

Dinamika Ketimpangan Desa-Kota di Makassar Raya: Sebuah Perspektif Kebijakan

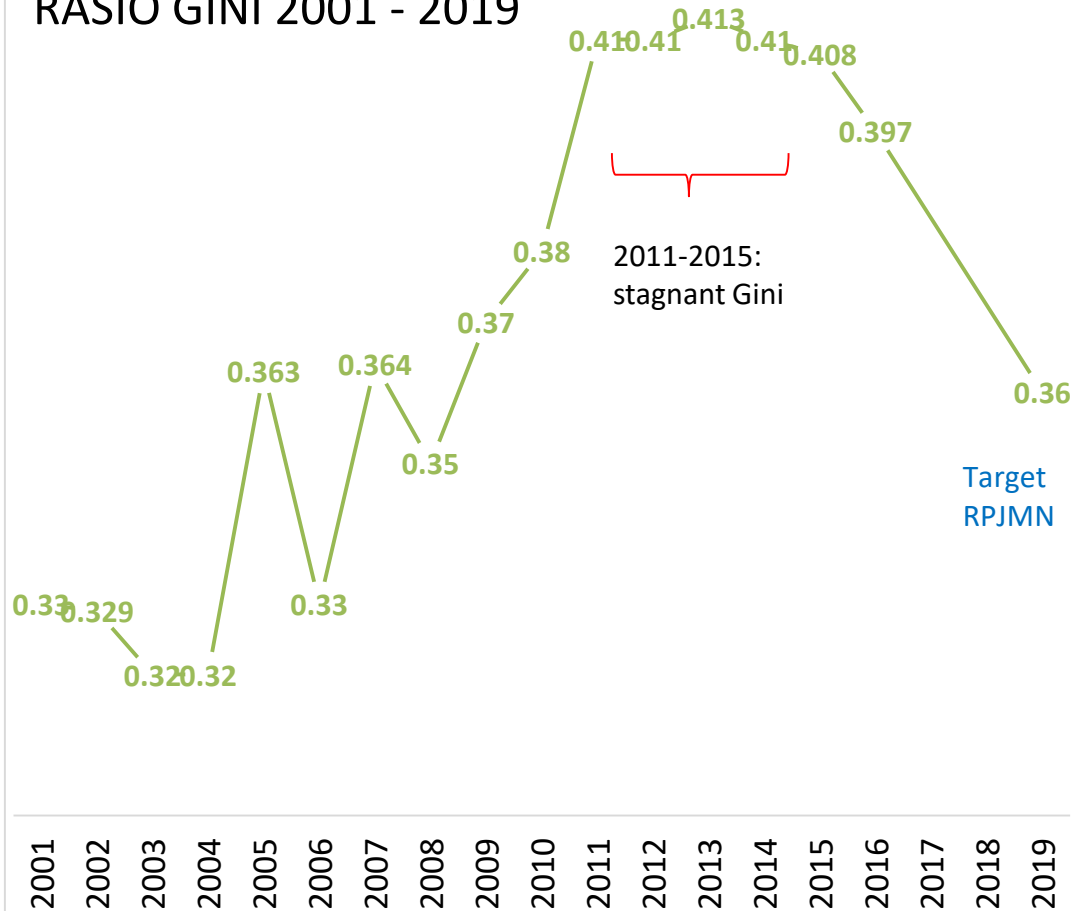
Athia Yumna - The SMERU Research Institute

Dipaparkan pada “Seminar Nasional Berbagi Hasil Penelitian Sosial-Ekonomi,
Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LP2M), Universitas Hasanuddin dan
The Smeru Research Institute”

Universitas Hasanuddin, 9 Mei 2018

Urgensi Isu Ketimpangan di Indonesia

RASIO GINI 2001 - 2019



- Tren ketimpangan yang meningkat setelah Reformasi
- Hubungan ketimpangan dengan pembangunan ekonomi → *'dual causality'*
- Dampak ketimpangan terhadap stabilitas sosial
- Penurunan ketimpangan menjadi salah satu target utama dalam RPJMN 2015-2019

Tujuan dan Lokasi Studi

Tujuan Studi

- Melihat dinamika ketimpangan desa-kota dan perbedaan ketimpangan dalam satu wilayah dan antar wilayah dalam koridor Makassar Raya
- Mengkaji alternatif kebijakan penurunan ketimpangan di daerah

Lokasi studi

Kab. Maros



Kota Makassar

Kab. Gowa

Disain Studi

Studi kualitatif yang didukung dengan data kuantitatif
wawancara, FGD, observasi, data sekunder daerah
(April – Desember 2016)

Studi pendahuluan

- Tinjauan pustaka
- Pengolahan data sekunder
- Pemilihan 2 kabupaten sampel

Studi di tingkat Kabupaten/kota

- Wawancara informan kunci di dinas/lembaga terkait
- Pengumpulan data sekunder
- Pemilihan desa sampel

Studi di tingkat masyarakat

- Wawancara informan kunci tingkat desa
- FGD dengan kelompok laki-laki & perempuan (terpisah)
- Wawancara mendalam dengan rumah tangga sampel (studi kasus)

Diskusi dan FGD di Makasar Raya

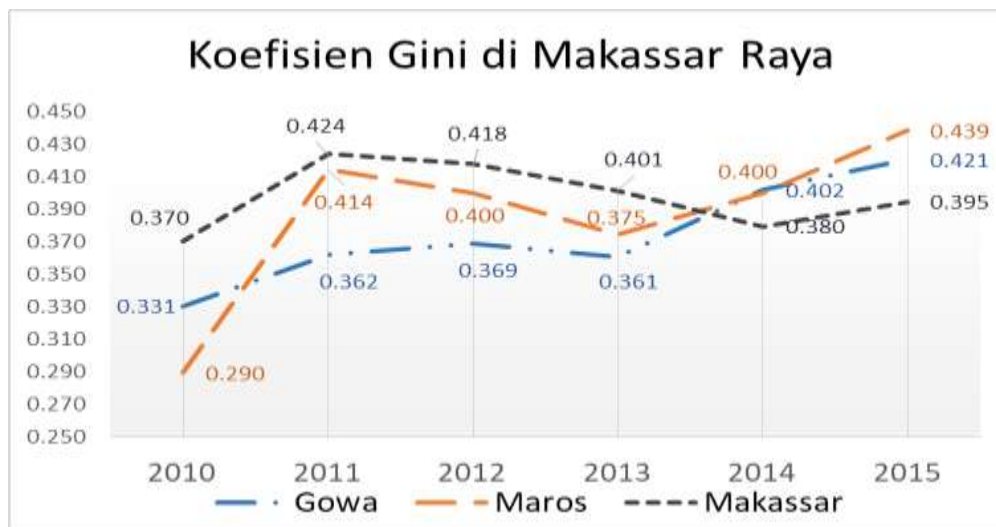
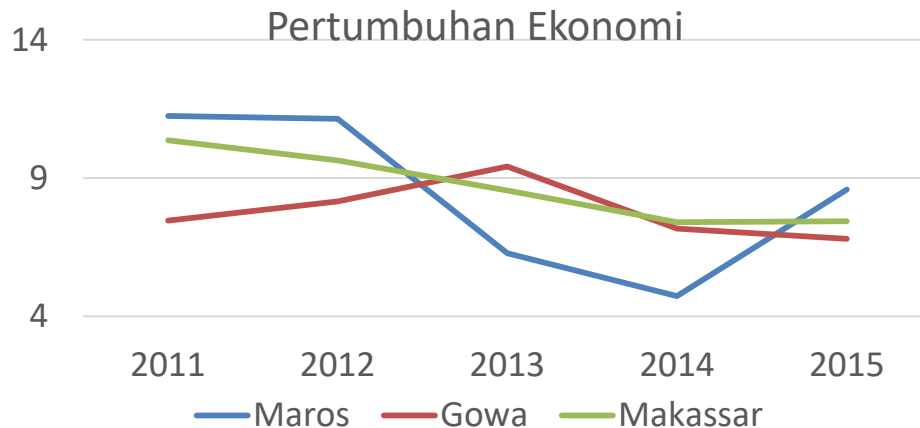
Presentasi dan Diskusi di Tingkat Nasional (Studi di Makassar Raya dan Solo Raya)

Karakteristik Wilayah Studi Kasus

	MAKASSAR	MAROS	GOWA
Karakteristik umum wilayah	Perkotaan	Dominan perdesaan, semi perkotaan di perbatasan Makassar	Dominan perdesaan, semi perkotaan di perbatasan Makassar
% Kemiskinan (2010-2014)	<p>A line chart showing the percentage of poverty in Makassar from 2010 to 2014. The data points are 6, 5, 5, 5, and 10, connected by a black line.</p>	<p>A line chart showing the percentage of poverty in Maros from 2010 to 2014. The data points are 15, 13, 13, 13, and 12, connected by a black line.</p>	<p>A line chart showing the percentage of poverty in Gowa from 2010 to 2014. The data points are 9, 9, 8, 9, and 8, connected by a black line.</p>
Struktur Perekonomian (3 sektor penyumbang PDRB terbesar)	Industri pengolahan; Perdagangan besar dan eceran, Reparasi Mobil dan motor; Konstruksi	Transportasi dan pergudangan; Industri pengolahan; Pertanian, kehutanan, dan perikanan	Pertanian, kehutanan, dan perikanan; Perdagangan besar dan eceran, Reparasi Mobil dan motor; Konstruksi

Sumber: SMERU's staff calculation, BPS, dan BPS Daerah Dalam Angka

Dinamika Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan di Makassar, Gowa dan Maros Berbeda-Beda (2011-2015)



- Daerah yang karakteristik wilayahnya berubah mengalami laju peningkatan Gini di lebih cepat daripada di daerah yang karakteristiknya tetap.
- Peningkatan ketimpangan berkaitan dengan dinamika pembangunan sosial-ekonomi dan spasial.

Ketimpangan di dalam (*within*) daerah atau antar (*between*) daerah

- Perubahan kesejahteraan kelompok termiskin < terkaya
- Peningkatan kesejahteraan kelompok tengah, paling banyak terjadi di wilayah desa dan semi perkotaan
- Peningkatan kesejahteraan kelompok termiskin tidak cukup untuk mengurangi ketimpangan

Within

- # jarak dan akses ke pusat ekonomi,
- # potensi wilayah,
- # infrastruktur,
- # kondisi sosial (pola pikir, pendidikan, dan budaya)
- # **Manfaat pembangunan yang dirasakan → berbeda untuk setiap kelompok kesejahteraan**

Between

- # Pembangunan infrastruktur lintas kab/kota dan dampak positif/negatifnya
- # Perbedaan insentif dari program/kebijakan lokal di setiap kab/kota

- Maros mendapat manfaat positif pembangunan tol dan bandara

- Gowa kurang mendapat manfaat dari pembangunan Waduk Bili-Bili

Kebijakan Pendidikan Kabupaten Gowa juga dirasakan manfaatnya oleh penduduk Makassar

Dinamika Ketimpangan di Tingkat Mikro (komunitas) – 3 desa/kelurahan sampel

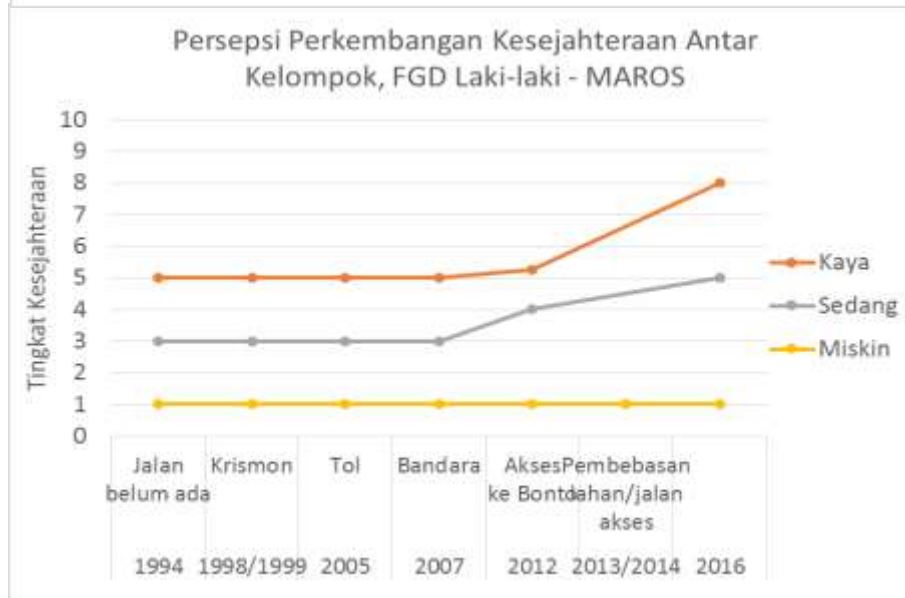
	MAKASSAR RAYA		
	MAKASSAR	MAROS	GOWA
Karakteristik desa/kelurahan studi kasus	Perkotaan	Semi perkotaan	Semi perkotaan
Status	Kelurahan	Desa	Desa
Kondisi penghidupan	Jasa, perdagangan (di tengah Kota Makassar, pusat perekonomian dan perdagangan, terdapat pabrik dan gudang)	Pertanian, industri (tambak ikan darat, di lokasi terdapat kawasan industri pergudangan, sedang marak pembebasan lahan, akses ke Makassar melalui tol, dekat bandara)	Pertanian, perdagangan (banyak dibangun perumahan baru, di perbatasan Makassar-Gowa, kawasan penyangga Makassar)

Kota Makassar (perkotaan)



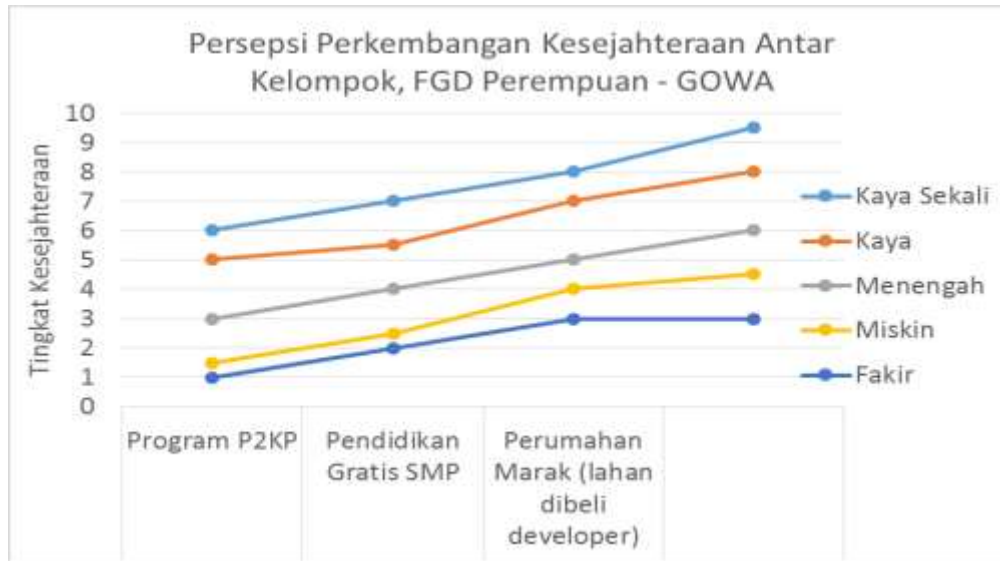
- 2005: kenaikan BBM tidak terlalu berpengaruh karena dampaknya hanya sebentar
- 2010: ketimpangan dirasakan melebar karena banyak dibangun perumahan kelompok kaya. Persepsi tentang dinamika kesejahteraan dan ketimpangan antara kelompok perempuan dan laki-laki sedikit berbeda.
 - Bagi kelompok perempuan, banyaknya pembangunan mall membuka lapangan kerja bagi kelompok miskin perempuan. Begitu juga dengan adanya program pemerintah seperti PNPM yang banyak dirasakan manfaatnya untuk kelompok miskin.
 - Menurut kelompok laki-laki kedua hal tersebut tidak berpengaruh terhadap dinamika kesejahteraan dan ketimpangan di wilayah studi kasus ini.
 - Program pemerintah pusat yang ada sejak 2013 menguntungkan kelompok miskin. Sedangkan program Pemkot yang gencar dicanangkan sejak 2015 belum dirasakan manfaatnya terhadap perubahan kesejahteraan dan ketimpangan di wilayah studi kasus.

Kabupaten Maros (semi perkotaan)



- Pembangunan tol dan bandara → program kerjasama Mamminasata memberi multiplier effect cukup besar. Akses yang lebih terbuka mendorong tumbuhnya kawasan pergudangan dan industri pengolahan di sekitar daerah perbatasan yang dekat dengan tol dan bandara
- Keberadaan sarana infrastruktur besar tersebut paling banyak dinikmati oleh kelompok kaya → meningkatkan mobilitas dan mempermudah aktivitas bisnis dan investasi di daerah lain
- Desa studi kasus terletak di perbatasan. Corak perekonomian awalnya didominasi oleh pertanian dan tambak ikan darat. Sejak 2012 marak pembebasan lahan untuk dialihfungsikan menjadi kawasan pergudangan
- Kelompok kaya dan sedang pemilik lahan lah yang paling banyak mendapat manfaat ganti rugi tanah
- Kesejahteraan kelompok miskin stagnan karena ketiadaan asset dan modal, serta rendahnya *skill*/pendidikan membuat mereka tidak bisa banyak terserap oleh industri baru, kecuali menjadi pekerja lepas.

Kabupaten Gowa (semi perkotaan)



- Pengerasan jalan - mulai pengerasan jalan kemudian dicor. Jalan membelah desa diantara 2 RW
- Pemekaran mendorong pembangunan infrastruktur lebih cepat
- Mulai 2010 marak pembebasan lahan dan pembangunan perumahan. Letak desa studi di perbatasan Makassar, dan berfungsi sebagai penyangga utk menyediakan fasilitas perumahan bagi masyarakat yang bekerja di Kota Makassar → memperlebar ketimpangan (lebih dinikmati pemilik lahan dan modal)
- SPP P2KP dirasa manfaatnya oleh kel perempuan
- Program pendidikan dinikmati seluruh kel kesejahteraan → mempersempit ketimpangan

Penyebab “mobilitas naik” dan “mobilitas turun/stagnan” (pengalaman rumah tangga & individu)

Mobilitas naik

- Pengetahuan/ketrampilan/kemauan belajar
- Networking/akses terhadap dukungan (modal, pelatihan, informasi)
- Jiwa wirausaha (termasuk kemampuan me jaga kepercayaan dan kreativitas)
- Diversifikasi usaha/penghasilan
- Melakukan investasi/menabung/akumulasi aset
- Melakukan investasi pendidikan anak
- Berkurangnya beban dari dependent
- Kebijakan pemerintah : program bantuan, infrastruktur, pro-investasi masif, layanan dasar

Mobilitas turun/stagnan

- usia lanjut
- Sakit
- pendidikan (rendah: orang tua dan/atau anak)
- Penghidupan:
 - kehilangan mata pencaharian
 - masalah pada usaha/bisnis (pemasaran, bahan baku dan tenaga kerja, diversifikasi/regenerasi)
 - ketrampilan terbatas
 - *Lack of financial awareness*
 - Intergenerational poverty (warisan hutang, investasi pendidikan anak)
- bencana
- budaya yang membawa implikasi pada keuangan keluarga (contoh: mahar perkawinan)

Pemahaman para pemangku kebijakan dan respon kebijakan di daerah terhadap isu ketimpangan

- Pemahaman para pemangku kebijakan yang rendah. Ketimpangan diasosiasikan dengan:
 - Isu ketimpangan regional dan tidak dilihat sebagai isu multidimensi
 - Kemiskinan sehingga kebijakan untuk mengatasinya juga disamakan dengan kebijakan mengatasi kemiskinan
- Respon kebijakan pemerintah daerah terbatas dan parsial terhadap masalah ketimpangan.
 - agenda Pemerintah Pusat belum sinkron dengan agenda di daerah
 - Belum ada indikator yang jelas untuk mengukur ketimpangan di daerah sehingga program yang diklaim untuk mengatasi ketimpangan tidak memiliki target yang jelas

Implikasi Kebijakan

- Mendorong pemerintah untuk mengeluarkan indikator ukuran ketimpangan yang jelas di tingkat kab/kota
- Mendorong sinkronisasi agenda dan target nasional ke dalam agenda dan target pemda provinsi dan kab/kota:
 - Mengarusutamakan isu ketimpangan ke dalam rencana pembangunan dan program pemda
 - Memberikan bantuan teknis kepada pemda untuk meningkatkan pemahamannya tentang isu ketimpangan
 - Memasukkan indikator resmi ketimpangan sebagai target rencana, program, dan kegiatan pemda
- Mendorong kerja sama dan koordinasi antarkabupaten/kota untuk mengatasi ketimpangan antarwilayah.
 - meningkatkan konektivitas dan sinkronisasi regulasi/program antardaerah

TERIMA KASIH



 Jl. Cikini Raya No. 10A
Jakarta 10330, Indonesia

 +6221 3193 6336;
+6221 3193 0850

 smeru@smeru.or.id

 www.smeru.or.id

 @SMERUInstitute

 @SMERUInstitute

 The SMERU Research Institute

 The SMERU Research Institute



Sumber: “Studi Dinamika Ketimpangan
Desa-Kota: Studi Kasus di olo Raya dan
Makassar Raya” The SMERU Research
Institute dengan dukungan Ford
Foundation, 2016-2017