Erwin Dwi Putra Simatupang, Romeiza Syafriharti, Hubungan Antara Tingkat Aksesibilitas dengan Kesejahteraan Masyarakat dan Kinerja Wilayah Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat, Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, September 2015

HUBUNGAN ANTARA TINGKAT AKSESIBILITAS DENGAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT DAN KINERJA WILAYAH KABUPATEN/KOTA DI PROVINSI JAWA BARAT

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer
Universitas Komputer Indonesia, Jln. Dipatiukur No.114 Bandung 40132

Putraa.dwi@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara tingkat aksesibilitas dengan kesejahteraan masyarakat kabupaten/kota dan kinerja wilayah di Provinsi Jawa Barat. Tingkat aksesibilitas diukur dengan menggunakan ketersediaan prasarana transportasi: jalan, terminal angkutan penumpang, dan pelabuhan. Selain itu aksesibilitas diukur juga menggunakan metode gravity model/indeks aksesibilitas (Hansen, 1959). Sedangkan ukuran kesejahteraan masyarakat diukur menggunakan PDRB per kapita ADHK dan *Human Development Index* (Indeks Pembangunan Masyarakat). Analisis data yang digunakan adalah metode analisis korelasi untuk melihat seberapa kuat hubungan tersebut dengan bantuan software IBM SPSS. Adapun untuk kinerja wilayah digambarkan oleh PDRB atas dasar harga berlaku.

Hasil penelitian menemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat aksesibilitas yang diukur menggunakan kualitas jalan dengan kesejahteraan masyarakat (secara kasar) yang diukur menggunakan indikator makro yaitu PDRB per kapita. Hal ini ditunjukkan dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0.519. Sedangkan untuk variabel ketersediaan terminal, pelabuhan, dan indeks aksesibilitas tidak menunjukkan adanya hubungan yang kuat dengan kesejahteraan masyarakat.

Hasil analisis menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara tingkat aksesibilitas dengan kinerja ekonomi wilayah yang diukur menggunakan PDRB ADHB. Akan tetapi, untuk struktuk ekonomi wilayah di sektor pertanian menunjukkan adanya dengan tingkat aksesibilitas (kualitas jalan). Hanya saja hubungan ini bersifat negatif, dengan nilai koefisien korelasi sebesar -0.432.

Kata Kunci: Tingkat aksesibilitas, kualitas jalan, kesejahteraan masyarakat, kinerja wilayah

1 Pendahuluan

Dalam kajian ilmu regional terdapat istilah yang disebut dengan keunggulan komparatif (*comparative advantage*). Keunggulan komparatif dapat berupa kondisi alam, yaitu sesuatu yang sudah given tetapi dapat juga karena usaha-usaha manusia. Ada beberapa faktor yang dapat membuat suatu wilayah bisa mempunyai keunggulan komparatif. Salah satunya yaitu wilayah dengan aksesibilitas tinggi (Tarigan, 2012).

Menurut Black dalam Tamim, (1997) aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan ‘mudah’ atau ‘susah’nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Misalnya ketersediaan prasarana jalan yang baik, ketersediaan sarana angkutan umum yang baik, ketersediaan pelabuhan untuk akses

transportasi laut, ataupun bandara untuk alat transportasi udara.

Sering kali suatu wilayah yang memiliki tingkat aksesibilitas tinggi identik dengan kesejahteraan yang tinggi pula. Singapura pada tahun 2012 merupakan satu-satunya negara di ASEAN yang mampu menembus ranking 20 teratas, tepatnya berada di urutan 18 dari 187 negara dengan nilai IPM 0.895 (*Human Development Report*, 2013). Oleh karena itu menjadi menarik untuk dikaji apakah terdapat hubungan antara tingkat aksesibilitas dengan kesejahteraan masyarakat dan juga kinerja perekonomian di suatu wilayah.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan antara tingkat aksesibilitas dengan kesejahteraan masyarakat kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat. Diawali dengan mengidentifikasi terlebih dahulu tingkat aksesibilitas di setiap kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat berdasarkan dua pendekatan (ketersediaan prasarana transportasi dan indeks aksesibilitas) sebagai ukuran aksesibilitas. Kemudian dilihat hubungannya dengan kesejahteraan masyarakat (PDRB per kapita; IPM) dan kinerja wilayah (PDRB ADHB).

2 Tinjauan Pustaka

a. Aksesibilitas

Dalam kajian ilmu regional, ada istilah yang disebut dengan keunggulan komparatif (*comparative advantage*). Keunggulan komparatif dapat berupa kondisi alam, yaitu sesuatu yang sudah *given* tetapi dapat juga karena usaha-usaha manusia. Ada beberapa faktor yang dapat membuat suatu wilayah bisa mempunyai keunggulan komparatif, salah satunya yaitu wilayah dengan aksesibilitas tinggi (Tarigan, 2012). Sering kali suatu wilayah yang memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi identik dengan perekonomian/kesejahteraan yang baik pula. Contohnya Negara Singapura dengan aksesibilitas yang baik mempunyai pertumbuhan perekonomian yang baik pula. Dengan begitu menjadi sangat penting untuk memahami terlebih dahulu seperti apa konsep aksesibilitas tersebut.

"*Accessibility, a concept used in a number of scientific fields such as transport planning, urban planning and geography, plays an important role in policy making. However, accessibility is often a misunderstood, poorly defined and poorly measured construct. Indeed, finding an operational and theoretically sound concept of accessibility is quite difficult and complex. As a result, land-use and infrastructure policy plans are often evaluated with accessibility measures which are easy to interpret for researchers and policy makers, such as congestion levels or travel speed on the road network, but which have strong methodological disadvantages*." (Geurs dan Wee, 2004).

Menurut Black dalam Tamin (1997), aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan 'mudah' atau 'susah'nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan yang sama juga diungkapkan oleh Warpani (1990) bahwa daya hubung atau akses adalah tingkat kemudahan berhubungan dari satu tempat ke tempat lain. Apabila dari suatu tempat A orang dapat dengan mudah berhubungan dan mendatangi tempat B atau sebaliknya, apalagi bila hubungan dapat dilakukan dengan berbagai cara atau alat penghubung, maka dikatakan akses A-B adalah tinggi. Namun selalu saja terdapat perbedaan mengenai pengertian aksesibilitas ini. Seperti yang dikatakan oleh Geurs dan

Wee (2004), aksesibilitas didefinisikan dan diterapkan dalam beberapa bidang ilmu secara berbeda, sehingga menghasilkan pengertian yang berbeda pula untuk setiap bidang ilmu.

Ada yang menyatakan bahwa aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya, jika kedua tempat itu sangat berjauhan, aksesibilitas antara keduanya rendah. Jadi, tata guna lahan yang berbeda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen) (Tamin, 1997).

Terkait dengan aksesibilitas, sebuah penelitian yang dilakukan oleh Widodo (2008) dengan tesisnya yang berjudul "Kajian Pengaruh Jalan Terhadap Kinerja Perekonomian Wilayah" menemukan bahwa terdapat hubungan positif antara ketersediaan jalan dengan minat investasi PMA dan PMDN di wilayah pantura. Hubungan positif ketersediaan jalan tersebut secara empiris dibuktikan dengan besaran minat penanaman modal/ investasi PMA dan PMDN yang meningkat tajam sejak beroperasinya jalan tol Jakarta-Cikampek, khususnya di daerah yang dilintasinya. Dalam hal ini aksesibilitas yang dimaksud merupakan jalan tol. Penelitian yang sama terkait dengan infrastruktur jalan dilakukan oleh Rahimah dan Putro (2014) yang menemukan bahwa penanaman modal sektor jasa atau tersier cenderung berada di daerah perkotaan, dengan kata lain memiliki kecenderungan di daerah-daerah yang memiliki laju pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan didukung oleh adanya fasilitas yang memadai di suatu daerah. Selain itu, terdapat pula sebuah penelitian yang dilakukan oleh Parlindungan (2010) dengan tesisnya yang berjudul "Analisis Pengaruh Tingkat Aksesibilitas Wilayah terhadap Perkembangan Kecamatan di Kota Medan" yang menemukan bahwa perkembangan kecamatan di Kota Medan sebesar 75% dapat dijelaskan oleh variabel aksesibilitas. Dalam hal ini tingkat aksesibilitas diukur menggunakan indeks aksesibilitas (Hansen, 1959).

b. Prasarana Wilayah dan Kota

Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Berdasarkan peruntukkannya jalan terbagi menjadi 2:

1. Jalan umum: sengaja dibuat dan diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
2. Jalan khusus: jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Sehingga jalan khusus tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa.

Jalan dapat dikelompokkan menurut sistem jaringan. Pertama, sistem jaringan jalan primer. Kedua, sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Adapun sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan

distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Terminal

Terminal merupakan bagian dari simpul transportasi, yaitu tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intramoda. Simpul terminal yang lainnya diantaranya adalah: stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau dan atau bandara. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 yang dimaksud dengan terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Berdasarkan tipe dan fungsinya, terminal penumpang dibagi menjadi 3 tipe: terminal penumpang tipe A, tipe B, dan tipe C. Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Kemudian terminal penumpang tipe B berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan. Sedangkan terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Pelabuhan

Menurut PP Nomor 61 Tahun 2009 yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi. Berdasarkan hierarki, pelabuhan dibagi menjadi:

1. Pelabuhan utama
2. Pelabuhan pengumpul
3. Pelabuhan pengumpan

Pelabuhan utama merupakan pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi. Sedangkan pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi. Kemudian pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

c. Kesejahteraan Masyarakat

Banyak sekali ukuran yang dapat digunakan untuk melihat kesejahteraan masyarakat di suatu wilayah. Dalam ukuran sempit tingkat kesejahteraan masyarakat dapat diukur dengan hanya menggunakan pendapatan per kapita. Tetapi seperti yang dikatakan oleh Setiawan dan Hakim (2013) yaitu "Pendapatan per kapita sebagai indikator pembangunan telah digugat oleh kalangan ekonomi maupun non-ekonomi yang

melihat ketidakakuratan indikator tersebut, yang kemudian memunculkan beberapa indikator baru. Indikator baru secara umum berfokus pada pembangunan manusia."

Mahbub Ul Haq pendiri dari *Human Development* seperti yang dikutip dalam situs *United Nations Development Programme* (*Human Development Reports*) mengatakan "*The basic purpose of development is to enlarge people's choices. In principle, these choices can be infinite and can change over time. People often value achievements that do not show up at all, or not immediately, in income or growth figures: greater access to knowledge, better nutrition and health services, more secure livelihoods, security against crime and physical violence, satisfying leisure hours, political and cultural freedoms and sense of participation in community activities. The objective of development is to create an enabling environment for people to enjoy long, healthy and creative lives*." Sehingga konsep pembangunan pada dasarnya adalah untuk memperluas pilihan-pilihan di masyarakat terhadap segala bentuk akses, menyangkut pendidikan, kesehatan dan politik.

Menurut Tasrin dan Wulandari (2012) "Kesejahteraan sosial memiliki 2 (dua) dimensi yaitu dimensi fisik dan dimensi psikologis. Mengingat dimensi psikologis, sifatnya sangat subjektif dan proses pengukurannya tidak mudah, maka kebanyakan studi lebih sering menggunakan dimensi fisik sebagai ukuran kesejahteraan masyarakat. Oleh karenanya, saat ini banyak berkembang pengukuran kesejahteraan dari sudut pandang dimensi fisik, misalnya Human Development Index (Indeks Pembangunan Manusia), Physical Quality Life Index (Indeks Mutu Hidup); Basic Needs (Kebutuhan Dasar), dan lain sebagainya."

Terdapat tiga dimensi yang menjadi komponen penghitungan IPM. Dimensi tersebut mencakup umur panjang dan sehat; pengetahuan, dan kehidupan yang layak. Dalam mengukur dimensi kesehatan, BPS menggunakan angka harapan hidup waktu lahir. Selanjutnya untuk mengukur dimensi pengetahuan digunakan gabungan indikator angka melek huruf dan rata-rata lama sekolah. Adapun untuk mengukur dimensi hidup layak digunakan indikator kemampuan daya beli masyarakat terhadap sejumlah kebutuhan pokok yang dilihat dari rata-rata besarnya pengeluaran per kapita sebagai pendekatan pendapatan yang mewakili capaian pembangunan untuk hidup layak.

d. Kinerja Ekonomi Wilayah

Kinerja wilayah merupakan konsep pendapatan suatu wilayah yang pada umumnya digambarkan dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Produk domestic regional bruto atas dasar harga pasar adalah jumlah nilai tambah bruto (*gross value added*) yang timbul dari seluruh sektor perekonomian di wilayah itu. Yang dimaksud dengan nilai tambah bruto adalah nilai produksi (*output*) dikurangi dengan biaya antara (*intermediate cost*). Nilai tambah bruto mencangkup komponen-komponen faktor pendapatan (upah dan gaji, bunga, sewa tanah dan keuntungan), penyusutan, dan pajak tidak langsung neto. Jadi dengan menghitung nilai tambah bruto dari masing-masing sektor dan menjumlahkannya, akan menghasilkan produk domestic regional atas dasar harga pasar (Tarigan, 2005).

Menurut Badan Pusat Statistik bahwa Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan nilai tambah bruto seluruh barang dan jasa yang tercipta atau dihasilkan di wilayah domestik suatu negara yang timbul akibat berbagai aktivitas ekonomi dalam suatu periode tertentu tanpa

memperhatikan apakah faktor produksi yang dimiliki residen atau non-residen. Penyusunan PDRB dapat dilakukan melalui 3 (tiga) pendekatan yaitu pendekatan produksi, pengeluaran, dan pendapatan yang disajikan atas dasar harga berlaku dan harga konstan (riil).

PDRB atas dasar harga berlaku atau dikenal dengan PDRB nominal disusun berdasarkan harga yang berlaku pada periode penghitungan, dan bertujuan untuk melihat struktur perekonomian. Sedangkan PDRB atas dasar harga konstan (riil) disusun berdasarkan harga pada tahun dasar dan bertujuan untuk mengukur pertumbuhan ekonomi.

3 Pembahasan Hubungan Tingkat Aksesibilitas dengan Kesejahteraan Masyarakat dan Kinerja Wilayah Kabupaten/Kota di Jawa Barat

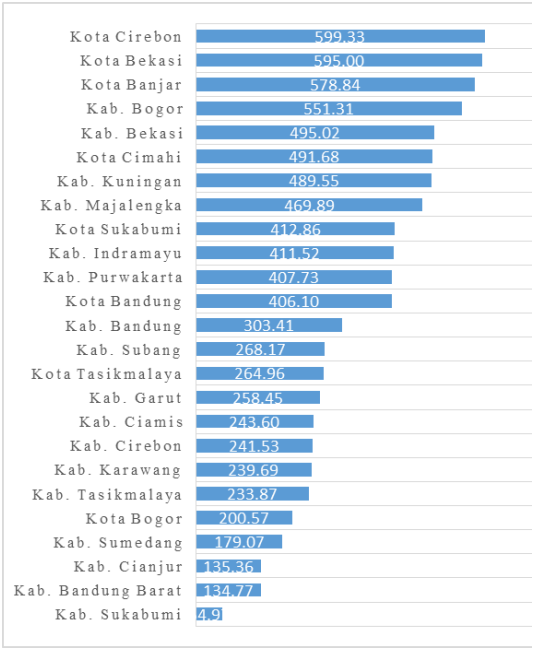
a. Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Kualitas Jalan

Perhitungan tingkat aksesibilitas berdasarkan kondisi jalan ini dilakukan berdasarkan jumlah persentase kondisi jalan masing-masing kabupaten/kota yang meliputi kondisi jalan baik, sedang, rusak dan rusak berat. Setelah itu dilakukan pembobotan sebagimana ditunjukkan oleh tabel 3.3.

Tabel 3.1
Bobot Kualitas Jalan di Provinsi Jawa Barat 2012

	Kabupaten/Kota	Kualitas Jalan (%)				Bobot Kualitas Jalan			
	Kabupaten/Kota	Baik (%)	Sedang (%)	Rusak (%)	Rusak Berat (%)	Baik (7)	Sedang (5)	Rusak (3)	Rusak Berat (1)
1	Kab. Bogor	78.76	4.23	1.49	15.52	551.31	21.16	4.47	15.52
2	Kab. Sukabumi	7.85	25.28	23.25	43.62	54.97	126.38	69.75	43.62
3	Kab. Cianjur	19.34	19.47	25.19	36.00	135.36	97.35	75.57	36.00
4	Kab. Bandung	43.34	20.17	18.48	18.00	303.41	100.87	55.43	18.00
5	Kab. Garut	36.92	26.24	36.84	-	258.45	131.21	110.51	-
6	Kab. Tasikmalaya	33.41	21.75	20.31	24.53	233.87	108.77	60.93	24.53
7	Kab. Ciamis	34.80	15.96	5.43	43.81	243.60	79.80	16.29	43.81
8	Kab. Kuningan	69.94	9.15	11.06	9.86	489.55	45.77	33.17	9.86
9	Kab. Cirebon	34.50	42.11	15.09	8.30	241.53	210.53	45.26	8.30
10	Kab. Majalengka	67.13	9.16	16.71	7.00	469.89	45.82	50.12	7.00
11	Kab. Sumedang	25.58	39.02	15.03	20.36	179.07	195.12	45.10	20.36
12	Kab. Indramayu	58.79	19.58	18.33	3.30	411.52	97.90	54.98	3.30
13	Kab. Subang	38.31	36.69	12.77	12.23	268.17	183.45	38.31	12.23
14	Kab. Purwakarta	58.25	16.33	14.04	11.38	407.73	81.67	42.11	11.38
15	Kab. Karawang	34.24	26.74	39.02	-	239.69	133.68	117.07	-
16	Kab. Bekasi	70.72	2.34	12.92	14.03	495.02	11.71	38.75	14.03
17	Kab. Bandung Barat	19.25	30.92	24.99	24.84	134.77	154.60	74.96	24.84
18	Kota Bogor	28.65	57.41	10.89	3.05	200.57	287.03	32.67	3.05
19	Kota Sukabumi	58.98	25.05	13.01	2.96	412.86	125.25	39.04	2.96
20	Kota Bandung	58.01	15.00	26.99	-	406.10	75.00	80.96	0.00
21	Kota Cirebon	85.62	11.24	0.95	2.19	599.33	56.19	2.86	2.19
22	Kota Bekasi	85.00	-	15.00	-	595.00	-	45.00	-
23	Kota Depok	-	83.71	16.29	-	-	418.54	48.88	-

	Kabupaten/Kota	Kualitas Jalan (%)				Bobot Kualitas Jalan			
	Kabupaten/Kota	Baik (%)	Sedang (%)	Rusak (%)	Rusak Berat (%)	Baik (7)	Sedang (5)	Rusak (3)	Rusak Berat (1)
24	Kota Cimahi	70.24	20.19	8.10	1.47	491.68	100.96	24.31	1.47
25	Kota Tasikmalaya	37.85	21.88	28.54	11.73	264.96	109.40	85.61	11.73
26	Kota Banjar	82.69	9.81	7.50	-	578.84	49.05	22.50	-



Gambar 3.1
Grafik Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Kualitas Jalan (Baik) di Jawa Barat 2012

Hasil analisis yang ditunjukkan oleh gambar 3.1 memperlihatkan bahwa Kota Cirebon menempati urutan pertama tingkat aksesibilitas berdasarkan kualitas jalan di Provinsi Jawa Barat 2012 dengan nilai 599.33 kemudian disusul oleh Kota Bekasi 595.00 dan Kota Banjar 578.84. Sedangkan diurutan terendah ditempati oleh Kabupaten Sukabumi dengan nilai 54.97.

b. Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Jumlah dan Tipe Terminal

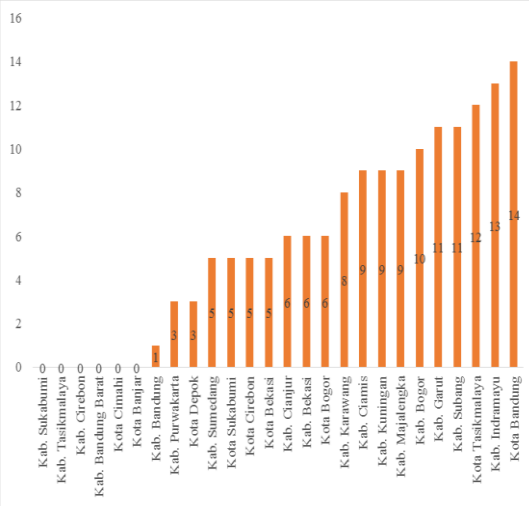
Data mengenai jumlah terminal menurut kabupaten/kota serta pembobotan berdasarkan tipe terminal yang ada di Provinsi Jawa Barat Tahun 2012 dapat dilihat pada tabel 4.3. Data dibawah menunjukkan bahwa terdapat enam kabupaten/kota yang tercatat tidak memiliki prasarana terminal angkutan penumpang diantaranya adalah Kabupaten Sukabumi, Kabupaten Tasikmalaya, Kabupaten Cirebon, Kabupaten Bandung Barat serta Kabupaten Cimahi.

Tabel 3.2
Bobot Ketersediaan Terminal Angkutan Penumpang di Jawa Barat 2012

No	Kabupaten/Kota	Tipe Terminal			Bobot Tipe Terminal			Bobot (Total)
		A	B	C	A (5)	B (3)	C (1)	
1	Kab. Bogor	2	0	0	10	0	0	10
2	Kab. Sukabumi	0	0	0	0	0	0	0
3	Kab. Cianjur	0	2	0	0	6	0	6
4	Kab. Bandung	0	0	1	0	0	1	1
5	Kab. Garut	1	1	3	5	3	3	11
6	Kab. Tasikmalaya	0	0	0	0	0	0	0
7	Kab. Ciamis	1	1	1	5	3	1	9
8	Kab. Kuningan	1	1	1	5	3	1	9

No	Kabupaten/Kota	Tipe Terminal			Bobot Tipe Terminal			Bobot (Total)
		A	B	C	A (5)	B (3)	C (1)	
9	Kab. Cirebon	0	0	0	0	0	0	0
10	Kab. Majalengka	0	2	3	0	6	3	9
11	Kab. Sumedang	1	0	0	5	0	0	5
12	Kab. Indramayu	0	4	1	0	12	1	13
13	Kab. Subang	1	2	0	5	6	0	11
14	Kab. Purwakarta	0	1	0	0	3	0	3
15	Kab. Karawang	1	1	0	5	3	0	8
16	Kab. Bekasi	0	2	0	0	6	0	6
17	Kab. Bandung Barat	0	0	0	0	0	0	0
18	Kota Bogor	1	0	1	5	0	1	6
19	Kota Sukabumi	1	0	0	5	0	0	5
20	Kota Bandung	1	2	3	5	6	3	14
21	Kota Cirebon	1	0	0	5	0	0	5
22	Kota Bekasi	1	0	0	5	0	0	5
23	Kota Depok	0	1	0	0	3	0	3
24	Kota Cimahi	0	0	0	0	0	0	0
25	Kota Tasikmalaya	1	2	1	5	6	1	12
26	Kota Banjar	0	0	0	0	0	0	0

Hasil olahan data dari Direktorat LLAJ – Ditjen Hubdat, 2013



Gambar 3.2
Grafik Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Ketersediaan dan Tipe Terminal AP di Jawa Barat 2012

c. Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Ketersediaan Pelabuhan

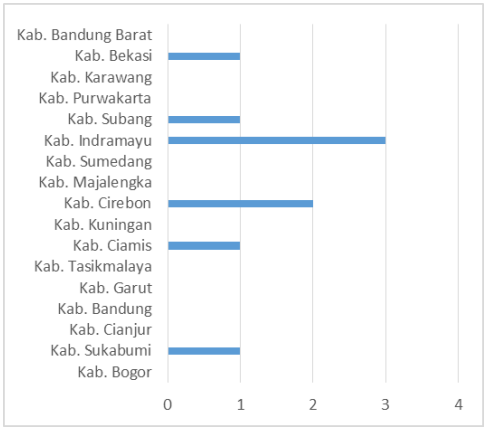
Jumlah ketersediaan pelabuhan di Provinsi Jawa Barat tercatat ada sebanyak 9 pelabuhan yang tersebar di enam kabupaten di Provinsi Jawa Barat. Kabupaten Sukabumi, Kabupaten Ciamis, dan Kabupaten Subang masing-masing tercatat memiliki satu pelabuhan. Kemudian Kabupaten Indramayu tiga pelabuhan dan sisanya di Kabupaten Cirebon terdapat dua pelabuhan serta di Kabupaten Bekasi satu pelabuhan. Data mengenai ketersediaan pelabuhan tersebut dapat dilihat pada tabel 3.5.

Tabel 3.3
Pelabuhan Umum dan Khusus di Provinsi Jawa Barat

No	Kabupaten	Nama Pelabuhan	Status Pelabuhan	Status Hierarki/Tahun 2007
1	Sukabumi	Pelabuhan Ratu	Perikanan Pesisir	Pelabuhan Perikanan
2	Ciamis	Pangandaran	Perikanan Pesisir	Pelabuhan Perikanan
3	Subang	Pamanukan	Perikanan Pesisir	Pelabuhan Perikanan
4	Indramayu	Indramayu	Perikanan	Pelabuhan Perikanan
5	Indramayu	Balongan	Pertamina	Pelabuhan Khusus
6	Indramayu	Eretan	Perikanan	Pelabuhan Perikanan
7	Cirebon	Kejawanan	Perikanan	Pelabuhan Perikanan
8	Cirebon	Muara Gebang	Perikanan	Pelabuhan Perikanan
9	Bekasi	Muara Gembong	Umum dan Perikanan	Pelabuhan Pengumpul
10	Tanggerang	Muara Cituis	Perikanan	Pelabuhan Perikanan

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, Jabar Dalam Angka

Di dalam kajian mengenai ketersediaan pelabuhan ini, peneliti mengasumsikan bahwa status serta hierarki pelabuhan di setiap kabupaten/kota di Jawa Barat adalah sama. Sehingga bobot yang diberikan untuk kabupaten/kota yang memiliki pelabuhan adalah satu untuk setiap pelabuhan.



Gambar 3.3
Bobot Ketersediaan Pelabuhan

Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat

d. Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Indeks Aksesibilitas

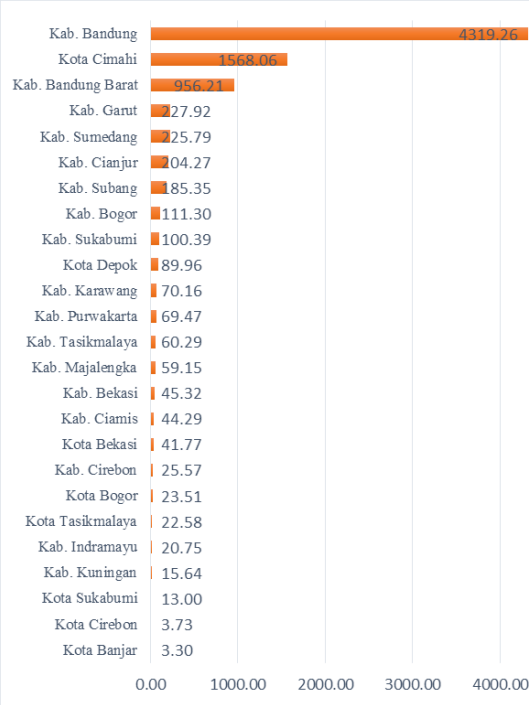
Keberadaan unsur daya tarik yang terdapat di subwilayah dengan kemudahan untuk mencapai subwilayah tersebut merupakan konsep umum mengenai indeks aksesibilitas. Kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat diasumsikan sebagai subwilayah sebagaimana dalam konsep indeks aksesibilitas di atas. Seluruh kabupaten/kota (kecuali Kabupaten Pangandaran) dihitung indeks aksesibilitasnya masing-masing sebagaimana dapat dilihat pada tabel 3.6 dan gambar 3.4.

Tabel 3.4
Nilai Indeks Aksesibilitas di Kabupaten/Kota Jawa Barat yang Dikaji pada Tahun 2011 Terhadap Ibukota Provinsi

No	Kab/kota	Jarak ke Kota Bandung	Jumlah Penduduk yang Bekerja	Indeks Aksesibilitas
1	Kab. Bogor	129	1,852,165	111.30
2	Kab. Sukabumi	96	925,205	100.39
3	Kab. Cianjur	65	863,044	204.27
4	Kab. Bandung	17	1,248,267	4319.26
5	Kab. Garut	63	904,607	227.92
6	Kab. Tasikmalaya	106	677,453	60.29
7	Kab. Ciamis	121	648,480	44.29

No	Kab/kota	Jarak ke Kota Bandung	Jumlah Penduduk yang Bekerja	Indeks Aksesibilitas
8	Kab. Kuningan	165	425,718	15.64
9	Kab. Cirebon	180	828,506	25.57
10	Kab. Majalengka	91	489,817	59.15
11	Kab. Sumedang	45	457,222	225.79
12	Kab. Indramayu	184	702,670	20.75
13	Kab. Subang	58	623,501	185.35
14	Kab. Purwakarta	70	340,411	69.47
15	Kab. Karawang	112	880,087	70.16
16	Kab. Bekasi	154	1,074,899	45.32
17	Kab. Bandung Barat	25	597,633	956.21
18	Kota Bogor	129	391,221	23.51
19	Kota Sukabumi	96	119,803	13.00
20	Kota Cirebon	180	120,967	3.73
21	Kota Bekasi	154	990,630	41.77
22	Kota Depok	90	728,675	89.96
23	Kota Cimahi	12	225,801	1568.06
24	Kota Tasikmalaya	106	253,713	22.58
25	Kota Banjar	147	71,340	3.30

Hasil analisis (sumber data BPS)



Gambar 3.4
Grafik Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Indeks Aksesibilitas

Terhadap Ibukota Provinsi di Jawa Barat 2011

Dari hasil analisis di atas terlihat bahwa Kabupaten Bandung memiliki nilai indeks aksesibilitas yang tertinggi dibandingkan kabupaten/kota lainnya. Kabupaten Bandung memiliki nilai indeks aksesibilitas sebesar 4.319,26. Hal ini menunjukkan bahwa Kabupaten Bandung memiliki daya tarik (*gravity rate*) yang besar dalam skala wilayah di Provinsi Jawa Barat. Selain jaraknya yang memang berdekatan dengan ibukota provinsi, tercatat pula bahwa pada tahun 2011 Kabupaten Bandung memiliki jumlah penduduk yang bekerja sebanyak 1.248.267. Sehingga sangat wajar jika Kabupaten Bandung memilki urutan pertama terkait dengan indeks aksesibilitas terhadap ibukota provinsi.

Kemudian di urutan terendah terkait dengan tingkat aksesibilitas berdasarkan indeks aksesibilitas terhadap ibukota provinsi di Jawa Barat pada tahun 2011

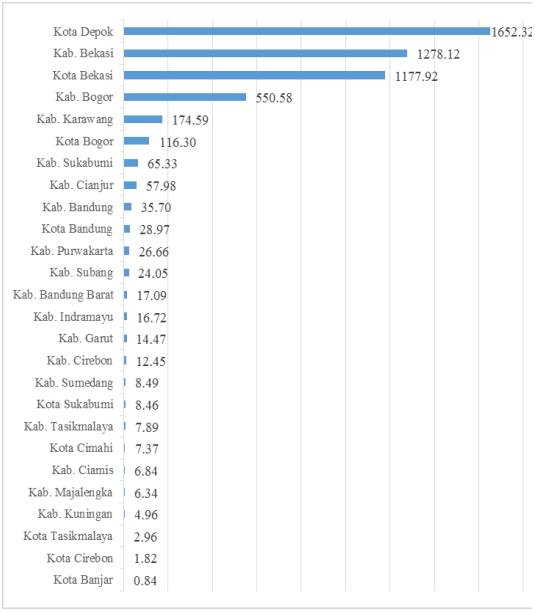
adalah Kota Banjar dengan nilai 3,30. Selain dari jaraknya yang jauh dari ibukota Provinsi Jawa Barat yaitu 147 km, juga jumlah tenaga kerja yang sangat sedikit (71,340) menjadi penyebab Kota Banjar memiliki tingkat aksesibilitas (indeks aksesibilitas) terendah di antara seluruh kabupaten/kota di Jawa Barat pada tahun 2011.

Selain menggunakan jarak terhadap Ibukota provinsi Jawa Barat dalam menentukan nilai indeks aksesibilitas, terdapat pula kota lain yang digunakan untuk mengukur indeks aksesibilitas di setiap kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat. Kota Jakarta dipertimbangkan sebagaimana statusnya sebagai Ibukota nasional di Indonesia. Hasil analisis indeks aksesibilitas terhadap Kota Jakarta dapat dilihat pada tabel 3.7 dan gambar 3.5.

Tabel 3.5
Nilai Indeks Aksesibilitas di Kabupaten/Kota Jawa Barat Terhadap Ibukota Nasional 2011

No	Kab/kota	Jarak ke Kota Jakarta	Jumlah Penduduk yang Bekerja	Indeks Aksesibilitas
1	Kab. Bogor	58	1,852,165	550.58
2	Kab. Sukabumi	119	925,205	65.33
3	Kab. Cianjur	122	863,044	57.98
4	Kab. Bandung	187	1,248,267	35.70
5	Kab. Garut	250	904,607	14.47
6	Kab. Tasikmalaya	293	677,453	7.89
7	Kab. Ciamis	308	648,480	6.84
8	Kab. Kuningan	293	425,718	4.96
9	Kab. Cirebon	258	828,506	12.45
10	Kab. Majalengka	278	489,817	6.34
11	Kab. Sumedang	232	457,222	8.49
12	Kab. Indramayu	205	702,670	16.72
13	Kab. Subang	161	623,501	24.05
14	Kab. Purwakarta	113	340,411	26.66
15	Kab. Karawang	71	880,087	174.59
16	Kab. Bekasi	29	1,074,899	1278.12
17	Kab. Bandung Barat	187	597,633	17.09
18	Kota Bogor	58	391,221	116.30
19	Kota Sukabumi	119	119,803	8.46
20	Kota Bandung	187	1,012,946	28.97
21	Kota Cirebon	258	120,967	1.82
22	Kota Bekasi	29	990,630	1177.92
23	Kota Depok	21	728,675	1652.32
24	Kota Cimahi	175	225,801	7.37
25	Kota Tasikmalaya	293	253,713	2.96
26	Kota Banjar	292	71,340	0.84

Hasil analisis

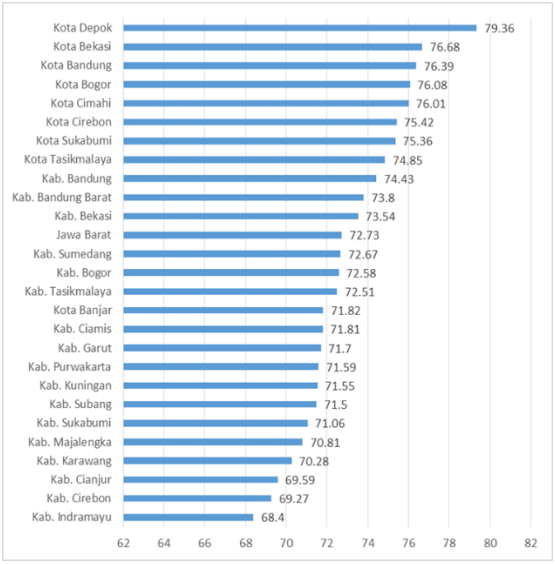


Gambar 3.5
Grafik Tingkat Aksesibilitas Berdasarkan Indeks Aksesibilitas Terhadap Ibukota Nasional di Jawa Barat 2011

Dari hasil analisis di atas terlihat bahwa Kota Depok merupakan kota yang memiliki nilai indeks aksesibilitas tertinggi dengan nilai sebesar 1.652,32, disusul oleh Kabupaten Bekasi sebesar 1.278,12. Hal yang sama juga ditemukan dalam perhitungan indeks aksesibilitas terhadap ibukota nasional, dimana Kota Banjar dalam hal ini tetap menjadi urutan terendah, dengan nilai 0,84.

e. Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat

Data mengenai IPM kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat 2011 disajikan dalam gambar 3.6.

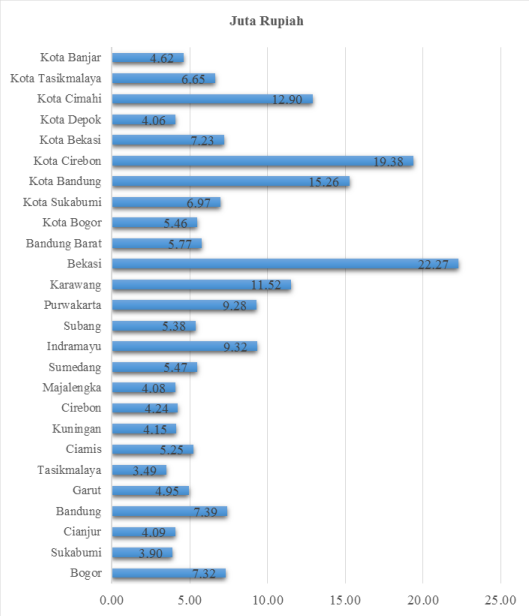


Gambar 3.6
Grafik Perbandingan Capaian IPM Provinsi Jawa Barat Dirinci Menurut Kabupaten/Kota Tahun 2011

Dari data diatas terlihat bahwa Kota Depok merupakan daerah yang memiliki IPM tertinggi di Jawa Barat, dengan nilai 79.36. Kemudian diurutan kedua adalah Kota Bekasi dengan nilai IPM 76.68. Sedangkan Kota Bandung ada diurutan ketiga dengan nilai IPM 76.39. Apabila nilai IPM ini dilihat serta dibandingkan dengan indeks aksesibilitas Kota Depok terhadap ibukota nasional, maka akan ditemukan kesamaan, dimana Kota Depok menjadi kabupaten/kota di Jawa Barat yang menjadi urutan pertama baik itu di dalam kesejahteraan masyarakatnya (IPM) dan juga tingkat aksesibilitasnya berdasarkan indeks aksesibilitas terhadap ibukota nasional yaitu Kota Jakarta.

Apabila dilihat dari indikator makro kesejahteraan, Kabupaten Bekasi menempati urutan pertama dengan PDRB per kapita mencapai angka 22.27, kemudian diurutan kedua ada Kota Cirebon dengan angka 19.38 lalu disusul oleh Kota Bandung dengan angka 15.26. Sedangkan Kabupaten Tasikmaya memiliki angka PDRB per kapita terkecil

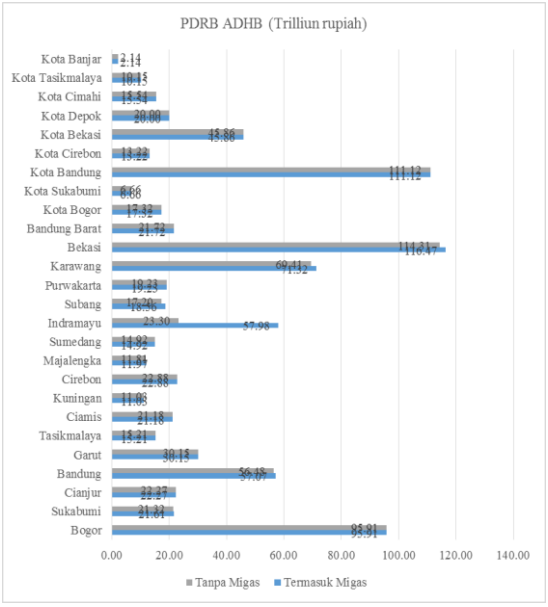
diantara seluruh kabupaten/kota yang ada di Jawa Barat dengan angka 3.49. Data secara lengkap dan menyeluruh mengenai PDRB per kapita atas dasar harga konstan kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat disajikan dalam gambar 3.7.



Gambar 3.7
Grafik PDRB Per Kapita ADHK Kabupaten/Kota di Jawa Barat 2012
Sumber: Pusdalisbang Jawa Barat (hasil olahan)

f. Kinerja Wilayah di Provinsi Jawa Barat

Kinerja wilayah merupakan konsep pendapatan suatu wilayah yang pada Terdapat sembilan sektor di dalam PDRB suatu wilayah. Total PDRB atas dasar harga berlaku di Provinsi Jawa Barat pada Tahun 2012 mencapai 946,86 trilliun rupiah yang didalamnya termasuk migas. Data mengenai kinerja wilayah kabupaten/kota di Provinsi Jawa Barat disajikan dalam gambar 3.8.



Gambar 3.8
Grafik Nilai PDRB ADHB Menurut Kabupaten/Kota di Jawa Barat 2012 (Trilliun Rupiah)
Sumber: Pusdalisbang Jawa Barat, 2013

Kabupaten Bekasi memiliki angka PDRB ADHB terbesar dengan nilai 116,47 (trilliun rupiah), apabila sektor migas dikeluarkan maka angkanya akan menjadi 114,31. Selanjutnya Kota Bandung diurutan kedua (tertinggi) dengan angka 111,12. Perlu diketahui bahwa Kota Bandung tidak memiliki sektor migas sehingga hasilnya akan tetap sama antara angka tanpa migas dan termasuk migas.

g. Analisis Hubungan Tingkat Aksesibilitas dengan Kesejahteraan Masyarakat

Kesejahteraan masyarakat merupakan tujuan dari setiap pembangunan, baik di tingkat daerah maupun pusat/nasional. Banyak hal yang dapat menjadi pendukung tercapainya kesejahteraan di suatu wilayah, dan salah satu faktor pendukung tersebut adalah tingkat aksesibilitas yang baik, yang dapat menjadikan suatu wilayah memiliki keunggulan komparif.

Terdapat dua indikator yang digunakan dalam mengukur kesejahteraan di Provinsi Jawa Barat. Pertama, yaitu indikator makro kesejahteraan dari sisi perekonomian suatu wilayah. Kedua, adalah indeks pembangunan manusia yang mengukur kesejahteraan dari segi dimensi fisik dan sosial.

PDRB per kapita atas dasar harga konstan dipilih sebagai salah satu indikator makro kesejahteraan masyarakat karena PDRB per kapita ADHK dapat memperlihatkan rata-rata pendapatan per satu orang penududuk secara rill. Dengan demikian, secara umum dapat dikatakan bahwa PDRB perkapita adalah ukuran rata-rata pendapatan per kapita di suatu wilayah.

Secara menyeluruh, dari beberapa variabel aksesibilitas yang diuji hubungannya dengan kesejahteraan masyarkat, ternyata hanya ada satu variabel saja yang memiliki hubungan signifikan dengan kesejahteraan masyarakat, yang diukur dalam skala makro yaitu PDRB per kapita. Koefisien korelasi variabel-variabel aksesibilitas dengan kesejahteraan masyarakat dapat dilihat pada tabel 3.8.

Tabel 3.6
Hubungan Tingkat Akesibilitas dengan Kesejahteraan Masyarakat di Provinsi Jawa Barat 2012

		Kesejahteraan Masyarakat	
		PDRB Per Kapita	IPM
Tingkat Aksesibilitas	Kualitas Jalan Baik	0.519	0.308
	Kualitas Jalan Sedang	-0.298	-
	Kualitas Jalan Rusak	-0.16	-
	Kualitas Jalan Rusak Berat	-0.279	-
	Ketersediaan Terminal AP	0.231	-0.135
	Ketersediaan Pelabuhan	0.104	-0.392
	Indeks Aksesibilitas terhadap ibukota provinsi	-	-0.012
	Indeks Aksesibilitas terhadap ibukota nasional	-	0.139

h. Hubungan Tingkat Aksesibilitas dengan Kinerja Wilayah di Jawa Barat

PDRB atas dasar harga berlaku (ADHB) atau pun atas dasar harga konstan (ADHK) keduanya dapat digunakan sebagai indikator kinerja perekonomian suatu wilayah, dan di dalam penelitian ini PDRB ADHB dipilih sebagai cerminan dari kinerja wilayah di Provinsi Jawa Barat. Secara khusus di dalam menganalisis hubungan tingkat aksesibilitas dengan kinerja wilayah, penelitian ini hanya menggunakan indikator kualitas jalan (baik) sebagai tingkat aksesibilitas kabupaten/kota. Hasil analisis hubungan tersebut dapat dilihat pada tabel 3.9.

Tabel 3.7
Hubungan Tingkat Aksesibilitas (Jalan) dengan Kinerja Wilayah (PDRB ADHB) di Jawa Barat 2012

		Kinerja Wilayah	Sektor Utama PDRB ADHB		
		PDRB ADHB	Pertanian	Industri Pengolahan	Perdagangan Hotel dan Restoran
Tingkat Aksesibilitas	Kualitas Jalan (Baik)	-0.079	-0.432	0.184	0.055

Pada tabel di atas terlihat bahwa nilai koefisien korelasi hubungan antara kualitas jalan (baik) dengan PDRB atas dasar harga berlaku adalah -0.079. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara tingkat aksesibilitas (kualitas jalan baik) dengan kinerja wilayah (PDRB ADHB). Hal yang sama juga ditunjukkan oleh hasil korelasi yang dibagi menurut tiga sektor utama PDRB. Sektor pertanian menunjukkan nilai hubungan yang cukup signifikan, namun arah hubungan antara tingkat aksesibilitas (kualitas jalan baik) dengan sektor pertanian di dalam PDRB ADHB ini bersifat negatif atau berlawanan

dengan nilai koefisien korelasi sebesar -0.432. Sedangkan masing-masing hubungan antara tingkat aksesibilitas (kualitas jalan baik) dengan industri pengolahan serta perdagangan hotel dan restoran secara berurutan adalah 0,184 dan 0,055.

4 Kesimpulan dan Rekomendasi

a. Kesimpulan

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa Kota Cirebon dengan nilai bobot 599.33 menempati urutan pertama dalam tingkat aksesibilitas berdasarkan kualitas jalan, kemudian diikuti oleh Kota Bekasi 595.00, lalu Kota Banjar diurutan ketiga dengan bobot 578.84 dan Kabupaten Bogor diurutan keempat dengan bobot nilai 551.31. Sedangkan diurutan paling rendah ditempati oleh Kabupaten Sukabumi dengan bobot nilai 54.97. Lebih lanjut lagi, di urutan pertama tingkat aksesibilitas berdasarkan ketersediaan dan tipe terminal angkutan penumpang di Provinsi Jawa Barat adalah Kota Bandung dengan bobot 14. Sedangkan diurutan kedua ditempati oleh Kabupaten Indramayu dengan bobot 13. Kemudian diurutan terendah terdapat enam kabupaten/kota yaitu: Kabupaten Sukabumi, Kabupaten Tasikmalaya, Kabupaten Cirebon, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi dan Kota Banjar.

Pada urutan pertama tingkat aksesibilitas berdasarkan indeks aksesibilitas terhadap ibukota provinsi adalah Kabupaten Bandung dengan nilai 4,319.26 kemudian disusul oleh Kota Cimahi dengan nilai 1,568.06 dan Kabupaten Bandung Barat menempati posisi ketiga. Sedangkan diurutan terendah terdapat Kota Banjar dengan nilai 3.30. Selanjutnya, pada urutan pertama tingkat aksesibilitas berdasarkan indeks aksesibilitas terhadap ibukota nasional adalah Kota Depok dengan nilai 1.652,33 disusul oleh Kabupaten Bekasi 1,278.12 dan Kota Bekasi 1,177.92. Menariknya Kota Banjar dalam hal ini juga menempati urutan terbawah dengan nilai 0.84.

Di tahun 2011 Kota Depok menjadi kabupaten/kota di Jawa Barat yang memiliki nilai IPM tertinggi dengan angka 79.36 disusul oleh Kota Bekasi 76.68 dan Kota Bandung 76.39. Sedangkan Kabupaten Indramayu menempati urutan paling bawah dengan nilai IPM 68.40. Namun, jika dilihat dari indikator makro PDRB per kapita atas dasar harga rill pada tahun 2012, Kabupaten Bekasi menjadi kabupaten/kota dengan pendapatan PDRB per kapita ADHB tertinggi dengan angka 22.27 (juta rupiah), kemudian Kota Cirebon dengan angka 19.38 lalu Kota Bandung 15.26. Sedangkan Kabupaten Tasikmalaya menempati posisi terendah dengan angka 3.49.

Dalam kinerja wilayah, Kabupaten Bekasi memiliki angka PDRB ADHB terbesar dengan nilai 116.47 (trilliun rupiah), apabila sektor migas dikeluarkan maka angkanya akan menjadi 114.31. Selanjutnya Kota Bandung diurutan kedua (tertinggi) dengan angka 111.12. Perlu diketahui bahwa Kota Bandung tidak memiliki sektor migas sehingga hasilnya akan tetap sama baik itu tanpa migas dan termasuk migas. Sedangkan Kota Banjar memiliki angka terkecil dengan angka 2.14.

Selain itu, penelitian menemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat aksesibilitas yang diukur menggunakan kualitas jalan baik dengan kesejahteraan masyarakat yang diukur menggunakan PDRB per kapita. Hubungan yang dikatakan signifikan ini ditunjukkan dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0.519 yang berarti ketika suatu wilayah memiliki kualitas jalan yang baik hal ini memiliki kecenderungan akan diikuti dengan

kesejahteraan masyarakat (PDRB per kapita) yang baik pula.

Untuk hubungan ketersediaan terminal dengan kesejahteraan masyarakat, hasil penelitian tidak menemukan hubungan yang kuat. Hal ini terlihat dari nilai koefisien korelasi sebesar 0.231 yang berarti lebih kecil dari 0.5. Disinyalir bahwa ketersediaan terminal di suatu wilayah hanya merupakan faktor pendukung, bukan merupakan faktor penentu dari ketersediaan sistem transportasi yang baik. Namun, diduga apabila simpul transportasi ini fungsinya dapat dimaksimalkan serta dioptimalkan secara tepat maka bisa jadi akan memperbaiki keadaan perekonomian suatu wilayah. Karena kebanyakan keberadaan terminal di suatu daerah seringkali tidak terpelihara sehingga menimbulkan kodisi ketidaknyamanan bagi para penumpang yang singgah/datang ke terminal tersebut.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketersediaan pelabuhan memiliki hubungan yang lemah dengan kesejahteraan masyarakat yang diukur menggunakan PDRB per kapita. Selain itu hubungan antara ketersediaan pelabuhan dengan IPM juga memperlihatkan hal yang sama. Hal ini ditunjukkan oleh koefisien korelasi sebesar -0.392. Secara umum, keberadaan pelabuhan yang memang hanya ada di kabupaten/kota antara pantai utara dan selatan memang sering tergambarkan dengan kurangnya mendapat perhatian pembangunan dari pemerintah. Karena disparitas pembangunan yang sering terjadi di Pulau Jawa ini adalah menyangkut daerah-daerah pantai, khususnya daerah selatan. Bahkan studi penelitian yang dilakukan oleh Kuncoro (2013) menemukan bahwa pola spasial pembangunan di Indonesia menunjukan ketimpangan distribusi industri secara geografis. Daerah industri yang utama di Indonesia hanya berlokasi di Jawa. Menariknya aglomerasi di Jawa hanya terjadi di bagian Barat dan Timur pulau yang paling padat penduduknya.

Selanjutnya hubungan antara tingkat aksesibilitas berdasarkan indeks aksesibilitas terhadap ibukota provinsi dan juga nasional dengan kesejahteraan masyarakat yang diukur menggunakan IPM tidak ditemukan suatu hubungan yang kuat. Nilai koefisen korelasi antara variabel indeks aksesibilitas terhadap ibukota provinsi dengan IPM kabupaten/kota di Jawa Barat adalah -0.012. Kemudian koefisien korelasi hubungan antara variabel indeks aksesibilitas terhadap ibukota nasional dengan IPM kabupaten/kota di Jawa Barat adalah 0.139.

Ditemukan pula hal serupa terkait dengan hubungan antara tingkat aksesibilitas yang diukur menggunakan kualitas jalan dengan kinerja wilayah yang diukur menggunakan PDRB ADHB. Nilai koefisien korelasi antara varibel tersebut adalah -0,079, yang berarti tidak terdapat hubungan (sangat lemah) dan bernilai negatif. Adapun hubungan antara kualitas jalan dengan tiga sektor utama PDRB yang diuji, dari salah satunya terdapat hubungan. Varibel kualitas jalan dengan sektor pertanian PDRB kabupaten/kota di Jawa Barat memperlihatkan nilai koefisen -0.432. Namun sedikit disayangkan karena hubungan tersebut bernilai negatif. Sedangkan sisanya hubungan kualitas jalan dengan sektor pengolahan serta perdagangan hotel dan restoran masing-masing adalah 0.184 dan 0.055. Apabila dianalisis lebih lanjut lagi, kemungkinan akan ditemukan bahwa terdapat faktor lain yang berhubungan dengan besaran pendapatan suatu wilayah. Faktor kependudukan dapat menjadi salah satu hal yang sangat berpengaruh terhadap besaran pendapatan suatu wilayah. Selain kuantitas jumlah penduduk sebagai aktor

dari kegiatan perekonomian suatu wilayah yang kemudian menciptakan added value bagi daerah, namun juga kualitas sumber daya masyarakat di dalam suatu wilayah akan turut menentukan besaran pendapatan suatu daerah.

b. Rekomendasi

Dalam mendorong kesejahteraan serta perekonomian suatu daerah, menjadi sangat penting untuk diperhatikan segala hal yang menyangkut ketersediaan sistem transportasi. Karena transportasi merupakan salah satu penggerak perekonomian suatu wilayah yang memiliki pengaruh cukup besar terhadap kesejahteraan masyarakatnya, di samping itu transportasi memiliki fungsi dan peran strategis yang menjadi penunjang perkembangan di wilayah.

Aktifitas perekonomian di wilayah mana pun pasti terkait dengan sistem transportasi. Suatu perusahaan pasti memerlukan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang baik agar barang atau jasanya dapat didistribusikan/disalurkan ke setiap tempat. Sehingga segala macam jenis aktifitas selalu terkait dengan pergerakan baik itu orang maupun barang. Akan menjadi sangat penting dan bernilai ketika suatu daerah memiliki tingkat aksesibilitas yang baik. Karena hal ini dapat mendorong orang untuk datang ke wilayah tersebut, baik untuk keperluan wisata, berinvestasi, ataupun melalukan kegiatan bisnis di wilayah itu. Pada akhirnya seluruh aktifitas itu akan mendatangkan nilai ekonomi untuk daerah yang memiliki aksesibilitas yang baik.

Pemerintah selaku pengelola sistem transportasi di setiap daerah, sudah selayaknya memelihara dan memperhatikan kualitas ketersediaan infrastruktur transportasi di daerahnya masing-masing. Jika dilihat di negara-negara maju, yang mana memiliki ketersediaan sistem transportasi yang advanced, sehingga faktor kendala jarak sudah bukan menjadi penghalang lagi bagi orang/barang untuk bergerak. Pada akhirnya tugas untuk menciptakan aksesibilitas yang baik adalah tanggung jawab setiap pemangku kepentingan (stakeholder) di setiap daerah maupun pusat agar kesejahteraan masyarakat dan juga kinerja wilayah dapat terdorong dengan menyediakan sistem transportasi yang baik pula.

Daftar Pustaka

1. Buku Referensi

Adisasmita, R. 2005. Dasar-Dasar Ekonomi Wilayah. Yogyakarta. Graha Ilmu.

Bungin, H.M.B. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif. Jakarta. Kencana Prenada Media Group.

Kusbiantoro, B.S. (2007). Memanusiakan Perencanaan Sistim Transportasi. Kelompok Keahlian Sistem Infrastruktur Wilayah dan Kota. Bandung: ITB.

Tamin, O.Z. 1997. Perencanaan & Pemodelan Transportasi. Bandung. ITB

Tarigan, R. 2012. Ekonomi Regional (Teori dan Aplikasi). Jakarta. PT Bumi Aksara.

Warpani, S. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung. ITB.

2. Tugas Akhir/Thesis

Parlindungan, B. 2010. Analisis Pengaruh Tingkat Aksesibilitas terhadap Perkembangan Kecamatan di Kota Medan. Medan. Universitas Sumatera Utara.

Widodo, Eko. 2008. Kajian Pengaruh Jalan Terhadap Kinerja Perekonomian Wilayah. Bandung. ITB.

3. Jurnal

Geurs, KT. dan Wee, BV. 2004. Accessibility Evaluation of Land-Use and Transport Strategies: Review and Research Directions, Journal of Transport Geography 12 (127-140).

Kuncoro, M. 2004. Adakah Perubahan Konsentrasi Spasial Industri Manufaktur di Indonesia, 1976-2001? Jurnal Ekonomi dan Bisnis Indonesia Vol 19 No.4.

Rahimah, N.S. dan Putro, H.P.H. 2014. Pengaruh Infrastruktur Jalan Terhadap Sebaran Investasi di Provinsi Jawa Barat. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota 2 SAPPK Volume 3 No. 3 (Hal. 663-670).

Setiawan dan Hakim. 2013. Indeks Pembangunan Manusia Indonesia. Jurnal Economia Volume 9.

4. Terbitan Terbatas

Badan Pusat Statistik. 2012. Data Basis Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Provinsi Jawa Barat Tahun 2010 – 2011.

Badan Pusat Statistik. 2014. Jawa Barat Dalam Angka 2014.

Badan Pusat Statistik. 2012. Jawa Barat Dalam Angkat 2012.

Ditjen Perhubungan Darat. 2013. Profil dan Kinerja Perhubungan Darat Provinsi Jawa Barat.

Pusdalisbang. 2013. Kompilasi dan Analisis PDRB Kabupaten/Kota di Jawa Barat 2011 – 2012.

BPS Jawa Barat. 2004-2012. Jumlah Penduduk Kabupaten/Kota di Jawa Barat 2004-2012. http://jabar.bps.go.id/subyek/jumlah-penduduk-kabupatenkota-di-jawa-barat-2004-2012 (7 Juni 2014).

5. Website

United Nations Development Programme (Human Development Reports). 2013. About Human Development._ http://hdr.undp.org/en/humandev (28 Juni 2014).