

## URBANISASI DAN PERTUMBUHAN KOTA-KOTA DI INDONESIA: SUATU PERBANDINGAN ANTAR- KAWASAN MAKRO INDONESIA

Jurnal Pengembangan Kota (2019)

Volume 7 No. 1 (91–110)

Tersedia online di:

<http://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jpk>

DOI: 10.14710/jpk.7.1.91-110

**Fadjar Hari Mardiansjah<sup>1</sup>, Paramita Rahayu<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas  
Diponegoro, Semarang Indonesia

<sup>2</sup>Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas  
Sebelas Maret Kota Surakarta, Indonesia

**Abstrak.** Indonesia telah mengalami proses urbanisasi cepat dengan memiliki perbedaan karakter di setiap wilayahnya. Perbedaan tersebut juga tampak pada jenis dan sebaran kota-kota yang tumbuh dan berkembang di wilayahnya. Artikel ini ditujukan untuk menganalisis perbedaan proses urbanisasi yang terjadi antar wilayah di Indonesia, melalui pemahaman terhadap perbedaan pertumbuhan kota-kota yang ada di setiap kawasan makro di Indonesia. Metoda analisis yang digunakan adalah metoda deskriptif, dengan menggunakan data statistik kependudukan hasil Sensus Penduduk tahun 2000 dan Survey Penduduk Antar-Sensus (SUPAS) tahun 2015, yang dijelaskan dengan mempertimbangkan karakter dan sejarah pembangunan wilayahnya, serta peran-peran yang dimiliki oleh kota-kota yang tumbuh dan berkembang. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa proses urbanisasi di Indonesia masih sangat terkonsentrasi di Pulau Jawa, khususnya di bagian barat, dimana besarnya konsentrasi urbanisasi dan pertumbuhan kota-kotanya mendorong kebutuhan untuk memperluas proses urbanisasi dan pertumbuhan kota-kota Indonesia ke kawasan-kawasan lainnya, termasuk ke Kawasan Pulau-pulau lain yang relatif masih kecil tingkat urbanisasi dan pertumbuhan kota-kotanya.

**[Title: Urbanization and Development of Cities in Indonesia: An Inter-macro-regions Comparison]** Indonesia has experienced rapid urbanization with different characters in every region. The difference are also shown by the type and distribution of cities developed in every region. This article aims to analyze the differences of urbanization process among regions in Indonesia, by elaborating comprehension on the difference of cities developed in every macro region. The research uses descriptive methods, by employing population data resulted from 2000 national census and 2015 Intercensal Population Survey, which are explained by considering history and characters of the regions, and the roles possessed by the cities in the regions. The results of the study show that urbanization process in Indonesia is still highly concentrated in Java Island, especially in the western part. The high concentration of urbanization and urban development process push a need for Indonesia to widen its urbanization and development of its cities to other regions, including to the outside Java and Sumatera that still have relatively limited level in urbanization process as well as in development of their cities.

**Keyword:** Indonesia; penduduk kota; perbandingan antar-wilayah; perbandingan kota-kota; urbanisasi.

*Cara Mengutip:* Mardiansjah, FH., Rahayu, P (2019). Urbanisasi dan Pertumbuhan Kota-kota di Indonesia: Suatu Perbandingan Antar-Kawasan Makro Indonesia. *Jurnal Pengembangan Kota*. Vol 7 (1): 91-110. DOI: 10.14710/jpk.7.1.91-110

### 1. PENDAHULUAN

Dalam konteks makro, urbanisasi dipahami sebagai suatu proses beragam dengan melibatkan banyak proses perubahan yang saling berkaitan, termasuk proses pertumbuhan dan perkembangan demografi, ekonomi, teknologi, sosial, politik, budaya, dan lingkungan (Knox dan McCarthy, 2014). Dalam konteks sempit, urbanisasi juga dapat dipahami sebagai suatu proses peningkatan jumlah penduduk perkotaan yang disertai dengan peningkatan konsentrasi penduduk dan aktivitas-aktivitasnya pada kawasan-kawasan perkotaan, sehingga kepadatan dan intensitas kawasan

tersebut lebih tinggi daripada kawasan-kawasan lain di sekitarnya (Sato & Yamamoto, 2005).

Kota merupakan suatu simpul yang sangat penting bagi sistem perkotaan maupun ekonomi wilayah karena kota merupakan tempat terkonsentrasinya

ISSN 2337-7062 © 2019

This is an open access article under the CC-BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>). – lihat halaman depan © 2019

\*Korespondensi penulis: [fadjar\\_mardiansjah@yahoo.com](mailto:fadjar_mardiansjah@yahoo.com)

Diterima 2 Mei 2019, disetujui 21 Juni 2019

aktivitas-aktivitas ekonomi yang berlangsung (Soo, 2005). Kota tidak hanya memiliki potensi untuk meningkatkan perkembangan dan pertumbuhan secara internal di dalam wilayahnya, tetapi juga memiliki beragam potensi untuk meningkatkan pertumbuhan dan perkembangan ke luar batas wilayahnya, baik secara melebar ke wilayah sekitarnya maupun secara melompat ke tempat-tempat atau kota-kota lainnya (Fan, 2013). Pengaruh pertumbuhan perkotaan dan aktivitas-aktivitasnya meningkatkan efek distribusi manfaat ekonomi melalui dua tipe perkembangan utama, yaitu secara *intensive margin* atau pertumbuhan internal dan *extensive margin* atau perkembangan eksternal (Cordoba, 2008; Eaton and Eckstein, 1997). Dalam konteks ini, studi dan penelitian tentang pertumbuhan dan perkembangan kota-kota di dalam suatu wilayah merupakan salah satu fokus penting di dalam kajian untuk memahami proses urbanisasi dan perkembangan sistem perkotaan di dalam suatu wilayah (Baldwin dan Martin, 2003; juga lihat Cohen, 2006; Cordoba, 2008; Fan, 2013; Fang, Pang, dan Liu, 2017).

Sejak di masa awal kemerdekaannya, Indonesia mengalami proses urbanisasi dan pertumbuhan penduduk perkotaan yang cepat. Urbanisasi dan pertumbuhan penduduk perkotaan tersebut meningkat terutama sejak tahun 1970an, ketika Indonesia memulai program pembangunan nasionalnya secara lebih terstruktur. Indonesia tercatat baru memiliki 15,5 juta penduduk perkotaan (15,9%) dari 97,09 juta penduduk total menurut hasil Sensus Penduduk Tahun 1961, sensus penduduk nasional pertama di masa kemerdekaan Indonesia (BPS, 1961). Penduduk perkotaan Indonesia meningkat lebih dari lima kali lipat dalam empat puluh tahun menjadi 85,2 juta jiwa di akhir abad ke-20, dengan proporsi sekitar 41,9% dari seluruh total penduduk yang ada (BPS, 20). Selanjutnya, hasil sensus penduduk terakhir di tahun 2010 memperlihatkan bahwa penduduk perkotaan Indonesia meningkat menjadi 118,32 juta jiwa dengan proporsi yang mencapai 49,8% dari penduduk totalnya. Hasil sensus terakhir ini mengkonfirmasi bahwa Indonesia telah memiliki lebih dari 100 juta jiwa penduduk perkotaan bersama beberapa negara lain, seperti China, India, Amerika Serikat, Brazil, Jepang dan Rusia.

Jones dan Mulyana (2015) menyatakan bahwa proporsi penduduk perkotaan Indonesia mulai melampaui angka 50% untuk pertama kalinya sejak tahun 2012, sehingga sejak saat itu penduduk Indonesia mulai dapat diklasifikasikan sebagai masyarakat perkotaan. Selanjutnya, Survey Penduduk Antar-Sensus (SUPAS) tahun 2015 mengestimasi bahwa penduduk perkotaan Indonesia telah mencapai 135,61 juta jiwa, yang merepresentasi sekitar 55,2% penduduk totalnya.

Namun, proses urbanisasi terjadi secara tidak merata. Hasil SUPAS tahun 2015 memperlihatkan bahwa Pulau Jawa, pulau besar terkecil yang hanya sekitar 7% dari seluruh daratan Indonesia menjadi rumah bagi sekitar 145,01 juta penduduk yang merepresentasi 56,8% penduduk Indonesia, Termasuk di dalamnya adalah 90,83 juta penduduk perkotaan, yang berarti sekitar 66,97% penduduk perkotaan Indonesia. Sementara itu, penduduk Sumatera hanya berjumlah 55,20 juta jiwa yang merupakan 21,6% penduduk Indonesia. Termasuk di dalamnya adalah 22,85 juta penduduk perkotaan Sumatera, 16,85% dari penduduk perkotaan Indonesia, dan Kawasan Pulau-pulau lainnya berpenduduk 54,97 juta jiwa dengan 21,94 juta penduduk perkotaan. Pulau Jawa juga memiliki tingkat urbanisasi tertinggi, yaitu sebesar 62,63%, yang berarti bahwa 62,63% penduduknya terkategori sebagai penduduk perkotaan. Sementara itu, Kawasan Sumatera memiliki tingkat urbanisasi sebesar 41,39% dan Kawasan Pulau-pulau lainnya bervariasi dari 29,7% (Papua) hingga 44,8% (Kalimantan).

Artikel ini akan menganalisis perbedaan jenis, distribusi dan pertumbuhan kota-kota di Indonesia, yang diklasifikasi ke dalam tiga buah kawasan makro sebagai bagian wilayah Indonesia, yaitu Kawasan Pulau Jawa, Pulau Sumatera dan Kawasan Pulau-pulau Lainnya. Di negara maju, studi seperti ini sangat penting dilakukan untuk memprediksi pertumbuhannya di masa datang (Bosker dkk, 2008 ; Ioannides dan Rossi-Hansberg, 2005; Cohen, 2004; Eaton dan Eckstein, 1997). Sayangnya, penelitian seperti ini masih jarang dilakukan untuk kota-kota di negara berkembang (Fan, 2013 ; Ye dan Xie, 2012), sehingga penelitian ini juga ditujukan untuk berkontribusi ke dalam penelitian sejenis di Negara berkembang, khususnya Indonesia. Studi ini menggunakan data tahun 2000 dan 2015, dimana

penggunaan tahun 2000 sebagai basis waktu analisis juga dilakukan dengan mempertimbangkan tahun tersebut merupakan tahun awal dilaksanakannya sistem desentralisasi wilayah yang baru di Indonesia, yang turut memberikan pengaruh kepada pembentukan dan perkembangan kota-kota di Indonesia.

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metoda kuantitatif yang memanfaatkan teknik analisis deskriptif untuk menjelaskan fenomena berdasarkan data dan informasi pertumbuhan dan perkembangan kota-kota di Indonesia, yang direpresentasi oleh pertumbuhan penduduk dari daerah-daerah kota yang ada di Indonesia, kecuali Jakarta yang memiliki status sebagai provinsi daerah khusus ibukota. Variabel yang digunakan untuk mengukur perubahan ukuran kota-kotanya adalah jumlah penduduk yang tercatat dari hasil pencatatan Sensus Penduduk (SP) tahun 2000 dan Survey Penduduk Antar-Sensus (SUPAS) tahun 2015. Analisis yang dilakukan juga mempertimbangkan karakteristik dan sejarah pembangunan yang dimiliki wilayahnya, serta peran-peran yang dimiliki oleh kota-kota yang ada.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1 Perkembangan Umum Kota-kota di Indonesia

Terdapat perkembangan jumlah kota (daerah kota) di Indonesia antara tahun 2000 hingga 2015. Jumlah daerah kota tersebut berkembang dari 63 kota di tahun 2000 menjadi 94 kota di tahun 2015. Berdasarkan catatan dari hasil sensus penduduk yang dilakukan, jumlah kota di Indonesia ini berkembang dari 47 kota di tahun 1961 menjadi 50 kota di tahun 1971 yang terus bertahan hingga tahun 1990. Selanjutnya jumlah tadi menjadi 64 kota di tahun 2000, yang bertambah menjadi 94 kota di tahun 2010 hingga saat ini. Dengan demikian pada antara tahun 2000 hingga 2015 terdapat penambahan sebesar 30 buah kota (daerah kota) baru. Jumlah ini lebih besar daripada penambahan sebelum tahun 2000 yang hanya sebanyak 17 kota baru.

Kawasan Jawa merupakan kawasan yang paling banyak memiliki jumlah kota di masa awal observasi, yaitu 24 kota di tahun 2000. Namun, karena jumlah pertumbuhannya relatif kecil, yaitu hanya 6 (enam) buah daerah kota baru di Jawa pada tahun 2000 hingga 2015, maka jumlah kotanya di tahun 2015 menjadi lebih kecil daripada jumlah yang dimiliki oleh Kawasan Sumatera yang memiliki 34 buah kota, sebagai akibat dari penambahan 12 kota baru pada periode 2000 hingga 2015. Sementara itu, Kawasan Pulau-pulau lainnya merupakan kawasan yang memiliki jumlah kota yang terkecil di masa awal, dengan hanya 18 kota di tahun 2000, namun kini memiliki jumlah kota yang sama dengan Kawasan Jawa, yaitu 30 buah kota, sebagai akibat dari penambahan jumlah sebesar 12 kota baru selama periode antara tahun 2000 hingga 2015.

Pertambahan jumlah kota tersebut diakibatkan oleh adanya pembentukan kota (daerah-daerah kota) baru. Pembentukan kota baru ini merupakan hasil dari proses administrasi dan politik, yang juga merupakan bagian dari proses demokratisasi yang terjadi di Indonesia pasca reformasi (Fitriani dkk, 2005). Oleh karena itu, proses penambahan kota jauh lebih banyak terjadi pada masa pasca tahun 2000, yang merupakan tahun awal mulai dilaksanakannya sistem baru dalam desentralisasi dan demokratisasi di Indonesia.

Di masa era baru desentralisasi dan demokratisasi Indonesia, proses pembentukan daerah kota maupun kabupaten baru dikenal dengan sebutan "pemekaran daerah", yang dalam bahasa Inggris bermakna leksikal sebagai "*blossoming*". Anne Booth (2011) berpendapat bahwa penggunaan istilah tersebut malah menghilangkan makna yang sebenarnya dari proses pembentukan kota atau daerah baru ini. Oleh karena itu, Anne Booth (2011) cenderung lebih memilih istilah "*splitting*" (pemisahan) sebagai padanannya di dalam bahasa Inggris untuk terminologi pemekaran daerah ini, karena pada dasarnya pembentukan daerah baru baik kota maupun kabupaten di Indonesia memang merupakan suatu proses pemisahan daerah baru tersebut dari daerah induknya, yang juga sering disebut sebagai "kabupaten induk" karena biasanya daerah induknya berupa daerah kabupaten.

**Tabel 1. Perkembangan Kota-kota di Indonesia per Kawasan Makro, Tahun 2000 dan 2015**

	Jawa	Sumatera	Kawasan Lainnya	Indonesia
<b>Tahun 2000</b>				
Jumlah kota	24 kota	22 kota	17 kota	63 kota
Populasi penduduk di Kota Terbesar	8,384,853	1,899,327	1,091,643	8,384,853
Populasi penduduk di Kota Terkecil	116,000	23,654	107,933	23,654
Median	282,476	229,951	252,117	242,211
Rata-rata	979,681	369,223	326,826	595,526
Jumlah kota berpenduduk > 1 juta jiwa	7 kota	2 kota	1 kota	10 kota
Jumlah kota berpenduduk 500 ribu - 1 juta jiwa	2 kota	3 kota	3 kota	8 kota
Jumlah kota berpenduduk 300 - 500 ribu jiwa	2 kota	2 kota	4 kota	8 kota
Jumlah kota berpenduduk 100 - 300 ribu jiwa	13 kota	8 kota	9 kota	30 kota
Jumlah kota berpenduduk < 100 ribu jiwa	- kota	7 kota	- kota	7 kota
<b>Tahun 2015</b>				
Jumlah kota	30 kota	34 kota	30 kota	94 kota
Populasi penduduk di Kota Terbesar	9,963,129	2,465,469	1,651,146	9,963,129
Populasi penduduk di Kota Terkecil	124,912	38,077	82,955	38,077
Median	397,580	188,152	207,367	237,542
Rata-rata	1,051,951	380,644	356,652	587,234
Jumlah kota berpenduduk > 1 juta jiwa	8 kota	4 kota	1 kota	13 kota
Jumlah kota berpenduduk 500 ribu - 1 juta jiwa	6 kota	3 kota	5 kota	14 kota
Jumlah kota berpenduduk 300 - 500 ribu jiwa	4 kota	1 kota	7 kota	12 kota
Jumlah kota berpenduduk 100 - 300 ribu jiwa	12 kota	19 kota	15 kota	46 kota
Jumlah kota berpenduduk < 100 ribu jiwa	- kota	7 kota	2 kota	9 kota

Sumber: Data diambil dari hasil Sensus Penduduk Tahun 2000 dan Survey Penduduk Antar-Sensus Tahun 2015.

**Tabel 2. Perkembangan Sepuluh Kota Terbesar di Indonesia, Tahun 2000 dan 2015**

Tahun 2000				Tahun 2015			
No	Kota	Lokasi	Penduduk	No	Kota	Lokasi	Penduduk
1	DKI Jakarta ©	Jawa	8,384,853	1	DKI Jakarta ©	Jawa	9,963,129
2	Surabaya ®	Jawa	2,588,816	2	Surabaya ®	Jawa	2,805,906
3	Bandung ®	Jawa	2,141,837	3	Medan ®	Sumatera	2,465,469
4	Bekasi	Jawa	1,639,286	4	Bekasi	Jawa	2,381,053
5	Medan ®	Sumatera	1,899,327	5	Bandung ®	Jawa	2,339,463
6	Tangerang	Jawa	1,311,746	6	Depok	Jawa	1,631,951
7	Depok	Jawa	1,146,055	7	Semarang ®	Jawa	1,621,384
8	Semarang ®	Jawa	1,345,065	8	Tangerang	Jawa	1,566,190
9	Palembang ®	Sumatera	1,441,522	9	Makassar ®	Sulawesi	1,651,146
10	Makassar ®	Sulawesi	1,091,643	10	Palembang ®	Sumatera	1,548,064

Sumber: Diolah dari hasil Sensus Penduduk Tahun 2000 dan Survey Penduduk Antar-Sensus Tahun 2015.

Catatan: © adalah tanda untuk kota yang berperan sebagai ibukota Negara.

® adalah tanda untuk kota yang berperan sebagai ibukota provinsi.

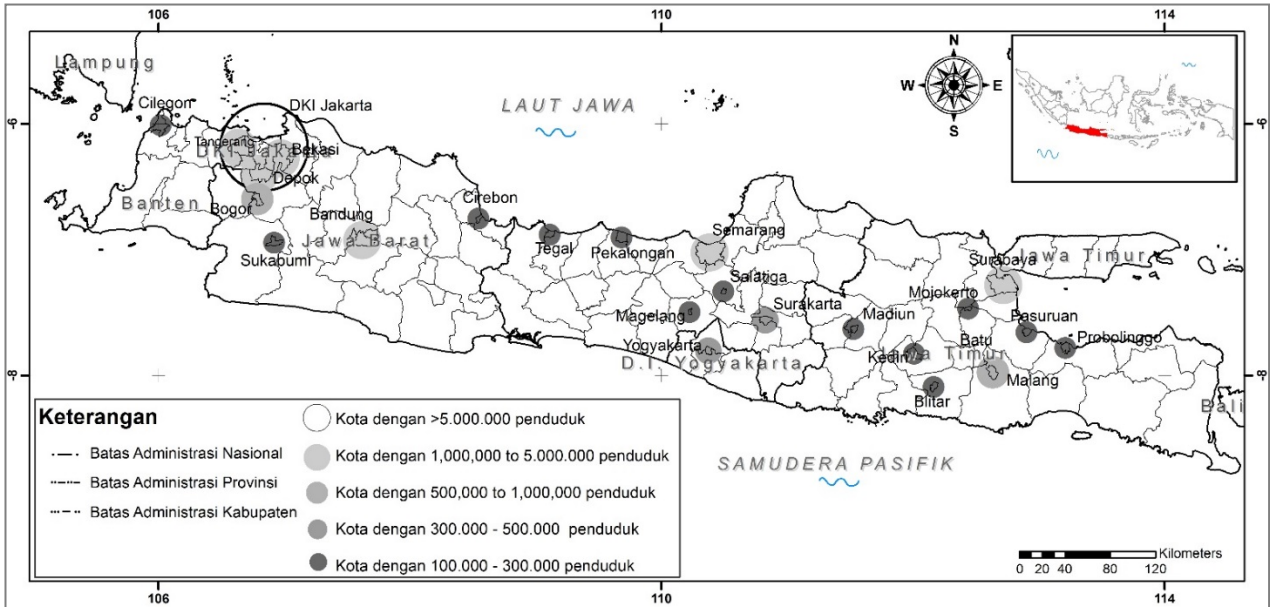
Tabel 1 memperlihatkan lebih dari setengah kota di Indonesia merupakan kota-kota kecil dan menengah yang berpenduduk kurang dari 300 ribu jiwa untuk setiap kotanya. Jumlah kota pada ukuran ini meningkat dari 37 kota di tahun 2000, menjadi 55 kota di tahun 2015. Jumlah yang pertama terdiri dari 30 kota berukuran 100 – 300 ribu jiwa dan 7 kota berukuran kurang dari 100 ribu jiwa, sedangkan yang kedua terdiri dari 46 kota berukuran yang pertama dan 9 kota berukuran yang kedua. Pertambahan yang relatif besar pada jenis ukuran kota ini memperlihatkan bahwa jenis ukuran kota ini merupakan jenis ukuran kota yang paling dinamis di Indonesia, yang jumlahnya lebih mudah untuk bertambah daripada jenis ukuran-ukuran kota yang lainnya.

Cohen (2006) berpendapat bahwa terutama di negara-negara berkembang, kota-kota berukuran kecil dan menengah merupakan kota-kota yang juga memiliki agenda yang besar mengingat beberapa sebab, seperti: (1) memiliki jumlah penduduk akumulatif yang cukup/sangat besar; tetapi (2) biasanya memiliki sediaan fasilitas dan infrastruktur yang kurang memadai, dan (3) kapasitas kelembagaan pengelolaan pembangunan yang relatif lebih lemah.

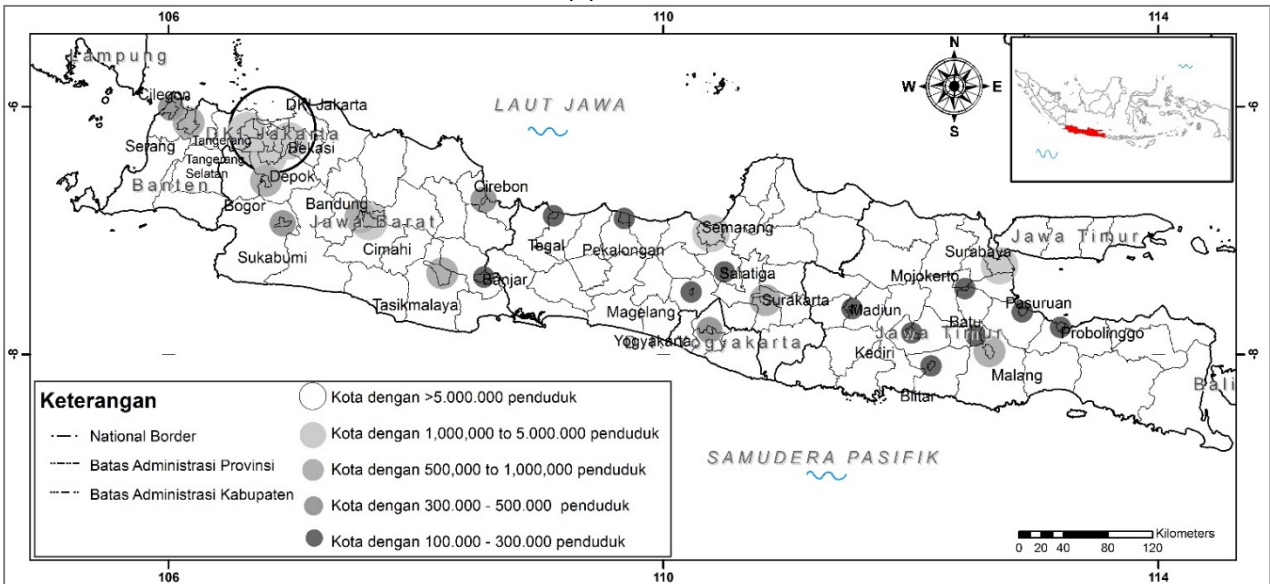
Untuk kota-kota besar, hingga tahun 2015 hanya terdapat 13 buah kota yang berpenduduk lebih dari satu juta jiwa, yang bertambah dari 10 kota di tahun

2000. Tabel 2 memperlihatkan sepuluh kota terbesar di Indonesia, yang didominasi oleh kota-kota yang memiliki peran dan fungsi politik dan administratif, sebagai ibukota negara atau ibukota provinsi. Fenomena ini sejalan dengan pendapat Soo (2005) yang mengatakan bahwa ukuran populasi kota-kota di negara-negara berkembang sangat dipengaruhi oleh faktor administrasi dan politik, sehingga biasanya kota-kota terbesar di setiap wilayah merupakan ibukota dari setiap wilayahnya (juga lihat Ye dan Xie, 2012; Anderson dan Ge, 2005).

Hal yang menarik yang dapat dilihat pada Tabel 2 adalah adanya kota-kota yang termasuk ke dalam sepuluh kota terbesar Indonesia yang bukan merupakan ibukota negara atau provinsi, yaitu Kota Bekasi, Tangerang dan Depok. Kota-kota ini merupakan daerah-daerah kota baru yang terbentuk dan berkembang di sekitar Kota Jakarta, kota pusat administrasi Negara (ibukota Negara) yang sekaligus pusat aktivitas ekonomi nasional. Kombinasi ini menghasilkan daya pembentuk dan pertumbuhan kota-kota baru di sekitar Jakarta, yang kemudian turut menjadi bagian dari kota-kota terbesar di Indonesia. Fenomena ini menarik, karena ketiga kota tersebut merupakan kota-kota baru (Tangerang terbentuk di tahun 1993, Bekasi di tahun 1997 dan Depok di tahun 1999) yang langsung menjadi kota jutaan penduduk dan termasuk menjadi bagian dari kota-kota terbesar.



(a) Tahun 2000



(b) Tahun 2015

**Gambar 1. Perkembangan Kota-kota di Kawasan Jawa, Tahun 2000 dan 2015**

### 3.2 Perkembangan Kota-kota di Kawasan Jawa

Pulau Jawa merupakan kawasan yang berbeda bila dibandingkan dengan kawasan-kawasan lainnya di Indonesia dalam konteks pertumbuhan kota-kotanya. Setidaknya terdapat dua ciri utama yang membuatnya berbeda, yaitu (1) secara tradisional, Pulau Jawa merupakan pulau yang memiliki jumlah dan kepadatan kota tertinggi di antara kawasan-kawasan lain di Indonesia, walaupun saat ini Jawa tidak dapat lagi dipandang sebagai kawasan yang memiliki jumlah kota terbanyak; dan (2) karena jenis ukuran kota yang berada di Pulau Jawa

jauh lebih besar daripada jenis ukuran kota yang ada di kawasan-kawasan lainnya.

Perbedaan karakter kota-kota di Jawa ini tidak terlepas dari karakteristik wilayah serta sejarah pembangunan di Pulau Jawa yang juga sangat mempengaruhi pola perkembangan kota di Pulau Jawa. Pulau Jawa merupakan kawasan pulau yang memiliki populasi penduduk yang terbesar sejak ratusan tahun lalu, apabila dibandingkan dengan pulau-pulau atau kawasan-kawasan lainnya di Indonesia. Hugo dkk (1987) memprediksi bahwa Jawa telah memiliki sekitar 3.400 hingga 5000 jiwa

penduduk di awal tahun 1600an, yang berarti sekitar 30 – 50 % dari total penduduk yang bermukim di pulau-pulau Indonesia di masa itu. Jumlah ini terus meningkat hingga mencapai sekitar 29.000 jiwa di awal abad ke-20, dan tercatat memiliki 34.984 penduduk berdasarkan hasil sensus penduduk yang pertama yang dilakukan oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda di tahun 1920, dimana penduduk seluruh kawasan di Indonesia tercatat sebesar 49.155 jiwa (Hugo, dkk, 1987).

Besarnya jumlah dan konsentrasi penduduk di Pulau Jawa tidak terlepas dari sejarah pembangunan infrastruktur wilayah Pulau Jawa yang jauh lebih maju daripada pulau-pulau lainnya di Indonesia. Infrastruktur wilayah pertama yang dibangun adalah jaringan jalan trans-Jawa, yang dibangun tahun 1808 hingga 1811 oleh Herman Willem Daendels, Gubernur Jendral Pemerintah Kolonial Belanda di masa itu (Hugo dkk, 1987). Jalan trans-Jawa tersebut dikenal sebagai "*de Grote Postweg van Java*" atau Jalan Raya Pos di Jawa, yang menghubungkan seluruh kawasan-kawasan utama di Jawa dari Anyer di kawasan Barat hingga Panarukan di kawasan Timur (Hugo dkk, 1987). Kelak jalan ini menjadi cikal bakal jaringan jalan regional utama di Pulau Jawa hingga saat ini.

Sebagaimana kuda masih menjadi alat transportasi utama di waktu itu, pengembangan fungsi jalan pos pada jalan ini juga menghendaki pembangunan fasilitas pendukung transportasi wilayah, yang berupa pos-pos peristirahatan, perawatan dan pemeliharaan kuda pada jarak-jarak tertentu. Di sisi lain, pembangunan jaringan jalan ini membuka potensi yang dimiliki kawasan-kawasan pedalaman di Jawa untuk menerima kegiatan pembangunan ekonomi yang lebih terstruktur dalam bentuk pengembangan perkebunan-perkebunan. Kegiatan perkebunan berkembang di banyak tempat, dan menjadikan kawasan di sekitar pos-pos perawatan kuda juga berkembang sebagai tempat-tempat pasar dan transit yang pada masa berikutnya berkembang menjadi cikal bakal dari banyak kota di Pulau Jawa di saat ini.

Pada masa berikutnya, perkembangan aktivitas perkebunan di Pulau Jawa, serta penemuan teknologi baru dalam bidang transportasi wilayah

dalam bentuk kereta api di Eropa mendorong pembangunan jaringan infrastruktur wilayah ini di Pulau Jawa, sehingga Jawa merupakan kawasan pertama di Indonesia dan Asia Tenggara memiliki jaringan jalan rel dengan beroperasinya kereta pertama di Semarang pada tahun 1867 yang kemudian berhasil menghubungkan Semarang, Yogyakarta dan Surakarta di tahun 1873 (Hugo dkk, 1987). Selanjutnya dibangun sistem serupa di Batavia (Jakarta di masa kolonial) di tahun 1869, yang memperkuat sistem transportasi bagi wilayah Batavia hingga Buitenzorg (Bogor di masa kolonial). Sistem transportasi wilayah ini (transportasi kereta berbasis rel) juga dikembangkan dengan maksud untuk membawa produk perkebunan dari kawasan-kawasan produksi ke pelabuhan-pelabuhan utama pada waktu itu, sehingga kawasan timur Pulau Jawa pun menerima pembangunan sistem jaringan rel kereta di Surabaya di tahun 1878 yang kemudian terhubung hingga Banyuwangi (Hugo dkk, 1987). Selanjutnya, sistem transportasi wilayah ini berkembang dengan pesat, terutama setelah dilakukannya proses pengintegrasian sistem kereta api pada tahun 1880 hingga 1900 yang menghubungkan semua bagian rel kereta api Jawa dari barat ke timur dan sebaliknya, sehingga kemudian memberi kemungkinan bagi Batavia (Jakarta), ibukota Koloni Hindia Belanda, untuk mulai menggantikan posisi Surabaya sebagai kota terbesar di Kawasan Jawa, sejak awal abad ke-20. (Hugo dkk, 1987).

Saat ini, Jawa menjadi tempat berkembangnya kota-kota utama di Indonesia, sebagaimana Jawa merupakan kawasan dari sebagian besar dari kota-kota terbesar Indonesia. Pada tahun 2015, delapan dari 13 kota jutaan penduduk Indonesia berlokasi di Jawa. Jumlah ini berkembang dari tujuh kota jutaan penduduk di tahun 2000 (dari sepuluh kota jutaan penduduk Indonesia di tahun tersebut). Termasuk di dalam kota-kota besar utama ini adalah Jakarta, ibukota Negara yang terdiri dari lima buah kota administratif: Jakarta Pusat, Utara, Timur, Barat dan Selatan, yang keseluruhannya berpenduduk 9,9 juta jiwa pada tahun 2015, tanpa penduduk Kabupaten Administratif Kepulauan Seribu yang terletak di perairan Teluk Jakarta. Jakarta merupakan sebuah kota pelabuhan yang berkembang dari pelabuhan masa lampau, Sunda Kelapa yang berkembang sejak abad ke-empat.

**Tabel 3. Perkembangan Sepuluh Kota Terbesar di Kawasan Jawa, Tahun 2000 dan 2015**

Tahun 2000				Tahun 2015			
No	Kota	Lokasi	Penduduk	No	Kota	Lokasi	Penduduk
1	DKI Jakarta ©*	Barat *	8,384,853	1	DKI Jakarta ©*	Barat *	9,963,129
2	Surabaya ®	Timur <sup>1</sup>	2,588,816	2	Surabaya ®	Timur <sup>1</sup>	2,805,906
3	Bandung ®	Barat <sup>2</sup>	2,141,837	3	Bekasi*	Barat *	2,381,053
4	Bekasi*	Barat *	1,639,286	4	Bandung ®	Barat <sup>2</sup>	2,339,463
5	Semarang ®	Tengah	1,345,065	5	Depok*	Barat *	1,631,951
6	Tangerang*	Barat*	1,311,746	6	Semarang ®	Tengah	1,621,384
7	Depok*	Barat*	1,146,055	7	Tangerang*	Barat *	1,566,190
8	Malang	Timur	749,768	8	Tangerang Selatan*	Barat *	1,219,245
9	Bogor*	Barat*	743,478	9	Bogor*	Barat *	982,469
10	Surakarta	Tengah	488,834	10	Malang	Timur	808,945

Sumber: Diolah dari hasil Sensus Penduduk Tahun 2000 dan Survey Penduduk Antar-Sensus Tahun 2015.

Catatan: © adalah tanda untuk kota yang berperan sebagai ibukota Negara.

® adalah tanda untuk kota yang berperan sebagai ibukota provinsi.

\* adalah tanda untuk kota yang berlokasi di Kawasan Jakarta dan sekitarnya.

<sup>1</sup> adalah tanda untuk kota yang berlokasi di Kawasan Surabaya dan sekitarnya.

<sup>2</sup> adalah tanda untuk kota yang berlokasi di Kawasan Bandung dan sekitarnya.

Beberapa kota besar utama di Pulau Jawa yang berkembang dari perannya sebagai kota pelabuhan masa lampau lain adalah Kota Surabaya dan Semarang. Surabaya merupakan kota pelabuhan utama Jawa hingga masa akhir abad ke 19 yang menjadi pelabuhan pengekspor hasil bumi dari Kawasan Jawa dan Kawasan Pulau-pulau lainnya di bagian timur Indonesia, sejak masa pemerintahan Kolonial Hindia Belanda. Peran ekonomi ini membuat Surabaya berkembang menjadi kota terbesar di Jawa hingga awal abad ke-20 (Hugo dkk, 1987). Sedangkan Semarang merupakan kota pelabuhan yang diperkirakan terkaya pada peralihan abad ke-19 ke abad ke-20, berkat aktivitas perdagangan dan ekspor gula dari aktivitas industrinya yang berada di sepanjang pantai utara Jawa Tengah hingga ke selatan ke wilayah Surakarta dan Yogyakarta (Hugo dkk, 1987).

Pembangunan jaringan kereta api yang menghubungkan seluruh wilayah Jawa serta penetapan Jakarta sebagai kota pelabuhan ekspor utama sejak awal abad ke-20 di masa kolonial mendorong konsentrasi pertumbuhan bergeser ke Jakarta. Hugo dkk (1987) mencatat bahwa Kota Surabaya, yang masih menjadi kota dengan jumlah penduduk terbesar di Jawa dengan jumlah penduduk sebesar 150.198 jiwa di tahun 1905 di

masa penduduk Jakarta baru 138.551 jiwa, mendapat konfirmasi dari hasil sensus pertama di tahun 1920 bahwa Surabaya telah menjadi kota terbesar kedua dengan penduduk sebesar 192.190 jiwa dan Jakarta 306.309 jiwa. Pengkonsentrasian penduduk di Jakarta ini terus berlanjut hingga setelah masa kemerdekaan, dan terutama sejak masa orde baru di akhir tahun 1960an hingga akhir 1990an, yang mendorong pertumbuhan yang melebar dengan pembengkakan Kota Jakarta sehingga sekarang menjadi sebuah aglomerasi kota raksasa (*megacity*) dan memiliki indeks primacy yang sangat tinggi karena berukuran lebih dari tiga kali lipat dari Metropolitan Surabaya, aglomerasi perkotaan kedua terbesar di Jawa dan di Indonesia.

Hal menarik lain terjadi pada Bandung, kota yang secara tradisional menjadi kota terbesar ketiga di Jawa sejak masa kemerdekaan Republik Indonesia. Sensus Penduduk terakhir di tahun 2010 masih mengkonfirmasi Bandung sebagai kota terbesar ketiga dengan jumlah penduduk sebesar 2.393.633 jiwa dan Bekasi sebesar 2.336.489 jiwa (BPS, 2012), Namun selanjutnya, hasil SUPAS tahun 2015 mengindikasikan bahwa posisi Bandung sebagai kota terbesar ketiga dikoreksi oleh Kota Bekasi, sehingga posisinya turun menjadi yang keempat.



Fenomena lebih cepatnya pertumbuhan Bekasi daripada Bandung ini cukup menarik apabila dilihat dari lokasi kedua kota tersebut. Bekasi merupakan salah satu kota yang berlokasi di sekitar Kota Jakarta (lihat Gambar 1 dan Tabel 3). Pesatnya pertumbuhan Kota Bekasi yang berlokasi di sekitar Kota Jakarta ini juga tampak pada beberapa kota utama lain lain yang berlokasi di sekitar Jakarta seperti Kota Depok dan Bogor.

Seperti yang dapat dilihat pada Tabel 3, Depok dan Bogor juga memiliki laju pertumbuhan cepat, yang lebih cepat dari kota lain yang berposisi di atasnya, sehingga pada tahun kedua kota ini mengambil posisi kota-kota yang berada di atasnya tersebut. Depok yang berada pada posisi ke-7 di tahun 2000 mengambil posisi ke-5 di tahun 2015 dengan menggantikan Kota Semarang dan Tangerang. Sedangkan Bogor, walaupun posisinya tetap berada pada posisi ke-9, baik di tahun 2000 dan tahun 2015, tetapi Bogor mengambil alih posisi Malang yang berada di atasnya di tahun 2000.

Dalam konteks ini, fenomena pertumbuhan cepat dari Kota Jakarta dan kota-kota lain di sekitarnya seperti Bekasi, Depok, dan Bogor memperlihatkan tingginya konsentrasi pertumbuhan di Kawasan Jakarta dan sekitarnya. Fenomena pertumbuhan cepat ini ini juga diperlihatkan oleh fenomena terbentuknya Kota Tangerang Selatan, sebuah daerah kota baru di sebelah Barat-Selatan Jakarta yang baru dibentuk tahun 2008, dengan langsung berada pada daftar kota-kota utama dengan jutaan penduduk, dan berada pada daftar sepuluh besar kota di Pulau Jawa.

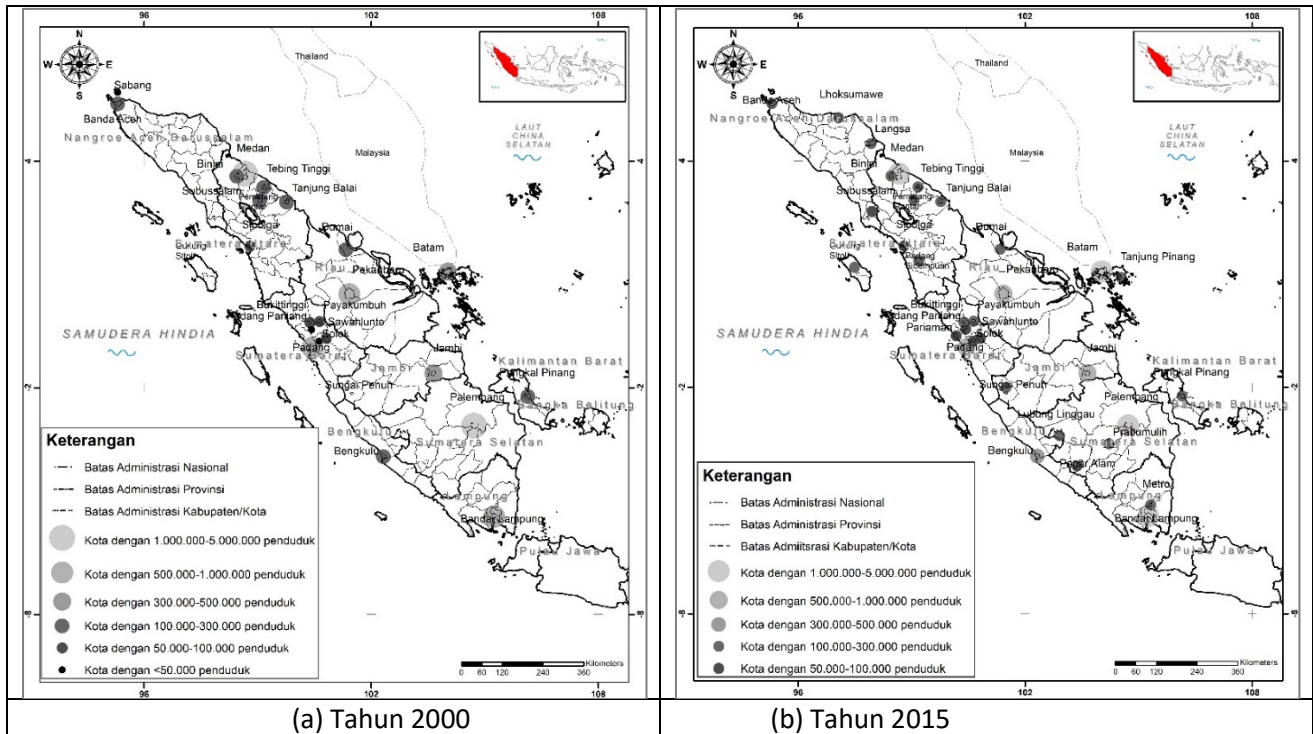
Secara spasialnya, fenomena pertumbuhan cepat ini juga diiringi oleh proses perkembangan perkotaan yang melebar (*extended urban formation*) dari Kota Jakarta ke wilayah sekitarnya. Pertumbuhan penduduk dan aktivitas perkotaan di Kota Jakarta tidak dapat ditampung oleh wilayah Kota Jakarta secara sendirian, dan memerlukan kawasan lain di luar kota Jakarta, baik untuk penyediaan bagi kebutuhan aktivitas perumahan dan permukiman, maupun aktivitas lain seperti industri serta perdagangan dan jasa.

Konsentrasi pertumbuhan cepat dan melebar seperti yang terjadi di Jakarta juga terjadi pada

beberapa kawasan lain di Pulau Jawa, seperti di Kawasan Bandung dan Kawasan Surabaya. Kawasan Bandung juga membangun sebuah formasi perkembangan perkotaan melebar (lihat Budiyaning dan Pratiwi, 2016), yang juga “melahirkan” sebuah daerah kota baru, yaitu Kota Cimahi di tahun 2001. Berdasarkan hasil Sensus Penduduk 2010, kota ini berpenduduk 541.139 jiwa. Kawasan Surabaya juga memperlihatkan fenomena spasial tersebut sejak tahun 1980an (lihat Firman, 1992; dan Firman, 2016), walau tidak/belum melahirkan daerah-daerah kota baru di sekitarnya.

Suatu hal yang menarik pada kasus perkembangan kawasan perkotaan di Pulau Jawa adalah bahwa proses dan pembentukan formasi perkotaan yang melebar ini tidak lagi hanya terjadi pada kota-kota yang berukuran besar seperti Jakarta, Surabaya dan Bandung saja, tetapi juga telah terjadi pada beberapa kawasan perkotaan lain, termasuk yang berbasiskan pada kota-kota yang jauh lebih kecil. Fahmi dkk (2014) memperlihatkan pembentukan formasi perkotaan tersebut pada Kawasan Cirebon, Jawa Barat, dengan berbasiskan pada Kota Cirebon yang terkategori sebagai kota menengah dengan jumlah penduduk sebesar 269.186 di tahun 2000 dan kemudian 295.764 di tahun 2010. Rahayu dan Mardiansjah (2018) serta Mardiansjah dkk (2018) memperlihatkan bahwa fenomena perkembangan melebar ini juga terjadi di Kawasan Surakarta, Jawa Tengah, dengan berbasiskan pada Kota Surakarta yang terkategori sebagai kota menengah besar dengan jumlah penduduk sebesar 488.834 di tahun 2000 dan kemudian 500.642 di tahun 2010.

Suatu hal yang membedakan antara konsentrasi pertumbuhan di kawasan-kawasan yang berbasis pada kota-kota yang kecil dengan konsentrasi pertumbuhan yang terjadi di kawasan kota-kota yang besar seperti Jakarta, Bandung dan Surabaya adalah pada skala/ukuran dan intensitas (laju pertumbuhan) yang lebih kecil. Besar kemungkinan perbedaan ini juga dipengaruhi oleh perbedaan peran yang dimiliki oleh kota-kota intinya, dimana Jakarta memiliki peran dan fungsi sebagai ibukota negara, serta Bandung dan Surabaya sebagai ibukota provinsi, sementara kota-kota lain yang lebih kecil tidak memiliki peran seperti itu.



**Gambar 2. Perkembangan Kota-kota di Kawasan Sumatera, Tahun 2000 dan 2015**

*Sumber: hasil analisis, 2019.*

**Tabel 4. Perkembangan Sepuluh Kota Terbesar di Kawasan Sumatera, Tahun 2000 dan 2015**

Tahun 2000				Tahun 2015			
No	Kota	Lokasi	Penduduk	No	Kota	Lokasi	Penduduk
1	Medan <sup>®1</sup>	Utara	1,899,327	1	Medan <sup>®1</sup>	Utara	2,465,469
2	Palembang <sup>®</sup>	Selatan	1,441,522	2	Palembang <sup>®</sup>	Selatan	1,548,064
3	Bandar Lampung <sup>®</sup>	Selatan	743,109	3	Bandar Lampung <sup>®</sup>	Selatan	1,166,761
4	Padang <sup>®</sup>	Tengah	711,351	4	Batam	Tengah*	1,029,808
5	Pekanbaru <sup>®</sup>	Tengah	582,240	5	Padang <sup>®</sup>	Tengah	872,271
6	Batam	Tengah*	434,299	6	Pekanbaru <sup>®</sup>	Tengah	855,221
7	Jambi <sup>®</sup>	Tengah	416,841	7	Jambi <sup>®</sup>	Tengah	602,187
8	Pematang Siantar	Utara	240,831	8	Bengkulu <sup>®</sup>	Selatan	360,495
9	Bengkulu <sup>®</sup>	Selatan	231,666	9	Pematang Siantar	Utara	278,055
10	Banda Aceh <sup>®</sup>	Utara	219,070	10	Binjai <sup>1</sup>	Utara	269,053

*Sumber: Diolah dari hasil Sensus Penduduk Tahun 2000 dan Survey Penduduk Antar-Sensus Tahun 2015.*

*Catatan: <sup>®</sup> adalah tanda untuk kota yang berperan sebagai ibukota provinsi.*

*\* adalah tanda untuk kota yang berlokasi di Kepulauan.*

*<sup>1</sup> adalah tanda untuk kota yang berlokasi di Kawasan Medan dan sekitarnya.*

### 3.3 Perkembangan di Kawasan Sumatera

Pulau Sumatera merupakan kawasan makro kedua yang paling terurbanisasi di Indonesia setelah Jawa. Kawasan ini memiliki karakteristik urbanisasi yang berbeda dari Kawasan Jawa dan Kawasan Pulau-pulau lainnya, yang tidak hanya dipengaruhi oleh

karakteristik wilayah yang dimiliki, tetapi juga dipengaruhi oleh sejarah pembangunan yang terjadi di dalamnya.

Pulau ini adalah pulau terbesar keenam di dunia, yang menjadi pulau terbesar ketiga di Indonesia, dengan luas daratan sekitar tiga setengah kali Pulau

Jawa, Namun, kawasan ini hanya memiliki sekitar 40% dari penduduk Pulau Jawa, dengan jumlah penduduk perkotaan sekitar seperempat dari yang dimiliki Pulau Jawa. Kondisi ini membuat tingkat kepadatan penduduk serta kepadatan perkotaan yang jauh lebih rendah daripada yang terdapat di Jawa.

Selain itu, berbeda dengan Kawasan Jawa yang telah memiliki jaringan transportasi wilayah yang terintegrasi sejak di awal abad ke-19 dengan pembangunan Jalan Raya Pos, pembangunan Jalan Lintas Sumatera baru dimulai sejak tahun 1965, ketika Presiden Soekarno mencanangkannya sebagai sebuah Program Strategis Nasional. Namun, baru setelah sepuluh tahun pelaksanaan masa pembangunannya, jaringan jalan regional ini berhasil mengintegrasikan sistem jaringan jalan di Pulau Sumatera dari utara ke selatan. Sebelumnya, jaringan jalan di Sumatera terpecah-pecah dan belum terintegrasi menjadi satu sistem yang terhubung karena pembangunannya dilakukan per wilayah serta banyaknya kerusakan di sana sini.

Selain karena jarak antar kota (pusat-pusat permukiman) di Sumatera yang jauh lebih besar daripada jaraknya di Jawa, beberapa hal yang menjadikan kesulitan di dalam pembangunan jaringan jalan regional di Sumatera ketika itu adalah luasnya wilayah dan kondisi morfologi wilayah yang jauh lebih ekstrim daripada yang ada di pulau Jawa.

Berbeda dengan Pulau Jawa yang tidak memiliki rangkaian pegunungan yang tinggi dan panjang, Pulau Sumatera memiliki rangkaian pegunungan Bukit Barisan yang sangat panjang serta lebih tinggi dan lebih curam dari yang ada di Pulau Jawa. Pegunungan ini membentang tak terputus di sepanjang pantai barat Pulau Sumatera dari ujung utara hingga ke ujung selatan. Kondisi ini menyulitkan pengintegrasian jaringan jalan barat dan timurnya. Akibatnya, faktor morfologis dan ketersediaan infrastruktur daerah juga mempengaruhi jarak antar kota di Sumatera, sehingga lebih jauh dari di Jawa.

Sebenarnya, Pemerintah Kolonial Hindia Belanda juga telah membangun sistem rel kereta api di beberapa bagian, yaitu di pesisir timur Sumatera Utara dari Banda Aceh melalui Medan hingga ke Tanjung Balai dan Labuhan Batu; di pantai barat

Sumatera Barat dari Padang melalui Bukit Tinggi, ke Solok dan Sawahlunto; serta di bagian selatan Sumatera dari Tanjung Karang Lampung ke Palembang dan Bukit Asam Sumatera Selatan. Tetapi, banyak bagian dari sistem kereta api yang rusak dan tidak aktif setelah era kemerdekaan. Hanya sejak tahun 2015, banyak bagian sistem ini mulai diperbaiki dan ditingkatkan dalam suatu Program Strategis Nasional bersama pembangunan jalan tol trans-Sumatera untuk memperkenalkan sistem kereta api dan infrastruktur transportasi wilayah yang terpadu di Sumatera di masa depan.

Kota Medan dan Palembang merupakan dua buah kota yang terbesar di Sumatera sejak jaman dahulu. Medan, yang berlokasi di kawasan utara Pulau Sumatera (lihat Gambar 2 dan Tabel 4), merupakan pusat dari Kerajaan Melayu Deli yang berdiri pada pertengahan abad ke-17. Kota ini berkembang berkat perdagangan lada yang menjadi salah satu komoditas penting di masa itu. Medan menjadi salah satu kota penting di luar Jawa setelah pemerintah Kolonial Hindia Belanda mendatangkan banyak penduduk dan membangun perkebunan di sekitar Medan pada akhir abad ke-18. Adapun Palembang, yang terletak di kawasan selatan Pulau Sumatera (lihat Gambar 2 dan Tabel 4), dipercaya merupakan salah satu pusat aktivitas dari Kerajaan Sriwijaya, salah satu kerajaan kuno yang berkembang sejak abad ke-7 di Kawasan Sumatera. Hugo dkk (1987) mengatakan bahwa tidak banyak catatan yang ditemukan tentang jumlah penduduk kota-kota ini hingga akhir abad ke-18. Namun Hugo dkk (1987) memperkirakan bahwa Palembang berpenduduk sekitar 61.000 di tahun 1905 sedangkan Medan baru memiliki beberapa ribu penduduk saja. Pengembangan perkebunan di sekitar Kota Medan sejak akhir abad ke-18 sangat mendorong pertumbuhan dan konsentrasi yang terjadi sehingga sensus penduduk tahun 1920 mencatat Medan memiliki 45.248 penduduk dan kemudian menjadi 76.584 jiwa penduduk berdasarkan sensus di tahun 1930, sedangkan Palembang berpenduduk 73.726 jiwa di tahun 1920, dan 108.145 di tahun 1930 (Hugo dkk, 1987).

Sejak masa kemerdekaan, Medan berkembang menjadi kota terbesar di Kawasan Sumatera, dan Palembang adalah yang berikutnya. Posisi ini terus bertahan hingga sekarang. Dinamika terjadi pada urutan yang berikutnya dimana hingga sensus

penduduk 1980, Padang merupakan kota terbesar ketiga di Sumatera, yang menurut catatan sensus tahun 1990 posisinya kemudian tergantikan oleh Bandar Lampung yang sebelumnya berada satu peringkat di bawah Padang, hingga sekarang.

Seperti yang diperlihatkan oleh Tabel 4, dinamika yang terjadi pada pada kota-kota terbesar di Sumatera di periode tahun 2000 hingga 2015 adalah pada kota-kota terbesar keempat dan seterusnya. Di tahun 2015, peringkat Kota Batam meningkat menjadi peringkat keempat, dengan mereposisi Padang dan Pekanbaru yang masing-masing turun satu peringkat ke bawahnya apabila dibandingkan dengan peringkatnya di tahun 2000. Batam adalah sebuah daerah kota baru dengan fungsi pusat pertumbuhan ekonomi. Kota ini dibangun oleh Pemerintah (pusat) Indonesia dari hanya sebuah kampung nelayan kecil di Pulau Batam, Kepulauan Riau, sejak awal tahun 1970an, dengan memanfaatkan konsentrasi dan pertumbuhan ekonomi Singapura yang berlokasi tidak jauh di seberangnya. Pemerintah Pusat Republik Indonesia merupakan inisiator utama pembangunan kota ini. Hingga Desember 1999, investasi yang ditanam pemerintah sebesar 1,63 milyar dollar AS, yang merepresentasi 23% dari seluruh total investasi yang dilakukan untuk membangun Batam sebagai sebuah kota pusat perekonomian baru. Peran swasta domestik sebesar 44%, dan swasta asing sebesar 33% (BOB, 2000). Dengan dukungan kuat pemerintah pusat tersebut, Batam mampu tumbuh secara lebih tinggi daripada kota lainnya walaupun bukan merupakan kota dengan fungsi administrasi politik.

Dinamika berikutnya adalah masuknya Kota Binjai ke dalam daftar sepuluh kota terbesar di Sumatera di tahun 2015, sehingga mendorong Banda Aceh, ibukota dari provinsi Aceh (NAD) di Sumatera, keluar dari daftar tersebut di tahun 2015. Binjai adalah kota yang terletak sekitar 20 km di sebelah barat Medan. Sangat menarik karena Binjai bukan lah sebuah kota dengan fungsi administrasi politik. Dengan demikian, masuknya Binjai menambah jumlah kota yang tak berfungsi administrasi politik di dalam daftar tersebut menjadi tiga buah kota, bersama Batam dan Pematang Siantar (lihat Tabel 4), sehingga bisa dikatakan bahwa pertumbuhan

kota-kota di Kawasan Sumatera mulai bergerak menuju pada kondisi dimana pertumbuhan kota-kotanya tidak lagi hanya dipengaruhi oleh faktor administrasi politik saja, melainkan juga turut dipengaruhi oleh faktor lain sebagai faktor utamanya seperti faktor perkembangan ekonomi kotanya.

Salah satu hal lain yang menarik di dalam dinamika sepuluh kota terbesar di Sumatera ini adalah meningkatnya jumlah kota jutaan penduduk, dari hanya dua kota di tahun 2000 menjadi empat kota di tahun 2015. Walaupun Binjai, kota terkecil dalam daftar tersebut (lihat Tabel 4), masih terkategori sebagai kota menengah kecil, peningkatan jumlah kota jutaan penduduk di Sumatera ini turut memperlihatkan dinamika pertumbuhan kota yang semakin tinggi di kawasan ini. Terlebih apabila diingat bahwa Binjai juga merupakan kota yang berlokasi dekat Medan sehingga dapat diperkirakan bahwa pertumbuhan yang terjadi pada Binjai juga turut dipengaruhi oleh pertumbuhan dari Kota Medan yang tumbuh dan berkembang sebagai kota inti dari Metropolitan Medan dan sekitarnya (Mebidang, Medan-Binjai-Deli Serdang).

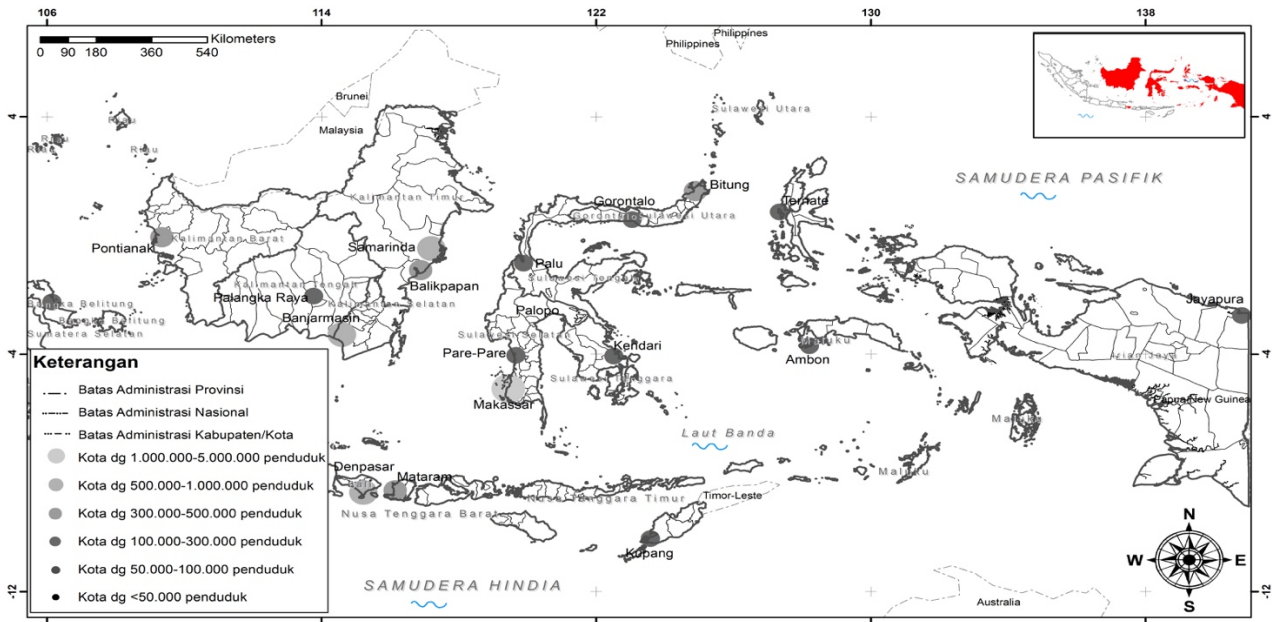
### 3.4 Perkembangan di Kawasan Pulau-pulau Lain

Kawasan Pulau-pulau Lain adalah kawasan makro yang memiliki tingkat urbanisasi yang paling rendah dari ketiga kawasan makro yang ada. Kawasan ini terdiri dari lima sub-kawasan yang terdiri dari tiga buah pulau besar dan dua buah kepulauan yang sangat luas, seperti yang bisa dilihat pada Gambar 3 dan Tabel 5. Kelima sub-kawasan ini memiliki karakteristik yang sangat bervariasi.

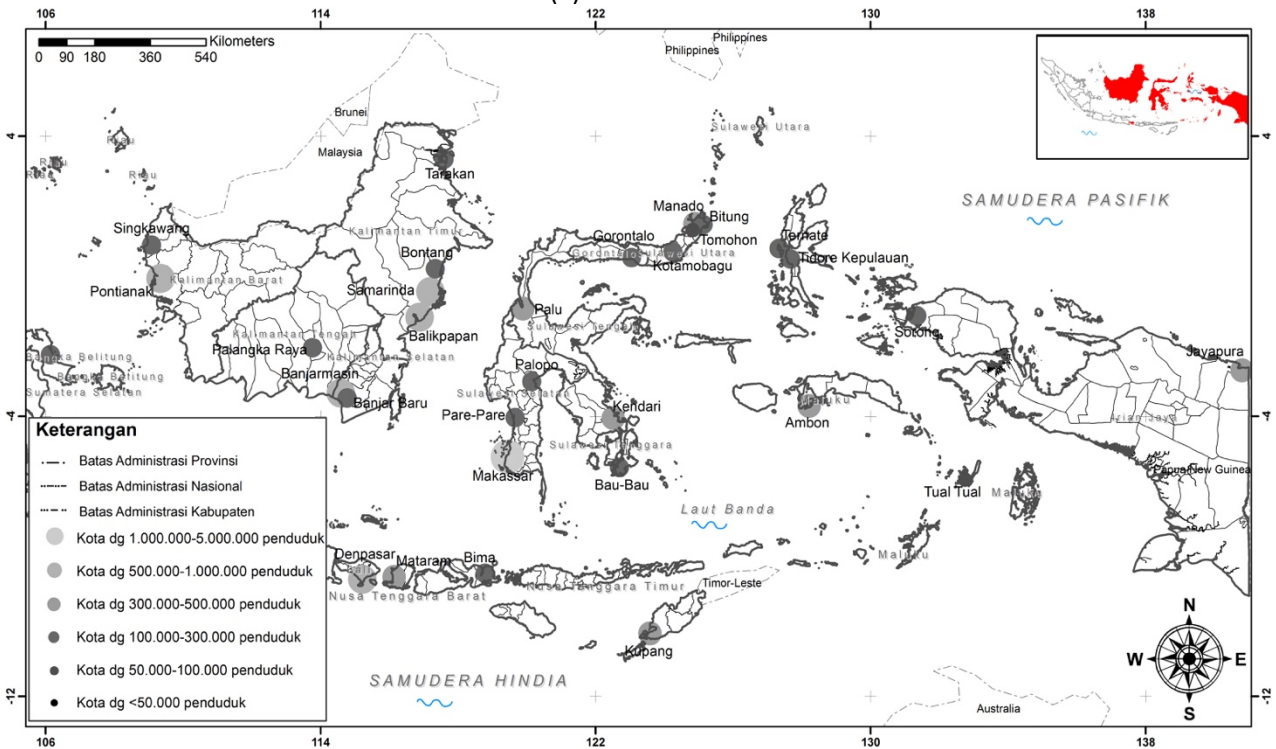
**Tabel 5. Jumlah Kota di Kawasan Pulau-pulau Lain**

Pulau	Tahun 2000	Tahun 2015
1. Papua	1	2
2. Kalimantan	5	9
3. Sulawesi	6	11
4. Kepulauan Maluku	2	4
5. Kepulauan Bali & Nusa Tenggara	3	4
Jumlah	17	30

Sumber: Hasil analisis, 2019



(a) Tahun 2000



(b) Tahun 2015

**Gambar 3. Perkembangan Kota-kota di Kawasan Pulau-pulau Lain, Tahun 2000 dan 2015**

*Sumber: hasil analisis, 2019.*

Walau memiliki tiga pulau terbesar Indonesia di dalamnya, kawasan makro ketiga Indonesia ini terdiri dari banyak pulau (besar dan kecil), dimana hampir seluruh wilayahnya memiliki karakteristik ketersediaan jaringan jalan regional yang relatif tertinggal dari kedua kawasan makro Indonesia sebelumnya. Bisa dibilang hanya Sub-Kawasan

Pulau Sulawesi serta Bali dan Lombok yang telah memiliki ketersediaan jaringan jalan regional yang cukup baik. Sementara sub-sub kawasan lain di dalamnya belum memiliki ketersediaan jaringan jalan regional yang terintegrasi dan mampu menghubungkan setiap bagian kawasan kepada seluruh bagian kawasan seperti yang terdapat di

**Tabel 6. Perkembangan Sepuluh Kota Terbesar di Kawasan Pulau-pulau Lainnya, Tahun 2000 dan 2015**

Tahun 2000				Tahun 2015			
No	Kota	Lokasi	Penduduk	No	Kota	Lokasi	Penduduk
1	Makassar®	Sulawesi	1,091,643	1	Makassar®	Sulawesi	1,651,146
2	Banjarmasin®	Kalimantan	532,556	2	Samarinda®	Kalimantan	752,845
3	Denpasar®	Bali	522,785	3	Pontianak®	Kalimantan	651,139
4	Samarinda®	Kalimantan	521,471	4	Banjarmasin®	Kalimantan	635,688
5	Pontianak®	Kalimantan	473,000	5	Denpasar®	Bali	632,016
6	Balikpapan	Kalimantan	406,833	6	Balikpapan	Kalimantan	597,625
7	Manado®	Sulawesi	371,197	7	Manado®	Sulawesi	461,636
8	Mataram®	Nusa Tenggara	314,968	8	Kupang®	Nusa Tenggara	433,970
9	Palu®	Sulawesi	268,322	9	Jayapura®	Papua	413,283
10	Kupang®	Nusa Tenggara	235,912	10	Mataram®	Nusa Tenggara	408,900

Sumber: Diolah dari hasil Sensus Penduduk Tahun 2000 dan Survey Penduduk Antar-Sensus Tahun 2015.

Catatan: ® adalah tanda untuk kota yang berperan sebagai ibukota provinsi.

Jawa dan Sumatera. Kondisi ini berpengaruh kepada tingkat populasi penduduk beserta tingkat kepadatan penduduk rata-rata di kawasan ini menjadi sangat rendah. Sub Kawasan Papua dan termasuk Sub Kawasan Kalimantan merupakan bagian dari pulau-pulau besar Indonesia yang berjumlah serta kepadatan penduduk yang rendah, yang juga mempengaruhi tingkat pertumbuhan perkotaan yang ada di dalamnya.

Papua, salah satu bagian utama dari kawasan ini, merupakan pulau terbesar di Indonesia, yang juga merupakan pulau terbesar kedua di dunia. Namun hanya sebagian dari wilayah pulau ini, yaitu seluas 316.553,07 km<sup>2</sup> atau sekitar 40,3% pada bagian baratnya yang merupakan wilayah Indonesia. Pulau ini juga memiliki karakteristik yang sangat bervariasi dari morfologi dataran pantai, kawasan rawa, hingga dataran tinggi maupun pegunungan tinggi yang memiliki lereng yang curam. Hingga kini, pulau ini juga belum memiliki sediaan jaringan jalan regional yang masif, sehingga pertumbuhan dan penduduknya yang tersebar di banyak tempat termasuk di kawasan pantai maupun di kawasan pegunungannya menjadi terbatas.

SUPAS 2015 memperlihatkan jumlah penduduk Papua sebesar 4,01 juta jiwa dengan 1,19 juta penduduk perkotaan. Rendahnya jumlah penduduk di Papua membawa akibat sehingga Papua belum menjadi tempat yang subur bagi pertumbuhan kota besar walau pulau ini dikenal sebagai pulau yang

kaya dengan kandungan mineral. Hingga tahun 2015, Papua hanya memiliki dua buah kota (lihat Tabel 5), dan dari sepuluh kota terbesar di Kawasan Pulau-pulau Lainnya, Papua hanya menyumbang satu kota, yaitu Jayapura yang baru masuk ke dalam Daftar Sepuluh Kota Terbesar di Kawasan mulai tahun 2015 (lihat Tabel 6).

Berbeda dengan Papua, Pulau Kalimantan dan Sulawesi merupakan pulau-pulau yang hampir-hampir tak memiliki gunung sehingga tidak banyak memiliki dataran tinggi di dalamnya. Kalimantan merupakan pulau terbesar ketiga di dunia dengan luas sekitar 743.330 km<sup>2</sup>, sedangkan Sulawesi merupakan yang kesebelas dengan luas 180.681 km<sup>2</sup>.

Sulawesi merupakan pulau yang memiliki lebih banyak penduduk dan juga penduduk perkotaan daripada Kalimantan. Namun, seperti yang dapat dilihat pada Tabel 6, Kalimantan memiliki jumlah kota yang lebih banyak daripada Sulawesi di dalam Daftar Sepuluh Kota Terbesar di Kawasan Pulau-pulau Lainnya, walaupun Sulawesi memiliki lebih banyak kota daripada Kalimantan (lihat Tabel 5) dan kota terbesar di Sulawesi (Makassar) memiliki ukuran yang lebih besar daripada kota terbesar di Kalimantan (Samarinda). Kalimantan memiliki empat buah kota, yaitu Samarinda, Pontianak, Banjarmasin, dan Balikpapan, sedangkan Sulawesi hanya memiliki dua buah kota, yaitu Makassar dan Manado pada daftar kota terbesar tersebut. Hal

yang menarik adalah bahwa terdapat salah satu kota terbesar di Kalimantan, yaitu Balikpapan yang bukan merupakan kota dengan fungsi administrasi politik, melainkan hanya sebagai sebuah kota tempat perkembangan aktivitas perekonomian yang berbasis kepada industri minyak. Hanya satu ibukota provinsi dari empat ibukota provinsi yang berada di Kalimantan, yaitu Palangkaraya ibukota Provinsi Kalimantan Tengah, yang tidak termasuk ke dalam daftar sepuluh kota terbesar di Kawasan Pulau-pulau Lainnya di Indonesia di tahun 2015. Sedangkan untuk Sulawesi, hanya dua dari lima ibukota provinsi yang ada, yaitu Makassar dan Manado, yang masuk ke dalam daftar tersebut.

Makassar, kota terbesar di kawasan ini (lihat Tabel 6), adalah sebuah kota pelabuhan yang sudah berkembang sejak ratusan tahun lalu. Kota ini merupakan kota yang berperan sebagai kota pusat pertumbuhan dan pelayanan ekonomi di Kawasan Timur Indonesia. Makassar terbentuk dari pusat Kerajaan Gowa di awal abad ke-16, yang berkembang menjadi kota pelabuhan berkat keberadaan para pedagang Melayu, Cina, Arab, Portugis, dan Belanda untuk memperdagangkan beras, rempah-rempah dan kayu dari dan ke Sulawesi, Maluku serta kawasan-kawasan lain di sekitarnya. Pada masa Indonesia merdeka, kota yang juga dikenal dengan nama Ujung Pandang di tahun 1971 hingga 1999 ini diarahkan menjadi salah satu dari empat kota pusat pertumbuhan utama di Indonesia bersama Jakarta, Surabaya dan Medan. Selain itu, Makassar juga berperan sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Selatan. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa pertumbuhan dan perkembangan kota ini tidak dapat dilepaskan dari peran dan fungsi administrasi politik yang dimiliki.

Bali dan Nusa Tenggara serta Maluku adalah gugusan-gugusan kepulauan yang berukuran luas, dimana yang pertama berlokasi di sebelah timur Pulau Jawa yang memanjang ke arah timur hingga ke sebelah selatan Pulau Sulawesi, sedangkan yang kedua terletak tersebar di antara Pulau Sulawesi dan Papua. Kedua gugusan kepulauan ini juga memiliki beberapa pulau yang berukuran cukup besar, walaupun ukurannya jauh lebih kecil daripada kelima pulau besar yang membentuk Kepulauan Indonesia. Dari beberapa pulau yang cukup besar tersebut, Pulau Bali dan Pulau Lombok (Nusa Tenggara Barat) merupakan pulau-pulau yang

telah memiliki ketersediaan jaringan jalan regional yang cukup baik bila dibandingkan dengan pulau-pulau lain di kawasan ini.

Bali merupakan pulau yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang tertinggi di kawasan ini. Tingkat kepadatan penduduknya merupakan tingkat kepadatan yang tertinggi kedua di Indonesia setelah tingkat kepadatan penduduk di Pulau Jawa. Namun tingkat kepadatan di pulau-pulau lainnya di Nusa Tenggara berada pada tingkat yang jauh lebih rendah.

Dengan jumlah penduduk sebesar 14,1 juta jiwa di tahun 2015 dengan sekitar 6,0 juta jiwa di antaranya penduduk perkotaan, kawasan Bali dan Nusa Tenggara ini mampu mengantarkan seluruh ibukota provinsi yang ada di dalamnya (tiga buah) menjadi bagian dari sepuluh kota terbesar yang terdapat di Kawasan Pulau-pulau Lainnya ini.

Sedangkan Sub-Kawasan Maluku adalah kawasan yang paling rendah tingkat populasi, dengan hanya sekitar 2,84 juta penduduk yang termasuk 991.627 jiwa penduduk perkotaan yang tersebar ke dalam empat buah kota yang ada di sub-kawasan ini, yaitu Kota Ambon, Ternate, Tidore Kepulauan, dan Tual. Morfologi sub-kawasan yang terbangun dari beribu pulau kecil memberi hambatan tersendiri kepada pertumbuhan penduduk, dan termasuk konsentrasi perkotaan yang ada pada Sub-kawasan ini. Sensus Penduduk Tahun 2000 mencatat bahwa Kota Ambon, kota terbesar pada sub-kawasan ini yang juga menjadi ibukota Provinsi Maluku, hanya berpenduduk sebesar 206.210 jiwa, yang menjadi 330.355 jiwa berdasarkan Sensus Penduduk 2010, dan 372.249 di tahun 2015, sehingga kota terbesar pada sub-kawasan ini tidak termasuk ke dalam Daftar Sepuluh Kota Terbesar di Kawasan Pulau-pulau Lainnya ini.

### **3.5 Perbandingan Pertumbuhan Perkotaan Antar-Kawasan Makro Indonesia**

Berdasarkan pemahaman dan perbandingan terhadap urbanisasi dan pertumbuhan perkotaan di ketiga kawasan makro Indonesia, sangat menarik untuk dipahami bahwa proses urbanisasi dan pertumbuhan perkotaan di Indonesia sangat dipengaruhi oleh setidaknya lima buah faktor utama yang saling terkait. Faktor utama pertama adalah

keberadaan infrastruktur wilayah yang berupa pelabuhan utama wilayah, yang memberikan konektivitas wilayah kepada dunia dan kawasan-kawasan lain di luar. Faktor utama kedua adalah kondisi morfologi kawasan, yang meliputi kondisi besaran wilayah serta kondisi fisik dari bentang alam yang wujud di dalam kawasan. Faktor ketiga adalah sejarah pembangunan yang terjadi di dalam kawasan, terutama sejarah pembangunan jaringan jalan dan transportasi regionalnya, dan faktor keempat adalah faktor administrasi politik yang diemban oleh kota-kota yang ada, terutama kota-kota utamanya, sedangkan faktor kelima adalah faktor besaran masa penduduk yang terdapat pada kota-kota utamanya.

Kawasan Jawa merupakan kawasan makro Indonesia yang paling baik di dalam konteks kelima faktor tersebut. Dengan beberapa pelabuhan utama Kepulauan Nusantara (Indonesia dan kawasan kepulauan lain di Asia Tenggara) di masa lampau, seperti Pelabuhan Sunda Kelapa (Jakarta), Cirebon, Tegal, Semarang, Tuban, Rembang, Gresik dan Surabaya yang berada di pantai utaranya, Jawa telah memiliki interaksi yang cukup intens sejak masa lampau yang diperlihatkan oleh dinamika pertumbuhan dan perkembangan kerajaan-kerajaan besar di dalamnya, sebelum masa kedatangan bangsa-bangsa Eropa yang kemudian melakukan kolonisasi di Jawa dan Nusantara di pertengahan milenium kedua.

Jawa juga memiliki kondisi kawasan yang berupa sebuah pulau besar dengan morfologi wilayah yang relatif datar, terutama di bagian utaranya, sehingga mampu memberi dorongan untuk terjadinya proses urbanisasi dan pertumbuhan konsentrasi perkotaan pada kawasan tersebut. Keunggulan kondisi morfologi ini kemudian ditunjang oleh sejarah pembangunan jaringan jalan dan transportasi regional di wilayahnya, yang telah terbentuk sejak awal abad ke-19 melalui pembangunan Jalan Raya Pos Trans-Jawa dan kemudian terwujudnya jaringan rel kereta yang terintegrasi di seluruh wilayah pada akhir abadnya.

Keberadaan jaringan jalan dan transportasi regional ini mendorong terjadinya peningkatan produksi wilayah dan konektivitas serta interaksi baik secara internal maupun eksternal, yang kemudian memungkinkan proses urbanisasi selanjutnya dan

terjadinya peningkatan konsentrasi perkotaan pada kawasan-kawasan produksi pertanian dan perkebunan, serta kawasan-kawasan pelayanannya. Sejarah pembangunan wilayah yang terjadi di Jawa memperlihatkan bahwa proses peningkatan produksi tersebut juga memberikan kesempatan terjadinya lompatan teknologi transportasi, dari hanya jalan menjadi kombinasi antara jalan dan rel kereta yang menghubungkan seluruh wilayah, sehingga berdampak kepada peningkatan produktivitas dan daya saing wilayahnya.

Selain itu, faktor administrasi politik memberikan kekuatan dari prioritas perhatian yang lebih baik, turut memberikan dukungan kepada urbanisasi dan pertumbuhan perkotaan serta kawasannya. Pengalaman Jakarta (sejak bernama Batavia di masa kolonial) yang dipilih menjadi pusat pemerintahan sejak masa kolonial VOC, dan terus semakin kuat di masa Hindia Belanda hingga masa kemerdekaan Indonesia memberi gambaran bahwa Batavia yang sebelumnya bukan kota terbesar di Jawa hingga awal abad ke-20, mampu melakukan reposisi sehingga menjadi yang kota terbesar pasca penguatan integrasi wilayah di Pulau Jawa melalui pengembangan konektivitas dan jaringan transportasi regionalnya. Bahkan pada masa kemerdekaan, penunjukkan Jakarta sebagai ibukota Negara semakin menguatkan keunggulannya sehingga berpengaruh kepada perkembangan Jakarta menjadi kota jutaan penduduk terbesar hingga saat ini. Pengaruh faktor administrasi politik ini juga berpengaruh kepada pertumbuhan kota-kota lainnya di Jawa, sehingga hampir seluruh ibukota provinsi menjadi kota yang termasuk ke dalam Daftar Sepuluh Kota Terbesar di kawasan ini.

Besaran massa penduduk, yang didukung oleh perbaikan teknologi transportasi dan komunikasi, pada gilirannya membawa pertumbuhan dan perkembangan Jakarta yang melebar sejak tahun 1980an, yang memungkinkan kota ini mampu “melahirkan” kota-kota baru di sekitarnya. Proses serupa juga terjadi pada sub-sub-kawasan lain di Pulau Jawa baik yang berada di pesisir maupun di pedalaman, walau dalam tingkat dan besaran yang lebih rendah daripada yang terjadi di Jakarta. Besaran massa yang sangat di Jakarta mampu “melahirkan” kota-kota jutaan penduduk lain di sekitarnya, sedangkan pada Bandung, Semarang, Surabaya dan kota-kota utama lainnya di Pulau



Jawa seperti Surakarta, Yogyakarta dan Malang cukup memberikan dampak pembentukan kawasan-kawasan perkotaan di sekitarnya.

Akumulasi dan kombinasi pengaruh dari kelima faktor utama tersebut membuat Pulau Jawa menjadi kawasan yang memiliki populasi yang sangat besar sehingga memiliki tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi, tidak saja menjadi terpadat dari ketiga kawasan makro Indonesia tetapi juga membuatnya menjadi pulau besar terpadat di dunia. Kondisi ini, selanjutnya membuat Jawa menjadi tempat yang subur bagi pertumbuhan perkotaan di Indonesia, sehingga sebagian besar kota-kota terbesar dan utama Indonesia berada di kawasan ini.

Adapun Kawasan Sumatera, walaupun memiliki beberapa pelabuhan besar di masa lalu seperti Medan, Palembang, Sibolga, dan Padang, yang tidak hanya berada di salah satu sisi Pulau Sumatera, namun di kedua sisi utamanya (barat dan timur), kawasan ini memiliki kendala luasnya wilayah serta kondisi morfologi yang ekstrim yang memanjang utara-selatan sehingga memisahkan kawasan barat dengan kawasan timurnya. Kondisi ini dipersulit oleh lambatnya pengembangan jaringan jalan dan transportasi regional yang mengintegrasikan seluruh sub-kawasan ke dalam sistem wilayah Sumatera yang terkoneksi satu sama lain. Walau jaringan jalan regional di Sumatera sudah terkoneksi sejak pertengahan tahun 1970an, kawasan ini belum memiliki jaringan jalan rel yang mampu menghubungkan seluruh bagian kawasan hingga saat ini. Kondisi ini turut memberi pengaruh kepada produktivitas ekonomi sehingga PDRB-nya belum bisa mencapai setengah dari PDRB Pulau Jawa, walau luas Pulau Sumatera hampir empat kali luas Jawa.

Namun demikian, peran faktor administrasi politik juga mampu memberi pengaruh signifikan, sehingga hampir seluruh ibukota provinsi di Sumatera juga termasuk ke dalam Daftar Sepuluh Kota Terbesar di Kawasan Sumatera. Bahkan, penetapan Kota Medan dan Kota Palembang sebagai salah satu pusat pertumbuhan nasional pada masa orde baru juga memberi pengaruh kepada kedua kota tersebut sehingga keduanya bisa tetap terus berada di dalam Daftar Sepuluh Kota Terbesar di Indonesia. Selain itu, keputusan Pemerintah Pusat untuk

membangun Batam di masa orde baru juga telah membawa perkembangan cepat pada kota ini, dari sebuah desa nelayan di awal tahun 1970an menjadi salah satu kota dengan lebih dari satu juta penduduk yang ada di Indonesia di tahun 2015.

Kawasan Pulau-pulau Lainnya merupakan kawasan makro Indonesia yang memiliki tantangan terbesar dalam proses urbanisasi dan pertumbuhan perkotaan. Sangat luasnya kawasan yang terdiri dari ribuan pulau besar dan kecil, yang sebagian besar masih dihadapkan kepada kendala konektivitas yang tidak sebaik kawasan-kawasan lainnya, dan belum banyak berkembangnya besaran massa penduduk perkotaan, membuat urbanisasi dan proses pertumbuhan perkotaannya cenderung lebih mengandalkan faktor politik administrasi sebagai kekuatan utamanya.

Walaupun kawasan ini memiliki kandungan mineral dan kekayaan alam lain yang tinggi, namun proses urbanisasi dan pertumbuhan perkotaannya masih terhambat oleh belum hadirnya beberapa faktor kunci, termasuk pelabuhan utama, jaringan jalan dan transportasi regional yang terintegrasi, dan besaran massa penduduk serta penduduk perkotaan di setiap bagian atau sub-kawasannya. Sub-kawasan Sulawesi dan Kalimantan merupakan sub-sub-kawasan yang paling prospektif untuk berkembang dan menjadi tempat berlangsungnya proses urbanisasi dan pertumbuhan perkotaan di kawasan ini.

Sub-Kawasan Sulawesi merupakan sub-kawasan yang memiliki jumlah kota yang terbanyak, dengan 11 kota di tahun 2015 yang meningkat dari enam buah kota di tahun 2000. Walaupun merupakan pulau terkecil dari tiga pulau terbesar di kawasan ini, Sulawesi merupakan kawasan yang paling terurbanisasi di Kawasan Pulau-pulau Lainnya ini. Selain ditunjukkan oleh banyaknya jumlah kota yang berlokasi di Sulawesi (lihat Tabel 5), tingginya tingkat urbanisasi di pulau ini juga ditunjukkan oleh terdapatnya Makassar, kota jutaan penduduk yang juga menjadi kota terbesar di Kawasan Pulau-pulau Lainnya ini (lihat Tabel 6).

Papua yang merupakan daratan atau pulau terbesar di Indonesia merupakan sub-kawasan yang memiliki jumlah penduduk sehingga tingkat kepadatan penduduknya pun terendah di Indonesia. Kondisi

ini juga berpengaruh kepada proses urbanisasi dan pertumbuhan perkotaan yang ada di dalamnya, sehingga sub-kawasan ini juga memiliki jumlah kota yang terendah. Papua hanya memiliki dua buah kota hingga kini, yang berkembang dari hanya satu buah kota di tahun 2000.

Namun, seperti yang diperlihatkan oleh Tabel 1, Kawasan Pulau-pulau lain merupakan kawasan yang memiliki penambahan jumlah kota yang tertinggi pada periode antara tahun 2000 hingga 2015 (lihat juga Tabel 5). Jenis kota yang paling banyak mengalami peningkatan adalah kota menengah kecil, yang berpenduduk antara 100 hingga 300 ribu jiwa per kotanya (lihat Tabel 1). Sulawesi merupakan kawasan yang memiliki penambahan terbanyak pada periode ini, dengan 5 kota baru, sedangkan Kalimantan memiliki penambahan 4 kota baru, Maluku dua kota baru, dan Papua serta Bali dan Nusa Tenggara memiliki masing-masing satu buah kota baru.

Rendahnya tingkat urbanisasi di Kawasan Pulau-pulau lainnya ini juga diperlihatkan oleh lebih sedikitnya jumlah kota jutaan penduduk yang terdapat di kawasan ini, apabila dibandingkan dengan jumlahnya di Kawasan Jawa maupun Kawasan Sumatera, walaupun ukuran kota terkecil di kawasan ini di tahun 2015, yaitu Kota Mataram di Nusa Tenggara (lihat Tabel 6) berukuran lebih besar daripada kota terkecil di Kawasan Sumatera (lihat Tabel 5).

Hal yang menarik yang dapat dilihat pada kawasan ini adalah bahwa kawasan ini memiliki daftar urutan sepuluh kota terbesar yang lebih dinamis apabila dibandingkan dengan kawasan-kawasan lainnya. Kota yang tidak mengalami perubahan peringkat hanya lah Makassar, yang merupakan kota terbesar di kawasan ini baik untuk tahun 2000 maupun tahun 2015 (lihat Tabel 6). Namun daftarnya untuk peringkat kedua hingga terakhir mengalami perubahan yang cukup bervariasi. Samarinda dan Pontianak, yang berada di posisi keempat dan kelima di tahun 2000 mereposisi Banjarmasin dan Denpasar di peringkat kedua dan ketiga, dan menggesernya ke posisi keempat dan kelima di tahun 2015. Kota Kupang di Nusa Tenggara mengalami peningkatan peringkat dari peringkat terakhir di tahun 2000 menjadi ke-delapan di tahun 2015, dengan Kota Mataram di peringkat kedelapan

di tahun 2000 ke posisi kesepuluh di tahun 2015. Selain itu juga terdapat Kota Jayapura dari Papua yang baru masuk ke dalam daftar dan mendorong Kota Palu keluar.

#### 4. KESIMPULAN

Artikel ini telah memperlihatkan beberapa gambaran penting dari dinamika yang terjadi pada proses urbanisasi yang terjadi di Indonesia, melalui perkembangan kota-kota Indonesia, terutama kota-kota terbesar di setiap bagian wilayah di Indonesia beserta perubahan urutannya dari tahun 2000 ke tahun 2015. Perkembangan kota-kota di Indonesia ini tidak saja dipengaruhi kondisi wilayah setempat, melainkan juga dipengaruhi oleh dua hal lain, yaitu sejarah pembangunan infrastruktur dan wilayahnya, serta pengaturan dan pengelolaan kebijakan pemerintah yang berpengaruh, baik pemerintah Republik Indonesia maupun Pemerintah Kolonial Hindia Belanda di masa sebelum kemerdekaan.

Hingga kini, Kawasan Jawa masih menjadi tempat dimana sebagian besar dari kota-kota terbesar di Indonesia terkonsentrasi. Bahkan kawasan ini pun memiliki Kawasan Jabodetabek dan sekitarnya yang menjadi kawasan konsentrasi utama dari kota-kota terbesar Indonesia. Pengkonsentrasian Jakarta, sebagai pusat pemerintahan Negara yang sekaligus menjadi pusat aktivitas ekonomi, telah menghasilkan kekuatan pertumbuhan yang sangat besar sehingga tidak saja meningkatkan kekuatan pertumbuhan internalnya, tetapi juga menguatkan kekuatan pertumbuhan eksternalnya hingga mampu “melahirkan” kota-kota baru jutaan penduduk lain di sekitarnya sambil menghasilkan sebuah aglomerasi perkotaan raksasa.

Dalam magnitudo yang jauh lebih kecil, kombinasi kekuatan pertumbuhan internal dan eksternal ini juga tampak pada beberapa kota lain di Jawa seperti Bandung dan Surabaya, dan juga di Medan, Sumatera utara, dimana kombinasi kekuatan-kekuatan yang dimilikinya tersebut juga mampu memberikan dorongan kepada pembentukan dan pertumbuhan kota lain yang ada di sekitarnya.

Analisis dan pembelajaran ini mengarahkan kepada dua rekomendasi ke dalam proses pembangunan perkotaan di Indonesia. Pertama, besarnya

intensitas konsentrasi pertumbuhan kota di Jawa mendorong kebutuhan Indonesia untuk bisa membangun dan menghasilkan uoaya pemerataan pembangunan kota ke wilayah-wilayah lain, termasuk ke Kawasan Sumatera dan Kawasan Pulau-pulau lainnya. Pemerataan intensitas dan konsentrasi pertumbuhan kota yang lebih merata diharapkan akan memberikan dukungan kepada pemerataan pertumbuhan ekonomi wilayah nasional melalui pembangunan dan penguatan simpul-simpul utama wilayah di dalam jejaring pembangunan ekonomi nasional.

Kedua, besarnya peranan faktor politik dan administrasi pemerintah ke dalam pertumbuhan perkotaan memperlihatkan adanya kebutuhan peningkatan dan pengembangan pengembangan perhatian pemerintah, baik pemerintah pusat maupun pemerintah provinsi dan lokal (kota) ke dalam peningkatan intensitas dan konsentrasi pertumbuhan kota di kawasan-kawasan di luar Jawa tersebut. Berkaca dari pengalaman pembangunan Kota Batam di Sumatera di masalah, pemberian perhatian pemerintah ini diharapkan mampu meningkatkan akselerasi pertumbuhan kota-kota di luar Jawa tersebut sehingga berkembang lebih pesat.

## 5. DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, G, dan Ge, Y. 2005. The size distribution of Chinese cities. *Regional Science and Urban Economics*, 35, 756– 776.
- BOB, 2000, Kawasan Industri dan Pariwisata Batam: Data Pembangunan hingga Desember 1999, Batam: Badan Otorita Batam.
- Baldwin, R dan Martin, P. 2003. Agglomeration and Regional Growth. *Handbook of Regional and Urban Economics*, 4(3960):2671-2711. DOI: 10.1016/S1574-0080(04)80017-8
- Booth, A. 2011. Splitting, splitting and splitting again: A brief history of the development of regional government in Indonesia since independence, *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 167 (1), 31-59. <http://www.kitlv-journals.nl/index.php/btlv>
- Bosker, M. Brakman, S. Garretsen, H & Schramm, M. 2008. A century of shocks: The evolution of the German city size distribution 1925–1999. *Regional Science and Urban Economics*, 38, 330–347. DOI: 10.1016/j.regsciureco.2008.04.002
- BPS, 1962, Sensus Penduduk 1961, Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- BPS, 2012, Penduduk Indonesia: Hasil Sensus Penduduk 2010, Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- BPS, 2015, Penduduk Indonesia: Hasil Survey Antar-Sensus 2015, Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Cohen, B. 2004. Urban Growth in Developing Countries: a review of current trends and a caution regarding existing forecasts. *World Development*, 32 (1): 23-51. DOI: 10.1016/j.worlddev.2003.04.008
- Cohen, B. 2006. Urbanization in Developing Countries: current trends, future projections, and key challenges for sustainability. *Technology in Society*, 28: 63-80. DOI: 10.1016/j.thecsoc.2005.10.005
- Cordoba, J.C. 2008. On the distribution of city sizes. *Journal of Urban Economics*, 63, 177–197.
- Eaton, J. dan Eckstein, Z. 1997. Cities and growth: Theory and evidence from France and Japan. *Regional Science and Urban Economics*, 27, 443-474.
- Fan, C.C. 1999. The vertical and horizontal expansions of China's city system, *Urban Geography*, 20, 6, 493-515. DOI: 10.2747/0272-3638.20.6.493
- Fang, C. Pang, B. & Liu, H. 2017. Global city size hierarchy: Spatial patterns, regional features, and implications for China. *Habitat International*, 66, 149-162.
- Fahmi, F.Z. Hudalah, D. Rahayu, P. & Woltjer, J. 2014. Extended urbanization in small and medium-sized cities: The case of Cirebon, Indonesia. *Habitat International*, 42, 1-10.
- Fitriani, F. Hofman, B. & Kaisera, K. 2005. Unity in Diversity? The creation of new local government in a decentralizing Indonesia. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 41, 1, 57-79.
- Huang, Q. He, C, Gao, B, Yang, Y, Liu, Z. Zhao, Y. & Dou, Y. 2015. Detecting the 20 year city-size dynamics in China with a rank clock approach and DMSP/OLS nighttime data. *Landscape and Urban Planning*, 137, 138–148.
- Hugo, G. Hull, T.H. Hull, V.J. & Jones, G.W. 1987. *The Demographic dimension in Indonesian*

- development*, Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Ioannides, Y.M. dan Rossi-Hansberg, E. 2005. *Urban Growth*. Kertas Kerja pada Departement of Economics, Tufts University, Medford.
- Jones, G.W. dan Mulyana, W. 2015. *Urbanization in Indonesia: UNFPA Indonesia Monograph Series No. 4*, Jakarta: UNFPA.
- Knox, P.L. dan McCarthy, L.M. 2014. *Urbanization: An Introduction to Urban Geography*, Ed ke-3, Edinburg: Pearson Education Limited
- Krakover, S. 1997. Testing the turning point hypothesis in city size distribution: The Israeli situation re-examined. *Urban Studies*, 32, 12, 183-196.
- Mardiansjah, FH, Handayani, W & Setyono, JS (2018) Pertumbuhan Penduduk Perkotaan dan Perkembangan Pola Distribusinya pada Kawasan Metropolitan Surakarta. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*. 6 (3): 215-233 <http://dx.doi.org/10.14710/jwl.6.3.215-233>
- Mardiansjah, F.H. 2013. *Urbanisation durable des territoires et politiques de développement urbain en Indonésie: Étude de trois kabupaten en voie d'urbanisation rapide dans l'île de Java*, Tesis Doktorat pada University of Paris-Est, Paris: University of Paris-Est.
- Nas, P. dan Pratiwo. 2002. Java and de groote postweg, la grande route, the great mail road, Jalan Raya Pos. *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde, On the road The social impact of new roads in Southeast Asia*, 158, 4, 707-725. Leiden, accessible downloaded from <http://www.kitlv-journals.nl>
- Pradoto, W. Mardiansjah, F.H. Manullang, O.R. & Putra, A.A. 2018. Urbanization and the Resulting Peripheralization in Solo Raya, Indonesia. *IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci.* 123 012047. DOI: 10.1088/1755-1315/123/1/012047
- Rahayu, P. dan Mardiansjah, F.H. 2018. Characteristics of peri-urbanization of a secondary city: a challenge in recent urban development. *IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci.* 126 012164 DOI doi:10.1088/1755-1315/126/1/012164
- Reed, W.J. 2002. On the rank size distribution for human settlements. *Journal of Regional Science*, 42, 1, 1-17.

- Resende, M. 2004. Gibrat's Law and the Growth of Cities in Brazil: A Panel Data Investigation. *Urban Studies*, 41, 8, 1537-1549.
- Sato, Y dan Yamamoto, K. 2005. Population concentration, urbanization and demographic transition. *Journal of Urban Economics*. 58: 45-61. DOI: 10.1016/j.jue.2005.01.004
- Soo, K.T. 2005. Zipf's Law for cities: a cross-country investigation. *Regional Science and Urban Economics*, 35, 239– 263.
- Ye, X. and Xie, Y. (2012) Re-examination of Zipf's law and urban dynamic in China: a regional approach. *Ann Reg Sci*, 49, 135–156. DOI 10.1007/s00168-011-0442-8