

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEMILIHAN LOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KOTA BANDA ACEH

Yuli Nanda^{1*}, Fikriah²

- 1) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, email: Yulinanda84@yahoo.co.id
- 2) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, email: Haridhi_Fikriah@yahoo.com

Abstract

This study aims to determine the factors that affect street vendors in the city of Banda Aceh in selecting their business location. Methods of data analysis used in this study using a frequency distribution table and cross tabulation analysis with chi square (X^2). Based on the research that has been done, it can be concluded that the proximity to the hustle and proximity to the residence of a significant relationship with the type of merchandise, means of transport used, capital, age and education. Ease of public transport there is a relationship only with the means of transport used, and there is no significant relationship between the type of merchandise, capital, age and education. While many sellers of similar significant correlation with the capital and the age, and there is no correlation significant with the type of merchandise, means of transport used and education. Recommendations to the government is expected to organize street vendors all the more, because their existence is not merely detrimental to the city, but also can help reduce unemployment and contribute to the PAD through a levy to be paid.

Keywords: *street vendors, location, distance, public transportation, similar sellers.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pedagang kaki lima di Kota Banda Aceh dalam memilih Lokasi usahanya. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan tabel distribusi frekuensi dan analisis tabulasi silang dengan *chi square* (X^2). Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa kedekatan lokasi dengan keramaian dan kedekatan lokasi dengan tempat tinggal terdapat hubungan yang signifikan dengan jenis dagangan, sarana transportasi yang digunakan, modal, umur dan pendidikan. Kemudahan angkutan umum hanya terdapat hubungan dengan sarana transportasi yang digunakan, dan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis dagangan, modal, umur dan pendidikan. Sedangkan banyaknya penjual sejenis terdapat hubungan yang signifikan dengan modal dan umur, dan tidak terdapat hubungan yang signifikan dengan jenis dagangan, sarana transportasi yang digunakan dan pendidikan. Rekomendasi kepada pemerintah diharapkan dapat menata pedagang kaki lima dengan lebih baik lagi, karena keberadaan mereka tidak semata-mata merugikan kota tetapi juga dapat membantu mengurangi pengangguran dan memberikan kontribusi terhadap PAD melalui retribusi yang harus dibayarkan.

Kata Kunci: Pedagang Kaki Lima, Lokasi, Jarak, Kemudahan Angkutan Umum, Penjual Sejenis.

PENDAHULUAN

Kota mempunyai daya tarik (*attractiveness*) yang sangat besar bagi penduduk, baik yang berada di wilayah pedesaan maupun kota-kota kecil sekitarnya untuk datang dan menetap di kota bersangkutan. Dari segi ekonomi daya tarik tersebut umumnya muncul karena relatif banyaknya lapangan pekerjaan yang terdapat di daerah perkotaan dengan tingkat upah yang lebih tinggi.

Sedangkan dari segi sosial, kehidupan kota kelihatannya lebih maju dan menyenangkan karena fasilitas kehidupan sosial dan budaya yang lebih banyak (Sjafrizal, 2012:190).

Salah satu permasalahan di kota-kota besar di Indonesia adalah tingginya tingkat urbanisasi. Rachbini dan Hamid (1994:114) berpendapat bahwa proses urbanisasi terjadi akibat lahan dari pedesaan yang semakin menyempit dan upah yang diterima oleh petani tidak memadai/mencukupi kebutuhan sehari-hari serta akibat adanya konsentrasi lahan pertanian yang dikuasai oleh golongan elit di desa. Kondisi tersebut telah mendorong penduduk desa untuk bermigrasi ke kota. Demikian juga, Todaro (1994:278) dalam teorinya yang menyangkut “*Labor Migration*” mengatakan, bahwa dorongan utama migrasi desa ke kota adalah keinginan kaum urbanit untuk memperoleh penghasilan yang lebih baik dari upah yang mereka terima dari tempat asal. Fakta yang dapat dilihat adalah adanya ketidakmampuan sektor formal dalam menampung tenaga kerja, serta adanya sektor informal yang berperan sebagai pengaman antara pengangguran dan keterbatasan peluang kerja, sehingga dapat dikatakan adanya sektor informal dapat membantu masyarakat dalam mengatasi langkanya peluang kerja (Effendi, 1993:46).

Kota Banda Aceh merupakan salah satu pusat pemerintahan, pendidikan, industri, kesehatan, perdagangan, dan sektor jasa, yang merupakan suatu daerah yang memiliki *pull factor* yang cukup besar, sehingga telah menimbulkan fenomena urbanisasi atau daerah yang dapat memberikan sumber pendapatan. Hal tersebut dapat menambah jumlah pedagang kaki lima di kota Banda Aceh karena sebagian dari mereka tidak tertampung di sektor formal dan memilih sektor informal untuk bertahan hidup. Di kota Banda Aceh, hampir disetiap bagian kota dijumpai adanya pedagang kaki lima, namun hasil pendataan oleh UPTD pasar, tercatat bahwa jumlah pedagang kaki lima hanya 333 pedagang yang tersebar di beberapa lokasi yang berbeda, padahal kenyataannya jumlah yang terlihat lebih dari 333 pedagang.

Tabel 1. Jumlah Pedagang Kaki Lima Kota Banda Aceh

Lokasi	Jumlah
Jl. Kartini	164
Jl. A. Yani	22
Jl. Safiatuddin	2
Jl. Merpati	4
Jl. Khairil Anwar	8
Jl. Sultan Hotel	2
Jl. Pocut Baren	7
Jl. Tgk. Daud Beureueh	26
Jl. T. Nyak Arief	35
Jl. MR. M. Hasan	5
Jl. T. Hasan Dek	31
Jl. T. Iskandar	25
Jl. Lueng Bata	2
Total	333

Sumber: UPTD Pasar, 2014.

TINJAUAN PUSTAKA

Teori Bid Rent

Johann Heinrich Von Thunen (1826), menjelaskan tentang penentuan lokasi optimal kegiatan pertanian secara deduktif dengan struktur ruang yang bersifat “*Mono-Concentric Zone*” (wilayah dengan satu pusat). Masing-masing wilayah didefinisikan sebagai wilayah spesialisasi

suatu tanaman pertanian yang lokasi kegiatannya ditentukan berdasarkan jarak dari pusat kota (*Central Business District, CBD*). Kemudian William Alonso (1964) dan Richard F. Muth (1969) melakukan analisis lebih lanjut dari model Von Thunen khusus untuk membahas kerangka pemikiran dalam penggunaan lahan daerah perkotaan (*Urban Land-use*) yang dikenal sebagai Alonso Muth Model. Dalam hal ini struktur ruang (*spatial structure*) masih diasumsikan dalam bentuk *Monocentric City*. Sedangkan variabel penentu dalam model ini juga *Bid-Rent* bukan saja untuk kegiatan pertanian saja, tetapi juga untuk kegiatan yang banyak terdapat di wilayah perkotaan seperti industri, perdagangan, jasa dan perumahan. Didalam perkotaan, biaya transportasi dipengaruhi oleh jarak yang ditempuh dari pusat kota, namun sewa yang tergantung dengan keterjangkauan (*accessibility*). Artinya semakin menjauhi pusat kota, harga sewa semakin menurun. Para pemakai tanah di dalam kota menggunakan keputusan menempati tempatnya masing-masing dengan memperhitungkan kemampuan keuangannya (Daldjoeni, 1997:166-170).

Teori Tempat Pusat

Tempat pusat (*central place theory*) dikembangkan oleh Christaller pada tahun 1933 yang merumuskan pola keterkaitan ruang berdasarkan hirarki pusat kegiatan. Christaller mengembangkan modelnya untuk suatu wilayah abstrak dengan ciri-ciri, wilayahnya bersifat homogen, gerakan dapat dilaksanakan ke segala arah, penduduk memiliki daya beli yang sama dan tersebar secara merata pada seluruh wilayah, konsumen bertindak secara rasional sesuai dengan prinsip minimisasi jarak atau biaya. Wilayah-wilayah tersebut menyajikan berbagai barang dan jasa untuk wilayah sekelilingnya dengan membentuk suatu hirarki. Wilayah-wilayah yang saling berhubungan tersebut oleh Christaller dipakai "*hexagon*" (Tarigan, 2006:124).

Hipotesis

Berdasarkan pembahasan di atas, maka dapat diduga bahwa, faktor internal yang terdiri dari jenis dagangan, sarana transportasi yang digunakan pedagang kaki lima, modal, umur dan pendidikan berpengaruh positif terhadap faktor eksternal yaitu Kedekatan lokasi usaha dengan tempat keramaian dan tempat tinggal, kemudahan memperoleh angkutan umum dan penjual sejenis.

METODE PENELITIAN

Penentuan lokasi penelitian dipilih berdasarkan jumlah pedagang kaki lima terbanyak, dan lokasi yang terpilih adalah Jl. Kartini, Jl. A. Yani, Jl. Tgk. Daud Beureueh, Jl. T. Nyak Arief, Jl. T. Iskandar dan Jl. T. Hasan Dek. Untuk menentukan besarnya jumlah responden atau sampel penulis menggunakan rumus Slovin (Prasetyo, 2005:136), yaitu:

$$n = \frac{N}{1+N e^2} \dots\dots\dots (1)$$

$$n = \frac{303}{1+303 (0,1)^2} \dots\dots\dots (2)$$

$$n = 75 \text{ Pedagang}$$

Dari perhitungan di atas maka jumlah sampel adalah 75 pedagang, kemudian sampel tersebut dibagi ke beberapa lokasi yang telah ditentukan.

Tabel 2. Jumlah Populasi dan Sampel

Lokasi	Populasi	Sampel
Jl. Kartini	164	41
Jl. A. Yani	22	5

Jl. Tgk. Daud Beureueh	26	6
Jl. T. Nyak Arief	35	9
Jl. T. Iskandar	25	6
Jl. T. Hasan Dek	31	8
Total	303	75

Sumber: UPTD pasar diolah, 2014.

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan tabel distribusi frekuensi dan analisis tabulasi silang (*Cross Tabulation*) dengan *Chi Square* (X^2) untuk melihat keterkaitan antara komponen penelitian. Dikatakan ada hubungan apabila:

$X^2_{hitung} < \text{dari } X^2_{Tabel}$, maka tidak terdapat hubungan antar komponen
 $X^2_{hitung} > \text{dari } X^2_{Tabel}$, maka terdapat hubungan antar komponen

HASIL PEMBAHASAN

Karakteristik PKL

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jenis dagangan yang dominan adalah makanan dan minuman sebanyak 43 pedagang atau sebesar 57,3 persen, pedagang non makanan dan minuman sebanyak 23 pedagang atau sebesar 30,7 persen, yang terdiri dari pulsa 6 pedagang, bensin 5 pedagang, sepatu/sandal 3 pedagang, baju 4 pedagang dan rokok 5 pedagang. Sedangkan jenis dagangan jasa hanya 9 pedagang atau 12 persen yang terdiri dari tambal ban 6 pedagang dan tukang kunci 3 pedagang.

Tabel 3. Jenis Usaha PKL

Jenis Dagangan	Frekuensi	Presentase (%)
Makanan-Minuman	43	57,3
Non Makanan-minuman	23	30,7
– Pulsa	6	
– Bensin	5	
– Sepatu/sandal	3	
– Baju	4	
– Rokok	5	
Jasa	9	12
– Tambal ban	6	
– Tukang kunci	3	
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Sarana transportasi yang digunakan pedagang kaki lima pada umumnya menggunakan sepeda motor yaitu sebanyak 28 pedagang atau sebesar 37,3 persen, menggunakan becak 7 pedagang atau 9,3 persen, naik angkutan umum 18 pedagang atau 24 persen, sisanya lebih memilih jalan kaki untuk menuju lokasi usaha yaitu 22 pedagang atau 29,4 persen. Hal ini dikarenakan jarak tempuh pedagang kaki lima untuk menuju lokasi usahanya cukup dekat.

Tabel 4. Sarana Transportasi yang Digunakan

Sarana transportasi	Frekuensi	Presentase (%)
Becak	7	9,3
Angkutan Umum	18	24
Sepeda Motor	28	37,3
Lainnya (jalan kaki)	22	29,4

Total	75	100
-------	----	-----

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Seperti yang diketahui bahwa modal pedagang kaki lima pada umumnya rendah, hal tersebut dibuktikan dalam penelitian ini, yaitu besarnya modal awal para pedagang kaki lima pada umum kurang dari Rp. 500.000 sampai Rp.1.000.000 yaitu sebanyak 50 pedagang atau sebesar 66,7 persen. Sedangkan pedagang yang memiliki modal di atas Rp. 2.000.000 hanya 4 pedagang atau 5,3 persen.

Tabel 5. Besar Modal PKL

Besar Modal (Rupiah)	Frekuensi	Presentase (%)
< 500.000	26	34,7
500.000 - ≤ 1.000.000	24	32
1.000.000 - ≤ 1.500.000	13	17,3
1.500.000 - ≤ 2.000.000	8	10,7
> 2.000.000	4	5,3
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pedagang kaki lima dengan usia di bawah dari 20 tahun hanya 7 pedagang atau 9,3 persen, usia antara 20-30 sebanyak 24 pedagang atau 32 persen, dan usia 31-40 tahun lebih dominan yaitu sebanyak 32 pedagang kaki lima atau sebesar 42,7 persen, sedangkan usia di atas 40 tahun sebanyak 12 pedagang atau 16 persen.

Tabel 6. Identifikasi Responden Menurut Tingkat Usia

Kelompok Umur	Frekuensi	Persentase (%)
< 20 tahun	7	9,3
20-30 tahun	24	32
31-40 tahun	32	42,7
> 40 tahun	12	16
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan diolah, 2016.

Dalam hal tingkat pendidikan, kebanyakan pedagang kaki lima hanya menyelesaikan tingkat SD yaitu sebanyak 32 pedagang atau sebesar 42,7 persen, sedangkan yang menyelesaikan tingkat SMP sebanyak 17 pedagang, tingkat SMA 15 pedagang, tingkat perguruan tinggi 6 pedagang, dan yang terendah adalah tidak sekolah sebanyak 5 pedagang atau sebesar 6,7 persen.

Tabel 7. Identifikasi Responden Menurut Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan PKL	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak sekolah	5	6,7
SD	32	42,7
SMP	17	22,6
SMA	15	20
Perguruan tinggi	6	8
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan diolah, 2016.

Tabel 8. Daerah Asal PKL

Daerah Asal PKL	Frekuensi	Persentase (%)
-----------------	-----------	----------------

Banda Aceh	29	38,7
Luar Banda Aceh	46	61,3
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan diolah, 2016.

Sebanyak 46 pedagang merupakan berasal dari luar Banda Aceh atau sebesar 61,3 persen. Sedangkan yang berasal dari Banda Aceh adalah 29 pedagang atau sebesar 38,7 persen. Hal ini menunjukkan bahwa Kota Banda Aceh mempunyai daya tarik tersendiri bagi para migran untuk datang ke Banda Aceh dan meninggalkan daerah asalnya. Daya tarik tersebut muncul karena kesempatan kerja di kota lebih besar dibandingkan di desa dan mayoritas penduduk melakukan migrasi karena ekonomi.

Dapat diperkirakan setiap tahunnya Banda Aceh akan terus di datangi oleh para migran dengan berbagai alasan baik untuk melanjutkan pendidikan, memperoleh layanan kesehatan yang lebih bagus atau mencari pekerjaan. Keadaan tersebut sangat wajar karena Banda Aceh merupakan salah satu kota yang mempunyai daya tarik yang sangat besar, karena terdapat beberapa pusat pemerintahan, pendidikan, industri, kesehatan, perdagangan dan sektor jasa.

Tabel 9. Alasan PKL Meninggalkan Daerah Asal

Alasan Meninggalkan Daerah Asal	Frekuensi	Persentase (%)
Sudah tidak ada lahan pertanian	9	19,6
Penghasilan kurang	16	34,8
Tidak ada pekerjaan	21	45,6
Total	46	100

Sumber : Data Lapangan Diolah, 2016.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa alasan meninggalkan daerah asal pada umumnya karena tidak ada pekerjaan di daerah asalnya sebanyak 21 migran atau sebesar 45,6 persen, sedangkan 16 migran lainnya atau 34,8 persen dikarenakan penghasilan yang kurang dan yang terendah adalah 9 migran atau sebesar 19,6 persen dikarenakan lahan pertanian di desa atau daerah asal sudah tidak ada. Jadi dapat disimpulkan bahwa alasan mereka untuk melakukan migrasi karena harapan untuk memperbaiki kehidupan, mereka tetap akan melakukan migrasi meskipun keinginan untuk mendapatkan pekerjaan di perkotaan masih belum tentu.

Tabel 10. Alasan Memilih Kota Banda Aceh

Alasan Memilih Kota Banda Aceh	Frekuensi	Persentase (%)
Di Kota Banda Aceh ada kesempatan kerja	26	56,5
Di Kota Banda Aceh ada Keluarga	11	23,9
Jarak dari tempat asal cukup dekat	9	19,6
Total	46	100

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Kota Banda Aceh dianggap mempunyai peluang yang besar bagi para migran untuk dapat memperoleh kebutuhan yang diinginkan baik pekerjaan atau hal yang lainnya, hal tersebut dapat dilihat Pada Tabel 10 menunjukkan bahwa alasan pedagang kaki lima yang berasal dari luar Banda Aceh memilih Kota Banda Aceh karena ada kesempatan kerja sebanyak 26 pedagang atau sebesar 56,5 persen, sedangkan yang memilih karena alasan ada keluarga sebanyak 11 pedagang atau sebesar 23,9 persen dan yang terendah adalah 9 pedagang dengan alasan jarak dari tempat asal cukup dekat atau sebesar 19,6 persen.

Dapat disimpulkan bahwa pedagang kaki lima di Kota Banda Aceh mayoritasnya merupakan para migran yang berasal dari berbagai daerah dengan latar belakang pendidikan

yang sangat rendah. Para migran tersebut memutuskan untuk migrasi dikarenakan tidak ada pekerjaan di daerah asalnya dan mereka berasumsi bahwa Kota Banda Aceh mempunyai peluang yang sangat besar untuk merubah kehidupan mereka sekalipun mereka harus menjadi pedagang kaki lima. Hal yang paling menarik adalah pekerjaan mereka sebagai pedagang kaki lima dapat memberikan hasil yang cukup untuk memenuhi kebutuhan mereka sendiri.

Ada beberapa kemungkinan mengenai alasan responden menjadi pedagang kaki lima, alasan tersebut dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 11. Dalam penelitian ini tercatat bahwa alasan menjadi pedagang kaki lima adalah karena memberikan pendapatan yang relatif cukup sebanyak 26 pedagang atau sebesar 34,7 persen, karena sulit mendapatkan pekerjaan sesuai dengan pendidikan/keterampilan yaitu sebanyak 19 pedagang atau 25,9 persen, alasan karena di PHK hanya 3 pedagang atau 4 persen, karena dapat berpindah-pindah dengan cepat sebanyak 9 pedagang atau 12 persen, dan karena tidak perlu banyak modal adalah 18 pedagang atau 24 persen. Dapat diketahui bahwa responden merasa termotivasi menjadi pedagang kaki lima antara lain karena bidang usaha itulah yang bisa mereka kerjakan dan memberikan pendapatan yang relatif cukup.

Tabel 11. Alasan Menjadi PKL

Alasan Menjadi PKL	Frekuensi	Presentase (%)
Karena dapat memberikan hasil yang cukup	26	34,7
Karena sulit mendapatkan pekerjaan dengan pendidikan/keterampilan	19	25,3
Karena di PHK dari pekerjaan semula	3	4
Karena dapat berpindah-pindah dengan cepat	9	12
Karena tidak perlu banyak modal	18	24
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Karakteristik Pilihan Lokasi PKL

Responden menjawab bahwa jarak lokasi pedagang kaki lima dengan tempat keramaian kota adalah kurang dari 100 m sebanyak 34 pedagang atau 45,3 persen dan antara 100 m sampai dengan 500 m adalah 29 pedagang, sedangkan di atas 500 meter adalah 12 pedagang.

Tabel 12. Kedekatan Lokasi Usaha PKL dengan Keramaian Kota

Jarak	Frekuensi	Presentase (%)
< 100 m	34	45,3
100 m – 500 m	29	38,7
> 500 m	12	16
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Pada Umumnya pedagang kaki lima bertempat tinggal tidak jauh dari lokasi usaha, yaitu pada jarak kurang dari 1 Km sebanyak 23 pedagang atau 30,7 persen dan antara 1-5 Km sebanyak 41 pedagang atau 54,6 persen, sedangkan yang memilih tempat tinggal di atas 5 Km adalah 14,7 persen atau 11 pedagang.

Tabel 13. Kedekatan Lokasi Usaha PKL dengan Tempat Tinggal

Jarak	Frekuensi	Presentase (%)
< 1 Km	23	30,7

1-5 Km	41	54,6
> 5 Km	11	14,7
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hampir semua pedagang kaki lima menjawab mudah dalam memperoleh angkutan umum di lokasi yaitu sebesar 85,3 persen atau sebanyak 64 pedagang dan yang menjawab hanya 2 pedagang atau 2,7 persen yang menjawab sulit memperoleh angkutan umum.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa 54 pedagang atau 72 persen menyatakan jumlah usaha sejenis di lokasinya adalah banyak, sedangkan 14 pedagang atau 18,7 persen menyatakan sedang dan 7 pedagang lainnya atau 9,3 persen menyatakan sedikit.

Tabel 14. Kemudahan Memperoleh Angkutan Umum

Kemudahan Angkutan Umum	frekuensi	Presentase (%)
Mudah	64	85,3
Agak Sulit	9	12
Sulit	2	2,7
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Tabel 15. Penjual Sejenis Di Lokasi

Banyaknya Penjual Sejenis	Frekuensi	Presentase (%)
Sedikit	7	9,3
Sedang	14	18,7
Banyak	54	72
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Banyaknya penejual sejenis di lokasi memberikan keuntungan yang sangat besar bagi konsumen Karena bisa memilih produk dengan kualitas yang lebih baik dan harga yang lebih murah. Sedangkan dari sisi produsen harus bersaing lebih ketat lagi untuk memperoleh keuntungan, namun ketika terjadi pengelompokkan tersebut ada keuntungan komparatif yang diperoleh. Tidak semua pedagang kaki lima di kota Banda Aceh memiliki izin usaha, meskipun pemerintah sudah mengeluarkan peraturan daerah dalam Qanun nomor 3 tahun 2007 tentang pengaturan dan pembinaan pedagang kaki lima, disebutkan bahwa untuk mempergunakan tempat usaha, setiap pedagang kaki lima harus mendapatkan izin terlebih dahulu dari pemerintah. Ketentuan formal yang demikian tersebut tidak berarti semua pedagang kaki lima di Kota Banda Aceh telah mempunyai izin.

Tabel 16. Kepemilikan Izin Usaha PKL

Izin Usaha	Frekuensi	Presentase (%)
Punya	53	70,7
Tidak punya	22	29,3
Total	75	100

Sumber: Data Lapangan Diolah, 2016.

Tabel 16 memperlihatkan bahwa tidak semua pedagang kaki lima mempunyai izin dari pemerintah. Pedagang yang memiliki izin adalah 70,7 persen atau 53 pedagang, dan yang tidak memiliki izin 22 pedagang atau 29,3 persen. Pedagang kaki lima yang memiliki izin tentunya

akan di kenakan biaya retribusi oleh pemerintah, dari hasil penelitian biaya retribusi yang harus dibayarkan pedagang setiap harinya mulai dari Rp. 4000 sampai dengan Rp. 6000. Temuan studi lainnya dalam penelitian ini adalah sebagian dari pedagang kaki lima yang tidak memiliki izin, mereka tetap harus membayar namun bukan kepada pemerintah justru ke aparat gampong/desa di lokasi tempat mereka berjualan, biaya yang harus dibayarkan bukan perhari, tetapi ketika gampong/desa tersebut membuat acara maka mereka harus ikut menyumbang untuk melancarkan acara di gampong bersangkutan. Biaya yang harus mereka bayarkan tidak sedikit, setidaknya mereka harus menyumbang paling minimal Rp. 1.000.000 dan maksimal Rp. 1.500.000.

Hubungan Antara Jenis Dagangan Dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

Dari Tabel 17 terlihat bahwa jenis dagangan mempunyai hubungan yang signifikan dengan jarak ketempat keramaian dan jarak ketempat tinggal, sedangkan kemudahan angkutan umum dilokasi dan banyaknya penjual sejenis tidak memiliki hubungan yang signifikan. Jenis dagangan makanan/minuman harus memilih lokasi sedekat mungkin dengan keramaian supaya cepat laku karena tingkat ketahanan barang yang tidak lama.

Tabel 17. Hubungan Antara Jenis Dagangan Dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

		Karakteristik Pilihan Lokasi															
		Jarak Ketempat Keramaian				Jarak Ketempat Tinggal				Kemudahan A. Umum				Banyaknya Penjual Sejenis			
Karakteristik PKL		1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot
	1	15	23	5	43	7	29	7	43	35	6	2	43	1	10	32	43
Jenis	2	14	5	4	23	10	9	4	23	22	1	0	23	4	3	16	23
Dagangan	3	5	1	3	9	6	3	0	9	7	2	0	9	2	1	6	9
	Tot	34	29	12	75	23	41	11	75	64	9	2	75	7	14	54	75
Chi Square Hitung		10.614				12.498				3.956				6.704			
Chi Square Tabel		9,4877				9,4877				9,4877				9,4877			

Sumber: Data Output SPSS. V.20, 2016.

Hubungan Antara Sarana Transportasi yang Digunakan PKL dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

Pada tabel 18 menunjukkan bahwa sarana transportasi yang digunakan memiliki hubungan yang signifikan dengan jarak ketempat keramaian, jarak ketempat tinggal dan kemudahan angkutan umum dilokasi. Sedangkan banyaknya penjual sejenis tidak memiliki hubungan yang signifikan. Jenis alat transportasi yang digunakan pedagang kaki lima tergantung pada jarak tempuh dari tempat tinggal, jika tempat tinggal tidak jauh dari lokasi maka pedagang bisa berjalan kaki, sehingga biaya transportasi yang digunakan tidak, sedangkan tempat tinggal yang jauh dari lokasi usaha harus membayar biaya transportasi setiap harinya untuk menuju lokasi.

Tabel 18. Hubungan Antara Sarana Transportasi Dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

		Karakteristik Pilihan Lokasi															
		Jarak Ketempat Keramaian				Jarak Ketempat Tinggal				Kemudahan A. Umum				Banyaknya Penjual Sejenis			
Karakteristik PKL		1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot
Sarana	1	2	3	2	7	0	7	0	7	3	3	1	7	0	3	4	7
Transportasi	2	13	1	4	18	8	4	6	18	17	1	0	18	3	3	12	18
yang	3	12	14	2	28	9	18	1	28	26	1	1	28	3	3	22	28
Digunakan	4	7	11	4	22	6	12	4	22	18	4	0	22	1	5	16	22
	Tot	34	29	12	75	23	41	11	75	64	9	2	75	7	14	54	75

Chi Square Hitung	13.591	17.773	15.105	6.119
Chi Square Tabel	12.5916	12.5916	12.5916	12.5916

Sumber: Data Output SPSS. V.20, 2016.

Hubungan Antara Modal dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

Tabel 19. Hubungan Antara Modal Dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

Karakteristik PKL		Karakteristik Pilihan Lokasi															
		Jarak Ketempat Keramaian				Jarak Ketempat Tinggal				Kemudahan A. Umum				Banyaknya Penjual Sejenis			
		1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot
Modal	1	7	16	3	26	3	20	3	26	22	2	2	26	1	2	23	26
	2	16	3	5	24	12	5	7	24	20	4	0	24	2	3	19	24
	3	5	4	4	13	4	9	0	13	11	2	0	13	2	7	4	13
	4	4	4	0	8	3	4	1	8	7	1	0	8	1	2	5	8
	5	2	2	0	4	1	3	0	4	4	0	0	4	1	0	3	4
	Tot	34	29	12	75	23	41	11	75	64	9	2	75	7	14	54	75
Chi Square Hitung		17.288				20.544				5.331				18.541			
Chi Square Tabel		15.207				15.207				15.207				15.207			

Sumber: Data Output SPSS. V.20, 2016.

Modal yang digunakan pedagang kaki lima pada umumnya relatif rendah. Tabel 19 menunjukkan bahwa modal memiliki hubungan yang signifikan dengan jarak ketempat keramaian, jarak ketempat tinggal dan banyaknya penjual sejenis di lokasi. Sedangkan kemudahan angkutan umum tidak memiliki hubungan yang signifikan.

Hubungan Antara Umur dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

Tabel 20 menunjukkan bahwa umur memiliki hubungan yang signifikan dengan jarak ketempat keramaian, jarak ketempat tinggal dan banyaknya penjual sejenis di lokasi, sedangkan kemudahan angkutan umum di lokasi tidak memiliki hubungan.

Tabel 20. Hubungan Antara Umur Dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

Karakteristik PKL		Karakteristik Pilihan Lokasi															
		Jarak Ketempat Keramaian				Jarak Ketempat Tinggal				Kemudahan A. Umum				Banyaknya Penjual Sejenis			
		1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot
Umur	1	1	3	3	7	1	4	2	7	6	1	0	7	0	0	7	7
	2	15	4	5	24	13	7	4	24	19	5	0	24	0	5	19	24
	3	16	16	0	32	7	23	2	32	28	2	2	32	7	8	17	32
	4	2	6	4	12	2	7	3	12	11	1	0	12	0	1	11	12
	Tot	34	29	12	75	23	41	11	75	64	9	2	75	7	14	54	75
Chi Square Hitung		20.755				14.541				5.476				15.309			
Chi Square Tabel		12.591				12.591				12.591				12.591			

Sumber: Data Output SPSS. V.20, 2016.

Hubungan Antara Pendidikan dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

Tabel 21. Hubungan Antara Pendidikan Dengan Karakteristik Pilihan Lokasi

Karakteristik PKL		Karakteristik Pilihan Lokasi															
		Jarak Ketempat Keramaian				Jarak Ketempat Tinggal				Kemudahan A. Umum				Banyaknya Penjual Sejenis			
		1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot	1	2	3	Tot
Pendidikan	1	1	3	1	5	1	4	0	5	4	1	0	5	0	1	4	5

2	19	7	6	32	15	10	7	32	27	5	0	32	5	4	23	32
3	4	11	2	17	3	14	0	17	16	1	0	17	0	5	12	17
4	10	4	1	15	2	10	3	15	11	2	2	15	1	3	11	15
5	0	4	2	6	2	3	1	6	6	0	0	6	1	1	4	6
Tot	34	29	12	75	23	41	11	75	64	9	2	75	7	14	54	75
Chi Square Hitung	18.122			16.617			10.468			5.682						
Chi Square Tabel	15.507			15.507			15.507			15.507						

Sumber: Data Output SPSS. V.20, 2016.

Tabel 21 menunjukkan bahwa pendidikan memiliki hubungan yang signifikan dengan jarak ketempat keramaian dan jarak ketempat tinggal. Sedangkan kemudahan angkutan umum di lokasi dan banyaknya penjual sejenis tidak memiliki hubungan. Dari hasil penjelasan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa pada umumnya pedagang kaki lima di Kota Banda Aceh memilih lokasi usahanya tidak jauh dari tempat-tempat keramaian kota dan sedekat mungkin dengan tempat tinggal. Hal itu sangat masuk akal karena lokasi yang dekat dengan keramaian merupakan lokasi yang sangat strategis dan lokasi yang terdapat banyak calon pembeli. Sedangkan dalam menentukan jarak lokasi ketempat tinggal, ada biaya-biaya yang harus dipertimbangkan oleh pedagang kaki lima yaitu biaya transportasi yang harus dibayarkan setiap harinya untuk menuju lokasi usahanya, semakin jauh dari lokasi maka biaya yang harus dibayarkan semakin tinggi, begitu juga sebaliknya semakin dekat dengan lokasi maka biaya transportasi yang harus dibayarkan semakin rendah, karena alasan tersebut pedagang kaki lima memilih lokasi usahanya sedekat mungkin dengan tempat tinggal.

Tabel 22. Rekapitulasi Hubungan Antar Variabel

Karakteristik PKL / Karakteristik Pilihan Lokasi PKL	Jenis Dagangan	Sarana Transportasi	Modal	Umur	Pendidikan
Kedekatan Lokasi dengan Keramaian	Signifikan	Signifikan	Signifikan	Signifikan	Signifikan
Kedekatan Lokasi ketempat Tinggal	Signifikan	Signifikan	Signifikan	Signifikan	Signifikan
Kemudahan Angkutan umum	Tidak	Signifikan	Tidak	Tidak	Tidak
Banyaknya Penjual Sejenis	Tidak	Tidak	Signifikan	Signifikan	Tidak

Sumber: Data Outpt SPSS V.20. Diolah, 2016.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Pedagang kaki lima di Kota Banda Aceh dapat di kategorikan menjadi dua kriteria yaitu pedagang kaki lima yang memiliki izin dan pedagang kaki lima yang tidak memiliki izin. Pedagang kaki lima yang memiliki izin harus membayar retribusi antara Rp. 4000 sampai dengan Rp. 6000 setiap hari kepada pemerintah setempat, sedangkan pedagang kaki lima yang tidak memiliki izin sebagian dari mereka harus bayar kepada aparat gampong/desa di lokasi mereka berjualan. Karakteristik pedagang yang bergerak dibidang usaha pedagang kaki lima umumnya berusia produktif dan berpendidikan rendah dengan mayoritas tingkat pendidikan

terakhir SD. Modal yang digunakan relative rendah dan sarana transportasi yang digunakan untuk menuju lokasi usaha pada umumnya menggunakan sepeda motor dan jalan kaki, dikarenakan jarak tempuh lokasi usaha dari tempat tinggal tidak terlalu jauh. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan lokasi pedagang kaki lima di kota Banda Aceh pada umumnya adalah kedekatan lokasi dengan tempat keramaian dan kedekatan lokasi dengan tempat tinggal.

Saran

1. Kepada pemerintah diharapkan dapat menata pedagang kaki lima dengan lebih baik lagi dengan cara menyediakan lokasi-lokasi yang dikhususkan untuk pedagang kaki lima seperti yang dilakukan oleh negara-negara maju
2. Kepada peneliti selanjutnya diharapkan dapat melihat faktor eksternal (karakteristik pilihan lokasi PKL) yang berpengaruh terhadap faktor eksternal (karakteristik PKL), mengingat penulis hanya mengkaji dari satu sisi karena keterbatasan waktu dan biaya.

DATAR PUSTAKA

- Effendi, T. N. (1993). *Sumber Daya Manusia, Peluang Kerja dan Kemiskinan*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Daldjoeni, N. (1997). *Gepgrafi Baru, Organisasi Keruangan dalam Teori dan Praktek*. Bandung: Alumni.
- Prasetyo, B. (2005). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Raja Grafindo Husada.
- Rachbini, D, & Hamid, A. (1994). *Ekonomi Informal Perkotaan*. Jakarta: LP3ES.
- Sjafrizal. (2012). *Ekonomi Wilayah dan Perkotaan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Tarigan, R. (2006). *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Todaro, M. (1994). *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Jakarta: Erlangga.