

Konstelasi Kekuasaan dalam Jaringan Parkir Informal di Kota Makassar: Integrasi *Rhizomatic Network Analysis* dan *Assemblage*

Andi Erin Triharta, Universitas Hasanuddin, Indonesia

Kerenhapukh Larassati Samma, Universitas Hasanuddin, Indonesia

Defri, Universitas Hasanuddin, Indonesia

*Penulis Korespondensi: andierintrih@gmail.com

Submitted: February 15, 2026 | Revised: March 15, 2026 | Accepted: March 26, 2026

ABSTRACT

Informal parking remains a persistent urban phenomenon in Makassar City, especially in areas with high economic activity and mobility. It is often seen merely as a regulatory violation, although it reflects complex social dynamics and power relations. This study analyzes the configuration of informal parking networks and how formal and informal relations shape the control of parking space. Using a qualitative approach through observation and in-depth interviews with parking attendants, PD Parking Makassar, and local officials, the study applies rhizomatic network analysis and assemblage. The findings show that informal parking operates through dispersed, adaptive, and non-hierarchical networks involving multiple actors, including non-formal actors who influence protection and economic flows. Legal status often emerges after practices are established, blurring the formal-informal boundary. Informal parking is thus best understood as a spectrum of practices shaped by dynamic power relations and urban spatial configurations.

Keyword: *informal parking, rhizomatic networks, assemblage, elite capture*

ABSTRAK

Praktik parkir informal merupakan fenomena perkotaan yang terus bertahan di Kota Makassar, terutama di kawasan dengan aktivitas ekonomi dan mobilitas tinggi. Praktik ini sering dipandang hanya sebagai pelanggaran aturan, padahal mencerminkan dinamika sosial dan relasi kekuasaan yang kompleks. Penelitian ini bertujuan menganalisis konfigurasi jaringan parkir informal serta bagaimana relasi formal dan informal membentuk penguasaan ruang parkir. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif melalui observasi dan wawancara mendalam dengan juru parkir, pihak PD Parkir Makassar, dan aparat pemerintah. Analisis data mengintegrasikan *rhizomatic network analysis* dan *assemblage*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa parkir informal beroperasi melalui jaringan yang menyebar, adaptif, dan tidak hierarkis, melibatkan berbagai aktor, termasuk aktor nonformal yang memengaruhi perlindungan dan aliran ekonomi. Legalitas sering muncul setelah praktik berlangsung, sehingga batas formal–informal menjadi kabur. Parkir informal dipahami sebagai spektrum praktik yang dibentuk oleh relasi kuasa dan konfigurasi ruang kota yang dinamis.

Kata kunci: parkir informal, jaringan rizoma, perakitan, kekuasaan elit



PENDAHULUAN

Berbagai studi global menunjukkan bahwa informalitas merupakan bagian penting dari dinamika perkotaan di banyak negara. Pojani dkk. (2019) menjelaskan bahwa reformasi perparkiran di banyak kota sering kali menghadapi penolakan, meskipun kebijakan parkir yang baik dapat membantu meningkatkan transportasi, ekonomi, dan lingkungan. Perkembangan studi urban global menunjukkan bahwa informalitas tidak lagi dipahami sebagai sekadar bentuk ketidakteraturan, tetapi sebagai bagian dari cara kota bekerja. Di banyak kota Asia, parkir informal terus bertahan meski pemerintah melakukan penertiban. Temuan ini sejalan dengan pandangan Roy (2005) bahwa ruang kota terbentuk oleh praktik sosial yang cair dan tidak selalu mengikuti aturan yang kaku. Selain itu, berbagai literatur terbaru juga menunjukkan bahwa keberadaan praktik informal sering kali berkaitan dengan relasi kekuasaan tertentu, di mana aktor-aktor kuat dapat mengambil keuntungan dari ketidakpastian regulasi dan lemahnya pengawasan. Dalam konteks ini, fenomena yang dikenal sebagai *elite capture* ini kerap muncul ketika kelompok berpengaruh memanfaatkan praktik informal untuk memperoleh sumber daya ekonomi maupun pengaruh politik.

Di tingkat nasional, keberadaan parkir liar berhubungan dengan besarnya ekonomi informal yang menopang kehidupan warganya. Studi Chalid dan Kuswini (2023) menunjukkan bahwa juru parkir liar serta pengatur lalu lintas informal merupakan bagian dari aktivitas ekonomi yang tumbuh karena layanan parkir resmi belum mampu memenuhi kebutuhan masyarakat. Fenomena ini membuat parkir informal bertahan bukan hanya sebagai mata pencarian kecil, tetapi juga sebagai jaringan sosial yang bekerja secara stabil di ruang kota. Selain itu, penelitian Fajar dkk. (2023) menemukan bahwa dalam praktik retribusi parkir di berbagai kota, sering terjadi interaksi antara aktor formal dan informal, sehingga sebagian potensi pendapatan daerah beralih kepada jaringan informal. Temuan-temuan ini menguatkan dugaan bahwa praktik parkir informal bukan hanya persoalan teknis, tetapi juga berpotensi menjadi ruang yang dimanfaatkan oleh aktor tertentu untuk mendapatkan keuntungan, sebuah ciri yang relevan dengan fenomena *elite capture*.

Kota Makassar menjadi contoh yang sangat menarik dari dinamika tersebut. Parkir informal hadir hampir di semua kawasan komersial, mulai dari pusat belanja, kawasan wisata, hingga jalan protokol (Harianti dkk., 2015). Penelitian tersebut menunjukkan bahwa juru parkir liar tetap beroperasi bahkan di kawasan yang secara resmi berada dalam pengawasan PD Parkir Makassar. Temuan ini diperkuat oleh Azis dkk. (2021) yang menunjukkan bahwa jaringan parkir liar bekerja melalui pola menghindar lalu muncul kembali, sehingga tidak pernah benar-benar hilang, terutama karena pengawasan yang tidak merata dan adanya hubungan informal

di lapangan. Hal ini menunjukkan bahwa praktik parkir informal di Makassar sangat adaptif terhadap berbagai bentuk penertiban.

Masyarakat dan pemerintah sering menganggap fenomena ini sebagai masalah yang harus ditertibkan, namun penelitian Purnama (2024) memperlihatkan bahwa upaya pengawasan parkir liar oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar sering kali tidak efektif karena keterbatasan sumber daya dan lemahnya koordinasi lintas instansi. Dengan demikian, fenomena parkir liar tidak dapat dipahami hanya sebagai pelanggaran aturan, melainkan sebagai jaringan sosial dan politik yang kompleks, berlapis, dan melibatkan banyak aktor formal maupun informal. Dalam beberapa kasus, hubungan antara para juru parkir, koordinator lapangan, organisasi masyarakat, hingga oknum aparat menunjukkan adanya pola perlindungan atau patronase yang membuka ruang bagi terjadinya *elite capture* dalam pengelolaan lahan parkir.

Penelitian mengenai parkir informal di Indonesia selama satu dekade terakhir cenderung menempatkan fenomena tersebut sebagai persoalan teknis tata kelola dan kapasitas kelembagaan pemerintah daerah. Kecenderungan ini terlihat pada studi-studi yang menekankan bahwa lemahnya pengawasan, koordinasi lintas instansi, dan inkonsistensi penertiban menyebabkan titik-titik parkir ilegal terus bermunculan di sejumlah kota besar, termasuk Makassar (Aziz dkk., 2021). Temuan serupa juga diperkuat oleh Fajar dkk. (2023), yang menunjukkan bahwa potensi pendapatan retribusi daerah banyak beralih ke jaringan informal karena pengawasan yang tidak efektif. Perspektif tersebut umumnya mengikuti pendekatan manajerial yang melihat masalah sebagai kegagalan regulasi dan diberlakukannya kebijakan formal tanpa mempertimbangkan kapasitas adaptif faktor-faktor informal dalam ekonomi perkotaan.

Studi yang lebih luas mengenai ekonomi informal menunjukkan bahwa struktur ekonomi tidak resmi sering kali menjadi bagian integral dari dinamika kota yang kompleks dan adaptif. Dalam konteks Indonesia, praktik kewirausahaan informal tidak hanya berkaitan dengan strategi bertahan hidup, tetapi juga dengan relasi sosial dan ketergantungan pada platform serta jaringan tertentu dalam ruang urban (Kamaruddin, 2025). Sementara itu, penelitian lain menyoroti parkir ilegal sebagai manifestasi pertarungan ruang kota dan bentuk marginalisasi kelompok rentan, yang mencerminkan relasi kuasa serta strategi adaptasi sosial dalam menghadapi kontrol formal atas ruang publik (Ahmad dkk., 2025). Temuan-temuan ini memperlihatkan bahwa praktik informal bukan sekadar karena lemahnya pengawasan, melainkan bagian dari konfigurasi relasi kekuasaan yang lebih kompleks di ruang kota.

Namun demikian, sebagian besar penelitian sebelumnya masih menempatkan parkir informal sebagai persoalan kelemahan institusi formal dan belum secara mendalam memetakan bagaimana relasi antaraktor seperti juru parkir, koordinator lapangan, organisasi masyarakat, hingga aparat yang terhubung dalam jaringan kekuasaan yang bersifat cair dan adaptif. Pendekatan yang dominan cenderung melihat negara sebagai aktor utama yang gagal menjalankan fungsi pengawasan, sementara dinamika kekuasaan nonformal di tingkat lapangan kurang mendapat perhatian analitis.

Akibatnya, mekanisme bagaimana praktik parkir informal dapat bertahan, bertransformasi, dan bahkan berpotensi membuka ruang bagi *elite capture* yang belum sepenuhnya dapat dijelaskan. Untuk memahami konfigurasi kekuasaan yang tidak selalu hierarkis dan tidak sepenuhnya terpusat tersebut, diperlukan pendekatan yang mampu membaca relasi sebagai jaringan yang saling terhubung, bukan sebagai struktur yang kaku. Dalam konteks inilah, perspektif *assemblage* dan *Rhizomatic Network Analysis* (RNA) digunakan dalam penelitian ini untuk memetakan bagaimana kekuasaan beroperasi melalui hubungan-hubungan informal yang tersebar di ruang Kota Makassar.

Pendekatan RNA relevan untuk membaca fenomena parkir informal di Makassar karena praktiknya menunjukkan ciri khas jaringan *rhizomatic* yang tersebar, tidak terpusat, dan adaptif. RNA memungkinkan penelitian untuk memahami bagaimana jaringan informal bertahan, beradaptasi, dan membangun relasi kekuasaan yang tidak linier di ruang kota. Situasi ini menunjukkan bahwa permasalahan parkir ilegal telah menjadi isu mendesak karena jaringan tersebut terus bergenerasi, memengaruhi akses publik atas ruang kota, dan bahkan membuka peluang terjadinya *elite capture*.

KERANGKA ANALISIS

Penelitian ini menggunakan pendekatan *Rhizomatic Network Analysis* (RNA) yang dikombinasikan dengan *assemblage* untuk menganalisis praktik parkir informal di Kota Makassar. Kerangka ini berpijak pada empat landasan konseptual utama, yaitu informalitas sebagai modus produksi ruang kota, konsep *rhizome* dalam analisis jaringan sosial, kota sebagai *assemblage*, dan *elite capture* dalam distribusi sumber daya publik.

Dalam kajian urban, informalitas tidak hanya dipahami sebagai penyimpangan dari sistem formal sebagaimana dirumuskan dalam studi awal sektor informal (ILO, 1972; Hart, 1973). Roy (2005) menegaskan bahwa informalitas bukanlah sektor marjinal, melainkan *mode of urbanization*, yakni cara kota tumbuh ketika negara tidak mampu menyediakan infrastruktur,

pekerjaan, dan layanan publik secara memadai. Dalam dimensi ekonomi dan sosial, informalitas mencakup aktivitas ekonomi seperti pedagang kaki lima, usaha kecil, dan pekerjaan tanpa perlindungan hukum. Praktik tersebut sering kali muncul akibat ketidakcukupan infrastruktur formal, serta batasan antara formal dan informal sering kali kabur sehingga dapat saling berinteraksi melalui negosiasi (Mahato & Roy, 2024).

Konsep *rhizome* dari Deleuze dan Guattari (1987) dalam *A Thousand Plateaus* menawarkan model jaringan non-hierarkis yang relevan. Berbeda dengan model pohon yang vertikal dan terpusat, *rhizome* tumbuh secara horizontal melalui prinsip *connectivity*, *heterogeneity*, *multiplicity*, serta *asignifying rupture*. Perspektif tersebut kemudian diperluas melalui pendekatan *assemblage* yang dikembangkan oleh McFarlane (2011a, 2011b), yang melihat kota sebagai rakitan elemen-elemen heterogen yang senantiasa berubah. Jika *rhizome* membantu membaca pola konektivitas dan penyebaran relasi, maka *assemblage* memungkinkan analisis terhadap bagaimana relasi-relasi tersebut tersusun dari interaksi antara regulasi, aktor, praktik sosial, infrastruktur material, dan aliran ekonomi. Kota tidak dipandang sebagai sistem yang stabil dan terpusat, melainkan hasil pertemuan serta negosiasi berkelanjutan antara elemen formal dan informal yang saling berkelindan.

Untuk memahami bagaimana jaringan-jaringan tersebut beroperasi dan bertahan, perspektif *rhizomatic* digunakan karena dapat menggambarkan relasi yang bersifat cair, adaptif, dan mampu beregenerasi ketika mengalami tantangan (Lowe & Rod, 2018). *Rhizomatic* digunakan melalui tiga tahapan analitis. Pertama, mengidentifikasi simpul aktor yang terlibat secara horizontal, meliputi juru parkir, institusi formal, dan aktor nonformal. Kedua, menganalisis karakter jaringan menggunakan prinsip *connectivity*, *heterogeneity*, dan *multiplicity* untuk melihat bagaimana aktor-aktor yang beragam terhubung tanpa pusat otoritas tunggal. Ketiga, menelaah pola konektivitas yang adaptif melalui prinsip *asignifying rupture* untuk mengamati bagaimana relasi dapat terputus, berpindah, dan membentuk konfigurasi baru ketika menghadapi tantangan.

Selain itu, keberlangsungan jaringan tidak hanya ditentukan oleh relasi antaraktor manusia, tetapi juga oleh keterhubungan regulasi, ruang fisik, kepentingan ekonomi lokal, serta kondisi material kota (Albrechtsen, 2025). Operasionalisasi *assemblage* dilakukan dengan mengidentifikasi tiga komponen utama. Pertama, elemen aktor, seperti juru parkir, institusi formal, dan aktor nonformal. Kedua, elemen material meliputi bahu jalan, rompi parkir, peluit, karcis, dan kendaraan sebagai objek yang mengaktifkan ruang. Ketiga, praktik sosial dan aturan, yakni regulasi formal seperti Peraturan Daerah (Perda) yang kemudian kerap

berbenturan dengan norma informal berupa kesepakatan setoran dan mekanisme perlindungan. Melalui proses perangkaian elemen-elemen tersebut, konfigurasi ruang kota diproduksi ulang secara sosial menjadi lahan komersial melalui praktik parkir informal.

Untuk menajamkan dimensi kekuasaan dalam jaringan dan rakitan tersebut, konsep *elite capture* digunakan untuk menjelaskan bagaimana distribusi manfaat ekonomi dari sumber daya publik dapat dikuasai oleh aktor-aktor tertentu melalui relasi kuasa nonformal (Gracia-Lopez, 2019). Dalam konteks jaringan informal, *elite capture* tidak selalu hadir dalam bentuk struktur resmi, tetapi beroperasi melalui mekanisme perlindungan, penguasaan wilayah, serta kontrol atas aliran ekonomi (Jusrut, 2022). Konsep *elite capture* dilacak melalui distribusi manfaat ekonomi dan mekanisme perlindungan yang menopang keberlangsungan jaringan. Analisis difokuskan pada pemetaan aliran ekonomi yang masuk ke kas formal dan aktor nonformal, serta analisis pertukaran pengaruh dengan mengidentifikasi bentuk perlindungan oleh aktor nonformal sebagai imbalan atas setoran finansial dari juru parkir.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif interpretif-kritis. Burrell dan Morgan (1979) menjelaskan bahwa paradigma interpretif berfokus pada upaya memahami realitas sosial sebagaimana adanya dari sudut pandang pelaku sosial, sementara pendekatan kritis menekankan proses berpikir reflektif dan terbuka dalam mengumpulkan, menganalisis, serta mengevaluasi informasi secara sistematis guna merumuskan permasalahan dan mengajukan gagasan kritis (Nofianti dkk., 2018). Dalam penelitian ini, pendekatan interpretif digunakan untuk memahami realitas sosial praktik parkir informal berdasarkan pandangan, pengalaman, dan pengetahuan aktor-aktor yang berada di sekitar serta berinteraksi dengan praktik tersebut, meskipun mereka tidak secara langsung menjadi bagian dari jaringan parkir informal. Sedangkan pendekatan kritis memungkinkan analisis terhadap relasi kuasa, kepentingan, dan struktur sosial yang bekerja di balik praktik tersebut.

Secara analitis, penelitian ini memadukan *Rhizomatic Network Analysis* (RNA) dari gagasan Deleuze dan Guattari (1988), yang melihat jaringan sosial sebagai struktur non-hierarkis, menyebar, dan multidireksional. Konsep ini dipadukan dengan pendekatan *assemblage* sebagaimana dikembangkan oleh McFarlane (2011) untuk menelaah bagaimana beragam aktor, aturan, praktik, dan kepentingan saling berinteraksi hingga membentuk konfigurasi yang relatif stabil meskipun berada dalam situasi yang dinamis dan penuh intervensi. Kerangka ini memungkinkan peneliti memahami jaringan parkir informal sebagai

entitas yang tidak linier dan tidak terpusat, melainkan regeneratif serta adaptif terhadap perubahan konteks sosial dan kebijakan.

Lokasi penelitian ditentukan secara purposif di kawasan Boulevard dan Pengayoman, Kecamatan Panakkukang, Kota Makassar. Wilayah ini dipilih karena memiliki intensitas aktivitas parkir yang tinggi serta menjadi ruang interaksi antara juru parkir informal, aparat pemerintah, dan institusi pengelola parkir daerah. Penentuan lokasi tersebut juga mempertimbangkan kompleksitas relasi antara praktik informal dan regulasi formal dalam tata kelola parkir perkotaan.

Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dan observasi lapangan terhadap informan yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*. Informan meliputi juru parkir, pegawai pemerintah tingkat kecamatan, serta pihak PD Parkir Makassar. Juru parkir dipilih karena memiliki pengetahuan empiris mengenai dinamika operasional dan praktik sehari-hari di lapangan. Pegawai kecamatan dan pihak perusahaan daerah dipilih untuk memperoleh perspektif kelembagaan terkait kebijakan, pengelolaan, serta mekanisme pengawasan parkir. Kombinasi informan tersebut memungkinkan penelitian ini menangkap beragam sudut pandang yang saling melengkapi dalam memahami praktik parkir informal secara lebih komprehensif. Sedangkan data sekunder diperoleh melalui studi pustaka yang mencakup artikel ilmiah, berita daring, serta konten media sosial yang relevan dengan isu parkir informal dan tata kelola perkotaan. Analisis terhadap data sekunder ini berfungsi memperkaya konteks teoretis sekaligus memperkuat interpretasi terhadap temuan lapangan (Creswell dan Creswell, 2023).

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, observasi langsung, dan dokumentasi. Wawancara mendalam difokuskan pada penggalian pengalaman, persepsi, serta strategi para aktor dalam merespons regulasi dan dinamika lapangan. Observasi dilakukan untuk memahami secara langsung pola interaksi, pembagian ruang, serta praktik negosiasi yang terjadi di lokasi parkir. Dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan bukti visual dari kondisi lapangan serta mengumpulkan dokumen resmi, seperti kebijakan, regulasi, dan arsip kelembagaan yang berkaitan dengan pengelolaan parkir.

Proses analisis data dilakukan secara interaktif mengikuti model Miles dan Huberman yang meliputi reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Miles dkk., 2014). Analisis dilakukan secara tematik untuk mengidentifikasi pola relasi, konfigurasi jaringan, serta bentuk-bentuk negosiasi kuasa dalam praktik parkir informal. Proses ini berlangsung secara simultan dengan pengumpulan data guna memastikan kedalaman interpretasi.

Dalam praktik lapangan, penelitian ini menghadapi sejumlah tantangan, terutama terkait akses dan sensitivitas isu. Pada tingkat juru parkir, keterbatasan komunikasi formal dan kehati-hatian terhadap isu legalitas serta relasi dengan aparat memerlukan pendekatan yang lebih fleksibel dan kontekstual. Pada tingkat aparat penertiban, akses wawancara relatif terbatas karena adanya pembatasan kewenangan dalam memberikan keterangan. Sementara itu, pada tingkat perusahaan daerah, proses administratif memerlukan waktu yang cukup panjang dan durasi wawancara yang tersedia relatif terbatas. Perbedaan tingkat aksesibilitas ini menjadi bagian dari dinamika penelitian sekaligus merefleksikan variasi keterbukaan antaraktor dalam jaringan parkir. Untuk menjaga keabsahan data, penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber dan metode dengan membandingkan informasi dari berbagai kategori informan, sedangkan triangulasi metode dilakukan dengan mengombinasikan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Validitas interpretasi diperkuat melalui proses klarifikasi temuan kepada informan kunci untuk memastikan akurasi representasi data (Creswell dan Creswell 2017).

Dengan pendekatan metodologis ini, penelitian diharapkan mampu mengungkap secara mendalam bagaimana jaringan parkir informal bekerja, beradaptasi, dan bernegosiasi dengan struktur formal, sekaligus menempatkannya dalam kerangka analisis relasi kuasa dan tata kelola perkotaan yang lebih luas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dinamika pertumbuhan penduduk dan peningkatan kepemilikan kendaraan di Kota Makassar menimbulkan tantangan serius dalam pengelolaan ruang publik, termasuk dalam penyediaan ruang parkir. Pada tahun 2021, jumlah kendaraan di Kota Makassar tercatat mencapai sekitar 1,7 juta unit, sementara jumlah penduduk berada pada kisaran 1,5 juta jiwa (Iksan, 2023). Kondisi ini menunjukkan bahwa kendaraan telah melampaui jumlah penduduk, yang secara tidak langsung mencerminkan tingginya tingkat mobilitas masyarakat sekaligus meningkatnya tekanan terhadap ruang kota. Parkir diklasifikasikan sebagai sarana yang tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi jalan. Meningkatnya aktivitas perkotaan dan mobilitas masyarakat serta kebutuhan terhadap ruang parkir turut meningkat seiring dengan kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat (Syam dan Umar, 2025). Data dari Perumda Parkir Makassar Raya juga menunjukkan bahwa terdapat 1.172 titik parkir tepi jalan umum dengan 1.786 juru parkir yang terdaftar di Kota Makassar (Badan Pusat Statistik, 2025). Data tersebut menunjukkan bahwa kebutuhan parkir di Makassar tidak hanya tinggi secara angka, tetapi juga telah membentuk sistem pengelolaan yang melibatkan aktor operasional di tingkat lapangan.

Hasil survei Ditlantas Polda Sulsel pada tahun 2024 memetakan sejumlah titik rawan parkir liar di Kota Makassar, termasuk kawasan Boulevard dan Pengayoman karena perkembangan bangunan usaha, khususnya UMKM dan perkantoran, kerap tidak diikuti dengan penyediaan lahan parkir yang memadai sesuai ketentuan tata ruang (Muin, 2025). Keterbatasan ruang parkir ini tidak hanya memicu penggunaan badan jalan sebagai area parkir, tetapi juga menimbulkan konflik pemanfaatan ruang serta menghambat kelancaran lalu lintas. Kawasan Boulevard dan Pengayoman yang berada di pusat aktivitas kota menjadi lokasi dengan intensitas parkir di badan jalan yang tinggi sehingga memicu kemacetan (Syam dan Umar, 2025; Ahmad dkk., 2025). Di sepanjang kawasan tersebut tampak banyak bagian badan jalan yang dimanfaatkan sebagai area parkir kendaraan, sehingga fungsi ruang jalan terganggu dan pergerakan kendaraan sering terhambat.

Secara formal, pengelolaan parkir di Indonesia diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada tingkat lokal, pengaturan tersebut diperkuat melalui Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum, di mana pengelolaannya didelegasikan kepada Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya. Regulasi ini mengatur berbagai aspek pengelolaan parkir, mulai dari penetapan lokasi parkir tepi jalan umum, pengelolaan retribusi, hingga mekanisme pengawasan operasional. Secara normatif, kerangka regulasi ini menunjukkan bahwa praktik parkir telah memiliki landasan kelembagaan yang jelas dalam tata kelola transportasi kota.

Meskipun kerangka regulasi telah tersedia, realitas di lapangan sering kali menunjukkan kondisi yang berbeda dengan situasi ideal yang diharapkan. Batas antara praktik parkir formal dan informal di kawasan Boulevard dan Pengayoman tidak pernah sepenuhnya dapat dipisahkan. Ketidakseimbangan antara kebutuhan dan ketersediaan lahan mendorong pemanfaatan bahu jalan sebagai area parkir dan beberapa area yang tidak seharusnya menjadi lahan parkir. Situasi ini kemudian membuka ruang bagi munculnya praktik parkir informal yang terhubung dalam jaringan relasi antaraktor.

Praktik dan Konfigurasi Jaringan Parkir Informal

Dalam praktik di lapangan, juru parkir berperan sebagai aktor utama yang menjalankan fungsi pengaturan kendaraan di ruang tepi jalan, yang juga turut memengaruhi kelancaran lalu lintas di sekitarnya. Salah satu informan yang merupakan juru parkir menjelaskan mekanisme awal pengelolaan titik parkir, "*pertama kita cari tempat yang ramai dan kita coba-coba dulu*

beberapa minggu, kalau untung kita lanjut dan laporkan ke PD Parkir biar resmi” (Juru Pakir, wawancara, Januari 2026).

Pernyataan dari juru parkir menunjukkan bahwa mekanisme untuk menjadi bagian dari sistem parkir resmi tidak berlangsung melalui proses rekrutmen formal dari institusi, melainkan melalui inisiatif individu. Hal tersebut juga dibenarkan oleh pihak PD Parkir, di mana juru parkir biasanya mendaftarkan diri sendiri ke PD Parkir. Setelah proses pendaftaran, pihak PD Parkir melakukan peninjauan terhadap lokasi yang dikelola untuk menentukan besaran iuran harian yang harus disetorkan. Kemudian, juru parkir akan memperoleh atribut resmi seperti rompi, peluit, dan Kartu Tanda Anggota (KTA) sebagai penanda legalitas operasional. Pola ini memperlihatkan bahwa legalitas dalam praktik parkir di Makassar cenderung hadir setelah praktik berlangsung, bukan sebagai prasyarat awal penempatan juru parkir di suatu titik. Dengan kata lain, penguasaan ruang parkir sering kali diawali melalui praktik informal yang kemudian dilembagakan melalui proses administrasi formal.

Lebih jauh, temuan ini mengindikasikan bahwa penentuan titik parkir dalam praktiknya lebih banyak dipengaruhi oleh potensi ekonomi lokasi dibandingkan dengan perencanaan distribusi ruang parkir yang berbasis kebutuhan tata kelola lalu lintas kota. Orientasi pada nilai ekonomi ruang ini memperlihatkan bahwa pengelolaan parkir di tingkat lapangan berkembang mengikuti logika peluang pendapatan, bukan semata-mata berdasarkan pengaturan formal yang telah dirancang oleh pemerintah kota.

Selain relasi antara juru parkir dan institusi formal, praktik parkir di lapangan juga menunjukkan adanya keterlibatan aktor-aktor nonformal di luar struktur resmi pengelolaan parkir atau *elite capture*. Beberapa informan menyebut keberadaan oknum aparat dan oknum ormas (Organisasi Masyarakat) yang berperan sebagai pihak pemberi perlindungan bagi juru parkir, baik yang berstatus tidak resmi maupun yang telah terdaftar secara formal. Praktik perlindungan ini menunjukkan adanya ruang intervensi aktor nonformal dalam pengelolaan parkir yang tidak sepenuhnya berada dalam kendali institusi resmi. Jaringan ini terbentuk melalui pertukaran kepentingan, rasa aman, dan pengakuan sosial, sehingga memperkuat keberlangsungan praktik parkir di luar mekanisme formal semata.

Praktik di lapangan menunjukkan bahwa pengelolaan parkir tidak sepenuhnya mengikuti ketentuan atau aturan dari instansi formal. Salah satu juru parkir pernah terlibat konflik dengan pemilik usaha, *“Saya pernah beberapa kali diusir sama pemilik usaha padahal sudah berstatus resmi. Bukan cuma saya, banyak tukang parkir lain juga yang punya masalah kayak begini, apalagi yang liar”* (Juru Parkir, wawancara, Januari 2026). Situasi ini menunjukkan bahwa status resmi tidak selalu menjamin legitimasi operasional di lapangan.

Kondisi tersebut menjadi salah satu faktor yang menyebabkan banyak juru parkir memilih tetap berhubungan dengan aktor nonformal karena kerap membantu menyelesaikan konflik yang muncul.

Salah satu pegawai Kecamatan Panakkukang mengungkapkan bahwa praktik parkir informal tidak berdiri sebagai aktivitas individual, melainkan terhubung dalam jaringan berjenjang yang sulit diintervensi secara langsung. *“Karena tidak terstruktur ki’ makanya susahki untuk kita musnahkan. Ada jaringan informal memang yang menyebabkan susahnya diberantas itu parkir-parkir liar sama Dishub dan Satpol PP, misal dari juru parkir ada atasannya, ada lagi atasannya, ada lagi bosnya dan begitu seterusnya. Makanya itu kita kenal di sini ada istilahnya backing-membacking”* (Pegawai Kecamatan Panakkukang, wawancara, Januari 2026).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa kekuasaan dalam jaringan parkir bekerja melalui rantai relasi yang tidak sepenuhnya tercatat secara administratif. Struktur berlapis ini memperlihatkan adanya mekanisme perlindungan dan hubungan informal yang menopang keberlangsungan praktik parkir, bahkan ketika intervensi formal dilakukan. Informan juga menekankan bahwa persoalan parkir tidak hanya berkaitan dengan target pendapatan, tetapi juga menyangkut persoalan kedisiplinan dan kesadaran kolektif, *“parkir itu kompleks ki, paling pertama dan yang penting itu sebenarnya mindset dan kedisiplinan, dimulai dari orang per orang. Target boleh jalan, tapi kedisiplinan tetap yang pertama”* (Pegawai Kecamatan Panakkukang, wawancara, Januari 2026).

Selain itu, menurut informan, pembagian titik parkir tidak selalu berasal dari perencanaan institusional yang terstruktur. Dalam beberapa kasus, individu terlebih dahulu menciptakan aktivitas parkir di suatu lokasi, kemudian menyebar ke beberapa titik lain, *“jadi tidak ada itu pembagian titik sama PD Parkir, caranya mereka itu dia cari-cari atau panggil teman-temannya dulu, baru pergimi menyebar ke beberapa titik.”* (Pegawai Kecamatan Panakkukang, wawancara, Januari 2026).

Tekanan ekonomi dalam jaringan parkir juga mendorong munculnya praktik setoran tambahan di luar mekanisme resmi. Salah satu juru parkir yang diwawancarai menyatakan bahwa *“penggunaan bahu jalan ini juga karena kita dikejar target harian, bukan cuma iuran, ada juga setoran ke oknum. Makanya untuk tambah pemasukan dipakailah bahu jalan.”* (Juru Parkir, wawancara, Januari 2026).

Dinamika kekuasaan tersebut tidak berhenti pada level relasi antaraktor, tetapi juga berdampak langsung pada praktik pemanfaatan ruang di lapangan. Di beberapa titik parkir di

kawasan-kawasan Boulevard dan Pengayoman, misalnya, ditemukan praktik penambahan tarif parkir di luar ketentuan serta perluasan area parkir hingga memanfaatkan bahu jalan. Praktik pemanfaatan bahu jalan tersebut terlihat dalam penertiban yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar pada awal Februari 2026 di sekitar Mall Panakkukang. Dalam operasi tersebut, sekitar 50 sepeda motor yang terparkir di bahu jalan Pengayoman diangkut meskipun lokasi tersebut dijaga oleh juru parkir. Kepala Bidang Terminal Perparkiran Audit dan Inspeksi (TPAI) Dishub Makassar menyatakan bahwa ruas jalan tersebut telah ada tanda larang parkir karena rawan kemacetan, serta pihaknya telah berkoordinasi dengan PD Parkir untuk menarik juru parkir dari lokasi tersebut (detikSulsel, 2026).

Di kawasan Boulevard, aktivitas parkir semrawut memicu kemacetan panjang. Wali Kota Makassar, Munafri Arifuddin, mengarahkan operasi penindakan untuk menertibkan parkir agar tidak ada lagi oknum yang memanfaatkan ruang publik untuk kepentingan pribadi. Namun, tantangannya adalah juru parkir akan datang kembali begitu aparat meninggalkan lokasi (Portal Resmi Pemerintah Kota Makassar, 2025).

Kondisi ini menunjukkan bahwa kekuasaan bekerja melalui mekanisme yang tidak selalu tampak di permukaan. Aktor nonformal mungkin tidak terlibat langsung dalam pengaturan kendaraan sehari-hari, tetapi pengaruhnya tercermin dalam penentuan beban setoran dan jaminan perlindungan operasional. Konsekuensinya, beban dari relasi kekuasaan tersebut didistribusikan ke praktik di lapangan melalui penarikan tarif dan ekspansi ruang parkir ke badan jalan. Situasi ini memperlihatkan bahwa praktik pelanggaran tata ruang yang terlihat oleh masyarakat sesungguhnya merupakan refleksi dari dinamika kekuasaan di dalam jaringan parkir. Kekuasaan dalam jaringan informal terbentuk melalui kemampuan aktor untuk menyediakan sesuatu yang dibutuhkan oleh aktor lain. Kekuasaan tidak hanya bekerja melalui aturan tertulis atau perintah dari satu otoritas pusat, tetapi juga melalui norma tidak tertulis serta struktur relasi bayangan yang mengatur praktik sehari-hari.

Karakter kekuasaan dalam jaringan parkir bersifat cair dan situasional. Tidak ada aktor yang selalu dominan dalam setiap kondisi. Di tingkat operasional harian, juru parkir memiliki otoritas paling nyata atas ruang parkir. Namun, ketika razia atau penertiban berlangsung, institusi formal menjadi aktor yang paling menentukan. Dalam situasi konflik atau tekanan tertentu, aktor nonformal muncul sebagai pihak yang paling berpengaruh melalui fungsi perlindungan. Pergeseran peran ini menunjukkan bahwa relasi kekuasaan dalam jaringan parkir bersifat tersebar dan dapat berubah sesuai dengan konteks situasi yang terjadi di lapangan.

Temuan-temuan tersebut menunjukkan bahwa praktik parkir informal di kawasan Boulevard dan Pengayoman tidak hanya berkaitan dengan aktivitas pengaturan kendaraan,

tetapi juga melibatkan jaringan relasi sosial, mekanisme ekonomi, serta praktik pemanfaatan ruang kota yang kompleks. Relasi antara aktor formal dan informal membentuk konfigurasi jaringan yang memungkinkan praktik parkir tetap berlangsung meskipun menghadapi intervensi dari institusi formal. Untuk memahami dinamika tersebut secara lebih mendalam, temuan akan dianalisis menggunakan *rhizomatic network* dan *assemblage* serta konsep *elite capture* dalam pengelolaan sumber daya publik.

***Rhizomatic Network Analysis* Dalam Praktik Parkir Informal**

Deleuze & Guattari (1988) membedakan model pohon yang bersifat filiatif atau hierarkis dengan rhizome yang tumbuh secara horizontal di bawah tanah atau aliansi. Jaringan tersebut menjalar tanpa terlihat di permukaan, memiliki ruas-ruas yang dapat membentuk cabang baru, dan tetap tumbuh meskipun sebagian bagiannya terputus. *Rhizome* merujuk pada struktur terbuka, dapat berubah, dan terus membentuk koneksi baru (Pringle & Landi, 2017). Dalam konteks penelitian ini, praktik parkir informal di kawasan Boulevard dan Pengayoman dapat dipahami melalui empat prinsip utama *rhizome*, yaitu *connectivity*, *heterogeneity*, *multiplicity*, dan *asignifying rupture*.

1. *Connectivity*: prinsip ini terlihat dari relasi yang terjalin antara berbagai aktor dalam praktik parkir di lapangan. Juru parkir memiliki hubungan dengan PD Parkir melalui mekanisme pemberian legalitas dan penyeteroran iuran, sementara di sisi lain mereka juga menjalin relasi dengan oknum aparat maupun ormas yang memberikan perlindungan operasional. Hubungan tersebut bersifat timbal balik karena juru parkir memperoleh rasa aman dalam menjalankan aktivitasnya, sedangkan aktor lain memperoleh keuntungan ekonomi dari jaringan tersebut. Pola keterhubungan ini menunjukkan bahwa praktik tidak bekerja secara terpisah, melainkan terbentuk melalui jaringan relasi yang saling terhubung.
2. *Heterogeneity*: prinsip ini tampak dari keragaman elemen yang menyusun jaringan parkir. Jaringan tersebut tidak hanya melibatkan aktor manusia seperti juru parkir, aparat, atau oknum, tetapi juga mencakup berbagai elemen material dan institusional yang ikut membentuk praktik di lapangan. Atribut seperti rompi, peluit, dan karcis berfungsi sebagai simbol legalitas, sementara ruang fisik seperti bahu jalan menyediakan tempat bagi aktivitas parkir berlangsung. Selain itu, regulasi formal dari pemerintah kota serta norma tidak tertulis yang berkembang di antara para aktor turut membentuk dinamika jaringan parkir tersebut.
3. *Multiplicity*: prinsip ini tercermin dari keberadaan banyak titik parkir yang berkembang secara terpisah namun tetap saling terhubung dalam satu kawasan. Setiap titik parkir memiliki aktor, relasi, dan praktik yang relatif berbeda, tetapi secara keseluruhan membentuk jaringan parkir yang lebih luas di kawasan tersebut. Struktur ini menunjukkan bahwa jaringan parkir tidak beroperasi melalui satu otoritas pusat, melainkan melalui banyak unit kecil yang saling berinteraksi dan membentuk konfigurasi jaringan yang lebih kompleks.

4. *Asignifying rupture*: prinsip ini terlihat dari kemampuan jaringan parkir untuk beradaptasi ketika menghadapi penertiban dari otoritas formal. Ketika suatu titik parkir dibubarkan atau ditertibkan, aktivitas parkir tidak sepenuhnya berhenti, tetapi sering kali muncul kembali di lokasi lain atau kembali beroperasi setelah penertiban selesai. Pola ini menunjukkan bahwa jaringan parkir memiliki kemampuan untuk terputus sementara, namun kemudian terbentuk kembali melalui relasi yang telah ada, sehingga praktik parkir tetap bertahan meskipun menghadapi intervensi dari institusi formal.

Keempat prinsip rhizoma tersebut memperlihatkan bahwa praktik parkir informal di kawasan penelitian tidak dapat dipahami sebagai aktivitas yang berdiri sendiri atau sekadar pelanggaran regulasi. Sebaliknya, praktik tersebut terbentuk melalui jaringan relasi yang dinamis, berlapis, dan terus beradaptasi dengan perubahan situasi di lapangan. Keterhubungan antaraktor, keragaman elemen yang terlibat, keberadaan banyak titik praktik parkir, serta kemampuan jaringan untuk bertahan dari penertiban menunjukkan bahwa praktik parkir informal memiliki karakter *rhizomatic* yang kuat. Dengan demikian, jaringan parkir informal dapat dipahami sebagai struktur sosial yang fleksibel dan terus berkembang.

Parkir Sebagai *Assemblage* Perkotaan

McFarlane (2011) memaknai *assemblage* sebagai keterhubungan berbagai elemen yang bersama-sama membentuk suatu praktik perkotaan. Praktik parkir di Makassar tidak hanya melibatkan juru parkir sebagai aktor, tetapi juga melibatkan unsur material seperti bahu jalan, rompi, peluit, karcis, kendaraan, hingga marka jalan, serta regulasi dan norma tidak tertulis. Elemen-elemen tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan bekerja secara bersamaan sehingga memungkinkan praktik terus berlangsung. *Assemblage* yang terbentuk dari hubungan berbagai elemen dalam membentuk suatu praktik di perkotaan, antara lain:

1. Elemen aktor: praktik parkir tidak hanya melibatkan juru parkir sebagai pelaksana utama di lapangan, tetapi juga terhubung dengan institusi formal seperti PD Parkir, Dinas Perhubungan, dan Satpol PP, serta aktor nonformal seperti oknum aparat dan ormas. Setiap aktor memiliki peran berbeda dalam jaringan tersebut. Juru parkir menjalankan fungsi pengaturan kendaraan dan penarikan retribusi; institusi formal memberikan legalitas dan melakukan pengawasan, sementara aktor nonformal kerap berperan dalam memberikan perlindungan atau memediasi konflik di lapangan. Interaksi antaraktor ini membentuk relasi yang memungkinkan praktik parkir tetap berlangsung meskipun berada dalam situasi yang tidak sepenuhnya diatur secara formal.
2. Elemen material: praktik parkir terjadi secara konkret di ruang kota, di mana bahu jalan menjadi ruang fisik yang menyediakan tempat bagi kendaraan untuk berhenti dan diparkir, sementara atribut seperti rompi dan peluit berfungsi sebagai penanda keberadaan juru parkir serta simbol otoritas dalam mengatur kendaraan. Karcis parkir menjadi alat legitimasi transaksi antara juru parkir dan pengguna kendaraan, sedangkan kendaraan itu sendiri menjadi objek yang mengaktifkan ruang parkir melalui mobilitas

yang terus berlangsung. Melalui interaksi berbagai elemen material tersebut, ruang jalan yang pada awalnya diperuntukkan bagi lalu lintas dapat berubah fungsi menjadi ruang parkir yang memiliki nilai ekonomi.

3. Elemen praktik sosial dan aturan: Secara formal, praktik parkir diatur melalui regulasi pemerintah daerah seperti Peraturan Daerah tentang pengelolaan parkir. Namun, dalam praktiknya, aturan formal tersebut sering kali berinteraksi dengan norma informal yang berkembang di antara para aktor, seperti kesepakatan mengenai pembagian wilayah parkir, mekanisme setoran, serta praktik perlindungan dari aktor tertentu. Pertemuan antara aturan formal dan norma informal ini membentuk dinamika yang menentukan bagaimana praktik parkir dijalankan di lapangan.

Melalui perangkaian antara elemen aktor, material, serta praktik sosial dan aturan tersebut, ruang kota tidak hanya digunakan sebagaimana fungsinya, tetapi juga diproduksi ulang secara sosial melalui praktik parkir informal. Bahu jalan yang secara formal merupakan bagian dari ruang lalu lintas dapat berubah menjadi lahan parkir yang bernilai ekonomi bagi aktor tertentu, sementara bagi pengguna jalan kondisi ini dapat menimbulkan konsekuensi berupa kemacetan dan penyempitan ruang gerak kendaraan. Dengan demikian, praktik parkir di kawasan penelitian dapat dipahami sebagai suatu *assemblage* perkotaan yang secara terus-menerus membentuk, menyesuaikan, dan meredefinisikan penggunaan ruang kota melalui interaksi berbagai elemen yang terlibat.

***Elite Capture* dalam Jaringan Parkir Informal**

Konsep *elite capture* Platteau (2004) menyatakan bagaimana aktor yang memiliki posisi kekuasaan mampu menguasai atau mengalihkan manfaat dari suatu sumber daya publik untuk kepentingannya sendiri atau kelompoknya (Anderson dkk., 2018). Dalam konteks praktik parkir informal di kawasan Boulevard dan Pengayoman, fenomena ini dapat dilihat dari keterlibatan aktor-aktor tertentu yang memiliki pengaruh dalam menjaga keberlangsungan aktivitas parkir di lapangan. Keberadaan aktor tersebut menunjukkan bahwa praktik parkir tidak hanya berjalan melalui mekanisme formal yang diatur oleh pemerintah, tetapi juga melalui relasi kekuasaan informal yang berkembang di antara para aktor yang terlibat.

Dalam penelitian ini, aktor yang dapat dikategorikan sebagai elit terutama berasal dari oknum aparat dan ormas. Meskipun tidak secara langsung menjalankan aktivitas parkir, aktor ini memiliki posisi strategis dalam jaringan karena mampu memberikan perlindungan serta menjaga keberlangsungan praktik parkir di suatu wilayah. Posisi tersebut membuat aktor-aktor tersebut memiliki pengaruh terhadap juru parkir, baik yang berstatus resmi maupun tidak resmi, terutama dalam menentukan siapa yang dapat beroperasi di setiap titik parkir.

Mekanisme *elite capture* bekerja melalui relasi pertukaran yang bersifat informal antara juru parkir dan aktor yang memiliki pengaruh dalam jaringan. Juru parkir dapat tetap menjalankan aktivitasnya di berbagai titik parkir, bahkan dalam situasi yang tidak sepenuhnya sesuai dengan regulasi, seperti penggunaan bahu jalan dan trotoar, atau juru parkir tidak menggunakan atribut resmi, karena adanya pembiaran dari aktor tertentu. Sebagai timbal balik, juru parkir memberikan setoran rutin kepada pihak yang memberikan perlindungan tersebut. Selain itu, dalam beberapa situasi konflik seperti perselisihan dengan pemilik usaha atau pengguna jalan, aktor nonformal juga berperan sebagai penengah yang membantu menyelesaikan persoalan di lapangan.

Relasi tersebut menunjukkan bahwa distribusi keuntungan dari praktik parkir tidak sepenuhnya mengikuti mekanisme formal yang ditetapkan pemerintah daerah. Sebagian keuntungan ekonomi justru mengalir melalui jaringan informal yang melibatkan aktor-aktor tertentu dalam struktur kekuasaan lokal. Kondisi ini memberikan manfaat bagi juru parkir dan aktor yang memiliki pengaruh dalam jaringan, tetapi di sisi lain menimbulkan dampak bagi masyarakat luas, seperti kemacetan akibat penggunaan bahu jalan sebagai lahan parkir serta berkurangnya potensi pendapatan daerah karena sebagian pendapatan parkir tidak masuk ke kas pemerintah. Dengan demikian, praktik parkir informal di kawasan penelitian memperlihatkan bagaimana relasi kekuasaan lokal dapat memengaruhi pengelolaan dan pemanfaatan ruang publik di perkotaan.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa praktik parkir informal di Kota Makassar bukan sekadar persoalan pelanggaran aturan atau lemahnya pengawasan, melainkan merupakan jaringan kekuasaan yang terbentuk melalui relasi dinamis antara aktor formal dan nonformal dalam memproduksi dan mengelola ruang kota. Melalui pendekatan *rhizomatic network analysis* dan *assemblage*, praktik parkir dipahami sebagai konfigurasi relasional yang tidak bersifat hierarkis, melainkan tersebar, adaptif, dan terbentuk dari interaksi antara manusia, institusi, aturan, serta elemen material kota. Temuan ini mengungkap bahwa batas antara formal dan informal bersifat cair, di mana legalitas beroperasi sebagai praktik yang dinegosiasikan dalam jaringan sosial, sehingga membuka ruang bagi mekanisme perlindungan, ketergantungan, dan potensi *elite capture*. Dengan demikian, penelitian ini berkontribusi secara konseptual dalam memperluas pemahaman mengenai informalitas perkotaan sebagai fenomena relasional dan berbasis jaringan, sekaligus menegaskan bahwa kebijakan penanganan parkir tidak dapat semata-mata bertumpu pada penertiban administratif, tetapi perlu

mempertimbangkan konfigurasi kekuasaan dan produksi ruang yang menopang praktik tersebut.

REFERENSI

- Ahmad, M. R. S., Puspita, N., Fhath, M., & JT, A. R. (2025). Contested Urban Space: Informal Parking Practices and Urban Marginalization in Makassar City. *Discourse: Indonesian Journal of Social Studies and Education*, 2(3), 170-178. Doi: <https://doi.org/10.69875/djosse.v2i3.285>
- Albrechtsen, K. (2025). Transcending traditional values: Affective atmospheres and fragments reshape urban aesthetics for sustainable city planning. *Cities*, 165, 106170. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2025.106170>
- Andersson, K. P., Smith, S. M., Alston, L. J., Duchelle, A. E., Mwangi, E., Larson, A. M., & Wong, G. Y. (2018). Wealth and the distribution of benefits from tropical forests: Implications for REDD+. *Land use policy*, 72, 510-522.
- Azis, A., Muhammadiyah, M., dan Tahir, N. (2021). Pelaksanaan pengawasan parkir liar oleh perusahaan daerah (PD) Parkir Makassar Raya. *Kajian Ilmiah Mahasiswa Administrasi Publik (KIMAP)*. 2(4):1384–1397.
- Badan Pusat Statistik. (2025). *Pojok Statistik Virtual (Education)*. Pojok Statistik BPS. URL: <https://pojokstatistik.bps.go.id/education/show/eyJpdjI6InhrYUZY6dkdVQWxXK001b05iTWdubmc9PSIsInZhbHVlIjojRUZXCjTd6TEllMVRPelQ3RDlrdW05QT09IiwibWVjIjojOWM2NzI4OGNkMjZjMzBkYTYwNjE5MDNjYjJhYjBjODNmZmEzNmU0NGMxOTU2YmY2MmQ3YzdjYjUyZjgzNW12YyJ9>, diakses pada 4 Maret 2026.
- Chalid, P., dan Kuswini, I. (2023). Informal traffic controller: Study on shadow economy in Indonesia. *Signifikan: Jurnal Ilmu Ekonomi*, 12(2):399–412.
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2017). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage publications.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1988). *A thousand plateaus: Capitalism and schizophrenia*. Bloomsbury Publishing.
- DetikSulsel. (2026, Februari 7). *50 motor di bahu jalan Pengayoman Makassar diangkut ke parkiran MP*. detik.com. https://www.detik.com/sulsel/makassar/d-8345449/50-motor-di-bahu-jalan-pengayoman-makassar-diangkut-ke-parkiran-mp#google_vignette
- Fajar, N. S., Putri, R. N. H., dan Erlinia, E. M. D. (2023). Management of parking user charges. *Jurnal Simki Economic*. 8(2):641–652. Doi: <https://jipied.org/index.php/JSE>
- García-López, G. A. (2019). Rethinking elite persistence in neoliberalism: Foresters and techno-bureaucratic logics in Mexico's community forestry. *World development*, 120, 169-181. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2018.03.018>
- Harianti, H., Muhammadiyah, M., dan Azikin, R. (2015). Pengawasan perusahaan daerah parkir dalam penertiban parkir liar di Jalan Balaikota Kota Makassar. *Kolaborasi: Jurnal Administrasi Publik*. 1(3).
- Hart, K. (1973). Informal income opportunities and urban employment in Ghana. *The journal of modern African studies*, 11(1), 61-89. Doi: <http://www.jstor.org/stable/159873>
- Ikhsan, N. A., Malik, I., & Khaerah, N. (2023). Kolaborasi Organisasi Pemerintah dalam Penertiban Parkir Liar di Kota Makassar. *Kolaborasi: Jurnal Administrasi Publik*, 9(3), 421-434.
- ILO (International Labour Organization). (1972). *Employment, incomes and equality: a strategy for increasing productive employment in Kenya*.

- Ivanova, M., & Buda, D. M. (2020). Thinking rhizomatically about communist heritage tourism. *Annals of Tourism Research*, 84, 103000. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103000>
- Jusrut, P. (2022). Localization of elite capture in wood charcoal production and trade: Implications for development outcomes of a forest management program in rural Senegal. *Forest Policy and Economics*, 135, 102613. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.forpol.2021.102613>
- Kamaruddin, S. (2025). Informal Entrepreneurship in the Age of Smart Society 5.0: Digital Adaptation, Platform Dependency, and Social Relationality among Street Vendors in Makassar. *Tamaddun*, 24(2), 323-336.
- Lowe, S., & Rod, M. (2018). Business network becoming: Figurations of time, change and process. *Industrial Marketing Management*, 68, 156-164. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2017.10.012>
- Mahato, B., & Roy, A. (2024). Grassroots organization and informal economy: Learnings from Hawker Sangram committee. *Habitat International*, 153, 103205. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2024.103205>
- McFarlane, C. (2011a). *Assemblage and critical urbanism*. City. 15(2):204–224.
- McFarlane, C. (2011b). *Learning the city: Knowledge and translocal assemblage*. John Wiley & Sons.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative data analysis*. Sage.
- Muin, A. (2025). *Polda Sulsel Beberkan 7 Hambatan Penanganan Parkir Liar di Makassar*. IDN Times. URL: <https://s Sulsel.idntimes.com/news/sulawesi-selatan/polda-sulsel-beberkan-7-hambatan-penanganan-parkir-liar-di-makassar-00-ghkwk-2stnbr>, diakses tanggal 26 Januari 2026
- Nofianti, L., & Eravia, D. (2018). *Paradigma Interpretif Kritis: Pengembangan Model Islamic Governance Dalam Menilai Kinerja Perbankan Syariah*.
- Pemerintah Kota Makassar. (2006). *Peraturan Daerah (Perda) Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar*.
- Pojani, D., Corcoran, J., Sipe, N., Mateo-Babiano, I., dan Stead, D. (2019). *Parking: An international perspective*. Elsevier.
- Portal Resmi Pemerintah Kota Makassar. (2025, Desember 11). *Parkir liar semrawut, Pemkot gandeng Polsek Panakkukang sikat jukir ilegal*. <https://makassarkota.go.id/2025/12/parkir-liar-semrawut-pemkot-gandeng-polsek-panakkukang-sikat-jukir-ilegal/>
- Pringle, R., & Landi, D. (2017). Re-reading Deleuze and Guattari's A thousand plateaus.
- Purnama, I. K. (2024). Peran dinas perhubungan kota Makassar dalam upaya pengawasan parkir liar perspektif siyasah syar'iyah. *Siyasatuna: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Siyasah Syar'iyah*. 5(2):505–517.
- Rahayu, N. W. I., Sawir, M., Melawati, F., & Mu'is, A. (2025). The public space Paradox: Balancing governance and street vending in urban Indonesia. *Social Sciences & Humanities Open*, 11.
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009*.
- Roy, A. (2005). Urban informality: Toward an epistemology of planning. *Journal of the American Planning Association*. 71(2):147–158.
- Syam, HA, & Umar, B. (2025). Efektivitas Penggunaan Badan Jalan Sebagai Lokasi Parkir Terhadap Keamanan Dan Kenyamanan Para Pengguna Jalan (Studi Kasus: Jalan Boulevard, Kota Makassar). *Jurnal Mahakarya Konstruksi*, 2(1), 47-52. Doi: <https://jurnal.tekniksipil-uim.ac.id/index.php/jmk/article/view/145>