

**SKRIPSI**

**ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN REL  
KERETA API TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT  
DI KABUPATEN MAROS**



Oleh :

**NURALIF ARAFAH**  
**105611119221**

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

**2025**

**SKRIPSI**  
**ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN REL**  
**KERETA API TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT**  
**DI KABUPATEN MAROS**

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Studi Dan Memperoleh**

**Gelar Sarjana Ilmu Administrasi Negara (S. AP)**

**Disusun Dan Diajukan Oleh:**

**NURALIF ARAFAH**

Nomor Stambuk: 105611119221

Kepada

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**  
**2025**

## HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Analisis Dampak Kebijakan Pembangunan Rel  
Kereta Api Terhadap Pendapatan Masyarakat Di  
Kabupaten Maros

Nama Mahasiswa : Nuralif Arafah

Nomor Induk Mahasiswa : 105611119221

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

Nurbiah Tahir, S.Sos., M.AP

Rusliadi, S.Sos., M.AP

Mengetahui:


Dekan

Ketua Program Studi

Fisip Unismuh Makassar

Ilmu Administrasi Negara

  
Dr. Andi Luthur Prianto, S.IP., M.Si  
NBM: 992797

  
Nurbiah Tahir, S.Sos., M.Si  
NBM : 120038

#### HALAMAN PENERIMAAN TIM

Telah Diterima Oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor 0476/FSP/A.4-II/VIII/47/2025 sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar sarjana dalam Program Studi Ilmu Administrasi Negara yang dilaksanakan di Makassar pada hari Rabu tanggal 28 bulan Agustus Tahun 2025.



## HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Nuralif Arafah

Nomor Induk Mahasiswa : 105611119221

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar proposal penelitian ini adalah karya saya sendiri dan bukan hasil plagiat dari sumber lain. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 07 Agustus 2025

Yang Menyatakan,



Nuralif Arafah

## ABSTRAK

**Nuralif Arafah, Nurbiah Tahir, Rusliadi. 2025. Analisis Dampak Kebijakan Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Pendapatan Masyarakat Di Kabupaten Maros.**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak keberadaan rel kereta api di Kabupaten Maros terhadap tiga aspek utama, yaitu penciptaan peluang kerja dan upah, aksesibilitas ke pasar dan produktivitas, serta efek multiplier di sektor usaha. Penelitian menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam kepada pihak Balai Rel Kereta Api, Dinas Perhubungan, pelaku usaha, dan masyarakat setempat. Analisis data dilakukan dengan menghubungkan temuan lapangan dengan teori pembangunan ekonomi yang dikemukakan oleh Todaro dan Smith.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan rel kereta api telah menciptakan peluang kerja, terutama pada masa konstruksi, meskipun sebagian besar bersifat sementara. Aksesibilitas ke pasar meningkat signifikan, yang berdampak pada efisiensi distribusi produk dan peningkatan produktivitas masyarakat, khususnya bagi pelaku usaha kecil dan petani. Selain itu, terdapat efek multiplier berupa tumbuhnya berbagai usaha baru di sekitar jalur dan stasiun kereta api.

Penelitian ini merekomendasikan agar pemerintah daerah dan pihak terkait mengoptimalkan keberadaan rel kereta api melalui pengembangan lapangan kerja berkelanjutan, peningkatan pemanfaatan moda angkutan barang oleh UMKM, serta pemberdayaan usaha kecil di sekitar kawasan rel agar pertumbuhan ekonomi yang terjadi dapat bersifat inklusif dan berkelanjutan.

**Kata kunci: Rel kereta api, peluang kerja, aksesibilitas pasar, efek multiplier, Kabupaten Maros.**

## **ABSTRACT**

***Nuralif Arafah, Nurbiah Tahir, Rusliadi. 2025. Analysis of the Impact of Railway Construction Policy on Community Income in Maros Regency.***

*This study aims to analyze the impact of the railway in Maros Regency on three main aspects: job creation and wages, market accessibility and productivity, and the multiplier effect in the business sector. The study used qualitative methods, collecting data through in-depth interviews with the Railway Authority, the Transportation Agency, business operators, and the local community. Data analysis was conducted by linking field findings to the economic development theory proposed by Todaro and Smith.*

*The results show that the railway construction has created employment opportunities, especially during the construction period, although most of these are temporary. Accessibility to markets has significantly increased, resulting in efficient product distribution and increased community productivity, particularly for small businesses and farmers. Furthermore, there is a multiplier effect in the form of the growth of various new businesses around the railway line and stations.*

*This study recommends that local governments and relevant parties optimize the railway's presence through sustainable job creation, increased utilization of freight transportation by MSMEs, and empowerment of small businesses around the railway area to ensure inclusive and sustainable economic growth.*

***Keywords: Railway, job opportunities, market accessibility, multiplier effect, Maros Regency.***

## KATA PENGANTAR



*Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas berkat, rahmat, dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Analisis Dampak Kebijakan Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Pendapatan Masyarakat Di Kabupaten Maros”**. Yang merupakan salah satu syarat penyelesaian studi Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Teruntuk kepada orang tua tercinta saya Bapak Muhammad Idrus, S.Ag dan Ibu Darmawati . Beliau mampu mendidik penulis, memotivasi dan tiada henti-hentinya memberikan doa, dukungan, semangat dan segala bentuk kasih sayang yang telah diberikan baik berupa materi maupun waktu untuk peneliti dalam perkuliahan sehingga dapat menyelesaikan studinya sampai sarjana.

Karya ini penulis persembahkan dengan penuh rasa hormat dan kasih sayang untuk seorang Ibu dari Ibu penulis yaitu, Almarhumah Nenek tercinta, Syamsiah, yang semasa hidupnya selalu menjadi sumber kekuatan, teladan kesabaran, dan doa yang tak pernah putus. Kehangatan senyum, nasihat bijak, serta pelukan yang menenangkan kini hanya tinggal kenangan, namun kasih sayangnya akan selalu hidup di dalam hati penulis. Meski raga telah tiada, doa penulis senantiasa menyertai, semoga Allah SWT menempatkan beliau di tempat terbaik di sisi-Nya dan melapangkan jalan menuju surga-Nya.

Tidak lupa pula saya mengucapkan terimah kasih yang setulus-tulusnya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan, teruntuk kepada:

1. Dr. Ir. H Abd Rakhim Nanda, S.T., M.T., IPU selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar beserta jajarannya.
2. Bapak Dr. Andi Luhur, S.IP., M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar beserta jajarannya.
3. Bapak Dr. Nur Wahid, S.Sos., M.Si selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara dan Ibu Nurbiah Tahir, S.Sos., M.AP selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara.
4. Ibu Nurbiah Tahir, S.Sos., M.AP selaku Pembimbing I dan Bapak Rusliadi, S.Sos., M.AP selaku pembimbing II, yang tak kenal lelah memberikan bimbingan, mengarahkan, mengoreksi serta selalu mendorong dan membantu memberikan semangat peneliti hingga penyelesaian skripsi.
5. Terima kasih untuk para keluarga tercinta kakek, nenek, dua adik penulis, saudara sepupu, paman/om, dan tante yang telah memberikan doa, dukungan dan dorongan untuk menyelesaikan studi di perguruan tinggi dengan baik.
6. Kepada seluruh pegawai yang ada di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Maros dan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan yang telah meluangkan waktunya dan memberikan izin untuk melakukan penelitian.
7. Terima kasih untuk saudara seperjuangan, Alifka Rahmadani,S.AP., Andi Asriadi Jamaluddin, S.AP., Dewa Fortuna, S.AP., Adel Anandiva , S.AP., Wanda Hamida, S.AP., Achmad Indra, S.AP., Nuny Herawati,S.AP., Dewi Astuti,S.AP., Siti Qoniah,S.AP., Khaeza Ramadhani,S.AP Syahrul Achmad Kasim,S.AP.,

Indra A. Kahrir, S.AP., Ramona Ratu Indah, S.AP., Muhammad Fajar Rahmatulla, S.AP., yang selalu menemani dalam suka dan duka, terima kasih atas segala bantuan, waktu, support dan kebaikan yang diberikan kepada penulis disaat masa perkuliahan sampai selesainya penyusunan skripsi penulis.

8. Secara khusus, penulis menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada Putri Aulia, A.MD.Keb, yang senantiasa memberikan motivasi, inspirasi, serta dorongan moril yang berarti. Kehadirannya menjadi salah satu sumber semangat dalam menyelesaikan karya ini, baik melalui dukungan secara langsung maupun melalui doa yang tulus.
9. Terima kasih untuk para teman-teman HOLIDAY, teman kelas IAN E dan juga saudara seangkatan sospol Unismuh Makassar 2021, kebersamaan sungguh luar biasa yang akan selalu dikenang.
10. penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada seluruh teman-teman di PEJUANG MALAM yang selalu menjadi penyemangat, penghibur, sekaligus sumber inspirasi. Kebersamaan, cerita, dan candaan di tengah malam menjadi warna tersendiri yang mengurangi rasa lelah dan membuat proses ini terasa lebih ringan. Dukungan moril dan motivasi dari kalian semua telah menjadi energi berharga bagi penulis.
11. Terima kasih untuk diri sendiri karena telah mampu berusaha keras dan berjuang sejauh ini, mampu mengendalikan diri dari berbagai tekanan diluar keadaan dan tidak pernah memutuskan menyerah sesulit apapun proses penyelesaian skripsi ini dengan menyelesaikan sebaik mungkin dan semaksimal mungkin, ini merupakan pencapaian yang patut dibanggakan untuk diri sendiri.

Akhirnya skripsi ini telah selesai, semoga dapat bermanfaat kepada semua pihak baik penulis maupun orang lain, Insya Allah. Semoga mendapat lindungan, berkah, dan karunia dari Allah Swt kepada Bapak, Ibu serta Saudara (i) atas segala bantuannya. Aamiin Ya Rabbal Aamiin.

*Billahi Fii Sabilil Haq. Fastabiqul Khairat.*

*Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*



## DAFTAR ISI

<b>SKRIPSI.....</b>	<b>i</b>
<b>PERSETUJUAN SEMINAR HASIL .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian .....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>12</b>
A. Penelitian Terdahulu.....	12
B. Teori dan Konsep .....	14
C. Kerangka Pikir.....	34
D. Fokus Penelitian.....	36
E. Deskripsi Fokus.....	36
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>38</b>
A. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	38
B. Jenis dan Tipe Penelitian.....	38
C. Sumber Data.....	39

D. Informan Penelitian.....	40
E. Teknik Pengumpulan Data .....	40
F. Teknik Analisis Data .....	42
G. Teknik Pengabsahan Data .....	42
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>44</b>
A. Gambaran Lokasi Penelitian .....	44
B. Hasil Penelitian .....	53
C. Pembahasan Hasil Penelitian .....	73
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>82</b>
A. Kesimpulan .....	82
B. Saran.....	83
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>85</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>88</b>



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2.1</b> Penelitian Terdahulu .....	12
<b>Tabel 3.1</b> Informan Penelitian .....	40
<b>Tabel 4.1</b> Jumlah pegawai pada Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2024.....	52
<b>Tabel 4.2</b> Total Jumlah pegawai Masyarakat Umum dan Masyarakat Lokal.....	53
<b>Tabel 4.3</b> Kisaran gaji staf staf Balai Pengelola Rel Kereta Api (BPP) Sulse dan Staf Stasiun Kereta Api Maros (PT KAI).....	61
<b>Tabel 4.4</b> Penghasilan Masyarakat UMKM dengan penjualan Es Kelapa Muda..	70



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2.1</b> Kerangka Pikir .....	35
<b>Gambar 4.1</b> Bagan Struktur Organisasi .....	46
<b>Gambar 4.2</b> Jumlah Penumpang Kereta Api Sulawesi Selatan .....	72



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pembangunan rel kereta api merupakan salah satu strategi utama dalam kebijakan transportasi nasional yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah, mempercepat pertumbuhan ekonomi, serta memperbaiki sistem distribusi barang dan mobilitas masyarakat. Salah satu daerah yang terdampak langsung oleh kebijakan ini adalah Kabupaten Maros, Sulawesi Selatan, yang menjadi bagian dari proyek jalur kereta api Makassar–Parepare. Infrastruktur ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi transportasi dan memperluas peluang ekonomi bagi masyarakat setempat. Namun, sebagaimana yang ditemukan dalam penelitian oleh (Nurfahma, 2021) pembangunan rel kereta api sering kali membawa dampak yang kompleks terhadap masyarakat, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

Dalam konteks ekonomi, pembangunan rel kereta api dapat menciptakan berbagai peluang bagi masyarakat sekitar, terutama dalam bentuk peningkatan aksesibilitas pasar dan pertumbuhan sektor perdagangan. Studi oleh Putri et. al., (2023), menunjukkan bahwa keberadaan jalur kereta api di beberapa daerah telah mendorong perkembangan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) serta meningkatkan arus wisatawan yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi lokal (R. H. Putri et al., 2023). Namun, manfaat ini tidak selalu dirasakan secara merata oleh seluruh lapisan masyarakat seperti

yang dikemukakan oleh (A. A. Putri, 2024), bahwa masyarakat yang terdampak langsung oleh proyek ini, terutama mereka yang tergusur akibat pembangunan rel, sering kali mengalami dislokasi ekonomi yang menyebabkan penurunan pendapatan mereka.

Proyek Strategis Nasional (PSN) yang dilaksanakan sejak pemerintahan Presiden Joko Widodo merupakan upaya pemerintah untuk mengakselerasi pembangunan infrastruktur, termasuk pembangunan kereta api, guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional (Samudra, 2024).

Di Sulawesi Selatan, salah satu PSN di bidang transportasi adalah pembangunan infrastruktur kereta api sepanjang kurang lebih 142 kilometer yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan (Tantja et al., 2021). Rute kereta api ini direncanakan untuk menghubungkan lima kota/kabupaten, yaitu Makassar, Maros, Pangkajene Kepulauan (Pangkep), Barru, dan Pare-pare, dengan jumlah stasiun mencapai 16 (Jimmy, 2023). Kabupaten Maros, yang berbatasan langsung dengan Kota Makassar dan merupakan bagian dari kawasan metropolitan, memiliki peran penting sebagai pintu masuk dan keluar Provinsi Sulawesi Selatan. Pembangunan nasional ini dimulai sejak tahun 2015 dan mulai diresmikan pada tahun bulan Maret tahun 2023 oleh Presiden Jokowi namun secara terbatas mulai beroperasi sejak bulan Oktober tahun 2022 (Samudra, 2024).

Salah satu tantangan utama dalam implementasi proyek ini adalah dampak sosial-ekonomi yang tidak selalu diprediksi dengan baik. Menurut

penelitian Purnawan dan (Purnawan et al., 2021), pembangunan rel kereta api di Kabupaten Garut, misalnya, telah menyebabkan perubahan signifikan dalam pola pemukiman dan mata pencaharian masyarakat di sekitar jalur rel. Banyak masyarakat yang sebelumnya menggantungkan hidup pada usaha kecil atau sektor pertanian harus menghadapi perubahan besar dalam kondisi ekonomi mereka akibat penggusuran dan perubahan tata ruang kota. Dampak serupa juga dikhawatirkan terjadi di Kabupaten Maros, di mana banyak masyarakat yang memiliki usaha di sekitar area pembangunan mengalami ketidakpastian ekonomi akibat terganggunya aktivitas perdagangan mereka.

Selain itu, proyek infrastruktur besar seperti ini juga dapat menyebabkan perubahan harga lahan dan properti di sekitar jalur rel. Studi yang dilakukan oleh Cahyo (2017) menemukan bahwa harga tanah di sekitar proyek pembangunan rel kereta api cenderung meningkat secara signifikan, yang menguntungkan pemilik lahan tetapi menyulitkan masyarakat berpenghasilan rendah untuk tetap tinggal di daerah tersebut (Cahyo, 2017). Fenomena ini sering kali disebut sebagai gentrifikasi, di mana masyarakat asli terpaksa pindah ke daerah yang lebih terjangkau akibat tekanan ekonomi yang meningkat. Hal ini berpotensi menciptakan ketimpangan sosial yang lebih besar jika tidak diantisipasi dengan kebijakan mitigasi yang tepat.

Dampak terhadap ketenagakerjaan juga menjadi isu krusial yang perlu diperhatikan. Andiyan dan Rachmat (2021) dalam penelitian mereka menyebutkan bahwa proyek infrastruktur seperti pembangunan rel kereta api memang dapat menciptakan lapangan kerja selama fase konstruksi (Andiyan

& Rachmat, 2021). Namun, setelah proyek selesai, hanya sedikit masyarakat lokal yang dapat menikmati manfaat jangka panjang dari proyek ini karena banyaknya tenaga kerja yang direkrut dari luar daerah. Fenomena ini dapat menyebabkan ketimpangan ekonomi di mana manfaat pembangunan lebih banyak dinikmati oleh tenaga kerja migran dibandingkan masyarakat setempat yang terdampak langsung.

Dalam sektor perdagangan dan jasa, peningkatan aksesibilitas akibat pembangunan rel kereta api seharusnya membawa dampak positif bagi bisnis lokal. Namun, seperti yang diungkapkan oleh Sumaryoto (2010), gangguan selama masa konstruksi sering kali menyebabkan penurunan pendapatan yang cukup signifikan bagi pelaku usaha, terutama mereka yang beroperasi di dekat lokasi proyek (Sumaryoto, 2010). Hal ini dapat diperparah jika tidak ada kebijakan yang memberikan kompensasi atau dukungan bagi usaha kecil yang terkena dampak langsung dari pembangunan tersebut.

Pendekatan musyawarah menjadi salah satu kebijakan kunci yang diterapkan oleh Pemerintah Kabupaten Maros dalam menyelesaikan masalah pembebasan lahan. Pemerintah berkomitmen untuk mengutamakan dialog yang terbuka dengan masyarakat dan semua pemangku kepentingan. Hal ini bertujuan untuk mencapai kesepakatan yang adil, di mana hak-hak warga yang terdampak tidak diabaikan, dan mereka merasa dihargai dalam proses pembangunan. Dengan melibatkan masyarakat dalam setiap tahap proses, diharapkan pembangunan rel kereta api bisa berjalan lancar tanpa adanya konflik yang merugikan semua pihak.

Kebijakan lainnya adalah pengembangan ekonomi daerah melalui pembangunan jalur rel kereta api. Diharapkan proyek ini akan membuka akses yang lebih baik antara Kabupaten Maros dengan kota-kota besar seperti Makassar dan Parepare. Peningkatan konektivitas ini dapat mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, mempercepat distribusi barang, dan membuka lapangan kerja baru bagi masyarakat setempat. Selain itu, koordinasi dengan pihak terkait, seperti pemerintah provinsi dan pusat, serta perusahaan pengelola kereta api, memastikan kelancaran pembangunan. Dengan kebijakan-kebijakan ini, Pemerintah Kabupaten Maros berharap pembangunan rel kereta api dapat memberikan manfaat yang besar bagi masyarakat dan mendorong kemajuan daerah secara keseluruhan.

Pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros, Sulawesi Selatan, menghadapi berbagai tantangan yang berkaitan dengan aspek teknis, sosial, dan hukum. Salah satu isu utama adalah pengadaan tanah yang sering kali menimbulkan konflik antara pemerintah dan masyarakat setempat. Menurut penelitian Yunus et al. (2023), proses pengadaan tanah untuk proyek rel Makassar-Parepare di Maros seringkali terhambat oleh ketidaksepakatan mengenai harga ganti rugi serta keterlambatan dalam penyelesaian administrasi hukum (Yunus et al., 2023). Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh Ahmad (2023) mengungkap bahwa implementasi kebijakan pengadaan tanah masih menghadapi kendala dalam sosialisasi dan komunikasi antara pemerintah dan masyarakat terdampak (Ahmad, 2023). Kendala lain yang diidentifikasi dalam studi Christianto et al. (2023) adalah konflik lahan yang

terjadi akibat ketidaksepahaman terkait kepemilikan tanah dan kompensasi yang dianggap kurang memadai (Christianto et al., 2023). Di sisi lain, Saleh (2023) menyoroti bahwa beberapa warga Maros harus mengajukan tuntutan ke Pengadilan Negeri untuk mendapatkan ganti rugi yang adil atas lahan mereka yang terdampak proyek (Saleh, 2023). Dengan demikian, meskipun proyek pembangunan rel kereta api di Maros berpotensi meningkatkan konektivitas dan pertumbuhan ekonomi di Sulawesi Selatan, berbagai tantangan sosial dan hukum perlu ditangani secara bijak agar proyek dapat berjalan dengan lancar dan adil bagi semua pihak yang terdampak.

Tidak hanya dari sisi ekonomi, pembangunan rel kereta api juga berimplikasi pada perubahan pola interaksi sosial masyarakat. Studi oleh Susanto (2020) mencatat bahwa proyek infrastruktur yang menyebabkan pengusuran paksa sering kali menciptakan ketegangan sosial antara masyarakat dan pihak pengembang (Susanto, 2020). Masalah lain yang sering muncul dalam proyek pembangunan rel kereta api adalah kurangnya perencanaan terkait dampak lingkungan. Studi oleh Nurelisa (2023) mengungkapkan bahwa perubahan penggunaan lahan akibat proyek infrastruktur sering kali menyebabkan degradasi lingkungan, termasuk hilangnya lahan hijau dan peningkatan polusi suara akibat operasional kereta api (Nurelisa, 2023). Dalam konteks Kabupaten Maros, yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari lahan pertanian dan kawasan konservasi alam, dampak ekologis dari proyek ini harus diperhitungkan secara cermat agar tidak merugikan keseimbangan ekosistem lokal.

Dalam beberapa kasus, pembangunan rel kereta api juga dapat mengubah pola migrasi penduduk. Tantja et. al., (2021) dalam penelitian mereka mencatat bahwa di beberapa daerah yang mengalami modernisasi infrastruktur transportasi, terjadi peningkatan arus urbanisasi, di mana masyarakat desa berpindah ke kota untuk mencari peluang ekonomi baru (Tantja et al., 2021). Sementara hal ini dapat menjadi peluang bagi sebagian masyarakat, bagi yang lain, urbanisasi paksa dapat menyebabkan tekanan sosial akibat persaingan ekonomi yang lebih ketat dan keterbatasan akses terhadap sumber daya di daerah perkotaan.

Selain dampak terhadap individu dan kelompok masyarakat, pembangunan rel kereta api juga memiliki konsekuensi terhadap struktur ekonomi daerah. Nurfahma (2021) menunjukkan bahwa proyek transportasi besar sering kali menyebabkan pergeseran pusat ekonomi dari satu wilayah ke wilayah lain (Nurfahma, 2021). Di Kabupaten Maros, dampak ini dapat terlihat dalam pergeseran lokasi bisnis dan investasi, di mana daerah yang tidak memiliki akses langsung ke jalur rel mungkin mengalami perlambatan pertumbuhan ekonomi dibandingkan daerah yang berada di sekitar stasiun atau pusat logistik baru yang dibangun akibat proyek ini.

Sebagai bagian dari kebijakan infrastruktur nasional, pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros harus mempertimbangkan tidak hanya aspek teknis dan finansial tetapi juga aspek sosial dan ekonomi masyarakat. Penelitian oleh Putri (2024) menegaskan bahwa kebijakan pembangunan infrastruktur yang tidak melibatkan partisipasi aktif masyarakat sering kali

menghasilkan dampak negatif yang lebih besar dibandingkan manfaat yang diharapkan (A. A. Putri, 2024). Oleh karena itu, diperlukan pendekatan berbasis partisipasi dan inklusivitas dalam setiap tahap pembangunan, mulai dari perencanaan hingga implementasi dan evaluasi proyek.

Dari perspektif perencanaan kebijakan, penting untuk memastikan bahwa pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros dapat membawa manfaat jangka panjang yang berkelanjutan bagi masyarakat lokal. Ini mencakup penyediaan mekanisme kompensasi yang adil bagi masyarakat terdampak, peningkatan kapasitas tenaga kerja lokal agar dapat berpartisipasi dalam sektor ekonomi baru yang muncul, serta pengelolaan dampak lingkungan yang lebih baik. Dengan strategi yang tepat, proyek ini dapat menjadi instrumen yang tidak hanya mempercepat pertumbuhan ekonomi tetapi juga meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara mendalam dampak pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan masyarakat di Kabupaten Maros, dengan fokus pada aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan.

## **B. Rumusan Masalah**

Bagaimana Dampak Kebijakan Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Pendapatan Masyarakat di Kabupaten Maros?

## **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami Dampak Kebijakan Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Pendapatan Masyarakat di Kabupaten Maros.

#### D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat baik secara akademik maupun praktis. Manfaat penelitian ini dapat dikategorikan menjadi tiga aspek utama:

##### 1. Manfaat Teoretis

- a) Memperkaya literatur akademik mengenai dampak pembangunan infrastruktur terhadap ekonomi lokal, khususnya di sektor transportasi rel.
- b) Memberikan kontribusi dalam pengembangan teori tentang interaksi antara pembangunan infrastruktur dan dinamika sosial-ekonomi masyarakat.
- c) Menjadi referensi bagi peneliti lain dalam mengkaji dampak pembangunan rel kereta api terhadap masyarakat di daerah lain dengan karakteristik yang serupa.

##### 2. Manfaat Praktis

- a) Memberikan informasi yang lebih rinci kepada pemerintah daerah dan pusat mengenai dampak ekonomi pembangunan rel kereta api, sehingga dapat menjadi dasar dalam perumusan kebijakan infrastruktur yang lebih berkeadilan.
- b) Menyediakan masukan bagi pengembang proyek dalam merancang strategi yang lebih inklusif dan berbasis kebutuhan masyarakat lokal, sehingga manfaat ekonomi dapat dirasakan oleh semua lapisan masyarakat.

- c) Membantu masyarakat terdampak dalam memahami hak-hak mereka terkait kompensasi dan mitigasi dampak pembangunan infrastruktur, sehingga mereka dapat lebih siap dalam menghadapi perubahan yang terjadi.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini digunakan sebagai salah satu bahan acuan untuk memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang digunakan. Dalam penelitian terdahulu ini penulis tidak menemukan judul penelitian yang sama seperti judul penelitian yang akan diusung. Namun beberapa penelitian digunakan sebagai referensi untuk memperkaya bahan kajian dalam penelitian. Berikut adalah beberapa penelitian terdahulu yang digunakan pada penelitian ini:

**Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu**

No	Judul Penelitian	Penulis	Metode dan Teori yang digunakan	Hasil Penelitian
1	Analisis Dampak Pembangunan Rel Kereta Api terhadap Kesejahteraan Masyarakat di Kec. Bontoa, Kab. Maros	(Khatimah, 2023)	Metode Kualitatif dan Teori Analisis Kebijakan Restrospektif	Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa dengan adanya kebijakan pembangunan ini cukup terlaksana dengan baik bagi masyarakat sekitar yang tidak terdampak pembebasan lahan. Namun, bagi masyarakat yang terdampak pembebasan lahan dan harus merelakan lahannya berpendapat yang sebaliknya atau merasa dirugikan dengan adanya pembangunan ini
2	Analisis Dampak Operasional PT Berkat Global Mulia terhadap Peningkatan	(Pratiwi, 2024)	Metode Kualitatif dan Teori Kesejahteraan Sosial	PT. Berkat Global Mulia sehingga angka pengangguran berkurang. Selain itu PT. Berkat Global Mulia Bersaudara juga melakukan pembangunan infrastruktur baik itu

	Pendapatan Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus Desa Lamokula, Kecamatan Moramo Utara)			pembangunan mesjid yang berada disekitar tambang, serta PT. Berkat Global Mulia sangat menunjukkan rasa peduli serta mendukung peningkatan kualitas pendidikan di Kecamatan Moramo Utara. Dimana ketika masyarakat sudah memiliki pendidikan yang baik, tentunya pola pikir masyarakat juga berubah. Hal ini tentunya mempengaruhi tingkat pendapatan masyarakat kedepannya
3	Analisis Efektivitas Pembangunan Fisik Terhadap Perekonomian Lokal: Studi Kasus Desa Tana Toro, Kecamatan Pitu Riase, Kabupaten Sidrap, Sulawesi Selatan	(Abdullah Paba et al., 2024)	Metode Kualitatif dan Teori Pembangunan Ekonomi	Hasil penelitian menemukan bahwa pembangunan infrastruktur telah membangun perekonomian lokal dengan mempermudah akses dan kebijakan desa yang mendukung faktor kunci yang membantu, sementara tantangan seperti keterbatasan anggaran, kurangnya tenaga ahli dan hambatan geografis dapat mengambat kemajuan.

Meskipun penelitian-penelitian terdahulu telah membahas dampak pembangunan infrastruktur terhadap ekonomi masyarakat, penelitian ini memiliki perbedaan utama dalam teori, pendekatan dan fokus analisisnya. Pertama, penelitian terdahulu menggunakan berbagai teori yang berbeda sebagai fokus teori. Kedua, sebagian besar penelitian terdahulu membahas infrastruktur lain seperti pertambangan dan infrastruktur desa, sementara proposal penelitian oleh Khatimah memang membahas rel kereta api (Khatimah, 2023), tetapi lebih menyoroti dampak kesejahteraan secara umum dan penelitian ini lebih spesifik dalam menganalisis dampak kebijakan

pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan masyarakat di kabupaten Maros dengan fokus pada bagaimana proyek ini memengaruhi lapangan kerja, usaha lokal, dan daya beli masyarakat. Ketiga, penelitian ini akan lebih dalam menganalisis dampak ekonomi jangka panjang termasuk bagaimana peningkatan aksesibilitas transportasi dapat meningkatkan produktivitas usaha dan pendapatan masyarakat lokal. Keempat, proposal penelitian ini mencoba mengisi kesenjangan penelitian (*research gap*) dengan menggunakan Teori Pembangunan Ekonomi oleh Todaro & Smith (2015) untuk menjelaskan bagaimana pembangunan rel kereta api tidak hanya berdampak pada masyarakat secara langsung (seperti kehilangan lahan), tetapi juga secara tidak langsung melalui penciptaan peluang kerja, perubahan aksesibilitas pasar, dan efek multiplier dalam ekonomi lokal.

## **B. Teori dan Konsep**

### **1. Kebijakan Publik**

Teori kebijakan publik merupakan pendekatan analitis yang digunakan untuk memahami bagaimana kebijakan dibentuk, diimplementasikan, dan dievaluasi, serta bagaimana kebijakan tersebut mempengaruhi kehidupan masyarakat (Dye, 2008:77). Teori ini sangat relevan dalam konteks pembangunan infrastruktur seperti rel kereta api di Kabupaten Maros karena kebijakan publik menentukan alokasi sumber daya, prioritas pembangunan, dan mekanisme kompensasi bagi masyarakat yang terdampak. Setiap kebijakan yang dirumuskan harus mempertimbangkan kepentingan seluruh pemangku kepentingan, sehingga analisis mendalam

terhadap proses pembuatan dan pelaksanaan kebijakan publik menjadi krusial (Dunn, 2016:35).

Secara konseptual, teori kebijakan publik menekankan adanya siklus kebijakan yang terdiri atas tahapan-tahapan seperti agenda setting, formulasi, implementasi, evaluasi, dan *feedback* (Howlett & Ramesh, 2003:72). Setiap tahap ini harus dianalisis secara kritis karena masing-masing memiliki implikasi terhadap efektivitas dan keadilan dari kebijakan yang dihasilkan. Misalnya, dalam tahap agenda setting, masalah yang muncul di lapangan harus diidentifikasi dengan seksama agar kebijakan yang dirumuskan benar-benar mencerminkan kebutuhan masyarakat (Dye, 2008:29). Justifikasi tahap ini didasarkan pada fakta bahwa sering kali isu-isu penting terabaikan jika tidak mendapatkan perhatian yang memadai sejak awal proses kebijakan.

Pada tahap formulasi, para pembuat kebijakan mengembangkan alternatif solusi yang berupaya mengatasi permasalahan yang telah diidentifikasi. Pendekatan ini harus melibatkan analisis mendalam mengenai dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan dari setiap alternatif kebijakan yang diajukan. Misalnya, dalam konteks pembangunan rel kereta api, formulasi kebijakan harus mempertimbangkan apakah proyek tersebut akan meningkatkan konektivitas dan pertumbuhan ekonomi atau justru menimbulkan dislokasi sosial dan penurunan pendapatan masyarakat setempat (Howlett & Ramesh, 2003:75). Justifikasi dari pendekatan ini adalah untuk memastikan bahwa kebijakan yang dihasilkan tidak hanya menguntungkan secara ekonomi, tetapi juga berkeadilan bagi seluruh lapisan masyarakat.

Implementasi kebijakan merupakan tahap yang sering kali menjadi tantangan tersendiri. Menurut Dunn (2016), keberhasilan implementasi sangat dipengaruhi oleh kapasitas lembaga pemerintah, keterlibatan pemangku kepentingan, dan mekanisme pengawasan yang efektif (Dunn, 2016:35). Di Kabupaten Maros, pelaksanaan pembangunan rel kereta api harus diiringi dengan mekanisme partisipatif yang memastikan bahwa masyarakat terdampak memiliki suara dalam proses implementasi. Justifikasi untuk pendekatan partisipatif ini didukung oleh penelitian yang menunjukkan bahwa keterlibatan masyarakat lokal dalam implementasi kebijakan dapat meningkatkan transparansi, akuntabilitas, dan keadilan dalam pelaksanaan proyek (Dunn, 2016:40).

Evaluasi kebijakan publik juga merupakan aspek penting dalam teori ini. Evaluasi dilakukan untuk mengukur efektivitas, efisiensi, dan dampak dari kebijakan yang telah dijalankan, serta sebagai dasar untuk perbaikan di masa mendatang (Dye, 2008:31). Dalam konteks pembangunan infrastruktur, evaluasi tidak hanya melibatkan aspek kuantitatif seperti peningkatan PDB atau jumlah pengguna, tetapi juga aspek kualitatif seperti kepuasan masyarakat, keadilan distribusi manfaat, dan dampak sosial jangka panjang. Misalnya, evaluasi proyek rel kereta api di Kabupaten Maros harus mencakup analisis terhadap apakah masyarakat terdampak memperoleh kompensasi yang adil dan apakah terdapat perbaikan signifikan dalam kualitas hidup mereka. Justifikasi evaluasi menyeluruh ini penting agar kebijakan yang ada dapat terus disempurnakan melalui feedback yang konstruktif.

Selanjutnya, teori kebijakan publik juga menekankan pentingnya konteks politik dan sosial dalam proses pembuatan kebijakan. Faktor-faktor seperti tekanan politik, pengaruh kelompok kepentingan, dan dinamika kekuasaan dapat mempengaruhi bagaimana kebijakan dirumuskan dan diimplementasikan (Howlett & Ramesh, 2003:78). Di banyak negara berkembang, termasuk Indonesia, kebijakan pembangunan sering kali terpengaruh oleh kepentingan elit politik dan bisnis yang dapat mengabaikan kebutuhan masyarakat kecil. Dalam konteks Kabupaten Maros, hal ini berarti bahwa kebijakan pembangunan rel kereta api harus diwaspadai agar tidak hanya menguntungkan pihak-pihak tertentu, melainkan memberikan manfaat yang merata bagi seluruh lapisan masyarakat. Justifikasi untuk analisis konteks ini didasarkan pada pentingnya memastikan bahwa proses pembuatan kebijakan mencerminkan keadilan dan demokrasi, sehingga suara masyarakat terdampak tidak tersisihkan (Dye, 2008:33).

Selain itu, teori kebijakan publik menggarisbawahi perlunya mekanisme pengawasan dan akuntabilitas selama seluruh siklus kebijakan. Pengawasan yang ketat dan mekanisme akuntabilitas dapat mencegah praktik korupsi dan penyalahgunaan wewenang yang sering kali menghambat efektivitas kebijakan publik (Dunn, 2016:42).

Lebih jauh, integrasi antara kebijakan publik dan teori pembangunan juga penting untuk diperhatikan. Kebijakan publik yang baik harus mampu mendorong pembangunan yang berkelanjutan dan inklusif, sehingga pertumbuhan ekonomi tidak hanya terlihat dari sisi makro, tetapi juga

dirasakan secara nyata oleh masyarakat lokal. Hal ini melibatkan perencanaan strategis yang mempertimbangkan aspek keberlanjutan lingkungan, sosial, dan ekonomi (Howlett & Ramesh, 2003:80). Misalnya, dalam pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros, kebijakan harus mampu mengintegrasikan pembangunan infrastruktur dengan program-program pengembangan kapasitas masyarakat, seperti pelatihan keterampilan dan pemberdayaan ekonomi, agar masyarakat dapat memanfaatkan peluang baru yang muncul. Pola integrasi ini bertujuan agar pembangunan tidak hanya bersifat *top-down*, tetapi juga memberdayakan masyarakat secara lokal.

Sebagai kesimpulan, teori kebijakan publik menawarkan kerangka kerja yang menyeluruh untuk menganalisis seluruh rangkaian proses kebijakan, mulai dari perumusan, pelaksanaan, hingga evaluasi, serta dampaknya terhadap masyarakat. Dalam hal proyek pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros, teori ini berperan penting dalam menilai apakah kebijakan yang dijalankan telah mempertimbangkan kebutuhan dan prinsip keadilan bagi masyarakat yang terdampak. Penting untuk melakukan analisis mendalam pada setiap tahap kebijakan mulai dari penentuan agenda, perumusan, implementasi, hingga evaluasi guna memastikan bahwa kebijakan tersebut tidak hanya mendukung pertumbuhan ekonomi, tetapi juga mendorong pemerataan manfaat pembangunan.

## **2. Konsep Pembangunan**

Konsep pembangunan telah berkembang jauh melampaui pengukuran pertumbuhan ekonomi semata, dan kini dipandang sebagai suatu proses

multidimensional yang mencakup peningkatan kualitas hidup manusia, pemerataan sosial, serta keberlanjutan lingkungan. Menurut Amartya Sen, pembangunan adalah “proses memperluas kebebasan manusia” yang tidak hanya berfokus pada pertumbuhan produk domestik bruto. Sen berargumen bahwa pembangunan harus diukur berdasarkan kemampuan nyata yang dimiliki masyarakat untuk menjalankan fungsi-fungsi dasar mereka seperti kesehatan, pendidikan, dan partisipasi dalam kehidupan politik yang pada akhirnya meningkatkan kesejahteraan mereka. Pendekatan ini memberikan justifikasi bahwa pertumbuhan ekonomi saja tidak cukup jika tidak diiringi dengan perbaikan dalam kualitas hidup dan kebebasan individu (Sen, 1999:15).

Lebih jauh, konsep pembangunan menurut Todaro dan Smith dalam buku *Economic Development* menekankan pentingnya transformasi struktural yang mencakup industrialisasi, urbanisasi, dan perbaikan infrastruktur sebagai pendorong utama pembangunan. Mereka berpendapat bahwa pembangunan merupakan proses pergeseran dari ekonomi agraris ke ekonomi industri yang menghasilkan lapangan kerja dan meningkatkan pendapatan masyarakat secara keseluruhan. Justifikasi untuk pendekatan ini didasarkan pada fakta empiris bahwa negara-negara yang mengalami industrialisasi dan modernisasi infrastruktur cenderung menunjukkan perbaikan dalam indikator-indikator pembangunan, seperti tingkat pengangguran, indeks pembangunan manusia (HDI), dan distribusi pendapatan yang lebih merata (Todaro & Smith, 2015:32).

Di samping itu, Robert Chambers melalui pendekatan pembangunan partisipatif menekankan bahwa pembangunan harus melibatkan partisipasi aktif masyarakat lokal dalam proses perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kebijakan. Menurut Chambers, pengembangan yang berkelanjutan hanya dapat tercapai apabila masyarakat yang terdampak merasa memiliki dan mengontrol proses pembangunan, sehingga aspirasi dan kebutuhan mereka tercermin dalam kebijakan pembangunan. Justifikasi pendekatan partisipatif ini didasarkan pada studi lapangan yang menunjukkan bahwa keterlibatan masyarakat dapat meningkatkan relevansi kebijakan, memperkuat modal sosial, dan mengurangi risiko terjadinya ketimpangan dalam distribusi manfaat pembangunan (Chambers, 1997:52).

Lebih lanjut, konsep pembangunan juga harus dilihat dari perspektif keberlanjutan lingkungan. United Nations Development Programme (UNDP) menyatakan bahwa pembangunan berkelanjutan adalah pembangunan yang memenuhi kebutuhan saat ini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka. Pendekatan ini menuntut agar setiap kebijakan pembangunan mempertimbangkan dampak ekologisnya melalui penggunaan sumber daya alam secara bijaksana dan penerapan teknologi yang ramah lingkungan. Justifikasi dari pendekatan keberlanjutan lingkungan ini terletak pada kenyataan bahwa degradasi lingkungan tidak hanya berdampak pada kerusakan ekosistem, tetapi juga secara langsung mengancam kesehatan dan kesejahteraan masyarakat (UNDP, 2019:12).

Tak kalah penting, konsep pembangunan juga menyangkut aspek pemerataan sosial. Pembangunan yang inklusif mengharuskan distribusi hasil-hasil pembangunan tidak hanya terpusat pada kelompok tertentu, tetapi dirasakan manfaatnya oleh seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok marginal dan rentan. Hal ini sejalan dengan teori distribusi keadilan yang dikemukakan oleh Rawls, yang menyatakan bahwa setiap kebijakan pembangunan harus diukur dari kemampuannya untuk memperkecil ketimpangan sosial melalui redistribusi kekayaan dan penyediaan layanan publik yang berkualitas. Justifikasi dari pendekatan pemerataan sosial ini muncul dari temuan empiris yang menunjukkan bahwa ketimpangan yang tinggi sering kali menghambat pertumbuhan ekonomi jangka panjang dan menimbulkan konflik sosial (Rawls, 1971:251).

Selanjutnya, pembangunan sebagai suatu proses transformasi juga memerlukan perbaikan dalam kapasitas institusional. Kelembagaan yang kuat dan transparan adalah fondasi dari kebijakan pembangunan yang efektif. Institusi yang baik tidak hanya mendukung pelaksanaan kebijakan ekonomi, tetapi juga memastikan bahwa kebijakan tersebut dijalankan secara adil dan akuntabel. Dalam konteks ini, reformasi birokrasi dan peningkatan tata kelola pemerintahan menjadi kunci untuk menciptakan lingkungan yang kondusif bagi investasi dan pertumbuhan ekonomi yang merata. Justifikasi dari perbaikan institusional ini didasarkan pada analisis bahwa korupsi dan lemahnya tata kelola pemerintahan sering kali menjadi penghambat utama dalam pelaksanaan proyek pembangunan, sehingga perbaikan institusional harus menjadi bagian integral dari strategi pembangunan (Acemoglu & Robinson, 2012:91).

Dalam rangka mengintegrasikan seluruh dimensi tersebut, konsep pembangunan yang ideal harus menciptakan sinergi antara pertumbuhan ekonomi, keadilan sosial, keberlanjutan lingkungan, dan peningkatan kapasitas institusional. Konsep ini harus diimplementasikan melalui kebijakan yang terukur dan berorientasi pada hasil, di mana indikator-indikator seperti pertumbuhan PDB, HDI, indeks pemerataan, serta pengukuran keberlanjutan lingkungan digunakan untuk memantau kemajuan pembangunan. Pendekatan multidimensi ini memberikan justifikasi bahwa pembangunan yang holistik dapat menghasilkan perubahan yang lebih signifikan dan berkelanjutan dibandingkan dengan pendekatan yang hanya menekankan aspek ekonomi semata (Sachs, 2015:54).

Berdasarkan pembahasan pembahasan diatas, konsep pembangunan yang komprehensif merupakan upaya untuk mengatasi berbagai keterbatasan paradigma pembangunan tradisional. Dengan mengedepankan kebebasan manusia, partisipasi masyarakat, keberlanjutan lingkungan, dan pemerataan sosial, konsep pembangunan ini bertujuan untuk menciptakan masyarakat yang sejahtera dan adil. Setiap komponen tersebut saling terkait dan memperkuat satu sama lain, sehingga keberhasilan pembangunan dapat diukur tidak hanya dari pertumbuhan ekonomi, tetapi juga dari peningkatan kualitas hidup secara keseluruhan. Dengan demikian, pembangunan yang ideal adalah pembangunan yang mampu menjawab tantangan zaman, menjaga keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dan keadilan sosial, serta memastikan bahwa hasilnya dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat secara merata (Sachs, 2015:60).

### 3. Teori Pembangunan Ekonomi

Pendapatan masyarakat dalam ekonomi lokal sering kali dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti investasi pemerintah, pembangunan infrastruktur, dan kebijakan ekonomi yang diterapkan. Michael P. Todaro dan Stephen C. Smith (2015) dalam bukunya *Economic Development* menjelaskan bahwa pertumbuhan ekonomi bukan hanya tentang peningkatan pendapatan nasional secara agregat, tetapi juga tentang bagaimana pendapatan tersebut terdistribusi di tingkat lokal dan dampaknya terhadap kesejahteraan masyarakat (Todaro & Smith, 2015:15).

Dalam konteks pembangunan infrastruktur, teori ini menjadi sangat relevan karena dapat menjelaskan bagaimana proyek-proyek seperti pembangunan jalur rel kereta api dapat meningkatkan pendapatan masyarakat melalui berbagai mekanisme ekonomi, termasuk penciptaan lapangan kerja, peningkatan akses pasar, serta pertumbuhan sektor usaha kecil dan menengah (Todaro & Smith, 2015:76). Oleh karena itu, memahami teori pendapatan dan perekonomian lokal sangat penting untuk menilai dampak ekonomi dari proyek infrastruktur terhadap masyarakat Kabupaten Maros.

#### a) Konsep Dasar Pendapatan dalam Ekonomi Lokal

Pendapatan dalam ekonomi lokal tidak hanya mencerminkan jumlah uang yang diterima oleh individu atau rumah tangga, tetapi juga merupakan hasil dari interaksi antara berbagai faktor ekonomi seperti produktivitas tenaga kerja, aksesibilitas ke pasar, kebijakan ekonomi pemerintah, serta investasi dalam infrastruktur. Dalam bukunya, Todaro &

Smith menekankan bahwa pembangunan infrastruktur memiliki potensi besar untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi lokal karena infrastruktur yang lebih baik dapat menciptakan peluang ekonomi baru dan meningkatkan efisiensi pasar (Todaro & Smith, 2015:135).

Sebagai contoh, dalam kasus pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros, masyarakat setempat dapat memperoleh berbagai manfaat ekonomi yang berkontribusi terhadap peningkatan pendapatan. Pertama, proyek ini dapat menciptakan lapangan kerja langsung, baik dalam sektor konstruksi maupun operasional, yang akan meningkatkan pendapatan bagi tenaga kerja lokal. Selain itu, proyek ini juga akan membuka peluang ekonomi bagi sektor informal, seperti pedagang kecil dan penyedia jasa yang melayani para pekerja proyek, sehingga dampak ekonomi menyebar lebih luas (Todaro & Smith, 2015:192).

Selain penciptaan lapangan kerja, peningkatan aksesibilitas ke pasar juga berkontribusi pada kenaikan pendapatan masyarakat lokal. Todaro & Smith menjelaskan bahwa infrastruktur transportasi yang lebih baik dapat mengurangi biaya logistik dan memungkinkan produsen lokal untuk menjual barang mereka di pasar yang lebih luas dengan harga yang lebih kompetitif. Dalam konteks Kabupaten Maros, pembangunan jalur kereta api dapat membantu petani dan pengusaha kecil untuk menjangkau pasar di kota-kota besar dengan lebih mudah, sehingga meningkatkan pendapatan mereka secara signifikan (Todaro & Smith, 2015:225).

Tetapi, dampak positif ini sangat tergantung pada bagaimana pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya mengelola pembangunan infrastruktur tersebut. Jika pembangunan dilakukan tanpa mempertimbangkan kebutuhan masyarakat lokal, maka manfaat ekonomi yang diharapkan mungkin tidak akan terwujud secara maksimal. Oleh karena itu, diperlukan strategi yang tepat untuk memastikan bahwa pembangunan infrastruktur benar-benar memberikan manfaat yang berkelanjutan bagi masyarakat setempat (Todaro & Smith, 2015:255).

b) Dampak Kebijakan Pembangunan Rel Kereta Api

Kebijakan Pembangunan infrastruktur rel kereta api di Kabupaten Maros mengacu pada sejumlah peraturan dan kebijakan yang berlaku di tingkat nasional dan provinsi yaitu pada Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian: Undang-undang ini mengatur tentang penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia, termasuk pembangunan jalur rel kereta api, keselamatan, dan standar operasional. Undang-undang ini menjadi dasar hukum untuk pengembangan sistem perkeretaapian di seluruh Indonesia, termasuk di Kabupaten Maros. Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Pembangunan untuk Kepentingan Umum: Pembangunan jalur rel kereta api di Maros juga melibatkan pembebasan lahan. Undang-undang ini mengatur prosedur pengadaan tanah yang harus dilakukan secara transparan dan adil, memberikan dasar hukum untuk pemerintah dalam melakukan pembebasan lahan untuk proyek tersebut. Peraturan Presiden No. 93

Tahun 2017 tentang Penyediaan Infrastruktur Kereta Api: Peraturan ini mengatur penyediaan infrastruktur perkeretaapian di Indonesia, termasuk pembiayaan dan kerjasama antara pemerintah dengan pihak swasta dalam pembangunan jalur rel kereta api.

Pemerintah Kabupaten Maros mengambil kebijakan yang sangat memperhatikan aspek sosial dan hukum dalam pembangunan jalur rel kereta api. Salah satu kebijakan utama adalah pemenuhan tanah dan pembebasan lahan yang harus dilalui oleh jalur kereta api. Proses ini melibatkan pihak-pihak terkait, seperti masyarakat yang tanahnya akan terdampak, serta instansi terkait yang mengatur tentang pembebasan lahan. Pemerintah berusaha untuk memberikan harga yang adil kepada pemilik tanah, meskipun terkadang muncul permasalahan dalam hal penilaian harga tanah yang dianggap tidak sesuai oleh sebagian pihak. Kebijakan ini sangat penting agar proses pembangunan tidak terganggu oleh ketidakpuasan masyarakat terkait hak atas tanah mereka.

Tujuan kebijakan pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros terhadap pendapatan masyarakat adalah untuk menciptakan peluang ekonomi baru yang dapat meningkatkan kesejahteraan warga. Dengan adanya jalur kereta api, sektor transportasi dan logistik diharapkan menjadi lebih efisien, yang bisa mengurangi biaya distribusi barang dan membuka akses pasar yang lebih luas, baik untuk produk lokal maupun komoditas lainnya. Selain itu, pembangunan stasiun dan fasilitas terkait dapat menciptakan lapangan pekerjaan baru, baik dalam konstruksi,

operasional kereta, hingga sektor perdagangan yang berkembang di sekitar stasiun. Kehadiran kereta api juga dapat mendorong sektor pariwisata, karena mempermudah akses ke berbagai destinasi di Kabupaten Maros, yang akhirnya dapat mendongkrak pendapatan sektor pariwisata lokal. Secara keseluruhan, kebijakan ini dapat berkontribusi pada peningkatan pendapatan masyarakat melalui berbagai sektor yang terdampak oleh pengembangan infrastruktur transportasi tersebut.

#### 1) Peluang Kerja dan Pengaruh terhadap Upah

Salah satu dampak paling langsung dari pembangunan infrastruktur terhadap pendapatan masyarakat adalah penciptaan lapangan kerja baru dan peningkatan upah tenaga kerja. Dalam proyek-proyek infrastruktur skala besar seperti pembangunan jalur kereta api, permintaan terhadap tenaga kerja akan meningkat secara signifikan, baik di sektor konstruksi maupun dalam sektor pendukung seperti logistik dan perdagangan (Todaro & Smith, 2015:245).

Namun, Todaro & Smith juga mengingatkan bahwa tidak semua jenis pekerjaan yang tercipta bersifat permanen. Jika sebagian besar pekerjaan yang tersedia hanya bersifat sementara selama masa konstruksi, maka dampak positif terhadap pendapatan masyarakat bisa bersifat jangka pendek saja. Oleh karena itu, pemerintah perlu memastikan bahwa proyek infrastruktur juga menciptakan lapangan kerja jangka panjang di sektor terkait, seperti perawatan dan operasional transportasi (Todaro & Smith, 2015:270).

## 2) Aksesibilitas ke Pasar dan Kenaikan Produktivitas Ekonomi

Todaro & Smith menekankan bahwa aksesibilitas ke pasar adalah faktor kunci dalam meningkatkan pendapatan masyarakat. Infrastruktur transportasi yang lebih baik dapat mengurangi biaya distribusi barang dan jasa, memungkinkan produsen lokal untuk menjual produk mereka dengan harga yang lebih menguntungkan.

## 3) Efek Multiplier dan Pertumbuhan Ekonomi Lokal

Konsep efek multiplier dalam ekonomi menjelaskan bagaimana investasi dalam satu sektor dapat memberikan dampak positif di berbagai sektor lainnya. Dalam konteks pembangunan infrastruktur, efek multiplier terjadi ketika proyek infrastruktur menciptakan peningkatan pendapatan yang pada akhirnya meningkatkan konsumsi dan investasi di sektor lain (Todaro & Smith, 2015:310).

Sebagai contoh, pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros akan meningkatkan pendapatan pekerja konstruksi, yang kemudian akan membelanjakan pendapatan mereka di sektor lain seperti makanan, transportasi, dan barang konsumsi. Peningkatan konsumsi ini akan mendorong pertumbuhan bisnis lokal dan menciptakan lebih banyak lapangan kerja tambahan (Todaro & Smith, 2015:325).

Teori Pembangunan Ekonomi oleh Todaro & Smith (2015) sangat relevan untuk digunakan dalam menganalisis dampak pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan masyarakat kabupaten Maros. Dengan

mempertimbangkan faktor peluang kerja, aksesibilitas ke pasar, serta efek multiplier, teori ini memberikan kerangka konseptual yang kuat dalam memahami bagaimana pembangunan infrastruktur dapat memengaruhi perekonomian lokal. Oleh karena itu, dalam penelitian ini, teori Todaro & Smith akan dijadikan sebagai landasan utama dalam mengevaluasi dampak ekonomi dari proyek ini dan memastikan manfaatnya berkelanjutan bagi masyarakat setempat.

#### **4. Konsep Keadilan Sosial dalam Pembangunan**

Konsep keadilan sosial dalam pembangunan merupakan salah satu aspek utama dalam teori keadilan yang dikemukakan oleh John Rawls dalam bukunya *A Theory of Justice* (1971). Rawls memperkenalkan konsep *justice as fairness* (keadilan sebagai kewajiban) yang bertujuan untuk menciptakan suatu sistem sosial yang adil bagi semua individu, terutama mereka yang kurang beruntung dalam struktur sosial dan ekonomi (Rawls, 1971:3).

Dalam konteks pembangunan, konsep ini menuntut agar setiap kebijakan, baik di bidang ekonomi, sosial, maupun politik yang dirancang sedemikian rupa sehingga distribusi manfaat dan beban pembangunan berlangsung secara adil. Dengan kata lain, pembangunan tidak semata-mata diukur dari pertumbuhan ekonomi, melainkan juga dari sejauh mana kebijakan tersebut mampu mengurangi ketimpangan dan memberikan perhatian khusus kepada kelompok yang paling rentan (Rawls, 1971:52). Rawls menolak pandangan bahwa pertumbuhan ekonomi atau kemajuan teknologi secara otomatis menjamin keadilan; ia menekankan perlunya

mekanisme distribusi yang memastikan bahwa seluruh lapisan masyarakat memperoleh bagian yang adil dari hasil pembangunan.

a) Prinsip Keadilan Sosial dalam Teori Rawls

1) Prinsip Kebebasan yang Sama (*Equal Liberty Principle*)

Rawls menegaskan bahwa setiap individu memiliki hak yang sama terhadap kebebasan dasar yang esensial, asalkan kebebasan tersebut dapat dinikmati secara merata oleh semua orang. Prinsip ini menuntut agar setiap kebijakan pembangunan tidak mengorbankan kebebasan dasar individu, baik dalam aspek ekonomi, sosial, maupun politik. Dengan demikian, kebijakan publik harus dirancang sedemikian rupa sehingga hak-hak mendasar seperti kebebasan berpendapat dan berpartisipasi dapat tetap terjaga (Rawls, 1971:57).

2) Prinsip Perbedaan (*Difference Principle*)

Prinsip perbedaan menyatakan bahwa ketidaksetaraan dalam distribusi sosial-ekonomi dapat diterima selama ketidaksetaraan tersebut memberikan manfaat terbesar bagi kelompok yang paling tidak menguntungkan. Dalam ranah pembangunan, prinsip ini menuntut agar setiap kebijakan yang diambil tidak hanya menguntungkan segelintir orang yang sudah berada pada posisi ekonomi yang kuat, melainkan juga secara nyata meningkatkan kesejahteraan mereka yang berada dalam posisi paling rentan. Artinya, setiap langkah pembangunan harus dirancang agar perbedaan yang muncul menghasilkan keuntungan yang paling besar bagi kelompok minoritas atau masyarakat miskin (Rawls, 1971, hlm. 65).

Dari prinsip ini, jelas bahwa pembangunan ekonomi yang hanya menguntungkan kelompok kaya atau kelas menengah atas tanpa memperhatikan kaum miskin bertentangan dengan konsep keadilan sosial Rawls.

b) *Veil of Ignorance* dan Keadilan dalam Pembangunan

Konsep “*veil of ignorance*” atau selubung ketidaktahuan merupakan salah satu gagasan paling mendasar dalam teori Rawls. Dalam eksperimen pemikiran ini, Rawls mengajak kita untuk merancang prinsip-prinsip keadilan tanpa mengetahui posisi kita dalam struktur sosial, apakah kita akan berada di kelompok yang kaya atau miskin, memiliki kekuasaan atau tidak. Dengan cara ini, keputusan yang diambil akan lebih objektif dan bebas dari bias kepentingan pribadi (Rawls, 1971:118).

Dalam konteks pembangunan, prinsip ini dapat digunakan sebagai alat untuk menilai kebijakan publik. Misalnya:

1. Dalam konteks pembangunan, penerapan konsep ini dapat berfungsi sebagai alat evaluasi untuk kebijakan publik. Sebagai contoh, jika kita tidak mengetahui apakah kita akan lahir dalam keluarga kaya atau miskin, kita cenderung mendukung sistem yang menyediakan akses pendidikan dan layanan kesehatan secara merata bagi seluruh masyarakat (Rawls, 1971:123)
2. Dalam merancang kebijakan ketenagakerjaan, prinsip ini mendorong kita untuk mendukung upah minimum yang adil dan perlindungan tenaga kerja, agar tidak terjadi eksploitasi terhadap pekerja berupah rendah (Rawls, 1971:130).

Dalam pembangunan infrastruktur, penerapan “*veil of ignorance*” berarti bahwa proyek seperti rel kereta api harus dirancang dengan mekanisme kompensasi yang memadai sehingga masyarakat berpenghasilan rendah tidak dirugikan, misalnya melalui relokasi paksa tanpa adanya kompensasi yang layak (Rawls, 1971:139).

c) *Fair Equality of Opportunity* dalam Pembangunan

Rawls juga memperkenalkan konsep *Fair Equality of Opportunity* atau kesetaraan kesempatan yang adil yang menekankan bahwa setiap individu harus memiliki kesempatan yang sama untuk mencapai posisi yang lebih baik secara ekonomi dan sosial, tanpa terhambat oleh faktor-faktor seperti kelahiran, ras, atau status sosial (Rawls, 1971:73).

Dalam konteks pembangunan, ini berarti bahwa pendidikan dan pelatihan kerja harus diakses oleh seluruh lapisan masyarakat, terutama mereka yang berasal dari kelompok ekonomi lemah, sebagai sarana untuk meningkatkan mobilitas sosial. Selain daripada itu, pembangunan ekonomi tidak boleh menciptakan monopoli atau hambatan yang menghalangi individu dari latar belakang kurang mampu untuk berpartisipasi dalam pasar tenaga kerja atau bisnis. Dalam hal ini, peran bantuan sosial juga menjadi krusial, agar mereka yang mengalami kesulitan ekonomi dapat mendapatkan dukungan yang memadai untuk memperbaiki taraf hidupnya (Rawls, 1971:93).

Konsep kesetaraan kesempatan ini menggaris bawahi bahwa pembangunan harus menciptakan lingkungan yang adil bagi semua pihak, bukan hanya menguntungkan sebagian elit.

#### d) Redistribusi Kekayaan dan Peran Negara dalam Pembangunan

Rawls menyadari bahwa dalam masyarakat modern, ketidaksetaraan ekonomi hampir tidak terhindarkan. Namun, ia menekankan bahwa negara harus memainkan peran aktif dalam memastikan distribusi kekayaan dan sumber daya berlangsung secara adil. Dalam konteks pembangunan, hal ini berarti negara berkewajiban menyediakan layanan publik yang berkualitas seperti pendidikan, kesehatan, dan perumahan, khususnya bagi masyarakat berpenghasilan rendah Rawls (1971). Selain itu, penerapan pajak progresif merupakan instrumen penting untuk memastikan bahwa kelompok kaya memberikan kontribusi yang lebih besar dalam pembangunan, sehingga membantu mendanai program-program sosial yang meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara luas Rawls (1971). Di samping itu, negara harus mencegah praktik-praktik eksploitatif dalam dunia kerja dengan memberikan perlindungan hukum bagi pekerja berupah rendah (Rawls, 1971:267). Dengan demikian, redistribusi kekayaan dan peran aktif negara merupakan komponen vital dalam memastikan bahwa pembangunan tidak hanya menghasilkan pertumbuhan ekonomi, tetapi juga tercapainya keadilan sosial bagi seluruh masyarakat.

Secara keseluruhan, konsep keadilan sosial dalam pembangunan menurut Rawls menekankan bahwa setiap kebijakan pembangunan harus diarahkan untuk mewujudkan pemerataan manfaat bagi seluruh masyarakat, bukan hanya bagi mereka yang memiliki modal dan kekuatan politik. Dengan menggunakan prinsip-prinsip seperti *justice as fairness*, *veil of ignorance* dan

*fair equality of opportunity*, Rawls memberikan dasar moral yang kuat bagi evaluasi kebijakan pembangunan agar lebih inklusif dan adil. Dalam praktiknya, kerangka evaluasi ini dapat digunakan untuk memastikan bahwa setiap keputusan kebijakan mempertimbangkan kepentingan kelompok yang paling rentan, sehingga pembangunan dapat berperan sebagai alat untuk mengurangi ketimpangan dan menciptakan masyarakat yang lebih berkeadilan.

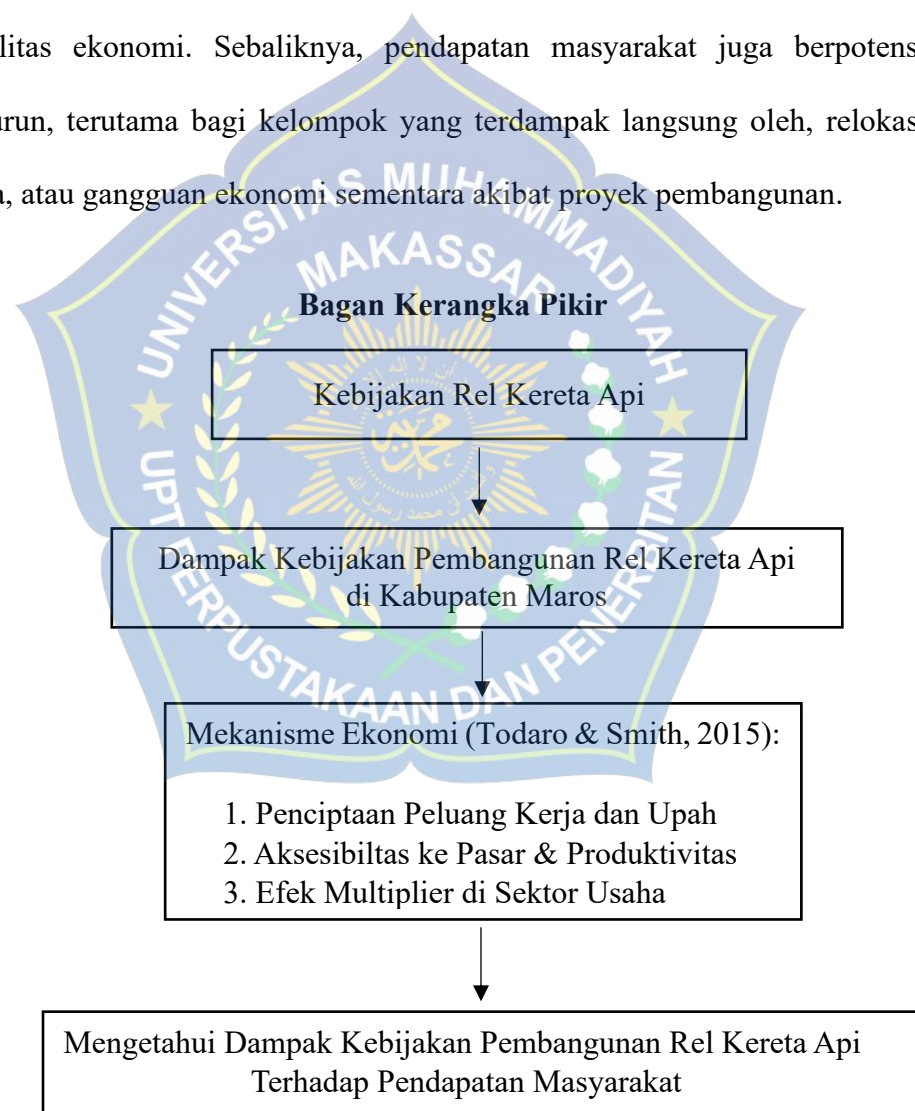
### C. Kerangka Pikir

Pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros merupakan bagian dari kebijakan infrastruktur yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal. Kebijakan ini diimplementasikan melalui beberapa langkah utama, seperti pembangunan fisik infrastruktur, pembebasan lahan, dan penyerapan tenaga kerja dalam proses konstruksi serta operasionalnya. Implementasi kebijakan ini dapat menimbulkan berbagai dampak ekonomi yang berpengaruh terhadap pendapatan masyarakat, baik dalam bentuk peluang maupun tantangan.

Untuk memahami bagaimana kebijakan ini memengaruhi kondisi ekonomi masyarakat, usulan penelitian ini menggunakan kerangka teori dari Todaro & Smith (2015) mengenai mekanisme ekonomi pembangunan. Dalam kerangka ini, dampak pembangunan infrastruktur dianalisis melalui tiga mekanisme utama: (1) penciptaan peluang kerja dan peningkatan upah bagi masyarakat sekitar, (2) peningkatan aksesibilitas ke pasar dan produktivitas usaha lokal akibat kemudahan transportasi, serta (3) efek multiplier dalam

sektor usaha yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah terdampak.

Setelah mekanisme ekonomi ini berjalan, dampak akhirnya akan terlihat dalam perubahan pendapatan masyarakat. Pendapatan dapat meningkat apabila pembangunan infrastruktur membawa manfaat ekonomi yang signifikan, seperti bertambahnya lapangan pekerjaan dan meningkatnya mobilitas ekonomi. Sebaliknya, pendapatan masyarakat juga berpotensi menurun, terutama bagi kelompok yang terdampak langsung oleh, relokasi usaha, atau gangguan ekonomi sementara akibat proyek pembangunan.



**Gambar 2.1 Kerangka Pikir**

#### D. Fokus Penelitian

Berdasarkan teori dan kerangka pikir yang telah dipaparkan diatas maka fokus penelitian ini adalah analisis dampak kebijakan pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan masyarakat di kabupaten maros dengan menganalisis dan mengidentifikasi secara langsung dampak kebijakan pembangunan rel kereta dengan melihat 3 alat ukur yaitu, penciptaan peluang kerja dan upah, aksesibilitas ke pasar dan produktivitas, efek multiplier di sektor usaha.

#### E. Deskripsi Fokus

Skripsi ini berfokus pada dampak Pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan Masyarakat Kabupaten maros. Berdasarkan fokus yang dipaparkan, indikator teori dapat didefinisikan sebagai analisis dampak pembangunan rel kereta terhadap pendapatan Masyarakat dengan menggunakan teori dari Todaro & Smith, (2015).

1. Penciptaan peluang kerja dan upah
  - a. Peluang kerja adalah proses dimana pertumbuhan sektor-sektor ekonomi, terutama sektor-sektor ekonomi, dapat menyerap lebih banyak tenaga kerja dalam dunia yang berkembang, sektor-sektor seperti industri dan jasa cenderung menjadi penggerak utama dalam menciptakan lapangan kerja baru. ini penting untuk mengurangi pengangguran dan meningkatkan kesejahteraan ekonomi Masyarakat sekitar Kabupaten Maros.
  - b. Upah dalam ekonomi berkembang sering kali tidak merata antara sektor formal dan informal. mereka menjelaskan bahwa mekanisme pasar tenaga kerja akan mengarah pada perbedaan besar dalam upah di sektor sektor

ini. upah di sektor formal biasanya lebih tinggi dan lebih stabil dibandingkan dengan sektor informal yang sering kali menawarkan upah rendah dan tidak pasti.

## 2. Aksesibilitas ke Pasar & Produktivitas

- a. Aksesibilitas ke pasar mengacu pada kemampuan individu, kelompok, atau negara untuk mengakses pasar barang, jasa, dan faktor produksi, baik itu pasar domestik maupun internasional. Dalam mekanisme ekonomi, akses ke pasar adalah elemen kunci untuk memperlancar pertukaran dan distribusi barang serta jasa.
- b. Produktivitas merujuk kepada kemampuan suatu negara atau sektor untuk menghasilkan output dengan menggunakan input secara efisien.

## 3. Efek Multiplier di Sektor Usaha

Efek multiplier merujuk pada konsep bahwa perubahan dalam pengeluaran dapat menghasilkan perubahan yang lebih besar dalam pendapatan nasional atau output ekonomi yang terjadi karena setiap unit pengeluaran baru dapat menghasilkan lebih dari satu unit peningkatan pendapatan nasional.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Lokasi dan Waktu Penelitian**

##### **1. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian dilaksanakan di Kantor Balai Rel Kereta Api Sulawesi Selatan, Jalan Pallantikang Kecamatan Maros Baru Kabupaten Maros Sulawesi Selatan 90516.

##### **2. Waktu Penelitian**

Adapun waktu pelaksanaan penelitian yang ini dilakukan selama kurang lebih dua bulan.

#### **B. Jenis dan Tipe Penelitian**

##### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian menggunakan metode kualitatif lapangan (*field research*) yaitu penelitian yang mengharuskan peneliti berangkat ke lapangan untuk mengadakan pengamatan tentang sesuatu fenomena dalam suatu keadaan alamiah (Sugiono, 2018). Penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena, pengalaman, atau peristiwa tertentu. Secara mendalam dan holistic.

##### **2. Tipe Penelitian**

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian studi kasus, penelitian studi kasus merujuk pada menelusuri secara mendalam mengenai suatu aktivitas, pada individu, kelompok, organisasi, ataupun program kegiatan pada waktu

tertentu secara spesifik. Dalam hal ini, peneliti akan berusaha memahami bagaimana dampak kebijakan Pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan yang telah dilaksanakan.

### C. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini adalah proses mendapatkan dari subjek dan objek data. Data yang dimaksud digolongkan menjadi dua bagian yaitu data sekunder dan data primer. Penggolongan ini dilakukan demi menjaga keakuratan dan relevansi serta kekayaan data yang diperoleh di lapangan sehubungan dengan objek penelitian ini. Sumber data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### 1. Data Primer

Data primer adalah data yang didapatkan atau dikumpulkan dari pihak pertama atau tangan pertama, tanpa melalui perantara. Data ini berkaitan langsung dengan informan. Data ini diperoleh dari hasil pengamatan langsung terhadap objek dan subjek yang diteliti. Sumber datanya melalui wawancara dan observasi langsung terhadap objek penelitian.

#### 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sebuah pihak ke dua, ketiga dan seterusnya. Misalnya dari sebuah instansi ataupun organisasi yang bersangkutan, atau perorangan dari pihak yang telah mengumpulkan dan mengalihnya, seperti data dokumentasi, data wawancara dengan masyarakat, foto-foto, buku dan lain-lain yang relevan dengan penelitian. Hal ini dapat dilakukan dengan mencari dan mengumpulkan data melalui

informan secara tertulis ataupun gambar-gambar dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan penelitian.

#### D. Informan Penelitian

Informan penelitian dipilih secara purposif (*purposive sampling*) dengan mempertimbangkan relevansi dan peran mereka dalam fenomena yang diteliti. Informan utama terdiri dari:

**Tabel 3.1** Informan Penelitian

No.	Nama	Inisial	Jabatan
1.	Asriani	AI	Kepala Seksi Angkutan (Dinas Perhubungan) Kabupaten Maros
2.	Hasrul	HS	Divisi Pengembangan Usaha Balai Rel Kereta Api Kabupaten Maros
3.	Batollah Juna	BJ	Tokoh Masyarakat
4.	Muh. Ikhsan	MI	Tokoh Masyarakat
5.	Daeng Santi	DS	UMKM
6.	Anwar	AW	UMKM
7.	Nurdin	ND	Petani
8.	Hamzah	HZ	Petani
9.	Suardi	SD	Masyarakat
10.	Danial Ahmad	DA	Masyarakat
11.	Putri	PT	Masyarakat

#### E. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

### 1. Observasi

Teknik ini berupa pengamatan langsung terhadap objek penelitian guna memperoleh keterangan berupa informasi, data dan fakta akurat yang berhubungan dengan objek penelitian. Teknik ini juga digunakan untuk mengetahui relevansi antara keterangan informan/responden dan data dengan kenyataan yang ada dengan melakukan pengamatan langsung terhadap objek penelitian dan tetap mengontrol keabsahannya. Observasi diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala atau masalah yang tampak pada objek penelitian.

### 2. Wawancara

Teknik pengumpulan data ini dimaksudkan untuk mendapatkan gambaran mengenai objek penelitian dengan cara tanya jawab secara mendalam dan terbuka dengan bertatap muka langsung dengan informan/responden. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai yang memberikan jawaban atas pertanyaan yang ditanyakan itu.

### 3. Dokumentasi

Dokumentasi Adalah sebuah bentuk dokumentasi yang menggunakan gambar, foto, atau ilustrasi untuk merekam dan menyampaikan informasi atau kejadian tertentu. Gambar dalam dokumentasi ini dapat berfungsi sebagai bukti visual, penjelasan tambahan, atau untuk mempermudah pemahaman tentang topik atau proses tertentu.

## **F. Teknik Analisis Data**

Data yang telah di dapatkan selanjutnya di analisis dengan menggunakan teknik analisa kualitatif. Adapun tahapan teknik analisa yang dilakukan oleh peneliti adalah, sebagai berikut:

1. Reduksi data, dalam tahap ini penulis akan melakukan pemilihan, dan pemusatan perhatian untuk penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data kasar yang diperoleh.
2. Penyajian data, penulis akan mengembangkan sebuah deskripsi informasi tersusun untuk menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian data yang lazim digunakan pada langkah ini adalah dalam bentuk teks naratif berdasarkan hasil wawancara, observasi dan data yang didapatkan.
3. Penarikan kesimpulan, pada tahapan ini kesimpulan yang didapatkan oleh penulis masih bersifat sementara dan akan berubah hingga ditemukan bukti yang kuat untuk digunakan pada tahap selanjutnya.

## **G. Teknik Pengabsahan Data**

Pengabsahan data adalah menjamin bahwa semua yang telah diamati dan diteliti peneliti sesuai (relevan) dengan data yang benar-benar terjadi. Untuk menghasilkan tingkat keabsahan data peneliti tentunya diperlukan untuk mendukung sebuah penelitian kualitatif yakni melalui: Pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan banyak waktu. Untuk keperluan triangulasi maka dilakukan tiga acara yaitu :

- a) Triangulasi data

Triangulasi data dengan sumber data, yaitu membandingkan data

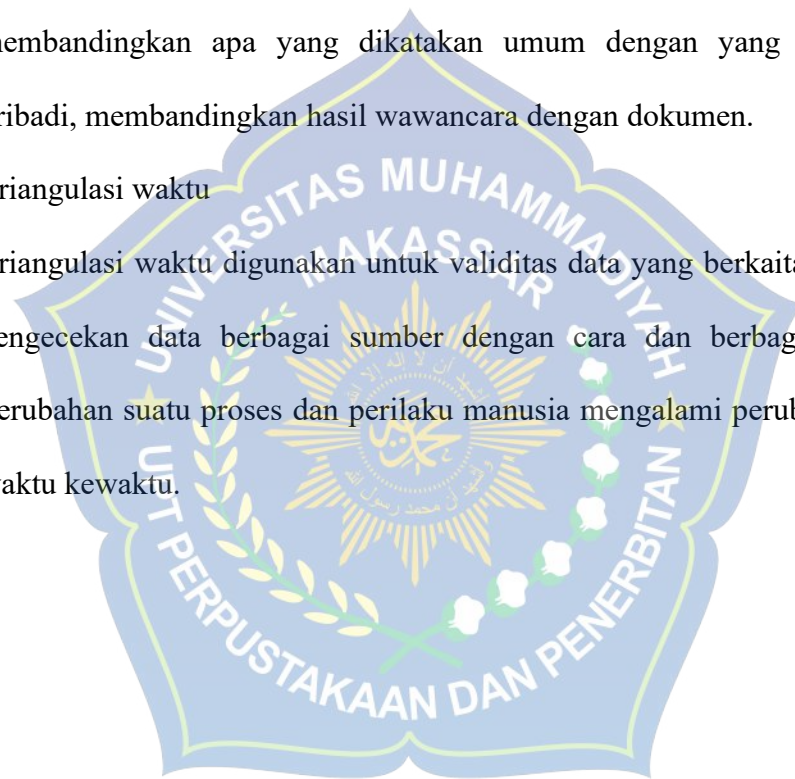
mengecek data dengan baik tingkat kepercayaan dan akurasi data yang diperoleh dari alat dan waktu yang berbeda.

b) Triangulasi sumber

Triangulasi sumber adalah membandingkan cara mengecek ulang derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui sumber yang berbeda. Misalnya, membandingkan hasil pengamatan dengan wawancara, membandingkan apa yang dikatakan umum dengan yang dikatakan pribadi, membandingkan hasil wawancara dengan dokumen.

c) Triangulasi waktu

Triangulasi waktu digunakan untuk validitas data yang berkaitan dengan pengecekan data berbagai sumber dengan cara dan berbagai waktu. Perubahan suatu proses dan perilaku manusia mengalami perubahan dari waktu ke waktu.



## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Lokasi Penelitian**

##### **1. Deskripsi Lokasi Penelitian.**

Sejarah Berdirinya Stasiun Rel Kereta Api Stasiun Pangkajene adalah stasiun kereta api kelas besar yang terletak di wilayah Maleleng Desa Kabba Kecamatan Minasatene Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan, Sulawesi Selatan, Indonesia. Nama “Pangkajene” yang digunakan sebagai nama kabupaten tempat stasiun ini dibangun. Stasiun ini merupakan stasiun kereta api yang dekat dengan pusat ibu Kota Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan dan menjadi stasiun yang letaknya paling selatan Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. Stasiun Pangkajene terletak di jalur kereta api Trans-Sulawesi yang nantinya menghubungkan Makassar dan Pare-pare.

Stasiun yang berada diketinggian 1 mdpl ini, terletak di antara Stasiun Rammang-Rammang dan Stasiun Labbakkang. Stasiun Pangkajene termasuk ke dalam pembangunan jalur kereta api Makassar-Parepare. Stasiun ini mulai dibangun pada tahun 2019 bersama jalur kereta api dan stasiun-stasiun di lintas Tallo-Mandalle.<sup>3</sup> Pembangunan Stasiun Pangkajene selesai dilaksanakan pada akhir tahun 2022 dan telah dilakukan soft launching pengoperasian kereta api dengan relasi Maros-Garongkong oleh Menteri Perhubungan pada tanggal 2 Desember 2022. Pembangunan prasarana perkeretaapian di

Pulau Sulawesi telah dimulai sejak tahun 2019 pada lintas Makassar-Parepare dengan panjang lintas sekitar 142,0 km. Sampai dengan saat ini progres pembangunan jalur dan bangunan kereta api telah selesai sepanjang 102,5 km (segmen 1(c), segmen 2 (B) dan segmen 3 (D).

4 Diharapkan sampai dengan akhir tahun 2024, seluruh prasarana perkeretaapian selesai dibangun dan dapat beroperasi secara bertahap sesuai dengan capaian prasarana yang telah terbangun.

Dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan, salah satunya yaitu menyediakan konektivitas jalur kereta api maka diperlukan adanya pembangunan jalur kereta api untuk keperluan angkutan penumpang. Tujuan dilakukannya perencanaan jalan akses pada stasiun Labbakang dan stasiun Marang yaitu sebagai rekomendasi teknis yang dapat menjadi acuan kegiatan pembangunan fasilitas sarana pendukung yang berupa jalan akses, dan lahan parkir pada stasiun-stasiun kereta api lintas Makassar-Parepare.

## **2. Visi dan Misi Pembangunan Rel Kereta Api**

Visi :

Sulawesi Selatan yang inovatif, produktif, kompetitif, Inklusif, dan berkarakter.

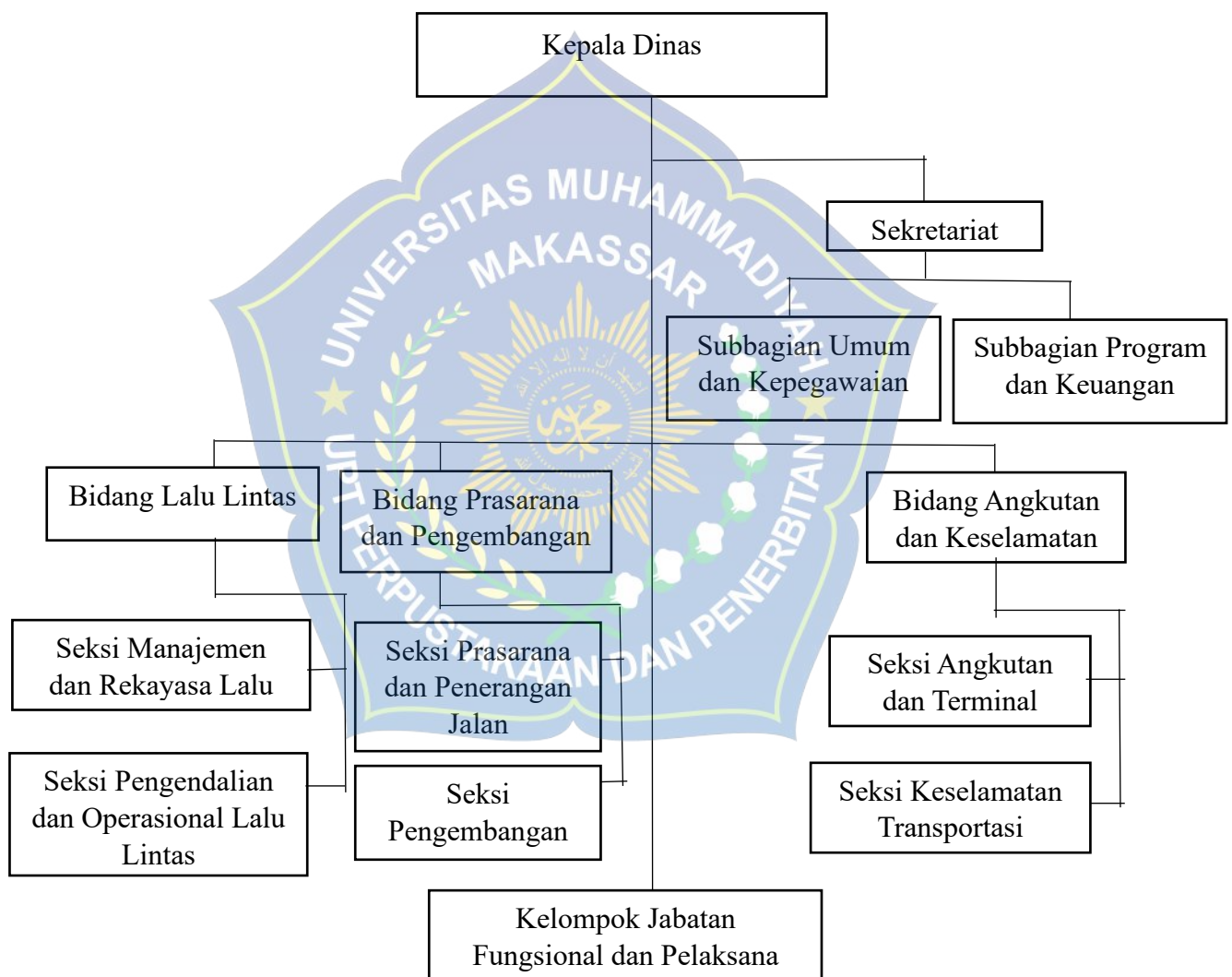
Misi :

1. Pemerintahan yang berorientasi melayani, inovatif, dan berkarakter.
2. Peningkatan infrastruktur yang berkualitas dan aksesibel.
3. Pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru yang produktif..

4. Pembangunan manusia yang kompetitif dan inklusif.
5. Peningkatan produktivitas dan daya saing produk Sumber Daya Alam yang berkelanjutan.

### 3. Struktur Organisasi dan Fungsinya

#### a. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan



**Gambar 4.1 Bagan Struktur Organisasi**

### b. Tugas Pokok dan Fungsi

Kepala Dinas:

Tugas:

Membantu Kepala Daerah (Bupati/Walikota) menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan ke daerah.

Fungsi utama yang umum dijalankan oleh kepala dinas:

1. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan, sesuai kewenangan daerah dan tugas pembantuan.
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan jalan, perkeretaapian, pelayaran, penerbangan, dsb.
3. Monitoring, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan urusan perhubungan kepada pimpinan daerah.
4. Penataan administrasi dinas, mencakup kepegawaian, perencanaan anggaran, dan administrasi umum.
5. Koordinasi antar-instansi untuk memastikan kelancaran pelaksanaan tugas perhubungan.
6. Pembinaan dan pengawasan pelaksanaan tugas serta meningkatkan partisipasi masyarakat.
7. Pengembangan dokumen perencanaan seperti RENSTRA, RENJA, RKA/DPA, serta sistem pelaporan seperti SAKIP/LAKIP.
8. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh atasan (Bupati/Walikota).

## Sekretariat

### Tugas:

Sekretariat memiliki tugas utama dalam memberikan pelayanan teknis dan administratif kepada seluruh unit di lingkungan Dinas Perhubungan. Tugas ini mencakup beragam urusan, mulai dari perencanaan, administrasi umum, keuangan, hingga hubungan masyarakat.

### Fungsi Utama Sekretariat:

1. Koordinasi Perencanaan dan Anggaran
2. Mengelola penyusunan rencana, program, anggaran, serta proses evaluasi
3. Administrasi Umum & Kepegawaian
4. Mendukung pengelolaan administrasi kepegawaian, ketatausahaan, rumah tangga, kehumasan, dokumentasi, dan kearsipan.
5. Penataan Organisasi
6. Menata struktur organisasi dan tata laksana serta menyusun peraturan perundang-undangan internal.
7. Pengelolaan Barang Daerah
8. Mengelola aset dan kekayaan daerah yang ada di lingkungan dinas.
9. Pelaksanaan Tugas Tambahan
10. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan kewenangannya.

## Bidang Lalu Lintas

### Tugas:

Mengembangkan dan menerapkan manajemen, rekayasa, pengendalian, dan operasional lalu lintas, termasuk perencanaan kebijakan teknis dan pembinaan operasional di bidang tersebut

### Fungsi Utama Bidang Lalu Lintas

#### a. Penyusunan Kebijakan dan Perencanaan Teknis

1. Menyusun rencana kerja, kebijakan teknis, norma, prosedur, serta standar manajemen dan rekayasa lalu lintas
2. Merumuskan rencana induk jaringan lalu lintas dan sistem informasi manajemen

#### b. Pelaksanaan Manajemen Lalu Lintas & Rekayasa Jalan

1. Mengimplementasikan kebijakan pengaturan lalu lintas jalan, termasuk fasilitas pendukung (rambu-rambu, marka, pengendali arus, jalur sepeda, dan lain-lain)
2. Mengatur fasilitas jalan dan angkutan, serta menjalankan kegiatan rekayasa lalu lintas mulai dari pemasangan hingga pemeliharaan

#### c. Pengendalian, Pengawasan, dan Evaluasi

1. Melakukan pengendalian dan operasional lalu lintas di lapangan, termasuk penertiban serta pengawasan pelaksanaan rambu dan marka
2. Melakukan audit, inspeksi, monitoring, evaluasi, dan pelaporan hasil pelaksanaan tugas di bidang lalu lintas

### 3Koordinasi Lintas Sektor

Berkoordinasi dengan berbagai pihak terkait: instansi pemerintah, kepolisian, dinas teknis lain, dan pihak berwenang lainnya dalam pelaksanaan tugas lalu lintas

#### d. Pelaksanaan Tugas Tambahan

Menjalankan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai kewenangan dan lingkup tugas Bidang Lalu Lintas

#### Bidang Prasarana dan Pengembangan

##### Tugas:

Bidang ini bertanggung jawab merencanakan, membangun, mengelola, dan memelihara prasarana jalan dan jembatan. Lingkup kerjanya mencakup penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan pembangunan, pengoperasian, serta pengawasan terhadap kondisi prasarana jalan dan jembatan.

##### Fungsi:

#### 1. Perencanaan dan Kebijakan Teknis

- a. Menyusun kebijakan teknis dan rencana program kerja terkait pembangunan dan pemeliharaan jalan dan jembatan.
- b. Menyiapkan dokumen seperti RENSTRA, Renja, RKA/DPA, serta merumuskan SOP untuk teknis pelaksanaan.

#### 2. Pelaksanaan dan Pelayanan Publik

Mengimplementasikan pembangunan prasarana jalan dan jembatan serta memastikan pelayanan publik melalui operasionalisasi

fasilitas yang dibangun.

### 3. Pembinaan, Pengembangan, dan Pengendalian

Melakukan pembinaan teknis, monitoring, evaluasi, dan pengendalian terhadap kegiatan pembangunan dan pemeliharaan.

### 4. Pemeliharaan dan Rehabilitasi

Memelihara dan merehabilitasi jalan serta jembatan agar tetap berfungsi optimal dan aman digunakan masyarakat.

### 5. Monitoring, Evaluasi, dan Pelaporan

Melaksanakan monitoring dan evaluasi kinerja kegiatan lapangan serta memastikan dilaporkan secara transparan dan akuntabel.

## Bidang Angkutan dan Keselamatan

### Tugas:

Bidang ini bertugas merencanakan, mengoordinasikan, mengelola, serta mengendalikan operasional angkutan dan keselamatan transportasi. Lingkupnya mencakup angkutan orang dan barang, pengujian kendaraan bermotor, dan pembinaan keselamatan lalu lintas.

### Fungsi:

1. Perencanaan operasional, termasuk menyusun RENSTRA dan RENJA serta alokasi anggaran.
2. Pengelolaan operasional, seperti layanan angkutan serta pengujian kendaraan bermotor dan program keselamatan.
3. Pengendalian, evaluasi, dan pelaporan, yaitu memonitor pelaksanaan

kegiatan dan menyampaikan laporan hasil evaluasi.

4. Perumusan kebijakan teknis terkait angkutan dan keselamatan.
5. Koordinasi kegiatan operasional angkutan dan program keselamatan.
6. Pelaksanaan teknis urusan tersebut.
7. Monitoring, evaluasi, dan laporan pelaksanaan.
8. Menjalankan fungsi tambahan sesuai arahan atasan.

Berikut merupakan jumlah pegawai pada Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2024 yaitu :

**Tabel 4.1 Jumlah pegawai pada Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2024**

No.	Jabatan	Jumlah Pegawai
1.	Kepala Dinas	1 Orang
2.	Kepala Sub Bagian Tata Usaha	1 Orang
3.	Perencana Pertama	2 Orang
4.	Pengelola Ketatausahaan	10 Orang
5.	Pengelola Kepegawaian	5 Orang
6.	Pengelola Keuangan	8 Orang
7.	Penelaah Kehumasan dan Publikasi	9 Orang
8.	Penyusun Rencana dan Program	5 Orang
9.	Pemroses Data dan Laporan	7 Orang
10.	Pengadministrasi Keuangan	1 Orang
11.	Kepala Seksi Perawatan dan Peningkatan Sarana dan Prasarana	1 Orang
12.	Perencana Pertama	1 Orang
13.	Pengendali Dampak Lingkungan Pertama	2 Orang
14.	Pranata Komputer Pelaksana Lanjutan	2 Orang
15.	Penyusun Bahan Kebijakan	2 Orang

16.	Pemroses Data Perawatan	8 Orang
17.	Penyusun Bahan Evaluasi Sarana Prasarana	13 Orang
18.	Penyusun Program Pemeliharaan dan Perbaikan Sarana dan Prasarana	14 Orang
19.	Penguji Mutu Barang Pelaksana	1 Orang
20.	Pengelola Data Sarana Prasarana	10 Orang
21.	Kepala Seksi Pemanfaatan Sarana dan Prasarana	1 Orang
22.	Perencana Pertama	1 Orang
23.	Penguji Mutu Barang	1 Orang
24.	Pengevaluasi Kinerja Pelayanan Kereta Api	10 Orang
25.	Penyusun Bahan Kemitraan	4 Orang
26.	Penyusun dan Pencana Grafik Perjalanan Kereta Api	6 Orang
27.	Penganalisa dan Pemantau Tarif Kereta Api	17 Orang
28.	Statistika Pelaksana	1 Orang
29.	Pengelola Data Sarana Prasarana	6 Orang
<b>Total</b>		<b>150 Orang</b>

Sumber : Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan

**Tabel 4.2 Total Jumlah pegawai Masyarakat Umum dan Masyarakat Lokal**

Mayarakat Umum	Masyarakat Maros
103 Pegawai	47 Pegawai
Total: 150 Pegawai	

Sumber : Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan

## B. Hasil Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian analisis dampak kebijakan pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan masyarakat. Penelitian ini dilakukan selama kurang dari dua bulan. Adapun yang menjadi informan dalam

penelitian ini adalah Pemerintah Kabupaten Maros (Dinas Perhubungan), Staff Balai Rel Kereta Api Kabupaten Maros, Masyarakat

Analisis data adalah bagian dari tahapan penelitian kualitatif yang bermanfaat untuk mengolah data yang telah diperoleh peneliti secara langsung dari informan selama penelitian dilakukan di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Maros, Kantor Balai Rel Kereta Api Kabupaten Maros, Masyarakat Terdampak. Analisis data dilakukan dengan mengumpulkan data melalui wawancara terhadap informan. Untuk mengetahui analisis dampak kebijakan pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan masyarakat di kabupaten maros dapat dilihat pada uraian berikut ini:

### **1. Penciptaan Peluang Kerja dan Upah**

Pembangunan dan operasional rel kereta api membuka peluang kerja baru, baik bagi masyarakat umum maupun melalui jalur instansi pemerintah. Untuk pegawai rel kereta api, pekerjaan seperti penjaga palang pintu, petugas kebersihan, teknisi, dan staf operasional memberikan kesempatan kerja tetap dengan sistem penggajian yang lebih stabil dibandingkan sektor informal. Sementara itu, pada Dinas Perhubungan, bertambahnya infrastruktur transportasi seperti rel kereta turut menambah tugas dan peran pegawainya, seperti dalam hal pengawasan, koordinasi lintas sektor, dan pelayanan masyarakat.

Hasil wawancara peneliti dengan staf balai pengelolah kereta api Sulawesi Selatan yang berkaitan dengan prioritas rekrutmen yang di berikan kepada Masyarakat sekitar proyek

“ya, memang tenaga kerja dari sekitar proyek jadi prioritas utama nya. Kami utamakan warga yang tinggal dalam radius 3 sampai 5 kilometer dari lokasi rel. Tujuannya itu supaya masyarakat setempat bisa merasakan langsung manfaat pembangunan ini, terutama secara ekonomi nya. Selain itu juga, dengan kita melibatkan warga sekitar, kita juga bisa mengurangi potensi penolakan atau konflik sosial yg ada, karena mereka ikut terlibat dan merasa dilibatkan dalam prosesnya.” (wawancara HS 7 agustus 2025).

Dari hasil wawancara diatas maka peneliti menyimpulkan bahwa pihak pelaksana proyek secara nyata memprioritaskan rekrutmen tenaga kerja dari masyarakat lokal, khususnya yang berada di sekitar lokasi pembangunan rel.

Hasil wawancara peneliti dengan staf balai pengelolah kereta api Sulawesi Selatan yang berkaitan dengan bagaimana proses rekrutmen tenaga kerja dilakukan? Apakah transparan dan adil

“Proses rekrutmennya dilakukan secara terbuka dan melibatkan langsung masyarakat yg ada. Biasanya kami umumkan lowongan lewat kantor desa atau kelurahan, lalu kepala dusun ikut menyebarkan informasinya ke warga. Masyarakat bisa langsung mendaftar tanpa perantara. Setelah itu ada tahap seleksi, biasanya dilihat dari kelengkapan administrasi dan kondisi fisik. Untuk menjaga agar prosesnya tetap adil dan tidak pilih-pilih, kami juga libatkan tokoh masyarakat sebagai pengawas. Jadi semuanya bisa dipantau dan hasilnya bisa diterima oleh semua pihak” (wawancara HS 7 agustus 2025).

Dari hasil wawancara diatas maka peneliti menyimpulkan bahwa proses rekrutmennya dilakukan secara terbuka dan melibatkan langsung masyarakat.

Hasil wawancara peneliti dengan staf dinas perhubungan kabupaten maros mengenai Pembangunan rel kereta api menyerap tenaga kerja dari Masyarakat lokal

“ya, pembangunan rel ini memang menyerap banyak tenaga kerja dari masyarakat sekitar. Sejak awal proyek direncanakan, kami memang sudah

mendorong agar warga lokal bisa dilibatkan sebanyak mungkin. Jadi bukan cuma sekadar bangun rel, tapi juga ada dampak ekonomi langsung yang dirasakan masyarakat, terutama lewat kesempatan kerja. Banyak warga yang sebelumnya belum punya pekerjaan tetap, sekarang bisa ikut terlibat dalam proyek ini.” (wawancara AI 7 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti dapat menyimpulkan bahwa pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros benar-benar memberikan peluang kerja bagi masyarakat lokal. Keterlibatan warga sekitar dalam proyek ini bukan hanya sebagai tenaga kerja kasar, tetapi merupakan bagian dari strategi pemberdayaan ekonomi yang sudah dirancang sejak tahap awal.

Hasil wawancara peneliti dengan staf dinas perhubungan kabupaten maros mengenai jenis pekerjaan apa saja yang tersedia selama dan setelah proyek ini.

“Selama proyek berlangsung, ada banyak jenis pekerjaan yang dibuka untuk masyarakat, mulai dari tukang bangunan, buruh angkut material, operator alat berat, sampai petugas keamanan di lokasi proyek. Jadi cukup banyak warga yang bisa terlibat sesuai kemampuan mereka. Setelah proyek selesai pun, beberapa warga tetap bisa bekerja di bagian operasional, misalnya jadi penjaga palang pintu, staf kebersihan, atau petugas perawatan ringan di sekitar rel. Jadi, meskipun masa konstruksi sudah selesai, tetap ada peluang kerja yang berkelanjutan untuk masyarakat sekitar.” (wawancara AI 4 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti dapat menyimpulkan bahwa pembangunan rel kereta api tidak hanya membuka lapangan kerja sementara selama masa konstruksi, tetapi juga menyediakan peluang kerja jangka panjang bagi masyarakat sekitar.

Hasil wawancara peneliti dengan Tokoh Masyarakat tentang Dampak Pembangunan rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah:

” Sejak adanya proyek ini, beberapa warga kami mendapatkan pekerjaan di tahap pembangunan rel kereta. Memang sifatnya sementara, tapi cukup membantu mengurangi pengangguran di desa.” (wawancara BT 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara dengan tokoh masyarakat, dapat disimpulkan bahwa pembangunan rel kereta api telah memberikan dampak positif dalam bentuk penyerapan tenaga kerja lokal pada tahap konstruksi. Meskipun sifat pekerjaan tersebut hanya sementara, keberadaannya mampu mengurangi angka pengangguran di desa dan memberikan tambahan penghasilan bagi masyarakat yang terlibat. Temuan ini menunjukkan bahwa proyek infrastruktur berskala besar dapat berkontribusi terhadap peningkatan kesempatan kerja di wilayah terdampak, meskipun perlu strategi lanjutan untuk menciptakan lapangan kerja yang bersifat berkelanjutan.

Hasil wawancara peneliti dengan Tokoh Masyarakat tentang Dampak Pembangunan rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah:

“Kalau dari sisi upah, pekerja lokal mendapatkan bayaran harian yang lumayan dibandingkan kerja serabutan. Hanya saja setelah proyek selesai, peluang kerja itu agak berkurang.” (wawancara MI 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, wawancara menunjukkan bahwa pekerja lokal memperoleh upah harian yang relatif lebih tinggi dibandingkan pekerjaan serabutan. Peningkatan pendapatan ini memberikan manfaat ekonomi selama proyek berlangsung. Namun, setelah proyek berakhir, kesempatan kerja bagi masyarakat menurun sehingga keberlanjutan penghasilan menjadi tantangan.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat UMKM tentang Dampak Pembangunan rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah:

“Banyak pekerja proyek yang makan di warung saya. Itu membuat omzet naik. Namun, setelah masa pembangunan selesai, pendapatan saya kembali seperti semula.” (Wawancara DS 09 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas Wawancara mengungkapkan bahwa keberadaan proyek meningkatkan omset usaha kuliner lokal karena banyak pekerja yang menjadi pelanggan. Peningkatan pendapatan ini berlangsung selama tahap konstruksi. Setelah proyek selesai, tingkat penjualan kembali seperti sebelum pembangunan.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat UMKM tentang Dampak Pembangunan rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah:

“Upah pekerja yang cukup besar waktu proyek membuat daya beli mereka naik. Saya jadi bisa jual lebih banyak produk harian.” (Wawancara AW, 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara diketahui bahwa upah pekerja yang cukup tinggi berdampak positif pada daya beli masyarakat. Kondisi ini mendorong peningkatan penjualan produk harian di usaha responden. Fenomena tersebut menunjukkan adanya perputaran ekonomi lokal yang meningkat selama proyek berlangsung.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat Petani tentang Dampak Pembangunan rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah:

“Beberapa pemuda desa yang biasanya bantu di sawah ikut kerja di proyek. Memang membantu penghasilan mereka, walau tenaga di sawah jadi berkurang.” (Wawancara NR 12 agustus 2025)

Dari hasil wawancara di atas Wawancara mengungkapkan bahwa sejumlah pemuda desa yang biasanya membantu di sawah beralih menjadi pekerja proyek. Peralihan ini memberikan tambahan penghasilan bagi

mereka. Namun, ketersediaan tenaga kerja di sektor pertanian sedikit berkurang selama masa proyek.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat Petani tentang Dampak Pembangunan rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah:

“Upah dari proyek lebih tinggi dari hasil tani musiman, jadi banyak yang tergiur. Tapi kami khawatir kalau kesempatan kerja jangka panjang tidak tersedia.” (Wawancara HZ, 12 agustus 2025)

Dari hasil wawancara menunjukkan bahwa upah dari pekerjaan proyek lebih tinggi dibandingkan hasil panen musiman. Hal ini membuat sebagian warga tertarik untuk bekerja di proyek. Meski demikian, terdapat kekhawatiran mengenai ketersediaan pekerjaan jangka panjang setelah proyek selesai.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat tentang Dampak Pembangunan rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah:

“Kalau saya lihat, proyek ini membuka peluang kerja sementara, tapi belum ada kepastian lapangan kerja permanen bagi warga sekitar.” (Wawancara SD, 12 agustus 2025).

Dari wawancara mengindikasikan bahwa pembangunan rel kereta api menciptakan peluang kerja sementara bagi warga. Meskipun memberikan tambahan penghasilan, peluang tersebut belum menjamin keberlanjutan kerja setelah proyek usai. Kondisi ini menimbulkan kebutuhan akan strategi penyerapan tenaga kerja pasca-proyek.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat tentang Dampak Pembangunan rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah:

“Bagi kami yang tidak terlibat langsung di proyek, dampaknya belum terasa, Namun bisa di lihat dari bebera tetangga saya yang sudah merasakan dampaknya dan bekerja di sana.” (Wawancara DA, 12 agustus 2025).

Berdasarkan wawancara diatas, dapat disimpulkan bahwa masyarakat yang tidak terlibat langsung dalam proyek belum merasakan dampak yang signifikan. Namun demikian, terdapat indikasi adanya manfaat proyek bagi sebagian warga, khususnya mereka yang telah bekerja di dalam proyek tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa dampak proyek mulai dirasakan secara bertahap, terutama oleh pihak yang terlibat langsung.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat tentang Dampak Pembangunan rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah:

“Memang upah proyek cukup membantu, tapi setelah selesai, banyak yang kembali ke pekerjaan lama dengan penghasilan yang pas-pasan.” (Wawancara PT, 12 agustus 2025).

Hasil wawancara menunjukkan bahwa upah dari proyek cukup membantu memenuhi kebutuhan hidup selama pelaksanaan pembangunan. Namun, setelah proyek selesai, banyak warga kembali ke pekerjaan lama dengan pendapatan terbatas. Kondisi ini menunjukkan pentingnya upaya untuk menjaga keberlanjutan pendapatan masyarakat pasca-proyek.

Sebelum adanya Rel Kereta Api ada 4 pedagang UMKM yang menjalankan aktivitas usaha sehari-hari dan setelah adanya Rel Kereta Api Di sekitar kawasan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan, tercatat ada 9 pedagang yang menjalankan aktivitas usaha sehari-hari. Mereka terdiri dari penjual makanan dan minuman, hingga bengkel. Kehadiran mereka tidak hanya menjadi sumber penghidupan keluarga, tetapi juga

memberi warna tersendiri pada suasana di sekitar area balai dan stasiun.

Letak yang strategis berdekatan dengan jalur keluar-masuk pekerja balai, pengguna kereta, dan warga sekitar menjadikan dagangan mereka relatif ramai pembeli, terutama pada jam-jam sibuk pagi dan sore hari. Kehadiran jalur kereta api yang dikelola oleh balai membuat arus orang dan barang lebih lancar, sehingga peluang transaksi pun meningkat.

Meskipun jumlahnya masih terbatas, sembilan pedagang ini menjadi contoh kecil dari ekonomi lokal yang tumbuh beriringan dengan keberadaan infrastruktur perkeretaapian di Maros.

**Tabel 4.3 Kisaran gaji staf Balai Pengelola Rel Kereta Api (BPP) Sulse dan Staf Stasiun Kereta Api Maros (PT KAI)**

Posisi/Jabatan	Instansi	Stasiun Kepegawaian	Kisaran gaji bulanan
Staf Administrasi/Umum	Balai Pengelola Prasarana Perkeretaapian Sulse (Kemenhub)	ASN/PPPK	Rp 4.000.000 – Rp 8.000.000
Petugas Lapangan Teknis	Balai Pengelola Prasarana Perkeretaapian Sulse (Kemenhub)	ASN/PPPK	Rp 4.500.000 – Rp 8.500.000
Petugas Stasiun / Frontliner / Ticketing	PT Kereta Api Indonesia (PT KAI)	Pegawai BUMN	Rp 2.000.000 – Rp 3.500.000
Petugas Operasi (Pengatur Perjalanan KA)	PT Kereta Api Indonesia (PT KAI)	Pegawai BUMN	Rp 3.500.000 – Rp 6.000.000
Masinis	PT Kereta Api Indonesia (PT KAI)	Pegawai BUMN	Rp 6.000.000 – Rp 13.000.000

Teknisi / Pemeliharaan Sarana-Prasarana KA	PT Kereta Api Indonesia (PT KAI)	Pegawai BUMN	Rp 6.000.000 – Rp 15.000.000
Staf Administrasi (PT KAI)	PT Kereta Api Indonesia (PT KAI)	Pegawai BUMN	Rp 3.500.000 – Rp 10.000.000
Supervisor / Manajer Stasiun	PT Kereta Api Indonesia (PT KAI)	Pegawai BUMN	Rp 15.000.000 – Rp 25.000.000

*Sumber : Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan*

## 2. Aksesibilitas ke Pasar dan Produktivitas

Pembangunan rel kereta api meningkatkan aksesibilitas ke pasar dengan mempercepat distribusi barang dan mobilitas masyarakat. Hal ini berpengaruh pada peningkatan produktivitas, terutama dalam sektor pertanian, perdagangan, dan jasa. Bagi pegawai rel kereta api, peningkatan arus barang dan penumpang membuat peran mereka dalam operasional semakin penting, menuntut kerja yang lebih efisien dan responsif. Sementara bagi pegawai Dinas Perhubungan, peningkatan akses dan aktivitas ekonomi mendorong mereka untuk lebih aktif dalam pengawasan, pengaturan lalu lintas, serta pelayanan transportasi publik, sehingga turut berkontribusi pada peningkatan produktivitas sektor transportasi secara keseluruhan.

Hasil wawancara peneliti dengan staf balai pengelolah kereta api Sulawesi Selatan yang berkaitan dengan bagaimana rel ini akan mempermudah transportasi barang dari kabupaten maros

“Rel ini bikin pengangkutan barang ke Maros jadi jauh lebih mudah. Soalnya sekarang kami sedang mempersiapkan gerbong khusus barang supaya distribusi produk lokal juga jauh lebih mudah bagi masyarakat. Dulukan semua barang harus lewat jalan darat, yang sering menimbulkan

macet dan biayanya juga lebih mahal. Sekarang, lewat jalur kereta, waktu tempuhnya lebih cepat dan ongkos kirimnya juga jadi lebih murah, apalagi buat komoditas kayak hasil pertanian dan perikanan. Jadi distribusinya lebih lancar dan efisien.” (wawancara HS 7 agustus 2025).

Dari hasil wawancara diatas peneliti bisa menyimpulkan bahwa pihak dari balai pengelola rel kereta api sudah menyiapkan gerbong khusus barang, supaya Masyarakat dapat lebih mudah mengakses atau mendistribusi barang dan ongkos kirim jadi lebih murah.

Hasil wawancara peneliti dengan staf dinas perhubungan kabupaten maros yang berkaitan dengan bagaimana rel kereta api ini diharapkan meningkatkan akses pasar bagi produk lokal di kabupaten maros

“secara kita dari dinas perhubungan kabupaten maros sudah membicarakan dengan pihak balai pengelola rel kereta api Sulawesi Selatan, mengenai pengadaan gerbong khususnya pengangkutan barang. Dan harusnya dari pihak balai sudah mengoprasikannya. Upaya ini untuk lebih memudahkan Masyarakat mendistribusikan produk mereka kepasar.” (wawancara AI 4 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa dinas perhubungan kabupaten maros mengupayakan Rel kereta api yang ada di Kabupaten Maros dapat penting dalam meningkatkan akses pasar bagi produk lokal.

Hasil wawancara peneliti dengan Tokoh Masyarakat yang berkaitan dengan Pembangunan rel dalam memudahkan penjualan produk ke daerah:

“Sejak ada rel kereta ini, akses ke pasar luar daerah jauh lebih mudah. Dulu kalau mau kirim barang butuh waktu berjam-jam lewat jalan darat, sekarang bisa lebih cepat dan ongkosnya juga lebih murah.” (Wawancara BJ 12 agustus 2025)

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa pembangunan rel kereta mempermudah akses distribusi barang ke luar

daerah. Waktu pengiriman menjadi lebih singkat dibandingkan sebelum adanya rel, sehingga kegiatan pemasaran lebih efektif. Selain itu, biaya transportasi juga berkurang, memberikan keuntungan bagi pelaku usaha lokal.

Hasil wawancara peneliti dengan Tokoh Masyarakat yang berkaitan dengan Pembangunan rel dalam memudahkan penjualan produk ke daerah:

“Saya melihat dampak positifnya cukup besar. Warga yang sebelumnya jarang memasarkan produknya ke luar daerah kini jadi lebih berani, karena transportasinya sudah terjamin.” (Wawancara MI 12 agustus 2025)

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa adanya rel kereta mendorong masyarakat untuk lebih aktif memasarkan produk ke luar daerah. Keberadaan sarana transportasi yang terjamin membuat warga merasa lebih aman dan percaya diri dalam memperluas pasar. Dampak positif ini dirasakan secara luas oleh pelaku usaha di wilayah tersebut.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat UMKM yang berkaitan dengan Pembangunan rel dalam memudahkan penjualan produk ke daerah:

“Produk olahan saya sekarang bisa sampai ke kota besar dalam waktu satu hari saja. Hal ini sangat membantu meningkatkan penjualan dan membuat pelanggan lebih puas.” (Wawancara DS 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa produk olahan dapat dikirim ke kota besar hanya dalam waktu satu hari. Kecepatan ini meningkatkan kepuasan pelanggan dan memperluas jangkauan pasar. Secara keseluruhan, hal ini berdampak pada peningkatan penjualan dan omzet usaha.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat UMKM yang berkaitan dengan Pembangunan rel dalam memudahkan penjualan produk ke daerah:

“Dulu saya ragu menerima pesanan dari luar daerah karena takut telat sampai. Sekarang, dengan kereta, pengiriman jadi lebih terjadwal dan saya bisa mengatur produksi dengan lebih baik.” (Wawancara AW 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa sebelum adanya rel kereta, pengiriman ke luar daerah berisiko terlambat sampai tujuan. Kini, pengiriman menjadi lebih terjadwal sehingga pelaku usaha dapat mengatur proses produksi dengan lebih optimal. Hal ini turut meningkatkan kepercayaan pelanggan terhadap usaha mereka.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat petani yang berkaitan dengan Pembangunan rel dalam memudahkan penjualan produk ke daerah:

“Kalau panen, hasilnya bisa langsung dibawa ke pasar besar lewat kereta. Jadi sayuran tetap segar sampai tujuan, dan harganya juga jadi lebih bagus.” (Wawancara NR 12 agustus 2025)

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa hasil panen dapat langsung dibawa ke pasar besar menggunakan kereta sehingga kesegarannya terjaga. Kondisi ini berdampak pada peningkatan harga jual yang lebih menguntungkan petani. Akses transportasi yang lebih cepat juga memperluas jangkauan pemasaran hasil pertanian.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat petani yang berkaitan dengan Pembangunan rel dalam memudahkan penjualan produk ke daerah:

“Rel ini membuat saya tidak khawatir lagi soal biaya angkut. Lebih murah, dan saya bisa menjual lebih banyak ke luar daerah.” (Wawancara HZ 12 agustus 2025)

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa biaya transportasi hasil pertanian menjadi lebih rendah setelah adanya rel kereta. Petani dapat mengirimkan hasil panen dalam jumlah yang lebih besar ke luar daerah. Perubahan ini memberikan peluang peningkatan pendapatan bagi petani setempat.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat yang berkaitan dengan Pembangunan rel dalam memudahkan penjualan produk ke daerah:

“Bukan hanya untuk pedagang, masyarakat umum juga diuntungkan. Kalau mau kirim barang ke keluarga di kota, sekarang lebih cepat dan murah.” (Wawancara SD 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa manfaat rel kereta tidak hanya dirasakan pelaku usaha, tetapi juga masyarakat umum. Pengiriman barang pribadi ke kota menjadi lebih cepat dan terjangkau. Hal ini mempermudah hubungan ekonomi dan sosial antarwilayah.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat yang berkaitan dengan Pembangunan rel dalam memudahkan penjualan produk ke daerah:

“Saya sering melihat tetangga yang usahanya jadi berkembang setelah ada kereta. Produk mereka bisa dijual sampai luar provinsi.” (Wawancara DA 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa pembangunan rel kereta berdampak pada perkembangan usaha warga sekitar. Produk lokal kini dapat dipasarkan hingga ke luar provinsi. Dampak ini turut mendorong pertumbuhan ekonomi lokal secara signifikan.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat yang berkaitan

dengan Pembangunan rel dalam memudahkan penjualan produk ke daerah:

“Akses transportasi yang lebih baik ini memang berdampak ke semua. Ekonomi jadi bergerak karena barang dan jasa lebih mudah keluar masuk.” (Wawancara PT 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa peningkatan akses transportasi mendorong perputaran ekonomi di wilayah tersebut. Barang dan jasa menjadi lebih mudah masuk maupun keluar daerah. Hal ini menciptakan peluang ekonomi baru bagi berbagai lapisan masyarakat.

### **3. Efek Multiplier di Sektor Usaha**

Adanya rel kereta api bikin ekonomi di sekitar jadi lebih hidup. Orang-orang yang kerja di proyek atau jadi pegawai kereta, gajinya dipakai belanja di warung, makan di rumah makan, atau beli kebutuhan sehari-hari. Ini bikin usaha kecil di sekitar stasiun ikut tumbuh. Pegawai Dinas Perhubungan juga terlibat karena mereka bantu atur dan awasi jalannya transportasi, jadi sistem makin tertib dan masyarakat makin percaya pakai kereta. Jadi, dari satu proyek kereta api, dampaknya menyebar ke banyak sektor itulah yang disebut efek multiplier.

Hasil wawancara peneliti dengan staf balai pengelolah kereta api Sulawesi Selatan yang berkaitan dengan apakah anda mengamati pertumbuhan warung, usaha kecil, atau penginapan disekitar Lokasi stasiun

“Iya, sejak pembangunan rel kereta dimulai, memang kelihatan ada peningkatan jumlah usaha kecil di sekitar stasiun dan area proyek. Banyak warga yang mulai buka warung makan, kios sembako, sampai penginapan sederhana atau homestay. Soalnya waktu proyek masih berjalan, banyak pekerja dan orang luar yang datang, jadi kebutuhan mereka ikut mendorong warga untuk buka usaha itu. Sampai sekarang pun, beberapa usaha itu masih jalan karena lalu lintas orang makin ramai sejak rel ini aktif. Jadi bisa

dibilang, pembangunan rel ini juga ikut menggerakkan ekonomi lokal lewat usaha-usaha kecil.” (wawancara HS 7 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa Pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros turut mendorong pertumbuhan ekonomi lokal melalui munculnya usaha-usaha kecil di sekitar lokasi proyek dan stasiun.

Hasil wawancara peneliti dengan staf dinas perhubungan kabupaten maros yang berkaitan dengan apa saja sektor ekonomi yang mengalami pertumbuhan setelah adanya proyek rel kereta ini :

“Sejak ada proyek rel kereta api ini, ada beberapa yang saya lihat sektor ekonomi mulai kelihatan tumbuh, terutama di sekitar stasiun dan jalur rel. Yang paling menonjol yang saya perhatikan itu sektor jasa, perdagangan, dengan logistik. kayak contohnya makin banyak warung makan, toko sembako, bengkel motor, sampai ojek online atau jasa transportasi lain yang muncul. Aktivitas nya juga masyarakat yang makin ramai karena proyek ini bikin kebutuhan harian nya warga juga meningkat, jadi warga yang tinggal sekitar melihat peluang dan mulai buka usaha juga. Pertumbuhannya itu lumayan pesat, apalagi di daerah yang sebelumnya sepi sekali.” (wawancara AI 4 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa Pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros telah mendorong pertumbuhan di beberapa sektor ekonomi lokal, khususnya sektor jasa, perdagangan, dan logistik. Meningkatnya aktivitas di sekitar stasiun dan jalur rel memicu bertambahnya jumlah warung makan, toko sembako, bengkel, serta layanan transportasi seperti ojek online. Hal ini menunjukkan bahwa proyek rel kereta tidak hanya berdampak pada sektor transportasi saja, tetapi juga menciptakan efek ekonomi berantai (multiplier effect) yang memperluas peluang usaha dan meningkatkan aktivitas ekonomi masyarakat sekitar.

Hasil wawancara peneliti dengan Tokoh Masyarakat yang berkaitan dengan adanya efek lanjutan dari Pembangunan di sektor usaha :

“Sejak ada proyek, usaha kecil seperti warung makan, bengkel, dan toko kelontong berkembang. Perputaran uang di desa terasa meningkat.” (Wawancara BJ 12 agustus 2025)

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa keberadaan proyek berdampak positif pada perkembangan usaha kecil di desa seperti warung makan, bengkel, dan toko kelontong. Perputaran uang di desa mengalami peningkatan yang signifikan. Hal ini menunjukkan adanya penguatan ekonomi lokal akibat aktivitas proyek.

Hasil wawancara peneliti dengan Tokoh Masyarakat yang berkaitan dengan adanya efek lanjutan dari Pembangunan di sektor usaha :

“Bukan hanya yang terlibat langsung di proyek, tapi pedagang sekitar juga ikut merasakan peningkatan pembeli.” (Wawancara MI 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa manfaat proyek tidak hanya dirasakan oleh pihak yang terlibat langsung. Pedagang di sekitar lokasi proyek juga mengalami peningkatan jumlah pembeli. Kondisi ini memperluas dampak positif proyek terhadap sektor perdagangan lokal.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat UMKM yang berkaitan dengan adanya efek lanjutan dari Pembangunan di sektor usaha :

“Omset saya naik saat proyek berjalan, dan beberapa pelanggan tetap bertahan meskipun proyek sudah selesai.” (Wawancara DS 09 agustus 2025).

“Yang dimana sebelum ada rel kereta api, kelapa saya terjual 10 sampai 15 biji dan setelah ada rel kereta api ada sekitar 20-35 biji yang laku dan sebelum ada ini rel kereta api saya jual Rp.10.000 per biji dan setelah ada rel kereta api harga saya naikkan jadi Rp.13.000 sampai Rp.15.000.” (Wawancara DS 23 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa omzet usahanya meningkat selama proyek berlangsung. Sebagian pelanggan tetap bertahan meskipun proyek telah selesai. Hal ini mencerminkan adanya pengaruh jangka panjang proyek terhadap keberlangsungan usaha.

**Tabel 4.4 Penghasilan Masyarakat UMKM dengan penjualan Es Kelapa Muda**

Sebelum adanya Rel Kereta Api	Sesudah adanya Rel Kereta Api
Rp. 100.000 – Rp.150.000 Per Hari	Rp.300.000 – Rp.450.000 Per Hari
Jumlah Penghasilan per Bulan	Jumlah Penghasilan per Bulan
Rp. 3.000.0000 – Rp. 3.500.000	Rp. 9.000.000 – Rp.13.500.000

*Sumber: Masyarakat UMKM*

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat UMKM yang berkaitan dengan adanya efek lanjutan dari Pembangunan di sektor usaha :

“Efeknya juga terlihat dari munculnya usaha baru di sekitar stasiun, seperti ojek dan kios.” (Wawancara AN 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa proyek memicu munculnya usaha baru di sekitar stasiun, seperti jasa ojek dan kios. Kehadiran usaha baru ini meningkatkan dinamika ekonomi lokal. Perubahan ini turut membuka lapangan pekerjaan tambahan bagi masyarakat sekitar.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat Petani yang berkaitan

dengan adanya efek lanjutan dari Pembangunan di sektor usaha :

“Dengan pendapatan tambahan dari proyek, sebagian warga membeli alat pertanian baru, sehingga produktivitas meningkat.” (Wawancara NR 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa pendapatan tambahan dari proyek memungkinkan sebagian warga membeli alat pertanian baru. Pengadaan peralatan tersebut meningkatkan produktivitas pertanian. Dampaknya, hasil panen menjadi lebih optimal.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat Petani yang berkaitan dengan adanya efek lanjutan dari Pembangunan di sektor usaha :

“Peningkatan pendapatan membuat masyarakat berani berinvestasi di usaha sampingan.” (Wawancara HZ 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa peningkatan pendapatan mendorong masyarakat untuk berinvestasi pada usaha sampingan. Hal ini memperluas sumber pendapatan warga desa. Keberanian berinvestasi menunjukkan adanya peningkatan kapasitas ekonomi rumah tangga.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat yang berkaitan dengan adanya efek lanjutan dari Pembangunan di sektor usaha :

“Saya lihat banyak warga mulai membuka usaha kecil-kecilan karena ada tambahan modal dari hasil kerja di proyek.” (Wawancara SD 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa banyak warga mulai membuka usaha kecil-kecilan berkat tambahan modal dari hasil kerja di proyek. Aktivitas kewirausahaan ini meningkatkan perputaran ekonomi desa. Perubahan tersebut memberi peluang pendapatan baru bagi warga.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat yang berkaitan dengan adanya efek lanjutan dari Pembangunan di sektor usaha :

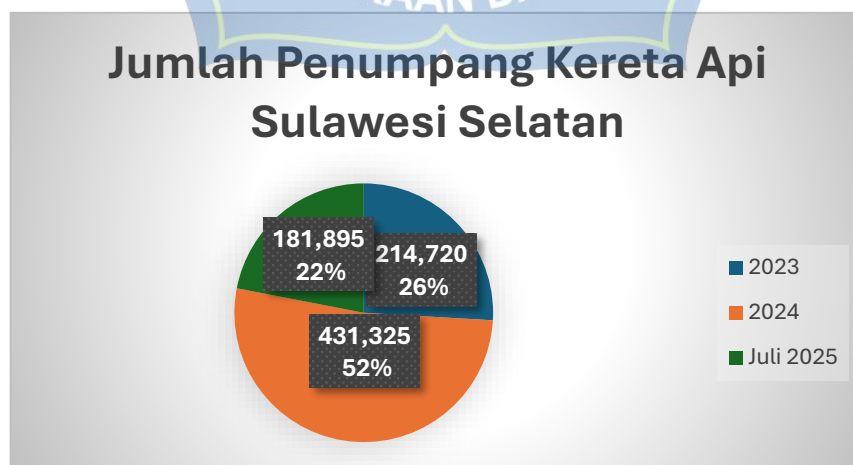
“Beberapa rumah sekarang disewakan untuk kos pekerja, ini tambahan pemasukan bagi pemiliknya.” (Wawancara DA 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa beberapa rumah disewakan sebagai kos untuk pekerja proyek. Kegiatan ini menjadi sumber pendapatan tambahan bagi pemilik rumah. Hal ini menunjukkan adanya diversifikasi sumber ekonomi akibat proyek.

Hasil wawancara peneliti dengan Masyarakat yang berkaitan dengan adanya efek lanjutan dari Pembangunan di sektor usaha :

“Lingkungan sekitar stasiun jadi lebih ramai, sehingga peluang usaha baru terbuka.” (Wawancara PT 12 agustus 2025).

Dari hasil wawancara di atas, peneliti bisa menyimpulkan bahwa lingkungan sekitar stasiun menjadi lebih ramai setelah adanya proyek. Kondisi ini membuka peluang usaha baru bagi warga. Perubahan lingkungan tersebut memberikan dampak positif terhadap perkembangan ekonomi lokal.



**Gambar 4.2 Jumlah Penumpang Kereta Api Sulawesi Selatan**

Sumber : Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan

Kereta api Makassar - Parepare melayani empat perjalanan setiap harinya, dengan kapasitas tempat duduk sebanyak 270 kursi. Waktu tempuh untuk sekali perjalanan adalah maksimal dua jam.

Tahun 2023

Jumlah penumpang tercatat 214.720 orang. Ini menjadi titik awal perbandingan untuk melihat tren pertumbuhan pada tahun berikutnya.

Tahun 2024

Angka penumpang melonjak signifikan menjadi 431.325 orang, hampir dua kali lipat dari total penumpang tahun 2023. Lonjakan ini bisa disebabkan oleh peningkatan layanan, rute baru, promosi, maupun meningkatnya minat masyarakat terhadap moda transportasi kereta api.

Capaian 2025 (hingga Juli)

Hingga Juli 2025 sudah tercatat 181.895 penumpang. Angka ini baru sekitar 53% dari target proyeksi 342.000 penumpang. Dengan sisa 5 bulan ke depan, capaian ini menunjukkan peluang yang masih cukup besar untuk mendekati atau bahkan melampaui proyeksi jika tren perjalanan terus meningkat. Terjadi lonjakan penumpang dari 2023 ke 2024.

### **C. Pembahasan Hasil Penelitian**

Berdasarkan hasil penelitian di beberapa tempat maka, pembahasan hasil penelitian ini adalah untuk menganalisis dampak kebijakan Pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan Masyarakat. Yang akan diuraikan menggunakan teori dari Todaro dan Smith yaitu peluang kerja dan

upah, aksesibilitas kepasar dan produktivitas, efek multiplier disektor usaha.

### **1. Peluang Kerja dan Upah**

Penjelasan tentang peluang kerja dan upah menurut pendekatan Todaro dan Smith dan kaitannya dengan hasil wawancara.

Pengertian peluang kerja dan upah dalam pendekatan Todaro dan Smith seperti bertani. Meskipun pekerjaan tersebut bersifat sementara, namun upah yang diterima mampu meningkatkan kesejahteraan keluarga selama masa proyek berlangsung.

Kondisi ini sejalan dengan pandangan Todaro dan Smith (2015) yang menyatakan bahwa pembangunan ekonomi tidak hanya diukur dari pertumbuhan ekonomi secara agregat, tetapi juga dari kemampuannya dalam menciptakan lapangan kerja yang produktif dan meningkatkan pendapatan masyarakat. Menurut mereka, pembangunan yang ideal adalah pembangunan yang menyerap tenaga kerja dan mendorong peningkatan kesejahteraan penduduk, terutama di daerah yang sebelumnya memiliki akses ekonomi yang terbatas.

Selain itu, peningkatan pendapatan yang dialami oleh masyarakat selama proyek berlangsung merupakan bagian dari income effect, yaitu dampak langsung dari masuknya individu ke dalam sektor pekerjaan yang lebih produktif dan menghasilkan pendapatan yang lebih tinggi (Todaro & Smith, 2015). Walaupun sebagian besar pekerjaan bersifat jangka pendek, manfaat ekonominya cukup dirasakan oleh masyarakat, terutama dalam memenuhi kebutuhan harian dan membuka peluang usaha baru.

Namun demikian, sesuai dengan analisis Todaro dan Smith, proyek pembangunan yang bersifat sementara seringkali meninggalkan tantangan dalam aspek keberlanjutan. Setelah fase konstruksi berakhir, sebagian besar lapangan kerja tersebut tidak lagi tersedia. Dalam konteks ini, penting bagi pemerintah daerah dan instansi terkait untuk mendorong terciptanya pekerjaan lanjutan atau pengembangan ekonomi lokal agar dampak dari pembangunan infrastruktur seperti rel kereta api dapat dirasakan dalam jangka Panjang.

Berdasarkan hasil penelitian langsung ke lapangan, pembangunan rel kereta api ini memang tidak serta-merta menyelesaikan masalah pengangguran atau kemiskinan di Maros, tapi cukup memberi “angin segar” bagi masyarakat. Banyak warga yang awalnya tidak memiliki penghasilan tetap, akhirnya bisa bekerja dan menerima upah yang lebih layak, walau hanya sementara.

Peneliti melihat bahwa masyarakat sebenarnya punya semangat dan kemauan untuk bekerja dan berkembang, hanya saja akses dan kesempatan yang sebelumnya terbatas. Proyek rel ini memberi mereka ruang untuk mencoba hal baru, menambah penghasilan, bahkan ada yang memulai usaha kecil. Walaupun pekerjaan tersebut tidak berlangsung lama, dari sisi mental dan ekonomi, proyek ini cukup menghidupkan harapan dan membuka cara pandang baru tentang pekerjaan dan potensi diri mereka.

Pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros memberikan dampak positif terhadap penciptaan peluang kerja dan peningkatan pendapatan masyarakat, khususnya selama masa konstruksi proyek. Masyarakat lokal banyak terlibat dalam pekerjaan seperti buruh angkut, tukang, penjaga malam, hingga staf operasional ringan. Dalam tahap operasional, meskipun kesempatan kerja lebih terbatas, beberapa warga masih mendapatkan pekerjaan tetap seperti penjaga palang pintu dan petugas kebersihan stasiun.

Menurut Tambunan (2012), UMKM menjadi tulang punggung ekonomi rakyat karena sifatnya padat karya dan tidak membutuhkan keterampilan tinggi, sehingga mampu membuka lapangan kerja baru. Sementara itu, Suryana (2013) menegaskan bahwa UMKM berperan dalam pemerataan pendapatan, meskipun masih menghadapi keterbatasan modal yang berdampak pada rendahnya upah.

Peningkatan pendapatan juga dirasakan oleh masyarakat yang sempat bekerja dalam proyek ini, karena upah yang diterima relatif lebih tinggi dibandingkan dengan pekerjaan sebelumnya seperti bertani atau buruh harian. Hal ini sejalan dengan pandangan Todaro & Smith (2015) bahwa pembangunan seharusnya menciptakan lapangan kerja produktif dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Namun, sifat pekerjaan yang sementara menunjukkan perlunya kebijakan lanjutan agar dampak ekonomi bisa berkelanjutan.

## 2. Aksesibilitas ke Pasar dan Produktivitas

Pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros membawa dampak yang signifikan terhadap peningkatan aksesibilitas ke pasar, terutama bagi masyarakat yang menggantungkan penghasilan dari sektor pertanian, perikanan, dan perdagangan kecil. Berdasarkan hasil wawancara, beberapa responden menyampaikan bahwa sebelum adanya rel, distribusi barang seperti hasil panen cukup sulit karena hanya mengandalkan jalan darat yang sering macet dan mahal ongkosnya. Kini, dengan adanya kereta api, barang dapat dikirim lebih cepat dan murah ke kota besar seperti Makassar.

Beberapa warga juga menyebutkan bahwa mereka kini lebih mudah menitip hasil kebun ke pedagang yang menggunakan transportasi kereta. Selain itu, kemudahan akses ini ikut mendorong peningkatan produktivitas masyarakat, karena proses pengiriman hasil usaha menjadi lebih efisien dan tidak membebani biaya logistik seperti sebelumnya.

Dalam konteks teori pembangunan menurut Todaro & Smith (2015), peningkatan aksesibilitas ke pasar dan peningkatan produktivitas merupakan indikator penting dalam pembangunan yang berkualitas. Mereka menjelaskan bahwa pembangunan yang baik bukan hanya menciptakan pertumbuhan ekonomi, tetapi juga memperbaiki infrastruktur yang bisa membuka akses ekonomi bagi kelompok miskin atau daerah pinggiran. Dengan akses yang lebih terbuka, masyarakat dapat menjual produknya ke pasar yang lebih luas, meningkatkan hasil produksinya, serta

memaksimalkan potensi ekonomi yang sebelumnya terhambat oleh keterisolasian atau biaya logistik yang tinggi.

Peningkatan produktivitas juga tampak dari munculnya berbagai usaha kecil di sekitar stasiun, seperti warung makan, tempat cuci motor, dan homestay. Ini menunjukkan adanya efek berganda (multiplier effect) dari pembangunan rel, yang memperluas ruang ekonomi dan memperkuat daya saing lokal.

Berdasarkan hasil penelitian, rel kereta api di Maros bukan cuma sekedar jalur transportasi, tapi jadi jalan bagi banyak orang untuk membuka peluang baru. Waktu saya wawancarai warga, peneliti merasakan bagaimana mereka merasa lebih lega karena hasil kebun dan dagangan sekarang bisa sampai ke pasar lebih cepat dan lebih murah. Ada juga yang bilang kalau sekarang mereka punya semangat lebih untuk menanam atau berdagang karena jalur distribusinya sudah terbuka.

Produktivitas masyarakat mulai meningkat bukan hanya dari segi hasil panen, tapi juga dari usaha-usaha kecil yang mulai bermunculan di sekitar rel. Hal-hal sederhana seperti warung, kios, bahkan homestay, menurut saya adalah tanda bahwa masyarakat mulai bergerak dan beradaptasi dengan potensi yang hadir. Buat saya, ini adalah bentuk pembangunan yang hidup, yang benar-benar terasa dampaknya bagi warga biasa.

Menurut Porter (1990) dalam teori Competitive Advantage, daya saing usaha kecil sangat dipengaruhi oleh kemampuan mereka mengakses

pasar dan meningkatkan produktivitas. Kotler & Keller (2012) juga menekankan pentingnya strategi pemasaran agar UMKM bisa memperluas segmentasi dan memperkuat posisi di pasar.

Secara umum, pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros berhasil meningkatkan aksesibilitas ke pasar bagi masyarakat, khususnya pelaku usaha kecil dan petani lokal. Hal ini berkontribusi terhadap penurunan biaya distribusi, peningkatan efisiensi pengiriman barang, serta mendorong produktivitas masyarakat dalam mengelola dan memasarkan hasil usahanya. Sejalan dengan teori Todaro & Smith (2015), proyek ini mencerminkan bentuk pembangunan yang mampu memperkuat konektivitas dan memberdayakan masyarakat secara ekonomi, meskipun tantangan pemerataan manfaatnya masih tetap ada.

### 3. Efek Multiplier di Sektor Usaha

Efek multiplier (efek pengganda) adalah konsep di mana sebuah kegiatan pembangunan, seperti pembangunan rel kereta api, tidak hanya berdampak langsung pada satu sektor (misalnya transportasi), tetapi juga menimbulkan dampak lanjutan yang menyebar ke berbagai sektor lainnya, seperti usaha kecil, perdagangan, jasa, dan konsumsi rumah tangga.

Dari hasil wawancara dengan masyarakat sekitar lokasi proyek rel kereta api di Kabupaten Maros, ditemukan bahwa banyak warga mulai membuka usaha kecil sejak proyek tersebut dimulai. Usaha yang tumbuh di antaranya adalah warung makan, kios kelontong, tempat cuci motor, bengkel, hingga penginapan sederhana (homestay). Beberapa responden menyebutkan bahwa lokasi yang dulunya sepi dan tidak dimanfaatkan, kini

ramai dan produktif karena adanya mobilitas pekerja proyek, penumpang kereta, dan masyarakat sekitar.

Dalam teori Todaro dan Smith (2015), dijelaskan bahwa pembangunan infrastruktur dapat menciptakan linkages atau keterkaitan antar sektor yang saling memperkuat. Salah satunya adalah melalui efek multiplier, yaitu ketika kegiatan pembangunan mendorong konsumsi dan aktivitas ekonomi baru di sekitarnya. Ketika pendapatan masyarakat meningkat karena pekerjaan atau akses yang lebih mudah, maka pengeluaran mereka juga akan meningkat, yang kemudian mendorong pertumbuhan sektor informal dan usaha kecil.

Contoh yang terjadi di Maros adalah saat warga yang bekerja sebagai buruh proyek menggunakan upahnya untuk belanja di warung lokal, atau saat pengguna kereta membutuhkan makanan dan jasa transportasi lokal, maka warga sekitar melihat peluang untuk membuka usaha. Ini adalah bentuk nyata dari efek pengganda yang dijelaskan dalam teori pembangunan, di mana satu kebijakan memicu serangkaian dampak ekonomi yang menyebar dan menciptakan pertumbuhan baru secara lokal.

Berdasarkan hasil penelitian, efek pembangunan rel ini jauh lebih luas dari yang terlihat. Bukan cuma soal ada atau tidaknya kereta yang lewat, tapi bagaimana masyarakat bisa “menangkap peluang” dari situ. Saya melihat banyak warga yang dulunya tidak punya usaha, sekarang mulai berjualan, membuka warung, atau sekadar menyewakan halaman rumahnya jadi tempat parkir. Ini hal-hal kecil yang bagi saya punya arti besar.

Bahkan ada yang bilang, “dulu lahan kosong, sekarang bisa jadi tempat cari uang.” Itu kalimat sederhana, tapi menggambarkan betapa pembangunan rel ini membuka ruang baru untuk bergerak. Menurut saya, efek seperti ini adalah bagian penting dari pembangunan yang sering luput dari laporan formal padahal di situlah letak hidupnya perubahan. Jadi buat saya pribadi, rel kereta ini adalah pemicu gerakan ekonomi rakyat, bukan cuma sarana jalan dari satu tempat ke tempat lain.

Arsyad (2016) menambahkan bahwa UMKM memiliki peran vital dalam pembangunan daerah karena mampu memperkuat struktur ekonomi lokal.

Pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros tidak hanya berdampak pada sektor transportasi, tetapi juga menciptakan efek multiplier di sektor usaha masyarakat. Munculnya usaha kecil di sekitar rel dan stasiun menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur dapat menjadi pemicu pertumbuhan ekonomi lokal. Sejalan dengan teori Todaro & Smith (2015), proyek ini memperlihatkan bagaimana konektivitas fisik mampu menciptakan keterkaitan antar sektor dan memperkuat struktur ekonomi masyarakat dari bawah. Hal ini menjadi indikasi bahwa pembangunan yang berhasil bukan hanya tentang hasil fisik, tetapi juga tentang tumbuhnya dinamika ekonomi yang berkelanjutan.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik Kesimpulan sebagai berikut:

1. Analisis dampak kebijakan Pembangunan rel kereta api terhadap pendapatan Masyarakat di kabupaten maros meliputi beberapa aspek kunci:

- a. Peluang Kerja dan Upah:

Pembangunan rel kereta api di Kabupaten Maros memberikan dampak positif terhadap pembukaan lapangan kerja bagi masyarakat lokal, khususnya selama masa konstruksi. Jenis pekerjaan yang tersedia cukup beragam, mulai dari buruh, tukang bangunan, hingga petugas keamanan. Setelah proyek selesai, sebagian kecil masyarakat masih mendapatkan pekerjaan tetap seperti penjaga palang pintu atau petugas kebersihan. Pendapatan yang diperoleh saat bekerja dalam proyek cenderung lebih tinggi dibanding pekerjaan sebelumnya, namun bersifat sementara.

- b. Aksesibilitas ke Pasar dan Produktivitas

Kehadiran rel kereta api meningkatkan kemudahan akses transportasi barang, khususnya hasil pertanian dan perikanan masyarakat Maros. Distribusi barang menjadi lebih cepat dan murah karena tidak lagi sepenuhnya bergantung pada jalur darat. Aksesibilitas

ini mendorong peningkatan produktivitas masyarakat, terutama pelaku usaha kecil dan petani.

c. Efek Multiplier di Sektor Usaha

Terdapat pertumbuhan ekonomi di sekitar jalur dan stasiun rel kereta api, seperti munculnya usaha baru berupa warung, toko, dan jasa transportasi lokal. Aktivitas ekonomi masyarakat meningkat sebagai efek domino dari proyek pembangunan, yang berdampak pada peningkatan konsumsi dan daya beli warga sekitar.

**B. Saran**

Berdasarkan Kesimpulan yang telah diuraikan di atas, peneliti memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah dan pihak pihak terkait dalam Upaya meningkatkan Analisis Dampak Kebijakan Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Pendapatan di Kabupaten Maros:

1. Peluang Kerja dan Upah: Menurut saya, pembangunan rel kereta api sudah cukup memberikan dampak positif terhadap pembukaan lapangan kerja, namun saya menyarankan agar pemerintah dan pihak pelaksana proyek tidak hanya fokus pada pekerjaan jangka pendek selama masa konstruksi. Harus ada upaya serius untuk menciptakan pekerjaan berkelanjutan bagi masyarakat lokal, terutama yang sudah terlibat dalam proyek ini. Program pelatihan keterampilan teknis dan sertifikasi kerja sangat penting agar masyarakat bisa terus berpartisipasi dalam sektor transportasi dan infrastruktur setelah proyek selesai.

2. Aksesibilitas ke Pasar dan Produktivitas: Secara pribadi saya menilai bahwa akses ke pasar memang semakin mudah dengan adanya rel kereta api, namun sayangnya belum semua masyarakat memanfaatkannya secara maksimal. Oleh karena itu, saya menyarankan agar sosialisasi dan edukasi lebih ditingkatkan, terutama kepada petani dan pelaku UMKM, agar mereka tahu bagaimana cara menggunakan moda transportasi ini untuk distribusi hasil usaha mereka. Pemerintah juga perlu lebih aktif dalam membuka kerja sama antara kereta barang dan komunitas usaha lokal.
3. Efek Multiplier di Sektor Usaha: Saya melihat bahwa efek multiplier dari masyarakat rel ini cukup terasa, terutama dengan munculnya berbagai usaha baru di sekitar stasiun. Namun, agar efek ini tidak hanya bersifat sesaat, saya menyarankan agar pemerintah daerah memberikan pendampingan usaha secara berkala, serta menyediakan fasilitas umum yang memadai di sekitar rel, seperti lahan usaha kecil, pusat kuliner masyarakat, atau tempat parkir yang mendukung mobilitas masyarakat. Dengan demikian, usaha kecil di sekitar rel bisa tumbuh dengan lebih sehat dan berkelanjutan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah Paba, Sam, M., & Andi Nilwana. (2024). Analisis Efektivitas Pembangunan Fisik Terhadap Perekonomian Lokal: Studi Kasus Desa Tana Toro, Kecamatan Pitu Riase, Kabupaten Sidrap, Sulawesi Selatan. *Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi*, 6(2), 877–884. <https://doi.org/10.38035/jemsi.v6i2.3351>
- Acemoglu, D., & Robinson, J. A. (2012). *Why Nations Fail*. Crown Business.
- Ahmad, L. M. (2023). *Strategi Kantor Pertanahan pada Pelaksanaan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum (Studi Pembangunan Rel Kereta Api Makassar–Parepare di Kabupaten Maro*. Sekolga Tinggi Pertanahan Nasional.
- Andiyan, A., & Rachmat, A. (2021). Analisis Manfaat Pembangunan Infrastruktur Keretaapi Di Pulau Jawa. *Jurnal Pendidikan Dan Teknologi Indonesia*, 1(3), 121–129. <https://doi.org/10.52436/1.jpti.22>
- Cahyo, D. N. U. R. (2017). Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Kabupaten Lamongan Tahun 1899 – 1932. *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 5(1), 1402–1416.
- Chambers, R. (1997). *Rural Development: Putting the Last First*. SAGE Publications.
- Christianto, W. E., Ananda, A. R., Putri, J. S., Mansur, A., & Arief, A. S. (2023). Konflik Pembebasan Lahan di Kawasan Kereta Api Makassar - Parepare. *Jurnal Manajemen Dan Organisasi Review*, 5(2), 164–172. <https://doi.org/10.47354/mjov5il>
- Dunn, W. N. (2016). *Public Policy Analysis: An Introduction* (2nd ed.). Routledge.
- Howlett, M., & Ramesh, M. (2003). *Studying Public Policy: Policy Cycles and Policy Subsystems*. Oxford University Press.
- Jimmy, C. (2023). *Sedang Trending, Mengenal Lebih Dalam Proyek Kereta Api Makassar-Parepare*. Kementerian Keuangan. <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kanwil-sulseltrabar/baca-berita/31473/Sedang-Trending-Mengenal-Lebih-Dalam-Proyek-Kereta-Api-Makassar-Parepare.html>
- Khatimah, A. K. (2023). *Analisis Dampak Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap kesejahteraan Masyarakat di Kec. Bontoa Kab. Maros*. Universitas Hasanuddin.
- Nurelisa. (2023). *Tinjauan Maqashid al-syariah Mengenai Risiko Pembebasan Hak Milik Atas Tanah untuk Pembangunan Rel Kereta Api di Kab. Barru*. IAIN Parepare.
- Nurfahma, S. A. (2021). Peranan Transportasi Kereta Api Surabaya - Lamongan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Lamongan 2004 - 2020. *Journal Pendidikan Sejarah*, 11(2), 1–9.

<https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/avantara/article/download/42471/36507>

- Pratiwi, N. C. (2024). *Analisis Dampak Operasional PT Berkat Global Mulia Terhadap Peningkatan Pendapatan Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus Desa Lamokula, Kecamatan Moramo Utara)*. Institut Agama Islam Negeri Kendari.
- Purnawan, A., Nurbudiwati, N., Wahid, A. A., & Mawarni, D. S. (2021). Analisis Dampak Relokasi Pembangunan Rel Kereta Api Cibatugur. *Jurnal Pembangunan Dan Kebijakan Publik*, 12(2), 1–8. <https://doi.org/10.36624/jpkp.v12i2.78>
- Putri, A. A. (2024). *Dampak dan Perkembangan Kereta Api di Onder Afdeeling Lubuklinggau Tahun 1917-1945*. Universitas Jambi.
- Putri, R. H., Suwarno, P., Asmoro, N., & Fayed, M. A. Al. (2023). Dampak Secara Ekonomi Akibat Perang Diponegoro Bagi Belanda. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan*, 10(6), 6.
- Rawls, J. (1971). A Theory of Justice. In *Theory and Decision* (Vol. 4, Issues 3–4). Harvard University Press. <https://doi.org/10.1007/BF00136652>
- Sachs, J. D. (2015). *The End of Poverty: Economic Possibilities for Our Time*. Penguin Books.
- Saleh, A. A. (2023). *Implementasi Pembayaran Ganti Rugi Hak Milik Atas Tanah Yang Terkena Proyek Pembangunan Jalur Rel Kereta Api Di Kecamatan Marusu Kabupaten Maros*. Universitas Muslim Indonesia.
- Samudra, M. C. A. (2024). *Dampak Pengadaan Tanah Pembangunan Infrastruktur Kereta Api terhadap Kondisi Sosial Ekonomi di Desa Marumpa Kecamatan Marusu Kabupaten Maros Provinsi Sulawesi Selatan*. Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.
- Sen, A. (1999). *Development as Freedom*. Oxford University Press.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. ALFABETA.
- Sumaryoto. (2010). Dampak keberadaan jalan tol terhadap kondisi fisik, sosial dan ekonomi lingkungannya. *Journal of Rural and Development*, 1(2), 161–168.
- Susanto, H. (2020). Analisis Dampak Sosial Ekonomi dalam Pembangunan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) di Kabupaten Kulonprogo. *Majalah Ilmiah Bijak*, 17(1), 1–9. <https://doi.org/10.31334/bijak.v17i1.820>
- Tantja, N. A. D., Utami, W., & Mujiyati, M. (2021). Dampak Pengadaan Tanah Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan Dan Kondisi Sosial Masyarakat. *Jurnal Kajian, Penelitian Dan Pengembangan Pendidikan*, 9(2), 170–182. <http://journal.ummat.ac.id/index.php/geography>
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2015). *Economic Development* (12th ed.). Pearson.
- UNDP. (2019). *Human Development Report 2019: Beyond Income, Beyond Averages, Beyond Today: Inequalities in Human Development in the 21st Century*.

Yunus, M., Husen, L. O., & Qamar, N. (2023). Kebijakan Pemerintah Dalam Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Rel Kereta Api Makassar-Parepare Di Kabupaten Maros. *Journal of Lex Philosophy (JLP)*, 4(1), 161–176. <https://doi.org/10.52103/jlp.v4i1.1495>



**L**

**A**

**M**

**P**

**I**

**R**



**A**

**N**

## Lampiran 1: Pedoman Wawancara

No	Informan	Jumlah
1	Kepala Seksi Angkutan Dishub	1
2	Pegawai Balai Rel Kereta Api Maros	1
3	Tokoh Masyarakat	2
4	Masyarakat UMKM	2
5	Masyarakat Petani	2
6	Masyarakat	3

**Rumuan Masalah 1: Bagaimana Dampak Kebijakan Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Pendapatan Masyarakat di Kabupaten Maros?**

**a. Peluang Kerja dan Upah**

Kepala Seksi

Angkutan Dishub:

1. Jenis pekerjaan apa saja yang tersedia selama dan setelah proyek ini?

Pegawai Balai Rel Kereta Api Maros:

1. Apakah prioritas rekrutmen diberikan kepada masyarakat sekitar proyek?
2. Bagaimana proses rekrutmen tenaga kerja dilakukan, apakah transparan dan adil?

Masyarakat :

1. Bagaimana pandangan Bapak/Ibu terkait dampak Pembangunan

rel kereta api terhadap peluang kerja dan upah di daerah ini ?

**b. Aksesibilitas ke Pasar Dan Produktivitas**

Kepala Seksi Angkutan Dishub:

1. Bagaimana rel kereta api ini diharapkan meningkatkan akses pasar bagi produk lokal di Maros?

Pegawai Balai Rel Kereta Api Maros:

1. Bagaimana rel ini akan mempermudah transportasi barang dari/ke Kabupaten Maros?

Masyarakat Terdampak :

1. Apakah Pembangunan rel memudahkan anda menjual produk ke daerah lain?

**c. Efek Multiplier**

Kepala Seksi Angkutan Dishub :

1. Apa saja sektor ekonomi yang mengalami pertumbuhan setelah adanya proyek rel kereta ini?

Pegawai Balai Rel Kereta Api Maros

1. Apakah Anda mengamati pertumbuhan warung, usaha kecil, atau penginapan di sekitar lokasi stasiun?

Masyarakat :

1. Apakah anda melihat adanya efek lanjutan dari Pembangunan ini di sektor usaha

## Lampiran 2 : Surat Izin Penelitian dari PTSP Provinsi Sulawesi Selatan



**PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN**  
**DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU**  
 Jl. Bougenville No.5 Telp. (0411) 441077 Fax. (0411) 448936  
 Website : <http://simap-new.sulselprov.go.id> Email : [ptsp@sulselprov.go.id](mailto:ptsp@sulselprov.go.id)  
 Makassar 90231

---

Nomor : 15361/S.01/PTSP/2025 Lampiran : - Perihal : <u>Izin penelitian</u>	<b>Kepada Yth.</b> 1. Bupati Maros 2. Kepala Balai Rel Kereta Api Sulawesi Selatan	di- <b>Tempat</b>
--	---	----------------------

Berdasarkan surat Ketua LP3M UNISMUH Makassar Nomor : 18/LP3M/05/C.4-VIII/VI/1446/2025 tanggal 24 Juni 2025 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:

N a m a : NURALIF ARAFAH Nomor Pokok : 105611119221 Program Studi : Administrasi negara Pekerjaan/Lembaga : Mahasiswa (S1) Alamat : Jl. Slt Alauddin No 259 Makassar PROVINSI SULAWESI SELATAN		
---	--	--

Bermaksud untuk melakukan penelitian di daerah/kantor saudara dalam rangka menyusun SKRIPSI, dengan judul :

**" ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN REL KERETA API TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT DI KABUPATEN MAROS "**

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. **11 Juli s/d 09 September 2025**

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, pada prinsipnya kami *menyetujui* kegiatan dimaksud dengan ketentuan yang tertera di belakang surat izin penelitian.

Demikian Surat Keterangan ini diberikan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Makassar  
 Pada Tanggal 11 Juli 2025

**KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN**

Tembusan Yth

1. Ketua LP3M UNISMUH Makassar di Makassar;
2. Peringgal.



**ASRUL SANI, S.H., M.Si.**  
 Pangkat : PEMBINA UTAMA MUDA (IV/c)  
 Nip : 19750321 200312 1 008

## Lampiran 3 : Surat Izin Penelitian dari Kampus




**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**  
 LEMBAGA PENELITIAN PENGEMBANGAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT  
 Jl. Sultan Alauddin No. 259 Telp. 866972 Fax. (0411) 865588 Makassar 90221 e-mail: [lp3m@unismuh.ac.id](mailto:lp3m@unismuh.ac.id)



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Nomor : 18/LP3M/05/C.4-VIII/VI/1446/2025  
 Lampiran : 1 (satu) rangkap proposal  
 Hal : Permohonan Izin Pelaksanaan Penelitian

Kepada Yth:  
 Bapak Gubernur Provinsi Sulawesi Selatan  
 Cq. Kepala Dinas Penanaman Modal & PTSP Provinsi Sulawesi Selatan  
 di-  
 Makassar

*Assalamu Alaikum Wr. Wb*  
 Berdasarkan surat Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, nomor: 532 tanggal: 24 Juni 2025, menerangkan bahwa mahasiswa dengan data sebagai berikut.

Nama	: Nuralif Arafah
Nim	: 105611119221
Fakultas	: Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Prodi	: Ilmu Administrasi Negara

Bermaksud melaksanakan penelitian/pengumpulan data dalam rangka penulisan laporan tugas akhir Skripsi dengan judul :  
**"ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN PEMBAIUTAN REL KERETA API TERHADAP PELAPATAN MASYARAKAT DI KABUPATEN MAROS"**  
 Yang akan dilaksanakan dari tanggal 27 Juni 2025 s/d 27 Agustus 2025.  
 Sehubungan dengan maksud di atas, kiranya Mahasiswa tersebut diberikan izin untuk melakukan penelitian sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan jazakumullahu khaeran katziraa.  
*Billahi Fii Sabilil Haq. Fastabiqul Khaerat.*  
*Wassalamu Alaikum Wr. Wb.*

Makassar 27 Zulhijjah 1446  
 24 Juni 2025

Ketua LP3M Unismuh Makassar,



  
 Dr. Muh. Arief Muhsin, M.Pd.  
 NBM. 112 7761



Management System  
 ISO 21001:2018  
[www.tuv-rheinland.com](http://www.tuv-rheinland.com)  
 © 2008-2018




Jl. Sultan Alauddin No. 259 Telp. (0411) 866972 Fax (0411) 865588 Makassar 90221  
 E-mail: [lp3m@unismuh.ac.id](mailto:lp3m@unismuh.ac.id) Official Web: <https://lp3m.unismuh.ac.id>

## Lampiran 4 : Surat Izin Penelitian dari PTSP Kabupaten Maros

**PEMERINTAH KABUPATEN MAROS**  
**DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU**  
 Jl. Asoka No. 1 Telp. (0411)373884 Kabupaten Maros  
 email : [admin@dpmpptsp.maroskab.go.id](mailto:admin@dpmpptsp.maroskab.go.id) Website : [www.dpmpptsp.maroskab.go.id](http://www.dpmpptsp.maroskab.go.id)

---

**IZIN PENELITIAN**  
 Nomor: 317/VII/IP/DPMPTSP/2025

**DASAR HUKUM :**

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 18 tahun 2002 tentang Sistem Nasional Penelitian, Pengembangan, dan Penerapan Ilmu Pengetahuan Teknologi;
2. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perubahan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian;
3. Rekomendasi Tim Teknis Izin Penelitian Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kabupaten Maros Nomor : 317/VII/REK-IP/DPMPTSP/2025

Dengan ini memberikan Izin Penelitian Kepada :

**N a m a** : NURALIF ARAFAH  
**Nomor Pokok** : 105611119221  
**Tempat/Tgl. Lahir** : PANGKEP / 22 Februari 2002  
**Jenis Kelamin** : Laki-Laki  
**Pekerjaan** : MAHASISWA (S1)  
**Alamat** : JL. PATTENE KEC. MARUSU KAB. MAROS  
**Tempat Meneliti** : KANTOR BALAI REL KERETA API KAB. MAROS


Maksud dan Tujuan mengadakan penelitian dalam rangka Penulisan Skripsi dengan Judul :  
**"ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN REL KERETA API TERHADAP PENDAPATAN MASYARAKAT DI KABUPATEN MAROS"**


Lamanya Penelitian : 16 Juli 2025 s/d 16 September 2025

Dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Mentaati semua peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta menghormati Adat Istiadat setempat;
2. Penelitian tidak menyimpang dari maksud izin yang diberikan.
3. Menyerahkan 1 (satu) exemplar Foto Copy hasil penelitian kepada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kabupaten Maros.
4. Surat Izin Penelitian ini dinyatakan tidak berlaku, bilamana pemegang izin ternyata tidak mentaati ketentuan-ketentuan tersebut diatas.

Demikian Izin Penelitian ini diberikan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Maros, 18 Juli 2025  
**KEPALA DINAS,**  
  
**NURYADI, S. Sos., M. A. P**  
 Pangkat : Pembina Tk. I  
 Nip : 19741005 199803 1 010

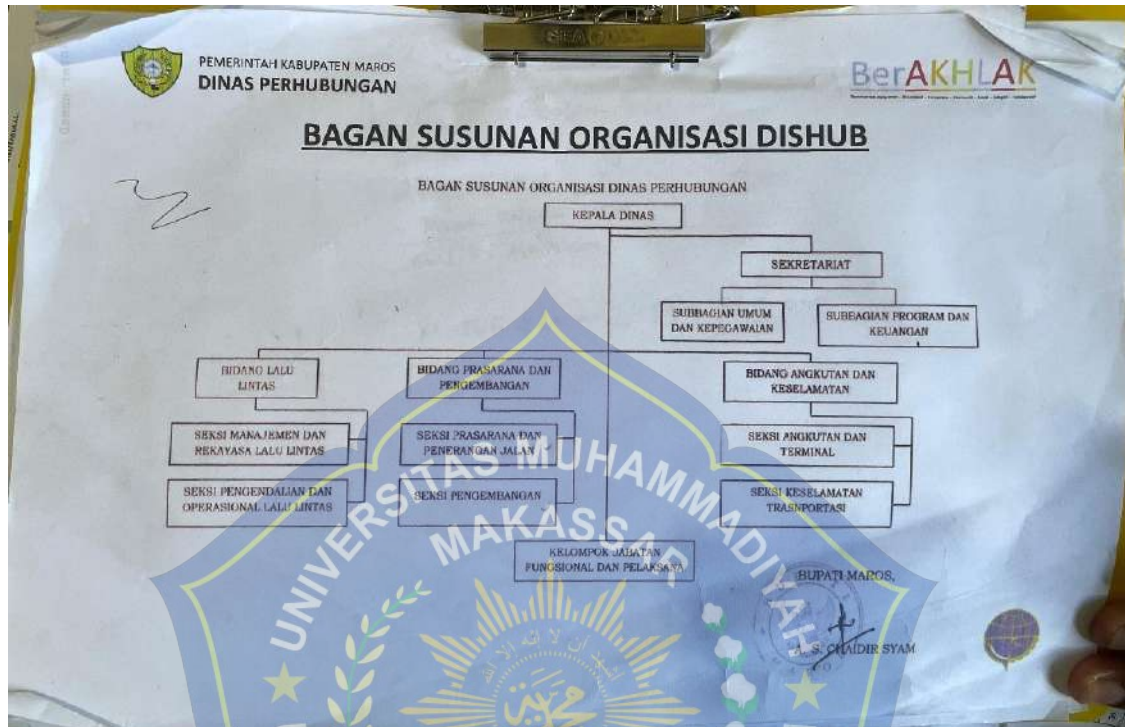


Tembusan Kepada Yth.:

1. DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK UNISMUH MAKASSAR
2. Arsip

Dokumen Ini Telah Ditandatangani Secara Elektronik Menggunakan Sertifikat Elektronik  
 IOTENTIK Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN)

Lampiran 5 : Bagan Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Maros



Lampiran 6 : Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Maros



Lampiran 7 : Dokumentasi dengan Narasumber



Wawancara dengan Divisi Pengembangan Usaha Balai Rel Kereta Api

Kabupaten Maros, Bapak Hasrul



Wawancara dengan Kepala Seksi Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten

Maros, Ibu Asriani



Wawancara dengan Tokoh Masyarakat Bapak Batollah Juna



Wawancara dengan Tokoh Masyarakat Bapak Muh. Ikhsan



Wawancara dengan Masyarakat UMKM Ibu Daeng Santi



Wawancara dengan Masyarakat UMKM Bapak Anwar



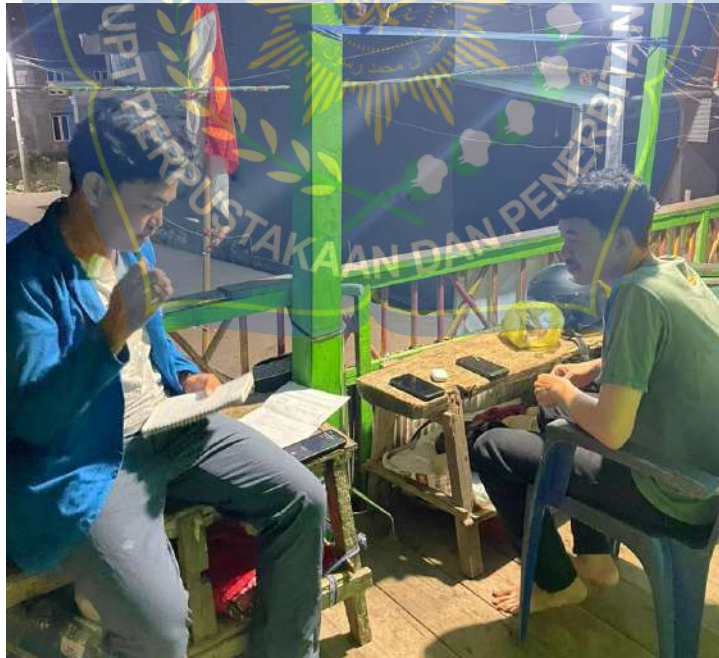
Wawancara dengan Petani Bapak Hamzah



Wawancara dengan Petani Bapak Nurdin



Wawancara dengan Masyarakat Ibu Putri

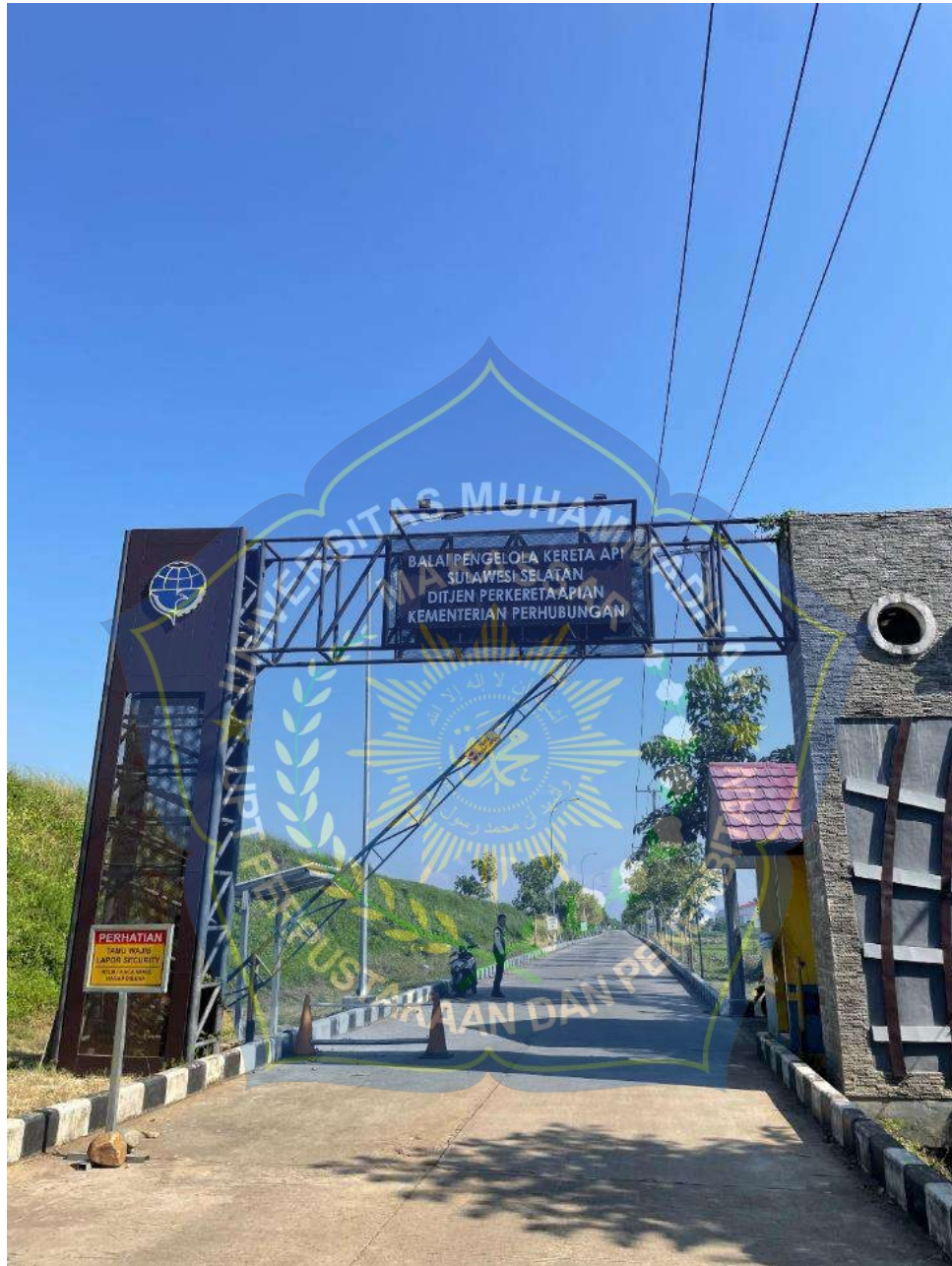


Wawancara dengan Masyarakat Bapak Suardi



Wawancara dengan Masyarakat Bapak Danial Ahmad

Lampiran 8 : Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan



Lampiran 9 : Depo Kereta Api Maros



Lampiran 10 : Konsorsium KAI Sulawesi Selatan



Lampiran 11 : Lokasi Penelitian





Lampiran 12 : Usaha Masyarakat Terdampak Pembangunan Rel Kereta Api







Lampiran 13: Kondisi Stasiun Mandai





**BALAI PENGELOLA KERETA API  
SULAWESI SELATAN**

**JADWAL KERETA API SULSEL**

Perjalanan Dari Stasiun Garongkong ke Stasiun Mangilu

STASIUN	KA ANDALAN CELEBES 1
Garongkong	14.45
Barru	14.56
Tanete Rilau	15.09
Mandalle	15.24
Ma'rang	15.34
Mangilu	15.56

Perjalanan Dari Stasiun Mangilu ke Stasiun Garongkong

STASIUN	KA ANDALAN CELEBES 2
Mangilu	16.10
Ma'rang	16.34
Mandalle	16.43
Tanete Rilau	16.59
Barru	17.12
Garongkong	17.21

f BPKASulsel   @bpkasulsel   @bpkasulsel   bpkasulsel









MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR  
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN

Alamat Kantor: Jl. Sultan Alauddin No. 259 Makassar 90221 Telp. (0411) 866072, 881593, Fax (0411) 865588



SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIAT

UPT Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar,  
Menerangkan bahwa mahasiswa yang tersebut namanya di bawah ini,

Nama : Nuralif Arafah  
Nim : 105611119221  
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara  
Dengan nilai:

No	Bab	Nilai	Ambang Batas
1	Bab 1	0 %	10 %
2	Bab 2	1 %	25 %
3	Bab 3	8 %	15 %
4	Bab 4	3 %	10 %
5	Bab 5	3 %	5 %

Dinyatakan telah lulus cek plagiat yang diadakan oleh UPT- Perpustakaan dan Penerbitan  
Universitas Muhammadiyah Makassar Menggunakan Aplikasi Turnitin

Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan  
seperlunya.

Makassar, 20 Agustus 2025  
Mengetahui

Kepala UPT Perpustakaan dan Penerbitan,

Nuzulita Sum M.P.  
NIM 964 591

Jl. Sultan Alauddin no 259 makassar 90222  
Telepon (0411) 866072, 881 593 fax (0411) 865 588  
Website: www.library.unismuh.ac.id  
E-mail: ptp@ptp.unismuh.ac.id



### RIWAYAT HIDUP

**Nuralif Arafah.** Lahir di Pangkep pada tanggal 22 Februari 2002. Anak Pertama dari pasangan Ayahanda Muh.Idrus, S.Ag. dan Ibunda Darmawati. Penulis memulai pendidikan pada tahun 2006 di TK TUTWURI HANDAYANI dan tamat pada tahun 2007. Kemudian melanjutkan pendidikan di SD Inpres 137 Kaemba dan lulus pada tahun 2013. Kemudian melanjutkan pendidikan di SMPN 9 Marusu dan lulus pada tahun 2016. Kemudian melanjutkan pendidikan di SMAN 20 Pangkep dan lulus pada tahun 2019. Selanjutnya pada tahun 2021 penulis melanjutkan pendidikan di Universitas Muhammadiyah Makassar pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dengan mengambil program studi Ilmu Administrasi Negara dan meraih gelar sarjana strata satu (S1) pada tahun 2025 dengan menyusun skripsi yang berjudul **“Analisis Dampak Kebijakan Pembangunan Rel Kereta Api Terhadap Pendapatan Masyarakat Di Kabupaten Maros”**.