

## **KETERKAITAN ANTAR WILAYAH (STUDI KASUS : KABUPATEN CILACAP)**

Ken Martina Kasikoen<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Jurusan Teknik Planologi, Universitas Esa Unggul  
Jln. Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510  
kenm\_km\_at@yahoo.com

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keterkaitan antar wilayah di Kabupaten Cilacap untuk digunakan sebagai landasan dalam mendukung kebijakan pengembangan wilayah di kabupaten ini. Untuk mencapai tujuan tersebut penulis melakukan sejumlah kajian dan analisis secara kuantitatif dan kualitatif berdasarkan data sekunder maupun data primer yang dikumpulkan di lapangan. Analisis struktur ekonomi digunakan untuk mengetahui potensi wilayah Kabupaten Cilacap yang selanjutnya digunakan sebagai dasar terjadinya keterkaitan wilayah. Analisis ini kemudian didukung oleh ketersediaan prasarana wilayah khususnya prasarana transportasi darat, laut maupun udara yang mendukung terjadinya pergerakan asal – tujuan perjalanan dari dan menuju Kabupaten Cilacap dengan menggunakan moda jalan, moda penyeberangan, moda kereta api, moda laut dan moda udara. Hasil analisis menunjukkan pergerakan barang terbesar terjadi antar wilayah Kabupaten Cilacap dengan kabupaten-kabupaten lain di sekitar kabupaten ini, sedang pergerakan penumpang terbesar terjadi antar Kabupaten Cilacap dengan provinsi-provinsi lain di Pulau Sumatera. Kondisi ini menunjukkan keterkaitan antar wilayah dari dan menuju Kabupaten Cilacap untuk angkutan barang terjadi pada jarak dekat sedang untuk manusia jarak jauh yang diduga disebabkan kemampuan penduduk Kabupaten Cilacap di sektor pertanian, sementara wilayah yang terkait merupakan wilayah yang mempunyai sektor pertanian tinggi. Dari hasil penelitian ini disimpulkan keterkaitan wilayah Kabupaten Cilacap adalah hubungan yang saling menguntungkan (*mutually reinforcing*).

**Kata kunci:** keterkaitan antar wilayah, struktur ekonomi, asal – tujuan perjalanan orang

### **Pendahuluan**

Setiap wilayah mempunyai ketersediaan sumberdaya alam tertentu. Manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya menggunakan sumberdaya alam yang ada di wilayahnya, namun apabila tidak tersedia, akan memenuhinya dari wilayah lain yang memiliki sumberdaya alam yang diperlukan. Dengan demikian antar wilayah terjadi hubungan dalam kaitan pemenuhan kebutuhan hidup manusia di dalamnya. Hubungan atau kontak ini secara ekonomi dapat digambarkan sebagai proses permintaan (*demand*) dan penawaran (*supply*).

Wilayah dengan ketersediaan sumberdaya yang ada, menjadikannya mempunyai ciri khas tersendiri, dan apabila dapat memanfaatkannya dengan baik akan memberikan nilai tambah bagi wilayahnya, pada gilirannya akan menjadikan wilayahnya menjadi lebih maju.

Hubungan timbal balik antar wilayah, dapat merupakan hubungan yang saling mengisi (*komplementer*) satu sama lain. Dalam kondisi ini, kedua wilayah yang berinteraksi akan mendapat keuntungan atau manfa'at dari hubungan tersebut. Permasalahan muncul, apabila hubungan antar wilayah tersebut terjadi sebagai akibat disparitas wilayah, sehingga terjadi pergerakan penduduk dari wilayah kurang maju ke wilayah yang lebih maju. Hubungan tersebut lambat laun akan menimbulkan permasalahan kepada kedua wilayah yang saling berinteraksi. Terutama apabila *gap* menjadi semakin besar.

Hubungan antar wilayah merupakan keterkaitan antar wilayah, yang dapat merupakan desa-kota; kota-kota maupun wilayah yang lebih luas dari kota. Intensitas hubungan yang besar, menunjukkan keterkaitan antar kedua wilayah tersebut sangat kuat artinya saling kebergantungan

antar wilayah tersebut tinggi. Selanjutnya diidentifikasi apakah yang mengakibatkan terjadinya keterkaitan antar wilayah tersebut, dan kebijakan apa agar hubungan yang terjadi saling menguntungkan (*mutually reinforcing*).

Kabupaten Cilacap adalah salah satu kabupaten di selatan Pulau Jawa, yang berada di Provinsi Jawa Tengah, memberikan sumbangan terbesar terhadap PDRB provinsi, yaitu pada tahun 2008 sebesar 18,86% (atas dasar harga berlaku dan tidak termasuk minyak bumi dan gas) dari total PDRB di provinsi ini. Sedang PDRB/kapita mencapai Rp. 18.526.000,- jauh di atas rata-rata PDRB/Kapita pada kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah yang mencapai Rp.8.678.000,- pada tahun yang sama. Pendapatan utamanya berasal dari kegiatan industri dan pertanian.

Sebagai kabupaten dengan pendapatan relatif tinggi dibanding kabupaten lainnya, menjadikan kabupaten ini mempunyai daya tarik tersendiri bagi wilayah di sekitarnya. Identifikasi keterkaitan antar wilayah Kabupaten Cilacap dengan kabupaten atau wilayah lain diperlukan untuk mengetahui potensi dan arah pengembangan wilayah ini, selanjutnya dikaitkan dengan ketersediaan fasilitas transportasi, maka dapat diketahui dukungan terhadap pergerakan yang membentuk keterkaitan tersebut. Sehingga tujuan penelitian ini adalah mengetahui keterkaitan antar wilayah dengan studi kasus Kabupaten Cilacap. Secara khusus tujuan penelitian ini adalah:

- 1) Mengetahui jenis-jenis keterkaitan antar wilayah dengan wilayah lain?
- 2) Mengetahui keterkaitan antar wilayah di wilayah studi ditinjau dari aspek transportasi.
- 3) Mengetahui dampak keterkaitan tersebut terhadap kegiatan ekonomi di wilayah studi
- 4) Memberikan usulan kebijakan pengembangan wilayah yang sesuai untuk diterapkan berkaitan dengan keterkaitan antar wilayah yang terjadi di wilayah studi.

Manfaat penelitian ini bagi pengembangan ilmu pengetahuan, dapat digunakan untuk mengetahui bagaimana keterkaitan antar wilayah dalam kaitannya dengan pengembangan wilayah, dan selanjutnya dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam membuat kebijakan.

## **Pengertian Wilayah**

Glasson (1974) dalam Ken Martina (2005) menyatakan bahwa wilayah merupakan *area* yang kontinu yang terletak antara tingkat lokal dan tingkat nasional. Dinyatakan pula pendefinisian wilayah itu sendiri bergantung pada tujuan analisis atau tujuan perumusan kebijakan pengembangan wilayah yang akan disusun.

Glasson juga menyatakan wilayah dapat dipandang secara subyektif maupun obyektif. Pandangan *subyektif* memandang wilayah sebagai sarana untuk mencapai tujuan sebagai suatu idea, model untuk membantu mempelajari dunia. Wilayah adalah suatu metode klasifikasi, suatu niat untuk memisahkan sifat-sifat areal, dimana satu-satunya daerah alamiah (*natural region*) adalah permukaan bumi tempat bermukim manusia. *Pandangan obyektif*, sebaliknya memandang daerah sebagai suatu obyek yang konkrit, nyata dan betul-betul ada, suatu organisme yang dapat dipetakan dan diidentifikasi. Dewasa ini pandangan subyektif banyak penganutnya, daerah dipandang sebagai alat deskriptif, didefinisikan menurut kriteria tertentu, untuk tujuan tertentu.

Glasson juga menyatakan wilayah dapat dilihat sebagai daerah formal dan daerah fungsional. *Daerah Formal* adalah daerah geografik yang seragam atau homogen menurut kriteria tertentu. Dapat merupakan kriteria fisik (seperti topografi, iklim atau vegetasi) yang lebih dikaitkan dengan kondisi geografis, dapat merupakan kriteria ekonomi (seperti tipe industri atau tipe pertanian). Bahkan kriteria sosial-politik. Jadi bergantung maksud dan tujuan studi. Daerah alamiah adalah daerah formal fisik.

*Daerah Fungsional* adalah daerah geografis yang memperlihatkan suatu koherensi (pertalian) fungsional tertentu, suatu interdependensi dari bagian-bagian, apabila didefinisikan berdasarkan kriteria tertentu. Daerah ini sering disebut *daerah nodal* atau *polarized region*, yang terdiri dari satuan-satuan yang heterogen, seperti kota dan desa, yang secara fungsional saling berkaitan.

Menurut Haruo (2000), penggambaran wilayah dapat dilihat dalam dua tipe, *tipe pertama* yang sering dipraktekkan oleh geografer dan planner, berusaha membatasi wilayah berdasarkan satu set kriteria yang dapat diukur. Kriteria tersebut ditentukan berdasarkan tujuan penggambaran wilayah. *Tipe kedua* penggambaran wilayah dilakukan berdasarkan batas administrasi.

Di Indonesia, pengertian wilayah telah didefinisikan dalam UU no.26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, yaitu wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional.

Wilayah juga dapat diartikan sebagai luasan geografis beserta segenap unsur yang terkait padanya yang mempunyai batasan-batasan sesuai dengan lingkup pengamatan tertentu.

Berdasarkan beberapa pengertian wilayah dapat diketahui bahwa wilayah ditentukan berdasarkan tujuan dan kepentingan pendefinisian wilayah itu sendiri, hal ini mengingat setiap disiplin ilmu akan memberikan perbedaan pengertian dan batasan wilayah sesuai tujuannya.

### **Keterkaitan Antar Wilayah**

Keterkaitan antar wilayah menggambarkan hubungan antar wilayah, dan diartikan sebagai *interaksi*. Secara harfiah interaksi dapat diartikan sebagai 'hal yang saling mempengaruhi', sedang *interdependency* dapat diartikan saling bergantung.

Banyak istilah lain, yang juga mempunyai makna "hubungan" antar wilayah. Menurut **Bintarto (1989)** ada beberapa istilah yang juga mempunyai relevansi secukupnya berkaitan dengan interaksi. Istilah-istilah yang dimaksud adalah: *relationship, interrelation, interaction, integration*.

*Relationship* adalah hubungan antara dua gejala, dua kelompok, dua individu atau lebih yang dapat menimbulkan pengaruh. *Interrelation* adalah hubungan berpengaruh antara dua gejala atau lebih di dalam suatu wilayah / kawasan tertentu. *Interaction* adalah kontak / hubungan antara dua wilayah atau lebih yang dapat menimbulkan gejala atau masalah baru. *Integration* adalah bertemunya beberapa unsur yang saling mengisi, sehingga dapat dicapai keserasian dan kelengkapan.

Dalam kaitan interaksi antar wilayah pemukiman, Rondinelli (1985) menyatakan bahwa proses-proses interaksi dibentuk oleh keterkaitan - keterkaitan (*linkages*) seperti pernyataannya sebagai berikut : .... *proses-proses interaksi dibentuk oleh keterkaitan-keterkaitan (linkages) di antara pemukiman, itu berarti pada mana penduduk yang tinggal di wilayah perdesaan dan kampung-kampung kecil memperoleh akses ke pelayanan, fasilitas, infrasuktur dan kegiatan ekonomi yang berlokasi di kota-kota kecil dan kota-kota besar.*

*Melalui keterkaitan-keterkaitan ini penduduk desa menerima banyak input yang dibutuhkan untuk meningkatkan produktifitas pertanian dan pasar barang yang mereka produksi..*

Mengikuti konsep "supply" - "demand," maka dalam keterkaitan yang digambarkan oleh Rondinelli tersebut tidak hanya penduduk desa yang memperoleh manfa'at dari keterkaitan tersebut, namun juga penduduk kota akan mendapatkan kebutuhan dari hasil pertanian atau produksi primer lainnya yang diproduksi oleh wilayah perdesaan. Hal ini didukung oleh pernyataan **Bintarto (1989)** bahwa interaksi dapat dilihat sebagai suatu proses sosial, proses ekonomi, proses budaya, ataupun proses politik dan sejenisnya, yang lambat ataupun cepat dapat menimbulkan suatu realita atau kenyataan.

Berkaitan dengan ruang, **Drs. N Daldjoeni (1997)** menyatakan bahwa dalam geografi, arus manusia, materi, informasi dan energi dicakup dalam pengertian *interaksi keruangan (interaksi spatial)*. Di dalam istilah tersebut tercakup pula saling keterlibatan antara gejala-gejala yang ada, sedang gejala-gejala tersebut saling berpengaruh.

Dari beberapa pengertian keterkaitan atau *linkages* antar wilayah yang dinyatakan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa keterkaitan (*linkages*) adalah bentuk dari proses interaksi antar wilayah atau kawasan yang di akibatkan adanya hubungan supply-demand, yang didukung oleh kemudahan hubungan dan yang dapat menguntungkan (maupun merugikan) bagi kedua wilayah/kawasan yang berinteraksi tersebut.

### **Bentuk-bentuk Keterkaitan Antar Wilayah**

**Fu-Chen Lo, Kamal Salih dan Mike Douglass (1981)** diacu dalam **Fu-Chen Lo (1981)**, menggambarkan keterkaitan antar wilayah sebagai akibat *inequality* dan *poverty*. Dinyatakan pula empat faktor dominan dalam keterkaitan adalah *resources endowment*, karakteristik demografi, teknologi dan perkembangan ideologi.

Menurut **Avron Bendavid (1991)**, keterkaitan antar wilayah dikategorikan atas 7 (tujuh) macam kategori keterkaitan, yaitu transportasi, komunikasi, natural resources, ekonomi, sosial, pelayanan umum dan institusi. Ia menjelaskan masing-masing kategori keterkaitan secara lebih rinci. Ini menguatkan penjelasan **Dennis A Rondinelli (1985)**, yang menyatakan dalam pembangunan spasial jenis-jenis keterkaitan yang utama dapat dikelompokkan dalam 7 (tujuh) tipe, antara lain keterkaitan fisik, keterkaitan ekonomi, keterkaitan pergerakan penduduk, keterkaitan teknologi, keterkaitan

interaksi sosial, keterkaitan delivery pelayanan, keterkaitan politik, administrasi dan organisasi. Dengan demikian kedua pemikir tersebut saling melengkapi, dimana Dennis A Rondinelli lebih memerinci keterkaitan pergerakan penduduk dalam bentuk migrasi temporer dan permanen, dan perjalanan kerja, yang mana Avron Bendavid tidak memberikan penjelasan mengenai hal itu. Dapat dikatakan penjelasan Rondinelli tersebut menggambarkan perkembangan keterkaitan penduduk yang sangat besar pada masanya, bahkan sampai kini keterkaitan penduduk tersebut sangat dominan pada berbagai negara termasuk Indonesia.

**Mike Douglas (1998)** menggambarkan keterkaitan kota dan desa dalam bentuk saling ketergantungan, bukannya hubungan satu arah kota ke desa atau desa ke kota. Keterkaitan kota-desa dapat dilihat sebagai sama-sama saling memperkuat (*mutually reinforcing*). Hal ini sesuai yang dinyatakan oleh **Ken Martina Kasikoen (2005)** bahwa keterkaitan perkotaan – perdesaan dapat berupa keterkaitan yang saling mendukung (komplementer) atau eksploitatif.

#### **Metode Penelitian**

Penelitian ini dilakukan pada Kabupaten Cilacap. Mengingat keterkaitan antar wilayah dilakukan antara Kabupaten Cilacap dengan wilayah lain di sekitarnya, maka digunakan data sekunder bagi kabupaten-kabupaten lain di sekitarnya serta data asal-tujuan perjalanan (O-D) nasional tahun 2006.

Untuk mengetahui kondisi eksisting Kabupaten Cilacap, dilakukan pengumpulan data melalui survei primer. Juga dilakukan studi literatur serta survei instansional, baik di Kantor Statistik Kabupaten Cilacap maupun di Kementerian Perhubungan.

Untuk mengetahui potensi wilayah studi dilakukan analisis struktur ekonomi di wilayah studi. Selanjutnya untuk mengetahui keterkaitan antar wilayah dilakukan berdasarkan perhitungan jumlah asal-tujuan perjalanan antar wilayah dari dan menuju Kabupaten Cilacap. Analisis kondisi transportasi dilakukan sebagai dukungan terhadap terjadinya pergerakan penduduk, akhirnya dilakukan analisis faktor utama penyebab keterkaitan antar wilayah yang dominan.

#### **Hasil dan Pembahasan**

Kabupaten Cilacap terletak di Provinsi Jawa Tengah, dan berada pada 7° 30' - 7° 45' 20" Lintang Selatan dan 108°4'30" - 109°30'30" Bujur Timur, lihat **Gambar 1. Peta Orientasi**

**Kabupaten Cilacap.** Terdiri atas 24 kecamatan dan 308 desa. Secara geografis Kabupaten Cilacap mempunyai batas-batas wilayah yaitu :

Sebelah Utara : Kabupaten Banyumas dan Kabupaten Brebes  
Sebelah Selatan : Samudra Indonesia  
Sebelah Barat : Provinsi Jawa Barat  
Sebelah Timur : Kabupaten Kebumen

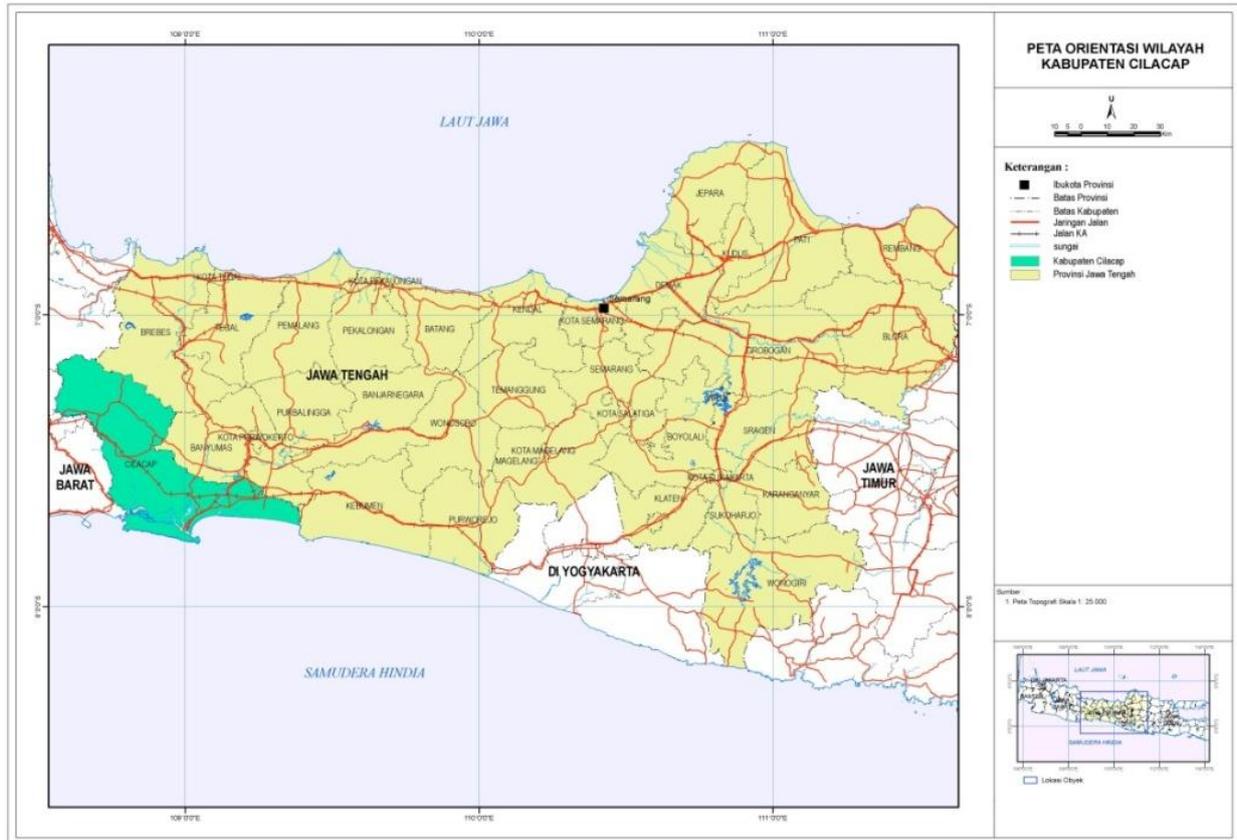
Pola penggunaan lahan di Kabupaten Cilacap sangat berpengaruh terhadap kondisi ekonomi kabupaten yang pada akhirnya bertimbang angsur terhadap keterkaitan antar wilayah. Pola penggunaan lahan di Kabupaten Cilacap terbagi menjadi 2 (dua) bagian besar, yaitu lahan yang digunakan untuk sawah dan lahan yang digunakan untuk bukan sawah. Jumlah lahan sawah mencapai 29,51% atau 63.097 Ha dari luas total wilayah Kabupaten Cilacap. Dari lahan sawah tersebut, terbesar adalah sawah irigasi teknis mencapai 56,47% atau 35.630 Ha, diikuti oleh lahan sawah tadah hujan sebesar 27,81% atau 17.548 Ha, selebihnya adalah lahan sawah irigasi setengah teknis, irigasi sederhana dan irigasi desa. Dari lahan bukan sawah total sebesar 150.733 Ha, sebagian besar digunakan untuk tegal/kebun 30% atau 45.224 Ha dan hutan negara 28,87% atau 43.519 Ha.

Struktur ekonomi di wilayah studi diukur dengan menggunakan rumus (Departemen Pekerjaan Umum, 1992) :

$$\text{Struktur Ekonomi} = \frac{\text{Nilai PDRB Setiap Sektor}}{\text{Nilai PDRB Total}} \cdot 100\%$$

Hasilnya dapat dilihat pada **Tabel 1** di bawah ini:

Dari kondisi struktur ekonomi di Kabupaten Cilacap tersebut terlihat bahwa tiga sektor utama yang dominan di kabupaten ini adalah : industri pengolahan, perdagangan, hotel dan restoran, serta pertanian. Dari ketiga sektor dominan tersebut, industri pengolahan mengalami fluktuasi sedang sektor pertanian mengalami penurunan secara signifikan. Dapat diduga luas lahan pertanian yang semakin menurun, atau tenaga kerja sektor pertanian semakin berkurang.



**Tabel 1**  
**Struktur Ekonomi Kabupaten Cilacap Atas Dasar Harga Konstan 2000**  
**Menurut Lapangan Usaha Tahun 2003-2008**

No	Lapangan Usaha	2003	2004	2005	2006	2007*)	2008**)
1	Pertanian	14,86	14,23	13,48	13,17	13,21	12,91
2	Pertambangan dan Penggalian	1,14	1,12	1,11	1,13	1,17	1,18
3	Industri Pengolahan	54,21	54,86	55,73	55,83	54,88	55,33
4	Listrik dan Air Minum	0,35	0,33	0,34	0,35	0,35	0,33
5	Bangunan	1,87	1,83	1,78	1,79	1,85	1,84
6	Perdag, Hotel dan Restoran	20,54	20,84	20,87	20,97	21,54	21,34
7	Angkutan dan Komunikasi	1,78	1,77	1,82	1,99	2,16	2,20
8	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan/ Finansial	1,92	1,84	1,86	1,88	1,94	1,92
9	Jasa – Jasa	3,34	3,18	3,00	2,89	2,91	2,96

Sumber: Hasil Perhitungan

\*) angka telah direvisi

\*\*) angka sementara

Data asal tujuan perjalanan untuk barang dan penumpang dapat menggambarkan keterkaitan antar wilayah. Data tersebut diterbitkan oleh Departemen Perhubungan setiap 5 (lima) tahun sekali, hal ini mengingat pengadaaan data tersebut sangat mahal, dan diasumsikan selama lima tahun kondisi pergerakan asal – tujuan perjalanan tidak terlalu berubah. Berikut ini data asal – tujuan perjalanan untuk barang dan penumpang yang berasal dari Kabupaten Cilacap. Tidak seluruh kabupaten di Indonesia berinteraksi langsung dengan

kabupaten ini, oleh karenanya tidak seluruh kabupaten tercatat datanya. Untuk lebih jelasnya lihat **Tabel 2**. asal tujuan perjalanan barang.

Dari data asal – tujuan perjalanan barang, diketahui bahwa pergerakan barang terbesar dari Kabupaten Cilacap adalah menuju Kabupaten Banyumas, selanjutnya diikuti Kabupaten Tegal, Kabupaten Kebumen, Kabupaten Purbalingga. Dari ke empat kabupaten tersebut, pergerakan barang yang terjadi diduga bukan hasil industri di Kota Cilacap, hal ini mengingat pengiriman minyak sebagai jenis komoditi industri

pengolahan terbesar di Kabupaten Cilacap dilakukan dengan moda tersendiri yaitu pipa. Hasil survei asal-tujuan perjalanan yang didapatkan di atas berasal dari moda transportasi bukan pipa. Dengan demikian, mengingat sumberdaya alam yang tersedia di Kabupaten Cilacap lebih besar pada sektor pertanian, maka dapat diduga keterkaitan antar wilayah yang terjadi antar Kabupaten Cilacap dengan kabupaten-kabupaten tersebut lebih berorientasi pada hasil pertanian.

Dikaitkan dengan ketersediaan prasarana jaringan jalan, dari Kabupaten Cilacap menuju Kabupaten Banyumas dan Kabupaten Kebumen tersedia jaringan jalan nasional, sedang menuju Kabupaten Tegal dan Kabupaten Purbalingga tersedia jaringan jalan provinsi, sehingga memudahkan arus barang dari Kabupaten Cilacap menuju kabupaten-kabupaten di sekitarnya, maupun sebaliknya.

Pergerakan penumpang di Kabupaten Cilacap dilakukan dengan berbagai moda seperti moda jalan, moda penyeberangan, moda kereta api, moda laut, moda udara seperti diperlihatkan pada **Tabel 3** yang menunjukkan pergerakan penumpang dari dan menuju Kabupaten Cilacap dari/menjadi kabupaten-kabupaten lain di Indonesia yang mempunyai volume cukup tinggi. Dari data pergerakan penumpang dari Kabupaten Cilacap menuju kabupaten/kota di Indonesia Tahun 2006 (Orang/Tahun), diketahui bahwa pergerakan penumpang dari Kabupaten Cilacap terbesar adalah menuju Kota Medan yaitu sebesar 1.895.230 orang/tahun, yang dilakukan dengan moda udara dan moda laut. Hal ini menarik, karena secara ekonomi hubungan antara Kabupaten Cilacap dengan Kota Medan relatif kecil, terutama terkait dengan hasil sumberdaya alam kabupaten ini yang tidak diekspor ke Kota Medan. Maka dapat diduga pergerakan penumpang ini berkaitan dengan lapangan kerja.

Selain Kota Medan, pergerakan penumpang menuju Pulau Sumatera seperti Kota Padang, Kota Pekanbaru, Kota Palembang juga relatif tinggi. Seperti diketahui penduduk Kabupaten Cilacap pada umumnya bekerja di sektor pertanian, mengingat sebagian besar wilayah Kabupaten Cilacap merupakan perdesaan (**Ken Martina Kasikoen, 2011**) sehingga dapat diperkirakan penduduk Kabupaten Cilacap sangat memahami dan menjiwai pekerjaan di bidang pertanian, sementara Kota Medan merupakan pintu masuk menuju *hinterland*-nya yang mempunyai kegiatan perkebunan/pertanian cukup besar. Terutama perkebunan kelapa sawit, yang tentunya membutuhkan tenaga kerja di bidang

pertanian cukup besar. Demikian pula Kota Padang, Kota Pekanbaru, Kota Palembang. Dapat diduga, penduduk Kabupaten Cilacap ini menuju Kota Medan untuk bekerja sebagai pekerja pertanian.

**Tabel 2**  
**Pergerakan Barang dari Kabupaten Cilacap Menuju Kabupaten-Kabupaten di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2006 (Ton/Tahun)**

No.	Kab. Asal	Kab. Tujuan	Total Pergerakan Barang
1	Cilacap	Banyumas	8.968.935
2	Cilacap	Purbalingga	2.493.029
3	Cilacap	Banjarnegara	1.750.051
4	Cilacap	Kebumen	3.166.782
5	Cilacap	Purworejo	997.460
6	Cilacap	Wonosobo	876.182
7	Cilacap	Magelang	1.411.050
8	Cilacap	Boyolali	708.042
9	Cilacap	Klaten	1.174.225
10	Cilacap	Sukoharjo	671.257
11	Cilacap	Wongiri	636.913
12	Cilacap	Karanganyar	517.658
13	Cilacap	Sragen	706.174
14	Cilacap	Grobogan	996.460
15	Cilacap	Blora	517.919
16	Cilacap	Rembang	380.488
17	Cilacap	Pati	719.133
18	Cilacap	Kudus	431.841
19	Cilacap	Jepara	803.799
20	Cilacap	Demak	653.504
21	Cilacap	Semarang	693.686
22	Cilacap	Temanggung	622.366
23	Cilacap	Kendal	601.443
24	Cilacap	Batang	702.615
25	Cilacap	Pekalongan	1.671.794
26	Cilacap	Pemalang	1.022.988
27	Cilacap	Tegal	4.367.607
28	Cilacap	Brebes	1.488.109
29	Cilacap	Kota Magelang	112.771
30	Cilacap	Kota Surakarta	343.911
31	Cilacap	Kota Salatiga	104.383
32	Cilacap	Kota Semarang	1.092.690
33	Cilacap	Kota Pekalongan	203.848
34	Cilacap	Kota Tegal	218.728

Sumber : Departemen Perhubungan, 2006

Selain menuju Pulau Sumatera, pergerakan penumpang yang cukup besar terjadi antara Kabupaten Cilacap dengan Kabupaten Banyumas, Kabupaten Purbalingga, Kabupaten Kebumen, Kabupaten Banjar Negara, Kabupaten Magelang, Kabupaten Wonosobo. Hal ini dapat dimaklumi, karena kabupaten ini sangat dekat dengan Kabupaten Cilacap apalagi tersedia jaringan jalan yang memadai, dapat diduga keterkaitan antara dua kabupaten ini tidak sekedar hubungan kegiatan ekonomi saja, namun juga hubungan sosial.

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis keterkaitan antar wilayah di Kabupaten Cilacap, dapat disimpulkan sebagai berikut:

- Keterkaitan antar wilayah dari dan menuju Kabupaten Cilacap untuk perjalanan barang terbesar pada kabupaten-kabupaten di sekitar Kabupaten Cilacap, hal ini menunjukkan bahwa ada saling kebergantungan dalam komoditas dan kegiatan ekonomi antar wilayah-wilayah bersangkutan. Keterkaitan tersebut didukung oleh ketersediaan prasarana fisik yaitu jaringan jalan.
- Keterkaitan antar wilayah dari dan menuju Kabupaten Cilacap untuk perjalanan orang dengan provinsi lain di Pulau Sumatera terbesar dibanding wilayah lain di Indonesia, terutama pada kota-kota yang mempunyai pelabuhan laut dan bandar udara, sehingga aksesibilitas antar wilayah tersebut cukup tinggi, hal ini menunjukkan kebergantungan dalam hal hubungan kemanusiaan, terutama terkait dengan pekerjaan antar kedua wilayah sangat tinggi.
- Hubungan yang terjadi yang membentuk keterkaitan antar wilayah Kabupaten Cilacap dengan wilayah lainnya merupakan hubungan yang saling menguntungkan (*mutually reinforcing*).

Tabel 3

**Pergerakan Penumpang dari Kabupaten Cilacap Menuju Provinsi dan Kabupaten/Kota di Indonesia - Tahun 2006 (Orang/Tahun)**

No	Provinsi Tujuan	Kabupaten Tujuan	Moda Jalan	Moda KA	Moda Laut	Moda Udara	Moda Gabungan
1	Sumatera Utara	Kota Medan	-	-	189.523	1.705.707	1.895.230
2	Sumatera Barat	Kota Padang	-	-	129.307	732.738	862.045
3	Riau	Kota Pekanbaru	-	-	-	458.019	458.019
4	Jambi	Kota Jambi	-	-	326.581	-	326.581
5	Sumatera Selatan	Kota Palembang	-	-	126.301	715.704	842.005
6	Bengkulu	Kota Bengkulu	-	-	268.951	-	268.951
7	Jawa Barat	Bandung	245.783	177.981	-	-	423.764
8	Jawa Barat	Garut	192.747	139.575	-	-	332.322
9	Jawa Barat	Tasikmalaya	175.328	126.962	-	-	302.290
10	Jawa Barat	Ciamis	211.723	153.317	-	-	365.040
11	Jawa Barat	Cirebon	203.263	147.190	-	-	350.453
12	Jawa Barat	Indramayu	137.103	99.282	-	-	236.385
13	Jawa Tengah	Banyumas	981.416	420.607	-	-	1.402.023
14	Jawa Tengah	Purbalingga	369.078	158.176	-	-	527.254
15	Jawa Tengah	Banjarnegara	220.222	94.381	-	-	314.603
16	Jawa Tengah	Kebumen	332.083	142.321	-	-	474.404
17	Jawa Tengah	Wonosobo	147.009	63.004	-	-	210.013
18	Jawa Tengah	Magelang	208.898	89.528	-	-	298.426
19	Jawa Tengah	Pekalongan	221.447	94.906	-	-	316.353
20	Jawa Tengah	Pemalang	160.913	68.963	-	-	229.876
21	Jawa Tengah	Tegal	439.687	188.437	-	-	628.124
22	Jawa Tengah	Brebes	234.075	100.318	-	-	334.393
23	Jawa Tengah	Kota Semarang	144.738	62.031	-	-	206.769
24	DI Yogyakarta	Bantul	124.505	83.003	-	-	207.508
25	DI Yogyakarta	Sleman	144.594	96.396	-	-	240.990
26	Jawa Timur	Malang	204.329	18.494	-	-	222.823
27	Jawa Timur	Kota Surabaya	221.555	20.053	-	-	241.608
28	Banten	Tangerang	254.894	109.240	-	-	364.134
29	Nusa Tenggara Timur	Kota Kupang	-	-	320138	106713	426.851
30	Kalimantan Tengah	Kota Palangkaraya	-	-	423160	-	423.160
31	Kalimantan Selatan	Kota Banjarmasin	-	-	22737	735154	757.891
32	Sulawesi Tengah	Kota Palu	-	-	43352	245663	289.015
33	Sulawesi Selatan	Kota Makassar	-	-	102753	582266	685.019

Sumber: Diolah dari Data Asal – Tujuan Perjalanan Penumpang - Departemen Perhubungan

**Daftar Pustaka**

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Cilacap, 2009, *Cilacap Dalam Angka 2009*.
- Badan Pusat Statistik Indonesia, 2011, *Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten/Kota di Indonesia 2006-2010*
- Bintarto, R. 1989. *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Daldjoeni, N. 1997. *Geografi Baru – Organisasi Keuangan dalam Teori dan Praktek*. Penerbit Alumni. Bandung.
- Departemen Pekerjaan Umum 1992. *Studi Tipologi Kabupaten*. Jakarta.
- Departemen Perhubungan, 2006, *Data Asal Tujuan Perjalanan*
- Fu-Chen Lo, Kamal Salih & Mike Douglass. 1981. *Rural-Urban Transformation in Asia*, diacu dalam Fu-Chen Lo 1981. *Rural-Urban Relations and Regional Development*. Huntsmen Offset Printing Pte Ltd. Singapore.
- Haruo, N. 2000. *Regional Development in Third World Countries – Paradigms and Operational Principles*. The International Development Journal, Co. Ltd. Tokyo. Japan.
- Kasikoen, Ken Martina, *Tipologi Perkotaan di Kabupaten Cilacap*, *Jurnal Teknik Planologi – Planesa*, Pusat Pengelola Jurnal Ilmiah UEU, Vol 2 No. 1, Mei 2011.
- Kasikoen, Ken Martina 2005. *Kajian Keterkaitan Perkotaan – Perdesaan di Jawa Barat*. Institut Pertanian Bogor. Bogor.