FORUM GURU BESAR
INSTITUT TEKNOLOGI BANDUNG

Orasi ilmiah Guru Besar Institut Teknologi Bandung

MOBILITAS DI RUANG WILAYAH DAN KOTA SERTA TRANSFORMASINYA

Perspektif Transportasi

Profesor Heru Purboyo Hidayat Putro

Sekolah Arsitektur, Perencanaan, dan Pengembangan Kebijakan
Institut Teknologi Bandung

Aula Barat ITB
27 Januari 2024

Orasi Ilmiah Guru Besar
Institut Teknologi Bandung

MOBILITAS DI RUANG WILAYAH DAN KOTA SERTA TRANSFORMASINYA: PERSPEKTIF TRANSPORTASI

Orasi Ilmiah Guru Besar
Institut Teknologi Bandung

MOBILITAS DI RUANG WILAYAH DAN KOTA SERTA TRANSFORMASINYA: PERSPEKTIF TRANSPORTASI

Prof. Heru Purboyo Hidayat Putro

27 Januari 2023
Aula Barat ITB

FORUM GURU BESAR
INSTITUT TEKNOLOGI BANDUNG

ITB PRESS

Hak cipta © pada penulis dan dilindungi Undang-Undang

Hak penerbitan pada ITB Press

Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh bagian dari buku ini tanpa izin dari penerbit

Orasi ilmiah Guru Besar Institut Teknologi Bandung:
MOBILITAS DI RUANG WILAYAH DAN KOTA SERTA TRANSFORMASINYA: PERSPEKTIF TRANSPORTASI

Penulis : Prof. Heru Purboyo Hidayat Putro
Reviewer : Prof. Miming Miharja

Editor Bahasa : Rina Lestari

Cetakan I : 2024
ISBN : 978-623-297-388-6
e-ISBN : 978-623-297-389-3 (PDF)

ITB PRESS

Gedung STP ITB, Lantai 1,
Jl. Ganesa No. 15F Bandung 40132
+62 22 20469057
www.itbpress.id
office@itbpress.id
Anggota Ikapi No. 043/JBA/92
APPTI No. 005.062.1.10.2018

PRAKATA

Dengan nama Allah Yang Maha Pengasih, Maha Penyayang. Segala puji bagi Allah, Tuhan seluruh alam. Atas berkat rahmat dan rida-Nya, saya dapat menyelesaikan naskah orasi ilmiah ini. Saya juga menyampaikan penghargaan, rasa hormat, dan terima kasih pada segenap pimpinan dan anggota Forum Guru Besar Institut Teknologi Bandung (FGB - ITB) atas dukungan dan perkenannya.

Saya juga menyampaikan terima kasih kepada Guru-Guru Besar yang ada di Sekolah Arsitektur, Perencanaan, dan Pengembangan Kebijakan/SAPPK-ITB beserta jajaran Dekanat SAPPK-ITB yang telah mendorong dan mengizinkan saya untuk meraih gelar Guru Besar dalam karier akademik. Tak lupa juga dukungan kolega yang berada di lingkungan Perencanaan Wilayah dan Kota dan juga di Kelompok Keilmuan Sistem Infrastruktur Wilayah dan Kota SAPPK.

Saya sangat berterima kasih kepada istri saya, Nurul Hazanah, dan kedua anak saya, Dyah Nurasri Darmastuti Purboyo dan Sidqy Yusuf Suyuti Purboyo.

Naskah orasi ini secara pokok terdiri atas tiga bab. Judul-judulnya adalah Latar: Warisan dan Keadaan Wilayah, Kota, dan Transportasi; Turistifikasi, Telework-Digital Nomadism, dan Transformasi Ruang Wilayah dan Kota; dan Sektor Ekonomi: Dualisme, Urbanisasi, dan Pengendalian. Diberikan pengantar untuk pembahasan ketiga bab tersebut dalam bab Pendahuluan. Kemudian disampaikan kesimpulan dalam bab Penutup.

Semoga naskah ini dapat menambah wawasan dan bermanfaat bagi para pembaca.

Bandung, 27 Desember 2023

Prof. Heru Purboyo Hidayat Putro

SINOPSIS

Naskah ini mengaitkan pariwisata dengan transportasi. Pembahasannya dilakukan secara berjenjang. Pertama meninjau warisan sistem transportasi, terutama jaringan jalan, yang tersedia sebagai hasil dari proses sejarah dari masa lalu hingga kini. Warisan yang kentara adalah kesenjangan. Kedua meninjau perkembangan turistifikasi dan atau pariwisata, serta pengaruhnya terhadap perubahan lanskap/ruang wilayah. Di dalam tinjauan ini juga diulas fenomena *telework* dan atau *digital nomadism* yang merupakan salah satu bentuk dari pariwisata. Catatan penting dari tinjauan ini adalah adanya kecenderungan peningkatan jumlah wisatawan dan pergerakannya. Ketiga meninjau perubahan-perubahan yang terjadi dalam kerangka pendekatan 4 sektor ekonomi, di mana sektor urbanisasi dan sektor pengendalian merupakan penjabaran dan sekaligus perincian dari sektor tersier atau sektor jasa yang dikenal selama ini. Pendekatan 4 sektor melibatkan teori "Revolution Urbaine" atau revolusi perkotaan. Bagian akhir dari naskah ini menyampaikan rekomendasi guna mengurangi kesenjangan dan sekaligus tanggap terhadap kebutuhan mobilitas warga. Diharapkan pemerintah berperan untuk penyediaan dan pengembangan terkait dengan faktor aksesibilitas, terutama untuk pembangunan infrastruktur transportasi.

DAFTAR ISI

PRAKATA v
SINOPSIS vii
DAFTAR ISI ix
DAFTAR GAMBAR xi
1 PENDAHULUAN 1
2 LATAR: WARISAN DAN KEADAAN WILAYAH, KOTA, SERTA TRANSPORTASI 3
2.1 Pengembangan transportasi 3
2.2 Kesenjangan 8
3 TURISTIFIKASI, *TELEWORK - DIGITAL NOMADISM*, DAN TRANSFORMASI RUANG WILAYAH DAN KOTA 17
3.1 Turistifikasi 17
3.2 Telework-Digital Nomadism 27
4 SEKTOR EKONOMI: DUALISME, URBANISASI, DAN PENGENDALIAN 33
4.1 Ekonomi 2 Sektor, Dualisme Sosial 33
4.2 Sektor Urbanisasi dan Pengendalian 39
5 PENUTUP 48
DAFTAR PUSTAKA 51
CURRICULUM VITAE 59

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Jaringan Rel Kereta Api Masa Lampau di Semarang-Yogyakarta (Ratnawati, 2015) 15
Gambar 2 Struktur Ruang di Pulau Jawa (Lampiran-I PP 26, 2008)..... 16
Gambar 3 Pola Ruang di Pulau Jawa (Lampiran-VII PP 26, 2008) 16
Gambar 4 Daya Tarik Wisata di Batu - Malang – Jawa Timur 22
Gambar 5 Jembatan Situ Gunung..... 23
Gambar 6 Pembangunan objek wisata pedesaan di Kabupaten Magelang 24
Gambar 7 Negeri di Atas Awan, Citorek - Kabupaten Lebak 24
Gambar 8 Warga berkemah di Igir Kandang, Pemalang 25
Gambar 9 Kondisi lalu lintas di kawasan Dieng saat masa puncak pariwisata (Setiawan, 2021) 25
Gambar 10 Perkembagan pariwisata domestik Indonesia, 2022 (BPS, 2023)..... 26
Gambar 11 Pergerakan Wisatawan Nusantara Berdasarkan Provinsi, 2022 (BPS, 2023) 27
Gambar 12 Pendekatan 4 sektor (Chafran dkk, 2018) 45

1 PENDAHULUAN

Naskah ini berjudul "Mobilitas di Ruang Wilayah dan Kota serta Transformasinya: Perspektif Transportasi". Mobilitas di sini mencakup pergerakan secara fisik masyarakat atau warga. Ujud di lapangan berupa transportasi. Bentuk lain dari mobilitas adalah kegiatan pariwisata atau di mana warga melakukan perjalanan dalam rangka berwisata atau mengunjungan suatu tempat untuk rekreasi. Transformasi ruang wilayah dan kota mencakup perubahan ruang secara ringkas sebagai akibat dari mobilitas yang dijelaskan di atas. Perspektif atau sudut pandang transportasi dipilih untuk memperoleh fokus supaya bahasan tidak terlalu melebar di samping sesuai dengan bidang yang ditekuni oleh penulis.

Naskah ini terdiri atas 5 bab, yaitu Bab 1 Pendahuluan, Bab 2 Latar: Warisan dan Keadaan Wilayah, Kota, dan Transportasi, Bab 3 Turistifikasi, *Telework-Digital Nomadism*, dan Transformasi Ruang Wilayah dan Kota, Bab 4 Sektor Ekonomi: Dualisme, Urbanisasi, dan Pengendalian, dan Bab 5 Penutup. Bab 2 menjelaskan keadaan transportasi pada masa kolonial/penjajahan yang dinilai sebagai warisan dan pembentuk atas jaringan dan sebaran jalan yang tersediaa saat ini. Bahasan di Bab 2 ini sebagian bercermin atau memanfaatkan apa yang terjadi di benua lain, dalam hal ini Afrika. Bab 3 menjelaskan perkembangan turistifikasi. Studi di Asia Tenggara dan tempat-tempat lain dipakai sebagai kerangka. Juga data-data yang disediakan oleh Biro Pusat Statistik/BPS (2023-1 dan 2023-2) dimanfaatkan untuk dapat lebih memperjelas tentang perkembangan pariwisata belakangan ini. Di Bab 3 ini juga dibahas *digital nomadism* yang merupakan gejala baru bagi pariwisata nasional. Kehadiran pengembara digital diundang oleh Pemerintah melalui kebijakan *Work from Bali* dan juga kemudahan visa bagi warga sejumlah negara mitra Indonesia. Pada lingkup global, *digital nomadism* yang digabungkan dengan pola *telework*/bekerja jarak jauh (tidak di kantor) dinilai akan lebih mewarnai dunia kepariwisataan global dan juga nasional. Bab 4 memilih dan mencoba mengemukakan terjadinya perubahan kegiatan ekonomi yang memerlukan pengelompokan yang berbeda dari sebelumnya. Dipilih kajian 4 sektor (ekstraktif, manufaktur, urbanisasi, dan pengendalian) sebagai ganti dari 3 sektor (primer, sekunder, dan tersier). Diulas lebih lanjut dengan teori Lefebvre (1970) tentang "Revolution Urbaine" atau revolusi perkotaan di mana

urbanisasi merupakan puncak dari kehidupan masyarakat. Sedangkan pelaku-pelaku utamanya atau pun yang menjadi penggerak dari urbanisasi tersebut adalah motif ekonomi atau pemanfaatan modal/kapital. Bab 5 merupakan kesimpulan atas pembahasan tiga bab utama sebelumnya. Di dalamnya disampaikan rekomendasi ringkas guna menanggapi kecenderungan-kecenderungan yang terjadi, seperti kesenjangan sediaan jaringa transportasi, peningkatan jumlah wisatawan, dan perlunya Negara/Pemerintah lebih hadir dalam pembangunan jaringan jalan di daerah.

2 LATAR: WARISAN DAN KEADAAN WILAYAH, KOTA, SERTA TRANSPORTASI

2.1 Pengembangan transportasi

Pada awalnya, sebelum negara-negara di bagian Selatan atau pun yang pernah mengalami kolonisasi, sistem transportasi kolonial pada masanya dimaksudkan untuk memfasilitasi pergerakan bahan mentah penting dari daerah pedalaman ke negara-negara metropolitan melalui laut (Njoh, 1997). Transportasi kolonial dan Pembangunan perkotaan/wilayah: Fondasi sistem transportasi negeri *ex*-koloni: Transportasi mendapatkan prioritas tinggi bagi para penjajah karena kemampuannya memfasilitasi evakuasi sumber daya alam, serta memasukkan perekonomian periferal ke dalam sistem kapitalis internasional. Inisiatif pengembangan transportasi kolonial cenderung berpihak pada kereta api. Hal ini sama dengan yang dinyatakan oleh Dick (2020), di Hindia Belanda atau lebih tepatnya Jawa, intrusi Jalur Kereta Api Jawa adalah satu-satunya wilayah di Asia Tenggara yang mengalami kekuatan penuh revolusi industri global pada abad ke-19. Sekitar tahun 1800, negara ini merupakan kumpulan perekonomian dan masyarakat yang terhubung secara longgar dan disatukan oleh negara kolonial yang bobrok. Pada tahun 1900, negara ini merupakan perekonomian agroindustri canggih yang terintegrasi dengan jaringan telegraf, telepon, kereta api, jalur trem sempit, dan jalan raya yang tumpang tindih. Tidak ada tempat lain di Asia Tenggara yang memiliki infrastruktur yang lebih baik (Dick). Negara lain di Asia Timur, hanya Jepang yang bisa membandingkannya. Kereta api secara signifikan mengalihkan pergerakan barang dari sungai-sungai utama. Berjalan kurang lebih sejajar dengan jalur perdagangan sebelumnya, jalur kereta api menjadi lebih cepat dan lebih dapat diandalkan. Pengiriman barang melalui sungai perahu yang jauh lebih murah diimbangi dengan risiko pencurian dan kerusakan akibat air. Oleh karena itu, komoditas ekspor yang mengutamakan kualitas beralih ke kereta api.

Terlepas dari bias yang mendukung kereta api (Njoh), para pengembang kolonial lebih tertarik pada hubungan antarwilayah dibandingkan hubungan intraregional. Keterkaitan antarwilayah memiliki fungsi penting seperti memfasilitasi pergerakan tenaga kerja yang sangat dibutuhkan dari daerah pedalaman ke perkebunan colonial dan pertahanan wilayah. Yang terpenting,

seperti yang ditemukan di Jawa, jaringan rel kereta api tersebut menghubungkan sentra-sentra produksi perkebunan kolonial, melalui pelabuhan-pelabuhan, ke kota metropolitan kolonialnya, yaitu Eropa. Dalam beberapa gambar atau foto lama, pelabuhan2 Tanjung Priok di Jakarta, Tanjung Mas di Semarang, dan Tanjung Perak di Surabaya, memiliki jaringan rel hingga tepi dermaganya (Sindonews, 2021; KAI,2022; Kemenhub, 2022)

Warisan penting kolonialisme (Njoh, Adeyemo 2019) adalah infrastruktur transportasi kolonial, yang merupakan inti dari sistem transportasi kontemporer bagi negara-negara bekas jajahan. Sistem tersebut dirancang untuk melayani tujuan ekonomi kolonial, khususnya transportasi barang antar daerah. Oleh karena itu, hampir tidak ada perhatian yang diberikan pada keterkaitan titik-titik di dalam kawasan perkotaan kecuali kawasan tersebut dihuni oleh orang Eropa. Di Indonesia, pola yang sama ditemukan di mana hanya di kota-kota tertentu saja di masa lalu terdapat layanan trem listrik, yaitu Jakarta, Semarang, dan Surabaya. Kebetulan juga bahwa kota-kota tersebut sekaligus merupakan kota-kota pelabuhan untuk ekspor komoditi perkebunan ke Eropa.

Telah diketahui bahwa motif utama kolonialisme baik di Afrika (Adeyemo) maupun benua lain adalah demi keuntungan ekonomi. Untuk mencapai keuntungan ekonomi ini, infrastruktur dasar perlu dibangun. Pemerintah kolonial sadar akan pentingnya pembangunan infrastruktur untuk mencapai kekuatan politik, sosial, dan ekonomi. Institusi dasar yang dibutuhkan antara lain adalah struktur administrasi yang efektif dan sistem transportasi modern pada masa itu. Di seluruh wilayah kolonial, investasi infrastruktur transportasi dasar berfokus pada pembukaan berbagai wilayah untuk tujuan politik dan ekonomi, khususnya eksploitasi pertanian/perkebunan dan mineral. Transportasi terbukti menjadi instrumen utama di tangan pemerintah kolonial yang memungkinkan mereka mencapai tujuan menjadikan negara jajahan tersebut sebagai perekonomian berbasis ekspor. Berton-ton barang meninggalkan koloni melalui jaringan transportasi yang menghubungkan pusat produksi dengan pantai. Lawal (1997) menyimpulkan bahwa kebijakan ekonomi kolonial berupaya memodernisasi sistem transportasi lokal, sistem distributif, uang dan perbankan, distribusi dan penggunaan tanah dan tenaga kerja dengan tujuan memperluas produksi ekspor dan distribusi barang-barang manufaktur Eropa.

Dalam kasus Afrika, Lugard (1922) menegaskan bahwa perkembangan material di Afrika dapat diringkas dalam satu kata – Transportasi. Implikasi dari pernyataan ini adalah bahwa pengembangan sistem transportasi modern adalah hal yang bijaksana dan penting demi keberhasilan motif eksploitasi ekonomi. Sederhananya, transportasi mekanis diperlukan untuk mempercepat eksploitasi dan pembangunan di wilayah kolonial.

Lugard membayangkan sistem transportasi yang akan memfasilitasi pengembangan dan mengalihkan rute perdagangan tradisional dan mengalihkan rute perdagangan tersebut ke pusat-pusat administrasi baru, sekaligus mencegah Perancis dan Jerman yang merupakan sesama imperialis untuk memiliki akses. Pada awal pemerintahan kolonial di berbagai wilayah kolonial, negara-negara Eropa membayangkan koloni mereka memainkan peran ganda: sumber bahan mentah pertanian dan sumber daya mineral untuk industri mereka di Eropa serta pasar yang terjamin bagi manufaktur dari industri metropolitan. Oleh karena itu, penyediaan infrastruktur transportasi modern sangat penting untuk mencapai motif ekonomi ini.

Mengacu kepada fenomena colonial di Afrika (Adeyemo), setelah berdirinya pemerintahan kolonial di awal abad 20, ada dua tugas besar yang dihadapi pemerintah kolonial. Yang pertama adalah membangun administrasi yang baik atas wilayah-wilayah yang baru diakuisisi dan yang kedua adalah tantangan untuk menyediakan infrastruktur yang memadai untuk eksploitasi sumber daya material di wilayah-wilayah tersebut. Untuk mencapai tujuan-tujuan inilah pemerintah kolonial mengambil langkah-langkah untuk mengembangkan sistem transportasi. Dengan demikian, perkembangan sistem transportasi kolonial terjadi dalam konteks kebijakan ekonomi Eropa untuk negeri jajahan. Kebijakan ekonomi kolonial tumbuh dari keyakinan bahwa wilayah kolonial ada untuk kepentingan negara-negara metropolitan. Dalam pandangan resmi Eropa, hubungan ekonomi antara negara-negara Eropa dan koloninya harus diatur berdasarkan prinsip 'keunggulan komparatif' yang berarti bahwa suatu negeri jajahan, dalam konteks Afrika, harus berspesialisasi dalam produksi apa yang paling sesuai untuk diproduksi. Sejalan dengan itu, koloni seharusnya menyediakan bahan mentah bagi industri Eropa, dan juga menyediakan pasar bagi barang-barang manufaktur Eropa.

Selanjutnya kebijakan ekonomi Eropa di Afrika pada masa kolonial diatur oleh kebijakan swasembada. Dick (2000) menyiratkan hal yang sama untuk pembangunan jaringan kereta api di pulau Jawa. Artinya, pemerintahan kolonial diharapkan dapat menghasilkan dana secara internal untuk memenuhi biaya pokok administrasi. Setiap koloni diharapkan menanggung beban penuh perkembangannya. Untuk mencapai hal tersebut, sistem komunikasi dan transportasi di wilayah jajahan harus ditingkatkan. Untuk secara efektif menyubordinasikan wilayah jajahan kepada produsen utama (dan sebagai negeri satelit), pemerintah kekaisaran Eropa (metropole) menerapkan langkah-langkah yang akan meningkatkan kerja sama di pihak masyarakat pribumi dan menghasilkan sistem administrasi yang kompeten. Dalam konteks Indonesia/Hindia Belanda atau Jawa pada waktu itu ada "Politik Etis" yang mencakup pembangunan-pembangunan di bidang edukasi, irigasi, dan transmigrasi (Kompas.com, 2022). Langkah-langkah tersebut digambarkan dalam jenis fasilitas dan institusi infrastruktur yang disediakan, serta penempatannya yang strategis.

Keputusan berinvestasi walau mahal pada transportasi dipengaruhi oleh sejumlah alasan atau motif, salah satunya adalah ekonomi. Di mana pengembangan sistem transportasi kolonial diperlukan untuk membantu para pedagang kolonial dalam memindahkan hasil panen dan mengekstraksi mineral dari tempat produksinya di daratan ke pelabuhan untuk diekspor. Selain itu, keinginan untuk memperluas perdagangan membuat produsen Eropa menginginkan terbukanya wilayah pedalaman sebagai pasar baru bagi barang-barang mereka. Pemerintah kolonial menyadari bahwa tanpa pembangunan infrastruktur transportasi akan sulit bagi mereka untuk mengevakuasi bahan mentah dari daerah jajahan serta sulitnya mencari pasar di pedalaman untuk barang-barang manufaktur mereka.

Motif lain adalah untuk mendukung administrasi kepemerintahan. Pemerintahan kolonial membangun sistem transportasi karena mereka menyadari bahwa transportasi yang efisien diperlukan bagi para pejabat politik untuk berkeliling di wilayah jajahan. Transportasi diperlukan untuk koordinasi staf yang bekerja, pengumpulan tol dan pajak. Oleh karena itu, sistem transportasi dibangun untuk kemungkinkan pemerintah kolonial mempertahankan kendali yang kuat atas politik dan ekonomi di wilayah yang baru diakuisisi. Motif lainnya terkait dengan militer. Untuk administrasi ekonomi yang efektif dan kegiatan perdagangan bebas hambatan, pemerintah

kolonial membentuk pasukan resimen untuk meredam kemungkinan terjadinya kerusuhan dan untuk menanamkan rasa takut pada masyarakat sehingga mengurangi perlawanan terhadap pemerintahan mereka. Sejalan dengan hal itu, para penguasa kolonial harus mengembangkan sistem transportasi yang efektif untuk memudahkan pergerakan pasukan. Dalam konteks di Jawa (katadata, 2022), pembangunan jalan raya oleh Daendels di awal abad ke-19 jalan tersebut dibangun sebagai langkah Hindia Belanda untuk menjaga Pulau Jawa dari serangan Inggris. Kemudian, jalan ini juga sering digunakan untuk distribusi surat-menyurat, sehingga dikenal luas sebagai Jalan Raya Pos. Sementara, masih dalam buku Napak Tilas Jalan Daendels, menurut Indrawan (2017) pembangunan jalan Anyer-Panarukan lebih termotivasi oleh kepentingan ekonomi, selanjutnya militer.

Motif lainnya dari pembangunan jaringan transportasi di era kolonial adalah untuk melayani warga Eropa atau kulit putih yang tinggal di luar kota-kota utama/besar yang biasanya terletak di Kawasan pesisir dan sekaligus berupa kota pelabuhan, yaitu di kota-kota ukuran kecil. Di pulau Jawa, kota-kota seperti Sukabumi di Jawa Barat, Salatiga di Jawa Tengah, dan Batu serta Malang di Jawa Timur dikenal sebagai kota peristirahatan di masa kolonial. Akses ke kota-kota tersebut relatif sangat baik, pada masa itu, yaitu dengan dukungan jaringan jalan raya dan beberapa jaringan kereta api.

Para sarjana mempunyai kesepakatan (Ayedamo) mengenai fakta bahwa transportasi merupakan prasyarat bagi pertumbuhan sosial-politik dan ekonomi. Pembangunan transportasi di masa lalu tentunya berdampak luas dan mencakup banyak sektor atau aspek. Dampaknya berlangsung hingga sekarang. Beberapa dampak di antaranya membantu membantu mengembangkan struktur dan infrastrukturnya. Kontak kolonial dengan wilayah jajahan ditandai dengan terjadinya pembangunan struktural berikut infrastrukturnya. Proses tersebut memungkinkan negeri tersebut untuk melakukan pengembangan langsung dari alat/moda/media transportasi tradisional yang bertransformasi, seperti jalur pejalan kaki yang bermetamorfosis menjadi jalan raya dan kereta api, jalur sepanjang sungai dan rakit primitif yang ditingkatkan menjadi perahu bermotor dan tongkang. Inovasi-inovasi ini juga memunculkan munculnya kota-kota baru dan pasar-pasar baru di sekitar stasiun kereta api dan pelabuhan.

Dampak lain dari pembangunan transportasi di era kolonial adalah memfasilitasi portabilitas yang mudah di mana moda transportasi yang diperkenalkan pada saat itu sangat membantu dalam memberikan kemudahan dan sarana kontak dan interaksi di antara komunitas tradisional. Kemungkinan perpindahan produk juga ditingkatkan karena lebih mudah dan cepat untuk memindahkan produk pertanian dari daerah pedalaman ke stasiun kereta api dan ke pelabuhan dalam waktu yang wajar dengan menggunakan kereta api, jalan raya, dan perahu motor.

2.2 Kesenjangan

Dampak lain lagi dari pembangunan transportasi yang sifatnya bisa lebih berkepanjangan adalah pembangunan yang tidak merata. Seperti dilaporkan oleh Putro dan Ibad (2017), Provinsi Jawa Barat merupakan provinsi dengan PDRB yang besar, tetapi dengan faktor pendukung pelabuhan yang minim. Setelah Provinsi Banten memisahkan diri maka otomatis Provinsi Jawa Barat tidak memiliki pelabuhan utama sama sekali. Pemekaran Provinsi Banten pada waktu itu semakin menurunkan dukungan pelabuhan pada pengembangan wilayah Jawa Barat. Pembangunan Pelabuhan Patimban dan yang telah beroperasi belakangan ini dengan demikian mudah dimengerti sebagai upaya peningkatan aksesibilitas maritim bagi Provinsi Jawa Barat. Di sisi lain, provinsi lain seperti Jawa Tengah dan Jawa Timur memiliki lebih dari satu pelabuhan utama. Kegiatan ekonomi Jawa Barat mau tidak mau sebagian, untuk ekspor dan impornya, harus dilewatkan ke pelabuhan yang ada di DKI Jakarta. Sedangkan pelabuhan DKI Jakarta sendiri dinilai tidak mampu lagi menampung distribusi barang dari wilayah sekitarnya (Departemen Perhubungan, 2012).

Dari riset lain (Purboyo & Ibad, 2017), pergerakan barang via darat Pantai Utara Pulau Jawa menunjukkan bahwa total bangkitan dan tarikan terbesar adalah Jabodetabek, Jawa Tengah, dan Jawa Barat atau berturut-turut 557.911.401,99 ton, 483.472.710,04 ton, dan 414.935.609,17 ton. Sedangkan pergerakan barang antarprovinsi terbesar, yaitu Jawa Barat – Jabodetabek sebesar 127.139.047,45 ton, Jabodetabek- Jawa Barat sebesar 125.718.852,05 ton, Jawa Timur – Jawa Tengah sebesar 104.190.396.24 ton, dan Jawa Tengah-Jawa Timur sebesar 101.085.583,19 ton. Dapat dilihat bahwa pergerakan

terbesar adalah pergerakan antarprovinsi yang terdekat misalnya Jawa Barat – Jabodetabek dan Jawa Tengah – Jawa Timur.

Jalan Nasional Rute 1 adalah jalan utama di Pulau Jawa yang lebih dikenal dengan nama Jalur Pantura (Jalur Pantai Utara). Jalan ini melewati 5 provinsi sepanjang 1.316 km di sepanjang pesisir pantai utara Jawa, yaitu Banten, Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Jawa Timur. Rute ini menghubungkan dua pelabuhan penyeberangan, yaitu Merak di ujung Barat pulau Jawa dan Ketapang di ujung Timur pulau Jawa. Merak merupakan pelabuhan penyeberangan menuju Sumatra sementara Ketapang merupakan pelabuhan penyeberangan menuju Bali.

Jalur pantura memiliki signifikansi yang sangat tinggi dan menjadi urat nadi utama transportasi darat, karena setiap hari dilalui 20.000-70.000 kendaraan. Jalur Pantura menjadi perhatian utama saat menjelang Lebaran, di mana arus mudik melimpah dari barat ke timur. Arus paling padat tedapat di ruas Jakarta-Cikampek-Cirebon-Tegal-Semarang. Di Cikampek, terdapat percabangan menuju ke Bandung (dan kota-kota di Jawa Barat bagian selatan). Di Tegal, terdapat percabangan menuju ke Purwokerto (dan kota-kota di Jawa Tengah bagian selatan). Di Semarang, terdapat percabangan menuju ke timur (Surabaya-Banyuwangi) dan menuju ke selatan (Yogya-Solo-Madiun).

Jalur Pantura ini sebagian besar pertama kali dibuat oleh Daendels yang membangun Jalan Raya Pos (*De Grote Postweg*) dari Anyer ke Panarukan pada tahun 1808-an. Tujuan pembangunan Jalan Raya Pos adalah untuk mempertahankan pulau Jawa dari serbuan Inggris. Pada era perang Napoleon, Belanda ditaklukkan oleh Perancis dan dalam keadaan perang dengan Inggris.

Jalur Pantura melintasi sejumlah kota-kota besar dan sedang di Jawa, selain Jakarta, antara lain Cilegon, Tangerang, Bekasi, Karawang, Cikampek, Subang, Indramayu, Cirbon, Brebes, Tegal, Pemalang, Pekalongan, Batang, Kendal, Semarang, Demak, Kudus, Pati, Rembang, Tuban, Lamongan, Gresik, Surabaya, Sidoarjo, Pasuruan, Probolinggo, Situbondo, dan Banyuwangi. Di Provinsi Banten secara rinci melewati Merak – Cilegon – Kramatwatu – Serang – Cikande – Balaraja –Tigaraksa – Cikupa – Tangerang. Di dalam Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta: Kalideres –Cengkareng – Grogol Petamburan - Tambora – Penjaringan – Pademangan –Tanjung Priok - Koja - Kelapa Gading

– Pulo Gadung – Cakung & Roxy Mas - Monumen Nasional - Tugu Tani - Cempaka Putih - Pasar Senen. Di Provinsi Jawa Barat secara rinci: Bekasi – Tambun - Cibitung – Cikarang - Karawang – Klari - Kosambi -Dawuan - Cikampek – Sukamandi - Pamanukan – Kandanghaur - Lohbener –Jatibarang - Arjawinangun - Palimanan – Weru - Cirebon – Losari. Di Provinsi Jawa Tengah secara rinci: Tanjung - Pejagan - Brebes - Tegal – Pemalang - Pekalongan – Batang - Weleri -Kendal - Semarang – Demak - Trengguli - Kudus – Pati - Rembang – Lasem. Di Provinsi Jawa Timur secara rinci: Tuban – Widang - Babat – Lamongan - Gresik – Surabaya – Waru -Sidoarjo – Porong - Gempol - Bangil - Pasuruan – Nguling - Probolinggo –Paiton - Besuki - Panarukan - Situbondo – Bajulmati - Ketapang.

Purboyo dan Ibad mengungkapkan bahwa (1) Pergerakan barang laut terbesar adalah via Tanjung Priok dan Tanjung Perak. Disusul oleh pelabuhan Tanjung Emas dan Banten. Kemudian Pelabuhan Sunda Kelapa dan Cirebon. Dan pelabuhan yang memiliki pergerakan terkecil adalah Pelabuhan Gresik dan Tanjung Wangi. (2) Pergerakan barang darat terbesar adalah Jabodetabek, disusul oleh Gerbangkertosusila dan Kedungsepur. Kabupaten/kota lain memiliki nilai yang beragam, dan yang paling kecil adalah Kota Cilegon. (3) Perbandingan pergerakan barang via laut dan darat, yaitu pergerakan barang via laut sebesar 0,69% sedangkan pergerakan barang via darat sebesar 99,31%.

Dari penelitian tentang dukungan prasarana wilayah bagi indeks maritim Jawa Barat (Putro dan Ibad), dengan menganggap babwa indeks konektivitas maritim menunjukkan tingkat keterhubungan suatu node/provinsi dengan provinsi lain, ditemukan antara lain terjadi perubahan konektivitas maritim yang signifikan dari tahun 1996 sampai dengan 2011 di Jawa Bagian Barat. DKI Jakarta meningkat 10 kali. Demikian juga dengan Jawa Barat – Banten secara Bersama. Sementara secara rinci, indeks konektivitas maritim Banten hamper 4x lipatnya daripada Jawa Barat.

Di Provinsi Jawa Tengah, tinjauan aksesibilitas dan mobilitas dibagi berdasarkan wilayah pesisir dan wilayah pedalaman. Wilayah pesisir dibagi atas wilayah pesisir dengan pelabuhan dan wilayah pesisir tanpa pelabuhan. Hasil analisis dengan memakain indeks-indeks, pada wilayah pedalaman, Kota Surakarta dan Kota Magelang memiliki indeks aksesibilitas paling tinggi dibanding kabupaten/kota lainnya. Terdapat peningkatan aksesibilitas wilayah pedalaman dari 2004 hingga 2014. Untuk mobilitas wilayah

pedalaman, Kab. Sukoharjo memiliki indeks mobilitas paling tinggi, disusul oleh Wonosobo, Sragen, dan paling kecil adalah Kota Surakarta. Untuk wilayah pesisir, Kota Tegal memiliki indeks aksesibilitas paling tinggi daripada kabupaten/kota lain, disusul oleh Kota Pekalongan, dan Kota Semarang dan yang paling kecil adalah Pati. Indeks mobilitas terbesar terdapat pada Purworejo, Wonogiri, dan Kendal. Terdapat kenaikan indeks mobilitas, yaitu pada Wonogiri, Pemalang, Kota Tegal, dan Brebes. Sedangkan yang lain mengalami penurunan indeks mobilitas.

Kabupaten/kota pelabuhan memiliki indeks aksesibilitas yang lebih besar dari pada kota/kabupaten pesisir yang tidak memiliki pelabuhan. Terdapat kenaikan indeks aksesibilitas dari tahun 2004 ke tahun 2014 pada wilayah pesisir pelabuhan dan terjadi penurunan pada wilayah pesisir tanpa pelabuhan. Indeks mobilitas kabupaten/kota yang memiliki pelabuhan lebih kecil daripada indeks mobilitas kabupaten/kota yang tidak memiliki pelabuhan. Terjadi penurunan indeks dari tahun 2004 ke tahun 2014 pada wilayah pesisir pelabuhan dan terjadi kenaikan pada wilayah pesisir tanpa pelabuhan.

Wilayah pedalaman memiliki aksesibilitas yang lebih tinggi dibandingkan dengan wilayah pesisir. Terdapat kenaikan aksesibilitas dari tahun 2004 sampai 2014, meskipun tidak signifikan. Wilayah pedalaman memiliki indeks mobilitas lebih tinggi daripada wilayah pesisir. Keduanya mengalami penurunan mobilitas dari 2004 hingga 2014.

Aksesibilitas dan mobilitas kabupaten/kota di Provinsi Jawa Timur (Purboyo dan Ibad) dibedakan antara wilayah pesisir dan wilayah pedalaman. Perkembangan wilayah dilihat dari indeks aksesibilitas dan mobilitas kabupaten/kota. Wilayah pesisir dibedakan menjadi wilayah pesisir yang mempunyai laut dan wilayah pesisir yang tidak memiliki pelabuhan laut. Hasil kajian kurang lebih adalah bahwa kabupaten/kota yang memiliki pelabuhan (wilayah pesisir yang memiliki pelabuhan) mempunyai indeks aksesibilitas lebih besar dibandingkan kabupaten/kota/kabupaten yang tidak memiliki pelabuhan. Terjadi peningkatan indeks aksesibilitas dari tahun 2010 hingga tahun 2014. Sedangkan untuk indeks mobilitas, kabupaten/kota yang memiliki pelabuhan pada awalnya lebih besar dibandingkan indeks mobilitas kabupaten/kota yang tidak memiliki pelabuhan. Namun pada tahun 2014 kabupaten/kota yang memiliki pelabuhan mengalami penurunan sehingga

kabupaten/kota pelabuhan mempunyai nilai indeks mobilitas lebih kecil dibandingkan kabupaten/kota tanpa pelabuhan. Selain itu terlihat pula wilayah pesisir memiliki aksesibilitas yang lebih rendah dibandingkan dengan wilayah pedalaman. Wilayah pedalaman mempunyai indeks mobilitas yang lebih tinggi dibandingkan wilayah pesisir. Indeks mobilitas menurun di wilayah pesisir, tetapi meningkat di wilayah pedalaman dalam rentang waktu 2010-2014.

Kembali ke era kolonial di Jawa, Dick menjelaskan bahwa angkutan kereta api kemudian menjadi tidak kompetitif dibandingkan dengan jalan raya. Terdapat dua penyebab, yaitu: Pertama, sebagai operasi pengangkutan jalur, pengiriman dengan kereta api menimbulkan biaya pengunggahan muatan, yaitu di awal barang diunggah dan di akhir saat barang diturunkan. Kemudian masih ditambah biaya transportasi dari lokasi asal barang yang berpindah ke ke stasiun/gerbong kereta api dan dari stasiun tujuan ke lokasi akhir barang. Dalam kasus lalu lintas antara Jakarta dan Bandung, Dick melaporkan informasi importir Tiongkok mengirimkan barang-barang berat dalam jumlah kecil namun berat seperti sekrup, paku, peralatan logam, cat, minyak biji rami, sabun, panci, wajan, dll., dengan menggunakan gerobak sapi di mana biayanya 50% lebih murah dibandingkan dengan kereta api. Kedua terkait dengan sistem tarif yang mencakup penumpang dan barang/bagasi di mana bersifat kaku dan menjadi kurang ekonomis disbanding angkutan jalan raya. Dikisahkan oleh Dick, seorang warga Pasuruan menjelaskan, perjalanan 15 kilometer dari Pasuruan ke Grati dengan kereta api kelas tiga dikenakan biaya 17 sen per orang tanpa disertai barang, yang artinya ada biaya tambahan atau tersendiri untuk barang yang dibawa penumpang. Sedangkan tiga hingga lima perempuan yang membawa keranjang dapat berbagi gerobak kecil dengan biaya 50 hingga 60 sen per gerobak sekali jalan, atau sekitar 17 sen per orang dengan barang pendamping di mana mereka dapat langsung diantar ke desa mereka.

Faktor penting yang menentukan daya tanggap moda transportasi tradisional terhadap persaingan perkeretaapian adalah kelangkaan dan biaya peluang tenaga kerja. Ketika tenaga kerja berlimpah dan hanya ada sedikit kesempatan untuk melakukan pekerjaan alternatif di luar pertanian, seperti di daerah penghasil padi Bagelen yang padat penduduk di sebelah barat Yogyakarta, penduduk desa bersedia mempekerjakan diri mereka sendiri, dengan atau tanpa kuda, dengan upah yang sedikit. lebih dari biaya makanan.

Salah satu contoh nyata adalah kereta yang ditarik manusia (*grobak wong*), yang hingga tahun 1891 masih mampu bersaing dengan kereta api dalam pengangkutan jarak jauh dari Bagelen melintasi pegunungan ke Semarang dan sebaliknya. Seperti yang dijelaskan oleh Residen setempat, enam laki-laki—atau kadang-kadang laki-laki dan perempuan—harus menyewa gerobak yang mampu membawa lima hingga enam pikul (sekitar sepertiga ton) dan di pasar setempat membeli banyak barang seperti gula Jawa, gula, telur, dan gerabah. Gerobak tersebut kemudian didorong atau diseret ke Semarang, dan dalam perjalanan sebagian muatannya dijual untuk menutupi biaya hidup. Setibanya barang-barang tersebut akan dijual secara kredit kepada pedagang grosir (bakul), dan setelah uang tersebut dibayarkan, ikan-ikan kering atau asin serta barang-barang konsumsi sehari-hari lainnya dibeli sebagai muatan kembali, untuk dijual kembali di Bagelen pada waktu yang sama. Satu perjalanan pulang pergi akan memakan waktu sekitar 20 hari dan menghasilkan keuntungan yang cukup untuk hidup. Sebagai kegiatan yang bersifat subsisten, pengangkutan dan perdagangan tersebut cukup canggih dan dapat disamakan dengan pengoperasian perahu kecil antarpulau.

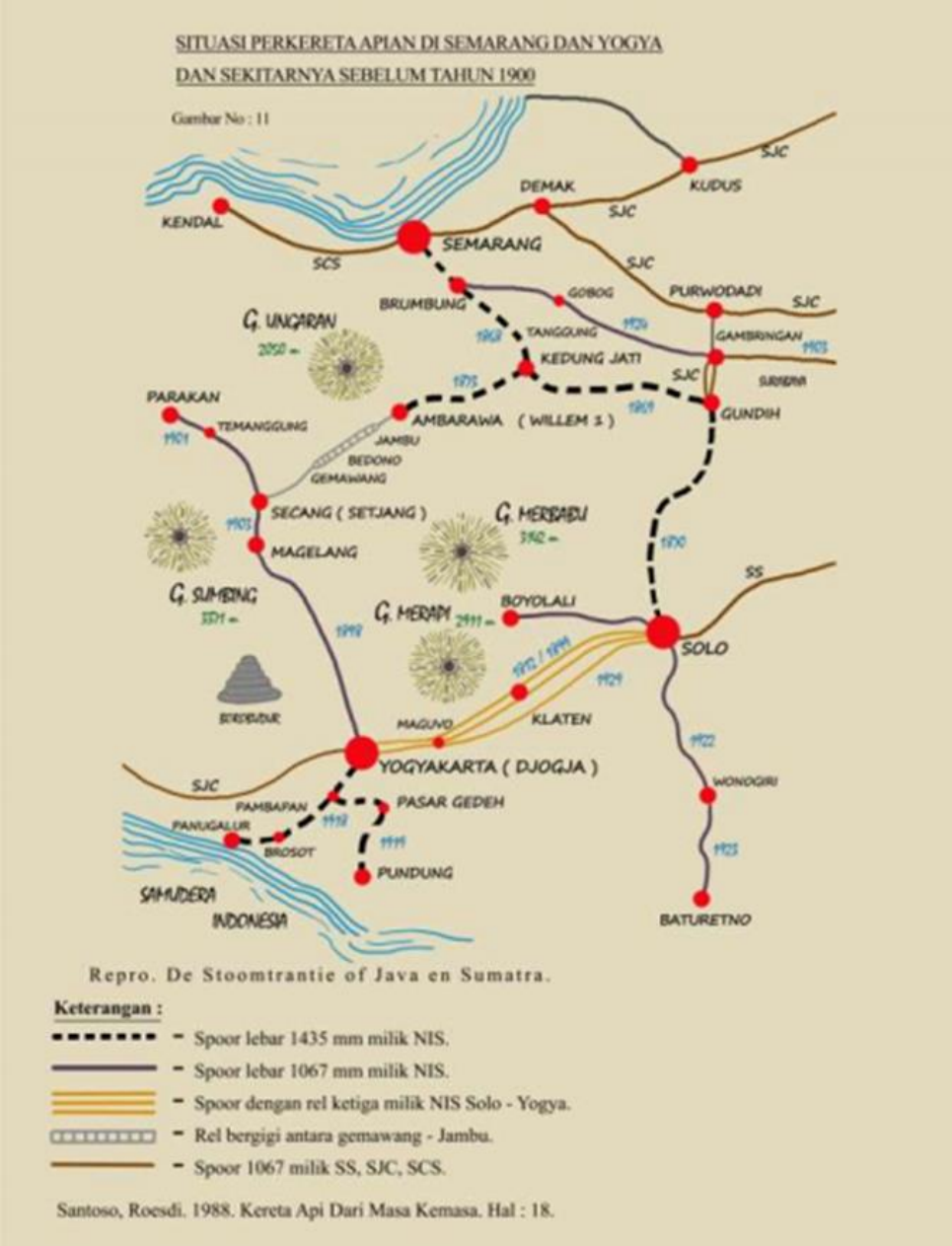
Realitas di atas diapresiasi oleh Dick dan dinilai sebagai suatu inovasi. Dengan mengacu kepada laporan dari Residen Mojokerto, Dick menjelaskan bahwa terdapat bukti inovasi dalam jenis layanan yang disediakan oleh angkutan pribumi skala kecil. Misalnya, pada tahun 1904, Residen Mojokerto di Brantas Bawah melaporkan bahwa kereta kuda (dokar) digunakan seperti omnibus, bukan untuk disewa satu orang, melainkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di sepanjang jalan di mana dokar itu akan melintas dan dengan tarif yang sangat murah. Meskipun hal ini mungkin tampak kecil, secara konseptual hal ini menandai terobosan menuju tahap perusahaan angkutan umum. Hal yang menarik adalah terobosan ini terjadi satu generasi sebelum bus kota dan tiga generasi sebelum 'revolusi mobil Colt' pada tahun 1970-an yang dikenal sebagai angkutan pedesaan (Memorabilia, 2019). Dengan kata lain, terobosan organisasional tampaknya mendahului terobosan teknologi yang diakui secara umum, sehingga menegaskan fleksibilitas dan kemampuan beradaptasi sektor masyarakat adat berskala kecil.

Di luar daya tanggap warga biasa terhadap kondisi transportasi pada masanya, kondisi akhir-akhir ini terkait dengan kesenjangan transportasi antarwilayah adalah seperti yang dilaporan oleh Sekretaris Masyarakat

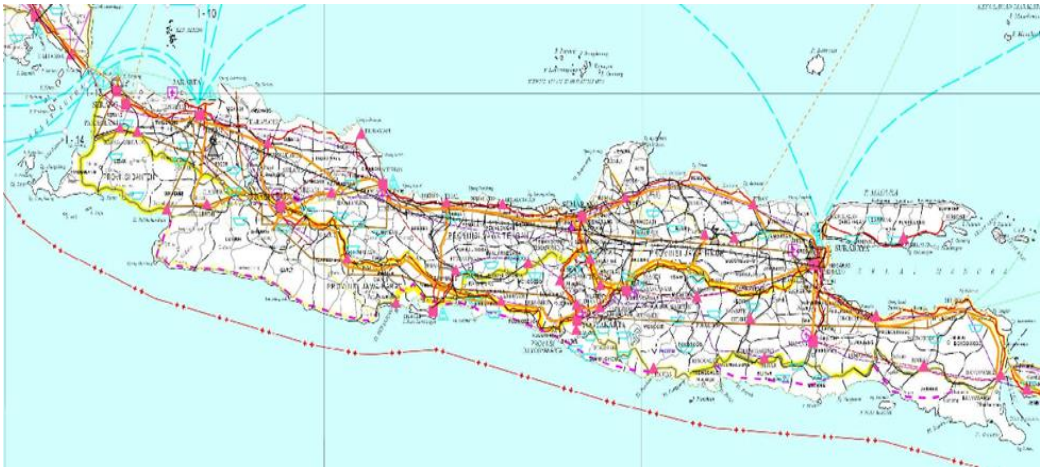
Transportasi Indonesia/MTI (Tirto, 2023) bahwa menurut data BPS pada 2021, berdasarkan kewenangannya, jalan kabupaten/kota merupakan jalan terpanjang di Indonesia yang mencapai 446.787. Jalan yang dikelola pemerintah provinsi sepanjang 54.557 km. Sedangkan panjang jalan yang menjadi kewenangan negara 47.071 km. Secara keseluruhan, jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota mengisi pangsa 91% dan jalan negara hanya 9%. Porsi jalan yang berada di dalam kewenangan kabupaten/kota akan bertambah jika memasukkan ruas/jaringan jalan desa dan atau lokal yang berada di dalam lingkungan permukiman warga. Penyebaran jaringan jalan menurut provinsi, hanya dengan meninjau kepada 3 provinsi besar di Pulau Jawa adalah (Tirto) menurut wilayahnya, Provinsi Jawa Timur menjadi provinsi dengan jalan terpanjang, yakni 42.422 km, Provinsi Jawa Tengah 30.819 km, dan Provinsi Jawa Barat 28.218 km. Jika angka-angka panjang jalan tersebut diperhitungkan dengan luas wilayah provinsinya, maka kerapatan jalan tertinggi terdapat di provinsi Jawa Tengah, yaitu 0,94, Jawa Timur 0,89, dan Jawa Barat 0,80. Sedangkan jumlah penduduk di masing-masing 3 provinsi (databoks, 2023) adalah Jawa Barat 49,40 juta, Jawa Timur 41,15 juta, dan Jawa Tengah 37,03 juta. Membandingkan ketiga provinsi, maka Jawa Tengah diuntungkan memiliki kerapatan jalan yang paling tinggi. Sementara potensi penggunanya, yaitu jumlah penduduk, adalah yang paling sedikit. Dalam istilah lain, aksesibilitas di Jawa Tengah dan potensi mobilitas warganya dikaitkan dengan jaringan jalan tertinggi terbanding dengan 2 provinsi, Jawa Timur dan Jawa Barat. Hal demikian, dikaitkan dengan masa kolonial, diketahui bahwa kehadiran pihak Belanda di masa lalu lebih intensif di Jawa Tengah dibanding di Jawa Timur dan Jawa Barat karena eksistensi kerajaan-kerajaan Jawa. Bekas kehadiran tersebut juga dapat ditinjau secara historis dari pernah adanya jaringan rel kereta api yang terdapat di Jawa Tengah pada Gambar 1.

Jaringan rel kereta api tersebut, dalam konteks sekarang melayani kota-kota kecil, di mana kemudian kurang terintegrasi dengan jaringan jalan. Sedangkan kota besar, sedang, dan kecil sebagaimana dijelaskan di atas (Ibad) saat ini terjalin dalam rangkaian jaringan jalan Pantai Utara/Pantura Jawa dan jalan nasional. Kerapatan jaringan jalan di pulau Jawa juga tergambarkan dalam Peta Struktur Ruang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Peraturan Pemerintah/PP nomor 26 Tahun 2008) pada Gambar 2. Keterangan

dari sumbernya, bahwa garis-garis warna menyolok seperti kuning, oranye, dan merah menandakan jaringan jalan nasional dan jalan bebas hambatan

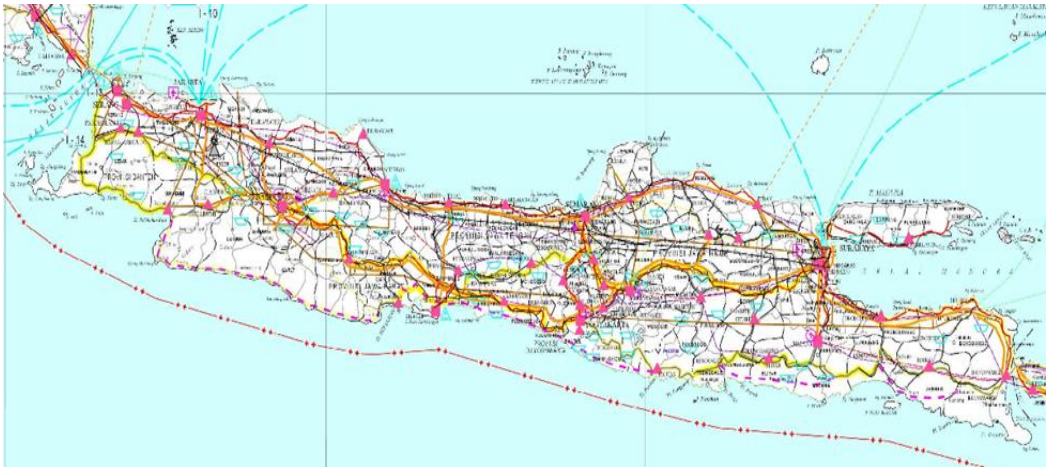


Gambar 1 Jaringan Rel Kereta Api Masa Lampau di Semarang-Yogyakarta (Ratnawati, 2015)



Gambar 2 Struktur Ruang di Pulau Jawa (Lampiran-I PP 26, 2008)

Adapun gambaran penggunaan lahan saat ini yang terkait dengan keadaan di masa lalu adanya perkebunan-perkebunan skala besar dapat menjadi penjelas bahwa di wilayah Jawa Barat masih terkonsentrasi kawasan hijau. Kawasan ini terutama di bagian selatannya yang bisa menjadi penyebab kurangnya rapat jaringan jalan di sana. Gambar 3 di bawah dapat menggambarkan pemanfaatan lahan di Pulau Jawa dengan keterangan warna hijau di peta menunjukkan arahan peran sebagai kawasan lindung dan warna ungu untuk hutan konservasi (suaka alam, pelestarian alam).



Gambar 3 Pola Ruang di Pulau Jawa (Lampiran-VII PP 26, 2008)

3 TURISTIFIKASI, *TELEWORK – DIGITAL NOMADISM*, DAN TRANSFORMASI RUANG WILAYAH DAN KOTA

3.1 Turistifikasi

Istilah turistifikasi (Oxford-Bibliographies) mengacu pada proses transformasi suatu tempat menjadi ruang wisata dan dampak yang terkait dengannya. Transformasi ini terjadi pada tingkat atau skala ruang pada daya tarik wisata dan destinasi. Hal ini menyiratkan adanya adaptasi lokasi terhadap pengunjung dan kepentingan sektor pariwisata. Dampak dari proses transformasi dapat bersifat positif atau negatif serta bersifat multidimensi (lingkungan, bentang alam, ekonomi, sosial, atau budaya). Di bidang geografi, hal ini diperluas dengan perubahan formal dan fungsional yang dihasilkan oleh pariwisata pada skala yang berbeda-beda dan tergantung juga dengan intensitas kegiatan pariwisata.

Sejak akhir abad yang lalu, para ahli geografi telah menggunakan konsep pariwisata/turistifikasi yang dipahami sebagai proses kompleks di mana berbagai pemangku kepentingan ikut campur, mengubah suatu wilayah melalui aktivitas wisata (Ojedaa & Maxime, 2020).

Pentingnya pariwisata dalam skala internasional merupakan fakta yang tidak dapat disangkal. Angka-angka yang diterbitkan oleh Organisasi Pariwisata Dunia (UNWTO) menunjukkan pertumbuhan berkelanjutan baik dalam jumlah wisatawan internasional maupun dampak ekonomi dari pariwisata.

Pertumbuhan ini disebabkan oleh kebijakan-kebijakan internasional yang menghilangkan dan membuat hambatan tarif barang dan jasa menjadi lebih fleksibel, terutama dalam hal pergerakan modal finansial, ditambah dengan semakin banyaknya hubungan sosial yang difasilitasi oleh transportasi yang semakin cepat atau efektif dan komunikasi yang semakin lancar serta menjangkau ke wilayah lebih luas.

Dalam hal ini, pariwisata berfungsi sebagai agen katalis yang mewujudkan dampak globalisasi pada ruang lokal globalisasi (Córdoba dan García de Fuentes, 2003). Hal ini berarti bahwa pariwisata dipahami dalam konteks global dan memanifestasikan dirinya di situs lokal, menciptakan transformasi

di wilayah tuan rumah, mempromosikan cara-cara baru dalam menggunakan ruang dan memodifikasi lanskap budaya serta teritorial destinasi pariwisata. Saarinen dkk. (2017) memahaminya sebagai sintesa proses sejarah dan relasi kekuasaan, untuk memahami pariwisata yang berkembang di suatu wilayah dan wilayah yang menjadi maju berkat pariwisata. Perubahan tersebut disebut turisifikasi (Fournier dan Knafou, 2013).

Hubungan antara pariwisata dan geografi terletak pada kenyataan bahwa tidak ada kegiatan pariwisata tanpa manifestasi spasial, yang berarti bahwa seseorang tidak dapat memahami pentingnya pariwisata tanpa terlebih dahulu mengidentifikasi dampak teritorialnya (Miranda dan Gonzales, 2006). Fournier dan Knafou menjelaskan bahwa perluasan kajian pariwisata mendorong pendekatan, dari deskriptif ke integratif, yaitu mencoba memahami secara sintesis hubungan kompleks antara pemangku kepentingan, arus ekonomi, apropriasi lahan/ruang, dan transformasi lanskap. Duhamel dan Boualem (2011) mengungkapkan bahwa pariwisata mentransformasikan kawasan destinasi di ruang global. Dengan kata lain, pariwisata menyiratkan proses perubahan dinamika sosial ekonomi dan komponen lanskap dan lingkungan suatu wilayah.

Menurut Balampanidis dkk. (2019) dan Kagermier dan Stors (2015), istilah turistifikasi digunakan untuk menggambarkan proses transformasi perkotaan yang didorong oleh pariwisata, di mana kawasan perumahan perkotaan dan bagian kecil lainnya dari kawasan perkotaan sering kali tidak bergantung pada inisiatif perencanaan yang dipimpin oleh pemerintah yang dikembangkan menjadi zona wisata. Romero-Renau (2018) lebih lanjut menyatakan bahwa turistifikasi selanjutnya mengarah pada dua proses, yaitu globalisasi dan lokalisasi yang tertanam dalam pembangunan kota. Pembangunan itu dicirikan oleh aktor-aktor global internasional (termasuk platform digital) yang sekaligus berinvestasi pada sektor lokal dengan mengembangkan budaya, produk, dan tempat konsumsi lokal yang akan menarik pengunjung. Dalam hal ini, turistifikasi dapat dilihat sebagai proses *bottom-up* yang berbeda di setiap lokasi, sebagai model multidimensi dan kompleks yang mewakili hubungan berbagai aktor dan lokasi (Freytag & Bauder, 2018).

Sektor pariwisata terbukti mampu memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi global. Kontribusi ini paling besar terjadi di Asia, Afrika, Amerika Latin, dan Karibia (Ivanov, 2013). Dalam hal ini, Ivanov

menyatakan bahwa kontribusi aktual pariwisata terhadap pertumbuhan ekonomi akan lebih tinggi di negara-negara di mana pariwisata menyumbang kontribusi PDB yang lebih besar. Meningkatnya jumlah pengunjung dalam hal ini dapat berimplikasi pada peningkatan minat ekonomi dan pertumbuhan investasi pada infrastruktur mobilitas dan transportasi (Freytag dan Bauder). Kondisi serupa juga terjadi di Indonesia di mana pariwisata dan pertumbuhan ekonomi mempunyai hubungan timbal balik kausalitas yang saling menguntungkan satu sama lain (Nizar, 2011). Ledakan pariwisata secara lebih spesifik dapat mendorong inisiatif pembangunan perkotaan (Hayllar, dkk., 2008). Fenomena inilah yang kita kenal sebagai 'turistifikasi'. Istilah turistifikasi digunakan untuk menggambarkan proses transformasi perkotaan yang dipimpin oleh pariwisata di mana kawasan yang sering kali tidak bergantung pada inisiatif perencanaan publik seperti kawasan pemukiman dan bagian kecil lainnya di kawasan perkotaan juga berkembang menjadi zona wisata (Balampanidis, dkk). Saat ini pariwisata telah menjadi sebuah fenomena di berbagai negara dengan proses dan pendekatan yang berbeda-beda. Fabrikasi dalam hal ini dapat dilihat sebagai model multidimensi dan kompleks yang merepresentasikan hubungan berbagai aktor dan lokal yang menarik untuk dikaji dalam konteks negara yang berbeda (Freytag dan Bauder).

Fenomena turisifikasi juga terjadi di Indonesia. Contoh paling nyata adalah yang terjadi di Bali yang merupakan salah satu daya tarik utama Indonesia yang sudah mendunia. Adanya konsentrasi wisatawan baik domestik maupun mancanegara di kawasan ini mempunyai implikasi tersendiri terhadap transformasi wilayah, kota, dan perdesaannya. Di satu sisi perkembangan pariwisata modern secara masif dilakukan di beberapa sisi kawasan di Bali. Di sisi lain, berkembang juga pariwisata berbasis komunitas seperti munculnya desa-desa wisata yang pada akhirnya berdampak pada perluasan zona dan aktivitas pariwisata di Bali (Picard, 2010).

Selain Bali, fenomena turistifikasi juga bisa dilihat di Kota Yogyakarta. Kota ini gencar mengembangkan pariwisata daerahnya. Dalam industri pariwisata, Yogyakarta terkenal sebagai tempat lahirnya kebudayaan Indonesia. Ini juga merupakan rumah bagi salah satu kerajaan paling berpengaruh di Jawa (Sörensson, 2008). Sejalan dengan Romero-Renau (2018) bahwa turistifikasi di Kota Yogyakarta, memunculkan proses globalisasi dan lokalisasi. Pembangunan pariwisata ditandai oleh aktor-aktor global, yang

pada saat yang sama meningkatkan investasi di tingkat lokal. Fenomena turistifikasi di Yogyakarta mempunyai kesamaan dengan kota-kota lain seperti dua kota besar di Eropa, yaitu Paris (Freytag & Bauder)) dan Copenhagen (Stors & Kagermeier, 2017) dalam aspek-aspek visual, non-visual, dan mobilitas. Perubahan fungsi dan lingkungan secara visual terlihat dari munculnya desa-desa wisata dalam mewadahi meningkatnya aktivitas pariwisata di pusat kota. Di sisi lain, desa wisata telah mentransformasikan lingkungan pemukiman lokal menjadi daya tarik wisata. Perubahan fungsi dan lingkungan non visual terlihat dari kehadiran akomodasi terhadap perubahan lingkungan sekitar. Desa wisata di kawasan perkotaan dan pedesaan menawarkan akomodasi dengan suasana baru, di mana penduduk lokal dan wisatawan hidup berdampingan. Munculnya desa wisata meningkatkan taraf hidup masyarakat setempat, karena mendapat sumber daya ekonomi baru, yang dapat menambah pendapatan dari sektor-sektor utama seperti pertanian atau sumber daya ekonomi lainnya. Munculnya desa wisata telah mengubah sebagian besar fasilitas di lingkungan pemukiman mereka. Meski demikian penerimaan warga setempat tetap positif. Dilihat dari segi mobilitas,, munculnya desa wisata ternyata mampu memberikan warna dan suasana baru dalam kegiatan pariwisata serta berpeluang memperkenalkan dan meningkatkan potensi lokal yang ada.

Freytag dan Baulder menyatakan bahwa transformasi perkotaan, pertumbuhan pariwisata, dan pariwisata sebagai proses yang saling berhubungan. Keterkaitan dan saling membangun antara pertumbuhan pariwisata dan transformasi perkotaan dihasilkan dari interaksi antara penduduk lokal dengan pengunjung/wisatawan yang sebagai aktor kunci yang mengonsumsi dan memproduksi ruang kota. Pembangunan kawasan wisata merupakan hasil dari aktivitas pengunjung, di mana pengunjung hadir dan memanfaatkan ruang publik dan pribadi di kota untuk dirinya sendiri. Baik aktivitas pengunjung maupun kehadiran pengunjung merupakan faktor yang tidak stabil dan dinamis.

Sehubungan dengan turistifikasi *bottom-up* yang berkembang berkat Airbnb dan transformasi perkotaan di masa depan, penting untuk disebutkan bahwa proses gentrifikasi dan pariwisata yang intens telah menyebabkan gerakan protes dan perlawanan dari para aktivis dan penduduk lokal, yang terkadang diambil alih dan didukung oleh politisi lokal. Airbnb dan bentuk *hosting* pengunjung lainnya telah banyak dikritik karena kemungkinan

dampak negatifnya terhadap perumahan yang terjangkau bagi penduduk lokal. Konflik kepentingan, dan distribusi sumber daya ekonomi dan kekuasaan politik yang tidak merata, merupakan tantangan besar bagi pengembang pariwisata perkotaan dan perencana kota. Ini akan menjadi tugas yang berat untuk menyeimbangkan dan mengatur organisasi spatio-temporal dari kegiatan multifungsi oleh pengunjung, penduduk dan berbagai pelaku ekonomi, politik, sosial, dan budaya lainnya di kota.

Adapun untuk wilayah perdesaan, khususnya di Asia Selatan dan Tenggara, Philippe Bachimon, Evelyne Gauche dan Anh Thu Le (2020), memberikan catatan bahwa elemen penting pariwisata di Asia Selatan dan Tenggara yang mereka temukan dan analisis terdiri dari pembentukan dunia benda-benda buatan, terbuat dari plastik, beton dan plester, yang menghasilkan dekorasi stereotip pada situs dan resor wisata, berdasarkan *kitsch*. Istilah *kitsch* ini muncul sekitar tahun 1860 di Bavaria, untuk merujuk pada produk di bawah standar (Menon, 2006). Awalnya berkaitan dengan "produksi barang-barang murah secara artistik dan industri" (Legrand, 2005). Dalam bahasa sehari-hari, *kitsch* menunjuk pada benda-benda yang memiliki selera buruk, dihiasi dengan dekorasi yang berlebihan, dan dikaitkan dengan gagasan ketidakaslian dan kelebihan arti/makna, berdasarkan atribut yang dipertimbangkan. Menurut Menon, *kitsch* adalah cara hubungan antara manusia dan kenyataan. Hal ini terutama didasarkan pada penggunaan pemalsuan (Baudrillard, 1981), atau bahkan simulacrum. Hal ini disampaikan melalui suatu objek atau perangkat yang mendorong subjek untuk terjun ke dalam keadaan emosional kebutaan positif, mengadopsi visi yang menawan dan meyakinkan, namun artifisial. Jika *kitsch* merupakan atribut peradaban massal (Moles, 1971), yang tidak dapat dipisahkan dari industri konsumen, maka *kitsch* khususnya terdapat di lokasi wisata Asia, sehingga sering ditandai dengan proses "kitschization" (Moles, Whal , 1969). Pertanyaannya adalah apakah artifisialisasi lanskap dalam sistem wisata kitsch merupakan alat yang efektif dalam pengembangan ruang wisata. Dikarenakan biayanya yang murah sehingga memungkinkan untuk membuka tempat bagi kehadiran wisata massal. Memang benar bahwa hal ini berisiko menimbulkan akulturasi dan denaturasi. Konformisme karena aspek biaya menimbulkan pertanyaan: apakah *kitsch* hanyalah tahap awal pariwisata, yang akan diikuti oleh fase kecanggihan budaya, yang dapat mencakup pengungkapan dan pemuliaan pusaka/warisan, atau bahkan periode renaturalisasi?

Dalam konteks nasional, diketahui bahwa turistifikasi tidak hanya terjadi di Pulau Bali dan kawasan perkotaan seperti di Yogyakarta. Kawasan pinggiran kota-kota besar juga mengalami turistifikasi. Di sekitar Bandung, dapat disebutkan bahwa di kota Lembang dan sekitarnya banyak dibangun daya tarik/objek wisata. Bentuknya beragam, ada kafe, restoran, maupun tempat rekreasi, dan dalam berbagai skala atau ukuran luas. Demikian juga di dekat kota Semarang, di kawasan Bandungan di Jawa Tengah. Lahan-lahan pertanian dan perkebunan warga dikonversi menjadi kafe, restoran, dan tempat-tempat rekreasi. Juga disediakan ruang-ruang untuk parkir yang ukurannya mendukung untuk menyambut dan menampung kedatangan bus-bus pengunjung yang dalam jumlah lumayan banyak, maupun angkutan pribadi. Kawasan-kawasan baru yang menjadi daerah wisata sering kali kurang atau malah sama sekali tidak mempunyai layanan angkutan umum. Amenitas untuk penginapan bagi wisatawan juga terus bertambah. Pola yang sama juga terjadi di Kota Batu dan sekitarnya di Jawa Timur. Kawasan terbangun bercorak perkotaan dengan sendirinya menjadi semakin luas dan menggantikan kawasan alami perdesaan.

Berikut disajikan beberapa gambar (Gambar 4) guna lebih menjelaskan atas apa-apa yang bisa dituliskan.

Gambar 4 Daya Tarik Wisata di Batu - Malang – Jawa Timur

Turistifikasi di kawasan perdesaan juga dilakukan oleh berbagai pihak. Perusahaan pengelola kawasan hutan cagar alam bisa membangun jembantan gantung (Gambar 5). Jembatan ini kemudian menjadi daya wisata dan banyak mendapatkan pengunjung, seperti terjadi pada Jembatan Gantung Situ Gunung di Taman Nasional Gunung Gede Pangrango. Jembatan dengan ketinggian 107 meter dan memiliki panjang 243 meter, yang merupakan terpanjang di Asia Tenggara (Kompas, 2020).

Gambar 5 Jembatan Situ Gunung

Dalam bentuk yang berbeda, warga perdesaan juga melakukan pembangunan daya tarik dalam rangka mengundang pengunjung. Hal ini tergambarkan di Gambar 6 apa yang terjadi di Kabupaten Magelang di Jawa Tengah.

Dorongan untuk berwisata bisa dipicu oleh beragam hal daya tarik, baik yang bersifat buatan atau pun alami. Di bawah adalah gambar-gambar yang menjelaskan bahwa minat berwisata warga bisa mengarah ke mana saja. Informasi tentang suatu pesona di suatu tapak bisa membuat warga untuk mengunjungi. Ini terjadi di kawasan Citorek, Kabupaten Lebak, Provinsi Banten yang diberi nama Negeri di Atas Awan (Gambar 7). Penamaannya seperti *branding* yang kemudian banyak warga mengunjunginya. Di sini lain, bahkan warga juga bisa melakukan *camping* atau berkemah dalam rangka

menikmati matahari terbit. Hal ini terjadi di kawasan bukit Igir Kandang, Kabupaten Pemalang, Provinsi Jawa Tengah (Gambar 8).

WISATA MAGELANG: Penampakan Gardu Pandang di Obyek Wisata Deli Mas Lereng Sumbing Windusari Magelang — (Foto– Internet)

WISATA MAGELANG: Berada di Desa Gandusari, Kecamatan Bandongan, sekitar 7 km dari Kota Magelang. Kesejukan hutan pinus yang masih alami . — (Foto– @nana.podungge)

Gambar 6 Pembangunan objek wisata pedesaan di Kabupaten Magelang

Gambar 7 Negeri di Atas Awan, Citorek - Kabupaten Lebak

Sehubungan bahwa wisatawan bisa pergi ke mana saja di mana daya tarik wisata berlokasi atau muncul karena dibangun baru atau "ditemukan", sedangkan keadaan jaringan jalan tidak selalu mendukung antusiasme atau

minat dari warga untuk berwisata, maka kemudian yang terjadi adalah terjadinya kemacetan di ruas atau jalur menuju dan atau di sekitar kawasan-kawasan wisata. Setiawan (2021) menjelaskan bahwa jaringan jalan sekitar kawasan wisata Dieng di Kabupaten Wonosobo, Jawa Tengah, pada hari-hari di mana ada event budaya seperti "Dieng Culture Festival" atau saat terjadi "embun-salju", di mana wisatawan banyak berdatangan, maka kondisi lalu lintas di sana akan mengalami kemacetan yang parah. Gambar 9 di bawah kiranya dapat lebih menjelaskan kondisi lalu lintas yang terjadi.

Gambar 8 Warga berkemah di Igir Kandang, Pemalang

Gambar 9 Kondisi lalu lintas di kawasan Dieng saat masa puncak pariwisata (Setiawan, 2021)

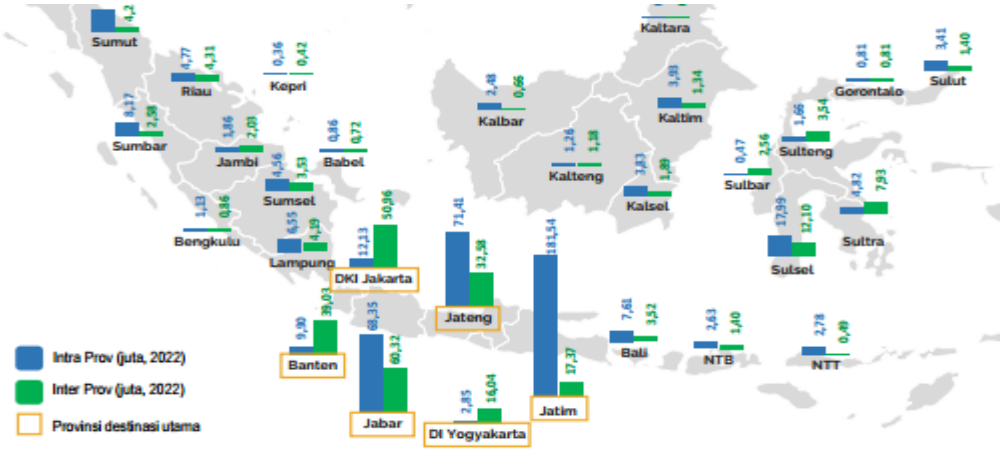
Ketidak-seimbangan antara kapasitas ruas-jaringan jalan dengan kebutuhan jumlah kendaraan yang akan melewatinya, di mana terutama kendaraan pribadi, dalam rangka berpariwisata membuat waktu tempuh menjadi lebih panjang karena kemacetan. Kenyamanan berpariwisata kemudian menjadi berkurang. Pengalaman wisata yang diperoleh dari

interaksi antara wisatawan dengan warga dan alam setempat di kawasan wisata menjadi terbatas. Sementara tingkat kebutuhan cenderung meningkat seiring dengan pertambahan jumlah penduduk, gaya hidup yang dipicu oleh media sosial, dan kebebasan setelah masa pembatasan bergerak saat pandemi. Upaya turistifikasi yang dilakukan oleh berbagai pihak di berbagai wilayah juga terus bertambah. Sedangkan aksesibilitas di kawasan-kawasan wisata yang muncul belakangan tidaklah setinggi dibanding dengan kawasan-kawasan yang sejak lama sudah memiliki dan tersambung dengan jaringan transportasi yang baik. Kesenjangan aksesibilitas merupakan salah kendala terkait dengan turistifikasi.

Kecenderungan berwisata warga Indonesia, menurut laporan Biro Pusat Statistik/BPS, cenderung terus meningkat. Sejak pandemi Covid-19 dinyatakan usai, sektor pariwisata domestik Indonesia konsisten menunjukkan pemulihan pada 2022. Dilaporkan bahwa jumlah perjalanan wisatawan Nusantara/domestik selama 2022 yang mencapai 734,86 juta perjalanan. Angka ini tumbuh 19,82% dibandingkan tahun 2021. Jumlah wisatawan tahun 2022 itu sudah melampaui jumlah wisatawan tahun 2019 sebelum terjadinya pandemi Covid-19 sebesar 1,76%.

Adapun sebaran dari pergerakan atau perjalanan wisatawan Nusantara adalah seperti tersajikan di dalam gambar 10 dan gambar 11 berikut.

Gambar 10 Perkembagan pariwisata domestik Indonesia, 2022 (BPS, 2023)



Gambar 11 Pergerakan Wisatawan Nusantara Berdasarkan Provinsi, 2022 (BPS, 2023)

BPS menjelaskan bahwa pariwisata domestik di Indonesia masih didominasi oleh arus perjalanan wisata di Pulau Jawa. Hal ini dibuktikan dengan 76,54 persen perjalanan wisnus berasal dari Pulau Jawa. Demikian juga dengan daerah tujuan wisata, di mana sebanyak 75,49 persen dari total perjalanan wisnus berada di Pulau Jawa. Pertumbuhan perjalanan wisata Nusantara yang positif dan pemulihan wisatawan domestik relatif terlihat di beberapa provinsi. Di Jawa Timur, warganya berwisata dengan jumlah perjalanan 181,5 juta, di Jawa Tengah 71,41 juta, dan di Jawa Barat 68,35 juta. Sedangkan Jawa Barat menerima kunjungan wisatawan dari luar provinsinya yang paling banyak, yaitu 60,32 perjalanan. Jawa Tengah menerima 32,58 juta perjalanan wisata dari luar provinsinya, dan Jawa Timur 17,37. Angka-angka ini dan dikaitkan dengan kerapatan jaringan jalan yang dibahas di bab sebelumnya bisa menjadi penjelas tentang fenomena kemacetan pada saat liburan di kawasan-kawasan wisata yang terdapat di ketiga provinsi utama tersebut.

3.2 *Telework–Digital Nomadism*

Pengembara menurut Manicelli (2020) digital adalah individu yang, dengan memanfaatkan teknologi komputasi portabel dan akses Internet yang luas, dapat bekerja dari jarak jauh dari lokasi mana pun dan menggunakan kebebasan ini untuk menjelajahi dunia. Aspirasi mereka memadukan pariwisata, rekreasi, dan aktivitas profesional untuk membentuk gaya hidup

unik berdasarkan pekerjaan jarak jauh, perjalanan global, dan praktik multi-tempat tinggal.

Dalam kasus *digital nomads*, "kehidupan yang baik" (Benson dan O'Reilly, 2009), sebuah aspirasi umum yang memotivasi berbagai jenis mobilitas, lebih berkaitan dengan pencarian makna dibandingkan dengan faktor ekonomi atau politik (Korpela, dkk 2014). Pengembara digital mewujudkan pencarian kehidupan yang bermakna dengan membebaskan diri dari tempat kerja yang kaku dan bekerja bersama mereka sambil menjelajahi berbagai tempat dan budaya. Fleksibilitas yang disediakan oleh pekerjaan *online* merupakan syarat mendasar untuk proyek kehidupan mereka. Namun, ciri yang membedakan mereka dari pekerja jarak jauh lainnya adalah nilai yang mereka kaitkan dengan memperoleh pengalaman budaya dan pribadi melalui perjalanan internasional, yang mereka anggap menguntungkan untuk mengalami pengaturan kehidupan alternatif dan mendapatkan pemahaman diri yang lebih dalam.

Pada awal mula internet, Tsugio Makimoto dan David Manners (1997) menulis manifesto *Digital Nomad* mereka. Dalam buku itu, mereka berspekulasi tentang potensi internet untuk membebaskan pekerja dari belenggu kantor. Pekerja dapat menggunakan komputer untuk bekerja dan berpindah ke tempat yang nyaman dan terjangkau – seperti Pantai. Gambaran ini telah melekat pada subkultur – beberapa dekade kemudian – yang mengadopsi istilah Makimoto dan Manner, "digital nomad," ketika mereka berpose dengan laptop di pantai. Orientasi yang mendasari Makimoto and Manners, *Digital Nomad* adalah kebebasan dan perjalanan yang serius. Ungkapan Ina Reichenberger (2017) terkait pengembara digital adalah diperolehnya kebebasan yang muncul dalam berbagai konteks, termasuk kebebasan dalam pekerjaan berbayar, kebebasan yang berkaitan dengan kemandirian lokasi, dan kebebasan untuk mengembangkan diri.

Seperti yang terjadi pada migran dan pengembara global lainnya (Korpela), pengembara digital menunjukkan penolakan terhadap sistem sosial di negara asal mereka, yang umumnya merupakan negara maju. Penolakan mereka untuk hidup menetap mempertanyakan ontologi sedentarisme (Wood 2005)) dan mengaburkan perbedaan biner—rumah/tempat kerja, waktu produktif/liburan—yang secara tradisional digunakan untuk memahami cara hidup berbasis tempat dan indikator posisi

sosial mereka, serta diferensiasi tugas, ruang dan periode waktu. Pengembara digital melepaskan diri dari keseimbangan kerja/kehidupan yang tidak memuaskan demi kebebasan dan realisasi diri. Dalam narasi mereka, perjalanan bukanlah aktivitas berdasarkan tempat, melainkan pengalaman yang berfokus pada diri sendiri dan elemen pembentuk identitas. Berubah menjadi gaya hidup, mobilitas memungkinkan *digital nomad* untuk menciptakan lingkungan hidup mereka sendiri, mendefinisikan kehidupan mereka sebagai proyek realisasi diri yang individualistis.

Sementara studi OECD berjudul *The New Geography of Remote Jobs? Evidence from Europe* (2023), menjelaskan antara lain bahwa sebelum pandemi, sebagian besar wilayah/kota di Eropa mempunyai jumlah pekerja jarak jauh yang serupa. Sejak tahun 2020, meskipun semua negara Eropa mengalami peningkatan dalam pekerjaan jarak jauh, penyerapannya paling tinggi terjadi di kota-kota besar dan ibu kota negara. Temuan ini sejalan dengan teori terbaru mengenai dampak pekerjaan jarak jauh terhadap masa depan perkotaan di mana menurut Bond-Smith dan McCann (2022) sebagian besar pekerja jarak jauh lebih memilih untuk tinggal di dalam atau di sekitar kota-kota besar walau perjalanan jarak jauh mereka panjang/lama. Faktor regional seperti kecepatan internet dan angka kematian berlebih di wilayah tersebut berhubungan positif dengan penggunaan pekerjaan jarak jauh pada tahun 2020, namun kekuatan penjelasan dan signifikansinya menurun pada tahun 2021.

Temuan studi OECD mengungkapkan bahwa pandemi memengaruhi pekerjaan jarak jauh di Eropa, dengan dampak yang berbeda-beda terhadap kota dan wilayah. Memahami lanskap kerja jarak jauh yang baru ini sangat penting bagi para pembuat kebijakan, karena hal ini secara langsung berdampak pada kesenjangan dan pembangunan regional. Dalam konteks Eropa, beberapa dekade terakhir, banyak daerah pedesaan menghadapi penurunan populasi dan penuaan yang lebih tinggi dibandingkan daerah perkotaan, serta pertumbuhan standar hidup yang lebih rendah. Kemungkinan untuk bekerja jarak jauh dipandang sebagai peluang baru bagi wilayah di luar aglomerasi perkotaan besar untuk memitigasi/membalikkan tren struktural ini (OECD, 2021). Misalnya, terdapat banyak inisiatif yang bertujuan untuk menawarkan ruang kerja bersama dan layanan dukungan lainnya bagi pekerja jarak jauh yang ingin pindah ke daerah pedesaan dan daerah pinggiran. Temuan OECD menggarisbawahi pentingnya akses internet

yang andal, karakteristik individu, komposisi sektoral, dan industri. Hal-hal tersebut sesuai dengan hasil yang dilakukan di AS (Ramani dan Bloom, 2021; Ahrend dkk., 2022), hal ini menunjukkan bahwa meskipun pekerjaan jarak jauh secara teori mungkin menguntungkan kota-kota berukuran sedang dan daerah pinggiran, tetapi banyak pekerja yang akan tetap tinggal di kota/di wilayah mereka tinggal, terutama di luar pusat kotanya.

Mempertimbangkan tren ini, disarankan bahwa pemerintah daerah perlu fokus pada pengembangan wilayah pinggiran kota untuk mengakomodasi masuknya pekerja jarak jauh dan penyediaan layanan dan fasilitas publik yang berkualitas. Investasi di bidang infrastruktur, perumahan, dan fasilitas masyarakat di pinggiran kota dapat menarik para profesional dan meningkatkan kualitas hidup penduduk. Namun, penting untuk menjaga keseimbangan dan melestarikan esensi pusat kota. Inisiatif perencanaan kota yang cerdas seperti zonasi guna lahan campuran dan ruang hijau dapat menjadikan kehidupan perkotaan menarik bagi pekerja jarak jauh dan non-jarak jauh.

Menyadari perubahan sifat pekerjaan, dan preferensi sebagian besar pekerja terhadap fleksibilitas tempat kerja yang lebih banyak, saran OECD dengan mengacu ke Aksoy et al. (2022), pembuat kebijakan harus berinvestasi dalam program peningkatan keterampilan dan keterampilan ulang yang disesuaikan dengan industri yang ramah lingkungan. Dengan mengenali peran faktor komposisi dan mengatasi hambatan penerapan kerja jarak jauh, pembuat kebijakan dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih inklusif dan ramah jarak jauh, memastikan bahwa potensi manfaat yang terkait dengan kerja jarak jauh dapat diakses oleh semua orang, di mana pun mereka tinggal.

Dalam perspektif global, Hollaran (2022) mencatat bahwa meskipun para pengembara sering menyatakan simpati terhadap krisis kesehatan di negara tujuan, mereka melihat diri mereka berada di luar bencana karena faktor usia, kondisi kesehatan secara umum, dan kemampuan untuk berangkat guna mendapatkan perawatan medis yang lebih baik. Namun, mereka juga mempunyai lebih banyak keistimewaan dibandingkan dengan paspor yang kuat, namun seluruh sistem layanan negara yang dapat diakses dalam keadaan darurat, dan secara konsisten melemahkan dukungan finansial dan ideologi pada masa-masa baik. Dalam hal ini, geoarbitrase bukan sekadar 'trik'

satu arah untuk menghindari biaya hidup, tetapi merupakan hubungan multi-arah yang harus dipupuk di kedua sisi untuk mendapatkan sebanyak mungkin sumber daya dari negara-negara kaya dengan biaya serendah mungkin.

Mempelajari hipermobilitas digital nomad memberikan sebuah jendela menuju hubungan sosial dan properti baru di negara-negara berkembang di mana gentrifikasi transnasional sedang terjadi (Sigler dan Wachsmuth 2016). Proses ini sulit dilacak dan rentan terhadap penerimaan pasif terhadap narasi eksepsionalisme dan pemberontakan para perantau (Kunz 2016) (McElroy 2019). Namun, menunjukkan bagaimana pekerja jarak jauh masih terikat pada negara bagian dan tempat fisik di negara asal mereka membantu memperkuat kembali pengalaman kelompok ini secara spasial dibandingkan secara digital. Penelitian di masa depan diharapkan dapat menyelidiki hubungan antara pengembara dan komunitas tujuan mereka khususnya dalam persaingan perumahan, munculnya ekonomi pariwisata, dan pertemuan sosial lintas budaya. Terakhir, tema-tema yang muncul di bidang pekerjaan jarak jauh mungkin menunjukkan bahwa nomadisme berfungsi sebagai semacam katup tekanan ideologis dan spasial: hal ini memungkinkan orang untuk percaya bahwa mereka telah keluar dari tempat kerja kontemporer padahal mereka sebenarnya telah menganut gig economy dan hal ini memberikan sebuah pilihan keluar dari pasar perumahan yang mahal, padahal pada kenyataannya, hal ini menyebabkan banyak orang memiliki mobilitas namun kurang stabilitas.

Digital nomadism yang sebenarnya sudah berjalan sejak sebelum pandemi covid-19 kemudian mendapatkan perhatian lebih saat pandemi terjadi. Kegiatan dan kampanye tentang *staycation* dalam rangka meningkatkan hunian hotel yang diharapkan untuk dapat menjaga kegiatan industri pariwisata di daerah supaya tidak sampai negatif kemudian memanfaatkan gaya hidup atau berwisata para pengembara/pengelana digital. Di Eropa (Eropean Data Journalism Network, 2023), usai pandemi, angka *remote work* meningkat 10% secara rata-rata dari tahun 2019 ke 2021. Informasi tentang biaya visa dan proses perijinan untuk menjadi digital nomad di negara Eropa relatif tersedia secara luas dan mudah diakses. Jumlah *digital nomad* di Amerika Serikat (AFAR, 2023), meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Jumlah mereka meningkat lebih dari dua kali lipat, melonjak dari 7,7 juta sebelum pandemi pada tahun 2019 menjadi 15,5 juta pada tahun 2021. Kecenderungan ini terus berlanjut. Pada tahun 2022, dilaporkan bahwa 17,3

juta orang Amerika menggambarkan diri mereka sebagai *digital nomad*. Dengan semakin banyaknya pekerjaan yang dilakukan dari jarak jauh, semakin banyak orang yang berpikir untuk berkemas dan melihat dunia, bekerja sambil bepergian atau berwisata.

Memanfaatkan peningkatan *digital nomadism*, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (2021) meluncurkan kebijakan *Work from Bali* (WFB). Menurut Menteri, dengan kebijakan itu diharapkan dapat mempercepat pemulihan sektor pariwisata dan ekonomi kreatif di Bali. Konsep WFB bisa juga diterapkan di berbagai daerah/destinasi tujuan wisata, seperti Labuan Bajo, Toba, dan Likupang. Dijelaskan bahwa Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) pada waktu juga sedang mengembangkan konsep serupa bahkan bisa dinilai menjadi percontohan. Hal ini berkat terjadinya pertumbuhan ekonomi DIY bisa plus 6 persen. Kunci kesuksesan pariwisata di DIY terkait dengan tanggapannya terhadap *digital nomadism* bukan hanya mengandalkan keindahan alam yang cantik dan pengelolaan yang baik, melainkan juga layanan jaringan internet yang mumpuni. Apa yang terjadi di DIY ini seperti pola yang terjadi di Eropa (OECD, 2023) di mana pada tingkat wilayah, hasil penelitian menunjukkan bahwa kecepatan internet yang lebih tinggi di tingkat regional dan angka kematian berlebih yang lebih tinggi merupakan prediktor yang signifikan terhadap kemungkinan orang bersedia bekerja secara jauh jarak jauh. Dalam hal ini menjadi pengembara digital. Mancinelli (2020) juga menyatakan bahwa pengembara digital adalah individu yang, dengan memanfaatkan teknologi komputasi portabel dan akses internet yang luas, dapat bekerja dari jarak jauh dan dari lokasi mana pun. Mereka menggunakan kebebasan ini untuk menjelajahi dunia. Aspirasi mereka memadukan pariwisata, rekreasi, dan aktivitas profesional untuk menciptakan gaya hidup unik berdasarkan pekerjaan jarak jauh, perjalanan global, dan praktik multi-perumahan. Faktor-faktor penting yang mempengaruhi mobilitas mereka adalah koneksi internet, biaya hidup, dan kehadiran komunitas dengan orang-orang yang berpikiran sama.

4 SEKTOR EKONOMI: DUALISME, URBANISASI, DAN PENGENDALIAN

4.1 Ekonomi 2 Sektor, Dualisme Sosial

Gagasan mengenai pembangunan dualistik yang membagi masyarakat menjadi agen yang berpartisipasi dan agen yang tidak berpartisipasi – yaitu mereka yang tertinggal oleh kemajuan ekonomi – berasal dari teori Ekonomi Ganda pada tahun 1940an (Kanbur, 2013). Pembangun teori ini sosiolog dan ekonom Belanda Dr. Julius Boeke (Clement, 2015).

Meskipun tidak terlalu dikenal dalam komunitas ekonomi saat ini, penelitian BOEKE yang ekstensif dan penjelasan rinci mengenai masyarakat kolonial di Hindia Belanda antara tahun 1910-1929 telah memberikan dua wawasan penting yang masih berlaku hingga saat ini. Pertama, setiap budaya memiliki kelembagaan tersendiri yang berbeda-beda. Budaya tersebut tidak mudah diubah. Suatu lembaga dari budaya berbeda tidak mudah diterapkan di budaya lain. Kedua, jika kerangka kelembagaan tertentu diterapkan pada budaya lain, kerangka tersebut hanya akan diadopsi sebagian oleh masyarakat yang bersangkutan. Dualisme institusi yang ada ini kemudian menimbulkan perbedaan subsistem ekonomi dalam masyarakat. Dengan kesimpulan ini, Boeke telah meletakkan dasar bagi banyak publikasi berikutnya mengenai Teori dualitas sosial dan ekonomi, antara lain Higgins (1956), Geerstz (1963), dan Harris & Todaro (1970).

Meskipun nama BOEKE jarang muncul dalam literatur saat ini, gagasannya setidaknya secara implisit ditemukan kembali dalam literatur ekonomi terutama yang membahas sektor informal dan perannya terhadap pembangunan. Dalam tesis doktoralnya tentang evaluasi kritis ekonomi politik kolonial tropis (*Tropisch-koloniale staathuishoudkunde: het problem*), BOEKE menolak penerapan institusi ekonomi dan politik barat pada masyarakat Hindia Belanda. Ia menyoroti perlunya ilmu ekonomi yang berbeda bagi koloni Belanda-Indonesia di mana penduduk pribumi memberikan respons yang berbeda dari yang diharapkan terhadap insentif ekonomi yang ditetapkan oleh institusi kolonial barat. Tak lama setelah tesis doktoralnya diterbitkan pada tahun 1910, BOEKE meninggalkan Belanda untuk bekerja sebagai pegawai negeri di Batavia. Pada tahun 1914 ia menjadi

penasihat Volskreditwezen; sebuah lembaga yang didirikan sebagai bagian dari kebijakan imperialistik Belanda untuk memperbaiki taraf hidup penduduk pribumi melalui program-program yang ditargetkan di bidang pendidikan, pelayanan kesehatan dan koperasi kredit pedesaan. Selama berada di Indonesia, BOEKE terus melakukan penelitian terhadap kondisi kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Indonesia. Pada tahun 1929 ia kembali ke Belanda untuk bekerja sebagai profesor Ekonomi Timur dengan kuliah tentang "Ekonomi Dualistik".

Tiga tahun sebelum kematiannya, ringkasan karyanya, Ekonomi dan Kebijakan Ekonomi Masyarakat Ganda – Seperti yang diterapkan di Indonesia, diterbitkan pada tahun 1953. Isinya adalah kumpulan pengamatan Boeke selama ia berada di Indonesia. Penekanan dalam karyanya selalu pada argumen dasar bahwa setiap upaya untuk menerapkan secara langsung doktrin dan teori ekonomi barat di masyarakat yang kurang terindustrialisasi pasti akan gagal. Boeke menekankan bahwa kontradiksi yang tampak antara sistem barat dan timur memerlukan pendekatan kebijakan ekonomi yang berbeda dengan mempertimbangkan isu "Dualisme Masyarakat". Boeke tidak membatasi definisi dualisme pada satu dimensi tertentu namun terus menekankan keabsahan dualisme dalam semua bidang kehidupan dan aspek-aspeknya yang beragam. Dualisme juga terekspresikan dalam bidang-bidang kehidupan lain selain ekonomi, seperti dalam perundang-undangan dan pemerintahan, dalam hukum dan peradilan, dalam organisasi sosial, dan juga dalam konsepsi manusia mengenai apa yang mereka butuhkan, dalam evaluasi mereka terhadap sesuatu, dalam pekerjaan dan rekreasi, dalam agama dan moral.

Boeke menganggap perusahaan korporasi sebagai pilar pertukaran komersial. Industri mekanis dengan produksi massal dan jaringan transportasi di seluruh negeri memenuhi kebutuhan rumah tangga yang tidak terbatas. Berbeda dengan prinsip-prinsip barat, Boeke mendefinisikan dan menggambarkan masyarakat timur berdasarkan pada komunitarianisme dan ikatan sosial yang ditentukan secara organik. Tidak ada perbedaan yang jelas antara motif ekonomi dan non-ekonomi karena keluarga bersama terlibat dalam swasembada. Kerabat secara paralel merupakan unit dasar produksi dan konsumsi. Perpaduan erat antara aspek kelangsungan hidup dan komersial ini dimasukkan ke dalam kerangka institusional informal berupa budaya dan tradisi yang mendominasi masyarakat pra-kapitalis. Bagi Boeke,

perbedaan mendasar antara sistem barat dan timur terletak pada perbedaan peran spesifik individu dalam masyarakat. Produksi di unit-unit lokal yang tidak saling bergantung didasarkan pada pembagian kerja yang lemah dan tidak dipengaruhi oleh harga dan pasar, melainkan oleh kebutuhan kerabat. Modal geografis yang rendah seperti jaringan transportasi yang belum berkembang, infrastruktur yang kurang, dan kurangnya akses terhadap listrik dan air minum di seluruh wilayah memperkuat dampak isolasi geografis sehingga merugikan kesatuan pasar antar wilayah. Pasar lokal yang terikat secara geografis membentuk lingkup ekonomi yang berbeda. Karena kebutuhan masyarakat terutama bergantung pada kemampuan keluarga untuk berproduksi, pertukaran ekonomi umumnya terjadi dalam batas-batas pasar lokal. Berdasarkan pengamatannya, Boeke menyimpulkan bahwa tatanan ekonomi timur secara substansial berbeda dari prinsip-prinsip kapitalisme yang saling terkait dalam kapitalisme barat.

Sebagai perbedaan penting lainnya antara jenis produksi barat dan asli, Boeke menyebutkan apa yang disebut 'masalah bisnis' yang mempunyai landasan berbeda. Agen-agen dan unit-unit produksi di negara-negara Barat bergantung pada modal sehingga mampu mempertahankan peningkatan kapasitas serta guncangan akibat berkurangnya pendapatan atau bahkan perlunya pengurangan ukuran pada saat menurunnya permintaan dan resesi ekonomi. Di sisi lain, industri pribumi kurang padat modal dan berbasis pada penggunaan tenaga kerja keluarga yang tidak dibayar. Oleh karena itu, satu-satunya respons terhadap guncangan ekonomi adalah dengan memberikan kompensasi kepada sebagian angkatan kerja. Namun karena sebagian besar pekerja yang dipekerjakan biasanya adalah anggota keluarga yang bergantung pada hasil produksi bersama, maka upaya untuk mengimbanginya ternyata sulit atau tidak mungkin dilakukan secara sosial. Jika digeneralisasikan ke dalam kajian kelompok negara-negara yang sedang berkembang, maka mungkin terdapat perpaduan antara pasar internasional dan perekonomian pedesaan serta antara sistem masyarakat perkotaan dan pedesaan – salah satu sistem yang dominan adalah struktur perekonomian barat yang diimpor dan tidak sepenuhnya menyerap sumber daya alam. Teori dualisme ekonomi Boeke didasarkan pada bentuk-bentuk sistem yang terpisah namun juga adanya saling ketergantungan dan keterkaitan di antara sistem-sistem tersebut yang justru memperparah konflik.

Pada dasarnya, Boeke mengklasifikasikan masyarakat berdasarkan sistem ekonomi, teknologi, dan bentuk organisasi sosial yang mendominasi. Namun, tidak ada masyarakat yang berpindah secara terpisah dari satu sistem ke sistem lainnya. Biasanya selalu ada tumpang tindih tertentu dari berbagai sistem sosial. Oleh karena itu, asumsi gaya sosial homogen sering dikritik karena tidak realistis.

Selama 15 tahun pengamatan Boeke dari tahun 1914 hingga 1929, Hindia Belanda mengalami stagnasi pendapatan per kapita (Boeke, 1953), karena tingginya pertumbuhan penduduk yang tidak diimbangi oleh pertumbuhan produksi ekonomi. Hal ini terutama disebabkan oleh kurangnya peningkatan akumulasi modal dan produktivitas industri. Boeke menyimpulkan bahwa masyarakat timur merupakan perekonomian yang statis dibandingkan dengan masyarakat barat yang mempunyai jalur pertumbuhan ekonomi yang dinamis.

Dalam penjelasannya mengenai dualisme sosial yang berlaku, Boeke secara eksplisit merujuk pada peran lembaga informal yang dominan di Hindia Belanda seperti nilai-nilai sosial, budaya, dan sikap individu terhadap kontribusi diri terhadap kesejahteraan masyarakat. Ia berhipotesis bahwa ada kecenderungan sosial yang mendasari fatalisme dan kepasrahan terhadap penciptaan *output* di luar kepuasan kebutuhan subsisten penduduk. Dengan demikian, peningkatan upah di sektor tradisionalis hanya akan berdampak kecil pada struktur insentif pekerja dan bahkan menyebabkan penurunan nyata dalam pasokan tenaga kerja.

Pada saat ia diterbitkan, karya Boeke tentang dualisme sosial telah menginspirasi banyak ekonom kontemporer lainnya. Misalnya Moore (1953), Ornati (1955), dan Higgins, menganggap cara kerja sebagai kriteria utama pembedaan dalam struktur ekonomi dualistik ini.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, kenyataan sehari-hari mengenai bagaimana masyarakat miskin di wilayah timur bekerja dan berdagang tidak sejalan dengan prinsip-prinsip kapitalisme di wilayah barat. Pengaturan kelembagaan yang diterapkan merupakan respons terhadap persyaratan sistem kapitalistik yang melibatkan pelaku ekonomi individu dan bukan komunitas kekerabatan. Karena institusi dan kebiasaan ekonomi yang tampaknya tidak selaras, BOEKE yakin bahwa mayoritas penduduk wilayah timur akan tetap tidak dapat mengadopsi struktur kapitalisme barat jika status

quo kelembagaan tidak diubah. Higgins menjelaskan berbagai hambatan sosiologis terhadap pembangunan ekonomi. pertumbuhan ekonomi. Di antaranya, ia menyoroti pengorganisasian masyarakat berdasarkan ikatan kekerabatan yang mungkin merupakan disinsentif bagi individu untuk menyediakan lebih banyak tenaga kerja, menabung lebih banyak, atau menimbulkan risiko investasi yang lebih tinggi. Hasil ekonomi dari setiap keterlibatan individu akan selalu berdampak positif atau negatif terhadap kerabat secara keseluruhan, karena keluarga gabungan mewakili unit dasar produksi dan konsumsi dalam masyarakat timur.

Intrusi yang terus-menerus dari struktur-struktur barat ke dalam negara pra-kapitalis dalam hal modal, teknologi, organisasi dan institusi menciptakan pergeseran bertahap dan berkelanjutan dalam keseimbangan antara sistem produksi asli dan rantai pasokan gaya barat. Seperti halnya di Hindia Belanda, porsi metode kerajinan tangan dalam keseluruhan produksi menyusut karena produsen tradisional menjadi pemasok perantara bagi industri-industri baru di pusat kota.

Meskipun struktur kapitalis terhubung dan berbaur dengan sektor tradisional, kelompok penduduk di daerah pedesaan tidak terhubung dengan kantong kapitalis di daerah perkotaan. Dengan demikian, Boeke telah menjelaskan permasalahan marginalisasi dan eksklusi ekonomi yang terjadi pada sebagian penduduk, yang dalam hal ini di wilayah pedesaan.

Definisi Boeke mengenai dualisme sosial sebagai 'benturan antara sistem sosial yang diimpor dengan sistem sosial asli yang mempunyai gaya lain' tidak memiliki dasar teoretis (Dick). Hal ini didasarkan pada observasi, yang dimediasi oleh seperangkat keyakinan yang dapat digambarkan sebagai ideologi kolonial. Konsep tersebut tidak mendapat dukungan karena kepercayaan kolonial tersebut ditolak seiring dengan pengalaman sejarah. Meskipun demikian, tidak berarti Boeke sepenuhnya salah. Jika kata 'diimpor' diganti dengan kata 'diglobalisasi', dan jika rumusannya dihilangkan dari konotasi kolonialnya, pemahaman ini masih tetap relevan.

Kembali ke penjelasan Dick atas apa yang terjadi di Jawa di era kolonial, apa yang terjadi di antara pertengahan abad ke-19 dan pertengahan abad ke-20 dapat dibaca kembali sebagai gelombang globalisasi yang melibatkan produksi agroindustri yang luas lahannya untuk pasar ekspor. Dimulai di Jawa dengan diperkenalkannya Sistem Tanam Paksa yang diarahkan oleh negara

pada tahun 1830, prosesnya semakin intensif setelah pertengahan abad ke-19 melalui penerapan teknologi revolusi industri yang modern, berskala besar, dan padat modal. Pulau Jawa merupakan wilayah pertama di Asia Tenggara yang menerapkan teknologi ini secara sistematis, khususnya pada industri gula (Dick, 1992). Namun, untuk mempertahankan daya saing internasional, peningkatan skala dan pengurangan biaya produksi per unit saja tidak cukup. Skala dan biaya satuan transportasi dan komunikasi juga harus disesuaikan secara bertahap. Pencapaian Belanda pada akhir abad ke-19 adalah memvisualisasikan Jawa sebagai satu unit produktif, satu perekonomian terpadu, dan mengkoordinasikan perusahaan negara dan swasta untuk mencapai tujuan tersebut. Hasilnya adalah 'perekonomian formal' yang canggih dan sangat terintegrasi yang terdiri dari perkebunan, perusahaan manajemen, bank, perusahaan perdagangan, jalur kereta api, utilitas dan negara kolonial itu sendiri, yang mencapai puncaknya pada tahun 1920-an. Perekonomian formal ini, yang nampak dominasinya, dan yang dijajarkan dengan sebagian besar perekonomian pribumi berskala kecil, memunculkan fenomena yang kemudian dikenal sebagai 'dualisme' atau, dalam terminologi Higgins, produksi bi-polar.

Jalur kereta api mendorong perluasan wilayah dan hasil yang cepat dari sektor perkebunan skala besar. Jaringan kereta api merangsang perdagangan tetapi tidak merangsang pertanian pedesaan. Dengan kata lain perkeretapian memperluas pasar, namun tanpa terjadi transformasi di perdesaan karena relatif tidak terjadi perubahan teknologi, skala dan intensitas produksi. Dalam kondisi demikian, tetap terdapat respon dari transportasi darat skala kecil terhadap intrusi kereta api. Betul bahwa warga pribumi harus menyerahkan sebagian perangkutannya ke sistem jaringan yang disediakan oleh kereta api, tetapi mereka juga dapat menikmati adanya perangkutan pengumpan yang terjadi di pergerakan awal dan akhir pada stasiun-stasiun kereta api. Keberadaan sistem angkutan pengumpan ini dapat diasosiasikan juga dengan pelayanan transportasi ke bandara ketika dunia transportasi Indonesia memasuki era dirgantara. Kondisi ini masih dapat ditemui hingga saat ini di mana keberadaan perusahaan "travel" membantu penumpang dari Bandung yang akan ke bandara di Jakarta dan atau Kertajati.

Dikaitkan dengan pelayanan dasar, seperti air bersih, sampah, dan juga angkutan umum, keberadaan dualisme sistem pelayanan, yaitu formal (kapitalistik, "regulated", profesional) dan informal (longgar, teknologi

seadanya, kekeluargaan) akan cenderung mengarahkan terjadinya marginalisasi dan eksklusi, di mana pun, yang mestinya menjadi pengguna atau konsumen berada - yaitu baik di kawasan perkotaan, pinggiran kota, mau pun di perdesaan. Apalagi jika kemudian untuk pelayanan dasar dan umum tersebut memakai pendekatan atau pertimbangan komersial-bisnis yang bersifat korporasi atau berorientasi kepada keutungan secara finansial, maka dualisme akan semakin mengemuka. Kehadiran pelayanan yang bersifat sosial, informal, akan dibutuhkan oleh mereka yang tidak bisa masuk ke dalam sistem formal. Ko-eksistensi dua pelayanan, formal dan informal akan terus berjalan bersamaan dan kadang bisa saja berkelindan.

4.2 Sektor Urbanisasi dan Pengendalian

Dikembangkan selama Perang Dunia Kedua, 'teori tiga sektor' mempopulerkan gagasan 'sektor jasa'. Hal ini secara diam-diam telah mendasari pemahaman tentang struktur ekonomi sejak saat itu. Keterbatasan dan pengaruh dari kerusakan mendasar ini telah menimbulkan banyak kritik dan perluasan, namun tidak ada penggantinya. Terinspirasi oleh Revolution Urbaine (Lefebvre), Schafran, dkk. (2018) mengembangkan model empat sektor yang menggantikan jasa dengan sektor yang berfokus pada urbanisasi dan pengendalian. Kami berpendapat bahwa model ini merupakan cerminan yang lebih baik dari kehidupan ekonomi material, dan cara yang lebih berguna dalam mendekati perekonomian abad ke-21. Hal ini juga menawarkan para pakar urbanisasi dan pembangunan regional sebuah cara baru yang kreatif dalam memandang urbanisasi.

Gagasan sektor 'jasa' diusulkan sebagai cara untuk memahami aktivitas ekonomi di luar pertanian, pertambangan, dan manufaktur. (Fisher, 1939; Clark, 1940). Sektor primer umumnya dianggap mencakup pertanian dan pertambangan, industri ekstraktif yang terhubung dengan lingkungan alam. Sektor sekunder umumnya dianggap sebagai berbagai bentuk manufaktur dan kegiatan yang menghasilkan 'barang' dari produk-produk sektor primer. Sektor tersier atau jasa mencakup segala hal mulai dari perbankan dan jasa hukum hingga ritel, perhotelan, dan pembuangan limbah.

Teori tiga sektor masih banyak digunakan baik oleh para ekonom yang mengkaji perubahan struktural dalam perekonomian nasional (de Souza, de Andrade Bastos, & Perobelli, 2016). Yang lebih menonjol adalah kajian tentang

sektor jasa, yang pengaruhnya melampaui ekonomi industri atau sektoral (Bryson, Daniels, & Warf, 2013). Hubungan nyata antara pertumbuhan sektor jasa dan pertumbuhan regional pasca-industri telah memasukkan gagasan sektor jasa ke dalam studi perubahan perkotaan dan regional (Hamnett, 1994), hierarki perkotaan (Taylor & Walker, 2001), atau aglomerasi (Kolko, 2010). Kolko menyatakan bahwa masa depan perekonomian kota bergantung pada jasa, dan memahami mengapa jasa ada di kota sangat penting untuk memahami fungsi kota; kota-kota di perekonomian modern. Meskipun data tersebut jelas-jelas mendukung sentralitas jasa bagi perekonomian perkotaan dan pasca-industri, hal ini terjadi karena 'jasa' merupakan kategori yang mencakup semua hal, sebuah 'tong yang luas' menurut Sayer dan Walker (1992). Hampir semua aktivitas ekonomi yang tidak terkait dengan pertanian, pertambangan, atau manufaktur dapat dianggap sebagai jasa. Terkait dengan hal ini dan dalam konteks nasional, Sujarto dan Karyoedi (1996) menulis, terkait dengan Rencana Pembangunan DKI Jakarta, di masa yang akan datang, Jakarta akan memperkuat fungsi utamanya sebagai Kota Jasa atau *Service City*. Sedangkan Abimanyu dan Sujarto sebelumnya pada tahun 1994 menyatakan fungsi sebagai Kota Jasa atau *Service City* akan diwujudkan melalui peranannya sebagai pusat pemerintahan nasional, pemerintahan daerah, penyedian komoditas jasa untuk kegiatan komersial, perkantoran, perbankan, jasa distribusi produksi jasa nasional dan internasional, jasa informasi dan sarana berbagai jasa local dan regional.

Kembali kepada bahasan tentang sektor jasa secara teoretis, yang memunculkan pertanyaan-pertanyaan sepeti bagaimana kita memperhitungkan pembangunan dan pembangunan kembali kota? Apakah konstruksi termasuk manufaktur konstruksi atau jasa? Bagaimana dengan transportasi? Apakah jual beli properti termasuk jasa?

Pertanyaan-pertanyaan tersebut dan juga gugatan dari para penulis lain (Herrendorf, dkk., Schafran, dkk. (2018) mengusulkan kerangka kerja alternatif untuk membayangkan perekonomian secara keseluruhan melalui sektor-sektor ekonomi. Yang mudah diterima dan dimengerti adalah kejelasan sektor ekstraktif dan sektor manufaktur. Di luar itu, Schafran menulis bahwa terinspirasi oleh gagasan Henri Lefebvre tentang ‘revolusi perkotaan’, dia dkk. merumuskan sektor baru berdasarkan ekonomi dan industri urbanisasi. Yang kami maksud dengan ini adalah industri yang memperbaiki atau memindahkan material, baik yang berwujud maupun tidak

berwujud, untuk membentuk pemukiman manusia dalam berbagai ukuran dan skala: properti (*real estate*), konstruksi dan produksi lingkungan binaan, sistem inti reproduksi sosial seperti sekolah, layanan kesehatan, sistem konsumsi utama seperti ritel dan grosir, serta sistem yang menggerakkan barang dan manusia. Dari sini kemudian yang tersisa hanyalah bidang-bidang keuangan, hukum dan pemerintahan, sebuah sektor yang yang oleh Schafran disebut sebagai 'sektor kontrol'.

Kembali ke "revolusi perkotaan" terlebih dulu. Lefebvre (Merrifield, 2005) menganggap bahwa industrialisasi sebagai tahap urbanisasi, sebagai sebuah momen, sebuah perantara, sebuah instrumen. Dalam proses ganda industrialisasi-urbanisasi, setelah jangka waktu tertentu, istilah terakhir menjadi dominan, mengambil alih istilah sebelumnya. Sebagai andalan perekonomian kapitalis, urbanisasi telah menggantikan industrialisasi. Era kapitalisme berkuasa karena ia kini mengatur dan memproduksi komoditas yang sangat istimewa, sumber nilai lebih yang melimpah serta sarana produksi yang sangat besar, sebuah landasan peluncuran dan roket di pasar global, yaitu ruang perkotaan itu sendiri. Pertumbuhan ekonomi dan industrialisasi menjadi penyebab sekaligus alasan penting, yang memperluas dampaknya ke seluruh wilayah, kawasan, negara, dan benua. Kawasan pedesaan menjadi bagian integral dari produksi industri dan ditelan oleh 'struktur perkotaan' yang terus memperluas batas-batasnya. Perluasan itu mengikis sisa-sisa kehidupan agraris. Sekaligus kemudian akan membuat peningkatan nilai lebih dan mengakumulasi modal. Istilah struktur perkotaan bukanlah secara sempit mendefinisikan lingkungan yang dibangun di kota, namun semua manifestasi dominasi kota atas pedesaan. Dalam hal ini, perwujudan dari dominasi itu seperti rumah peristirahatan, jalan raya, dan supermarket pedesaan, yang kesemuanya merupakan bagian dari jaringan perkotaan.

Kapitalisme (Lefebvre) memfasilitasi apa yang disebutnya sebagai 'sirkuit modal sekunder', sebuah penyedotan uang yang dilepaskan dari spekulasi aset real estat dan keuangan. Urbanisme dan "*real estate*" (spekulasi, konstruksi) dalam masyarakat neokapitalis memiliki peran yang penting. "*Real estat*", demikian sebutannya, memainkan peran sebagai "sektor sekunder", suatu sirkuit yang sejajar dengan produksi industri (yang merupakan "sektor utama", yang melayani pasar untuk "barang-barang" yang tidak tahan lama atau kurang tahan lama dibandingkan "bangunan". 'Sektor

sekunder ini' menyerap modal dan kelebihannya. Modal terpaku pada real estat. Namun sirkuit sekunder modal tetap berkembang. Spekulasi mengambil jalannya sendiri, sekaligus menjadi penggerak dan destabilisasi. Sejauh sirkuit utama, yaitu produksi industri, mundur dari ekspansi dan mengalir ke "properti"', modal akan berinvestasi di sektor sekunder real estat. Spekulasi selanjutnya menjadi sumber utama, arena pembentukan dan realisasi nilai lebih yang hampir eksklusif. Ketika proporsi nilai lebih global yang dikumpulkan dan direalisasikan dalam industri menurun, jumlah nilai lebih yang diciptakan dan direalisasikan dalam spekulasi dan konstruksi properti meningkat. Dengan demikian, sirkuit sekunder menggantikan sirkuit primer.

Kembali ke struktur ekonomi tripartit (Clark) yang terdiri dari kegiatan ekonomi primer, sekunder, dan tersier. Kegiatan primer bersifat pertanian atau ekstraktif dan dibatasi oleh faktor pertumbuhan alami. Aktivitas sekunder terutama terdiri dari aktivitas manufaktur dan produksi dan dibatasi oleh faktor mekanis. Kegiatan tersier berbasis pelayanan dan bergantung pada, serta dibatasi oleh, keterampilan dan keahlian manusia. Kegiatan primer dan sekunder dapat dibedakan lebih lanjut dari kegiatan tersier berdasarkan sifat keluarannya, yang bersifat nyata. Sedangkan kegiatan tersier menghasilkan hasil yang tidak berwujud. Bagi Clark, sektor tersier juga merupakan tempat penyimpanan kegiatan-kegiatan yang tidak sesuai dengan pemahaman yang lebih sempit dan tradisional dari dua sektor pertama. Intervensi Clark menjadi sangat berpengaruh sebagai alat untuk melacak kemajuan ekonomi dan perubahan struktural (Kenessey, 1987). Tesis utamanya adalah bahwa kemajuan teknologi sejalan dengan penurunan aktivitas primer dan sekunder serta peningkatan aktivitas tersier. Seiring berjalannya waktu, menurut parameter model ekonomi yang digariskan Clark, sektor tersier menjadi sektor ekonomi dominan dalam suatu negara. Oleh karena itu, perubahan atau transformasi struktural adalah realokasi kegiatan ekonomi dan modal ke sektor primer, sekunder, dan tersier. Gagasan bahwa perekonomian berjalan secara bertahap telah dikritik secara universal (Bryson, dkk.). Bahkan tanpa landasan pada 'kemajuan' ekonomi, model tiga sektor telah diadopsi secara luas, hampir secara universal (dan sering kali tanpa kritikal) sebagai dasar untuk mengklasifikasikan, mengkategorikan dan memantau kemajuan ekonomi pada berbagai skala spasial.

Salah satu tanggapan terhadap keterbatasan model 3 sektor adalah dengan memperluasnya ke sektor kuaterner atau kuiner. Awalnya dikembangkan oleh Foote dan Hatt (1953), sektor kuaterner meliputi keuangan, administrasi, komunikasi, transportasi dan perdagangan, sektor quiner melibatkan kegiatan yang memerlukan 'penyempurnaan dan perluasan kapasitas manusia'. Meskipun definisi awal ini kemudian terus berkembang, mereka memiliki dua kesamaan penting. Yang pertama adalah perjuangan umum melawan persoalan ekonomi pasca-industri; dan yang kedua adalah beberapa definisi berdasarkan pengetahuan atau 'kapasitas manusia'. Tren ini terus berlanjut. Kenessey dan Selstad (1990) mengembangkan ide-ide yang sangat berbeda mengenai sektor kuaterner dengan melibatkan beberapa aspek pengetahuan atau kekuasaan. Sektor keempat Kenessey adalah gabungan dari FIRE (keuangan, asuransi, *real estat*), administrasi publik, dan 'layanan', yang berdasarkan Klasifikasi Industri Standar (SIC) mencakup segala hal mulai dari hotel hingga taman hiburan, layanan kesehatan hingga pemrograman komputer. Selstad mengadopsi pemahaman yang lebih sempit, dengan fokus sepenuhnya pada kelompok dari 'industri jasa berbasis pengetahuan', yang pada dasarnya mencakup universitas, penelitian dan pengembangan (R&D) dan konsultan.

Meskipun ada diskusi-diskusi tentang sektor kuaterner, versi ini model 'empat sektor' tidak pernah menggantikan versi 'tiga sektor' sebagai paradigma yang dominan. Ketika memahami perekonomian pasca-industri, bagian 'pengetahuan' dari sektor kuaterner disaingi oleh penekanan pada 'ekonomi kreatif' (Nathan, 2007) atau hibrida keduanya (Leslie & Rantisi, 2012). Tidak lagi sekadar tempat kegiatan industri, kota dan wilayah menjadi jawaban atas pertanyaan tentang apa yang mendorong pertumbuhan ekonomi. Bahkan ketika teori tiga sektor masih mendominasi pemahaman dasar ekonomi dan infrastruktur data pembangunan internasional, penekanan pada kreativitas, inovasi, dan pengetahuan pasca-industri menjadi semakin penting sehingga semakin banyak dipelajari secara terpisah.

Garis batas antara produksi sekunder dan tersier mungkin berbeda pada waktu dan tempat berbeda. Clark menggunakan pembagian antara barang berwujud dan tidak berwujud sebagai sarana inti untuk mendefinisikan sektor jasa. Gagasan tentang barang berwujud versus barang tidak berwujud telah lama menjadi permasalahan. Bagaimanapun juga, suatu barang tidak akan

berwujud kecuali kita memiliki akses terhadap barang tersebut di tempat dan waktu yang tepat. 'Layanan' juga tidak selalu berwujud.

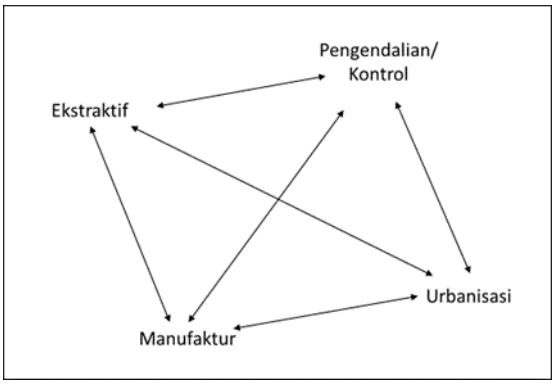
Schafran mendefinisikan perekonomian tanpa menggunakan istilah 'jasa'. Melainkan didasarkan pada pembagian sektoral, cara kerja perekonomian secara material: material dari bumi, diolah menjadi *widget* (produk barang/gadget kecil/alat mekanis), kemudian kita memperbaiki dan memindahkan *widget* tersebut untuk membentuk hunian di mana kita tinggal. Pada sisi lain, eksistensi sejumlah sektor tersebut dibarengi dengan adanya sektor tertentu yang berfungsi untuk mengendalikan atau mengatur ketiga sektor lainnya tersebut. Karena dinilai logis, ada dua sektor yang umum dikenal, yaitu pertama sektor ekstraktif: yang mengambil material dari bumi, lautan dan langit, untuk diubah menjadi atau kegiatan: energi, pertanian, pertambangan, pasokan air. Kedua sektor manufaktur: pembentukan material menjadi widget. Hal ini mencakup sebagian besar material yang diekstraksi namun semakin banyak material daur ulang dan material non-material, seperti ide. Definisi manufaktur mencakup fakta bahwa pembuatan rekaman musik atau perangkat lunak atau aplikasi ponsel pintar adalah manufaktur. *Coding* adalah proses industri untuk membuat *widget*, seperti halnya *stamping* dan *casting* untuk membuat mobil.

Ketiga adalah sektor urbanisasi. Sektor ini berupa kegiatan memperbaiki keadaan *widget*, atau memindahkannya agar dapat diperbaiki. Kegiatan utama itu merupakan jantung dari sektor urbanisasi, yaitu kegiatan produksi untuk membuat hunian bagi tempat tinggal manusia, pemukiman. Urbanisasi merupakan sektor yang melibatkan penetapan dan pemindahan produk-produk dari sektor manufaktur dan ekstraktif ke pemukiman. Dengan demikian sektor urbanisasi mencakup transformasi material dan *widget* menjadi hunia yang kita tinggali (dalam berbagai ukuran dan skala) melalui perbaikan dan perpindahan, perbaikan: konstruksi, real estat,ritel, hiburan dan rekreasi, layanan akomodasi dan makanan, kesehatan, pendidikan, layanan sosial; pergerakan: transportasi, grosir.

Yang tersisa adalah keuangan, akuntansi, hukum, pemerintahan dan bentuk-bentuk administrasi terkait, sektor-sektor ekonomi yang tidak secara langsung terlibat dalam produksi material, peralatan atau pemukiman, namun mengendalikan ketiga sektor lainnya. Dalam sebagian besar literatur, sebagian besar industri ini disebut sebagai produsen jasa tingkat lanjut.

Namun nomenklatur ini terlalu terkait dengan gagasan sektor jasa (Schafran). Nama yang lebih baik adalah nama yang dibangun berdasarkan karya penting Sassen (2001) mengenai perekonomian ini: sektor kontrol/pengendalian. Dengan demikian, sektor keempat adalah sektor pengendalian, yaitu berupa tata kelola keuangan, akuntansi, hukum, pemerintahan, dan administrasi lainnya. Sektor keempat ini mengendalikan ketiga sektor lainnya.

Jika dilihat bersama-sama, keempat sektor tersebut dapat dibayangkan berdasarkan Gambar 12 Barang-barang diekstraksi, diubah menjadi barang-barang, diperbaiki dan dipindahkan ke perkotaan, dan pada saat yang sama, perekonomian yang mengendalikan memengaruhi ketiga sektor tersebut, namun tetap merupakan sekumpulan kegiatan usaha dan sektor tersendiri.



Gambar 12 Pendekatan 4 sektor (Chafran dkk, 2018)

Konsep yang disampaikan oleh Scafran dkk. di atas seperti merupakan resonansi dari pendapat Lefebvre. Menurut Merriefield, terkait dengan revolusi perkotaan, Lefebvre menggunakan skema, yang dirumuskan secara dialektis, menyoroti tingkat dan dimensi kompleks dari realitas geografis, ekonomi, dan politik. Urbanisasi memusnahkan waktu dan ruang, menghubungkan bagian-bagian dunia yang tidak terhubung, merobohkan hambatan dan batas dalam hubungan pasar, dan menggunakan teknologi untuk mempercepat produksi dan sirkulasi, Skema ini beroperasi dalam empat dimensi. Sebuah perangkat yang bergeser secara temporal sambil membentang secara spasial, ke dalam skala global, kedalaman kehidupan sehari-hari. Lefebvre membedakan tingkat global (G), di mana kekuasaan dilaksanakan dan mengakomodasi hubungan yang paling abstrak, seperti pasar modal dan pengelolaan tata ruang; tingkat kehidupan sehari-hari, skala penghuni pribadi (*privée*) (P), skala habiter (bertempat tinggal/hidup

keseharian); dan tingkat meso, tingkat menengah, yaitu skala perkotaan, yang menggabungkan dan memediasi antara sektor global dan sektor swasta sehingga bersifat 'campuran' (M).

Tingkat global adalah wilayah kekuasaan abstrak dan negara, yang kehendaknya dilaksanakan melalui semacam perwakilan, biasanya para politisi dan orang-orang kaya yang menegaskan diri mereka secara strategis. Menurut Lefebvre, masyarakat kapitalis punya dua strategi utama: neoliberalisme dan neomanagerialisme. Neoliberalisme bertindak memaksimalkan jumlah inisiatif yang diperbolehkan bagi perusahaan swasta. Dalam kaitannya dengan "urbanisme"/urbanisasi, inisiatif itu ditujukan kepada pengembang dan bankir. Neomanagerialisme berupa perencanaan di wilayah perkotaan dalam ujud intervensi kepada para spesialis dan teknokrat serta kapitalisme negara. Diketahui bahwa terdapat kompromi-kompromi: neoliberalisme memberikan sejumlah ruang bagi "sektor publik" dan aktivitas-aktivitas layanan pemerintah, sementara neomanagerialisme dengan hati-hati melanggar batas "sektor swasta"'. Namun di tingkat meso, yaitu di tingkat perkotaan (M), semua interaksi ini bersatu, di mana jangkauan global yang abstrak mencapai koherensi dengan kegiatan keseharian warga.

Dengan demikian, tingkat perkotaan (M) mempunyai 'tujuan ganda'. Di satu sisi, yang terjadi di dalam perkotaan, ada hubungan internal yang terjalin di antara para warga (rumah tangga pribadi/P), baik hubungan itu dibangun atau tidak. Di sisi lain, perkotaan tersebut memiliki dan menjalin koneksi dengan wilayah sekitarnya, dengan kota dan daerah lain, dan dengan wilayah pedalaman globalnya (G). Realitas yang 'hidup'/privee (individu) (P) berfungsi dalam rezim akumulasi modal global (G) dan mode regulasi negara yang dimediasi di wilayah meso perkotaan (M). Campuran skala perkotaan ini menjadi batu loncatan bagi penguasaan global sekaligus menjadi beban dalam kehidupan sehari-hari. Pada saat yang sama, birokrat neoliberal dan pengusaha manajerial saling merangkul dan bersatu dalam praksis perkotaan yang kapitalis dan perubahan transformasi global.

Di antara gambaran linier yang mengarah ke pengendalian di tingkat global, sistem informasi dan internet memberikan kesempatan kepada warga kota kecil di Jawa Tengah, yaitu Salatiga, untuk dapat berkarya pada lingkup dunia. Melalui karya-karya desain, Arfian Fuadi dan tim-nya (Okezone, 2019, Matanajwa, 2018) mampu masuk ke kancah global. Dijelaskan bahwa ratusan

karya inovatif Arfian dan tim telah berhasil menembus pasar internasional. Karya-karyanya tersebar ke berbagai perusahaan yang tersebar di Asia, Eropa dan Amerika. "Di Indonesia juga ada, tapi hanya sedikit, bisa dibilang dari 100 pesanan, 99-nya asing, dari dalam negeri hanya 1. Kami pernah menerima pesanan dari PT INKA untuk mendesain kereta api untuk diekspor ke Filipina. Jadi sebagian besar langganan kami dari perusahaan asing," tutur Arfian dengan gayanya yang kalem (Okezone). Arfian, ahli *design engineering* ini hanya lulusan SMK. Namun, pendidikan yang terbatas baginya bukan kendala untuk terus berkarya. Bermodal kemauan dan tekad yang kuat, ia belajar secara otodidak dan berani bersaing dengan negara-negara maju (Mata Najwa). Contoh lain adalah kasus di Magelang, masih di Jawa Tengah (Liputan, 2015). Ratusan warga di 2 desa di Magelang, Jawa Tengah menjadi makmur dari kompetisi desain di dunia maya. Cikal bakal kegiatan menguntungkan tersebut berasal dari seorang pemuda setempat bernama Elin Najar Arifin. 5 tahun terakhir, 2 desa di Kecamatan Salaman, Magelang, Jawa Tengah tumbuh pesat. Dulu, warga kawasan ini tidak berpenghasilan atau berpenghasilan rendah. Sekarang sekitar 500-an warganya mendapat penghasilan sebagai desainer grafis. Seperti ditayangkan Liputan klien mereka umumnya perusahaan-perusahaan di Eropa dan Australia. Setiap bulannya penghasilan mereka masing-masing bisa mencapai ratusan hingga ribuan dollar Amerika Serikat. Banyak warga desa dari berbagai usia dan latar belakang yang akhirnya belajar mendapatkan penghasilan dari kompetisi desain di internet.

Di perkotaan (M/meso), sektor urbanisasi, terjadi interaksi langsung antara kapasitas warga lokal (P) dengan kebutuhan perusahaan skala global (G). Terjadi percampuran. Infrastruktur jaringan internet memfasilitasi terjadinya interaksi tersebut. Tingkat/skala perkotaan tertentu, berupa layanan umum seperti energi, listrik, disiminasi informasi, untuk mendukung kegiatan desain dan pengirimannya ke luar negeri memungkinkan terjadinya peningkatan kapasitas warganya.

5 PENUTUP

Masa lampau meninggalkan warisan yang menonjol, yaitu berupa kesenjangan antar-wilayah dalam hal prasarana dan jaringan transportasi serta sebaran pusat-pusat kegiatan. Secara makro nasional, jika dibandingkan dengan negara-negara tetangga di Asean, kualitas infrastruktur jalan di Indonesia cenderung rendah dari sisi waktu tempuh (DPR-RI, 2020). Rata-rata waktu tempuh perjalanan pada koridor utama jalan nasional adalah sekitar 2,2 jam/100 km. Angka ini lebih tinggi tinggi dibandingkan dengan misalnya Malaysia sekitar 1,2 jam/100 km, juga Thailand 1,4 jam/100km, dan bahkan Vietnam yang memiliki angka 2,0 jam/100 km. Kemudian jika membandingkan panjang jalan tol, di mana sediaan jalan ini dimaksudkan untuk melibatkan pihak swasta dalam penyediaan infrastuktur jaringan jalan guna mempercepat penambahan panjang jalan guna meningkatkan konektivitas dan kelancaran logistik, di bidang ini pun Indonesia tertinggal dibanding negara-negara di Asean. Vietnam memiliki panjang jalan tol 23,22 km/juta penduduk, Malaysia 63,75 km/juta penduduk, sedangkan Indonesia 6,75 km/juta penduduk (DPR-RI). Sementara kecenderungan meningkatnya volume kendaraan karena peningkatan mobilitas warga terus berlangsung. Ekonomi yang diharapkan terus tumbuh akan memerlukan dukungan transportasi dan khususnya jaringan jalan. Penduduk yang terus bertambah juga akan meningkatkan kebutuhan transportasi.

Dari sisi ruang wilayah, jika sebelum-sebelumnya nya kawasan lindung atau hijau, yang secara umum berupa kawasan perdesaan dan hutan atau cagar alam, relatif kurang mendapatkan tekanan untuk dikonversi, maka seiring dengan berjalannya waktu dikarenakan kebutuhan ekonomi, permukiman, konstruksi (untuk material bangunan) dan pariwisata, kawasan-kawasan tersebut semakin terus terdesak. Kawasan hutan direkayasa guna dimanfaatkan untuk kepentingan sosial-ekonomi bagi warga sekitarnya. Turistifikasi tidak hanya terjadi kawasan perkotaan atau pun pinggiran kota, melainkan juga dan lebih-lebih menjangkau kawasan perdesaan. Bahkan ada kompromi tertentu sehingga menjangkau dan memanfaatkan kawasan lindung atau cagar alam. Sedangkan jumlah wisatawan semakin meningkat. Aktualisasi diri warga melalui eksplorasi tapak-tapak turistik yang tersedia secara apa adanya dan juga yang bisa dikreasi di ruang wilayah cenderung meningkat. Belum lagi jika

mempertimbangkan gaya hidup *digital nomadism*. Hal ini akan membuat jumlah pergerakan wisata akan bertambah banyak, semakin panjang, dan menjangkau ke berbagai bagian wilayah yang saat ini dalam status, katakanlah, jauh dan atau terisolasi dikarenakan keterbatasan akses. Seperti dijelaskan dalam Bab 3 di depan, kemacetan kemudian menjadi fenomena rutin pada saat liburan.

Turistifikasi di kawasan perdesaan dan juga di pinggiran kota berjalan seiring dengan intrusi atau kehadiran modal luar. Ujudnya dapat berupa permukiman-permukiman baru, sebagai ujud dari urbanisasi. Salah satu tandanya dapat dilihat dari adanya nama merek atau nama-nama bangunan amenitas seperti hotel, restoran, atau kafe yang dikenali sebagai jaringan/rantai internasional. Di sini, unsur G/Global dalam teori Lefebvre terkait dengan "Revolution Urbaine"/Revolusi Perkotaan masuk ke level M/Meso-perkotaan melalui agen-agen dalam rangka memenuhi kebutuhan individu-individu (P/Privee). Pola ini dinilai akan semakin mengemuka seiring dengan kehadiran pengembara digital/*digital nomads,* yang terutama dari luar negeri/internasional, semakin bertambah. Kebijakan untuk pengutamaan sektor pariwisata dalam kerangka pembangunan ekonomi nasional akan membutuhkan pengembangan, pembangunan, penambahan, dan perluasan kawasan-kawasan wisata yang lengkap dengan amenitasnya dan dukungan aksesbilitas yang memadai, baik untuk melayani kebutuhan wisatawan nusantara/domestik, maupun wisatana mancanegara/asing.

Catatan akhir terkait hal-hal di atas adalah bahwa kecenderungan kesenjangan tak bisa dibiarkan. Negara mesti hadir untuk mengurangi kesenjangan tersebut. Jika sementara ini yang mendapat perhatian lebih adalah pada pembangunan jalan berbayar, sebaiknya hal tersebut perlu diimbangi dengan berusaha menjaga kinerja jalan nasional untuk terus bisa tinggi sesuai dengan fungsi dan standarnya. Angka-angka perbandingan terhadap waktu tempuh di Asean kiranya dapat menjadi pemicu untuk meningkatkan kapasitas jalan nasional. Sedangkan guna menanggapi persebaran kebutuhan perjalanan wisatawan domestik yang jangkaunnya semakin meluas, Pemerintah dapat lebih membantu daerah, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota melalui pendanaan, guna memodernisasi jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan desa dan lokal berupa pelebaran jalan, perbaikan geometrik, dan terutama penambahan panjang guna meningkatkan angka kerapatan jalan/luas wilayah. Seperti diketahui

bahwa pihak swasta tidak akan tertarik atau masuk ke sektor publik yang bersifat sosial. Tugas pemerintahlah terkait dengan faktor aksesibilitas dan konektivitas wilayah. Selain itu, adalah bantuan dan perhatian bagi kawasan-kawasan yang dinilai merupakan prioritas bagi pertumbuhan kegiatan sosial-budaya dan inovasi. Urbanisasi dalam kerangka 4 sektor akan lebih memberikan manfaat secara lokal jika infrastruktur intertet masuk ke kantung-kantung wilayah yang di mana ada warga dan kelompoknya yang perlu didukung untuk bisa aktif dan berkompetisi pada lingkup global.

DAFTAR PUSTAKA

Abimanyu, U., Sujarto, D. (1994). Operasionalisasi Rencana Tata Ruang Jakarta. Jurnal PWK nomor 16.

Adeyemo, Babatunde Adeoye. (2019). Colonial Transport System in Africa: Motives, Challenges and Impact. African Journal of History and Archaeology E-ISSN 2579-048X P-ISSN 2695-1851 Vol. 4 No. 1 2019. www.iiardpub.org

AFAR. 2023. 11 European Countries Where You Can Be a Digital Nomad. https://www.afar.com/magazine/european-countries-where-you-can-be-a-digital-nomad

Ahrend, R. et al. (2022). Changes in the geography housing demand after the onset of COVID-19: First results from large metropolitan areas in 13 OECD countries. OECD Economics Department Working Papers, No. 1713. Paris. OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/9a99131f-en

Althoff, L. et al. (2022). The Geography of Remote Work. Regional Science and Urban Economics, Vol. 93. https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2022.103770

Balampanidis, D.,Maloutas,T., Papatzani, E., & Pettas, D. (2021). Informal urban regeneration as a way out of the crisis? Airbnb in Athens and its effects on space and society. Urban Research & Practice. Volume 14, 2021 - Issue 3.https://doi.org/10.1080/17535069.2019.1600009

Baudrillard, J. (1981), Simulacres et simulation, Galilée, Paris.

Benson. M., O'Reilly, K. (2009). Migration and the Search for a Better Way of Life: A Critical Exploration of Lifestyle Migration. The Sociological Review. Volume 57, Issue 4. https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2009.01864.x

Boeke, J. (1953): Economics and Economic Policy of Dual Societies – As exemplified by Indonesia, International Secretariat Institute of Pacific Relations, New York.

Bond-Smith, S. and P. McCann (2022). The work-from-home revolution and the performance of cities., The Productivity Institute Working Paper Series 26.

BPS. (2023-2). Pemulihan Pariwisata Domestik Indonesia 2022.

BPS.(2023-1). Berita Resmi Statistik 2 Mei 2023.

Bryson, J., Daniels, P., & Warf, B. (2013). Service worlds: People, organisations, technologies. London: Routledge

Clark, C. (1940). The conditions of economic progress. London. MacMillan & Co.

Clement, C. (2015) : The formal-informal economy dualism in a retrospective of economic thought since the 1940s, Schriftenreihe des Promotionsschwerpunkts Globalisierung und Beschäftigung, No. 43/2015, Universität Hohenheim, Stuttgart, https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bsz:100-opus-10572

Cordoba, Y.O., de Fuentes, G.A. (2003). Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe mexicano. Invest. Geog [online]. 2003, n.52, pp.117-136. ISSN 2448-7279.

Databoks. (2023). Jumlah Penduduk di 34 Provinsi Indonesia Tahun 2022. https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/03/02/jumlah-penduduk-di-34-provinsi-indonesia-tahun-2022

de Souza, K. B., de Andrade Bastos, S. Q., & Perobelli, F. S. (2016). Multiple trends of tertiarization: A comparative input–output analysis of the service sector expansion between Brazil and United States. Economia, 17(2), 141–158. doi:10.1016/j.econ.2015.10.002

Departemen Perhubungan (2012) › post › read › Tanjung Priok sudah kelebihan beban (overload) dari kapasitas sebesar 5 juta TEUs. Dephub.go.id

Dick, H. (1992), Nineteenth-Century Industrialization: A Missed Opportunity? In J. Th. Lindblad (ed.), New Challenges in the Modern Economic History of Indonesia, Programme of Indonesian Studies, Leiden; 123–48.

Dick, Howard. (2000) Representations of Development in 19th and 20th Century indonesia: A Transport History Perspective, Bulletin of Indonesian Economic Studies, 36:1, 185-207. http://dx.doi.org/10.1080/00074910012331337833

DPR-RI.(2020) Isu Penyelenggaraan Jalan sebagai Masukan Peraturan Perundang-undangan. https://www.dpr.go.id/dokakd/dokumen/K5-RJ-20200728-101841-9301.pdf

Duhamel, P., Boualem, K. (2011). Tourisme et mondialisation. Editions Espaces tourisme & loisirs, Angers.

European Data Journalism Network. 2023. Remote work in Europe before and after the pandemic. https://www.europeandatajournalism.eu/cp_data_news/remote-work-in-europe-before-and-after-the-pandemic/

Fisher, A. G. (1939). Production, primary, secondary and tertiary.Economic Record, 15(1).

Foote, N. N., & Hatt, P. K. (1953). Social mobility and economic advancement. American Economic Review, 43(2).

Fournier, C., Knafou, R. (2013). From the geography of tourism to a geographical approach to tourism in France. Geographies of Tourism. emerald.com

Freytag, T., Bauder, M. (2018): Bottom-up touristification and urban transformations in Paris, Tourism Geographies, DOI: 10.1080/14616688.2018.1454504

Geertz, C. (1963). Old Societies and New States: the quest for modernity in Asia and Africa, Committee for the Comparative Study of New Nations, University of Chicago Press.

Hamnett, C. (1994). Social polarisation in global cities: Theory and evidence. Urban Studies, 31(3). doi:10.1080/00420989420080401

Harris, J. & M. Todaro. (1970). Migration, Unemployment and Development: A two-sector Analysis. American Economic Review, Vol. 60, No. 1, pp. 126-142, AEA Publications, Pittsburgh.

Hayllar, B., Griffin, T., & Edwards, D. (Eds.). (2008). City spaces – Tourist places: Urban tourism precints. New York, NY: Elsevier.

Herrendorf, B., Rogerson, R., & Valentinyi, Á. (2013). Growth and structural transformation (No. w18996). Cambridge, MA. National Bureau of Economic Research (NBER).

Higgins, B. (1956). The Dualistic Theory of Underdeveloped Areas. Economic Development and cultural Change, Vol. 4, No. 2, pp. 99-115, Chicago University Press.

Indrawan, Angga. 2017. Napak tilas Jalan Daendles. Jakarta. Republika, 2017.

Ivanova, S. (2013. Mass ecotourism vs. Eco mass tourism. Proceedings of the Sixth Black Sea Tourism Forum, 02nd-04th October, 2013•papers.ssrn.com.

K. Korpela, K. Borodulin, M. Neuvonen, O. Paronen, L. Tyrväinen. (2014) Analyzing the mediators between nature-based outdoor recreation and

emotional well-being. Journal of Environmental Psychology 37. http://dx.doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.11.003

Kagermeier, A., Koller, J., & Stors, N. (2015). Share Economy im Tourismus. Zeitschrift fur Tourismuswis- senschaften, 7(2).

KAI. (2022). Rel Kereta Api di Pelabuhan Tanjung Perak.

Kanbur, R. (2013): "Informality: Mindsets, Trends and Tensions", Presentation at the Informal Economy Workshop, Feb 20, hosted by the Economic Development Department, Republic of South Africa. http://www.kanbur.aem.cornell.edu/papers/InformalityMindsetsTrends Tensions.pdf.

Katadata.co.id. (2022). Jalur Daendels, Jalan Pos Anyer-Panarukan dan Sejarah Kelamnya. https://katadata.co.id/sortatobing/berita/610b4bbcf32ca/tentang-jalur-daendels-jalan-pos-anyer-panarukan-dan-sejarah-kelamnya.

Kemenhub. (2022). Perkuat Distribusi Logistik Nasional, Reaktivasi Jalur KA Semarang Tawang Tanjung Emas Terus Berlanjut.

Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. (2021). Work From Bali akan Diluncurkan Mulai Juli 2021 Secara Bertahap. https://kemenparekraf.go.id/hasil-pencarian/siaran-pers-work-from-bali-akan-diluncurkan-mulai-juli-2021-secara-bertahap

Kenessey, Z. (1987). The primary, secondary, tertiary and quaternary sectors of the economy. Review of Income and Wealth, 33(4). doi:10.1111/j.1475-4991.1987.tb00680.x

Kompas.com . (2020). Jembatan Gantung Terpanjang di Asia Tenggara Ada di Sukabumi, Apa yang Menarik? https://travel.kompas.com/read/2020/09/07/211100827/jembatan-gantung-terpanjang-di-asia-tenggara-ada-di-sukabumi-apa-yang-menarik?page=all

Kompas.com. (2022). Politik Etis: Tokoh, Pengertian, Latar Belakang, dan Dampak. https://regional.kompas.com/read/2022/07/24/120555078/politik-etis-tokoh-pengertian-latar-belakang-dan-dampak?page=all

Kunz, S. (2016) Privileged mobilities: Locating the expatriate in migration scholarship. Geography Compass 10(3).

Lawal, A.A. (1997). The Economy and the State from the Pre-colonial Times to the Present. In Osuntokun, A. and Olukoju, A. (eds.) Nigerian Peoples and Cultures. Ibadan. Davidson.

Lefebvre, Henri. 1970: La Révolution Urbaine. Paris: Gallimard.

Legrand, E. (2005), Séductions du Kitsch. Roman, art et culture, Editions XYZ, Montréal.

Leslie, D., & Rantisi, N. M. (2012). The rise of a new knowledge/creative economy: Prospects and challenges for economic development, class inequality, and work. Wiley-Blackwell Companion to Economic Geography, 40, 458–471. doi:10.1002/9781118384497.ch29

Liputan6 (2015). Elin Najar Arifin, Perintis Kampung Grafis di Magelang. https://www.liputan6.com/news/read/2226656/elin-najar-arifin-perintis-kampung-grafis-di-magelang

Lugard, Frederick. (1922). The Dual Mandate in British Tropical Africa.

Makimoto, T., Manners, D. (1997), Digital Nomad. New York. John Wiley & Sons.

Mancinelli, F.. (2020). Digital nomads: freedom, responsibility and the neoliberal order. InformationTechnology & Tourism (2020) 22. https://doi.org/10.1007/s40558-020-00174-2

Mata Najwa Part 7. (2018). - Cerita Baik: D'Tech Engineering, Dari Kampung Taklukkan Dunia. https://www.youtube.com/watch?v=9duGfoxXvZw

McElroy, E. (2020) Digital nomads in siliconisingCluj: Material and allegorical double dispossession. Urban Studies 57(15).

Memorabilia. (2019). Angkutan Lawas Ini Pernah Populer di Indonesia. https://ekonomi.bisnis.com/read/20190320/98/902115/memorabilia-angkutan-lawas-ini-pernah-populer-di-indonesia

Menon, C. (2006), Le kitsch : un manuel, Travail de Fin d'Etudes, ISACF La Cambre Bruxelles.

Merrifield, A. (2005)Metropolitan birth pangs: reflections on Lefebvre's The Urban Revolution. International Journal of Urban and Regional Research Volume 29.3 September 2005.

Miranda, R., González, L. (2006). Perpectivas geográgicas del turismo. Universidad de Guadalajara, Guadalajara.

Moles, A. (1971). Qu'est-ce que le kitch ? in Communication et langage, No 9.

Moles, W. and Whal, E. (1969). Kitsch et objet. in Communications. Vol 13 No 1.

Moore, W. (1953): "The Exportability of the 'Labor Force' Concept", American Sociological Review, Vol. 18, No. 1, pp. 68-72, American Sociological Association, Washington.

Nathan, M. (2007). The wrong stuff? Creative class theory and economic performance in UK cities. Canadian Journal of Regional Science, 30(3).

Nizar, M.A. (2011) Tourism Effect on Economic Growth in Indonesia. https://mpra.ub.uni-muenchen.de/65628/

Njoh, Ambe J. (1997). Colonial spatial development policies, economic instability, and urban public transportation in Cameroon. Cities, Vol. 14, No. 3, pp. 133-143.

OECD. (2021). Implications of Remote Working Adoption on Place Based Policies: A Focus on G7 Countries, OECD Regional Development Studies. Paris. OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/b12f6b85-en

OECD. (2023). The new geography of remote jobs? Evidence from Europe. Paris. OECD Publishing.

Ojedaa, A.B., Maxime, K. 2020. Touristification. Empty concept or element of analysis in tourism geography? 2020. Geoforum, https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.06.021

Okezone.com. (2019). Arfian Fuadi, Anak Kampung yang Taklukan Dunia dengan D'Tech Enginering. https://news.okezone.com/read/2019/11/01/340/2124515/arfian-fuadi-anak-kampung-yang-taklukan-dunia-dengan-d-tech-enginering

Ornati, O. (1955): Jobs and workers in India, Institute of International Industrial and Labour Relations, Cornell University, Ithaka.

Oxford Bibliographies. (2023). Touristification. María García Hernández, Manuel de la Calle-Vaquero. DOI: 10.1093/OBO/9780199874002-0278).

Pemerintah Kabupaten Lebak. (2019). Negeri Di Atas Awan, Destinasi Wisata Gunung Luhur Citorek. https://lebakkab.go.id/2019/02/01/negeri-di-atas-awan-destinasi-wisata-gunung-luhur-citorek/

Pemerintah Kabupaten Pemalang. (2020) Berita Daerah. Bupati Kenalkan Potensi Alam Pemalang Puncak Igir Kandang. https://pemalangkab.

go.id/2020/06/bupati-kenalkan-potensi-alam-pemalang-puncak-igir-kandang

Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.

Philippe Bachimon, Evelyne Gauche, Anh Thu Le. (2020). Le paysage kitsch comme destination touristique en Asie du Sud et du Sud-Est (Chine, Vietnam, Népal). Via Tourism Review. 17. https://doi.org/10.4000/viatourism.4932

Picard, M. 2018. Being Balinese in the Face of Tourism. In Tourism in Bali and the Challenge of Sustainable Development. Cambridge Scholar Publishing. 2018.

Purboyo, H, Ibad, M.Z. (2017). East Java Maritime Connectivity and Its Regional Development Support. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science.

Putro, H.P.H, Ibad, M.Z. 2017. Dukungan Prasarana Wilayah pada Peningkatan Konektivitas Maritim Jawa Barat. UNIID University Network for Infrastructure Indonesia Development.

Ramani, A. and N. Bloom (2021), The Donut Effect of Covid-19 on Cities, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA, https://doi.org/10.3386/w28876

Ratnawati, Yusi. (2015). Perkembangan Perkeretaapian pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867 1901. Skripsi. Universitas Negeri Semarang.

Reichenberger, I. (2017). Digital nomads – a quest for holistic freedom in work and leisure. Annals of Leisure Research, 21(3).

Romero-Renau, L. (2018). Touristification, sharing economies and the new geography of urban conflicts. Urban Sci. 2, 104–121. https://doi.org/10.3390/urbansci2040104.

Saarinen, J., Rogerson, C.M, Hall, C.M. (2017). Geographies of tourism development and planning, Tourism Geographies, 19:3, 307-317. https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1307442

Sassen, S. (2001). The global city: New York, London, Tokyo. Princeton. Princeton University Press.

Sayer, A., & Walker, R. (1992). New social economy: Reworking the division of labor. Hoboken. Wiley.

Schafran, A., McDonald,C., Morales, E.L., Akyelken, N. & Acuto, M. (2018): Replacing the services sector and three-sector theory: urbanization and control as economic sectors, Regional Studies, https://doi.org/10.1080/00343404.2018.1464136

Selstad, T. (1990). The rise of the quaternary sector. The regional dimension of knowledge-based services in Norway. Norsk Geografisk Tidsskrift – Norwegian Journal of Geography, 44(1). doi:10.1080/00291959008552242

Setiawan, Titus H. 2021. Pengembangan Multi-Actor Multi-Criteria Analysis dengan Mengintegrasikan Keterlibatan Pemangku Kepentingan dalam Penentuan Kebijakan Transportasi di Kawasan Lindung Wisata Alam dan Budaya Dieng, Jawa Tengah. Disertasi. ITB.

Sigler, T. and Wachsmuth, D. (2020) Tourism-led, state-led, and lifestyle-led urban transformations: New directions in transnational gentrification. Urban Studies 57(15).

SINDOnews.com. (2021). Sejarah Pelabuhan Tanjung Priok yang Punya Nama Cantik Si Denok Bandarwati. https://metro.sindonews.com/read/384080/173/sejarah-pelabuhan-tanjung-priok-yang-punya-nama-cantik-si-denok-bandarwati-1617293079

Sorensson, E. (2008). Making a living in the world of tourism: Livelihoods in backpacker tourism in urban Indonesia. Disertasi. Umeå University. diva-portal.org.

Stors, N., & Kagermeier, A. (2017). The sharing economy and its role in metropolitan tourism. In M. Gravari-Barbas & S. Guinand (Eds.), Tourism and gentrification in contemporary metropolises: International perspectives (pp. 181–206). New York, NY: Routledge.

Sujarto, D, Karyoedi, M. 1996. Orientasi Dasar Pertimbangan Rencana Pembangunan DKI Jakarta. Jurnal PWK nomor 21.

Taylor, P. J., & Walker, D. R. F. (2001). World cities: A first multivariate analysis of their service complexes. Urban Studies, 38(1). doi:10.1080/00420980125400

Tirto.co.id. (2023). Banyak Jalan Rusak, MTI: Ada kesenjangan. https://tirto.id/banyak-jalan-rusak-mti-ada-kesenjangan-infrastruktur-gJEx

Wood, M. (2005) Nomad Aesthetics and the Global Knowledge Economy. Journal of Critical Postmodern Organization Science Vol 3 (4).

CURRICULUM VITAE

Nama	:	Heru Purboyo Hidayat Putro
Tempat/tgl lahir	:	Semarang, 30 Juli 1960
Kel. Keahlian	:	Sistem Infrastruktur Wilayah dan Kota
Alamat Kantor	:	SAPPK, Jl. Ganesha 10 Bandung
Nama Istri	:	Nurul Hazanah, S.E.
Nama Anak	:	1. Dyah Nurasri D. Purboyo, S.T. 2. Sidqy Yusuf Suyuti Purboyo, S.T.

I. RIWAYAT PENDIDIKAN

No.	Jenjang Pendidikan	Perguruan Tinggi	Tahun Lulus	Gelar	Bidang
1.	S1	Institut Teknologi Bandung	1985	Ir.	Planologi
2.	S2	ENPC-ENTPE-Universite de Paris VIII	1989	DEA.	Urbanisme et Pratique de l'Espace
3.	S3	Universite de Paris VIII	1995	Dr.	Urbanisme et Amenagement

II. RIWAYAT KERJA DI ITB

No.	Nama Jabatan	Tahun
1.	Anggota Senat Akademik - ITB	2020 -
2.	Anggota Senat SAPPK	2019 -
3.	Ketua Kelompok Keahlian SIWK - SAPPK	2018 -
	Ketua Gugus Kendali Mutu – SAPPK	2013 -
4.	Kepala Pusat Perencanaan dan Pengembangan Kepariwisataan ITB	2018 - 2023
5.	Ketua Program Studi Magister dan Doktor Transportasi Ketua Program Studi Magister Perencanaan Kepariwisataan	2010 - 2015
6.	Ketua Kelompok Penelitian Pengembangan Wilayah dan Kota - ITB	2003 – 2004
7.	Sekretaris Pusat Perencanaan dan Pengembangan Wilayah dan Kota	2002
8.	Ketua Jurusan Teknik Planologi – FTSP - ITB	1998 - 2001
9.	Sekretaris Program Pascasarjana PWK - ITB	1995- 1998
10.	Anggota Komisi Penelitian – LP-ITB	1995-- 1998

III. RIWAYAT KEPANGKATAN

No	Pangkat	Golongan Ruang	TMT
1.	CPNS /Penata Muda	III/a	1 – 01 – 1986
2.	PNS /Penata Muda	III/a	1 – 06 – 1987
3.	Penata Muda Tk. I	III/b	1 – 04 – 1986
4.	Penata	III/c	1 – 10 – 1999
5.	Penata Tk. I	III/d	1 – 10 – 2005
6.	Pembina	IV/a	1 – 10 - 2013
7.	Pembina Tingkat I	IV/b	1 – 10 – 2015
8	Pembina Utama Muda	IV/c	1-10-2023

IV. RIWAYAT JABATAN FUNGSIONAL

No.	Jabatan Fungsional	TMT
1.	Asisten Ahli	1 – 12 – 1995
2.	Lektor Muda	1 – 08 – 1999
3.	Lektor	1 – 01 – 2001 (inpasing)
4.	Lektor	1 – 08 – 2005
5.	Lektor Kepala	1-04-2013
6.	Guru Besar	1-2-2023

V. KEGIATAN PENELITIAN

- Peta Peran Pemangku Kepentingan Megaproject Infrastruktur Transportasi Berkelanjutan
- Tata Kelola Infrastruktur di Kawasan Padat Penduduk di Perkotaan di Jawa Barat
- Pushing the Boundaries Land Expansion Informal Settlements
- Kerangka Kerja Pemerintah Daerah dalam Pengembangan Pusaka Kota
- Pengembangan Produk Wisata Dalam Kerangka Penghidupan Berkelanjutan Warga Desa Wisata Di Masa Pandemi
- Kajian Infrastruktur Dasar dan Pengadaan Lahan di Kawasa Permukiman Informal Perkotaan

VI. PUBLIKASI

Putro, H. P. H., Maryati, S., Indradjatia, P. N., & Malik, A. The Impact of Security Perception Regarding the Existence of Information and Communication Technology on Public Space Utilization: The Case of Kalbu Palem Park, Bandung, Indonesia. IJASEIT. Vol.12 (2022) No. 4.

Putro, H. P. H., Pradono, P., & Setiawan, T. H. (2021). Development of multi-actor multi-criteria analysis based on the weight of stakeholder

involvement in the assessment of natural–cultural tourism area transportation policies. Algorithms, 14(7), 217.

Putro, H. P. H., & Rosadi, A. (2021). Using MAMCA for selecting toll road trace to west Java Aeaport, Indonesia. Transport Problems, 16.

Rayat, R. S., Dwicaksono, A., Putro, H. P., & Dirgahayani, P. (2023). Applied Techniques for Twitter Data Retrieval in an Urban Area: Insight for Trip Production Modeling. Applied Sciences, 13(14), 8539.

Mulya, S. P., Putro, H. P. H., & Hudalah, D. (2023). Review of peri-urban agriculture as a regional ecosystem service. Geography and Sustainability, 4(3), 244-254.

Syafrianita, S., Putro, H. P. H., Yudoko, G., & Fahmi, F. Z. (2023). A combined fuzzy AHP with fuzzy TOPSIS to locate industrial supporting bonded logistics centers. TELKOMNIKA (Telecommunication Computing Electronics and Control), 21(4), 797-804.

Arifin, M. A. N., Putro, H. P. H., & Firman, T. (2022). Territorial politics in cross-border local development strategies in the Krayan–Ba'Kelalan region at the Indonesia–Malaysia border. Journal of Borderlands Studies, 1-25.

Prastyantoro, R., Putro, H. P. H., Yudoko, G., & Dirgahayani, P. (2022). E-Commerce Parcel Distribution in Urban Areas with Sustainable Performance Indicators. Sustainability, 14(23), 16229.

Rahmafitria, F., Suryadi, K., Oktadiana, H., Putro, H. P. H., & Rosyidie, A. (2021). Applying knowledge, social concern and perceived risk in planned behavior theory for tourism in the Covid-19 pandemic. Tourism Review, 76(4), 809-828.

Leksono, R. B., Kombaitan, B., Putro, H. P. H., & Sutriadi, R. (2021). Concept Development of the Foundations of Planning under Pressure: A Case Study of Village Road Development Planning in Riau Province, Indonesia. The International Journal of Design Management and Professional Practice, 15(2), 63.

Setiawan, T. H., Putro, H. P. H., & Pradono, P. (2021). Sustainable Vacation Industry Mobility Criteria in Heritage Cultural Natural Conserved Areas. International Journal on Advanced Science, Engineering and Information Technology, 11(5), 2089-2095.

Thamrin, M. A., Shimamoto, H., & Putro, H. P. H. (2021). Analysis of Bus Performance and Road Perception Based on Transit User Perspective on

Ferry Usage-A Case Study at Ferry Port from North Buton Regency to Kendari Municipal. 宮崎大学工学部紀要, 50, 3-9.

Rahmafitria, F., Pearce, P. L., Oktadiana, H., & Putro, H. P. (2020). Tourism planning and planning theory: Historical roots and contemporary alignment. Tourism Management Perspectives, 35, 100703.

Leksono, R. B., Kombaitan, B., Putro, H. P. H., & Sutriadi, R. (2020). Initiating Consensus Building to Utilize Urban Open Space for Urban Agriculture: A Case Study of Pekanbaru City, Indonesia. International Journal of Design Management & Professional Practice, 14(4).

Rahmafitria, F., Sukmayadi, V., & Purboyo, H. (2020, May). The real and actual tourism accessibility in protected areas. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 501, No. 1, p. 012047). IOP Publishing.

Putro, H. P. H., & Azkarifa, S. (2020). Study on Application of Touristification Concept in Likupang Tourism SEZ Development Plan. ASEAN Journal on Hospitality and Tourism, 18(1), 13-21.

Suryana, H., Yudoko, G., Putro, H. P. H., & Dirgahayani, P. (2019, March). Model Reverse Logistics System of Plastic Waste Recycling at Indonesesia. In Journal of Physics: Conference Series (Vol. 1175, No. 1, p. 012195). IOP Publishing.

Putro, H. P. H., Furqon, A., & Brilliyanti, A. (2019). The position of stakeholders involved in the collaboration of the tourism destination governance in Pangandaran, West Java-Indonesia. Journal of Management Info, 6(1), 22-26.

Rahmafitria, F., Purboyo, H., & Rosyidie, A. (2019). Agglomeration in tourism: the case of SEZs in regional development goals. MIMBAR: Jurnal Sosial dan Pembangunan, 35(2), 342-351.

Putro, H. P. H., & Putri, S. P. (2019). Impact Assessment of Touristification in Yogyakarta on the Development of Urban and Rural Tourist Villages. Asean J. Hosp. Tour, 17, 82-94.

Setiawan, T. H., & Putro, H. P. H. (2019). MODEL PENGEMBANGAN ANGKUTAN UMUM KAWASAN WISATA DIENG JAWA TENGAH. Jurnal Transportasi, 19(1), 49-58.

Taufiq, M., Kombaitan, B., & Putro, H. P. H. (2018). CSR, suatu refleksi perencanaan transaktif: Perspektif filsafat ilmu pengetahuan. TATALOKA, 20(2), 136-147.

Putro, H. P. H., & Utami, N. L. P. (2017). Local Road Maintenance Prioritization Literature Review. International Journal of System Modeling and Simulation, 2(4), 21-26.

Putro, H. P. H., & Ibad, M. Z. (2017). KEBUTUHAN PENGEMBANGAN PELABUHAN GUNA MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH JAWA BARAT. Creative Research Journal, 2(02), 117-134.

VII. PENGHARGAAN

No.	Nama Penghargaan	Pemberi penghargaan	Tahun
1	Satyalancana Karya Satya XXX Tahun	Presiden RI	2018
2	Satyalancana Karya Satya XX Tahun	Presiden RI	2009
3	Penghargaan Rektor ITB Bidang Pengajaran Tahun 2015	Rektor ITB	2015

ITB PRESS
Gedung STP ITB, Lantai 1,
Jl. Ganesa No. 15F Bandung 40132
+62 22 20469057
www.itbpress.id
office@itbpress.id
Anggota Ikapi No. 043/JBA/92
APPTI No. 005.062.1.10.2018

Forum Guru Besar
Institut Teknologi Bandung

Jalan Dipati Ukur No. 4, Bandung 40132
E-mail: sekretariat-fgb@itb.ac.id
Telp. (022) 2512532
fgb.itb.ac.id FgbItb FGB_ITB
@fgbitb_1920 Forum Guru Besar ITB

ISBN 978-623-297-388-6
9 786232 973886