BAB 2
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 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 serta cara yang berbeda sehingga menghasilkan pengertian yang berbeda 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).

Akan tetapi lebih lanjut lagi dijelaskan dalam bukunya (Tamin, 1997) bahwa peruntukan lahan tertentu seperti bandara, lokasinya tidak bisa sembarangan dan biasanya terletak jauh di luar kota (karena ada batasan dari segi keamanan, pengembangan wilayah, dan lain-lain). Dikatakan aksesibilitas ke bandara tersebut pasti akan selalu rendah karena letaknya yang jauh di luar kota. Namun, meskipun letaknya jauh, aksesibilitas ke bandara dapat ditingkatkan dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi sehingga waktu tempuhnya menjadi pendek.

2.2 Transportasi dan Komponen Sistem Regional

Transportasi adalah proses pergerakan orang dan/atau barang dari satu lokasi lain. Transportasi bukan tujuan akhir, tetapi merupakan turunan dari permintaan yakni pemenuhan kebutuhan pergerakan penduduk untuk tujuan tertentu, misal transportasi untuk bekerja, berbelanja, distribusi barang dan lain sebagainya termasuk untuk berwisata (Kusbiantoro, 2007)

Adisasmita (2005) di dalam bukunya menjelaskan bahwa dalam sistem wilayah terdapat tiga komponen utama yaitu (1) sumberdaya penduduk, (2) kegiatan ekonomi, dan (3) sistem transportasi. Saling ketergantungan antara kegiatan ekonomi dan penduduk ditinjau dari segi produksi dan konsumsi (lapangan kerja, buruh, dan pendapatan) memainkan peranan yang fundamental dalam usaha menata struktur regional. Aspek spasial (mengenai tata ruang) dan

temporal (mengenai waktu) dari keadaan saling ketergantungan di atas dapat dinyatakan dalam biaya transportasi dan komunikasi, besar kecilnya skala ekonomi, penghematan aglomerasi, dan sebagainya. Dalam konteks pembangunan wilayah, sektor transportasi merupakan sektor yang memiliki fungsi dan peranan strategis sebagai fasilitas penunjang dan pengembang. Oleh karena itu pemerintah harus mengatur dan membinanya yang dituangkan dalam bentuk kebijaksaan transportasi nasional terpadu sebagai sarana untuk mewujudkan sistem transportasi yang terintegrasi dan terkoordinasi secara menyeluruh.

2.3 Prasarana Wilayah dan Kota

2.3.1 Prasarana 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.

Penyelenggaraan jalan umum dilakukan dengan mengutamakan pembangunan jaringan jalan di pusat-pusat produksi serta jalan-jalan yang menghubungkan pusat-pusat produksi dengan daerah pemasaran. Penyelenggaraan jalan tersebut diarahkan agar memperkokoh kesatuan wilayah nasional sehingga dapat menjangkau daerah terpencil (PP No. 34 Tahun 2006).

Kemudian jalan juga 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.

A. Berdasarkan Fungsi

Berdasarkan fungsinya, jalan dapat dikelompokkan menjadi jalan arteri, kolektor, lokal dan jalan lingkungan:

1. Jalan arteri: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Di dalam fungsinya jalan arteri pun terbagi lagi menjadi dua:
    a. Arteri primer

    Menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Dirancang untuk kecepatan rencana paling rendah 60 km per jam dengan lebar jalan paling sedikit 11 meter.

    b. Arteri sekunder

    Menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Dirancang untuk kecepatan rencana paling rendah 30 km per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 meter.
2. Jalan kolektor: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Di dalam fungsinya, jalan kolektor pun terbagi lagi menjadi dua:
    a. Kolektor primer

    Menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. Dirancang untuk kecepatan rencana paling rendah 40 km per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 meter.

    b. Kolektor sekunder

Menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Dirancang untuk kecepatan rencana paling rendah 20 km per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 meter.

3. Jalan lokal: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Di dalam fungsinya jalan lokal pun terbagi menjadi dua:

    a. Lokal primer

    Menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan. Dirancang untuk kecepatan rencana paling rendah 20 km per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7, 5 meter.

    b. Lokal sekunder

    Menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan. Dirancang untuk kecepatan rencana paling rendah 10 km per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7, 5 meter.

4. Jalan lingkungan: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah. Di dalam fungsinya jalan lingkungan pun terbagi lagi menjadi dua:

    a. Lingkungan primer

    Menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan. Dirancang untuk kecepatan rencana paling rendah 15 km per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6, 5 meter.

    b. Lingkungan sekunder

Menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan. Dirancang untuk kecepatan rencana paling rendah 10 km per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6, 5 meter.

B. Berdasarkan Status

Lebih lanjut lagi, jalan berdasarkan statusnya dapat dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota serta jalan desa:

1. Jalan nasional: merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
2. Jalan provinsi: merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
3. Jalan kabupaten: merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
4. Jalan kota: adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.
5. Jalan desa: merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

C. Berdasarkan Kelas

Kelas jalan dapat dikelompokkan ke dalam 2 pembagian. Pertama, kelas jalan yang dikelompokkan berdasarkan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Kedua, pengelompokkan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan. Adapun pengelompokkan jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang dan jalan kecil.

2.3.2 Prasarana 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.

2.3.3 Prasarana 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.

2.4 Kesejahteraan Masyarakat

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."

Dalam ukuran sempit tingkat kesejahteraan masyarakat dapat diukur hanya dengan 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* mengatakan seperti yang dikutip dalam situs *United Nations Development Programme* (*Human Development Reports*) "*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."

Menurut UNDP (1995) seperti yang telah disebutkan di atas, paradigma pembangunan manusia terdiri dari 4 (empat) komponen utama, yaitu: (1) produktivitas, masyarakat harus dapat meningkatkan produktivitas mereka dan berpartisipasi secara penuh dalam proses memperoleh penghasilan dan pekerjaan berupah. Oleh karena itu, pertumbuhan ekonomi adalah salah satu bagian dari jenis pembangunan manusia, (2) Ekuitas, masyarakat harus punya akses untuk memperoleh kesempatan yang adil. Semua hambatan terhadap peluang ekonomi dan politik harus dihapus agar masyarakat dapat berpartisipasi di dalam dan memperoleh manfaat dari kesempatan-kesempatan ini, (3) Kesinambungan, akses untuk memperoleh kesempatan harus dipastikan tidak hanya untuk generasi sekarang tapi juga generasi yang akan datang. Segala bentuk permodalan fisik, manusia, lingkungan hidup, harus dilengkapi, (4) Pemberdayaan, pembangunan harus dilakukan oleh masyarakat dan bukan hanya untuk mereka. Masyarakat harus berpartisipasi penuh dalam mengambil keputusan dan proses-proses yang mempengaruhi kehidupan mereka.

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) mengukur capaian pembangunan manusia berbasis sejumlah komponen dasar kualitas hidup. Sebagai ukuran kualitas hidup, IPM dibangun melalui pendekatan tiga dimensi dasar. Dimensi tersebut mencakup umur panjang dan sehat; pengetahuan, dan kehidupan yang layak. Ketiga dimensi tersebut memiliki pengertian sangat luas karena terkait banyak faktor. Untuk mengukur dimensi kesehatan, digunakan 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 (Badan Pusat Statistik).

2.5 Kinerja Ekonomi Wilayah

2.5.1 Pendapatan Regional/Nilai Tambah

A. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas Dasar Harga Pasar

Produk domestik 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 domestik 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.

B. Produk Domestik Regional Neto (PDRN) atas Dasar Harga Pasar

Produk domestik regional neto atas dasar harga pasar adalah produk domestik regional bruto atas dasar harga pasar dikurangi penyusutan. Penyusutan yang dimaksud adalah nilai susut (aus) atau pengurangan nilai barang-barang modal (mesin-mesin, peralatan, kendaraan dan lainnya) karena barang modal tersebut terpakai dalam proses produksi atau faktor waktu. Jika nilai susut barang-barang

modal dari seluruh sektor ekonomi dijumlahkan, hasilnya merupakan penyusutan keseluruhan.

C. Produk Domestik Regional Neto (PDRN) atas Dasar Biaya Faktor

PDRN atas dasar biaya faktor adalah PDRN atas dasar harga pasar dikurangi pajak tak langsung neto. Pajak tidak langsung meliputi pajak penjualan, bea ekspor, bea cukai, dan pajak lain-lain, kecuali pajak pendapatan dan pajak perseroan. Pajak tidak langsung dari unit-unit produksi dibebankan pada pembeli hingga langsung berakibat menaikan harga barang di pasar. Berlawanan dengan pajak tidak langsung yang berakibat menaikkan harga barang, subsidi yang diberikan pemerintah kepada unit-unit produksi terutama unit-unit produksi yang dianggap penting untuk memenuhi kebutuhan masyarakat luas, akan menurunkan harga di pasar. Dengan demikian, pajak tidak langsung dan subsidi memiliki pengaruh yang berlawanan terhadap harga barang dan jasa (*output* produksi). Besarnya pajak tidak langsung dikurangi subsidi dalam perhitungan pendapatan regional disebut pajak tidak langsung neto. Kalau produk domestik neto atas dasar harga pasar dikurangi dengan pajak tidak langsung neto, hasilnya adalah produk domestik regional neto atas dasar biaya faktor.

D. Pendapatan Regional

Pendapatan regional neto adalah produk domestik regional neto atas dasar biaya faktor dikurangi aliran dana yang mengalir keluar ditambah aliran dana yang mengalir masuk. Produk domestik regional neto atas dasar biaya faktor, merupakan jumlah dari pendapatan berupa upah dan gaji, bunga, sewa tanah dan keuntungan yang timbul, atau merupakan pendapatan yang berasal dari kegiatan di wilayah tersebut. Akan tetapi, pendapatan yang dihasilkan tersebut, tidak seluruhnya menjadi pendapatan penduduk daerah setempat. Hal itu disebabkan ada sebagian pendapatan yang diterima oleh penduduk daerah lain, misalnya suatu perusahaan yang modalnya dimiliki orang luar, tetapi perusahaan tadi beroperasi di daerah tersebut. Dengan sendirinya keuntungan perusahaan itu sebagian akan menjadi milik orang luar, yaitu milik orang yang mempunyai modal. Sebaliknya, kalau ada penduduk daerah menanamkan modal di luar daerah maka sebagian keuntungan perusahaan akan mengalir ke daerah tersebut, dan menjadi pendapatan dari pemilik modal. Produk domestik regional neto atas dasar biaya faktor dikurangi pendapatan

yang mengalir keluar dan ditambah pendapatan yang mengalir masuk hasilnya merupakan produk regional neto, yaitu merupakan jumlah pendapatan yang benar-benar diterima (*income receipt*) oleh seluruh penduduk yang tinggal di daerah tersebut.

Akan tetapi, untuk mendapatkan angka-angka tentang pendapatan yang mengalir keluar/masuk suatu daerah (yang secara nasional dapat diperoleh dari neraca pembayaran luar negeri) masih sangat sukar diperoleh pada saat ini. Produk regional neto terpaksa belum dapat dihitung dan untuk sementara produk domestik regional neto atas dasar biaya faktor dianggap sama dengan pendapatan regional (tanpa kata neto). Pendapatan regional dibagi jumlah penduduk yang tinggal di daerah itu, hasilnya adalah pendapatan per kapita.

E. Pendapatan Perorangan (*Personal Income*) dan Pendapatan Siap Dibelanjakan (*Disposable Income*)

Apabila pendapatan regional (*regional income*) dikurangi; pajak pendapatan perusahaan (*corporate income taxes*), keuntungan yang tidak dibagikan (*undistributed profit*), iuran kesejahteraan sosial (*social security contribution*), ditambah transfer yang diterima oleh rumah tangga dari pemerintah, bunga neto atas utang pemerintah, sama dengan pendapatan perorangan (*personal income*). Apabila pendapatan perorangan dikurangi pajak pendapatan perorangan, pajak rumah tangga/PBB, dan transfer yang dibayarkan oleh rumah tangga akan sama dengan pendapatan yang siap dibelanjakan (*disposable income*).

Dengan susunan ini terlihat bahwa pendapatan perorangan merupakan pendapatan yang diterima oleh rumah tangga. Ternyata tidak seluruh pendapatan regional diterima oleh rumah tangga. Pajak pendapatan perusahaan diterima oleh pemerintah, keuntungan yang tidak dibagikan ditahan di perusahaan-perusahaan, dan dana jaminan sosial dibayar kepada instansi yang berwenang. Akan tetapi, sebaliknya rumah tangga masih menerima tambahan berupa *transfer payments* baik dari pemerintah maupun perusahaan dan bunga neto atas utang pemerintah. Apabila pendapatan perorangan dikurangi dengan pajak yang langsung dibebankan kepada rumah tangga dan hibah yang diberikan oleh rumah tangga, hasilnya merupakan pendapatan yang siap dibelanjakan (*disposable income*).

F. Pendapatan Regional atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan

Angka pendapatan regional dalam beberapa tahun menggambarkan kenaikan dan penurunan tingkat pendapatan masyarakat di daerah tersebut. Kenaikan/penurunan dapat dibedakan menjadi dua faktor berikut:

a. Kenaikan/penurunan riil, yaitu kenaikan/penurunan tingkat pendapatan yang tidak dipengaruhi oleh faktor perubahan harga. Apabila terjadi kenaikan riil pendapatan penduduk berarti daya beli penduduk di daerah tersebut meningkat, misalnya mampu membeli barang yang sama kualitasnya dalam jumlah yang lebih banyak.
b. Kenaikan/penurunan pendapatan yang disebabkan adanya faktor perubahan harga. Apabila terjadi kenaikan pendapatan yang hanya disebabkan inflasi (menurunnya nilai beli uang) maka walaupun pendapatan meningkat tetapi jumlah barang yang mampu dibeli belum tentu meningkat.

Oleh karena itu, untuk mengetahui kenaikan pendapatan yang sebenarnya (riil), faktor inflasi harus dikeluarkan terlebih dahulu. Pendapatan regional yang di dalamnya masih ada unsur inflasi dinamakan pendapatan regional atas dasar harga berlaku. Sedangkan pendapatan regional dengan faktor inflasi yang sudah ditiadakan merupakan pendapatan regional atas dasar harga konstan. Untuk mengetahui apakah daya beli masyarakat meningkat atau tidak, pendapatannya harus dibandingkan dengan dalam nilai konstan. Dengan dasar inilah maka pendapatan regional perlu disajikan dalam dua bentuk, yaitu atas dasar harga berlaku dan atas dasar harga konstan.

Harga konstan artinya harga produk didasarkan atas harga pada tahun tertentu. Tahun yang dijadikan patokan harga disebut tahun dasar untuk penentuan harga konstan. Jadi, kenaikan pendapatan hanya disebabkan oleh meningkatnya jumlah fisik produksi, karena harga dianggap tetap (konstan). Akan tetapi, pada sektor jasa yang tidak memiliki unit produksi, nilai produksi dinyatakan dalam harga jual. Oleh sebab itu, harga jual harus dideflasi dengan menggunakan indeks inflasi atau deflator lain yang dianggap sesuai.

G. Pendapatan Per Kapita

Pendapatan per kapita adalah total pendapatan suatu daerah dibagi jumlah penduduk di daerah tersebut untuk tahun yang sama. Angka yang digunakan

semestinya adalah total pendapatan regional dibagi jumlah penduduk. Akan tetapi, angka ini sering kali tidak diperoleh sehingga diganti dengan total PDRB atas dasar harga pasar dibagi dengan jumlah penduduk. Angka pendapatan per kapita dapat dinyatakan dalam harga berlaku maupun dalam harga konstan tergantung pada kebutuhan (Tarigan, 2005).

2.6 Penelitian Terdahulu

Widodo, (2008) dalam tesisnya dengan judul "Kajian Pengaruh Jalan Terhadap Kinerja Perekonomian Wilayah" menyimpulkan bahwa adanya 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. Selain itu upaya meningkatkan aksesibilitas hanya dengan mengandalkan faktor jalan (memperkecil fungsi impedansi), tanpa upaya memperbanyak faktor pusat pertumbuhan (memperbesar fungsi aktivitas), akan berakibat semakin lebarnya ketimpangan antara pusat terhadap pinggirannya.

Parlindungan, (2010) dalam tesisnya dengan judul "Analisis Pengaruh Tingkat Aksesibilitas Wilayah terhadap Perkembangan Kecamatan di Kota Medan" yang menggunakan metode analisis mutivariat dengan *structur equation modeling* (SEM) menyimpulkan bahwa terjadi perbedaan tingkat aksesibilitas antar kecamatan di Kota Medan. Selain itu Kota Medan mengarahkan pembangunannya ke daerah-daerah pinggirannya. Hal ini diharapkan dapat mendorong pengembangan wilayah kecamatan. Sedangkan kesimpulan akhirnya menjelaskan bahwa perkembangan kecamatan di Kota Medan sebesar 75% dapat dijelaskan oleh variabel aksesibilitas. Dengan kata lain tingkat aksesibilitas berpengaruh nyata terhadap perkembangan sebuah kecamatan.

Tasrin dan Wulandari, (2012) melakukan penelitian dengan judul "Kajian Pengaruh Kebijakan Desentralisasi pada Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat (Studi Kasus: Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat)" menyimpulkan bahwa apabila dilihat dalam bidang ekonominya saja, yaitu variabel desentralisasi belum menunjukkan pengaruhnya secara langsung, baik dilihat dari variabel desentralisasi

fiskal, desentralisasi fungsional maupun desentralisasi personnel. Hal ini terlihat dari tidak adanya koefisien dari variabel desentralisasi yang signifikan mempengaruhi variabel ekonomi wilayah yang diwakili oleh variabel PDRB per kapita. Adapun determinan yang secara signifikan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di daerah dijelaskan oleh keberadaan variabel kontrol, yaitu variabel investasi maupun variabel tenaga kerja dimana masing-masing variabel memiliki signifikansi secara statistik dengan uji t pada á = 1% dan memiliki tanda/sign positif. Ini berarti bahwa 250 pada kondisi ceteris paribus , peningkatan rasio investasi terhadap PDRB dan peningkatan rasio tenaga kerja terhadap angkatan kerja sebesar 1 unit, masing-masing akan mengakibatkan peningkatan PDRB per kapita sebesar nilai koefisiennya sebagaimana terlihat pada model 1. Signifikansi dan besarnya pengaruh variabel investasi dan variabel tenaga kerja ini dapat dijelaskan oleh teori Fungsi Produksi Neo Klasik dimana baik modal (investasi) dan tenaga kerja merupakan faktor input yang menentukan produktifitas. Terkait dengan hal ini, meskipun tidak ada keterkaitan langsung antara ketiga variabel desentralisasi dengan pertumbuhan ekonomi, namun disinyalir terdapat keterkaitan tidak langsung variabel ini melalui saluran (channel) investasi, dimana tingginya investasi di daerah dijustifikasi sebagai bentuk peningkatan kinerja pemerintah daerah dalam menarik investasi. Selanjutnya, bila dilihat dari nilai koefisien determinasi (R2), sebesar 0.98258, menunjukkan bahwa model 1 mampu menjelaskan variasi kemajuan pertumbuhan bidang ekonomi daerah sebesar 98,26%, namun demikian, pengaruh ini tidak berasal dari variabel desentralisasi, tetapi berasal dari variabel investasi dan variabel tenaga kerja.

Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu (Thesis)

Penelitian terdahulu	Metode Analisis	Kesimpulan
Widodo (2008) "Kajian Pengaruh Jalan Terhadap Kinerja Perekonomian Wilayah"	Analisis regresi	- Adanya hubungan positif antara ketersediaan jalan dengan minat investasi PMA dan PMDN di wilayah pantura
Parlindungan, (2010) "Analisis Pengaruh Tingkat Aksesibilitas Wilayah terhadap Perkembangan Kecamatan di Kota Medan"	Analisis multivariat dengan *structural equation modeling* (SEM)	- Terjadi perbedaan tingkat aksesibilitas antarkecamatan di Kota Medan - Perkembangan kecamatan di Kota Medan sebesar 75% dapat

Penelitian terdahulu	Metode Analisis	Kesimpulan
		dijelaskan oleh variabel aksesibilitas - Tingkat aksesibilitas berpengaruh nyata terhadap perkembangan sebuah kecamatan

Tabel 2.2

Penelitian Terdahulu (Jurnal)

No	Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal	Permasalahan, Tujuan	Data dan Metode Analisis	Variabel	Keluaran
1.	Pengaruh Infrastruktur Jalan Terhadap Sebaran Investasi di Provinsi Jawa Barat, Rahimah, N.S. dan Putro, H.P.H., Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota 2 SAPPK V3N3 663	Penelitian bertujuan untuk mengetahui pengaruh infrastruktur terhadap sebaran investasi di Provinsi Jawa Barat	- Data sekunder - metode analisis deskriptif kuantitatif - metode regresi linier berganda	- infrastruktur jalan - ivestasi	- 61% nilai penanaman modal asing dapat dijelaskan oleh data infrastruktur - investasi tidak memiliki hubungan linier dengan infrastruktur dilihat dari nilai signifikansinya sebesar 0.014 lebih kecil dari α (0.05) - Kabupaten Bogor, Kota Bandung, Kabupaten Karawang, Kabupaten Purwakarta, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Sukabumi dan Kota Bekasi adalah daerah-daerah dengan infrastruktur tinggi dan nilai investasi tinggi.
2.	Indeks Pembangunan Manusia Indonesia, Setiawan, M.B. & Hakim, A. Jurnal Economia, Volume 9, Nomer 1, April 2013	- Menganalisis prilaku Indeks Pembangunan Manusia di Indonesia	- Model Koreksi Kesalahan (Error Correction Model ECM)	- Produk Domestik Bruto (PDB) - Pajak Pendapatan (PPN) - Dummy Desentralisasi (DD)	Penelitian menemukan bahwa PDB dan PPN secara signifikan mempengaruhi IPM. Hasil estimasi model ECM menunjukkan bahwa PDB, PPN, dan krisis ekonomi tahun 2008 mempengaruhi IPM, meskipun PPN hanya mempengaruhi dengan tingkat signifikansi 10%. Seperti diharapkan, PDB berpengaruh positif terhadap IPM, karena

No	Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal	Permasalahan, Tujuan	Data dan Metode Analisis	Variabel	Keluaran
				- Dummy Krisis Ekonomi (DK)	peningkatan PDB akan memperbaiki kesejahteraan penduduk. - PPN berpengaruh negatif terhadap IPM karena peningkatan pajak pemerintah mengurangi disposable income, sehingga menurunkan kesejahteraan masyarakat - DD tidak berpengaruh secara positif terhadap IPM
3.	Kajian Pengaruh Kebijakan Desentralisasi Pada Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat (Studi Kasus: Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat), Tasrin, K. & Wulandari, P. Jurnal Borneo Administrator Volume 8 No. 2 Tahun 2012	- Apakah kebijakan desentralisasi mempengaruhi peningkatan kesejahteraan masyarakat di daerah - Melalui saluran (channel) apa kebijakan desentralisasi tersebut memberikan pengaruh - Apa implikasi kebijakan yang dapat dirumuskan dalam kerangka untuk Mengefektifkan implementasi kebijakan desentralisasi yang	- Metode deskriptif kuantitatif	- Desentralisasi Fiskal - Desentralisasi Fungsional - Desentralisasi Personil - Investasi dan tenaga kerja - Kesejahteraan masyarakat dengan menggunakan PDRB per kapita - Pertambahan jalan per kapita	- Di bidang ekonomi, variable desentralisasi belum menunjukkan pengaruhnya secara langsung, baik dilihat dari variabel desentralisasi fiskal, desentralisasi fungsional maupun desentralisasi personnel - Di bidang infrastruktur, hanya variabel desentralisasi personil yang memiliki pengaruh terhadap perubahan variabel infrastruktur jalan. Namun demikian, pengaruh yang ditunjukkan oleh variabel desentralisasi personil adalah negative - Di bidang Pendidikan, terdapat dua variabel desentralisasi yang memiliki pengaruh secara signifikan terhadap aksesibilitas masyarakat pada bidang

No	Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal	Permasalahan, Tujuan	Data dan Metode Analisis	Variabel	Keluaran
		selanjutnya mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat.			pendidikan tingkat menengah ke atas. Kedua variabel desentralisasi dimaksud adalah variabel desentralisasi fungsional dan variabel desentralisasi personil. Namun demikian, kedua variabel ini memiliki pengaruh yang berbeda yang ditunjukkan oleh koefisien variabel desentralisasi fungsional yang bertanda negatif dan koefisien variabel desentralisasi personil yang bertanda positif. - Di bidang kesehatan, ditemukan bahwa variable desentralisasi tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap perubahan rasio jumlah dokter per 1000 penduduk. - Variable desentralisasi yang mampu memberikan pengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat dapat disimpulkan bahwa variabel desentralisasi fungsional dan variabel desentralisasi personil merupakan saluran (channel) yang berkontribusi terhadap kesejahteraan masyarakat.