

EFISIENSI TRANSPORTASI UNTUK PERTUMBUHAN EKONOMI DI JAWA TENGAH MELALUI PENDEKATAN INTERAKSI SPASIAL

TRANSPORTATION EFFICIENCY FOR ECONOMIC GROWTH IN CENTRAL JAVA TROUGH SPATIAL INTERACTION APPROACH

Andjar Prasetyo

Kantor Penelitian Pengembangan dan Statistik Kota Magelang

andjar.prasetyo@gmail.com

Diterima: 29 Juli 2015, Direvisi: 12 Agustus 2015, Disetujui: 26 Agustus 2015

ABSTRACT

Every industry that seeks to operate effectively and efficiently will require access to material resources, marketing services and other industries including the regency municipality in Central Java Province, which is divided into 6 ex DIS of the center of economic growth (Semarang City). A region located in the area that offer access to the location of the centers of that industry influence will have a comparative advantage that is stronger than its competitors to attract industrial units. This study aims to measure the distance from the model and spatial interactions in spatial structure modeling for regional and urban planning. Locational index analysis is used with data either on the constant price basis GDP, the distance between the county town of the former county in the City Semarang. The conclusions of this study is the distance function between area center with growth center have the major influence at the center of transport cost which also a function of the region spatial continuity.

Keywords: *GDP, distance, transportation costs, the district/town in Central Java, public transportation options*

ABSTRAK

Setiap industri yang berusaha untuk beroperasi secara efektif dan efisien akan memerlukan akses ke sumber daya material, pemasaran dan pusat jasa-jasa industri lain termasuk kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah yang terbagi dalam 6 eks karesidenan terhadap pusat pertumbuhan ekonomi (Kota Semarang). Suatu daerah yang terletak di area yang menawarkan akses ke lokasi pusat-pusat pengaruh industri tersebut akan memiliki keuntungan komparatif yang lebih kuat daripada kompetitornya untuk menarik unit-unit industri. Penelitian ini bertujuan untuk menghitung dari model jarak dan interaksi spasial dalam permodelan struktur spasial untuk perencanaan regional dan perkotaan. Analisis yang dipergunakan adalah indeks lokasional dengan data berupa PDRB atas dasar harga konstan, jarak antara kabupaten kota di eks karesidenan dengan Kota Semarang. Kesimpulan dari penelitian ini adalah fungsi jarak antara daerah dengan pusat pertumbuhan memiliki pengaruh utama terhadap biaya transportasi disamping itu juga merupakan fungsi kontinuitas spasial daerah.

Kata Kunci: *PDRB, jarak, biaya transportasi, kabupaten/kota Jawa Tengah, pilihan, sarana transportasi*

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran yang penting dalam rangka mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi. Dimana pertumbuhan ekonomi merupakan tujuan utama pembangunan setiap regional atau daerah sehingga berbagai upaya dilakukan untuk mewujudkannya. Dalam upaya tersebut ukuran yang umum dilihat adalah Produk Domestik Bruto Daerah (PDRB) yang secara berkala dalam ukuran waktu tahun selalu diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS). Kemampuan memacu pertumbuhan suatu wilayah atau daerah sangat tergantung dari keunggulan atau daya saing sektor-sektor ekonomi di wilayahnya (Rustiadi, et al, 2009). Pembangunan daerah juga harus mengakomodasikan keadaan struktur ruang (spasial), seperti pusat perkotaan, pusat perdesaan, daerah terisolir (*lagging regions*), pusat-pusat pertumbuhan (*growth pole*) (Ishanders, 1995 dalam Riyadi dan Bratakusumah, 2003). Kebijakan pembangunan dan pengembangan ekonomi daerah hendaknya lebih diprioritaskan

sektor unggulan yang dimiliki oleh masing-masing kabupaten atau kota, dengan tetap memperhatikan secara proporsional sektor lainnya sesuai dengan potensi dan peluang pengembangannya (Kuncoro, 2004). Lebih lanjut, pengembangan sektor unggulan hendaknya diarahkan pada upaya untuk menciptakan keterkaitan antar daerah, yang diimplementasikan dalam interaksi spasial antara daerah terhadap pusat pertumbuhan. Interaksi tersebut oleh setiap industri dilaku kan dengan berusaha untuk beroperasi secara efektif dan efisien. Upaya tersebut akan memerlukan akses ke sumber daya material, pemasaran dan pusat jasa-jasa industri lain termasuk kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah yang terbagi dalam 6 eks karesidenan terhadap pusat pertumbuhan ekonomi (Kota Semarang). Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana interaksi spasial daerah dalam kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah terhadap pusat pertumbuhan (Kota Semarang)”. Tujuan

penelitian ini adalah mengevaluasi interaksi spasial daerah dalam kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah terhadap pusat pertumbuhan (Kota Semarang).

TINJAUAN PUSTAKA

A. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

PDRB merupakan salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi di suatu daerah dalam suatu periode tertentu, baik atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan. PDRB pada dasarnya merupakan jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu daerah tertentu, atau merupakan jumlah nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi pada suatu daerah.

Produk Domestik Regional Bruto atas dasar harga berlaku menggambarkan nilai tambah barang dan jasa yang dihitung menggunakan harga pada tahun berjalan, sedang PDRB atas dasar harga konstan menunjukkan nilai tambah barang dan jasa tersebut yang dihitung menggunakan harga yang berlaku pada satu tahun tertentu sebagai tahun dasar. PDRB menurut harga berlaku digunakan untuk mengetahui kemampuan sumber daya ekonomi, pergeseran, dan struktur ekonomi suatu daerah.

Sementara itu, PDRB konstan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi secara riil dari tahun ke tahun atau pertumbuhan ekonomi yang tidak dipengaruhi oleh faktor harga. PDRB juga dapat digunakan untuk mengetahui perubahan harga dengan menghitung deflator PDRB (perubahan indeks implisit). Indeks harga implisit merupakan rasio antara PDRB menurut harga berlaku dan PDRB menurut harga konstan. Perhitungan Produk Domestik Regional Bruto secara konseptual menggunakan tiga macam pendekatan, yaitu: 1. Pendekatan Produksi; 2. Pendekatan Pengeluaran; 3. Pendekatan Pendapatan (Tinjauan PDRB Kabupaten/Kota se-Jawa Tengah 2013).

B. Pertumbuhan Ekonomi

Sumitro (1994) pertumbuhan ekonomi berfokus pada proses peningkatan produksi barang dan jasa dalam kegiatan ekonomi masyarakat. Pertumbuhan ekonomi bersangkut paut dengan proses peningkatan produksi barang dan jasa dalam kegiatan ekonomi masyarakat. Dapat dikatakan bahwa pertumbuhan menyangkut perkembangan yang

berdimensi tunggal dan diukur dengan meningkatkan hasil produksi dan pendapatan.

Menurut Schumpeter makin tinggi tingkat kemajuan suatu ekonomi semakin terbatas kemungkinan untuk mengadakan inovasi. Maka pertumbuhan ekonomi akan menjadi bertambah lambat jalannya. Pada akhirnya akan mencapai tingkat “keadaan tidak berkembang” atau “*stationary state*”. Akan tetapi berbeda dengan pandangan klasik, dalam pandangan Schumpeter keadaan tidak berkembang itu dicapai pada tingkat pertumbuhan. Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu ukuran ekonomi yang pokok dalam mengetahui hasil pembangunan yang dilaksanakan di suatu daerah. Pertumbuhan ekonomi menunjukkan sejauh mana kinerja/aktivitas dari berbagai sektor ekonomi menghasilkan pendapatan atau nilai tambah masyarakat pada suatu periode tertentu. Pertumbuhan ekonomi secara riil dapat dilihat dengan membandingkan dari tahun ke tahun, digunakan PDRB atas dasar harga konstan secara berkala. Hasil perhitungan pertumbuhan yang meningkat jika dibandingkan tahun sebelumnya menunjukkan adanya peningkatan perekonomian dan sebaliknya.

Definisi ini mempunyai tiga komponen: pertama, pertumbuhan ekonomi suatu bangsa terlihat dari meningkatnya secara terus-menerus persediaan barang; kedua, teknologi maju merupakan faktor dalam pertumbuhan ekonomi yang menentukan derajat pertumbuhan kemampuan dalam penyediaan aneka macam barang kepada penduduk; ketiga, penggunaan teknologi secara luas dan efisien memerlukan adanya penyesuaian di bidang kelembagaan dan ideologi sehingga inovasi yang dihasilkan oleh ilmu pengetahuan umat manusia dapat dimanfaatkan secara tepat (Jhingan, 2000).

C. Jarak

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Selanjutnya jalan terdiri dari: 1) Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum; 2)

Jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri; 3) Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol; 4) Tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol.

Jalan memiliki peran sebagai 1) bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. 2) prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara. 3) merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

D. Alat Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk disana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai alat transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi darat meliputi 1) Angkutan jalan adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan, menurut Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan disebutkan: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang. Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Selanjutnya adalah kereta api, dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang dimaksud kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam

skala besar. Karena sifatnya sebagai angkutan massal efektif, beberapa negara berusaha memanfaatkannya secara maksimal sebagai alat transportasi utama angkutan darat baik di dalam kota, antarkota, maupun antar negara. Transportasi Laut menggunakan kapal, adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Transportasi Udara menggunakan pesawat terbang, dimana dijelaskan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di 35 kabupaten/kota dalam Provinsi Jawa Tengah yang kemudian dibagi dalam 6 eks karesidenan dengan waktu penelitian pada bulan Februari 2015. Jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 35 kabupaten yang merupakan populasi pula dalam penelitian ini. Data yang dikumpulkan adalah data sekunder yang terdiri dari PDRB, jarak antar daerah terhadap pusat pertumbuhan, ketersediaan pilihan transportasi. Metoda analisis data yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif, sedangkan analisis menggunakan indeks lokasional.

Pengaruh dari pusat-pusat pengaruh j terhadap daerah i diekspresikan sebagai indeks lokasi daerah (*Region's Location Multiplier*), ($LOCM_{ij}$).

Pengaruh total dari semua pusat pada daerah tertentu, $LOCM_i$, didefinisikan sebagai berikut (Gaki et al., 2006):

$$LOCM_i = \sum_{ji}^n LOCM_{ij} \dots\dots\dots (1)$$

Indeks lokasi daerah ke pusat j ditentukan oleh dua faktor: indeks besaran total j (*Size Index of Centre j*), SI_j ; dan indeks aksesibilitas antara daerah i dan pusat j , AI_{ij} . Dengan kata lain Indeks Lokasi $LOCM_{ij}$ didefinisikan sebagai:

$$LOCM_{ij} = SI_j * AI_{ij} \dots\dots\dots (2)$$

Indeks Besaran Pusat dapat dilihat sebagai fungsi besaran pusat yang diukur dalam term Pendapatan. Maka Indeks Besaran Pusat, SI_j , didefinisikan sebagai:

$$SI_j = \frac{GDP_j}{GDP_{max}} \dots\dots\dots (3)$$

Keterangan:

GDP_j = Pendapatan di daerah j

GDP_{max} = Pendapatan seluruh wilayah

Definisi dari indeks aksesibilitas, AI_{ij} , antara daerah i dan j lebih kompleks. Indeks ini mengekspresikan fungsi jarak dua wilayah dari pengaruh utama pusat dengan biaya transportasi tetapi juga merupakan fungsi kontinuitas spasial daerah, dengan kata lain fungsi ketersediaan transportasi dengan daerah lain. Indeks Aksesibilitas AI_{ij} didefinisikan sebagai:

$$AI_{ij} = TCI_{ij} * SCI_i = \frac{TC_{min}}{TC_{ij}} * SCI_i \dots\dots\dots (4)$$

Keterangan:

TCI_i : Indeks biaya transportasi antara daerah i dan pusat j

SCI_i : Indeks kontinuitas spasial dari daerah i

TC_{min} : Biaya minimum transportasi satu unit kuantitas setiap daerah dengan pusat

TC_{ij} : Biaya transportasi dari satu unit kuantitas antara daerah i dan pusat

Updating untuk riset empiris lokasi Jawa Tengah:

$$LOCM_{it} = SI_{it} * AI_{it} \dots\dots\dots (5)$$

Dimana:

$$SI_{it} = \frac{GDP_{it}}{GDP_{jt}} \dots\dots\dots (6)$$

Menunjukkan Rasio PDRB 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah terhadap PDRB Total 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah.

$$AI_{it} = TCI_{it} * SCI_{it} \dots\dots\dots (7)$$

menunjukkan perkalian antara Indeks Biaya Transportasi yang diukur dengan jarak 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah dengan

pusat pertumbuhan (Kota Semarang) dan banyaknya moda transportasi di 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah.

Menunjukkan satu per jarak tempuh antara pusat lokasi satu daerah di 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah dan pusat pertumbuhan manufaktur wilayah Provinsi Jawa Tengah.

$$TCI_{it} = 1 / D_{iC} \dots\dots\dots (8)$$

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data yang dipergunakan dalam permodelan ini sesuai dengan rumus Indeks Lokasional meliputi PDRB, jarak antara kabupaten kota di eks karesidenan dengan Kota Semarang periode 2009 sampai dengan 2012. Pembagian dalam eks karesidenan untuk menunjukan lebih detil hasil perhitungan indeks lokasional apabila dibandingkan dengan menampilkan hasil perhitungan secara bersama-sama sebanyak 35 kabupaten kota dalam satu tabel. PDRB disajikan dalam tabel menurut eks karesidenan yang ada di Jawa Tengah yang terdiri dari 6 eks karesidenan, meliputi : Eks Karesidenan Banyumas, Eks Karesidenan Kedu, Eks Karesidenan Pati, Eks Karesidenan Pekalongan, Eks Karesidenan Semarang, Eks Karesidenan Surakarta.

A. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

PDRB merupakan data awal untuk mengetahui indeks lokasional dalam penelitian ini disajikan dalam bentuk tabel per eks karesidenan di Provinsi Jawa Tengah.

Tabel 1.
PDRB Kabupaten Eks Karesidenan Banyumas Tahun 2009-2012

Daerah	PDRB			
	2009	2010	2011	2012
Kab Banyumas	4.400.542,23	4.654.634,02	4.931.433,05	5.221.519,49
Kab Banjarnegara	2.753.935,73	2.888.524,12	2.020.542,04	3.189.651,65
Kab Cilacap	12.302.859,95	12.998.128,79	13.749.105,22	14.517.885,27
Kab Purbalingga	2.390.244,57	2.525.872,73	2.678.085,09	2.845.633,33

Sumber: PDRB BPS Jateng 2010-2013.

Tabel 2.
PDRB Kabupaten Eks Karesidenan Kedu Tahun 2009-2012

Daerah	PDRB			
	2009	2010	2011	2012
Kab Purworejo	2.872.723,79	3.016.597,82	3.168.113,40	3.327.675,40
Kab Temanggung	2.309.841,53	2.409.386,40	2.521.439,03	2.648.488,46
Kab Wonosobo	1.811.092,67	1.888.808,28	1.974.114,16	2.075.562,03
Kab Kebumen	2.828.395,07	2.945.829,46	3.070.381,16	3.238.343,03
Kab. Magelang	3.938.764,68	4.116.390,07	4.292.354,46	4.542.888,65
Kota Magelang	1.044.650,24	1.108.603,69	1.169.060,42	1.245.158,09

Sumber: PDRB BPS Jateng 2010-2013.

Tabel 3.
PDRB Kabupaten Eks Karesidenan Pati Tahun 2009-2012

Daerah	PDRB Adhk			
	2009	2010	2011	2012
Kab Pati	4.357.144,03	4.579.852,54	4.828.723,12	5.114.682,32
Kab Kudus	12.144.952,38	12.651.591,64	13.184.051,12	13.754.585,17
Kab Jepara	4.085.438,36	4.270.256,90	4.502.689,29	4.763.305,80
Kab Blora	2.078.031,30	2.115.369,93	2.170.194,81	2.278.503,50
Kab Rembang	2.186.736,49	2.283.965,70	2.384.459,23	200.796,46

Sumber: PDRB BPS Jateng 2010-2013.

Tabel 4.
PDRB Kabupaten Eks Karesidenan Pekalongan Tahun 2009-2012

Daerah	PDRB Adhk			
	2009	2010	2011	2012
Kab. Pekalongan	3.098.071,49	3.230.351,23	3.384.387,72	3.564.599,07
Kota Pekalongan	1.978.082,25	2.087.114,17	2.200.827,78	2.324.147,40
Kab Batang	2.250.616,82	2.362.482,41	2.486.765,60	2.611.528,72
Kab. Tegal	3.460.132,60	3.627.198,20	3.801.779,47	4.001.204,96
Kota Tegal	1.225.102,11	1.281.528,20	1.340.227,74	1.408.144,10
Kab Brebes	5.247.897,41	5.507.402,71	5.780.877,86	6.082.267,39
Kab Pemalang	3.293.056,25	3.455.713,42	3.622.635,53	3.813.839,22

Sumber: PDRB BPS Jateng 2010-2013.

Tabel 5.
PDRB Kabupaten Eks Karesidenan Semarang Tahun 2009-2012

Daerah	PDRB Adhk			
	2009	2010	2011	2012
Kota Semarang	20.180.577,95	21.365.817,80	22.736.136,19	24.196.487,78
Kab. Semarang	5.300.723,41	5.560.551,90	5.869.949,71	6.223.188,31
Kota Salatiga	869.452,99	913.020,04	961.024,62	1.016.053,15
Kab Kendal	5.090.286,60	5.394.079,29	5.717.086,83	6.033.632,04
Kab Demak	2.901.151,51	3.020.821,04	3.156.126,24	3.302.610,17
Kab Grobogan	3.097.093,25	3.253.398,56	3.370.343,70	3.578.062,78

Sumber: PDRB BPS Jateng 2010-2013.

Tabel 6.
PDRB Kabupaten Eks Karesidenan Surakarta Tahun 2009-2012

Daerah	PDRB Adhk			
	2009	2010	2011	2012
Kab Klaten	4.761.018,67	4.843.247,26	4.938.050,65	5.211.757,15
Kab Boyolali	4.100.520,26	4.248.048,24	4.472.217,00	4.725.558,65
Kab Wonogiri	2.901.577,44	3.071.963,79	3.140.855,16	3.325.850,97
Kab Sukoharjo	4.756.902,50	4.978.263,31	5.206.646,65	5.742.876,93
Kab Sragen	2.893.427,19	3.069.751,14	3.270.052,52	3.485.992,03
Kota Surakarta	4.817.877,63	5.103.886,24	5.411.912,32	5.742.861,31
Kab Karanganyar	5.172.268,33	5.452.435,49	5.752.136,99	6.086.877,13

Sumber: PDRB BPS Jateng 2010-2013.

Ulasan singkat tentang PDRB secara keseluruhan adalah selama kurun waktu tahun 2012-2013, nilai PDRB Jawa Tengah mengalami peningkatan cukup baik. Nilai PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 2012 sebesar Rp.556,479 Trilyun meningkat menjadi Rp.623,749 Trilyun pada Tahun 2013. Demikian pula, nilai PDRB Atas Dasar Harga Konstan meningkat dari Rp.210,848 Trilyun menjadi Rp.223,099 Trilyun. Kontribusi terbesar pada sektor industri pengolahan sebesar 32,56%; sektor perdagangan, hotel dan restoran sebesar 20,73%; serta sektor pertanian sebesar 18,30%.

Perekonomian Jawa Tengah Tahun 2013 tumbuh sebesar 5,81% lebih rendah dibanding Tahun 2012 sebesar 6,34%, namun telah mencapai target kisaran 5,8-6,2% dan lebih

tinggi dari pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 5,78%.

B. Jarak dan Banyaknya Transportasi Yang Tersedia

Penentuan jarak berdasarkan jarak setiap lokasi atau daerah kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah menuju titik nol Kota Semarang, data ini tersedia bersumber dari data sekunder yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik. Moda transportasi dalam penelitian ini adalah banyaknya jenis sarana transportasi yang tersedia, meliputi pesawat terbang, kapal laut, kereta api dan kendaraan darat (bus umum). Masing-masing nilai moda transportasi sebesar 1, sehingga jumlah maksimal dari moda transportasi untuk setiap daerah adalah 4 dan minimal 1.

Tabel 7.
Jarak dan Pilihan Transportasi Kabupaten Kota di Provinsi Jawa Tengah

No.	Daerah	Jarak (km)	Pilihan Moda transportasi
1.	Cilacap	251	Pesawat, Kapal laut, Kereta api, Bus dan sejenisnya
2.	Banyumas	211	Kereta api, Bus dan sejenisnya
3.	Purbalingga	191	Bus dan sejenisnya
4.	Banjarnegara	146	Bus dan sejenisnya
5.	Kebumen	162	Kereta api, Bus dan sejenisnya
6.	Purworejo	118	Kereta api, Bus dan sejenisnya
7.	Wonosobo	116	Bus dan sejenisnya
8.	Magelang	75	Bus dan sejenisnya
9.	Boyolali	75	Bus dan sejenisnya
10.	Klaten	113	Kereta api, Bus dan sejenisnya
11.	Sukoharjo	113	Bus dan sejenisnya
12.	Wonogiri	133	Bus dan sejenisnya
13.	Karanganyar	115	Bus dan sejenisnya
14.	Sragen	129	Kereta api, Bus dan sejenisnya
15.	Grobogan	47	Kereta api, Bus dan sejenisnya
16.	Blora	147	Kereta api, Bus dan sejenisnya
17.	Rembang	111	Bus dan sejenisnya
18.	Pati	75	Bus dan sejenisnya
19.	Kudus	51	Kereta api, Bus dan sejenisnya
20.	Jepara	70	Bus dan sejenisnya
21.	Demak	26	Kereta api, Bus dan sejenisnya
22.	Semarang	27	Bus dan sejenisnya
23.	Temanggung	77	Bus dan sejenisnya
24.	Kendal	26	Kereta api, Bus dan sejenisnya
25.	Batang	93	Kereta api, Bus dan sejenisnya
26.	Pekalongan	100	Kereta api, Bus dan sejenisnya
27.	Pemalang	135	Kereta api, Bus dan sejenisnya
28.	Tegal	165	Kereta api, Bus dan sejenisnya
29.	Brebes	178	Kereta api, Bus dan sejenisnya
30.	Kota Magelang	75	Bus dan sejenisnya
31.	Kota Surakarta	102	Pesawat, Kereta api, Bus dan sejenisnya
32.	Kota Salatiga	48	Bus dan sejenisnya
33.	Kota Semarang	10	Pesawat, Kapal laut, Kereta api, Bus dan sejenisnya
34.	Kota Pekalongan	100	Kereta api, Bus dan sejenisnya
35.	Kota Tegal	165	Kereta api, Bus dan sejenisnya

Sumber: DDA BPS Jateng, 2013.

C. Hasil Perhitungan

1. Eks Karesidenan Banyumas

Setelah dilakukan penghitungan terhadap ketersediaan data yang dibagi menjadi 6 lokasi eks karesidenan, meliputi: Eks

Karesidenan Banyumas, Eks Karesidenan Kedu, Eks Karesidenan Pati, Eks Karesidenan Pekalongan, Eks Karesidenan Semarang, Eks Karesidenan Surakarta, maka dapat diperoleh hasil indeks lokasional sebagai berikut.



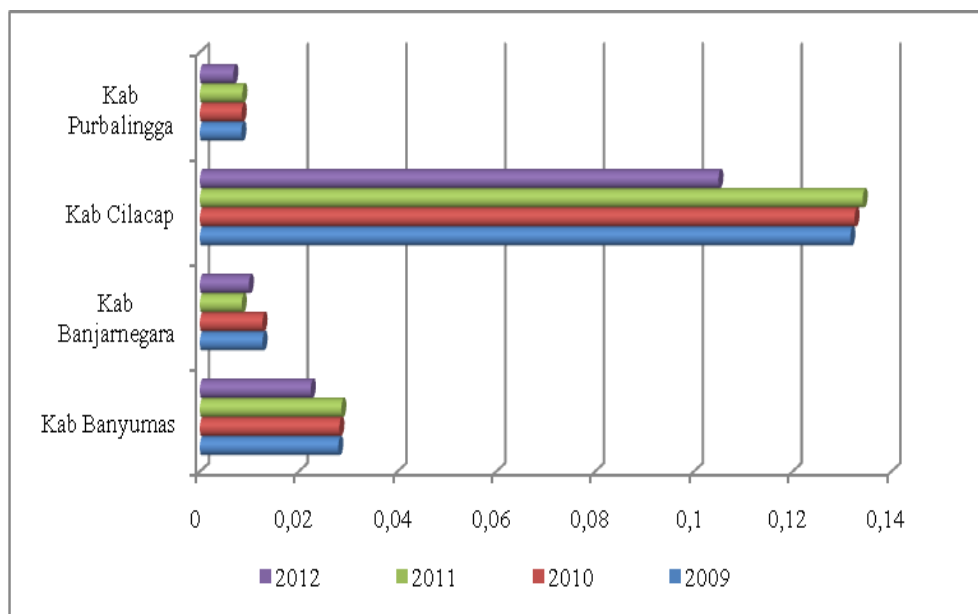
Sumber: Pengolahan Data, 2015

Gambar 1.

Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Banyumas.

Kabupaten Cilacap memiliki indeks lokasional tertinggi dibandingkan dengan daerah lain walaupun jarak menuju pusat

pertumbuhan paling jauh namun ketersediaan pilihan transportasi paling banyak.



Sumber: Pengolahan Data, 2015

Grafik 1.

Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Banyumas.

2. Eks Karesidenan Kedu

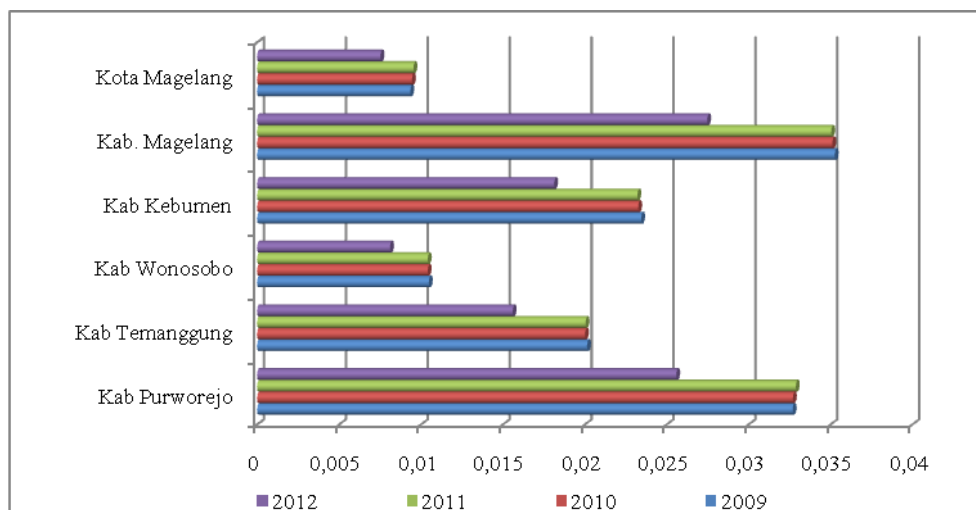
Kabupaten Magelang dan Kabupaten Purworejo memiliki nilai indeks

lokasional tertinggi karena pengaruh PDRB, jarak terhadap pusat pertumbuhan.



Sumber: Pengolahan Data, 2015

Gambar 2.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Kedu.



Sumber: Pengolahan Data, 2015

Grafik 2.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Kedu.

3. Eks Karesidenan Pati

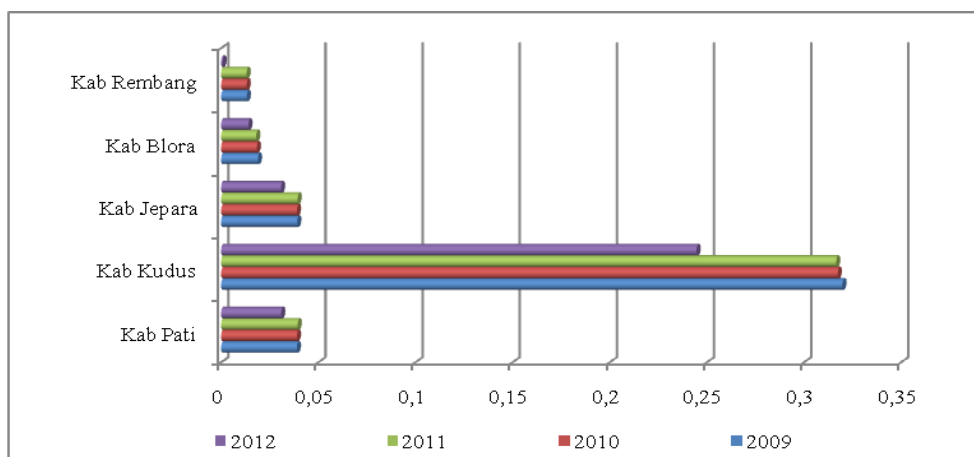


Sumber: Pengolahan Data, 2015

Gambar 3.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Pati.

Kabupaten Kudus memiliki nilai indeks lokasional tertinggi karena PDRB dan jarak dengan pusat pertumbuhan yang

lebih dekat dibandingkan dengan daerah lain.



Sumber: Pengolahan Data, 2015

Grafik 3.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Pati.

4. Eks Karesidenan Pekalongan

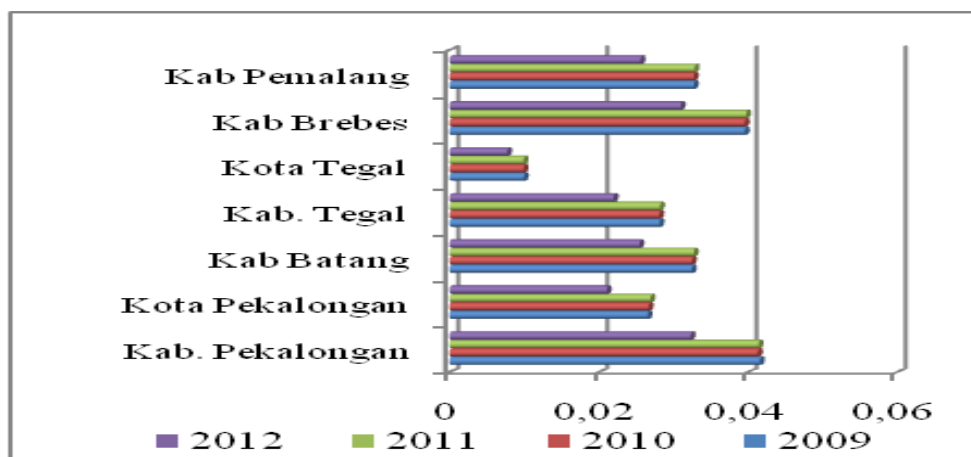


Sumber: Pengolahan Data, 2015

Gambar 4.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Pekalongan.

Kota Tegal memiliki nilai indeks lokasional terendah karena PDRB yang

relatif lebih kecil dibandingkan dengan daerah lainnya.



Sumber: Pengolahan Data, 2015

Grafik 4.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Pekalongan.

Daerah lain memiliki nilai indeks lokasional yang tingginya hampir sama karena tersedianya pilihan transportasi

kereta api dan bus serta kendaraan darat yang lainnya seperti angkutan kota.

5. Eks Karesidenan Semarang

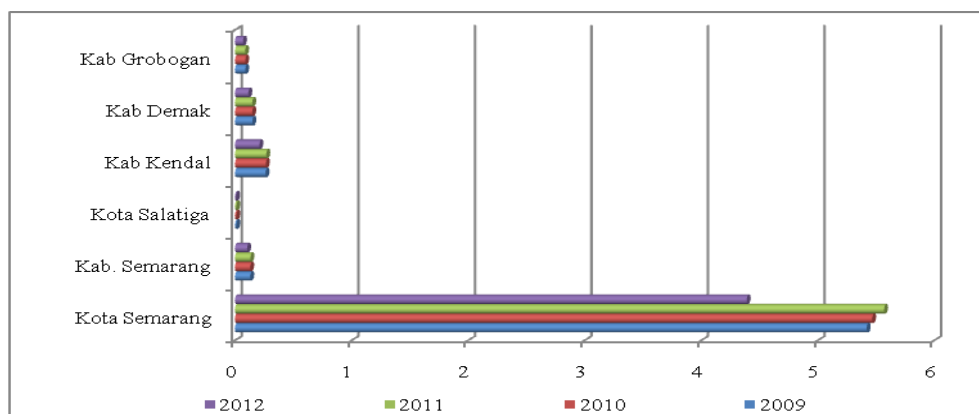


Sumber: Pengolahan Data, 2015

Gambar 5.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Semarang.

Kota Semarang karena merupakan pusat pertumbuhan maka memiliki nilai indeks lokasional tertinggi, namun daerah lainnya yang terdekat adalah Kabupaten Kendal, karena jarak yang relatif dekat

dengan pusat pertumbuhan, namun pilihan transportasi yang sedikit memberikan nilai indeks lokasional yang rendah pula.



Sumber: Pengolahan Data, 2015

Grafik 5.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Semarang.

6. Eks Karesidenan Surakarta

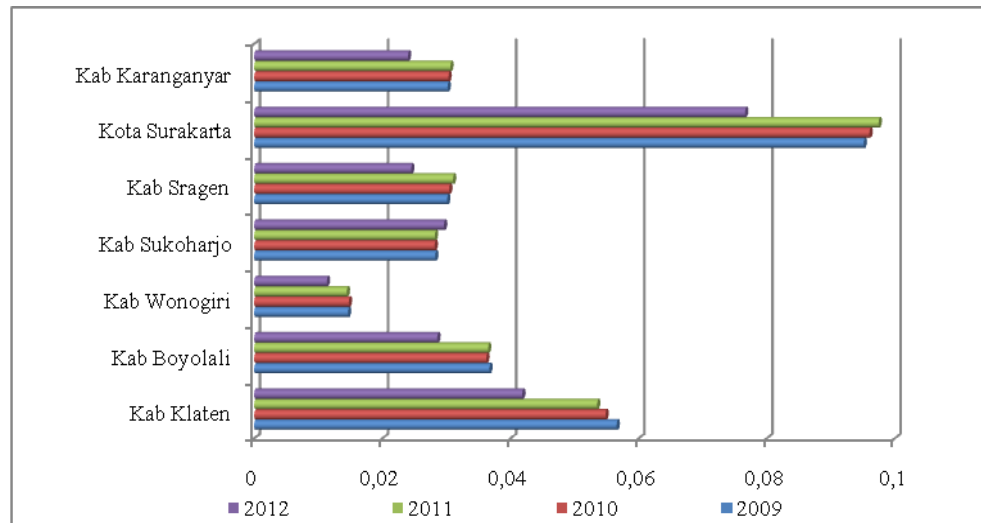


Sumber: Pengolahan Data, 2015

Gambar 6.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Surakarta.

Kota Surakarta memiliki nilai indeks lokasional tertinggi dibandingkan daerah lain karena ketersediaan pilihan

transportasi yang lebih banyak dibandingkan dengan daerah lainnya disamping tingginya PDRB.



Sumber: Pengolahan Data, 2015

Grafik 6.
Hasil Indeks Lokasional Eks Karesidenan Surakarta.

D. Dampak Indeks Lokasional Jawa Tengah Terhadap Perekonomian Indonesia

Pusat-pusat besar pada umumnya berbentuk kota-kota besar, metropolis, megapolis, dikategorikan sebagai daerah-daerah inti, dan daerah-daerah yang relatif statis sisanya merupakan sub sistem-sub sistem yang kemajuan pembangunannya ditentukan oleh lembaga-lembaga di daerah inti dalam arti bahwa daerah-daerah pinggiran berada dalam suatu hubungan ketergantungan yang substansial. Daerah inti dan wilayah pinggiran bersama-sama membentuk sistem spasial yang lengkap.

Proses-proses daerah inti mengkonsolidasikan dominasinya terhadap daerah-daerah pinggiran dilaksanakan melalui pengaruh-pengaruh umpan balik pertumbuhan daerah inti, yang terdiri dari pengaruh dominasi (melemahnya perekonomian di daerah-daerah pinggiran sebagai akibat dari mengalirnya sumber-sumber daya alam, manusia, dan modal ke wilayah inti), pengaruh informasi (peningkatan dalam interaksi potensial untuk menunjang pembangunan inovatif), pengaruh psikologis (penciptaan kondisi yang menggairahkan untuk melanjutkan kegiatan-kegiatan inovatif secara lebih nyata), pengaruh mata rantai (kecenderungan inovasi-inovasi untuk menghasilkan inovasi lainnya), dan pengaruh produksi (penciptaan struktur balas jasa yang menarik untuk kegiatan-kegiatan inovatif) (NM Hasen, 1972, dalam Adisasmita, 2008).

Pada umumnya daerah-daerah inti melaksanakan fungsi pelayanan terhadap daerah-daerah di sekitarnya. Beberapa daerah inti memperlihatkan fungsi yang khusus, misalnya sebagai pusat perdagangan atau pusat industri, ibukota pemerintahan dan lainnya.

Sehubungan dengan peranan daerah inti dalam pembangunan *Spasial Friedman* mengemukakan lima buah preposisi utama, yaitu sebagai berikut (NM Hasen, 1972, dalam Adisasmita, 2008):

1. Daerah inti mengatur keterhubungan dan ketergantungan daerah-daerah di sekitarnya melalui suplai, pasar dan daerah administrasi.
2. Daerah inti meneruskan secara sistematis dorongan-dorongan inovasi ke daerah-daerah di sekitarnya yang terletak dalam wilayah pengaruhnya.
3. Sampai pada suatu titik tertentu pertumbuhan daerah inti cenderung mempunyai pengaruh positif dalam proses pembangunan sistem spasial, akan tetapi mungkin pula mempunyai pengaruh negatif jika penyebaran pembangunan wilayah inti kepada daerah-daerah sekitarnya tidak berhasil ditingkatkan, sehingga keterhubungan dan ketergantungan daerah-daerah di sekitarnya terhadap daerah inti menjadi berkurang.
4. Dalam suatu sistem spasial, hirarki daerah-daerah inti ditetapkan berdasar pada kedudukan fungsionalnya masing-

masing meliputi karakteristik-karakteristiknya secara terperinci dan prestasinya.

5. Kemungkinan inovasi akan ditingkatkan ke seluruh daerah sistem spasial dengan cara mengembangkan pertukaran informasi.

Meskipun hubungan daerah inti dengan daerah pinggiran sebagai kerangka dasar kebijakan dan perencanaan pembangunan regional dianggap kasar dan sederhana, akan tetapi dapat digunakan untuk menjelaskan keterhubungan dan ketergantungan antara pusat dan daerah-daerah sekitarnya. Friedman dan Aloson mengembangkan klasifikasi daerah inti dan daerah-daerah pinggiran menjadi daerah metropolitan, poros pembangunan, daerah perbatasan, daerah tertekan.

Secara esensial hubungan antara daerah metropolitan dengan daerah-daerah perbatasan tidak berbeda dengan hubungan antara daerah inti dengan daerah-daerah pinggiran. Poros pembangunan merupakan perluasan dari daerah metropolitan dan sebagai bentuk embrio untuk berkembang menjadi megapolis. Wilayah perbatasan termasuk dalam kategori daerah pinggiran dan di dalamnya terdapat pusat-pusat yang lebih besar pada masa depan.

Dari klasifikasi di atas dapat diperoleh pelajaran yang bermanfaat, yakni kebijakan nasional pengembangan wilayah harus menyadari bahwa masalah-masalah dan metode pembangunan adalah berbeda-beda untuk setiap wilayah, selain dari pada itu perubahan-perubahan ekonomi dan pembangunan pada umumnya terjadi di seluruh jenis wilayah mempunyai ketergantungan satu sama lainnya.

Di dalam perencanaan wilayah sangat perlu untuk menetapkan suatu tempat permukiman atau tempat berbagai kegiatan itu sebagai kota atau bukan. Hal ini karena kota memiliki fungsi yang berbeda sehingga kebutuhan fasilitasnya pun berbeda dibanding dengan daerah perdesaan atau pedalaman. Padahal di perdesaan pun terdapat lokasi permukiman plus berbagai kegiatan non pertanian, seperti perdagangan, warung kopi, tukang pangkas, tukang jahit pakaian. Walaupun dalam jumlah dan intensitas yang kecil dan biasanya hanya ditujukan untuk melayani kebutuhan masyarakat setempat. Karena fungsinya yang berbeda, kebijakan pembangunan pun bisa berbeda antara wilayah perkotaan dengan wilayah perdesaan. Di perdesaan umumnya

yang menjadi kegiatan basis adalah sektor penghasil barang (hasil pertanian, industri, pertambangan). Di perkotaan, selain sektor penghasil barang, sektor perdagangan dan jasa dapat menjadi basis asalkan kegiatan tersebut mendatangkan uang dari luar wilayah (pelanggannya datang dari luar wilayah). Karena kegiatan sektor penghasil kegiatan perdagangan dan jasa sebagai basis utama. Dengan demikian wajar apabila program pemerintah pun seringkali dibedakan antara program untuk perkotaan dan program untuk perdesaan. Namun perlu dicatat di sini bahwa sektor perdagangan dan jasa di luar yang melayani pariwisata, bukanlah basis murni. Perkembangan perdagangan dan jasa di perkotaan tergantung pada perkembangan perekonomian wilayah belakangnya. Perkembangan perekonomian wilayah belakangnya tergantung pada sektor basis di wilayah belakang tersebut. Dengan demikian, perkembangan perekonomian secara keseluruhan tetap bergantung sektor basis murni.

Di dalam menetapkan apakah sesuatu konsentrasi permukiman itu sudah dapat dikategorikan sebagai kota atau belum, perlu ada kriteria yang jelas untuk membedakannya. Salah satu kriteria yang umum digunakan adalah jumlah dan kepadatan penduduk. Bagi kota yang dulunya berstatus kotamadia atau sudah dikenal luas sebagai kota, permasalahannya adalah berapa besar sebetulnya kota tersebut. Misalnya ditinjau dari sudut jumlah penduduk ataupun luas wilayah yang masuk dalam satu kesatuan kota. Menggunakan jumlah penduduk berdasarkan wilayah administrasi pemerintahan, hasilnya seringkali tidak tepat untuk menggambarkan besarnya sebuah kota. Hal ini disebabkan terkadang ada bagian (pinggiran) dari wilayah administrasi kota tersebut yang belum tepat dikatakan sebagai wilayah administrasi kota tersebut yang belum tepat dikatakan sebagai wilayah kota karena belum memenuhi persyaratan sebagai wilayah kota (misalnya masih sebagai wilayah pertanian atau perkebunan). Pada kondisi lain kota itu sebetulnya sudah melebar melampaui batas administrasinya. Artinya kota itu telah menyatu dengan wilayah tetangga yang bukan berada pada wilayah administrasi kota tersebut. Di dalam menganalisis fungsi kota ataupun dalam menetapkan orde perkotaan, luas dan penduduk sebaiknya didasarkan atas wilayah kota yang benar-benar memiliki ciri-ciri perkotaan.

Permasalahan bagi konsentrasi permukiman atau bagi kota kecil (ibukota kecamatan) adalah apakah konsentrasi itu dapat dikategorikan sebagai kota atau masih sebagai desa. Jadi, perlu menetapkan kriteria apakah suatu lokasi konsentrasi itu sudah memenuhi syarat untuk dinyatakan sebagai kota.

E. Bentuk Hubungan Antara Kota Dengan Wilayah Belakangnya

Hubungan antara kota dengan wilayah belakangnya dapat dibedakan antara kota generatif, kota parasitif dan *enclave*. Kota generatif merupakan kota yang menjalankan bermacam-macam fungsi baik untuk dirinya sendiri maupun untuk wilayah belakangnya sehingga bersifat saling menguntungkan/mengembangkan. Kota-kota seperti ini membutuhkan bahan makanan, bahan mentah dan tenaga kerja dari wilayah pedalaman. Dengan kata lain dapat menyerap/memasarkan produksi wilayah pedalaman dan sekaligus dapat memenuhi kebutuhan wilayah pedalaman yang berarti tempat pemasaran untuk produk yang dihasilkan di perkotaan. Dengan demikian, terdapat hubungan timbal balik dan saling menunjang. Perkembangan perkotaan akan meningkatkan daya serapnya terhadap produk pedalaman sehingga kedua belah pihak akan berkembang sejajar. Selain daripada itu, perkotaan merupakan sumber inovasi dan modernisasi yang dapat diserap oleh wilayah pedalaman.

Kota parasitif merupakan kota yang tidak banyak berfungsi untuk menolong wilayah belakangnya dan bahkan bisa mematikan berbagai usaha yang mulai tumbuh di desa. Kota parasitif umumnya adalah kota yang belum banyak berkembang industrinya dan masih memiliki sifat daerah pertanian sekaligus juga perkotaan. Kegiatan industri/kerajinan sering bersifat duplikatif dengan apa yang dilakukan orang di perdesaan, misalnya pembuatan kelapa secara sederhana, anyaman tikar, pembuatan tempe, tahu dan kue. Karena kegiatan di kota memiliki pasar yang lebih luas, kegiatan di desa menjadi kalah bersaing dan tidak mampu bertahan. Padahal kegiatan di desa merupakan sumber mata pencaharian tambahan dan banyak dikerjakan sebagai pekerjaan pascapanen.

Kota *Enclave* merupakan kota yang memiliki hubungan tidak menguntungkan wilayah pedalaman, terjadi apabila kota itu berkembang tetapi tidak mengharapkan input dari daerah sekitarnya melainkan dari luar. Buruknya prasarana, perbedaan taraf

hidup/pendidikan yang sangat mencolok dan faktor lain dapat membuat kurangnya hubungan antara perkotaan dengan daerah pedalaman di sekitarnya. Hal ini membuat daerah pedalaman itu makin ketinggalan dan keadaan antara kota dengan desa makin pincang. Untuk menghindari hal tersebut di atas, daerah pedalaman perlu didorong dengan bantuan yang lebih banyak sedangkan daerah perkotaan mungkin dapat berkembang atas kemampuan sendiri.

F. Pusat Pertumbuhan

Pusat pertumbuhan (*growth pole*) dapat diartikan dua cara, yaitu secara fungsional dan secara geografis. Secara fungsional pusat pertumbuhan adalah suatu lokasi konsentrasi kelompok usaha atau cabang industri yang karena sifat dan hubungannya memiliki unsur-unsur kedinamisan sehingga mampu menstimulasi kehidupan ekonomi baik ke dalam wilayah atau ke luar (wilayah belakangnya). Secara geografis, pusat pertumbuhan adalah suatu lokasi yang banyak memiliki fasilitas dan kemudahan sehingga menjadi daya tarik (*pole of attraction*), yang menyebabkan berbagai macam usaha tertarik untuk berlokasi di situ dan masyarakat senang datang memanfaatkan fasilitas yang ada di kota tersebut, walaupun kemungkinan tidak ada interaksi antara usaha-usaha tersebut. Tidak semua kota generative dapat dikategorikan sebagai pusat pertumbuhan. Pusat pertumbuhan harus memiliki empat ciri, yaitu hubungan intern antara berbagai macam kegiatan yang memiliki nilai ekonomi, adanya *multiplier effect* (unsur pengganda), adanya konsentrasi geografis dan bersifat mendorong pertumbuhan wilayah belakangnya.

KESIMPULAN

Kabupaten Cilacap, Purworejo, Magelang, Kudus, Pekalongan, Kota Surakarta memiliki nilai indeks lokasional yang tinggi dibandingkan dengan kabupaten kota yang lain. Tingginya indeks lokasional terjadi karena PDRB yang besar dan yang lebih penting adalah ketersediaan pilihan transportasi memberikan dukungan terhadap kemajuan daerah dalam interaksi spasial di daerah eks Karesidenan dalam Provinsi Jawa Tengah terhadap pusat pertumbuhan. Jarak interaksi spasial terhadap pusat pertumbuhan tidak begitu mempengaruhi nilai indeks lokasional sehingga banyak industri yang memilih daerah yang memiliki ketersediaan pilihan transportasi karena secara ekonomi industri memiliki pilihan untuk efisiensi dan efektifitas perusahaan.

SARAN

Dalam meningkatkan interaksi spasial, harus berorientasi kepada pendekatan ketersediaan infrastruktur, sehingga daerah lain memiliki akses sarana transportasi umum yang baik, yang kemudian memberikan peluang terhadap daerah lain untuk mampu menjadi lebih menarik dalam mengembangkan produksinya yang efektif dan efisien. Perlunya keterpaduan jaringan pelayanan transportasi melalui implementasi pilihan operasional transportasi yang ada di daerah terhadap pusat pertumbuhan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Kepala BPS Provinsi Jawa Tengah, DR. Abdul Azis Ahmad, pemerintah kota dan kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang menjadi lokasi penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2008. *Pengembangan Wilayah Konsep dan Teori*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- BPS Provinsi Jawa Tengah. 2014. *Tinjauan PDRB Kabupaten/Kota se Jawa Tengah 2013*. No. Katalog: 9199019.33. Jawa Tengah.

Djojohadikusumo, Sumitro. 1994. *Perkembangan Pemikiran Ekonomi, Dasar Teori Ekonomi Pertumbuhan dan Ekonomi Pembangunan*. Jakarta: LP3ES.

Jhingan. 2000. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta : Rajawali Press.

Kuncoro, Mudrajad. 2004. *Otonomi dan Pembangunan Daerah: Reformasi, Perencanaan, Strategi, dan Peluang*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Riyadi dan Bratakusumah, D.S. 2003. *Perencanaan Pembangunan Daerah: Strategi Menggali Potensi Dalam Mewujudkan Otonomi Daerah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Rustiadi, E., Saefulhakim S. dan Panuju D.R. 2009. *Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Jakarta: Crestpent Press dan Yayasan Obor Indonesia.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.