabupaten Takalar mirip dengan Kabupaten Gowa mengingat rute angkutan umum melalui daerah Sungguminasa, Kabupaten Gowa yaitu seperti, Angkutan Kota(Pete-Pete), Ojek, Bentor, Taksi.

**Tabel 4.24**  
**Jumlah Kendaraan Bermotor dan Jenis Kendaraan di Kabupaten Takalar**  
**Tahun 2018**

Jenis Kendaraan	Tahun 2017	Tahun 2018
Mobil Penumpang	4.348	4.773
Bus	70	71
Truck	2918	3.138
Sepeda Motor	83.448	88.463
Jumlah	83.448	96.445

Sumber : Badan Pusat Statistik

Tabel. 4.24 menunjukkan jumlah kendaraan yang ada di Kabupaten Takalar pada tahun 2018. Terlihat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak adalah sepeda motor yang mencapai 9.349 buah atau sekitar 92 persen dari total kendaraan yang ada. Jumlah sepeda motor yang paling banyak bisa menunjukkan bahwa mobilitas masyarakat untuk mengangkut barang atau orang merupakan yang paling banyak bisa dilakukan di Kabupaten Takalar. Pada Tabel 4.19 terlihat bahwa kondisi jalan di Kabupaten Takalar pada tahun 2014 hingga tahun 2012 secara umum tergolong baik. Namun, kategori jalan yang paling banyak kedua adalah rusak, sehingga bisa menghambat mobilitas masyarakat baik dalam hal mengangkut barang atau orang.

**Tabel 4.25**  
**Kondisi Jalan di Kabupaten Takalar Tahun 2014-2018**  
**(dalam Km)**

Kondisi Jalan	2014	2015	2016	2017	2018
Baik	345,457	416,167	444,710	403,490	335,29
Sedang	192,200	151,930	110,830	433,070	135,40
Rusak	126,820	226,030	191,330	177,520	109,97
Rusak Berat	185,320	55,170	59,130	151,930	153,85
Jumlah	849,797	849,297	806	1.116,01	734,51

Sumber : Badan Pusat Statistika

Tabel 4.19 Menunjukkan kondisi jalan yang ada di Kabupaten Maros selama kurun waktu tahun 2014 hingga tahun 2018. Terlihat pada Tabel 4.19 bahwa komposisi jalan di Kabupaten Takalar didominasi jalan yang



kategorinya baik, jika dilihat 3 tahun awal dari 2014 hingga 2016 mengalami peningkatan dan penurunan pada tahun 2017 hingga tahun 2018. Tidak jauh berbeda dengan dua kabupaten lainnya, mayoritas angkatan kerja yang ada di Kabupaten Takalar bekerja di sektor Pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan sebanyak 55.288 orang, seperti terlihat pada Tabel 4.11, sehingga dapat disimpulkan bahwa komoditas andalan Kabupaten Takalar juga berasal dari sektor yang sama. Komoditas andalan Kabupaten Takalar antara lain adalah rumput laut.

Karena Jarak yang terbilang cukup jauh, dan keadaan jalan yang belum memadai, menjadikan masyarakat Kabupaten Takalar yang berkerja di Kota Makassar lebih sedikit jika dibanding dengan dua kabupaten lain. Walaupun demikian, secara umum interaksi antara Kota Makassar dengan Kabupaten Takalar dapat digolongkan ke dalam kategori jenis hubungan yang bersifat generatif yaitu hubungan yang saling menguntungkan atau saling mengembangkan antara daerah yang lebih maju dengan yang ada di belakangnya.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan perumusan masalah yang telah ditetapkan dalam penelitian dan pembahasan yang memperoleh hasil penelitian yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa Kota Makassar sebagai pusat pertumbuhan di kawasan Mamminasata melalui Peraturan Presiden (Perpres) No.55 tahun 2011 yang mencakup Kota Makassar, Kabupaten Maros, Sungguminasa (Kabupaten Gowa) dan Kabupaten Takalar diketahui memiliki pengaruh, dimana perkembangan Kota Makassar terhadap wilayah *hinterlandnya* mengalami perkembangan yang positif pada periode 2010-2018 tetapi masih kecil.

Pengaruh tersebut diukur menggunakan model analisis gravitasi yang digunakan untuk mengukur hubungan interaksi dan menghasilkan angka gravitasi masing-masing wilayah *hinterlandnya* yang dilihat dari 3 aspek yaitu Jumlah Penduduk, Pendapatan per Kapita, dan Jarak.

Kabupaten yang memiliki angka gravitasi atau interaksi terbesar dengan Kota Makassar adalah Kabupaten Gowa, selanjutnya Kabupaten Maros dan Terakhir Kabupaten Takalar, hal ini dapat dilihat dari besarnya angka gravitasi atau interaksi antara Kota Makassar dengan wilayah *hinterlandnya*.

Penduduk berusia 15 tahun ke atas dan pendapatan perkapita pada suatu daerah berbanding lurus dengan angka gravitasi, Penduduk dan Pendapatan Perkapita merupakan gambaran potensi suatu daerah dalam melakukan interaksi suatu daerah ke daerah pusat pertumbuhan, begitu juga sebaliknya.

Salah satu alasan Kabupaten Takalar memiliki daya tarik terendah yaitu dikarenakan memiliki jarak yang paling jauh di banding wilayah *hinterland* yang lainnya. Jarak memiliki hubungan yang negatif dengan angka gravitasi. Semakin dekat jarak tempuh antara dua daerah maka akan semakin besar angka gravitasi yang dihasilkan, yang mana menunjukkan bahwa interaksi antar kedua daerah wilayah tersebut semakin besar. Secara umum pertumbuhan interaksi antara Kota Makassar dengan wilayah *hinterlandnya* selama periode penelitian mengalami peningkatan walaupun peningkatannya mengalami perlambatan atau kecil.

Berdasarkan teori pusat pertumbuhan, interaksi antara Kota Makassar dengan wilayah *hinterlandnya*, yaitu Kabupaten Gowa, Kabupaten Maros dan Kabupaten Takalar dapat dikategorikan ke dalam jenis hubungan yang bersifat generatif yaitu hubungan yang saling menguntungkan atau saling mengembangkan antara daerah yang lebih maju dengan daerah yang ada di belakangnya.

## 5.2 Saran

Adapun perlu untuk memberikan beberapa saran yang mengacu pada hasil-hasil temuan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Kedepannya Pemerintah diharapkan lebih memperhatikan kondisi infrastruktur seperti jalan, karena sangat mempengaruhi mobilitas orang dan barang dari suatu daerah ke daerah yang lain. Hal lain yang juga harus diperhatikan adalah pengadaan jenis transportasi yang memiliki kenyamanan bagi pengguna serta keamanan, terutama bagi para pekerja yang memiliki tempat tinggal yang lumayan jauh dari tempatnya bekerja, serta dengan biaya yang terjangkau agar masyarakat tidak harus mengeluarkan biaya terlalu besar hanya untuk urusan transportasi
2. Bagi peneliti selanjutnya dengan topik yang sejenis disarankan untuk lebih memperbanyak periode penelitian agar dapat melihat lebih jelas tren pertumbuhannya, selanjutnya juga diharapkan agar mencari pengganti yang cocok untuk menggantikan aspek jarak, mengingat tiap tahunnya konstan dalam menghitung angka gravitasi. Dan diharapkan bisa mengkombinasikan model gravitasi dengan alat analisis lain untuk memperkaya penelitian dengan pendekatan deskriptif.

## DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, Rahardjo. 2018. *Dasar-Dasar Ekonomi Wilayah Edisi 2*. Yogyakarta: Expert.

Budiharsono, Sugeng. 2013. *Teori Ekonomi Regional*. STIA-LAN.

Andriyani, Ni Yoman Sri dan Made Suyana Utama. 2013. Analisis Pusat Pertumbuhan di Kabupaten Karangasem. *E-Jurnal EP Unud*, 4: 220-229.

Badan Pusat Statistik. 2019 . Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Angka 2019. <https://sulsel.bps.go.id>.

\_\_\_\_\_. 2018 . Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Angka 2018. <https://sulsel.bps.go.id>.

\_\_\_\_\_. 2017 . Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Angka 2017. <https://sulsel.bps.go.id>.

\_\_\_\_\_. 2016 . Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Angka 2016. <https://sulsel.bps.go.id>.

\_\_\_\_\_. 2015 . Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Angka 2015. <https://sulsel.bps.go.id>.

\_\_\_\_\_. 2014 . Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Angka 2014. <https://sulsel.bps.go.id>.

\_\_\_\_\_. 2013 . Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Angka 2013. <https://sulsel.bps.go.id>.

\_\_\_\_\_. 2012 . Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Angka 2012. <https://sulsel.bps.go.id>.

- \_\_\_\_\_. 2011 . Provinsi Sulawesi Selatan Dalam Angka 2011. <https://sulsel.bps.go.id>.
- \_\_\_\_\_. 2019. PDRB Atas Dasar Harga Konstan Menurut Pengeluaran Kota Makassar. <https://makassarkota.bps.go.id>.
- \_\_\_\_\_. 2019. PDRB Atas Dasar Harga Konstan Menurut Pengeluaran Kabupaten Gowa. <https://gowakab.bps.go.id>.
- \_\_\_\_\_. 2019. PDRB Atas Dasar Harga Konstan Menurut Pengeluaran Kabupaten Maros. <https://maroskab.bps.go.id>.
- \_\_\_\_\_. 2019. PDRB Atas Dasar Harga Konstan Menurut Pengeluaran Kabupaten Takalar. <https://takalarkab.bps.go.id>.
- Emalia, Zulfa dan Isti Farida. 2018. Identifikasi Pusat Pertumbuhan dan Interaksi Spasial di Provinsi Lampung. *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan*, 1: 61-74.
- Ermawati. 2010. *Analisis Pusat Pertumbuhan Ekonomi Pada Tingkat Kecamatan di Kabupaten Karangayar Provinsi Jawa Tengah*. Universitas Sebelas Maret
- Gulo, Yarman. 2015. Identifikasi Pusat-Pusat Pertumbuhan dan Wilayah Pendukungnya dalam Pengembangan Wilayah Kabupaten Nias. *Widyariset*, Vol. 18, 1: 37-48.
- Imelda. 2013. Identifikasi Pusat Pertumbuhan dan Daerah *Hinterland* Kota Palembang. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Vol. 11, 1: 54-66.
- Mustika, Nidia. 2015. *Analisis Interaksi Kota Makassar dengan Kabupaten Lain di Sekitarnya*. Universitas Hasanuddin.
- Sabana, Choliq. 2011. Analisis Pengembangan Kota Pekalongan sebagai Salah Satu Kawasan Andalan di Jawa Tengah. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, Vol.9, 1: 23-33.

- Said, Darwis, dkk. 2012. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Makassar: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Edisi Pertama.
- Setyowati, Erma dan Rina Trisnawati. 2003. Analisis Potensi Daerah Untuk Mengembangkan Wilayah Di Eks-Karesidenan Surakarta Menggunakan Teori Pusat Pertumbuhan. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan*, Vol.2, 2: 103-112.
- Sjafrizal. 2018. *Analisis Ekonomi Regional dan Penerapannya di Indonesia*. Depok: Raja Pers.
- Soepono, Prasetyo. 2000. Model Gravitasi Sebagai Alat Pengukur Hinterland dari Central Place : Suatu Kajian Teoritik. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Indonesia*, 4: 414-423.
- Putra, Nindya, dkk. 2017. Penentuan Pusat Pertumbuhan Ekonomi dalam Pengembangan Wilayah Eks.Karesidenan Besuki. *e-Jurnal Ekonomi Bisnis dan Akuntansi*, Vol.4, 1: 109-116.
- Razak, Abd. Rahman. 2009. *Esensi Pembangunan Ekonomi Daerah*.Makassar: Nala Cipta Litera.
- Restiatun. 2009. Identifikasi Sektor Unggulan dan Ketimpangan Antarkabupaten/Kota di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Ekonomi dan Studi Pembangunan*,Vol 10: 1: 77-98
- Tarigan, Robinson. 2015. *Perencanaan Pembanguna Wilayah*. Penerbit Bumi Aksara, Jakarta.
- Wijaya, Bayu dan Hastarini Dwi Atmanti. 2006. Analisi Pengembangan Wilayahdan Sektor Potensial Guna Mendorong Pembangunan di Kota Salatiga. *Dinamika Pembangunan*, Vol. 4, 2: 101-118

Zulaechah, Retno. 2011. Analisis Pengembangan Kota Magelang Sebagai Pusat Pertumbuhan Kawasan Purwomanggung Jawa Tengah. Universitas Diponogoro



# LAMPIRAN

**LAMPIRAN 1**

**Tabel 1**  
**Perhitungan Angka Gravitasi Kota Makassar dengan Kabupaten Gowa**

Tahun	Kota Makassar		Kabupaten Gowa		Jarak (km) <sup>2</sup>	Angka Gravitasi (Daya Tarik)	Pert. (%)
	Jumlah penduduk (orang)	Pendapatan per kapita (Rp)	Jumlah penduduk (orang)	Pendapatan per kapita (Rp)			
2010	963.913	43.606.891	448.743	10.889.647	121	1.697.536.340.542.590.000	0
2011	973.516	47.792.606	452.335	11.621.491	121	2.021.345.159.238.340.000	19
2012	986.083	51.730.961	457.405	12.363.230	121	2.384.028.835.836.840.000	18
2013	998.856	54.618.947	470.194	13.029.815	121	2.762.333.866.713.770.000	16
2014	1.052.928	58.488.218	486.234	13.702.228	121	3.390.925.182.220.180.000	23
2015	1.071.504	59.190.408	511.950	14.363.068	121	3.854.202.456.012.010.000	14
2016	1.090.067	62.212.928	523.114	15.181.682	121	4.451.072.794.468.140.000	15
2017	1.107.884	69.729.266	534.125	16.000.211	121	5.456.229.500.894.590.000	23
2018	1.093.308	74.639.867	544.787	16.862.594	121	6.195.539.523.243.320.000	14

**Tabel 2**  
**Perhitungan Angka Gravitasi Kota Makassar dengan Kabupaten Maros**

Tahun	Kota Makassar		Kabupaten Maros		Jarak (km) <sup>2</sup>	Angka Gravitasi (Daya Tarik)	Pert. (%)
	Jumlah penduduk (orang)	Pendapatan per kapita (Rp)	Jumlah penduduk (orang)	Pendapatan per kapita (Rp)			
2010	963.913	43.606.891	220.756	22.853.422	900	235.621.115.518.593.000	0
2011	973.516	47.792.606	220.475	25.255.385	900	287.855.572.316.032.000	22
2012	986.083	51.730.961	222.377	27.794.979	900	350.330.320.041.775.000	22
2013	998.856	54.618.947	224.307	28.970.397	900	393.913.595.220.414.000	12
2014	1.052.928	58.488.218	235.654	29.996.850	900	483.698.813.745.635.000	23
2015	1.071.504	59.190.408	239.275	32.174.268	900	542.511.090.293.194.000	12
2016	1.090.067	62.212.928	242.790	34.862.489	900	637.794.118.077.986.000	18
2017	1.107.884	69.729.266	246.179	36.861.849	900	778.923.835.236.085.000	22
2018	1.093.308	74.639.867	249.457	38.758.963	900	876.675.192.711.146.000	13

**Tabel 3**  
**Perhitungan Angka Gravitasi Kota Makassar dengan Kabupaten Takalar**

Tahun	Kota Makassar		Kabupaten Takalar		Jarak (km) <sup>2</sup>	Angka Gravitasi (Daya Tarik)	Pert. (%)
	Jumlah penduduk (orang)	Pendapatan per kapita (Rp)	Jumlah penduduk (orang)	Pendapatan per kapita (Rp)			
2010	963.913	43.606.891	189.385	12.280.146	2.025	48.274.417.571.047.400	0
2011	973.516	47.792.606	191.954	13.124.098	2.025	57.882.250.624.737.800	20
2012	986.083	51.730.961	194.199	13.849.688	2.025	67.752.600.577.033.600	17
2013	998.856	54.618.947	197.109	14.769.921	2.025	78.434.260.326.671.900	16
2014	1.052.928	58.488.218	204.370	16.029.687	2.025	99.628.645.086.543.300	27
2015	1.071.504	59.190.408	207.499	17.188.710	2.025	111.706.744.477.500.000	12
2016	1.090.067	62.212.928	210.553	18.640.449	2.025	131.439.715.121.625.000	18
2017	1.107.884	69.729.266	213.516	19.809.832	2.025	161.359.884.272.738.000	23
2018	1.093.308	74.639.867	216.347	20.922.073	2.025	182.408.026.947.314.000	13

**Tabel 4**  
**Perhitungan Angka Gravitasi Kabupaten Gowa dengan Kabupaten Takalar**

Tahun	Kabupaten Gowa		Kabupaten Takalar		Jarak (km) <sup>2</sup>	Angka Gravitasi (Daya Tarik)	Pert. (%)
	Jumlah penduduk (orang)	Pendapatan per kapita (Rp)	Jumlah penduduk (orang)	Pendapatan per kapita (Rp)			
2010	448.743	10.889.647	189.385	12.280.146	1.156	9.831.114.704.891.280	0
2011	452.335	11.621.491	191.954	13.124.098	1.156	11.455.942.904.209.100	17
2012	457.405	12.363.230	194.199	13.849.688	1.156	13.157.155.317.322.100	15
2013	470.194	13.029.815	197.109	14.769.921	1.156	15.429.154.412.955.000	17
2014	486.234	13.702.228	204.370	16.029.687	1.156	18.880.820.636.775.900	22
2015	511.950	14.363.068	207.499	17.188.710	1.156	22.686.955.663.927.000	20
2016	523.114	15.181.682	210.553	18.640.449	1.156	26.963.496.093.652.700	19
2017	534.125	16.000.211	213.516	19.809.832	1.156	31.269.576.461.807.800	16
2018	544.787	16.862.594	216.347	20.922.073	1.156	35.970.698.864.291.200	15

**LAMPIRAN 2**

**BADAN PUSAT STATISTIK**  
PROVINSI SULAWESI SELATAN



Makassar, 13 Maret 2020

Nomor : B-040/BPS/7300/56003/2020  
Lampiran : -  
Perihal : **Bukti Telah Melakukan Penelitian**

Kepada Yth,  
Wakil Dekan Bidang Akademik  
Universitas Hasanuddin Makassar  
di-  
Makassar

Sehubungan dengan Surat Wakil Dekan Bidang Akademik Nomor :  
137/UN4.4.1/PT.01.04/2020 Tanggal 9 Januari 2020 perihal Izin Penelitian,  
maka disampaikan bahwa peneliti yang namanya tersebut dibawah ini :

N a m a : A. Mohammad Alif Fadhullah Al –A'zhamiy  
Nomor Pokok : A11116502  
Program Studi : Ilmu Ekonomi  
Pekerjaan : Mahasiswa ( S1 )

Benar telah mengambil data di Kantor Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan dalam rangka Penelitian dengan judul : **"Analisis Pengaruh Perkembangan Kota Makassar Terhadap Wilayah Hinterlandya"**

Demikian penyampaian kami untuk dipergunakan seperlunya.

An. Kepala BPS Provinsi Sulawesi Selatan  
Kasi Desiminasi Dan Layanan Statistik

**Mansyur Madjang, SE, M.Si**  
NIP: 196906241989021001

**LAMPIRAN 3****BIODATA**

Nama : A. Mohammad Alif Fadhlullah Al-A'zhamiy  
 Tempat, Tanggal Lahir : Ujung Pandang, 09 Mei 1998  
 Jenis Kelamin : Laki-Laki  
 Alamat : Jl. Batua Raya 4, Lorong 2, Nomor 1  
 Nomor Hp : 0811416162  
 Email : [aliffadhlullah@gmail.com](mailto:aliffadhlullah@gmail.com)

**Riwayat Pendidikan****Pendidikan Formal**

- |                               |                 |
|-------------------------------|-----------------|
| 1. SD Inpres Batua 1 Makassar | Tahun 2004-2010 |
| 2. SMP Wahyu Makassar         | Tahun 2010-2013 |
| 3. SMA Negeri 16 Makassar     | Tahun 2013-2016 |

**Pendidikan Non Formal**

1. Himpunan Mahasiswa Jurusan Ilmu Ekonomi (HIMAJIE) FE-UH
2. Forum Studi Ekonomi Islam (FoSEI) FE-UH
3. Koperasi Mahasiswa (KOPMA) Universitas Hasanuddin
4. Pelatihan *Basic Study Skill* (BSS) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.
5. Pelatihan Kepemimpinan Himpunan Mahasiswa Jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Hasanuddin.
6. Diklat Ekonomi Islam, Forum Studi Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.
7. Sharia Economist Leadership Training, Forum Studi Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.