

Muhammad Fitri Rahmadana

TEORI-TEORI *Tentang* WILAYAH & MIGRASI



TEORI-TEORI TENTANG WILAYAH DAN MIGRASI

MUHAMMAD FITRI RAHMADANA



pena persada
PENERBIT CV. PENA PERSADA

TEORI-TEORI TENTANG WILAYAH DAN MIGRASI

Penulis:

Muhammad Fitri Rahmadana

ISBN: 978-623-315-661-5

Editor:

Badrus Sholeh

Design Cover:

Retnani Nur Brilliant

Layout:

Hasnah Aulia

Penerbit CV. Pena Persada

Redaksi:

Jl. Gerilya No. 292 Purwokerto Selatan, Kab. Banyumas
Jawa Tengah

Email : penerbit.penapersada@gmail.com

Website: penapersada.com Phone: (0281) 7771388

Anggota IKAPI

All right reserved

Cetakan pertama: 2020

Hak Cipta dilindungi oleh undang-undang. Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin penerbit

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan buku ini. Penulisan buku merupakan buah karya dari pemikiran penulis yang diberi judul “TEORI-TEORI TENTANG WILAYAH DAN MIGRASI”. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan karya ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan banyak terima kasih pada semua pihak yang telah membantu penyusunan buku ini. Sehingga buku ini bisa hadir di hadapan pembaca.

Kota sering dianggap sesuatu yang menarik, indah, menjanjikan, dan berperadaban, namun signifikansi kehidupan kota itu sendiri telah menjadi sumber perdebatan sengit dan menarik banyak pihak. Sementara orang meyakini bahwa kehidupan kota secara inhern adalah sesuatu yang sarat dengan efek-efek yang serba baik (positif), sementara yang lainnya memandang kota sebagai yang sarat dengan situasi yang serba tidak menentu dan serba buruk (negatif). Komuter adalah perilaku yang muncul akibat dari perspektif tersebut dengan segala konsekuensinya baik secara individu maupun secara kewilayahan. Berdasarkan permasalahan di atas, maka perlu suatu kajian yang mendalam mengenai berbagai teori terkait faktor pendorong dan penarik pada komuter terhadap pengembangan wilayah.

Penulis menyadari bahwa buku ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat dibutuhkan guna penyempurnaan buku ini. Akhir kata saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga buku ini akan membawa manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya ilmu ekonomi.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Memahami Mobilitas Penduduk	1
B. Mobilitas Penduduk dan Pengembangan Wilayah	4
C. Migran Sirkuler	7
D. Faktor Pendorong dan Penarik Penglaju	10
BAB II KONSEP WILAYAH DAN TEORI	12
PENGEMBANGAN WILAYAH.....	12
A. Konsep Wilayah dan Pengembangan Wilayah	12
B. Teori Daerah/Wilayah Inti	17
C. Teori Lokasi dan Pusat Pertumbuhan	22
BAB III TEORI TENTANG PERILAKU	25
A. Teori Tindakan Voluntaristik	25
B. Teori Pilihan Rasional.....	27
BAB IV KESEJAHTERAAN DAN KUALITAS HIDUP	34
A. Teori Welfare of Economics	34
B. Teori Kualitas Hidup	40
BAB V TEORI TENTANG MIGRASI	44
A. Teori-Teori Migrasi	44
B. Bentuk-bentuk Mobilitas Penduduk	53
C. Pola Migrasi Desa – Kota	55
D. Teori-Teori Pengambilan Keputusan Bermigrasi	56
E. Teori Transportasi.....	59
F. Migrasi dan Kebijakan Pemerintah	65
BAB VI PENUTUP	71

BAB I

PENDAHULUAN

A. Memahami Mobilitas Penduduk

Di dalam kepustakaan demografi sosial, disebutkan bahwa, perubahan jumlah, komposisi, distribusi dan pertumbuhan penduduk dalam suatu daerah, dipengaruhi oleh sedikitnya lima komponen demografi, yaitu ; (1) kelahiran , (2) kematian, (3) migrasi, (4) mobilitas sosial dan (5) perkawinan.

Pada dasarnya migrasi adalah pergerakan penduduk secara geografis, atau perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat lain. Hugo (1986) membedakan migrasi dalam dua kategori, yaitu migrasi permanen dan non permanen. Perbedaannya terletak pada tujuan pergerakan tersebut. Bila seorang migran bertujuan untuk pindah tempat tinggal secara tetap, migran tersebut dikategorikan sebagai migran permanen, sebaliknya bila tidak ada niat menetap di tempat tujuan dikategorikan sebagai migran sirkuler. Mantra (2000) menambahkan satu lagi bentuk yang disebut komutasi, yaitu pergerakan penduduk yang dilakukan dengan cara pergi ke tempat kerja dan pulang ke rumah pada hari yang sama. Berbeda dengan migrasi permanen yang memboyong seluruh anggota keluarganya dan menetap di daerah tujuan, migrasi sirkuler adalah migran, yang meskipun bekerja di tempat tujuan, tetapi umumnya keluarga masih tetap tinggal di daerah asal.

Dikatakan Jellinek (1986), bahwa migran sirkuler adalah migran yang meninggalkan daerah asal hanya untuk mencari nafkah, tetapi mereka menganggap dan merasa tempat tinggal permanen mereka di tempat asal, di mana terdapat isteri, anak, dan kekayaannya.

Migrasi sebagai suatu proses perpindahan penduduk mengalami peningkatan yang cukup berarti pada beberapa dasawarsa belakangan ini, terutama di negara-negara sedang

berkembang, termasuk Indonesia. Peningkatan arus migrasi ini terutama terjadi dari daerah asal menuju daerah tujuan. Dilihat dari sebab terjadinya, pada dasarnya migrasi timbul karena adanya perbedaan kondisi alam dan/atau kondisi sosial ekonomi antara daerah yang satu dengan yang lain. Terbatasnya sumber daya alam dan lapangan pekerjaan untuk memenuhi kebutuhan sosial ekonomi menjadi faktor dominan bagi penduduk meninggalkan daerah asal. Oberai (1985) mengatakan, bahwa di banyak negara Asia, seperti juga di negara-negara dunia ketiga pada umumnya, kemiskinan merupakan faktor pendorong para migran meninggalkan daerah asal menuju ke daerah-daerah yang memiliki lebih banyak kesempatan memperoleh sumber daya sosial ekonomi. Manifestasi kemiskinan tersebut ditandai oleh pendapatan yang rendah di sektor pertanian, produktivitas rendah dan gejala pengangguran yang parah.

Selama ini berbagai studi telah menunjukkan bahwa, migrasi penduduk antar daerah pada umumnya disebabkan oleh terjadinya ketimpangan regional baik yang bersumber dari perbedaan kondisi demografis, budaya maupun model pembangunan ekonomi yang diterapkan (lihat: Zelinsky, 1971; Titus, 1988; Tjiptoherianto, 2000; dan Nasution, 1997) Perbedaan model pembangunan ekonomi yang diterapkan sebagai misal; acapkali membawa konsekuensi (di dalam negeri) pada pesatnya peningkatan pendapatan sebagian penduduk yang memiliki akses pada pembangunan ekonomi – berhadapan dengan sebagian besar penduduk yang bertambah miskin akibat tidak memiliki akses pembangunan ekonomi tersebut.

Kondisi sebagaimana digambarkan di atas, pernah secara meyakinkan dikemukakan oleh Kusnetz, bahwa pada tahap-tahap awal dari proses pembangunan ekonomi suatu negara, akan menyebabkan distribusi pendapatan penduduk semakin memburuk. Dampak domino dari ketimpangan kesempatan kerja dan pendapatan seperti itu adalah timbulnya arus migrasi penduduk dari daerah-daerah miskin menuju pusat-pusat

pertumbuhan ekonomi. Ketimpangan pertumbuhan antar wilayah ekonomi, sosial dan kultural semacam itu, juga telah dialami oleh Indonesia sejak pemerintahan Orde Baru mencapai perkembangan ekonomi yang relatif maju pada periode Repelita ke V yakni sekitar tahun 1994. Sejak periode tersebut arus perpindahan penduduk terutama dari daerah asal ke daerah tujuan dan daerah lainnya, terus meningkat sepanjang tahun (Tjiptoherijanto,2000).

Oleh karena itu para peneliti dan ahli kependudukan pada periode 1970-an hingga menjelang 1990-an lebih memusatkan perhatiannya pada migrasi internal, yaitu perpindahan penduduk antar provinsi atau dalam satu provinsi, khususnya pola migrasi daerah asal-daerah tujuan yang sedang tumbuh (lihat: Naim, 1979; Hugo, 1978; Goldstein, 1980; Mantra, 1981; dan Titus, 1988;). Kondisi ini pula yang diduga menjadi sebab mengapa studi-studi migrasi internasional, (terutama yang mengkaji tentang proses pengambilan keputusan di tingkat individu) masih belum banyak dikerjakan oleh peneliti Indonesia sendiri (Eki, 2002).

Mobilitas penduduk daerah asal-daerah tujuan seperti apa yang diuraikan di muka itu, sebenarnya sejalan dengan teori peralihan mobilitas penduduk dari Wilbur Zelinsky yang menyatakan, bahwa ada hubungan yang signifikan antara jenis dan tinggi rendahnya mobilitas geografis dengan fase modernisasi suatu masyarakat (Zelinsky, 1971). Bahkan kemudian muncul kekhawatiran di kalangan para ahli ilmu sosial dan demografi pada periode itu, bahwa perpindahan penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan sebagai akibat langsung maupun tak langsung dari proses modernisasi ekonomi dan industrialisasi daerah tujuan akan menyebabkan beberapa daerah tujuan di sejumlah negara sedang berkembang, menghadapi tekanan kepadatan penduduk yang luar biasa besar dan membawa permasalahan yang amat kompleks.

Kekhawatiran para ahli tersebut tampaknya memang beralasan, karena dampak dari urbanisasi berlebih seperti yang digambarkan oleh Nasikun (1980) lebih banyak menimbulkan sisi buruknya, dibanding sisi positifnya, baik dilihat dari sisi kehidupan migran sendiri di daerah tujuan dan daerah asalnya maupun dari sisi kebijakan penataan ruang kehidupan per daerah tujuan dimasa depan.

B. Mobilitas Penduduk dan Pengembangan Wilayah

Berkaitan dengan kenyataan tersebut, maka antara periode 1971 - 2000, distribusi daerah tujuan-daerah tujuan di Indonesia cenderung bergerak ke arah sistem per daerah tujuan yang terpadu. Perkembangan daerah tujuan-daerah tujuan di Indonesia (terutama di Jawa dan Sumatra) cenderung menciptakan daerah-daerah "mega urban". Beberapa contoh dari pola perkembangan ini adalah munculnya daerah tujuan "Jabotabek" yang meliputi daerah tujuan-daerah tujuan Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi; kemudian di Sumatra; Medan - Lumbuk Pakam - Binjai - Stabat - Tebing Tinggi; begitu pula Bandung cenderung bergabung dengan daerah tujuan Cimahi - Lembang - Banjaran - Majalaya, lalu Semarang - Kendal - Demak - Unggaran - Salatiga, sedangkan di Jawa Timur dengan konsep Gerbangkertosusila meliputi; Gresik - Bangkalan - Mojokerto - Surabaya - Sidoarjo dan Lamongan (Tjiptoherijanto,2000).

Demikian pesat perkembangan daerah tujuan-daerah tujuan di Pulau Jawa khususnya, sebagai dampak langsung maupun tidak langsung dari migrasi daerah asal - daerah tujuan, maka sangatlah beralasan jika perhatian para peneliti dan pemerintah saat itu masih terpusat pada masalah-masalah migrasi di dalam negeri (migrasi internal) khususnya migrasi sirkuler.

Masalah tersebut adalah pendidikan kaum migran sirkuler yang umumnya rendah, dan juga karena mereka tidak memiliki ketrampilan yang memadai, seringkali mengakibatkan mereka mencari nafkah di daerah tujuan

dengan melakukan usaha mandiri kecil-kecilan, menggunakan peralatan dan ketrampilan sederhana yang dikuasainya. Mereka bekerja sebagai pemulung, penjual keliling, pedagang asongan, tukang becak, tukang ojek, pedagang kaki lima, atau pekerjaan-pekerjaan lain yang umumnya merupakan bagian dari sektor informal (Hart, 1985). Jangkauan kegiatan di sektor informal ini sangat luas. Kegiatan ini bisa dijumpai di sektor perbankan dalam bentuk kegiatan rentenir, di sektor angkutan dalam bentuk operasi tukang becak, di bidang jasa dalam bentuk kegiatan memulung, di sektor perdagangan ada kegiatan berdagang di kaki lima, dan di sektor konstruksi dalam bentuk penggunaan jasa pekerja bangunan dan mandor.

Dikemukakan Hugo (1986), bahwa ada dua pertimbangan yang mempengaruhi kaum migran sirkuler (penglaju) terlibat dalam kegiatan di sektor informal. Pertama, bekerja di sektor informal lebih sesuai dengan sifat migran. Tidak seperti sektor formal yang menghendaki orang bekerja enam hari dalam seminggu, dengan jam kerja yang teratur. Kedua, kaum migran jauh lebih mudah memasuki sektor informal daripada sektor formal. Hugo (1978) mengatakan bahwa seperti sektor pertanian Jawa, sektor informal daerah tujuan umumnya dapat sangat fleksibel menyerap tenaga kerja dari golongan dan kelas manapun.

Bahwa para migran sirkuler (penglaju) di daerah tujuan umumnya bernasib lebih baik daripada ketika mereka masih berada di daerah asal. Pendapatan mereka dilaporkan meningkat dua pertiga kali lipat. Meskipun secara umum ada peningkatan kehidupan sosial ekonomi migran sirkuler (penglaju) setelah mereka melakukan komuter lebih buruk, dan keberhasilan para migran sirkuler (penglaju) dalam meningkatkan kehidupan sosial ekonomi tidaklah terjadi secara merata.

Persoalan lainnya adalah daerah tujuan jauh lebih kompleks dari daerah asal. Bagi pelaku komuter, proses perpindahan dari daerah asal ke daerah tujuan sering kali menimbulkan persoalan, sebab antara daerah asal dengan

daerah tujuan merupakan dua lingkungan yang berbeda. Perbedaan tersebut tidak hanya secara geografis, melainkan juga dalam hal nilai-nilai, norma-norma dan model-model pengetahuan. Lingkungan mempengaruhi kebudayaan, sehingga kebudayaan yang terbentuk merupakan nilai-nilai, norma-norma, dan model-model pengetahuan yang sudah disesuaikan dengan kebutuhan lingkungan yang dihadapinya.

Dengan demikian kebudayaan yang tumbuh di daerah asal berbeda dengan di daerah tujuan. Kebudayaan dalam hal ini dilihat sebagai keseluruhan pengetahuan yang dipunyai manusia sebagai makhluk sosial yang isinya adalah model-model pengetahuan yang secara selektif dapat digunakan untuk memahami dan menginterpretasi lingkungan yang dihadapi, dan untuk mendorong serta menciptakan tindakan-tindakan yang diperlukan. Operasionalisasi dari kebudayaan dalam kehidupan nyata terwujud dalam struktur yang ada dalam masyarakat, yang hanya mungkin terjadi karena adanya pranata-pranata sosial yang dipunyai masyarakat. Pranata sosial merupakan suatu sistem antar-hubungan, peranan-peranan dan norma-norma yang terwujud sebagai tradisi untuk usaha-usaha pemenuhan kebutuhan sosial utama tertentu, yang dirasakan perlunya oleh warga masyarakat yang bersangkutan.

Perbedaan antara daerah tujuan dengan daerah asal terletak pada tingkat kompleksitas kebudayaannya. Kompleksitas ini tercermin dalam berbagai sistem organisasi serta struktur yang ada di daerah tujuan dan di daerah asal, dan dari berbagai tingkah laku para warga daerah tujuan dan daerah asal. Dalam bidang pekerjaan di daerah tujuan, di samping adanya pekerjaan yang berkaitan dengan keahlian spesialisasi tertentu dan menekankan pada pekerjaan otak, juga terdapat macam kegiatan ekonomi yang membutuhkan tenaga terampil yang dapat dilakukan dengan melalui suatu pendidikan ketrampilan atau keahlian khusus. Keanekaragaman kegiatan ekonomi dalam sistem ekonomi daerah tujuan dimungkinkan oleh kepadatan penduduknya

yang relatif lebih tinggi daripada di daerah asal, dan oleh kompleksnya struktur sosial di daerah tujuan (Suparlan, 1980). Dengan adanya berbagai perbedaan antara daerah asal dan daerah tujuan, maka sebagai pendatang yang berasal dari daerah asal, para pelaku komuter ketika tiba di daerah tujuan dihadapkan pada berbagai persoalan yang harus di atasi. Persoalan yang dihadapi tersebut tidak sekedar bagaimana para pelaku migrasi berusaha menyesuaikan diri dengan kehidupan daerah tujuan yang memiliki kompleksitas kebudayaan yang amat berbeda dengan kehidupan yang dialami para migran sirkuler (penglaju) ketika mereka masih di daerah asal, melainkan juga persoalan tentang bagaimana para pelaku migrasi berusaha bisa bertahan hidup.

C. Migran Sirkuler

Secara objektif, keberadaan migran sirkuler (penglaju) tidak melulu menyebabkan hal-hal negatif namun kehadiran para migran sirkuler (penglaju) juga memberikan dampak yang positif terhadap pengembangan sebuah wilayah. Pembangunan jalan, jembatan, gedung perkantoran, dan perumahan tidak terlepas dari para pekerja di sektor informal misalnya buruh bangunan. Beroperasinya pabrik di kawasan-kawasan industri yang terletak di daerah tujuan daerah tujuan besar juga tidak terlepas dari buruh migran sirkuler (penglaju). Berkembangnya pusat-pusat jajanan, pusat hiburan, sekolah, rumah sakit di daerah tujuan belum tentu semuanya dinikmati oleh penduduk dalam daerah tujuan itu sendiri, namun kenyataannya juga dinikmati oleh para migran sirkuler (penglaju) dan keluarganya yang kesemuanya memicu berkembangnya industri-industri tersebut dengan tingkat daya beli masyarakat baik yang tinggal di daerah tujuan tersebut maupun di *interland*-nya

Berdasarkan data Dinas Kependudukan di ibukota Negara kita, jumlah pendatang pasca-Lebaran pada tahun 2004 mencapai 190.356 orang, turun 7,07% dibandingkan tahun 2003. begitu juga tahun 2005 di mana jumlah pendatang baru

mencapai 180.767% orang, turun 5,04% dibandingkan tahun sebelumnya.

Tren penurunan jumlah pendatang baru ke Jakarta juga terjadi pada tahun 2006 di mana pendatang baru tercatat 124.427 orang, turun 31,17% dibandingkan tahun 2005. Lalu, pada tahun 2007, angka pendatang baru ke Jakarta juga menurun menjadi 88.473 orang, turun 19,29% dibandingkan tahun 2007, kemudian pada tahun 2009, jumlah pendatang baru ke Jakarta kembali turun menjadi 69.554 orang, lebih rendah 21,38% dibanding tahun 2008. Pendatang inilah yang kemudian berdomisili di daerah sekitar Jakarta dan kemudian menjadi pekerja komuter yang bekerja di Jakarta.

Tabel.1.1 Pertumbuhan Jumlah Pendatang Ke Ibukota

No	Tahun	Jumlah	Persen
1	2004	190.356	7,07
2	2005	180.767	5,04
3	2006	124.427	31,17
4	2007	109.716	11,90
5	2008	88.473	19,29
6	2009	69.554	21,38

Sumber : Dinas Kependudukan DKI Jakarta

Sebagian dari urban tersebut akhirnya menjadi penglaju/komuter dan mendongkrak Jumlah penglaju atau komuter di Jakarta pada 2010 ini sehingga mencapai sekitar 5,4 juta orang setiap hari.

Tabel.1.2 Jumlah Penduduk Jabodetabek Tahun 2009 - 2010

Wilayah	2009	2010	Pertambahan (%)
DKI Jakarta	9.223.000	9.588.198	3,8
Kab. Bogor	4.453.927	4.695.453	5,2
Daerah tujuan Bogor	985.596	949.066	5,6
Kab. Tangerang	2.508.967	2.600.000	3,5
Daerah tujuan Tangsel	1.051.374	1.376.650	23,6
Daerah tujuan Tangerang	1.783.881	1.800.000	0,9
Kab. Bekasi	2.121.122	2.600.000	18,4
Daerah tujuan Bekasi	2.176.743	2.336.498	37,3
Daerah tujuan Depok	1.465.826	1.692.315	13,4
Bodetabek	16.457.436	18.049.982	8,8
Jabodetabek	25.680.436	27.638.180	7,1

Sumber : SUARA PEMBARUAN, Kamis, 23 September 2010

Komuter itu berasal dari wilayah penyangga Jakarta, yakni Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Bodetabek) yang mengalami pertambahan penduduk yang cukup signifikan. Berdasarkan data statistik kependudukan, penambahan warga Bodetabek tahun 2009-2010 sekitar 1,5 juta orang atau lebih dari lima kali lipat (536%) penambahan warga Jakarta pada kurun waktu yang sama.

Dari 5,4 juta komuter tersebut, sebanyak 50 % menggunakan bus dan angkutan umum sejenis, 44 % menggunakan mobil pribadi dan sepeda motor serta hanya 3 % menggunakan kereta api (KA). Akibatnya, jalanan penuh sesak oleh kendaraan bermotor terutama pada saat jam masuk dan pulang kerja.

Tabel.1.3 Moda Transportasi Komuter Dari Bodetabek ke Jakarta dan Jumlah Penduduk Jakarta

No	Jenis Angkutan	Persen		No	Uraian	Jumlah
1	Bus	50%		1	Malam Hari	9.588.198
2	Mobil Pribadi/ Sepeda Motor	44%		2	Komuter	5.400.000
3	Kereta Api	3%		3	Siang Hari	14.988.198
4	Lain - Lain	7%		Jumlah		29.976.396

Sumber: MTI

Permasalahan bukan hanya terjadi di Jakarta. Sejumlah kota besar lain juga merasakannya. Surabaya, Medan, Semarang, dan yang lainnya. Jumlah penduduk kota terus meningkat. Pada tahun 1980 jumlah penduduk di kota sebesar 32,8 juta (22,3%), meningkat menjadi 55,4 juta (30,9%) pada tahun 1990. Kemudian menjadi 74 juta (37%) pada 1998 dan 90 juta jiwa (44%) pada tahun 2002. Kota besar masih menjadi tujuan yang terus diburu masyarakat. Imbauan semata dan kebijakan parsial tertentu sulit untuk menekan arus urbanisasi ini.

D. Faktor Pendorong dan Penarik Penglaju

Ada dua fakta yang membuat arus tersebut terus berlangsung, faktor pendorong (*push factor*) dan faktor penarik (*pull factor*). Faktor pendorong adalah faktor yang berasal dari daerah asal tempat mereka asal. Sementara faktor penarik adalah janji yang ada di daerah tujuan.

Daerah asal sudah tidak lagi bisa memberikan kehidupan yang baik untuk mereka, pekerjaan sulit didapat, pertanian yang selama ini menjadi andalan daerah asal tidak lagi memberi nafkah yang baik. Industrialisasi saat ini juga belum bisa masuk ke daerah asal sehingga lapangan pekerjaan sangat terbatas.

Faktor pendorong yang membuat mereka keluar dari daerah asal jauh lebih besar daripada faktor penariknya.

Besarnya faktor pendorong ini membuat mereka tidak mempunyai pilihan selain harus pergi ke daerah tujuan dan mengadu nasib dengan kerasnya persaingan. Faktor penarik yang berasal dari daerah tujuan saat ini sebenarnya tidak terlalu besar. Daerah tujuan sudah tidak nyaman lagi untuk ditempati.

Kepadatan penduduk yang sangat besar, tingkat kriminalitas yang tinggi, serta berbagai hal negatif lain akhirnya tidak terlalu menjadi pertimbangan. Daerah tujuan hingga saat ini masih memberikan harapan walaupun kadang harapan itu sangat kecil. Berbeda dengan jika hanya memberikan harapan sama sekali. Kedua faktor khususnya faktor pertama, harus menjadi perhatian pemerintah, baik pusat maupun daerah.

Karena jika faktor pendorong itu bisa diminimalkan, sangat mungkin angka urbanisasi bisa di tekan. Misalnya pemerintah harus bisa memberi perhatian yang serius pada pertanian sehingga masyarakat daerah asal akan lebih tenang mencari nafkah lewat jalur pertanian. Apalagi lahan-lahan di daerah asal masih sangat luas untuk digarap.

Dari latar belakang di atas, maka perlu dikaji lebih jauh secara teoritis bagaimana fenomena mobilitas penduduk, kualitas hidup, dan pengembangan wilayah bisa terjadi. Buku ini akan mengungkap berbagai teori yang menjelaskan fenomena perubahan demografi tersebut. Diharapkan buku ini dapat memberikan kontribusi terhadap khazanah keilmuan khususnya di bidang ekonomi per daerah tujuan yaitu dalam menyikapi persoalan-persoalan komuter sebagai salah satu aspek yang dapat mendorong pengembangan wilayah sedangkan disisi lainnya dapat pula menjadi persoalan dalam sebuah tatanan daerah tujuan.

BAB II

KONSEP WILAYAH DAN TEORI PENGEMBANGAN WILAYAH

A. Konsep Wilayah dan Pengembangan Wilayah

Dalam Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait kepadanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional. Menurut Rustiadi (2006) wilayah dapat didefinisikan sebagai unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu di mana komponen-komponen wilayah tersebut satu sama lain saling berinteraksi secara fungsional. Sehingga batasan wilayah tidaklah selalu bersifat fisik dan pasti tetapi seringkali bersifat dinamis. Komponen-komponen wilayah mencakup komponen biofisik alam, sumber daya buatan (infrastruktur), manusia serta bentuk kelembagaan. Dengan demikian istilah wilayah menekankan interaksi antar manusia dengan sumber daya - sumber daya lainnya yang ada di dalam suatu batasan unit geografis tertentu. Konsep wilayah yang paling klasik (Hagget, Cliff dan Frey, 1977 dalam Rustiadi, 2006) mengenai tipologi wilayah, mengklasifikasikan konsep wilayah ke dalam tiga kategori, yaitu: (1) wilayah homogen (*uniform/homogenous region*); (2) wilayah nodal (*nodal region*); dan (3) wilayah perencanaan (*planning region atau programming region*). Sejalan dengan klasifikasi tersebut, (Glason, 1974 dalam Tarigan, 2005) berdasarkan fase kemajuan perekonomian mengklasifikasikan *region/wilayah* menjadi : 1).fase pertama yaitu wilayah formal yang berkenaan dengan keseragaman/*homogenitas*. Wilayah formal adalah suatu wilayah geografik yang seragam menurut kriteria tertentu, seperti keadaan fisik geografi, ekonomi, sosial dan politik. 2).fase kedua yaitu wilayah fungsional yang berkenaan dengan koherensi dan interdependensi fungsional, saling hubungan antar bagian-bagian dalam wilayah tersebut.

Kadang juga disebut wilayah nodal atau *polarized region* dan terdiri dari satuan-satuan yang heterogen, seperti desa-kota yang secara fungsional saling berkaitan. 3). fase ketiga yaitu wilayah perencanaan yang memperlihatkan koherensi atau kesatuan keputusan-keputusan ekonomi.

Menurut Saefulhakim (2002) wilayah adalah satu kesatuan unit geografis yang antar bagiannya mempunyai keterkaitan secara fungsional. Wilayah berasal dari bahasa Arab "*wala-yuwali-wilayah*" yang mengandung arti dasar "saling tolong menolong, saling berdekatan baik secara geometris maupun *similarity*". Contohnya: antara *supply* dan *demand*, hulu-hilir. Oleh karena itu, yang dimaksud dengan pewilayahan (penyusunan wilayah) adalah pendelineasian unit geografis berdasarkan kedekatan, kemiripan, atau intensitas hubungan fungsional (tolong menolong, bantu membantu, lindung melindungi) antara bagian yang satu dengan bagian yang lainnya. Wilayah Pengembangan adalah pewilayahan untuk tujuan Pengembangan/ pembangunan/ *development*. Tujuan-tujuan pembangunan terkait dengan lima kata kunci, yaitu: (1) pertumbuhan; (2) penguatan keterkaitan; (3) keberimbangan; (4) kemandirian; dan (5) keberlanjutan.

Sedangkan konsep wilayah perencanaan adalah wilayah yang dibatasi berdasarkan kenyataan sifat-sifat tertentu pada wilayah tersebut yang bisa bersifat alamiah maupun non alamiah yang sedemikian rupa sehingga perlu direncanakan dalam kesatuan wilayah perencanaan.

Pembangunan merupakan upaya yang sistematis dan berkesinambungan untuk menciptakan keadaan yang dapat menyediakan berbagai alternatif yang sah bagi pencapaian aspirasi setiap warga yang paling humanistik. Sedangkan menurut Anwar (2005), pembangunan wilayah dilakukan untuk mencapai tujuan pembangunan wilayah yang mencakup aspek-aspek pertumbuhan, pemerataan dan keberlanjutan yang berdimensi lokasi dalam ruang dan berkaitan dengan aspek sosial ekonomi wilayah. Pengertian pembangunan dalam sejarah dan strateginya telah mengalami evolusi perubahan,

mulai dari strategi pembangunan yang menekankan kepada pertumbuhan ekonomi, kemudian pertumbuhan dan kesempatan kerja, pertumbuhan dan pemerataan, penekanan kepada kebutuhan dasar (*basic need approach*), pertumbuhan dan lingkungan hidup, dan pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable development*).

Konsep pengembangan wilayah di Indonesia lahir dari suatu proses iteratif yang menggabungkan dasar-dasar pemahaman teoritis dengan pengalaman-pengalaman praktis sebagai bentuk penerapannya yang bersifat dinamis. Dengan kata lain, konsep pengembangan wilayah di Indonesia merupakan penggabungan dari berbagai teori dan model yang senantiasa berkembang yang telah diujiterapkan dan kemudian dirumuskan kembali menjadi suatu pendekatan yang disesuaikan dengan kondisi dan kebutuhan pembangunan di Indonesia.

Menurut Akil (2003), dalam sejarah perkembangan konsep pengembangan wilayah di Indonesia, terdapat beberapa landasan teori yang turut mewarnai keberadaannya. Pertama adalah Walter Isard sebagai pelopor Ilmu Wilayah yang mengkaji terjadinya hubungan sebab-akibat dari faktor faktor utama pembentuk ruang wilayah, yakni faktor fisik, sosial-ekonomi, dan budaya. Kedua adalah Hirschmann (era 1950-an) yang memunculkan teori *polarization effect* dan *trickling-down effect* dengan argumen bahwa perkembangan suatu wilayah tidak terjadi secara bersamaan (*unbalanced development*). Ketiga adalah Myrdal (era 1950-an) dengan teori yang menjelaskan hubungan antara wilayah maju dan wilayah belakangnya dengan menggunakan istilah *backwash and spread effect*. Keempat adalah Friedmann (era 1960-an) yang lebih menekankan pada pembentukan hirarki guna mempermudah pengembangan sistem pembangunan yang kemudian dikenal dengan teori pusat pertumbuhan. Terakhir adalah Douglass (era 70-an) yang memperkenalkan lahirnya model keterkaitan desa - kota (*rural - urban linkages*) dalam pengembangan wilayah.

Keberadaan landasan teori dan konsep pengembangan wilayah di atas kemudian diperkaya dengan gagasan-gagasan yang lahir dari pemikiran cemerlang putra-putra bangsa. Diantaranya adalah Sutami (era 1970-an) dengan gagasan bahwa pembangunan infrastruktur yang intensif untuk mendukung pemanfaatan potensi sumber daya alam akan mampu mempercepat pengembangan wilayah. Poernomosidhi (era transisi) memberikan kontribusi lahirnya konsep hirarki kota-kota dan hirarki prasarana jalan melalui Orde Kota. (Akil ; 2003)

Selanjutnya (akil, 2003) menjelaskan kemudian Ruslan Diwiryono (era 1980-an) yang memperkenalkan konsep Pola dan Struktur ruang yang bahkan menjadi inspirasi utama bagi lahirnya UU No.24/1992 tentang Penataan Ruang. Pada periode 1980-an ini pula, lahir Strategi Nasional Pembangunan Perkotaan (SNPP) sebagai upaya untuk mewujudkan sistem kota-kota nasional yang efisien dalam konteks pengembangan wilayah nasional. Dalam perjalanannya SNPP ini pula menjadi cikal-bakal lahirnya konsep Program Pembangunan Prasarana Kota Terpadu (P3KT) sebagai upaya sistematis dan menyeluruh untuk mewujudkan fungsi dan peran kota yang diarahkan dalam SNPP.

Pada era 90-an, konsep pengembangan wilayah mulai diarahkan untuk mengatasi kesenjangan wilayah, misal antara KTI dan KBI, antar kawasan dalam wilayah pulau, maupun antara kawasan perkotaan dan perdesaan. Perkembangan terakhir pada awal abad milenium, bahkan, mengarahkan konsep pengembangan wilayah sebagai alat untuk mewujudkan integrasi Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Berdasarkan pemahaman teoritis dan pengalaman empiris di atas, maka secara konseptual pengertian pengembangan wilayah dapat dirumuskan sebagai rangkaian upaya untuk mewujudkan keterpaduan dalam penggunaan berbagai sumber daya, merekatkan dan menyeimbangkan pembangunan nasional dan kesatuan wilayah nasional, meningkatkan keserasian antar kawasan, keterpaduan antar

sektor pembangunan melalui proses penataan ruang dalam rangka pencapaian tujuan pembangunan yang berkelanjutan dalam wadah NKRI..

Berpijak pada pengertian di atas maka pembangunan seyogyanya tidak hanya diselenggarakan untuk memenuhi tujuan-tujuan sektoral yang bersifat parsial, namun lebih dari itu, pembangunan diselenggarakan untuk memenuhi tujuan-tujuan pengembangan wilayah yang bersifat komprehensif dan holistik dengan mempertimbangkan keserasian antara berbagai sumber daya sebagai unsur utama pembentuk ruang (sumber daya alam, buatan, manusia dan sistem aktivitas), yang didukung oleh sistem hukum dan sistem kelembagaan yang melingkupinya.

Pendekatan yang diterapkan dalam pengembangan wilayah di Indonesia sangat beragam karena dipengaruhi oleh perkembangan teori dan model pengembangan wilayah serta tatanan sosial-ekonomi, sistem pemerintahan dan administrasi pembangunan. Pendekatan yang mengutamakan pertumbuhan tanpa memperhatikan lingkungan, bahkan akan menghambat pertumbuhan itu sendiri (Direktorat Jenderal Penataan Ruang, 2003). Pengembangan wilayah dengan memperhatikan potensi pertumbuhan akan membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan melalui penyebaran penduduk lebih rasional, meningkatkan kesempatan kerja dan produktivitas (Mercado, 2002).

Menurut Direktorat Pengembangan Kawasan Strategis, Ditjen Penataan Ruang, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (2002) prinsip-prinsip dasar dalam pengembangan wilayah adalah :

1. Sebagai *growth center*. Pengembangan wilayah tidak hanya bersifat internal wilayah, namun harus diperhatikan sebaran atau pengaruh (*spread effect*) pertumbuhan yang dapat ditimbulkan bagi wilayah sekitarnya, bahkan secara nasional.
2. Pengembangan wilayah memerlukan upaya kerja sama pengembangan antar daerah dan menjadi persyaratan utama bagi keberhasilan pengembangan wilayah.

3. Pola pengembangan wilayah bersifat integral yang merupakan integrasi dari daerah-daerah yang tercakup dalam wilayah melalui pendekatan kesetaraan.
4. Dalam pengembangan wilayah, mekanisme pasar harus juga menjadi prasyarat bagi perencanaan pengembangan kawasan.

Dalam pemetaan *strategic development region*, satu wilayah pengembangan diharapkan mempunyai unsur-unsur strategis antara lain berupa sumber daya alam, sumber daya manusia dan infrastruktur yang saling berkaitan dan melengkapi sehingga dapat dikembangkan secara optimal dengan memperhatikan sifat sinergisme di antaranya (Direktorat Pengembangan Wilayah dan Transmigrasi, 2003)

B. Teori Daerah/Wilayah Inti

John Friedmann menganalisis aspek-aspek tata ruang, lokasi, serta persoalan-persoalan kebijakan dan perencanaan pengembangan wilayah dalam ruang lingkup yang lebih general, Friedmann telah menampilkan teori daerah inti dalam artikel yang berjudul "*A General Theory of Polarized Development*", dalam Hansen N.M (1972).

Di sekitar daerah inti terdapat daerah-daerah pinggiran atau *periphery regions*. Daerah-daerah pinggiran sering kali disebut pula daerah-daerah pedalaman atau daerah-daerah di sekitarnya.

Pengembangan dipandang sebagai proses inovasi yang diskontinyu tetapi kumulatif yang berasal pada sejumlah kecil pusat-pusat perubahan, yang terletak pada titik-titik interaksi yang mempunyai potensi interaksi tertinggi. Pembangunan inovatif cenderung menyebar ke bawah dan keluar dari pusat-pusat tersebut ke daerah-daerah yang mempunyai potensi interaksi yang lebih rendah (Hansen, N.M :1972).

Pusat-pusat besar pada umumnya berbentuk kota-kota besar, metropolis atau megalopolis, dikategorisasikan sebagai daerah-daerah inti, dan daerah-daerah yang relatif statis sisanya merupakan, subsistem-subsistem 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 daerah-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 daya -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 antar rantai (kecenderungan inovasi-inovasi untuk menghasilkan inovasi lainnya), dan pengaruh produksi menciptakan struktur balas jasa yang menarik untuk kegiatan-kegiatan inovatif, (Hasen, N.M ; 1972).

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 sebagainya.

Sehubungan dengan peranan daerah inti dalam pembangunan spasial, Friedmann mengemukakan lima buah preposisi utama, yaitu sebagai berikut (Hasen, N.M ; 1972) :

1. Daerah inti mengatur keterhubungan dan ketergantungan daerah-daerah di sekitarnya melalui sistem 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 di sekitarnya tidak berhasil ditingkatkan, sehingga keterhubungan dan ketergantungan daerah-daerah di sekitarnya terhadap daerah inti menjadi berkurang.

4. Dalam suatu sistem spasial, hierarki 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 - 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. Kemudian Friedmann dikembangkan klasifikasi daerah inti dan daerah-daerah pinggiran menjadi daerah metropolitan (*metropolitan region*), poros pembangunan (*development axes*), daerah perbatasan (*frontier region*), dan daerah tertekan (*depressed region*).

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 kecil yang mempunyai potensi berkembang menjadi pusat-pusat yang lebih besar pada masa depan.

Dari klasifikasi di atas dapat diperoleh pelajaran yang bermanfaat, yakni suatu kebijaksanaan 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 yang terjadi di seluruh jenis wilayah mempunyai ketergantungan satu sama lainnya.

Seperti halnya dengan teori kutub pertumbuhan (Perroux ; 1964), Friedmann memberikan perhatian penting pada daerah inti sebagai pusat pelayanan dan pusat pengembangan. Teori-teori tersebut tidak membahas masalah pemilihan lokasi optimum industri dan tidak pula menentukan jenis investasi apa yang sebaiknya ditetapkan di pusat-pusat urban, oleh karena itu mereka diklasifikasikan sebagai tanpa tata ruang. Walaupun demikian disadari bahwa pusat-pusat urban mempunyai peranan yang dominan yaitu memberikan pancaran pengembangan ke wilayah-wilayah di sekitarnya : daerah inti mempunyai daya pengikat yang kuat untuk mewujudkan integrasi spasial sistem sosial, ekonomi, dan budaya suatu bangsa.

Demikian kuat dominannya pusat-pusat urban dapat menimbulkan dampak negatif yaitu munculnya susunan-susunan ketergantungan dualistik menimbulkan akibat-akibat yang mendalam bagi pembangunan nasional. Beberapa arah perkembangannya yang penting dapat dikemukakan, yaitu hiper urbanisasi, pembangunan modern hanya terpusat di beberapa kota saja, sedangkan daerah-daerah di luarnya boleh dikatakan terpencil dari perubahan-perubahan sosial dan ekonomi, pengangguran dan kerja di bawah daya (*underemployment*), perbedaan pendapatan dan kemiskinan, kekurangan makanan yang terus menerus, hidup kebendaan penduduk daerah pertanian tambah buruk, dan ketergantungan pada dunia luar. (Friedmann dan Douglass; 1976).

Memperlihatkan kelemahan-kelemahan di atas, maka Friedmann menganjurkan pembentukan agropolis-agropolis atau kota-kota di ladang. Hal ini berarti tidak mendorong perpindahan penduduk desa ke kota-kota besar, tetapi mendorong mereka untuk tetap tinggal di tempat mereka semula. Dengan pembangunan agropolitan distrik,

pertentangan abadi antara kota dan desa dapat diredakan terutama di negara-negara berkembang (Friedmann dan Douglass ; 1976).

Salah satu dimensi perencanaan regional dalam bidang perkotaan ialah bagaimana menggerakkan pertumbuhan kota-kota kecil agar dapat mencapai pertumbuhan spontan yang mampu menyangga sendiri pembangunan (*spontaneous self-sustained growth*); dengan demikian pembangunan agropolis-agropolis itu diusahakan tersusun dalam suatu jaringan kota secara regional yang disertai dengan pembangunan dan perbaikan fasilitas perhubungan antar kawasan agropolitan ke kota-kota besar dan menetapkan di agropolis yaitu jasa-jasa pelayanan tertentu dan kegiatan-kegiatan lainnya yang membutuhkan tenaga kerja yang lebih besar dari pada yang terdapat dalam suatu kawasan (Fu Chen Lo dan Kamal Solih; 1976).

Menurut Friedmann, kunci bagi pembangunan kawasan agropolitan yang berhasil ialah memperlakukan tiap-tiap kawasan sebagai satuan tunggal dan terintegrasi; kawasan agropolitan merupakan suatu konsep yang tepat untuk membuat suatu kebijakan pembangunan tata ruang melalui desentralisasi perencanaan dan pengambilan keputusan. (Friedmann dan Douglass; 1976).

Friedmann telah mengembangkan teori kutub pertumbuhan dalam sistem pembangunan yang diselenggarakan berdasarkan atas desentralisasi yang terkonsentrasikan (*concentrated decentralization*) atau sistem dekonsentrasi (Fu Chen Lo dan Kamal Solih; 1976). Pembangunan di Indonesia yang dilaksanakan selama ini mengikuti sistem desentralisasi, di mana peranan Pemerintah Pusat sangat besar; ciri-cirinya yang menonjol antara lain adalah :

1. Pola pembangunan nasional atau sering disebut pula sebagai pembangunan sektoral, prioritasnya ditentukan berdasarkan kebijakan nasional.

2. Anggaran pembangunan disediakan oleh pemerintah pusat dalam APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara), dan
3. Pengelolaan proyek-proyek pembangunan dipertanggungjawabkan kepada perangkat departemen di pusat atau perangkat pusat di daerah (jika pelaksanaannya didelegasikan kepada perangkat pusat di daerah).

Ciri-ciri kawasan agropolitan seperti yang dianjurkan Friedmann mirip dengan kota-kota (Ibukota-Ibukota Kabupaten) yang berpenduduk 50.000 orang ke bawah. Kebijakan perspektif yang dianjurkan oleh Friedman (1975) adalah; yang pertama menganjurkan pembentukan lebih banyak titik-titik pertumbuhan dan yang kedua adalah merangkai pusat-pusat agropolitan menjadi suatu jaringan pusat yang serasi secara regional.

Teori ini menjadi teori menarik untuk diadopsi sebagai salah satu teori tentang pengembangan wilayah dengan adanya daerah-daerah inti yang menarik banyak hal dari daerah-daerah sekitarnya termasuk sumber daya manusia yang kemudian disebut dengan komuter karena berdomisili di kota sekitar namun bekerja di kota inti.

C. Teori Lokasi dan Pusat Pertumbuhan

Teori tempat pemusatan pertama kali dirumuskan oleh Christaller (1966) dan dikenal sebagai teori pertumbuhan perkotaan yang pada dasarnya menyatakan bahwa pertumbuhan kota tergantung spesialisasinya dalam fungsi pelayanan perkotaan, sedangkan tingkat permintaan akan pelayanan perkotaan oleh daerah sekitarnya akan menentukan kecepatan pertumbuhan kota (tempat pemusatan) tersebut. Terdapat tiga faktor yang menyebabkan timbulnya pusat-pusat pelayanan : (1) faktor lokasi ekonomi, (2) faktor ketersediaan sumber daya , (3) kekuatan aglomerasi, dan (4) faktor investasi pemerintah.

Menurut Mercado (2002) konsep pusat pertumbuhan diperkenalkan pada tahun 1949 oleh Francois Perroux yang mendefinisikan pusat pertumbuhan sebagai “pusat dari pancaran gaya sentrifugal dan tarikan gaya sentripetal”. Menurut Rondinelli (1985) dan Unwin (1989) dalam Mercado (2002) bahwa teori pusat pertumbuhan didasarkan pada keniscayaan bahwa pemerintah di Negara berkembang dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan dengan melakukan investasi yang besar pada industri padat modal di pusat kota.

Teori pusat pertumbuhan juga ditopang oleh kepercayaan bahwa kekuatan pasar bebas melengkapi kondisi terjadinya *trickle down effect* (dampak penetasan ke bawah) dan menciptakan *spread effect* (dampak penyebaran) pertumbuhan ekonomi dari perkotaan ke pedesaan. Menurut Stohr (1981) dalam Mercado (2002), konsep pusat pertumbuhan mengacu pada pandangan ekonomi neo-klasik. Pembangunan dapat dimulai hanya dalam beberapa sektor yang dinamis, mampu memberikan output rasio yang tinggi dan pada wilayah tertentu, yang dapat memberikan dampak yang luas (*spread effect*) dan dampak ganda (*multiple effect*) pada sektor lain dan wilayah yang lebih luas. Sehingga pembangunan sinonim dengan urbanisasi (pembangunan di wilayah perkotaan) dan industrialisasi (hanya pada sektor industri). Pandangan ekonomi neo-klasik berprinsip bahwa kekuatan pasar akan menjamin ekuilibrium (keseimbangan) dalam distribusi spasial ekonomi dan proses *trickle down effect* atau *centre down* dengan sendirinya akan terjadi ketika kesejahteraan di perkotaan tercapai dan dimulai dari level yang tinggi seperti kawasan perkotaan ke kawasan yang lebih rendah seperti kawasan *hinterland* dan pedesaan melalui beberapa mekanisme yaitu hirarki perkotaan dan perusahaan-perusahaan besar.

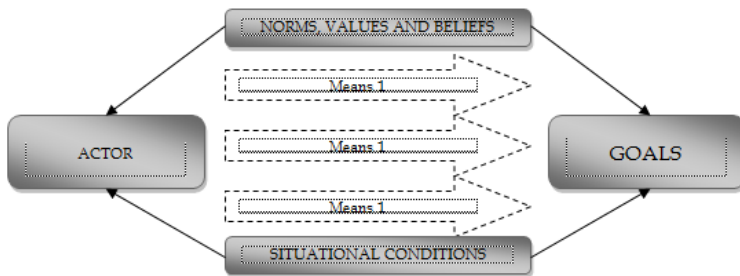
Namun demikian kegagalan teori pusat pertumbuhan karena *trickle down effect* (dampak penetesan ke bawah) dan *spread effect* (dampak penyebaran) tidak terjadi yang diakibatkan karena aktivitas industri tidak mempunyai hubungan dengan basis sumber daya di wilayah *hinterland*. Selain itu respon pertumbuhan di pusat tidak cukup menjangkau wilayah *hinterland* karena hanya untuk melengkapi kepentingan hirarki kota (Mercado, 2002).

BAB III

TEORI TENTANG PERILAKU

A. Teori Tindakan Voluntaristik

Sebagaimana telah disinggung di muka, bahwa teori pokok yang akan penulis pilih dan gunakan dalam studi ini adalah yang kedua yaitu teori “*Voluntaristic action*” yang dirumuskan oleh Talcott Parsons (1974). Adapun asumsi yang mendasari pilihan teori “*Voluntaristic action*” ini adalah sebagai berikut. Pertama, bahwa setiap orang pastilah menganut sistem nilai, norma atau pendek kata kebudayaan tertentu. Kedua, bahwa kebudayaan itu tidaklah mungkin ada tanpa masyarakat. Jadi dalam asumsi penulis, memilih teori ‘*Voluntaristic action*’ berarti telah memilih dasar pemikiran makro (teori struktural fungsional) kedalam satu pendekatan mikro guna menjelaskan proses pengambilan keputusan yang rasional ditingkat individu. Sebagaimana dikutip oleh Turner (1974), di dalam bukunya “*The Structure of Sociological Theory*” secara garis besar inti teori ‘*Voluntaristic Action*’ dari Parsons ini dapat dilihat dan dijelaskan melalui bagan sebagai berikut:



Gambar 2.1 Unit-unit Tindakan Voluntaristik Menurut Parsons.

Sumber : Turner, J.H., *The Structure of Sociological Theory*, 1974.

Menurut Parsons (1974) struktur dari tindakan sosial menyangkut lebih dari sekedar perilaku-perilaku yang ditentukan oleh aturan-aturan normatif belaka. Dalam kaitan ini, ada tiga komponen menurut Parsons yang perlu diperhatikan yakni; pertama, setiap tindakan menyangkut pengambilan keputusan perseorangan didalam usahanya meraih sesuatu tujuan. Kedua, seperangkat nilai-nilai dan ide-ide yang lain akan membatasi pengambilan keputusan pelaku (*Actor*) didalam upayanya untuk mencapai tujuan tersebut. Ketiga, adanya kondisi-kondisi yang bersifat situasional, seperti; keistimewaan lingkungan fisik dan keturunan, selanjutnya akan mendorong tindakan tersebut (Turner, 1974). Pada bagian lain Parsons (1974) menjelaskan konsepsi tentang Voluntarisme tersebut sebagai proses pengambilan keputusan subyektif dari seseorang aktor (pelaku individual), tetapi Parsons memandang keputusan seperti itu sebagai hasil parsial dari bermacam-macam tekanan tertentu baik yang sifatnya normatif maupun situasional. Menjelaskan bagan tersebut di atas, Parsons (1974) sebagaimana dikutip oleh Turner, (1974) selanjutnya menyatakan bahwa, *Voluntaristic Action* dengan demikian meliputi beberapa elemen dasar, sebagai berikut; (1) Ada pelaku (*actor*) yang dalam pemikiran Parsons merupakan perseorangan, (2) Pelaku yang sedang mengejar tujuan tertentu, (3) Pelaku yang juga mempunyai beberapa alternatif cara (*means*) untuk meraih tujuan itu, (4) Pelaku yang dihadapkan pada beberapa varian kondisi situasional, seperti; keadaan biologik dan keturunannya, baik karena sebab eksternal maupun karena desakan ekologiknya yang mempengaruhi pemilihan sarana dan tujuan, (5) Pelaku yang dibatasi oleh nilai-nilai, norma-norma dan sejumlah ide lainnya yang dalam hal ini mempengaruhi apa yang sesungguhnya dipertimbangkan sebagai tujuan dan sarana (*means*) yang dipilih untuk mencapai tujuan itu. Jadi tindakan sosial menurut Parsons (1974) meliputi aktor yang mengambil keputusan subyektif tentang sarana atau cara yang ia pakai untuk meraih tujuan, yang seluruhnya di pengaruhi atau mendapat tekanan

dari nilai, ide dan kondisi situasional dilingkungan di mana aktor menjadi bagian di dalamnya (Turner, 1974).

B. Teori Pilihan Rasional

Sosiologi menurut Weber (1969) merupakan bidang kajian ilmu yang berupaya memahami tindakan-tindakan sosial dengan jalan menguraikan dan menjelaskan sebab-sebab dari sesuatu tindakan tersebut dilakukan. Sesungguhnya, inti dari sosiologi Weber adalah pada makna yang konkrit dari tindakan perseorangan yang lahir dari alasan-alasan subyektif, dan bukan pada bentuk-bentuk substansial dari kehidupan bersama maupun nilai obyektif dari tindakan tersebut. Weber (1969) selanjutnya menyatakan bahwa, tindakan sosial seseorang dipengaruhi oleh empat faktor sebagai berikut;

1. *Zweck rational*, adalah tindakan sosial yang mendasarkan pada pertimbangan-pertimbangan manusia yang rasional di dalam merespon kondisi eksternalnya (termasuk tanggapan terhadap orang lain di luar dirinya dalam upaya mencapai tujuan yang maksimal dengan pengorbanan yang seminimal mungkin).
2. *Wert rational*, juga merupakan tindakan yang rasional, tetapi mendasarkan diri pada keyakinan akan nilai-nilai absolut tertentu, seperti; nilai keagamaan, etika dan estetika atau nilai lainnya yang diyakini.
3. *Affectual*, merupakan suatu tindakan sosial yang lahir dari adanya dorongan atau motivasi yang bersifat emosional, seperti dorongan rasa marah terhadap seseorang, atau tindakan yang didasari oleh rasa cinta, kasih sayang dan sejenisnya.
4. *Traditional*, adalah tindakan sosial yang berhubungan dengan orientasi atau dorongan tradisi masa lampau, yang dianggap mulia dan berdasarkan pada hukum-hukum normatif yang menjadi kesepakatan masyarakat (lihat : Siahaan, 1990).

Menurut Weber (1969), keempat tindakan sosial seperti inilah yang dapat mempengaruhi pola-pola hubungan sosial di dalam struktur masyarakat. Inti pemikiran Weber tersebut selanjutnya menjadi dasar bagi pengembangan teori-teori pilihan rasional yang lahir kemudian.

Teori pilihan rasional (*Rational Choice Theory*) sering pula disebut sebagai teori tindakan rasional (*Rational Action Theory*) Teori ini pada awalnya berpengaruh kuat pada analisis-analisis ekonomi, tetapi kemudian diadopsi pula oleh sosiologi, psikologi, dan ilmu politik bahkan ilmu humaniora. Meskipun teori pilihan rasional ini awalnya berakar pada sosiologi Max Weber, tetapi di dalam sosiologi populer sekitar tahun 1990-an, mulai masuk ke dalam Asosiasi Sosiologi Amerika setelah munculnya penerbitan *Journal of Rationality and Society* pada tahun 1989 dan berdirinya Seksi Pilihan Rasional (*Rational Choice Section*) pada tahun 1994 di negara tersebut (Adipitoyo, 2003)

Dalam penggolongan Poloma (2000) Teori Pilihan Rasional ada pada pespektif sosiologi naturalistik, yaitu bagian penggunaan matematika dalam teori sosiologi; sedangkan di dalam penggolongan Haralambos dan Holborn (2000) tidak dimasukkan; baik pada perspektif struktural, tindakan sosial maupun pada penyatuan pendekatan struktural dan tindakan sosial. Sumber lain menyebutkan bahwa, teori pilihan rasional memang masuk ke dalam kelompok teori sosiologi naturalistik. Akan tetapi, teori ini memiliki kesempatan dalam sosiologi evaluatif, karena dapat digunakan untuk pengukuran pengambilan kebijakan (Friedman dan Hechter dalam Ritzer, 2001).

Menurut Melberg (1995) model pilihan rasional menjadi berharga dalam analisis sosiologi, karena menyediakan aturan berdasarkan pengalaman dan praktek atau petunjuk praktis, "*rule of thumb*" tentang bagaimana (mekanisme) suatu tindakan itu dipilih. Akan tetapi, karena pilihan rasional memerlukan banyak faktor, seperti pilihan yang diambil, maka untuk penjelasannya harus dibantu dengan model-model yang lain.

Model pilihan rasional sangat penting untuk dipakai menjelaskan pertukaran sosial, dalam arti pemilihan tindakan pada situasi interaktif yang sangat dipengaruhi oleh upaya pemaksimalan menurut tujuan. Model pilihan rasional merupakan mekanisme yang membutuhkan fakta-fakta tertentu yang eksternal (seperti tujuan dan makna dari tindakan) Dalam hubungan ini, teori-teori yang lain, diperlukan untuk menjelaskan tujuan dan pengertian yang mempengaruhi situasi tertentu (Adipitoyo, 2003).

Hasil identifikasi yang dilakukan oleh Huber sebagaimana dikutip oleh Heckathorn (dalam Ritzer, 2001) menunjukkan bahwa, sosiologi pilihan rasional mencakup sebagian besar penelitian sosiologi di dalam kesamaan analisis mengenai perilaku yang purposif. Jadi perilaku yang purposif dengan demikian, merupakan elemen penting di dalam teori pilihan rasional. Tetapi ciri terpenting dari sosiologi pilihan rasional menurut sumber di atas, adalah komitmennya yang mendalam kepada individualisme metodologis (*methodological individualism*) yang bersumber dari sosiologi Max Weber. Ciri yang kedua adalah bahwa; teori pilihan rasional memandang konsep memilih (*choice*) tersebut sebagai proses mengoptimalkan tujuan.

Sementara itu, para teoritis sosiologi pilihan rasional seperti; James S. Coleman, Richard M. Emerson, Karen S. Cook, Peter M. Blau serta Robert von Mises; menyatakan pandangan yang sama, bahwa model pilihan rasional ini berupaya menunjukkan; (1) dasar fenomena sosial itu nyata, (2) para aktor bertindak untuk tujuan mengejar kepentingan secara rasional, (3) kecanggihan individualisme metodologis, (4) fokus analisis lebih pada aktor dan strateginya dari pada sistem secara keseluruhan, dan (5) penggunaan logika deduksi untuk menjelaskan fenomena (Mozelis, 1995).

Menurut Friedman dan Hechter (dalam Ritzer, 2001) ada tiga kelebihan yang dimiliki oleh teori pilihan rasional, yaitu; (1) memiliki kontribusi pada area pengukuran, (2) sebagai pendekatan pertikaian dalam institusi sosial (seperti: dalam

hukum, peraturan-peraturan, norma, dan nilai-nilai budaya) dan (3) memberikan kemungkinan tentang cara untuk menjawab pilihan tujuan individu. Adanya kesempatan untuk pengukuran, yang dapat dilakukan oleh pilihan rasional adalah pada proses pembuatan keputusan (*decision making processes*) individu dalam agregasi (*aggregation*).

Tokoh utama teori pilihan rasional yang tetap teguh pada pendiriannya adalah Coleman, sedangkan yang lainnya, bergabung ke dalam model pertukaran sosial (*Social Exchange Model*) yang sebenarnya masih segaris dengan teori pilihan rasional. Posisi Coleman lebih ke arah atomisme sosial, karena ia memasukkan proposisi makro ke tingkat mikro. Meskipun demikian, sedikitnya ada tiga proposisi Coleman yang mampu menggambarkan bentuk ideal penjelasan peristiwa sebagai berikut;

1. Proposisi makro ke mikro, yang mengungkapkan pengaruh faktor tingkat masyarakat terhadap individu
2. Proposisi mikro ke makro, yang menggambarkan proses-proses pada tingkatan mikro
3. Proposisi mikro ke makro, yang menunjukkan bagaimana sejumlah peristiwa pada tingkat individu akan menghasilkan perubahan-perubahan pada tingkat masyarakat (Mozelis, 1995).

Sosiologi Pilihan Rasional menurut Heckathorn memandang bahwa, memilih itu sebagai tindakan yang bersifat rasional. Jadi artinya, Teori Pilihan Rasional sangat menekankan pada prinsip "efisiensi" di dalam mencapai tujuan suatu tindakan. Sementara itu, Teori *Voluntaristic Action* (Talcott Parsons) sangat deterministik dan hanya menekankan pada proses pemilihan "*means*" (cara) di dalam mencapai tujuan suatu tindakan. Dalam kerangka semacam inilah maka dipandang penting untuk mengintegrasikan *Rational Choice Theory* dengan *Voluntaristic Theory of Action* Talcott Parsons, agar Teori Voluntaristik memiliki "*frame-work*" yang jelas dan menjadi lebih tajam untuk digunakan menganalisis "Proses

Pengambilan Keputusan Migrasi ditingkat individu. Dasar pertimbangan mengintegrasikan ke dua teori ini, ada tiga yakni, pertama; agar hal ini dapat lebih tajam membedakan dengan pandangan ekonomi mikro klasik yang melihat pilihan rasional sekedar untuk memaksimalkan keuntungan atau pendapatan (Ritzer, 2001) ,Kedua, karena "Actor" di dalam upaya mengejar "Goal" (menurut kerangka pemikiran *Voluntaristic Action*) diasumsikan melakukan pilihan rasional. Ketiga, bahwa Teori Pilihan Rasional sebagai alat analisis gejala sosial, perlu didukung oleh teori lain yang berdimensi mikro agar lebih "*applicable*" menurut paham "*Utilitarianisme*". Pertimbangan tersebut di atas juga diperkuat oleh Heckathorn . Bahwa dalam pandangan teori sosiologi pilihan rasional, dorongan untuk bertindak lebih didasarkan pada tujuan-tujuan altruistik (*altruistic*) dan egoistik (*egoistic*) yang kompleks. Selain itu Teori Pilihan Rasional juga memandang bahwa rasionalitas itu memiliki keterbatasan-keterbatasan. Artinya bahwa, ada kalanya suatu tindakan yang sudah diperhitungkan secara rasional - ternyata memiliki akibat yang tidak diharapkan, bahkan akibat tersebut sama sekali tidak diperhitungkan atau diantisipasi sebelumnya. Menurut Heckathorn, semua itu terjadi karena keterbatasan rasio manusia di dalam memperoleh dan mengolah informasi (Ritzer, 2001).

Secara esensial memang tidak ada perbedaan antara teori sosiologi pilihan rasional dengan teori sosiologi klasik. Akan tetapi satu hal yang membedakannya adalah pada konsepsi tentang "memilih" yang nampak lebih eksplisit pada sosiologi pilihan rasional, dibandingkan dengan sosiologi klasik (Ritzer, 2001). Disamping itu, teori pilihan rasional memiliki dua asumsi pokok sebagai berikut:

1. Fenomena sosial, ekonomi, dan fenomena tingkat kemasyarakatan (*social*) lainnya hanya dapat dijelaskan melalui pemahaman atas tindakan individu-individu, atau suatu hubungan kausal penjelasan dan keberadaannya hanya dapat dicari pada tingkatan mikro, dan

2. Tindakan serta institusi pada dasarnya adalah tindakan sosial. Oleh sebab itu, teori pilihan rasional menolak anggapan “atomisme sosial truistik” (*truistic social atomism*) yang memandang masyarakat sekedar merupakan gabungan individu-individu dan institusi yang berisikan penjumlahan orang-orang, aturan-aturan, dan peran-peran sosial (Heckathorn dalam Ritzer, 2001).

Pada bagian lain Heckathorn juga menyatakan bahwa, dilihat dari struktur umum teori pilihan rasional, ternyata ia mencakup beberapa terminologi teoritik sebagai berikut; (1) sekumpulan aktor yang berfungsi sebagai pemain dalam sistem, (2) Alternatif-alternatif yang tersedia bagi masing-masing aktor, (3) Seperangkat hasil yang mungkin diperoleh dari sejumlah alternatif yang tersedia bagi aktor, (4) Pemilihan kemungkinan hasil oleh aktor dan (5) Harapan aktor terhadap akibat dari parameter-parameter sistem (Ritzer, 2001).

Karena studi ini akan difokuskan pada permasalahan bagaimana para wanita desa yang miskin tersebut mengatasi berbagai tekanan struktural maupun tekanan fungsional atau kebudayaannya, maka untuk menjawab pertanyaan besar tersebut, studi ini telah memilih teori yang dianggap lebih sesuai, untuk transformasi mikro ke makro yaitu teori Pilihan Rasional (*Rational Choice Theory*). Sementara itu, kerangka teoritik yang hendak digunakan dalam studi ini, tetap mengacu pada teori Struktural Fungsional dan Struktur Konflik sebagai “*theoretical frame work*” ditingkat makro, sedangkan teori “*Voluntaristic Theory of Action*” dari Parsons akan digunakan sebagai alat utama untuk menjelaskan dan meramalkan gejala pengambilan keputusan migrasi internasional ditingkat mikro. Dengan demikian, secara eksplisit penelitian ini akan memasuki kelompok teori Sosiologi Pilihan Rasional, sedangkan teori yang akan dikoreksi (diuji) adalah teori “*Voluntaristic Action*” dari Talcott Parsons (1971)

Pendekatan yang pertama sebenarnya pernah ditolak oleh para ahli sosiologi, tetapi kemudian mulai muncul dan

dianggap signifikan dengan kondisi dasawarsa terakhir yaitu sekitar tahun 1980-an. Pada dasarnya pendekatan ini menekankan bahwa, manusia adalah organisme yang mementingkan dirinya sendiri, karena itu ia memperhitungkan cara-cara bertindak yang memungkinkan mereka memaksimalkan keuntungan dan meminimalkan biaya. Dengan demikian para individu ini akan memiliki motivasi pada tingkat mikro, dan gambaran berbagai masyarakat serta jaringan dunia selama jangka waktu yang lama, merupakan hasil kumpulan dari interaksi tingkat mikro ini. Bahwa konstruksi sosial atas realitas itulah yang memaksimalkan perolehan diri masing-masing individu yang berinteraksi dalam kondisi-kondisi sosial dan historis tertentu (Sanderson, 1995).

Dapat segera terlihat bahwa teori pilihan rasional sangat sesuai dengan strategi teoritis materialis dan konflik pada tataran makro. Ada bukti yang menunjukkan bahwa, versi tertentu dari teori materialis dan konflik ternyata secara eksplisit didasarkan pada asumsi-asumsi tingkat mikro pilihan rasional. Tentu saja, teori pilihan rasional bukanlah merupakan strategi yang sempurna (dan satu-satunya) untuk translasi mikro, karena dapat saja terjadi di mana orang mengikuti motif-motif lain diluar kepentingan dirinya. Tetapi secara umum, strategi teoritis tingkat mikro ini (pilihan rasional) dapat dipandang sebagai strategi yang paling memberikan harapan di dalam menguji dasar-dasar mikro bagi sosiologi makro (Sanderson, 1995).

BAB IV

KESEJAHTERAAN DAN KUALITAS HIDUP

A. Teori Welfare of Economics

Kesejahteraan dan Keseimbangan Umum merupakan konsep yang berbeda satu sama lain meskipun sering dikaitkan satu dengan lainnya. Definisi yang sering digunakan untuk kesejahteraan adalah keadaan seorang dalam suatu sistem perekonomian. Dan keseimbangan didefinisikan sebagai keadaan tetap di mana pada posisi tersebut tidak ada rangsangan atau kesempatan untuk berubah.

Kebanyakan analisis ekonomi berkaitan dengan aspek ekonominya yaitu bagaimana mencapai kesejahteraan maksimum atau optimum bagi masyarakat yang ada dalam sistem perekonomian. Definisi kesejahteraan optimum masih merupakan persoalan karena hanya berkaitan dengan satu orang saja dan bisa diartikan sebagai kesejahteraan seseorang bukan masyarakat. Dan kalau semakin bertambah jumlah orangnya definisi obyektif atas kesejahteraan optimum bagi sekelompok orang menjadi kabur karena definisi tersebut harus mempertimbangkan perbandingan kepuasan antara satu orang dengan yang lainnya. Keadaan Pareto Optimal merupakan pemecahan terbaik selama ini di mana tidak ada seorang yang menjadi baik tanpa seorang lainnya menjadi jelek.

Konsep keseimbangan ini penting bukan karena posisi keseimbangan selalu dicapai tetapi karena konsep ini menunjukkan kepada kita arah di mana proses ekonomi bergerak. Jika posisi keseimbangan dikatakan stabil maka unit ekonomi pada ketidakseimbangan bergerak ke arah posisi keseimbangan tersebut.

Kesejahteraan ekonomi didasarkan atas pemikiran Pareto di mana kesejahteraan ekonomi akan meningkat jika seseorang menjadi lebih baik dan tidak ada seorang pun yang menjadi lebih jelek. Standar analisis yang digunakan oleh para ekonom

dalam menilai efisiensi alokasi sumber/faktor produksi didasarkan pada tolok ukur Pareto di atas. Konsep ataupun pengertian tentang "menjadi lebih baik" dan "menjadi lebih jelek" berarti peningkatan atau penurunan kepuasan yang dikaitkan dengan perubahan di dalam konsumsi barang-barang dan jasa

Pada posisi alokasi sumber/faktor produksi optimal tidak dimungkinkan untuk mengadakan perubahan alokasi faktor produksi sedemikian rupa sehingga membuat seseorang menjadi lebih baik tanpa membuat orang lain menjadi jelek. Posisi optimal ini mempunyai arti bahwa kumpulan barang yang diproduksi mempunyai nilai yang lebih tinggi daripada alternatif kumpulan barang yang lain yang dapat diproduksi dengan faktor produksi yang tersedia.

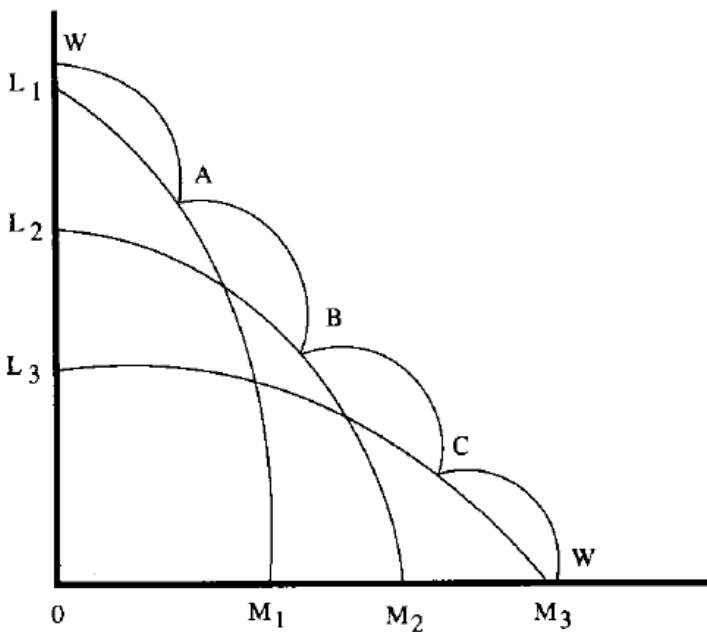
Anggapan-anggapan yang digunakan dalam mengukur efisiensi penggunaan sumber faktor produksi adalah sebagai berikut:

1. Setiap individu bertujuan memaksimalkan kepuasannya dan fungsi utilitinya (kepuasannya) independen dalam" arrian tidak dipengaruhi oleh konsumsi barang-barang, jasa yang dilakukan oleh individu yang lain dan juga oleh penyediaan faktor oleh individu yang lainnya.
2. Semua manfaat (*benefits*) dan biaya (*cost*) di ukur dengan harga pasar.
3. Tidak ada masalah dalam hal keutuhan.
4. Informasi yang lengkap.
5. Teknologi tertentu.
6. Perekonomian tertutup.
7. *Full employment*

Posisi Pareto Optimal untuk seluruh perekonomian (Produksi, Konsumsi dan Pertukaran) digambarkan dengan menggunakan konsep kurva kemungkinan kepuasan (*The Utility Possibility Curve - UPC*). Kurva ini di dapat dari kurva kontrak di mana dengan merubah sumbu barang menjadi sumbu utiliti.

Kurva kemungkinan kepuasan berarah negatif menunjukkan bahwa untuk suatu kelompok barang, kepuasan dari seorang konsumen hanya dapat ditingkatkan dengan mengorbankan kepuasan konsumen yang lain.

Kenapa kurva ww, pada gambar ini, memotong kurva yang lain dikarenakan adanya anggapan bahwa kedua konsumen mempunyai selera yang berbeda. Kurva amplop menunjukkan batas kesejahteraan (*the welfare frontier*) dari semua kemungkinan kepuasan



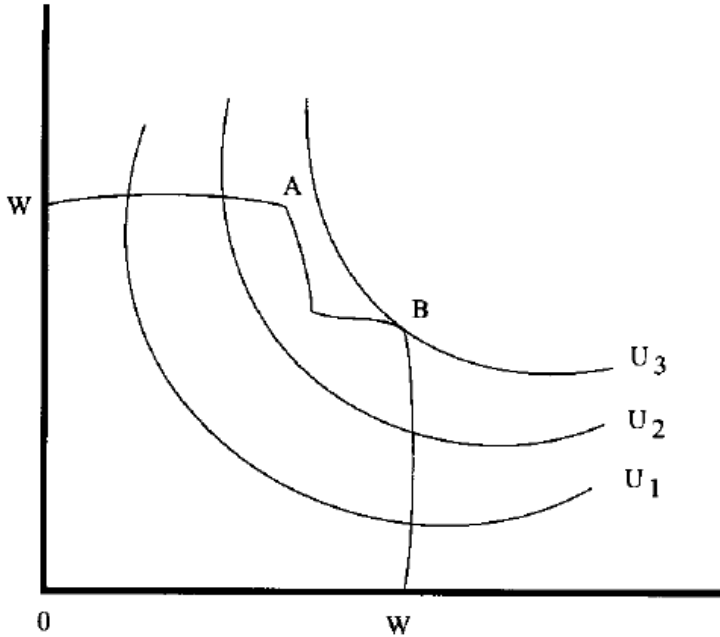
Gambar 2.2. Kurva amplop menunjukkan batas kesejahteraan.

Sumber : Varian (2000)

Dapat disimpulkan bahwa untuk mencapai efisiensi ekonomi maksimum, perekonomian harus berada pada beberapa titik di batas kesejahteraan (misalnya A, B dan C pada gambar di atas). Karena pada batas kesejahteraan ini semua

persyaratan marginal dipenuhi dan tidak dimungkinkan meningkatkan kesejahteraan seseorang tanpa membuat yang lain menderita. Dan pada batas kesejahteraan tersebut persyaratan Pareto Optimal dipenuhi. Jika perekonomian berada pada posisi Pareto Optimal, distribusi kepuasan harus berada pada beberapa titik di batas kesejahteraan.

Pergerakan sepanjang batas kesejahteraan menunjukkan bahwa peningkatan kesejahteraan seseorang harus diimbangi oleh berkurangnya kepuasan yang dinikmati oleh orang lain untuk mengatakan bahwa suatu titik di batas kesejahteraan lebih baik daripada titik yang lain dapat diartikan bahwa masyarakat akan semakin baik (kesejahteraannya) jika beberapa orang mempunyai barang jasa yang bertambah sedangkan yang lainnya semakin berkurang. Tolok ukur yang dikemukakan oleh Pareto tidak berlaku dalam hal ini sehingga diperlukan alat/tolok ukur pembantu yang disebut fungsi kesejahteraan masyarakat (*A social welfare function*) yang menunjukkan sekelompok kurva tak acuh (*indifferent curve*) di mana merupakan tingkatan berbagai kombinasi kepuasan yang ada pada berbagai lapisan masyarakat.



Gambar 2.3. Kurva Indifference yang menggambarkan kombinasi tingkat kesejahteraan masyarakat

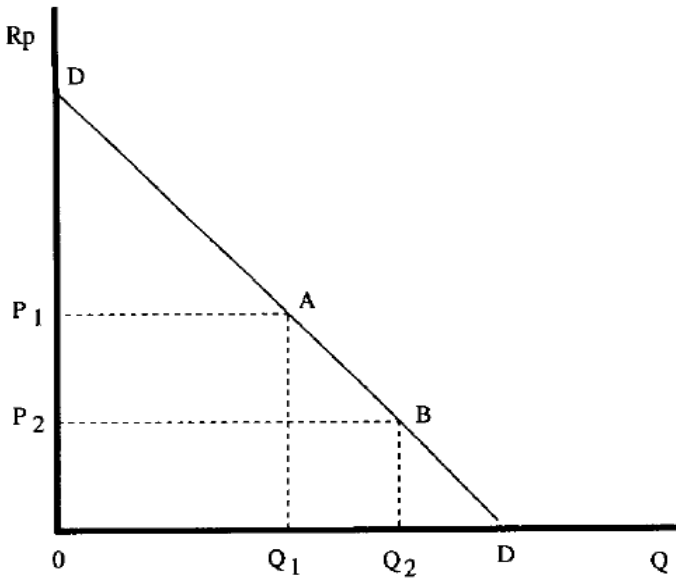
Sumber : Varian (2000)

Pada gambar di atas, titik B menunjukkan tingkat yang lebih disukai karena terletak pada tingkat tertinggi yang dapat dicapai oleh kurva kesejahteraan masyarakat (u_3). Karena semakin tinggi kurva kesejahteraan masyarakat semakin tinggi kesejahteraan.

Untuk melihat dan mengukur ada tidaknya perubahan kesejahteraan yang mungkin dikaitkan dengan akan dibuatnya suatu keputusan yang mungkin dapat meningkatkan kesejahteraan sering digunakan beberapa tolok ukur yang antara lain :

1. *Consumer's Surplus*
2. Fungsi kesejahteraan masyarakat

Consumer's surplus yang merupakan kelebihan atas harga yang dibayarkan untuk mendapatkan sesuatu barang. Definisi untuk ini dikenalkan oleh Alfred Marshall dengan menggunakan gambar sebagai berikut :



Gambar 2.4. Consumer Surplus

Sumber : Varian (2000)

Kurva DD adalah permintaan akan suatu barang. Besar kecilnya consumer's surplus pada berbagai tingkat harga ditunjukkan sebagai berikut: Pada P_1 , CS = AP₁D dan P_2 CS = BP₂D. Nampak bahwa semakin rendah harga semakin besar / bertambah *consumer's surplus*. Secara kasar dapat disimpulkan bahwa semakin besar consumer's surplus dinikmati oleh konsumen semakin besar kesejahteraan. Tetapi tolak ukur ini banyak mengandung kelemahan.

Tolok ukur yang nampaknya lebih baik adalah dengan menggunakan kurva kesejahteraan masyarakat (*Social Welfare Function*) yang mirip dengan kurva tak acuh (*Indifferenc Curve*), di mana semakin tinggi dan jauh letaknya kurva tersebut dari titik pusat akan menunjukkan tingkat kepuasan yang lebih tinggi. Dengan demikian adanya kekuatan yang mampu mendorong kurva kesejahteraan masyarakat tersebut ke atas dapat diartikan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Tetapi tolok ukur ini pun mempunyai kelemahan yang antara lain sangat sukar untuk mengetahui adanya dari bentuk kurva kesejahteraan masyarakat tersebut.

B. Teori Kualitas Hidup

Secara umum dan banyak teori-teori tentang kualitas hidup selalu melihat dari sudut pandang kesehatan fisik, namun dalam penelitian ini kualitas hidup akan dilihat dari sisi lain yaitu psikologis para pelaku komuter. Teori-teori tentang kualitas hidup yang dilihat dari sudut pandang psikologis belakangan ini sudah mulai berkembang, dan masih sedikit peneliti yang mencoba mengaitkannya dengan komuter. Setiap individu memiliki kualitas hidup yang berbeda tergantung dari masing-masing individu dalam menyikapi permasalahan yang terjadi dalam dirinya. Jika menghadapi dengan positif maka akan baik pula kualitas hidupnya, tetapi lain halnya jika menghadapi dengan negatif maka akan buruk pula kualitas hidupnya.

Menurut Calman yang dikutip oleh Hermann (1993) mengungkapkan bahwa konsep dari kualitas hidup adalah bagaimana perbedaan antara keinginan yang ada dibandingkan perasaan yang ada sekarang, definisi ini dikenal dengan sebutan "Calman's Gap". Calman mengungkapkan pentingnya mengetahui perbedaan antara perasaan yang ada dengan keinginan yang sebenarnya, dicontohkan dengan membandingkan suatu keadaan antara "di mana seseorang berada" dengan "di mana seseorang ingin berada". Jika perbedaan antara kedua keadaan ini lebar, ketidakcocokan ini

menunjukkan bahwa kualitas hidup seseorang tersebut rendah. Sedangkan kualitas hidup tinggi jika perbedaan yang ada antara keduanya kecil.

Cella & Tulsy (dalam Dimsdale, 1995) beberapa pendekatan fenomenologi dari kualitas hidup menekankan tentang pentingnya persepsi subjektif seseorang dalam memfungsikan kemampuan mereka sendiri dan membandingkannya dengan standar kemampuan internal yang mereka miliki agar dapat mewujudkan sesuatu menjadi lebih ideal dan sesuai dengan apa yang mereka inginkan.

Hal ini sejalan dengan pendapat Campbell dkk (dalam Dimsdale, 1995) yang menggaris bawahi tentang pentingnya persepsi subjektif dan penafsiran dalam pengukuran kualitas hidup. Dalam hal ini dikemukakan bahwa kualitas hidup dibentuk oleh suatu gagasan yang terdiri dari aspek kognitif dan afektif karena penilaian individu terhadap satu kondisi kognitif mempengaruhi secara efektif dan menimbulkan reaksi terhadap kondisi emosi individu tersebut.

Adapun menurut Cohen & Lazarus (dalam Sarafino, 1994) kualitas hidup adalah tingkatan yang menggambarkan keunggulan seorang individu yang dapat dinilai dari kehidupan mereka. Keunggulan individu tersebut biasanya dapat dinilai dari tujuan hidupnya, kontrol pribadinya, hubungan interpersonal, perkembangan pribadi, intelektual dan kondisi materi.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa kualitas hidup adalah penilaian individu terhadap posisi mereka di dalam kehidupan, dalam konteks budaya dan sistem nilai di mana mereka hidup dalam kaitannya dengan tujuan individu, harapan, standar serta apa yang menjadi perhatian individu.

Aspek dilihat dari seluruh kualitas hidup dan kesehatan secara umum (WHOQOL Group, 1998):

1. Kesehatan fisik : penyakit dan kegelisah, tidur dan beristirahat, energi dan kelelahan, mobilitas, aktivitas sehari-hari, ketergantungan pada obat dan bantuan medis,

kapasitas pekerjaan.

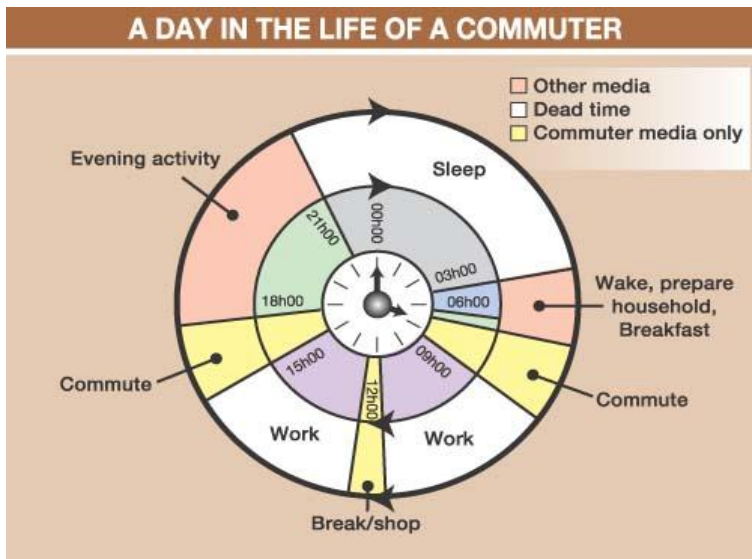
2. Psikologis : perasaan positif, berpikir; belajar; mengingat; dan konsentrasi, self-esteem, penampilan dan gambaran jasmani, perasaan negatif, kepercayaan individu.
3. Hubungan sosial : hubungan pribadi, dukungan sosial, aktivitas seksual.
4. Lingkungan : kebebasan; keselamatan fisik dan keamanan, lingkungan rumah, sumber keuangan, kesehatan dan kepedulian sosial, peluang untuk memperoleh keterampilan dan informasi baru, keikutsertaan dan peluang untuk berekreasi, aktivitas di lingkungan, transportasi.

Vanderslice dan Rice (1992) kepuasan menjadi ukuran kualitas hidup para pelaku komuter mulai dari kepuasan kehidupan pekerjaan, kehidupan berkeluarga, kepuasan waktu pribadi, kepuasan bersosialisasi dengan masyarakat dan kepuasan secara keseluruhan hidupnya. Para pelaku menunjukkan bahwa para komuter memiliki kepuasan yang lebih rendah dalam kehidupan berkeluarga, memiliki kepuasan yang lebih rendah dalam hubungan rumah tangga, tidak memiliki waktu pribadi yang banyak, tidak memiliki waktu yang banyak untuk bersosialisasi dengan masyarakat sekitar tetapi memiliki kepuasan yang lebih dalam dunia pekerjaan. Namun secara keseluruhan kepuasan para pelaku komuter diakui lebih rendah dibandingkan dengan pekerja lainnya yang tidak melakukan komuter.

Selain itu, Vanderslice dan Rice (1992) berpendapat bahwa para komuter memiliki banyak kesulitan dalam hidupnya. Hubungan perilaku berkomuter dengan stress sudah sangat jelas sekali karena para komuter tersebut banyak kehilangan waktu dalam berkomuter. Stress juga disebabkan kehilangan dukungan emosional, perasaan kesepian dan merasa tidak normal dibandingkan dengan kehidupan tradisional lainnya.

Komuter khususnya yang memiliki anak terlebih akan memiliki stress yang lebih tinggi karena mereka harus mengalokasikan pendapatannya untuk selalu berkomunikasi dengan menggunakan alat komunikasi alternatif.

Selain stress, dengan waktu tempuh di perjalanan makan secara psikologis para pelaku komuter merasa memiliki sedikit waktu untuk bekerja dan seakan-akan merasa pekerjaan selalu menumpuk dan memburu untuk segera diselesaikan. Berikut adalah pola rutinitas harian para pelaku komuter yang cenderung memicu turunnya kualitas hidup pelaku komuter tersebut.



Gambar 2.5. Aktifitas Harian Komuter

Sumber : <http://free.financialmail.co.za/innovations/0305/6-05commuters.jpg>

BAB V

TEORI TENTANG MIGRASI

A. Teori-Teori Migrasi

Migrasi merupakan salah satu faktor dasar di samping faktor Kelahiran dan Kematian yang mempengaruhi pertumbuhan penduduk. Di negara-negara yang sedang berkembang migrasi secara regional sangat penting untuk dikaji secara khusus, mengingat meningkatnya kepadatan penduduk yang pesat di daerah-daerah tertentu sebagai distribusi penduduk yang tidak merata.

Definisi migrasi dalam arti luas menurut Lee, S.Everett. (1991); migrasi adalah perubahan tempat tinggal secara permanen atau semi permanen. Tidak ada pembatasan, baik pada jarak perpindahan maupun sifatnya, yaitu apakah tindakan itu bersifat suka rela atau terpaksa; serta tidak diadakan perbedaan antara migrasi dalam negeri dan migrasi ke luar negeri. Jadi pindah tempat dari satu tempat tinggal ke tempat tinggal lain hanya dengan melintasi lantai antara kedua ruangan itu dipandang sebagai migrasi, sama seperti perpindahan dari Bombay di India ke

Cedar Rapids di IOWA meskipun tentunya sebab-sebab dan akibat-akibat perpindahan itu sangat berbeda. Tidak semua macam perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dapat digolongkan ke dalam definisi ini; yang tidak dapat digolongkan misalnya pengembaraan orang nomad dan pekerja-pekerja musiman yang tidak lama berdiam di suatu tempat, atau perpindahan sementara.

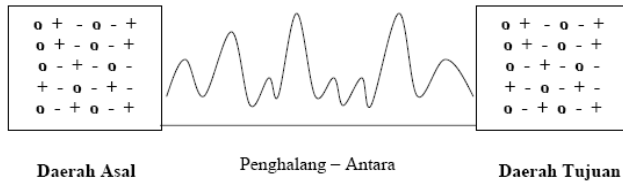
1. Push and Pull Factor Theory (Lee,S.Everett)

Menurut Everett S. Lee (1991) (dalam Mantra, 2000), volume migrasi di suatu wilayah berkembang sesuai dengan tingkat keragaman daerah-daerah di wilayah tersebut. Di daerah asal dan di daerah tujuan, terdapat faktor-faktor yang disebut sebagai :

- a. Faktor positif (+) yaitu faktor yang memberikan nilai keuntungan bila bertempat tinggal di tempat tersebut.
- b. Faktor negatif (-) yaitu faktor yang memberikan nilai negatif atau merugikan bila tinggal di tempat tersebut sehingga seseorang merasa perlu untuk pindah ke tempat lain.
- c. Faktor netral (0) yaitu yang tidak berpengaruh terhadap keinginan seorang individu untuk tetap tinggal di tempat asal atau pindah ke tempat lain.

Selain ketiga faktor di atas terdapat faktor rintangan antara. Rintangan Antara adalah hal-hal yang cukup berpengaruh terhadap besar kecilnya arus mobilitas penduduk. Rintangan Antara dapat berupa : ongkos pindah, topografi wilayah asal dengan daerah tujuan atau sarana transportasi. Faktor yang tidak kalah penting yang mempengaruhi mobilitas penduduk adalah faktor individu. Karena faktor individu pula yang dapat menilai positif atau negatifkah suatu daerah dan memutuskan untuk pindah atau bertahan di tempat asal. Jadi menurut Everett S. Lee (1991) (dalam Mantra, 2000) arus migrasi dipengaruhi oleh 4 faktor, yaitu :

- a. Faktor individu.
- b. Faktor-faktor yang terdapat di daerah asal, seperti : keterbatasan kepemilikan lahan, upah di desa rendah, waktu luang (*Time lag*) antara masa tanam dan masa panen, sempitnya lapangan pekerjaan di desa, terbatasnya jenis pekerjaan di desa.
- c. Faktor di daerah tujuan, seperti : tingkat upah yang tinggi, luasnya lapangan pekerjaan yang beraneka ragam.
- d. Rintangan antara daerah asal dengan daerah tujuan, seperti : sarana transportasi, topografi desa ke kota dan jarak desa kota. Atau dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 2.6. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Keputusan Bermigrasi

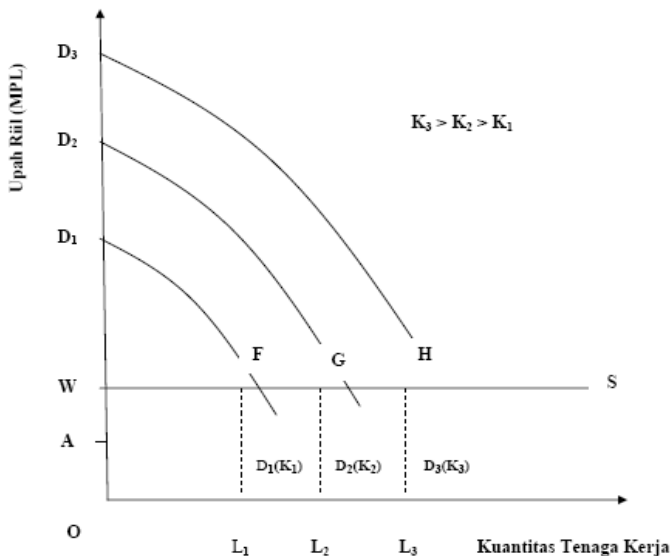
Sumber : Mantra (2000)

2. Teori Migrasi oleh Lewis-Fei-Ranis

Berkenaan dengan kajian ekonomi migrasi internal, oleh Lewis (1961), yaitu tentang proses perpindahan tenaga kerja desakota, di mana model yang dikembangkan Lewis (1961) tersebut diperluas Fei dan Ranis pada (1961) dan merupakan teori umum yang diterima dan dikenal dengan Model *Lewis-Fei-Ranis* (L-F-R). Fokus utama dari model ini adalah pada proses perpindahan tenaga kerja dan pertumbuhan peluang kerja di sektor modern. Teori perpindahan tenaga kerja tersebut dijelaskan lebih lanjut oleh Todaro (2003) dengan diilustrasikan pada gambar di bawah, yaitu proses pertumbuhan sektor modern. Pada sumbu vertical digambarkan upah riil dan produk marginal tenaga kerja (diasumsikan sama dalam sektor modern yang kompetitif) dan pada sumbu horizontal digambarkan kuantitas tenaga kerja.

Pada gambar di bawah, OA mencerminkan rata-rata pendapatan subsiten riil di sektor tradisional pedesaan. OW adalah upah riil di sektor kapitalis, di mana tenaga kerja desa diasumsikan 'tak terbatas' atau elastis sempurna, seperti diperlihatkan kurva penawaran tenaga kerja WS. Pada tahap awal pertumbuhan di sektor modern dan dengan suplai modal tertentu, yaitu K1, kurva permintaan untuk tenaga kerja ditentukan oleh kurva D1(K1). Karena para pengusaha di sektor modern yang memaksimalkan

keuntungan diasumsi membayar upah para pekerja sampai suatu titik, bahwa produk fisik marginal mereka adalah sama dengan upah riil (yaitu titik potong F di antara kurva penawaran suplai dan permintaan tenaga kerja), total tenaga kerja sektor modern akan sama dengan OL_1 . Total output sektor modern ditunjukkan oleh area yang dibatasi dengan titik-titik $O D_1 F L_1$. Bagian seluruh output yang dibayarkan kepada para pekerja dalam bentuk upah karenanya akan sama dengan bidang persegi empat $O W F L_1$. Kelebihan output yang diperlihatkan oleh bidang $W D_1 F$ akan menjadi total keuntungan yang diperoleh para kapitalis. Karena diasumsikan bahwa semua keuntungan ini diinvestasikan kembali, jumlah stok kapital pada sektor modern akan naik dari K_1 ke K_2 . Stok kapital yang lebih besar ini mengakibatkan naiknya kurva produk total sektor modern, yang kemudian menyebabkan kenaikan dalam kurva permintaan atau produk marginal tenaga kerja. Pergeseran keluar dari kurva permintaan ini ditunjukkan dengan garis $D_2(K_2)$ dalam gambar tersebut. Tingkat keseimbangan baru pada peluang kerja di kota terjadi pada titik G dengan tenaga kerja yang dipekerjakan menjadi sebanyak $O L_2$. Output total menjadi $O D_2 G L_2$, sementara upah total dan keuntungan secara berturut-turut naik masing-masing menjadi $O W G L_2$ dan $W D_2 G$. Sekali lagi, keuntungan ($W D_2 G$) yang lebih besar tersebut diinvestasikan kembali, sehingga meningkatkan seluruh stok capital menjadi K_3 , dan menggeser kurva permintaan tenaga kerja ke $D_3(K_3)$ dan menaikkan tingkat peluang kerja sektor modern menjadi L_3 .

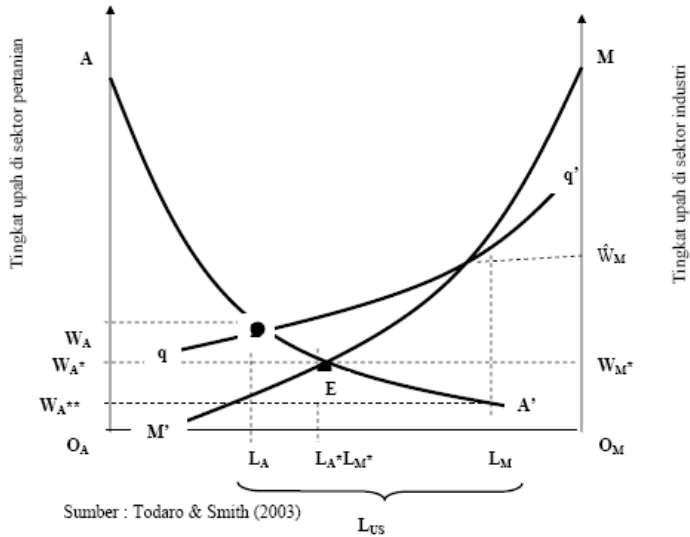


Gambar 2.7. Grafik Model Lewis-Fei-Ranis (L-F-R) Tentang Pertumbuhan Sektor Modern Dalam Perekonomian Dua Sektor yang Mengalami Surplus Tenaga Kerja

Sumber : Gujarati (2003)

3. Teori Migrasi Oleh Todaro

Teori ekonomi tentang migrasi desa-kota juga dikemukakan oleh Todaro (2003), di mana diasumsikan bahwa migrasi desa-kota pada dasarnya merupakan suatu fenomena ekonomi. Oleh karena itu, keputusan untuk melakukan migrasi juga merupakan suatu keputusan yang telah dirumuskan secara rasional. Pada intinya Todaro (1992) mendasarkan pada pemikiran bahwa arus migrasi berlangsung sebagai tanggapan terhadap adanya perbedaan pendapatan antara kota dengan desa. Mereka baru akan memutuskan untuk melakukan migrasi jika penghasilan bersih di kota melebihi penghasilan bersih yang tersedia di desa. Penjelasan mengenai model ini diperlihatkan dalam gambar berikut.



Gambar 2.8. Model Migrasi Todaro

Sumber : Todaro & Smith (2003)

Pada gambar grafik di atas diasumsikan dalam suatu perekonomian hanya ada dua sektor, yakni sektor pertanian di pedesaan dan sektor industri di perkotaan. Tingkat permintaan tenaga kerja di dalam sektor pertanian ditunjukkan oleh garis melengkung ke bawah, AA' , sedangkan tingkat permintaan tenaga kerja di sektor industri ditunjukkan oleh garis lengkung MM' . Dalam perekonomian pasar neoklasik, tingkat upah ekuilibrium tercipta bila $W^*A = W^*M$, dengan pembagian tenaga kerja sebanyak OAL^*A untuk sektor pertanian dan OML^*M untuk sektor industri. Sesuai dengan asumsi *full employment*, segenap tenaga kerja yang tersedia akan terserap habis oleh kedua sektor ekonomi tersebut. Namun, bila tingkat upah ditentukan oleh pemerintah, misalnya sebesar \bar{W}_M dan diasumsikan bahwa dalam perekonomian tersebut tidak ada pengangguran, maka tenaga kerja sebanyak $OMLM$ akan bekerja di sektor industri manufaktur di perkotaan,

sedangkan sisanya sebanyak OALM akan berkecimpung dalam sektor pertanian di pedesaan dengan tingkat upah sebanyak OAWA**, di mana tingkat upah ini lebih kecil dibanding tingkat upah pasar yang mencapai OAWA*. Kondisi yang demikian itu menciptakan kesenjangan atau selisih upah antara kota dan desa sebesar $\hat{W}_M - W_A$ **. Selisih upah inilah yang membuat para pekerja di pedesaan bebas melakukan migrasi ke kota untuk memburu tingkat upah yang lebih tinggi, meskipun di desa tersedia lapangan kerja sebanyak OMLM. Jika peluang mereka untuk mendapatkan pekerjaan yang diinginkan dinyatakan sebagai rasio antara penyerapan tenaga kerja di sektor industri manufaktur (LM) dan total angkatan kerja desa (LUS), maka nilai peluang itu bisa kita hitung berdasarkan rumus sebagai berikut:

$$W_A = \frac{L_M}{L_{US}} = (\hat{W}_M)$$

Nilai peluang perolehan pekerjaan itulah yang selanjutnya akan menyamakan tingkat upah di pedesaan, yakni W_A (kondisi ini ditunjukkan oleh kurva qq'). Adanya selisih tingkat upah desa-kota tersebut kemudian mendorong terjadinya arus migrasi dari desa ke kota. Titik ekuilibrium baru berada di titik Z, di mana selisih pendapatan aktual antara desa dan kota sama dengan $\hat{W}_M - W_A$.

Jumlah tenaga kerja yang masih ada di sektor pertanian adalah OALA, sedangkan tenaga kerja di sektor industri sebanyak OMLM dengan tingkat upah \hat{W}_M . Sisanya, yaitu $LUS = OMLA - OMLM$, akan menganggur atau masuk di sektor informal yang berpendapatan rendah. Hal ini menjelaskan adanya pengangguran di daerah perkotaan dan rasionalitas ekonomi atas terus berlangsungnya migrasi dari desa ke kota, meskipun angka pengangguran di perkotaan cukup tinggi.

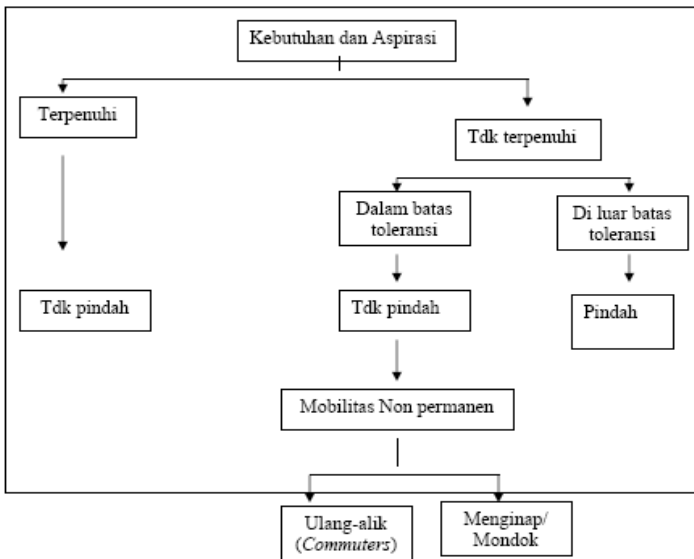
Jadi singkatnya, model migrasi Todaro (2003) memiliki empat pemikiran dasar sebagai berikut :

- a. Migrasi desa-kota dirangsang, terutama sekali, oleh berbagai pertimbangan ekonomi rasional yang langsung berkaitan dengan keuntungan atau manfaat dan biaya-biaya relatif migrasi itu sendiri.
- b. Keputusan untuk bermigrasi tergantung pada selisih antara pendapatan yang diharapkan di kota dan tingkat pendapatan aktual di pedesaan. Maksudnya ada dua variabel pokok, yaitu selisih upah aktual dikota dan di desa, serta besar atau kecilnya kemungkinan mendapatkan pekerjaan di perkotaan yang menawarkan tingkat pendapatan sesuai dengan yang diharapkan.
- c. Kemungkinan mendapatkan pekerjaan di perkotaan berkaitan langsung dengan tingkat lapangan pekerjaan di perkotaan, sehingga berbanding terbalik dengan tingkat pengangguran di perkotaan.
- d. Laju migrasi desa-kota bisa saja terus berlangsung meskipun telah melebihi laju pertumbuhan kesempatan kerja. Kenyataan ini memiliki landasan yang rasional karena adanya perbedaan ekspektasi pendapatan yang sangat lebar, yakni para migran pergi ke kota untuk meraih tingkat upah yang lebih tinggi yang nyata (memang tersedia). Dengan demikian lonjakan pengangguran di kota merupakan akibat yang tidak terhindarkan dari adanya ketidakseimbangan kesempatan ekonomi yang sangat parah antara daerah perkotaan dan daerah pedesaan (berupa kesenjangan tingkat upah tadi).

4. Teori Kebutuhan dan Tekanan

Tiap-tiap individu memiliki kebutuhan yang perlu dipenuhi. Kebutuhan tersebut dapat berupa kebutuhan ekonomi, sosial maupun psikologis. Apabila kebutuhan tersebut tidak terpenuhi maka akan memunculkan tekanan atau stress. Tinggi rendahnya tekanan yang dialami oleh

masing-masing individu berbanding terbalik dengan proporsi pemenuhan tersebut.



Gambar 2.9. Hubungan Antara Kebutuhan Dan Pola Mobilitas Penduduk

Sumber : Mantra (2000)

Ada dua yang dapat diakibatkan dari tekanan. Apabila tekanan yang dirasakan oleh seorang individu masih dalam batas toleransi maka individu tidak akan pindah dengan tetap di daerah asal dan berusaha menyesuaikan kebutuhan dan fasilitas yang tersedia di lingkungan tersebut. Namun apabila bila tekanan yang dirasakan oleh seorang individu di luar batas toleransinya maka individu tersebut akan mempertimbangkan untuk pindah ke tempat lain di mana dia merasa kebutuhan-kebutuhan yang diperlukannya dapat terpenuhi dengan baik. Maka bisa dikaitkan bahwa seseorang akan pindah dari tempat yang memiliki nilai kefaedahan tempat (*place*

utility) rendah ke tempat yang memiliki nilai kefaedahan tempat lebih tinggi agar kebutuhannya dapat terpenuhi. Hubungan antara kebutuhan dan pola mobilitas penduduk dapat dilihat dalam diagram gambar 2.9.

Berdasarkan gambar 2.9 di atas dapat dilihat bahwa proses mobilitas penduduk terjadi bila memenuhi kondisi sebagai berikut :

- a. Seorang individu mengalami tekanan (*Stress*) di tempat ia berada. Masing-masing individu memiliki kebutuhan yang berbeda-beda. Semakin heterogen struktur penduduk di suatu daerah maka makin heterogen pula tekanan yang mereka hadapi.
- b. Terjadi perbedaan nilai kefaedahan tempat antara suatu wilayah dengan wilayah lain.

B. Bentuk-bentuk Mobilitas Penduduk

Terdapat sedikit perbedaan antara mobilitas dan migrasi penduduk. Menurut Tjiptoherijanto (2000) mobilitas penduduk didefinisikan sebagai perpindahan penduduk yang melewati batas administratif tingkat II, namun tidak berniat menetap di daerah yang baru, sedangkan migrasi didefinisikan sebagai perpindahan penduduk yang melewati batas administratif tingkat II dan sekaligus berniat menetap di daerah yang baru tersebut.

Mantra (2000) dijelaskan bahwa mobilitas penduduk dapat dibedakan menjadi dua, yaitu *pertama*, mobilitas penduduk vertikal, yang sering disebut dengan perubahan status. Contohnya adalah perubahan status pekerjaan, di mana seseorang semula bekerja dalam sektor pertanian sekarang bekerja dalam sektor non-pertanian. *Kedua*, mobilitas penduduk horisontal, yaitu mobilitas penduduk geografis, yang merupakan gerak (*movement*) penduduk yang melewati batas wilayah menuju wilayah lain dalam periode waktu tertentu.

Selanjutnya Mantra (2000) menjelaskan bila dilihat dari ada tidaknya niatan untuk menetap di daerah tujuan, mobilitas penduduk dapat pula dibagi menjadi dua, yaitu mobilitas

penduduk permanen atau migrasi; dan mobilitas penduduk non-permanen. Jadi, menurut Mantra (2000) migrasi adalah gerak penduduk yang melintas batas wilayah asal menuju ke wilayah tujuan dengan niatan menetap. Sebaliknya, mobilitas penduduk non-permanen adalah gerak penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain dengan tidak ada niatan menetap di daerah tujuan. Sedangkan menurut Steele (1983), seperti dikutip Mantra (2000), bila seseorang menuju ke daerah lain dan sejak semula sudah bermaksud tidak menetap di daerah tujuan, orang tersebut digolongkan sebagai pelaku mobilitas non-permanen walaupun bertempat tinggal di daerah tujuan dalam jangka waktu lama.

Lebih lanjut menurut Mantra (2000), gerak penduduk yang nonpermanen (*circulation*) ini juga dibagi menjadi dua, yaitu ulang-alik (Jawa = *nglaju*; Inggris = *commuting*) dan menginap atau mondok di daerah tujuan. Mobilitas ulang-alik adalah gerak penduduk dari daerah asal menuju ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga. Sedangkan mobilitas penduduk mondok atau menginap merupakan gerak penduduk yang meninggalkan daerah asal menuju ke daerah tujuan dengan batas waktu lebih dari satu hari, namun kurang dari enam bulan. Secara ringkas bentuk-bentuk mobilitas penduduk di atas diringkas dalam Tabel berikut :

Tabel 2.1. Bentuk-bentuk Mobilitas Penduduk

Bentuk Mobilitas	Batas Wilayah	Batas Waktu
Ulang-alik (commuting)	Dukuh (dusun)	6 jam atau lebih dan kembali pada hari yang sama
Menginap/mondok di daerah tujuan	Dukuh (dusun)	Lebih dari satu hari tapi kurang dari 6 bulan
Permanen/menetap di daerah tujuan	Dukuh (dusun)	6 bulan atau lebih menetap di daerah tujuan

Sumber : Mantra, 2000

C. Pola Migrasi Desa - Kota

Pola migrasi di negara-negara yang sudah berkembang pesat biasanya sangat kompleks. Fenomena ini menggambarkan kesempatan ekonomi yang lebih seimbang dan menunjukkan saling ketergantungan (*interdependensi*) antara wilayah di dalamnya, serta merefleksikan keseimbangan aliran sumber daya manusia dari suatu wilayah ke wilayah lainnya. Sedangkan di negara-negara yang sedang berkembang, pola migrasi yang terjadi menunjukkan suatu pengutuban (*polarisasi*), yaitu pemusatan arus migrasi ke wilayah-wilayah tertentu saja, khususnya kota-kota besar (Firman, 1994). Hal yang sama juga dijelaskan bahwa pola migrasi desa-kota di Negara berkembang (termasuk di Indonesia) menunjukkan adanya konsentrasi pendatang yang tinggi di kota-kota besar seperti misalnya Jakarta, yaitu kota-kota yang relatif mempunyai sektor modern yang besar dan dinamis. Sedangkan kota-kota kecil lainnya yang kurang dinamis sering kali menunjukkan tingkat migrasi netto (selisih migrasi keluar dengan migrasi masuk) yang rendah. Dengan demikian dikemukakan oleh bahwa migrasi desa-kota tidak hanya disebabkan oleh faktor dorongan di desa, tetapi juga oleh faktor daya tarik di kota. Berkenaan dengan hal tersebut, perpindahan (*mobilitas*) tenaga kerja desa-kota tidak selalu berpola pada pergerakan tenaga kerja dari daerah kecil (*kecamatan/kabupaten*) ke daerah besar (*kota propinsi/ibu kota*). Pola daerah tujuan tenaga kerja tersebut menurut Yang (1992) mempunyai empat kategori, yaitu: *urban town*, *small city*, *medium-sized city* dan *big city*.

Mantra (2000) mengemukakan bahwa kota-kota kecil atau sedang merupakan kesempatan (*rintangan*) antara yang terletak antara desa pengirim migran (*tenaga kerja*) dan kota besar tempat tujuan migran. Sebagai contoh adalah kota Sidoarjo dan kota besar Surabaya di Jawa Timur. Migran potensial dari daerah *hinterland* yang ingin menuju ke kota besar Surabaya melalui kota Sidoarjo, di mana di Sidoarjo sebagian dari mereka mendapat pekerjaan, dan hanya sebagian

dari mereka yang berkualitas lebih baik melanjutkan mencari pekerjaan menuju Surabaya (Mantra, 2000).

D. Teori-Teori Pengambilan Keputusan Bermigrasi

Selama ini gejala migrasi tenaga kerja sudah sangat lazim dianalisis dan dijelaskan dengan menggunakan tiga paradigma yang sudah dikenal yaitu: pertama; pendekatan teori ekonomi (Todaro, 2003); Kedua; pendekatan Psikologi yang menganalisis motif-motif orang untuk berpindah (Wolpert, 1966) dan ketiga; teori-teori persepektif demografi dan geografi yang bersumber dari hukum grafitasi E.G. Ravenstein. Teori-teori yang bersumber dari Ravenstein ini sangat menekankan pada faktor pendorong dan penarik migrasi, yang ditulisnya pada tahun 1885 dan menjadi dasar bagi pengembangan analisis-analisis migrasi spatial selama beberapa dekade 1970 hingga menjelang awal 1990 (Lee, 1976; Hugo, 1977; Naim, 1979; dan Mantra, 1981).

Demikian pula dengan teori-teori pengambilan keputusan bermigrasi selama ini, masih di dominasi oleh teori-teori yang bersumber dari paradigma ekonomi, psikologi, demografi dan atau geografi sosial. Dalam hal ini dapatlah ditunjukkan beberapa teori yang mengacu pada paradigma ekonomi, misalnya; (1) teori *Neoclassical Economic Macro* yang menjelaskan perpindahan para pekerja dari negara yang kelebihan tenaga kerja dan kekurangan modal menuju ke negara yang kekurangan tenaga kerja tetapi memiliki modal besar (Massey, 1993; Masey, 1990 dan Hugo, 1995). Kemudian (2) teori *Neoclassical Economic Micro*, yang menyarankan kepada para migran potensial agar dalam pengambilan keputusan bermigrasi mempertimbangkan biaya dan keuntungan perpindahan ke daerah tujuan yang memiliki potensi lebih besar dibandingkan daerah asalnya (Massey, 1993) Teori lainnya yaitu, (3) teori *Segmented Labour Market* yang menyatakan, bahwa pekerja melakukan migrasi karena ditentukan oleh tingginya permintaan pasar kerja di negara lain (Todaro, 1992; Massey, 1993; dan Abella, 1995). Dalam teori ini

faktor ketertarikan pasar atas emigrasi tenaga kerja jauh lebih dominan dibandingkan dengan faktor tekanan untuk berpindah oleh sebab lain dari daerah asal.

Dalam konteks pengambilan keputusan bermigrasi ditingkat individu, sebenarnya ada banyak model pendekatan teoritis yang bisa digunakan, dan salah satu di antaranya misalnya model Todaro (1997). Menurut Todaro (1997), dorongan utama migrasi adalah pertimbangan ekonomi yang rasional terhadap keuntungan (*benefit*) dan biaya (*cost*) baik dalam arti finansial maupun psikologis. Ada dua alasan mengapa seseorang melakukan perpindahan. Pertama, meskipun pengangguran di kota bertambah, tetapi seseorang masih mempunyai harapan (*expecting*) untuk mendapatkan salah satu dari sekian banyak lapangan kerja yang ada di kota. Kedua, seseorang masih berharap untuk memperoleh pendapatan yang lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan dengan daerah asal. Besarnya harapan diukur dari : (1) perbedaan upah riil antara desa dan kota dan (2) kemungkinan seseorang mendapatkan salah satu jenis pekerjaan yang ada di kota (Sukirno, 1978). Asumsi Todaro adalah bahwa, dalam jangka waktu tertentu, harapan *income* di kota tetap lebih tinggi di bandingkan dengan di desa, walaupun dengan memperhitungkan biaya migrasi.

Teori pengambilan keputusan bermigrasi di tingkat individu dari perspektif geografi yang berpengaruh kuat dalam analisis-analisis migrasi pada era 1970-an hingga menjelang awal tahun 1990 an, adalah teori yang diajukan oleh Everett S. Lee (1970). Menurut Lee, keputusan bermigrasi di tingkat individu, dipengaruhi oleh 4 (empat) faktor yaitu; (1) faktor-faktor yang ada di daerah asal migran; (2) faktor yang terdapat di daerah tujuan migrasi; (3) faktor penghalang migrasi dan (4) faktor individu pelaku migrasi.

Model lain, yang juga banyak dipakai adalah pendekatan *Economic Human Capital*. Ini adalah pendekatan mikro ekonomi yang berasumsi bahwa, seseorang memutuskan untuk berpindah ke tempat lain, adalah untuk memperoleh

penghasilan yang lebih besar di tempat tujuan, Tindakan seperti ini dianalogikan sebagai tindakan melakukan “investasi” sumber daya manusia. Prinsip dasar model ini menyatakan bahwa, investasi sumber daya manusia sama artinya dengan investasi di bidang usaha yang lain. Menurut teori ini, seseorang yang memutuskan untuk berpindah tempat, berarti mengorbankan pendapatan yang “seharusnya” ia terima selama hidupnya di tempat asal (sebut saja $=Y_v$), merupakan *opportunity cost* untuk memperoleh sejumlah pendapatan yang jumlahnya lebih besar di tempat tujuan migrasi (sebut saja $=Y_w$) Selain *Opportunity cost* untuk perpindahan seperti itu, individu yang bersangkutan juga mengeluarkan biaya langsung dalam bentuk ongkos transportasi, barang-barang, biaya pemondokan, dan biaya hidup lainnya. Semua biaya tersebut (*opportunity cost* dan biaya langsung) itu dianggap sebagai investasi yang melekat pada diri migran. Imbalannya adalah, adanya arus pendapatan yang lebih besar di daerah tujuan, yang tadi dinyatakan dengan $=Y_w$ (Sukirno, 1978).

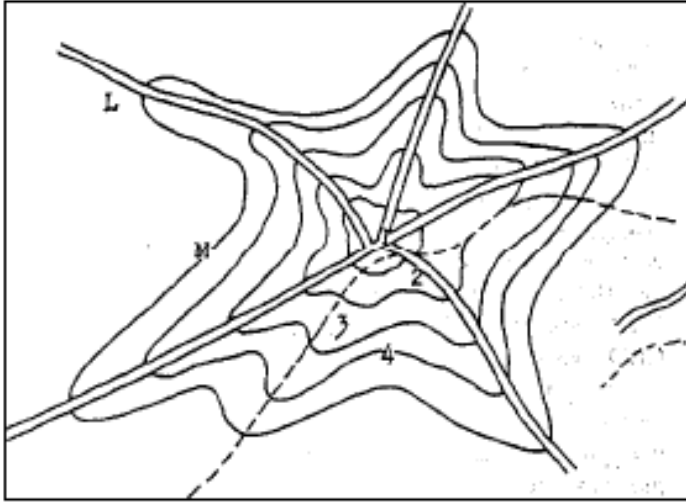
Teori lain (5) yang juga lazim dipakai di dalam analisis pengambilan keputusan beremigrasi adalah teori; *New Household Economic*. Menurut teori ini, arus migrasi akan membentuk strategi perekonomian rumah tangga guna memaksimalkan pendapatan dan meminimalkan resiko serta menghilangkan tekanan yang berasal dari kegagalan pasar (Hugo, 1986 dan Massey, 1993). Teori ini menjelaskan sebuah wawasan utama dalam pendekatan terbaru bahwa, aturan migrasi tidaklah dibuat oleh individu yang terisolasi, tetapi dibuat oleh sekelompok orang yang saling berhubungan – semacam kerabat atau keluarga di mana orang-orang akan bertindak secara kolektif (Massey, 1993). Semua pendekatan teoritik yang bersumber dari paradigma ekonomi sebagaimana di paparkan di atas, sudah sangat lazim digunakan dalam analisis-analisis migrasi.

Meskipun ada sedikit kesamaan dengan teori ekonomi yang terakhir, tetapi studi ini, dengan sengaja telah memilih paradigma sosiologi, untuk dipakai menjelaskan perpindahan

penduduk bersifat sementara ke luar negeri, khususnya wanita dari desa yang diduga mengalami tekanan kemiskinan. Banyak peneliti menyatakan di dalam berbagai kesempatan bahwa, mobilitas penduduk geografis atau konkritnya migrasi dari desa-ke kota, merupakan salah satu strategi yang penting bagi rumah tangga miskin di pedesaan untuk menaikkan penghasilan mereka sebagai suatu cara untuk “keluar” dari kemiskinannya (Todaro, 1978; Nasikun, 1980; Mantra, 1981; Effendi, 1986 dan Titus, 1988).

E. Teori Transportasi

Berdasarkan teori poros, transportasi sangat mempengaruhi struktur keruangan kota (Babcock dalam Yunus, 2004). Poros transportasi sangat mempengaruhi mobilitas yang menghubungkan daerah yang satu dengan daerah lainnya. Semakin dekat suatu daerah dengan rute transportasi, akan semakin tinggi tingkat mobilitas di daerah tersebut. Daerah sepanjang rute transportasi memiliki perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah di antara jalur transportasi. Aksesibilitas merupakan perbandingan antara waktu dan biaya. Walaupun jarak M lebih dekat daripada L namun dengan adanya transportasi lokasi di L dan M dapat mempunyai tipe penggunaan yang sama (Gambar.11), sedang lokasi M dianggap memiliki transportasi minimal. Apabila kota yang bersangkutan mempunyai jaringan transportasi yang baik dengan beberapa “*radial roads*” dan “*ring roads*” maka akan tercipta beberapa “puncak nilai lahan” pada daerahdaerah beraksesibilitas tinggi (Yunus, 2004). Tempat perpotongan antara “*radial dan ring roads*” tersebut akan menjadi pusat kawasan perkembangan baru.



Keterangan:

- 1 = CBD = Central Business District
- 2 = Transition Zone . = Major roads
- 3 = Low income housing = Railways
- 4 = Middle income housing

Gambar 2.10. Model Teori Poros

(Babcock) 1932, Quoted from Brian Goodall, (1972)

Sumber : Hari Sabari Yunus: 2004

Menurut Tarigan (2004) Persimpangan yang memiliki kesempatan untuk berkembang menjadi pusat konsentrasi adalah yang jumlah pelalu lintasnya cukup besar (termasuk barang) dan tempat itu dipergunakan sebagai tempat transit lalu lintas pada kawasan tersebut.

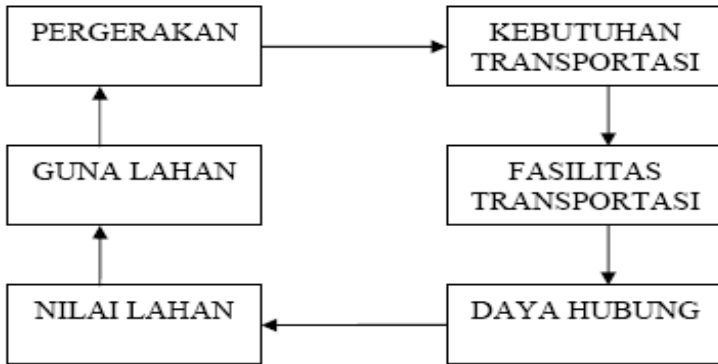
Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk satu *land-use transport system*. Agar tata guna lahan dapat terwujud dengan baik maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik. Sistem transportasi yang macet tentunya akan menghalangi aktivitas tata guna lahannya. Sebaliknya, transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan

menjadi sia-sia, tidak termanfaatkan.

Dengan sistem transportasi atau perhubungan yang baik akan mampu mengendalikan pergerakan manusia dan atau barang secara lancar, aman, cepat, murah dan nyaman. Sistem transportasi melayani berbagai aktivitas, seperti industri, pariwisata, perdagangan, pertanian, pertambangan dan lain-lain. Aktivitas tersebut dilakukan pada sebidang lahan (industri, sawah, tambang, perkotaan, daerah pariwisata dan lain sebagainya). Dalam pemenuhan kebutuhan, manusia melakukan perjalanan antara tata guna tanah tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi sehingga menghasilkan pergerakan arus lalu lintas.

Pada hakikatnya, kegiatan transportasi merupakan penghubung dua lokasi tata guna lahan yang mungkin berbeda tetapi mungkin pula sama (Nasution, 2004). Mengangkut orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain berarti memindahkan dari satu guna lahan ke guna lahan yang lain dan mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut.

Pola sebaran geografis tata guna lahan (sistem kegiatan), kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabung untuk mendapatkan volume dan pola lalu lintas (sistem pergerakan). Volume dan pola lalu lintas pada jaringan transportasi akan mempunyai efek timbal balik terhadap lokasi tata guna lahan yang baru dan perlunya peningkatan prasarana. Secara diagram digambarkan oleh Khisty, (1990) sebagai berikut :



Gambar 2.11. Interaksi Guna Lahan-Transportasi

Sumber : Khisty, 1990

1. Perubahan/peningkatan guna lahan akan membangkitkan perjalanan
2. Naiknya daya hubung akan meningkatkan harga/nilai lahan
3. Meningkatnya guna lahan akan meningkatkan tingkat permintaan pergerakan yang akhirnya memerlukan penyediaan prasarana transportasi.
4. Pengadaan prasarana transportasi akan meningkatkan daya hubung parsial
5. Selanjutnya akan menentukan pemilihan lokasi yang akhirnya menghasilkan perubahan sistem guna lahan.

Perencanaan transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perencanaan kota. Pertimbangan yang matang sangat diperlukan agar rencana kota tidak menghasilkan dampak kesemrawutan lalu lintas di masa yang akan datang. Menurut Tamin (1997), perencanaan transportasi adalah suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman, murah dan cepat. Dengan perencanaan transportasi diharapkan mampu mengurangi dampak pertumbuhan penduduk, kondisi lalu lintas dan

perluasan kota yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan.

Perencanaan transportasi juga merupakan proses yang bertujuan untuk menentukan perbaikan kebutuhan atau fasilitas transportasi baru dan layak untuk daerah tertentu. Dalam perencanaan transportasi perlu untuk memperkirakan permintaan atas jasa transportasi. Permintaan atas jasa transportasi baik untuk angkutan manusia ataupun barang menggambarkan pemakaian sistem transportasi tersebut. Oleh karena itu, permintaan akan jasa transportasi merupakan dasar yang penting dalam mengevaluasi perencanaan dan desain fasilitasnya (Morlok, 1995).

Dengan melihat aspek permintaan transportasi dapat di klasifikasikan beberapa variabel sistem transportasi (Miro, 1997), yaitu: biaya transportasi, kondisi alat angkut, rute tempuh, kenyamanan dalam kendaraan, pelayanan awal kendaraan, kecepatan (waktu perjalanan dan waktu tempuh). Pendekatan sistem berupaya menghasilkan pemecahan masalah yang terbaik dari beberapa alternatif yang ada. Analisis meliputi semua faktor yang berhubungan dengan permasalahan namun tetap berdasarkan batasan tertentu seperti biaya dan waktu. Menurut Tamin (1997), sistem adalah gabungan beberapa komponen atau obyek yang saling berkaitan. Perubahan yang terjadi pada salah satu komponen sistem akan mempengaruhi sistem yang lain secara keseluruhan.

Dalam satu sistem bisa terdiri dari beberapa subsistem mikro yang saling terkait dan mempengaruhi. Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan (Tamin, 1997). Setiap sistem kegiatan atau tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain-

lain. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Pergerakan yang berupa pergerakan manusia dan/atau barang tersebut membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi bergerak yang dikenal dengan sistem jaringan. Sistem mikro kedua ini meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bis dan kereta api, bandara, dan pelabuhan laut.

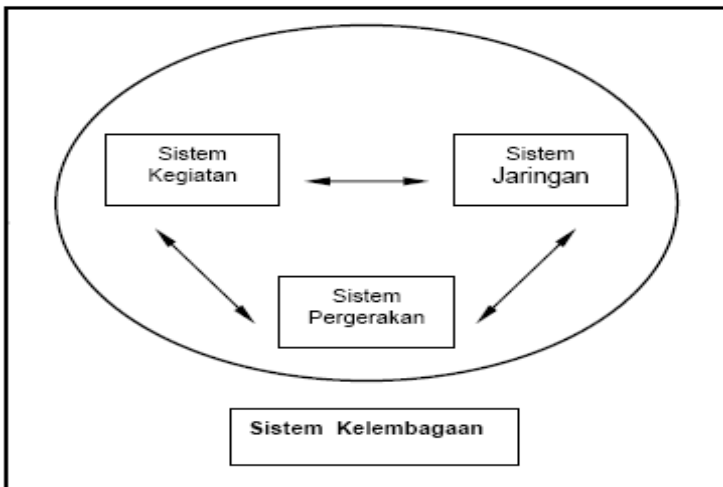
Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan ini menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). Jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik akan tercipta suatu Sistem pergerakan yang optimal. Secara keruangan, menurut Morlok (1995) pergerakan pada suatu kota dikelompokkan menjadi:

1. Pergerakan internal yaitu pergerakan yang berlangsung di dalam batas-batas suatu wilayah tertentu.
2. Pergerakan eksternal yaitu pergerakan dari luar wilayah menuju wilayah tertentu.
3. Pergerakan menerus yaitu pergerakan yang hanya melewati suatu wilayah tanpa berhenti pada wilayah tersebut.

Sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut.

Sistem pergerakan memegang peranan penting dalam menampung pergerakan agar terciptanya pergerakan yang lancar yang akhirnya juga pasti mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk

aksesibilitas dan mobilitas. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro. Gambar 2.12. memperlihatkan interaksi antar sistem transportasi di perkotaan. Ketiga sub sistem transportasi tersebut dalam implementasinya perlu diatur oleh pemerintah agar dapat berjalan dengan baik dan diterima oleh setiap pelaku dalam segala aspeknya. Pemerintah daerah dapat mengeluarkan kebijakan manajemen transportasi yang menjadi landasan pelaksanaan dan tindakan pemecahan masalah di bidang transportasi dalam suatu Sistem Kelembagaan.



Gambar 2.12. Sistem Transportasi Makro
Sumber: Tamin (1997)

F. Migrasi dan Kebijakan Pemerintah

Kebijakan migrasi yang dibahas dalam ini adalah kebijakan migrasi internal dan kebijakan migrasi internasional. Kebijakan migrasi internal dan internasional ini ditinjau dari sisi kebijakan migrasi formal yaitu kebijakan migrasi yang ditetapkan oleh pemerintah baik dalam bentuk undang-undang, keputusan presiden, maupun peraturan menteri. Kemudian dibahas pula instrumen-instrumen kebijakan yang

mendorong terlaksananya kebijakan migrasi yang telah ditetapkan pemerintah.

1. Kebijakan Migrasi Internal

Beberapa kebijakan (formal) yang mengatur tentang migrasi internal khususnya periode pasca kemerdekaan tentang ketransmigrasian telah ditetapkan pemerintah untuk mengatasi masalah distribusi penduduk yang tidak merata dan membantu pembangunan daerah yang ditinggalkan dan daerah tujuan migrasi.

Beberapa kebijakan tersebut yaitu: Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1960, Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1972, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1997, Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004, Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1999, dan Garis-garis Besar Haluan Negara Tahun 1983. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1960 yang mengatur tentang pokokpokok penyelenggaraan transmigrasi, menitikberatkan pada jenis penempatan transmigrasi secara teratur dalam jumlah yang sebesar-besarnya. Undang-undang ini kemudian disempurnakan dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1972. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1972 tentang ketentuan-ketentuan pokok transmigrasi menetapkan (Departemen Transmigrasi RI, 1986):

- a. Transmigrasi merupakan pemindahan penduduk dari satu daerah ke daerah lain yang ditetapkan di dalam wilayah Republik Indonesia guna kepentingan pembangunan negara atau atas alasan-alasan yang dipandang perlu oleh pemerintah.
- b. Fungsi transmigrasi adalah sebagai sarana pembangunan yang penting baik ditinjau dari segi pengembangan proyek-proyek pembangunan nasional maupun regional. Dalam hal ini, transmigrasi berarti penyebaran dan penyediaan tenaga kerja serta ketrampilan, baik untuk perluasan produksi maupun pembukaan lapangan kerja baru di daerah tujuan.

Tahun 1973 ditetapkan Keputusan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1973 tentang penetapan daerah penempatan transmigran yaitu: Lampung, Sumatera Selatan, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Kalimantan Tengah, dan Kalimantan Timur. Lembaga penyelenggaraannya adalah departemen transmigrasi dan koperasi.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1997 tentang ketransmigrasian dan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1999 tentang penyelenggaraan transmigrasi menyatakan bahwa untuk meningkatkan kesejahteraan migran, maka para migran memperoleh hak-hak sebagai berikut: hak kepemilikan tanah atas namanya; rumah tempat tinggal yang layak dengan aksesibilitas yang memadai; lahan sebagai modal usaha atau sarana lainnya sebagai sarana penyediaan kesempatan kerja sesuai pola pengembangannya; bimbingan, sarana dan prasarana usaha; sarana dan fasilitas sosial, ekonomi, budaya dan kesehatan.

Selanjutnya kebijakan umum penyelenggaraan transmigrasi juga diatur dalam GBHN 1983 antara lain :

- a. Transmigrasi ditujukan untuk meningkatkan penyebaran penduduk dan tenaga kerja serta pembukaan dan pengembangan daerah produksi baru, terutama daerah pertanian dalam rangka pembangunan daerah, khususnya di luar Jawa dan Bali, yang dapat menjamin peningkatan taraf hidup para transmigran dan masyarakat di sekitarnya.
- b. Untuk menjamin keberhasilan pelaksanaan transmigrasi, yang perlu ditingkatkan adalah jumlah migran, koordinasi dan penyelenggaraan migrasi yang meliputi penetapan daerah transmigrasi, penyediaan lahan usaha dan pemukiman, penyelesaian masalah pemilikan tanah, prasarana jalan dan transportasi, sarana produksi, dan usaha pengintegrasian migran dengan penduduk setempat.

Namun demikian hingga periode reformasi, program transmigrasi masih dinilai kurang berhasil. Penilaian ini didasarkan pada kondisi tidak terpenuhinya asumsi dasar yang dibuat oleh pengkritisi masalah transmigrasi. Menurut Tirtosudarmo (1998) ada empat asumsi dasar yang mempertautkan antara kebijakan penerahan mobilitas penduduk yang dilakukan secara langsung melalui transmigrasi.

Asumsi *Demographic Fallacy*, mengasumsikan pemindahan penduduk yang diatur pemerintah dapat mengurangi ketidakseimbangan distribusi penduduk antara Jawa dan Luar Jawa. Asumsi ini tidak terbukti karena dengan transmigrasi ternyata tidak secara otomatis menyeimbangkan penduduk Jawa dan luar Jawa. Pembangunan di Jawa yang relatif cepat menjadi magnet bagi migran luar Jawa, sehingga ketimpangan jumlah penduduk tetap terjadi antara Jawa dan luar Jawa. Asumsi *Geographic Fallacy* yang mengasumsikan bahwa masih banyak tanah luas di luar Jawa yang belum berpenghuni, sehingga sangat tepat jika penduduk Jawa dipindahkan ke tempat kosong tersebut.

Asumsi *Economic Fallacy* yang mengasumsikan bahwa melalui pemindahan penduduk Jawa yang miskin ke luar Jawa untuk bekerja sebagai petani pemilik dan buruh perkebunan pola PIR akan meningkatkan kesejahteraan kaum miskin tersebut. Asumsi *Political Fallacy* mengasumsikan bahwa terjadinya keresahan politik di daerah-daerah padat penduduk di Jawa dapat dihilangkan dengan memindahkan penduduk ke luar Jawa. Namun asumsi ini sulit dibuktikan kebenarannya. Penempatan transmigran dari Jawa justru banyak menimbulkan kecemburuan sosial penduduk setempat, sedangkan di Jawa keresahan politik tetap saja terjadi.

Belajar dari pengalaman kegagalan hingga periode reformasi yang merupakan kebijakan langsung (*direct policy*) tersebut, maka dengan berlakunya Undang-Undang

No. 32 Tahun 2004 dan berlakunya otonomi daerah, penyelenggaraan transmigrasi mengalami perubahan. Transmigrasi yang semula merupakan program *Top Down*, bergeser menjadi *Bottom Up*. Daerah diberi keleluasaan untuk menentukan pilihan apakah menerima atau menolak program transmigrasi di daerahnya. Dalam penerimaan calon transmigran dari daerah asal harus ada kerja sama antara daerah penerima dan daerah pengirim, dengan fasilitator pemerintah pusat.

2. Instrumen Kebijakan Migrasi Internal

Pada era paradigma baru ketransmigrasian dalam mendukung otonomi daerah, sebaiknya keunggulan program tidak hanya terletak pada kebijakan migrasi langsung (*direct policy*) yaitu pemerintah memindahkan penduduk secara massal ke daerah tujuan migrasi, tetapi lebih mengutamakan keterbukaan dan sosialisasi kebijakan dan program, yang lebih fokus pada kebijakan tidak langsung (*indirect policy*) dengan mengedepankan potensi daerah tujuan migrasi.

Berdasarkan kebijakan migrasi internal yang telah ditetapkan pemerintah, maka beberapa bentuk kebijakan tidak langsung yang merupakan instrumen kebijakan makroekonomi yang mendukung kebijakan-kebijakan tersebut adalah:

- a. Upah Minimum Regional. Tujuan seseorang untuk migrasi adalah untuk memperoleh kesejahteraan dan pendapatan yang lebih baik. Jika upah minimum regional atau upah minimum propinsi di luar Jawa ditingkatkan lebih besar dibandingkan dengan peningkatan upah minimum regional di Pulau Jawa, diharapkan dapat mengurangi keinginan penduduk di luar Jawa untuk migrasi ke Jawa dan meningkatkan keinginan penduduk Jawa untuk migrasi ke luar Jawa, sehingga distribusi penduduk di Indonesia lebih merata.

- b. Pengeluaran Infrastruktur. Pembangunan infrastruktur berfungsi untuk menunjang pertumbuhan ekonomi dan penciptaan lapangan kerja, mengingat fondasi utama untuk mendorong peningkatan laju pertumbuhan ekonomi hanya akan terjadi jika ada peningkatan stok dan perbaikan kualitas infrastruktur. Dampak pembangunan dan perbaikan infrastruktur diharapkan dapat menjadi daya tarik bagi penduduk setempat dan pendatang untuk meningkatkan aktivitas ekonominya, sehingga dapat memperluas dan membuka kesempatan kerja. Jika peningkatan jumlah anggaran pengeluaran infrastruktur di luar Jawa lebih besar dibanding peningkatan jumlah anggaran pengeluaran infrastruktur di Jawa, diharapkan dapat meningkatkan jumlah migran dari Jawa ke luar Jawa, dan menurunkan jumlah migran dari luar Jawa untuk migrasi ke Jawa.
- c. Suku Bunga. Suku bunga merupakan variabel penting yang mempengaruhi investasi. Penurunan suku bunga diharapkan dapat mendorong perusahaan-perusahaan daerah untuk meningkatkan dan membuka investasi baru. Pembukaan dan peningkatan investasi tersebut, diharapkan juga dapat membuka kesempatan kerja di daerah bersangkutan, sehingga dapat menurunkan jumlah pengangguran dan keinginan migrasi penduduk ke daerah lain, serta menjadi daya tarik bagi penduduk lain untuk migrasi ke daerah tersebut.

BAB VI PENUTUP

Secara spesifik pengembangan wilayah yang berkelanjutan sebagai konsentrasi teori-teori pengembangan wilayah yang diambil, namun pengembangan wilayah yang berkelanjutan bukanlah tanpa masalah, salah satu masalahnya adalah komuter.

Selain teori wilayah dan pengembangan wilayah maka *Voluntaristic theory of action* juga diambil sebagai teori untuk menjelaskan perilaku seorang komutan/penglaju dengan didukung oleh beberapa teori lainnya. Teori ini menjelaskan bahwa seorang aktor (dalam hal ini komutan/penglaju) akan memperhatikan dan mempertimbangkan berbagai alasan ketika memutuskan untuk berkomuter (faktor penarik dan faktor pendorong) yang didukung oleh teori-teori pilihan bermigrasi (teori struktural fungsional dan teori struktural konflik). Namun pelaku migrasi akan mempertimbangkan faktor-faktor tersebut secara rasional, oleh sebab itu dalam kerangka teori penulis memasukkan teori pilihan rasional (*rational choice*) sebagai salah satu teori pendukung.

Teori ini menjelaskan bagaimana model pilihan rasional menjadi berharga dalam analisis sosiologi, karena menyediakan aturan berdasarkan pengalaman dan praktik atau petunjuk praktis, "*rule of thumb*" tentang bagaimana (mekanisme) suatu tindakan itu dipilih. Seorang komutan/penglaju akan mempertimbangkan banyak faktor sebelum ia memutuskan untuk menjadi komutan/penglaju.

Dalam teori *voluntaristic of action* juga dijelaskan bahwa aktor (komutan/penglaju) pasti melakukan perilaku komutan/penglaju dengan tujuan yang rasional pula. Tujuan dari komutan/penglaju secara umum adalah mencapai sesuatu yang lebih baik. Dalam penelitian ini penulis memilih kesejahteraan ekonomi (*welfare of economic*) dan kualitas hidup (*quality of life*) sebagai tujuan komutan/penglaju, oleh sebab itu teori

kesejahteraan ekonomi (*welfare of economic*) dan kualitas hidup (*quality of life*) juga dimasukkan sebagai teori pendukung dalam penelitian ini.

Teori yang ada menjelaskan bahwa kesejahteraan menjadi tujuan komutan/penglaju di mana indikator kesejahteraan adalah pendapatan. Pendapatan yang diterima oleh seorang komutan/penglaju kemudian akan dibelanjakan di daerah asal komutan/penglaju maupun di daerah tujuan komutan/penglaju dengan proporsi dan tujuan tertentu. Tujuan dan besarnya alokasi pendapatan komutan/penglaju di tujuan akan diangkat menjadi variabel dalam penelitian ini. Kesejahteraan tidak hanya satu-satunya tujuan sebab selain itu juga ada kualitas hidup. Kualitas hidup secara teori dibagi menjadi dua yaitu dari sudut pandang fisik (kesehatan) dan psikis. Penekanan dalam penelitian ini adalah kualitas hidup secara psikis yang kemudian menjadi variabel yang akan diteliti.

Ada dua alasan mengapa seseorang memutuskan untuk menjadi komutan/penglaju. Teori Daerah/Wilayah inti dalam penelitian ini diambil sebagai teori perencanaan wilayah yang menjelaskan tentang adanya daya tarik yang kuat dari sebuah kota yang lebih maju dari kota-kota yang ada disekitarnya. Salah satu yang ditarik oleh wilayah itu adalah sumber daya manusia yang bertujuan bekerja di wilayah inti tersebut. Disisi lain faktor-faktor pendorong juga sangat kuat dimiliki oleh daerah asal.

Teori pusat pertumbuhan menjelaskan bahwa pusat pertumbuhan juga ditopang oleh kepercayaan bahwa kekuatan pasar bebas melengkapi kondisi terjadinya *trickle down effect* (dampak penetesan ke bawah) dan menciptakan *spread effect* (dampak penyebaran) pertumbuhan ekonomi dari daerah asal ke daerah tujuan.

Banyak teori lainnya menjelaskan dengan lebih operasional. Push and Pull Factor Theory (Lee,S.Everett) menjelaskan bahwa perpindahan terjadi karena di daerah asal dan di daerah tujuan terdapat faktor-faktor yang positif dan negative yang mendorong migrasi. Selain itu terdapat faktor rintangan antara. Rintangan Antara adalah hal-hal yang cukup

berpengaruh terhadap besar kecilnya arus mobilitas penduduk. Rintangan Antara dapat berupa : ongkos pindah, topografi wilayah asal dengan daerah tujuan atau sarana transportasi.

Teori Migrasi oleh Lewis-Fei-Ranis menjelaskan bahwa perpindahan tenaga kerja daerah asal ke daerah tujuan akibat pertumbuhan sektor modern, upah riil dan produk marginal tenaga kerja. Kesempatan kerja dan pendapatan diambil menjadi variabel penelitian.

Teori Migrasi Oleh Todaro memperkuat teori Migrasi oleh Lewis-Fei-Ranis karena teori Todaro juga menjelaskan perilaku migrasi disebabkan oleh pendapatan aktual di daerah asal, Kemungkinan mendapatkan pekerjaan di daerah tujuan.

Kesempatan ekonomi yang lebih seimbang dan menunjukkan saling ketergantungan (*interdependensi*) antara wilayah di dalamnya, serta merefleksikan keseimbangan aliran sumber daya manusia dari suatu wilayah ke wilayah lainnya. Sedangkan di negara-negara yang sedang berkembang, pola migrasi yang terjadi menunjukkan suatu pengutuban (*polarisasi*), yaitu pemusatan arus migrasi ke wilayah-wilayah tertentu saja, khususnya kota-kota besar.

Oleh sebab itu diperlukan kebijakan migrasi internal baik ditinjau dari sisi kebijakan migrasi formal yaitu kebijakan migrasi yang ditetapkan oleh pemerintah baik dalam bentuk undang-undang, keputusan presiden, maupun peraturan menteri. Kemudian dibahas pula instrumen-instrumen kebijakan yang mendorong terlaksananya kebijakan migrasi yang telah ditetapkan pemerintah.

Program tidak hanya terletak pada kebijakan migrasi langsung (*direct policy*) yaitu pemerintah memindahkan penduduk secara massal ke daerah tujuan migrasi, tetapi lebih mengutamakan keterbukaan dan sosialisasi kebijakan dan program, yang lebih fokus pada kebijakan tidak langsung (*indirect policy*) dengan mengedepankan potensi daerah tujuan migrasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abella, M. I., 1995. *“Asian Migrant and Contract Workers in The Middle East”* in The Cambridge Survey of World Migration, By R. Cohen (ed), Cambridge University Press.
- Adipitoyo, S., 2003. *Dilema Pemilihan Bahasa: studi Kualitatif Pengalihan Mata Pelajaran Muatan Lokal Bahasa Jawa ke Bahasa Mandarin*. Surabaya; Thesis, (tidak diterbitkan) Program Pasca Sarjana, Unair.
- Akil, Sjarifuddin., *Tinjauan Umum Pengembangan Wilayah dan Penataan Ruang*, Sumbangan Tulisan untuk Sejarah Tata Ruang Indonesia 1950 – 2000, Jakarta, 25 Maret 2003.
- Ala, Andre. B., (ed), 1981. *Kemiskinan dan Strategi Memerangi Kemiskinan*, Yogyakarta; Penerbit Liberty.
- Amelie Constant & Klaus F. Zimmermann (2007), [Circular Migration: Counts of Exits and Years Away from the Host Country](#), IZA DP No. 2999, August 2007
- Anwar, A. 2005. *Ketimpangan Pembangunan Wilayah dan Perdesaan* : Tinjauan Kritis.
- Arikunto, S. 2002. *Manajemen Penelitian*. Jakarta, Rineka Cipta.
- Arun R. Kuppam, Ram M. Pendyala (2001) [A structural equations analysis of commuters : activity and travel patterns](#), *Transportation*; 2001; 28, 1; ABI/INFORM Global pg. 33.
- Atik Nuraini, 2006, *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Migrasi Sirkuler menginap/mondok/Study Kasus Kabupaten Boyolali*. Skripsi, Fakultas Ekonomi UNDIP

- Bambang Eko Afiatno, 1999, " Niat Bermigrasi Penduduk dari Daerah Tertinggal di Jawa Timur", *Majalah Ekonomi*, No 1, tahun IX, BPFE UNAIEER, Surabaya.
- Bogue, D., J., 1969. *Priciple of Demography*, New York: John Wiley and Son, Inc.
- Bunker, Barbara B; Rice, Robert W; et al (1992) [Quality of Life in Dual-Career Families: Commuting Versus Single-Residence Couples](#), *Journal of Marriage and the Family*; May 1992; 54, 2; ProQuest Sociology pg. 399.
- Chotib, 2000, "Pengangguran Dan Mobilitas Pekerjaan Di Indonesia : Kajian Data SUPAS 1995 ", *Media Ekonomi*, Vol. 6 No.1 FE UI, Jakarta
- Chotib, 2002, " Krisis Ekonomi Dan Mobilitas Penduduk Indonesia" *Media Ekonomi*, Vol. 6 No.2 FE UI, Jakarta.
- Christaller, W., 1966, *Central Places in South Germany*, Terjemahan Baskin, W. W., Winglewiids Cliffs, N.J. : Prntice Hall, Inc.
- Devajyoti Deka (2002) [Predicting commute time of non-workers in the context of welfare reform](#), *Journal of Urban Affairs*; 2002; 24, 3; Academic Research Library, pg. 333
- Direktorat Jenderal Penataan Ruang. 2003. *Beberapa Ungkapan Sejarah Penataan Ruang Indonesia 1948 - 2000*. Citra Kreasi. Jakarta
- Direktorat Pengembangan Kawasan Strategis, *Ditjen Penataan Ruang*, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (2002)
- Durand, Jorge; Kandel, William; Parrado, Emilio A; Massey, Douglas S (1996) [International migration and development](#)

in Mexican communities, *Demography*; May 1996; 33, 2; Academic Research Library, pg. 249

Effendi, Sofian, dkk., 1986. *Mobilitas Angkatan Kerja Indonesia ke Timur Tengah: Studi Kasus; Propinsi Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta*, Propinsi Jawa Barat (Laporan Akhir, Buku II) Kerjasama Kantor Menteri Negara Kependudukan dan Lingkungan Hidup dengan PPK-UGM.

Eki, Ayub, T., 2002. *International Labour Migration From Eastern Flores Indonesia to Sabah Malaysia; A Study of Pattern, Causes and consequences* Unpublish Ph.D. Disertation, Adelaide: The University of Adelaide.

Fei, J.H and G. Ranis, 1961. *A theory of Economic Development. American Economic Review*, 51, 1961, hal 533-565.

Ferida Mulia, 2004, "*Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Minat Tenaga Kerja Desa Untuk Bekerja di Kota/ Study Kasus 4 Desan di Kabupaten Mranggen*, Skripsi, Fakultas Ekonomi UNDIP.

Firman, T., 1994., Migrasi Antar Provinsi dan Pengembangan Wilayah di Indonesia, *Jurnal Prisma* No. 7 Juli 1994

Friedman, J., 1975, *Regional Policy: Reading in Theory and Applications*, Cambridge, Massachusetts: the M.I.Tpress.

Friedman, J., and Douglass M., 1976, *Pengembangan Agropolitan: Menuju Siasat Baru Perencanaan Regional di Asia*, Terjemahan, Jakarta, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Fu Chen Lo (ed), 1976, *Kutub-Kutub Pertumbuhan dan Kebijaksanaan Regional di dalam Sistem Ekonomi Dualistik yang Terbuka: Teori Barat dan Kenyataan di*

Asia, Terjemahan, Jakarta, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Garis-garis Besar Haluan Negara Tahun 1983

Giddens, Anthony and Jonathan H. Turner (eds), 1997. *Social Theory Today*. Stanford, California; Stanford University Press.

Goldstein, Sidney, 1980. *Sirkulasi Dalam Konteks Mobilitas Total di Asia Tenggara*. Yogyakarta; Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan - UGM.

Gujarati, D., 2003., *Basic Econometrics*, 3rd edition, International Edition, Singapore: McGraw-Hill.

Hair, Jr., Joseph F., Rolph E., Anderson, Ronald, L., Taatham and William C., Black, 1992. *Multivariate Data Analysis with Readings*; (Third Eds); New York, McMillan Publishing Company.

Hansen, N.M. (ed), 1972, *Growth Centres in Regional Economic Development, London*: Croller-Macmillan Limited.

Hansen, N.M., 1972, *Criteria For a Growth Centre Policy, dalam Kuklinski, A (ed), Growth Poles and Growth Centres in Regional Planning*, The Hague Mouton.

Haralambos, Michael and Martin Holborn, 2000. *Sociology: Themes and Perspective*, (Fifth Edition), London: Harper Collins Publishers Limited.

Hart, Keit, *Sektor Informal*, dalam Tadjuddin Noer Effendi (ed.), *Ur-banisasi Pengangguran dan Sektor Informal* (Jakarta: Gramedia, 1985).

Hechter, Michael & Kanazawa, Satoshi (1997) [*Sociological Rational Choice Theory*](#), *Annu. Rev. Sociol.* 1997. 23:191-214

Hermann BP. (1993), **Developing a model of quality of life in epilepsy : the contribution of neuropsychology**. *Epilepsia*. 34 (suppl), 1993: 14-21

http://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Medan

http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Deli_Serdang

http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Serdang_Bedagai

http://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Binjai

http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Langkat

http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Karo

Hugo, G. . 1977. *Circular Migration*. Bulletin of Indonesian Economic Studies. Vol XIII, No. 3 November 1977. Australian National University Canberra.

Hugo, Graeme.J., 1978. *Population Mobility in West Java*. *Yogyakarta* : Gadjah Mada University Press.

Hugo, Graeme J., *Migrasi Sirkuler*, dalam Dorodjatun Kuntjoro-Jakti (ed.), *Kemiskinan di Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986).

Hugo, G. (1995). *"International labour migration and family: Some observation from Indonesia"*. *Asian and Pacific Migration Journal*. Vol. 4, No. 2-3. p. 273-301.

Jellinek, Lea, *Sistem Pondok dan Migrasi Sirkuler*, dalam Dorodjatun Kuntjoro -Jakti (ed.) *Kemiskinan di Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986).

Jorge Duany (2002) [Mobile livelihoods : The sociocultural practices of circular migrants between Puerto Rico and the United States](#), *The International Migration Review*; Summer 2002; 36, 2; ProQuest Sociology, pg. 355

Jos Van Ommeren & Mogens Fosgerau (2009) [Workers' marginal costs of commuting](#), *Journal of Urban Economics*, 65 (2009) 38–47

Khisty, C. Jotin and Lall, B Kent, 1990, *Transportation Engineering, An Introduction*, New Jersey: Prentice-Hall Inc.

Koentjaraningrat, 1984., *Kebudayaan Jawa*, Jakarta: Penerbit PT. Balai Pustaka.

Landale, Nancy S; Hauan, Susan M (1996) [Migration and premarital childbearing among Puerto Rican women](#), *Demography*; Nov 1996; 33, 4; Academic Research Library, pg. 429

Lee, Everett. S. 1976. *Teori Migrasi*. Pusat Penelitian Kependudukan UGM. Yogyakarta.

Lee, S. Everetts, 1991, *Teori Migrasi*, terjemahan oleh Hans Daeng, Pusat Penelitian Kependudukan, Universitas Gadjah Mada.

Leticia Ferná ndez, Cheryl Howard, Jon Amastae (2007) [Education, race/ethnicity and out-migration from a border city](#), *Popul Res Policy Rev* (2007) 26:103–124

Lewis, Oscar.,1961 in Roger, Everett. M., *Modernization Among Peasants; The Impact of Communication*, New York-

Sydney; Holt, Rinehart and Winston, Inc. 1969.

Mantra, I.B. 1981. *Population Movemant in West Rice Communities; A Case Study of two Dukuh in Yogyakarta Special Region*. Yogyakarta, Gadjah Mada University Press.

Mantra, Kasto dan Yeremias T keban,1999. *Mobilitas Tenaga Kerja Indonesia ke Malaysia: Studi Kasus Flores Timur, Lombok Tengah, dan Pulau Bawean*. Yogyakarta; Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gadjah Mada.

Mantra, 2000., *Demografi Umum*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Mariano Sana & Douglas S Massey (2005) [Household Composition, Family Migration, and Community Context: Migrant Remittances in Four Countries](#), *Social Science Quarterly*; Jun 2005; 86, 2; Academic Research Library pg. 509

Marjolijn van der Klis & Clara H. Mulder (2008) [Beyond the trailing spouse: the commuter partnership as an alternative to family migration](#), *J Hous and the Built Environ* (2008) 23:1-19

Marjolijn van der Klis (2008) [Continuity and change in commuter partnerships: avoiding or postponing family migration](#), *GeoJournal* (2008) 71:233-247

Massey, et al., 1993. *"Theories of International Migration; An Integration and Appraisal"* in *Population and Development Review*, Vol.19 (3) 431-66)

Massey, 1990. *" Social Structure, Household Strategies and the Cumulative Causation of Migration "*, in *Population Index*, Vol.56 (1) P.3-26.

Melberg, Hans, O.,1995. *"Three Arguments About Rational Choice*

Theory in Sociology” Paper
(<http://www./2home.sol.no/hmelberg/papers/950520.htm>)

- Mouzelis, Nicos.,1995. *Sociological Theory; What, Went Wrong?; Diagnosis and Remedies*, London: Routledge.
- Miller, M.J.,1995. “ *Illegal Migration*”, in The Cambridge Survey of World Migration, by R.Cohen, Cambridge University Press, P.537.
- Mercado, R.G. 2002. *Regional Development in The Philippine: A Review of Experience, State of The Art and Agenda for Research and Action, Discussion Paper Series*. Phillipine Institute for Development Studies.
- Miro, Fidel, 1997, *Sistem Transportasi Kota*, Bandung: Penerbit Tarsito.
- Morlok, Edward. K, 1995, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan Johan Kelanaputra Hainim, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Naim,Mochtar,1979. *Merantau, Pola Migrasi Suku Minangkabau*. Yogyakarta; Gadjah Mada University Press.
- Nasikun,1980. *Urbanisasi Berlebih, Involusi Perkotaan dan Radikalisme Politik di Negara-Negara Berkembang*, dalam PRISMA, No.7 Juni 1980, Jakarta ; LP3ES.
- Nasution,M.Arif.,1997. *Aliran Pekerja Indonesia Ke Malaysia: Kasus Tentang Pekerja Indonesia Dalam Sektor Pembinaan di Kuala Lumpur-Malaysia*: Disertasi Doktor (tidak diterbitkan) Fakultas Sains Kemasyarakatan dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia. Bangi.

Nasution, M.Nur, 2004, *Manajemen Transportasi*, Jakarta : Ghalia Indonesia.

Nasution. S., 2003. *Metode Research; Penelitian Ilmiah*, Penerbit Bumi Aksara Jakarta.

Notoatmodjo. Soekidjo., 2005. *Metodologi Penelitian*, Penerbit PT Rineka Cipta, Jakarta

Oberai, A.S., *State Policies and Internal Migration: Studies in Market and Planned Economies* (London: Croombelm, 1985).

Parsons,Talcott, 1974. in Turner, J.H., *The Structur of Sociological Theory*: Homewood, Illonois, The Dorsey Press.

Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1999

Perroux, F., 1964, **Economic Space: Theory and Application**, dalam FriedmannJ. and Alonsom W. (ed), *Regional Development and Planning: A Reader*, Cambridge, Massachusetts, The M.I.T Press.

Poloma, Margaret,M., 2000. *Sosiologi Kontemporer*, Jakarta : Penerbit Rajawali Press

Richard E. Wener; Gary W. Evans; Donald Phillips; Natasha Nadler (2003) [Running for the 7:45: The effects of public transit improvements on commuter stress](#), *Transportation*; May 2003; 30, 2; ABI/INFORM Global, pg. 203

Riduwan, 2008. *Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian*, Penerbit Alfabeta Bandung.

Ritzer, George and Barry Smart (eds),2001. *Hanbook of Social Theory*, London ; SAGE Publication, Ltd.

- Roger, Everett, M., 1969. *Modernization Among Peasants: The Impact of Communication*; New York- Sydney: Holt, Rinehart and Winston, Inc.
- Roger, Everett, M., 1969. *Diffusion of Innovations*. New York, The Free Press, Collier MacMillan, Ltd.
- Rustiadi, E. 2004. *Pemantapan Kebijakan dalam Mendukung Pengembangan Kawasan Agropolitan. Makalah pada lokakarya Nasional Agropolitan. Proyek Pengembangan prasarana dan sarana Desa Agropolitan*. Gorontalo
- Saefulhakim, dkk. 2002. *Studi Penyusunan Wilayah Pengembangan Strategis (Strategic Development Regions)*. IPB dan Bapenas. Bogor
- Saim Muhammad, Henk F. L. Ottens, Dick Ettema, Tom de Jong (2007) [*Telecommuting and residential locational preferences : a case study of the Netherlands*](#), *J Hous and the Built Environ* (2007) 22:339–358
- Sanderson, Stephen, K., 1995 : *Sosiologi Makro; Sebuah Pendekatan Terhadap Realitas Sosial* (Edisi Kedua) dengan Kata Pengantar Hotman Siahaan. Jakarta : CV Rajawali Press (PT. Raja Grafindo Persada).
- Sarafino, E. P. (1994) *Healthy psychology*. 2nd ed. New York: John Wiley n Sons.
- Siahaan, Hotman, M., 1990. *Masyarakat Desa; Suatu Uraian Tentang Struktur Sosial Petani yang Sedang Berubah*. Surabaya: FISIP - Universitas Airlangga.
- Singarimbun, M dan David H Penny, 1976. *Penduduk dan Kemiskinan; Kasus Srihardjo Di Pedesaan Jawa*. Jakarta;

Buku Obor; Bhratara Karya Aksara.

Singgih Santoso, 2002, *Buku latihan SPSS Statistik Parametrik*, PT. Elex Media Komputindo, Jakarta.

Soehartono, I, 2004. *Metode Penelitian Sosial*, PT Remaja Rosdakarya : Bandung.

Suara Pembaruan, Kamis, 23 September 2010, *5,4 Juta Komuter Serbu Dki Jakarta Setiap Hari*.

Sugiyono, 2006. *Metode Penelitian Administrasi*, Penerbit Alfabeta Bandung.

Sukirno, Sadono, 1978. *Ekonomi Pembangunan; Proses, Masalah dan Kebijaksanaan* Yogyakarta ; Penerbit Petaling Jaya.

Suparlan, Parsudi, *Lapangan Kerja bagi Penduduk Berpenghasilan Rendah di Kota*, dalam *Widyapura*, No 6, tahun 2, 1980.

Suparlan, Parsudi (Penyunting), 1984. *Kemiskinan di Perkotaan*; Buku Obor; Jakarta, Penerbit Sinar Harapan.

Tamin, Ofyar. Z, 1997, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Bandung: ITB Press.

Tarigan, Robinson, 2004, *Ekonomi Regional, Teori dan Aplikasi*, Jakarta: Bumi Aksara.

Tarigan, R. 2005. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. PT Bumi Aksara. Jakarta

Tirtosudarmo, Riwanto and Romdiati Haning, 1998. *A Need Assessment Concerning Indonesian Women Migrant Workers to Saudi Arabia*. Jakarta: Center for Population and Manpower Studies. Indonesian Institute of Sciences. (Final

Draft)

Titus, Milan, J.,1988. *Migrasi Antar Daerah di Indonesia*, Seri Penerbitan, Yogyakarta: Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan – Universitas Gadjah Mada.

Tjiptoherijanto, P., 2000., *Urbanisasi dan Perkembangan Perkotaan di Indonesia*, <http://www.geocities.com/nuds2/18html>

Todaro, Michel P. 1992. *Pengembangan Ekonomi di Dunia 3. Kajian migrasi internal di negara sedang berkembang*. Pusat penelitian kependudukan, UGM, Yogyakarta.

Todaro, M.P.,& Smith, 2003., *Pembangunan Ekonomi di Dunia ketiga jilid 1*, Erlangga, Jakarta.

Turner, Jonathan H.,1974, *The Structure of Sociological Theory*. Homewood, Illinois; The Dorsey Press.

Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1960

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1972

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1997

Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004

Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007

Wolpert, Julian, 1966. *“Migration as an Adjustment to Environmental Stress”*. Journal of Social Issues, P.22-93.

Waters, Melcolm, 1994. *Modern Sociological Theory*. London-Thousand Oaks – New Delhi ; SAGE Publisher.

Weber, Max.,1969. *The Sociological of Raligion*, (Translations) Ephraim Fischhoff, Boston: Beacon Press.(Fifth Printing).

WHOQOL Group (1998) *Development of the world health organization WHOQOL-BREF Quality of Life Assesment .*

Psychological Medicine

- Yang, Xiushi, 1992., Temporary Migration and Its Frequency from Urban Households in China, *Asia-Paciic population Journal*, Vol.7 No.1, 1992, p. 27 – 50.
- Yunus, Hadi Sabari, 2004, *Struktur Tata Ruang Kota*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Yusak O. Susilo & Kees Maat (2007) [*The influence of built environment to the trends in commuting journeys in the Netherlands*](#), *Transportation* (2007) 34:589–609
- Zelinsky, Wilbur.,1971. *The Hypothesis of the Mobility Transition* , in *Geographical Review*. No. 2

BIODATA PENULIS



Dr. Muhammad Fitri Rahmadana, SE., M.Si, lahir di Medan pada tanggal 14 September 1977. Ia menyelesaikan kuliah dan mendapat gelar Sarjana Ekonomi Ilmu Manajemen di Fakultas Ekonomi UMSU tahun 2000. Meneruskan studinya dan memperoleh gelas Magister Sains bidang Ekonomi dari Universitas Syiah Kuala tahun 2004. Kemudian menyelesaikan program doktor Ilmu Perencanaan Wilayah pada tahun 2012 di Universitas Sumatera Utara. Saat ini bekerja sebagai dosen di Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Medan sejak tahun 2005 sampai sekarang. Kegiatan lain penulis saat ini adalah menjadi salah satu Pengurus PMI Provinsi Sumatera Utara sejak tahun 2016. Selain itu penulis juga menjadi konsultan pada lembaga konsultan Banyaneer yang berdomisili di Adelaide - Australia untuk monitoring dan evaluasi, baseline, midline dan endline survei yang dilakoninya sejak tahun 2010.

TEORI-TEORI TENTANG WILAYAH DAN MIGRASI

Kota sering dianggap sesuatu yang menarik, indah, menjanjikan, dan berperadaban, namun signifikansi kehidupan kota itu sendiri telah menjadi sumber perdebatan sengit dan menarik banyak pihak. Sementara orang meyakini bahwa kehidupan kota secara inhern adalah sesuatu yang sarat dengan efek-efek yang serba baik (positif), sementara yang lainnya memandang kota sebagai yang sarat dengan situasi yang serba tidak menentu dan serba buruk (negatif).

Salah satu fenomena perkotaan yang menarik untuk dibahas adalah Komuter. Komuter adalah perilaku yang muncul akibat dari perspektif tersebut dengan segala konsekuensinya baik secara individu maupun secara kewilayahan. Berdasarkan permasalahan di atas, maka perlu suatu kajian yang mendalam mengenai berbagai teori terkait faktor pendorong dan penarik pada komuter terhadap pengembangan wilayah.

Buku ini terdiri dari 6 Bab yang terdiri dari:

BAB I Pendahuluan

BAB II Konsep Wilayah Dan Teori Pengembangan Wilayah

BAB III Teori Tentang Perilaku

BAB IV Kesejahteraan Dan Kualitas Hidup

BAB V Teori Tentang Migrasi

BAB VI Penutup

Secara lebih rinci buku ini membahas tentang Memahami Mobilitas Penduduk, Mobilitas Penduduk dan Pengembangan Wilayah, Migran Sirkuler, Faktor Pendorong dan Penarik Penglaju, Konsep Wilayah dan Pengembangan Wilayah, Teori Daerah/Wilayah Inti, Teori Lokasi dan Pusat Pertumbuhan, Teori Tindakan Voluntaristik, Teori Pilihan Rasional, Teori Welfare of Economics, Teori Kualitas Hidup, Teori-Teori Migrasi, Bentuk-bentuk Mobilitas Penduduk, Pola Migrasi Desa – Kota, Teori-Teori Pengambilan Keputusan Bermigrasi, Teori Transportasi, Migrasi dan Kebijakan Pemerintah.

