



**Gravity Model dalam Place-Making Pola Interaksi Spasial di
Pulau Kalimantan
(Studi Kasus: Kota Samarinda, Balikpapan, Bontang, dan
Banjarmasin)**

Ahmad Aguswin¹, Ahmad Akrom²

**Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Universitas Pelita Bangsa
Bekasi, Indonesia**

Korespondensi email: aaguswin@pelitabangsa.ac.id

Abstrak

Salah satu tantangan yang dihadapi dalam pembangunan suatu kota berasal dari masalah kependudukan. Hal ini berkaitan dengan makin bertambahnya jumlah penduduk tiap tahunnya yang relatif tinggi dan persebaran penduduk yang tidak merata. Pulau Kalimantan memiliki karakteristik khusus dalam hal budaya merantau juga dalam menghadapi permasalahan kependudukan terutama karena fenomena migrasi. Perpindahan penduduk menyebabkan tidak meratanya distribusi penduduk dan mempengaruhi pertumbuhan jumlah penduduk di suatu daerah serta berdampak pada pembangunan daerah. Akibatnya, penduduk hanya terpusat pada suatu titik wilayah atau pada daerah yang memiliki daya tarik tinggi. Di Pulau Kalimantan sendiri terdapat beberapa daerah yang secara administrasi dan demografi memiliki ketertarikan dibandingkan dengan daerah lain di sekitarnya, seperti Kota Samarinda, Balikpapan, dan Bontang di Provinsi Kalimantan Timur dan Kota Banjarmasin di Provinsi Kalimantan Barat.

Analisis interaksi spasial dapat memperkirakan daya tarik suatu lokasi dibandingkan dengan lokasi lain di sekitarnya, sehingga dapat diketahui pola perpindahan penduduk yang cenderung mengarah pada daerah yang memiliki daya tarik lebih tinggi.

Hasil kajian secara empiris dengan menggunakan gravity model menunjukkan bahwa faktor jumlah penduduk di daerah asal dan daerah tujuan serta jarak berpengaruh terhadap migrasi di Pulau Kalimantan. Hasil kajian menunjukkan bahwa jarak memiliki pengaruh yang negatif terhadap migrasi, sedangkan jumlah penduduk daerah asal dan daerah tujuan memiliki pengaruh positif terhadap migrasi. Selain itu, kesempatan kerja, fasilitas di dalam kota, serta aksesibilitas juga berpengaruh terhadap migrasi.

Secara keseluruhan, daerah dengan daya tarik paling tinggi menggunakan variabel penduduk dan merupakan tujuan utama bagi penduduk untuk pindah ke Kota Samarinda, Balikpapan, dan Bontang di Provinsi Kalimantan Timur serta Kota Banjarmasin di Provinsi Kalimantan Selatan. Dengan menggunakan variabel kesempatan kerja juga memperlihatkan pola yang sama dengan menggunakan variabel jumlah penduduk, dimana tujuan utama penduduk untuk pindah adalah pada 4 kota tersebut.

Informasi Artikel

Diterima: 10-09-2020

Direvisi: 18-10-2020

Dipublikasikan: 26-10-2020

Kata Kunci

Migrasi, Pola interaksi spasial, Gravity model

I. PENDAHULUAN

Pembangunan nasional Indonesia memiliki salah satu sasaran untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi yang dapat dilakukan dengan mengupayakan pemanfaatan potensi dan sumber daya ekonomi yang dimiliki pada tiap-tiap daerah. Pemerintah daerah yang didampingi dengan partisipasi masyarakatnya harus mampu melihat potensi sumber daya yang kiranya dapat dirancang untuk menunjang pertumbuhan ekonomi daerah tersebut (Arsyad, 2010).

Kesungguhan pemerintah dalam membangun daerahnya dibuktikan dengan diterapkannya kebijakan otonomi daerah, dimana kebijakan ini memberikan kesempatan kepada daerah untuk mengembangkan daerahnya sesuai dengan potensi dan karakteristik daerah yang ada. Menurut Zulaechah (2011), otonomi daerah merupakan hal yang paling penting bagi pembangunan daerah karena dengan berlakunya otonomi daerah akan mampu meningkatkan motivasi daerah untuk memiliki tingkat pertumbuhan yang tinggi melalui pemberdayaan potensi ekonomi lokal dengan mengembangkan kegiatan yang berdasarkan kekuatan daerah dan memanfaatkan peluang yang ada untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pulau Kalimantan sebagai daerah otonom belum sepenuhnya mampu untuk memanfaatkan secara optimal potensi sumber daya yang dimiliki untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerahnya.

Data BPS Indonesia 2020 menunjukkan bahwa persentase penduduk miskin di Pulau Kalimantan khususnya untuk Kalimantan Timur memperoleh angka cukup tinggi, yaitu sebesar 5,91 persen dan Kalimantan Selatan sebesar 4,47 persen. Tidak hanya itu, Pulau Kalimantan juga dari segi pendapatan per kapita terbelah rendah, yaitu dengan rata-rata sebesar 258.894,8 Miliar rupiah pada tahun 2019 dengan laju pertumbuhan rata-rata per tahun sebesar 3,22 persen.

Pulau Kalimantan tentu memerlukan perhatian yang khusus untuk mengatasi permasalahan perekonomiannya. Melakukan pengembangan wilayah merupakan salah satu kebijakan yang dapat ditempuh untuk mengatasi permasalahan tersebut, yaitu dengan jalan menetapkan kecamatan-kecamatan tertentu yang diprioritaskan untuk dikembangkan berdasarkan karakteristik dan potensi yang dimiliki wilayah tersebut sehingga diharapkan akan tercipta pusat pertumbuhan di Pulau Kalimantan yang mampu memotivasi dan membangkitkan pertumbuhan wilayah itu sendiri dan wilayah sekitar pusat pertumbuhan. Menurut Panjiputri (2013), sebagai pusat pertumbuhan ekonomi suatu wilayah paling tidak harus memenuhi kriteria agar dapat dikatakan sebagai pusat pertumbuhan, yaitu masuk kedalam katagori daerah maju dan tumbuh cepat, memiliki sektor unggulan yang memiliki daya saing komparatif dan kompetitif terbanyak, dan memiliki interaksi yang kuat dengan daerah belakangnya.

Berdasarkan latar belakang di atas, kajian ini bermaksud untuk mengkaji klasifikasi pola interaksi spasial melalui pertumbuhan daerah di Pulau Kalimantan, sektor basis pada masing-masing wilayah studi, dan pusat pertumbuhan Pulau Kalimantan yang memiliki keterkaitan dengan daerah lain di sekitarnya.

II. LANDASAN TEORI

Pusat Pertumbuhan merupakan sebuah kota yang dengan sendirinya memiliki kuasa secara organisasi atas bagian-bagian yang lain dan juga atas kota-kota kecil yang terdapat disekitarnya. Menurut Kuklinski (1972), pusat pertumbuhan berperan sebagai pendorong perkembangan ekonomi wilayah di sekitarnya. Namun pada keadaan lain, pusat pertumbuhan dapat menyebabkan perpindahan sebagian penduduk dari luar wilayah pusat pertumbuhan karena adanya daya tarik dari pusat pertumbuhan dan daya tolak wilayah di sekitar pusat pertumbuhan.

Interaksi spasial merupakan arus gerak yang terjadi antara pusat-pusat pelayanan baik berupa barang, uang, penduduk ataupun yang lainnya. Adanya hubungan antar daerah satu dengan daerah lainnya sangat diperlukan karena dengan adanya interaksi antar daerah tersebut, akan dapat tercipta suatu hubungan kerja sama sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain guna meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi daerahnya (Saerofi dalam Nurfatimah, 2013).

Teori gravitasi adalah teori yang menggambarkan tingkat interaksi spasial antara dua atau lebih entitas yang memiliki gejala fisik atau dalam penelitian ini yaitu suatu daerah (Nijkamp and Reggiani, 1992; Harvey, 1969 dalam Sebayang, 2011). Besarnya interaksi antara dua daerah ditentukan melalui besarnya daerah. Model gravitasi menggunakan tolok ukur jumlah penduduk, banyak fasilitas, banyaknya lapangan pekerjaan, total pendapatan, luas bangunan, dan lain-lain untuk menentukan besarnya suatu kota. Faktor lain yang memengaruhi interaksi antara dua daerah yaitu jarak antara dua daerah karena semakin jauh jarak antara kedua daerah, maka semakin rendah keinginan seseorang untuk bepergian (Tarigan, 2005). Hal senada juga disampaikan oleh Chaney (2011), bahwa dalam model gravitasi tidak hanya besarnya suatu daerah yang perlu diperhatikan, namun juga dari segi jarak antar daerah tersebut. Jarak akan memengaruhi biaya transportasi yang merupakan faktor penting dalam menentukan seorang untuk bepergian (Khan et.al, 2010).

III. METODE

Penelitian ini bersifat semi-grounded dan kualitatif untuk mengungkap pola interaksi spasial di dalam suatu kota. Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan cara pengamatan langsung pada lokasi dengan alat bantu rekam berupa foto, video, rekaman suara, dan catatan. Analisis data dilakukan melalui proses identifikasi lokasi, pelaku,

dan waktu interaksi spasial. Dari pengamatan dan wawancara dicari kata kunci yang menjadi konsep tentang lokasi tersebut, kemudian dianalisis menggunakan Gravity Model untuk menganalisis keterkaitan antara daerah yang satu dengan daerah lain yang ditetapkan sebagai pusat pertumbuhan.

Penelitian ini mencakup 4 kota di 2 Provinsi di Pulau Kalimantan, yaitu Kota Samarinda, Balikpapan, dan Bontang di Provinsi Kalimantan Timur serta Kota Banjarmasin di Provinsi Kalimantan Selatan. 4 kota ini dipilih karena sebagai daerah otonomi memiliki laju pertumbuhan ekonomi yang rendah, persentase penduduk miskin yang masih tinggi, dan pendapatan per kapita yang rendah.

Teori Gravitasi kali pertama diperkenalkan dalam disiplin ilmu Fisika oleh Sir Issac Newton (1687) dalam Robinson Tarigan (2006). Inti dari teori ini adalah bahwa dua buah benda yang memiliki massa tertentu akan memiliki gaya tarik menarik antara keduanya yang dikenal sebagai gaya gravitasi. Kekuatan gaya tarik menarik ini akan berbanding lurus dengan hasil kali kedua massa benda tersebut dan berbanding terbalik dengan kuadrat jarak antara kedua benda tersebut. Model gravitasi Newton ini kemudian diterapkan oleh W.J. Reilly (1929) Robinson Tarigan (2006)., seorang ahli geografi untuk mengukur kekuatan interaksi keruangan antara dua wilayah atau lebih. Berdasarkan hasil penelitiannya, Reilly berpendapat bahwa kekuatan interaksi antara dua wilayah yang berbeda dapat diukur dengan memerhatikan faktor jumlah penduduk dan jarak antara kedua wilayah tersebut. Untuk mengukur kekuatan interaksi antar wilayah digunakan formulasi sebagai berikut.

$$I_{AB} = \frac{k \cdot P_A \cdot P_B}{(d_{AB})^2}$$

Keterangan:

I_{AB} = kekuatan interaksi antara wilayah A dan B

K = angka konstanta empiris, nilainya 1

P_A = jumlah penduduk wilayah A

P_B = jumlah penduduk wilayah B
 d_{AB} = jarak wilayah A dan wilayah B

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Faktor Pendorong Terjadinya Tarikan

a. Kota Balikpapan

Posisi strategis kota Balikpapan yang berada di pesisir timur Kalimantan yang langsung berbatasan dengan Selat Makasar, memiliki teluk yang dimanfaatkan sebagai pelabuhan laut komersial dan pelabuhan minyak dan keunggulan komparatif yang dimiliki oleh Kota Balikpapan menjadikan visi pembangunan kota kedepan sebagai sentra jasa, perdagangan dan industri, sehingga perlu ditunjang dengan keberadaan prasarana dan sarana yang memadai serta terciptanya kondisi dan situasi yang kondusif untuk memacu pertumbuhan dunia usaha kecil.

Dengan kondisi dan situasi yang kondusif tersebut, maka perekonomian kota ini bertumpu pada sektor industri yang didominasi oleh industri minyak dan gas, perdagangan dan jasa. Kota ini memiliki bandar udara berskala internasional yakni Bandara Sepinggan serta Pelabuhan Semayang selain pelabuhan minyak yang dimiliki Pertamina.

Melihat visi dan perkembangan kota yang cukup pesat, maka pengembangan kota diarahkan kepada sektor-sektor ekonomi yang potensial dan mempunyai unggulan, termasuk industri kecil/ rumah tangga yang pada saat ini tersebar di beberapa wilayah Kota Balikpapan.

b. Kota Samarinda

Samarinda secara geografis dapat disebut sebagai pusat Kalimantan Timur, bukan saja karena kota ini merupakan pusat pemerintahan dan geliat kehidupan ekonomi dan politik, tetapi letaknya sangat strategis. Kota dengan pusat pemerintahan yang relatif terletak di tengah-tengah Kalimantan Timur dan diapit beberapa kabupaten

yang kaya, seperti Kutai Kartanegara, Kutai Timur, dan Kota Bontang. Belum lagi kabupaten dan kota lain yang meski tidak berbatasan langsung tetapi memiliki keterkaitan ekonomi, seperti Berau, Tarakan, Nunukan, Penajam Paser Utara, Paser, Balikpapan, Malinau, Kutai Barat, dan Bulungan.

Sebagai ibukota Provinsi Kalimantan Timur, Kota Samarinda mencatat kuantitas penduduk yang terus meningkat karena kota ini menjadi incaran pendatang, baik dari dalam maupun luar Kalimantan untuk mencari nafkah.

Hal tersebut menyebabkan perekonomian Samarinda terus berkembang pesat. Sebagai pusat perindustrian dan perdagangan, Samarinda awalnya lebih banyak bertumpu pada sektor perkayuan, yang ditandai dengan eksisnya industri kayu. Namun belakangan industri tersebut mulai meredup akibat keterbatasan bahan baku. Di bidang perekonomian, uang yang beredar di Samarinda sungguh luar biasa. Per hari setoran dari perbankan di kota ini yang masuk ke Bank Indonesia Cabang Samarinda rata-rata mencapai Rp. 25 miliar pada hari biasa dan jumlahnya akan meningkat tajam menjelang Idul Fitri ataupun selama Ramadan. Bisa dikatakan 50 persen total aktifitas perbankan di Kalimantan Timur berada di Kota Samarinda.

Dalam memacu perekonomian daerah demi mendukung pembangunan di segala bidang, Pemerintah Kota Samarinda melakukan berbagai upaya. Pertama, senantiasa berupaya menjamin iklim kondusif mengingat hal tersebut merupakan syarat mutlak datangnya investor. Dalam hal investasi daerah, pada tanggal 12 Juni 2006 Pemerintah Kota Samarinda telah menerima Investment Award dari Komisi Pemantau Pelaksanaan Otonomi

Daerah (KPPOD) yang diserahkan oleh Menteri Perekonomian di Jakarta. Penghargaan itu sangat bermakna karena membuktikan Samarinda sangat menarik minat investor, apalagi faktanya sejak tahun 2001 Penanaman Modal Asing (PMA) ke Samarinda mencapai US\$ 424.128.000 dan Penanaman Modal Dalam Negeri sebesar Rp. 1.895.454.000.000. Kedua, terus mengupayakan pengadaan sarana fisik yang langsung bersentuhan dengan upaya mempercepat laju perekonomian daerah agar tidak hanya Samarinda segmen kota yang berkembang, melainkan juga kawasan pinggiran. Beberapa upaya nyata yang dilaksanakan di antaranya adalah pembangunan Jembatan Mahkota II, pelabuhan petikemas di Palaran, Bandara Samarinda di Sungai Siring, dan RSUD di Samarinda Seberang. Secara umum, kawasan Samarinda Seberang dan Palaran sedang diupayakan menjadi Kota Satelit yang keberadaannya akan saling mendukung dengan kawasan segmen kota.

c. Kota Bontang

Kota Bontang adalah kota industri yang sedang tumbuh. Hadirnya PT Badak NGL Co yang mulai beroperasi tahun 1974 disusul tiga tahun kemudian PT Pupuk Kaltim, tak dipungkiri menjadikan kota ini hidup. Bontang Kuala, demikian nama desa itu, kini menjelma menjadi kota yang ramai seiring dengan statusnya yang meningkat dari kota administratif menjadi kota otonom pada 1999. Bontang Kuala yang terletak di sebelah utara Kota Bontang kini, tetap menjadi perkampungan nelayan.

Membandingkan Bontang Kuala cikal bakal kota ini dengan Bontang kini, sungguh jauh berbeda. Di Kota Bontang, khususnya di dalam kawasan dua perusahaan raksasa itu, berbagai fasilitas modern dan lengkap tersedia, mulai dari fasilitas perumahan bagi

karyawan perusahaan itu, tempat olahraga, rekreasi, taman-taman bermain, rumah sakit hingga hotel berbintang. Dua hotel berbintang yang megah pun berada di salah satu kompleks tersebut. Beberapa kilometer keluar dari kawasan itu menuju kawasan Bontang lama, akan terlihat rumah-rumah penduduk yang belum seluruhnya permanen, hotel-hotel melati, pertokoan dan pasar-pasar tradisional, serta jalan sempit yang belum semua beraspal.

Bontang memang tengah berbenah. Jalan-jalan sedang diperbaiki. Berbagai usaha jasa juga mulai bermunculan, seperti bank-bank swasta nasional, hotel berbintang dan restoran, serta jasa telekomunikasi seperti warung telekomunikasi dan warung internet. Sektor jasa dan industri pengolahan adalah dua lapangan usaha yang paling banyak menyerap tenaga kerja. Sebanyak 28,3 persen penduduk Bontang bekerja di sektor jasa, dan 27,3 persen di sektor industri pengolahan. Kota ini memang bertekad menjadi kota industri dan jasa. Dua perusahaan besar itulah tulang punggung perkembangan perekonomian kota ini.

Peran kedua perusahaan itu bagi pembentukan PDRB Bontang sangat dominan. Industri migas berupa gas alam cair (LNG) tiap tahun memberi kontribusi lebih 90 persen. Demikian pula industri pengolahan tanpa migas yang pertumbuhannya 5,27 persen di tahun 2001, lebih banyak dipengaruhi kegiatan PT Pupuk Kaltim Tbk. Kegiatan industri pengolahan gas alam cair yang di tahun 2002 menyumbang lebih dari Rp 23 triliun bagi PDRB, agaknya masih menjadi andalan utama kota ini hingga 30 tahun ke depan. Selama itu pula perekonomian daerah ini diperkirakan bersumber pada sektor industri pengolahan tersebut. Padahal industri ini bersumber pada sumber

daya alam yang tidak dapat diperbaharui.

Sumbangan PT Badak NGL Co dan PT Pupuk Kaltim Tbk bagi pembentukan PDRB Bontang sangat tinggi, mencapai lebih 90 persen. Kondisi ini membuat kegiatan ekonomi lainnya kurang terlihat perannya. Padahal keberadaan dua perusahaan itu punya andil dalam meningkatkan kegiatan perdagangan dengan munculnya kebutuhan baru akan komoditas keperluan hidup sehari-hari. Begitu pula kebutuhan sarana dan prasarana baru, baik perumahan, perkantoran, perhotelan, maupun sarana infrastruktur lainnya. Namun, peningkatan sektor perdagangan cenderung melemah secara meyakinkan dari 9 persen pada 1999 menjadi 3 persen pada 2002. Sementara sektor bangunan, meskipun cenderung berfluktuasi, sempat meningkat menjadi 12,5 persen pada 2001, dan turun 0,5 persen menjadi 12 persen pada 2002.

Pemanfaatan sumber daya alam di luar migas selama ini belum digarap optimal, seperti perikanan dan pariwisata. Potensi terbesar Bontang terletak pada sumber daya laut. Wilayah pesisir dengan pantai yang bersih, landai, berpasir putih bisa menjadi obyek wisata yang potensial. Bontang Kuala misalnya, selain menarik wisatawan karena perkampungan nelayan di atas laut, juga tengah dikembangkan sebagai obyek wisata. Kota ini memiliki potensi menjadi kota pariwisata dengan beberapa tempat andalan, Pulau Beras Basah, Pulau Segajah, serta Taman Nasional Kutai yang berdampingan dengan wilayah Kabupaten Kutai Timur. Juga, potensi sumber daya laut berupa perikanan laut di masa datang berprospek cerah. Wilayah laut 34.977 hektar atau 70,29 persen dari luas Bontang terdiri atas, hutan mangrove 13.990 hektar,

terumbu karang 8.744 hektar dan rumput laut sekitar 16 hektar. Hutan mangrove di sekitar Pulau Melahing, Agar-agar Panjang, Karang Sengajah dan Badak-badak. Ekosistem terumbu karang di sepanjang perairan laut, terutama terumbu karang tepi.

Potensi budidaya laut dengan komoditas unggulan berupa udang, kepiting, ikan kerapu, udang lobster, kakap merah, teripang, rumput laut, dan tiram yang banyak dicari pasar luar negeri. Ikan kerapu banyak terdapat di sekitar Pulau Melahing dan Kerindingan. Udang dan kepiting di perairan Tanjung Santan. Kekayaan sumber daya laut ini langsung memberi manfaat ekonomi bagi masyarakat. Selain sebagai sumber penyediaan bahan pangan, juga penyerapan tenaga kerja.

Hasil laut tersebut selain untuk memenuhi kebutuhan lokal juga mulai dipasarkan ke luar Bontang, bahkan diekspor. Tahun 2001, produksi ikan (tambak, kolam, keramba) 123,7 ton, rumput laut kering 37,25 ton, teripang 1 ton lebih, dan ikan laut 3.994 ton. Produksi perikanan laut juga mulai diolah menjadi bahan makanan, seperti ikan kering dari berbagai jenis ikan laut, cumi-cumi dan ikan teri. Juga udang papai yang banyak diminati dan terasi khas Bontang.

d. Kota Banjarmasin

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu ukuran keberhasilan pembangunan, terutama dalam bidang ekonomi. Perkembangan sektor ekonomi yang terbentuk dari laju pertumbuhan akan memberikan gambaran tentang tingkat perubahan ekonomi yang terjadi, dimana pergerakan laju pertumbuhan ini merupakan indikator penting untuk mengetahui hasil pembangunan yang telah dicapai dan berguna untuk menentukan arah dan sasaran pembangunan dimasa yang akan datang. Disamping digunakan untuk

mengukur tingkat keberhasilan pembangunan di bidang ekonomi. angka ini juga memberikan indikasi tentang sejauh mana aktivitas perekonomian yang terjadi pada suatu periode tertentu telah menghasilkan tambahan pendapatan bagi penduduknya.

PDRB atas dasar harga konstan secara berkala digunakan untuk melihat fluktuasi pertumbuhan ekonomi secara riil dari tahun ketahun. Pertumbuhan yang positif menunjukkan adanya peningkatan aktivitas perekonomian sedangkan pertumbuhan yang negatif berarti adanya penurunan. Laju pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat dicerminkan oleh indek berantai PDRB atas dasar harga konstan.

2. Analisis Gravity Model

Teori lokasi adalah ilmu yang menyelidiki tata ruang kegiatan ekonomi, atau ilmu yang menyelidiki alokasi geografis dari sumber-sumber yang potensial, serta hubungannya dengan atau pengaruhnya terhadap keberadaan berbagai macam usaha/kegiatan lain baik ekonomi maupun sosial. Dalam mempelajari lokasi berbagai kegiatannya dalam ruang, baru kemudian ini dilonggarkan secara bertahap sehingga ditemukan kondisi dalam dunia nyata.

Salah satu model yang banyak digunakan dalam perencanaan wilayah adalah model gravitasi (*gravity model*). Model ini dapat membantu perencana wilayah untuk memperkirakan daya tarik suatu lokasi dibandingkan dengan lokasi lain disekitarnya. Berbagai penggunaan model ini misalnya menaksir banyaknya perjalanan (trip) antara dua tempat, banyaknya pemukim untuk berbagai lokasi tertentu, banyaknya pelanggan untuk suatu kompleks pasar yang masing-masing menurut daya tariknya. Model ini juga banyak dipakai dalam perencanaan transportasi agar dapat memperkirakan arus

volume lalu lintas dan lebar jalan yang perlu dibangun sesuai volume tersebut.

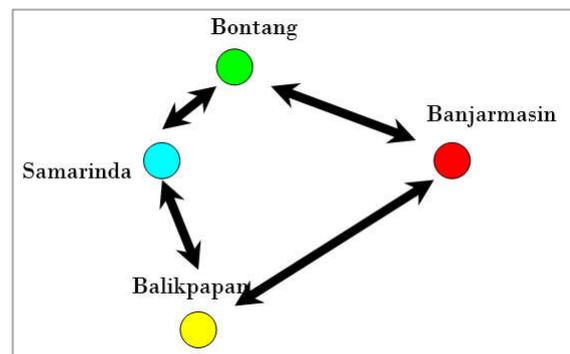
Untuk mengetahui interaksi antar kota Samarinda, Banjarmasin, Bontang, dan Balikpapan dengan menggunakan rumus tersebut diatas berikut data yang diperoleh dan perhitungannya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1. Jumlah Penduduk Kota Studi

Nama Kota	Jumlah Penduduk
Samarinda	600.000
Balikpapan	535.829
Banjarmasin	662.825
Bontang	122.853

Tabel 2. Jarak Antar Kota

Nama Kota	Jarak Antar Kota (km)
Samarinda	120
Balikpapan	342
Banjarmasin	522
Bontang	130



Gambar 1. Perhitungan Interaksi Antar Kota dengan Gravity Model

Hasil perhitungan interaksi antar kota adalah sebagai berikut:

- Interaksi Kota Samarinda – Balikpapan

$$I_{Sa-Ba} = \frac{600.000 \times 594.166}{(120)^2} = 24.756.916,67$$

- Interaksi Kota Balikpapan – Banjarmasin

$$I_{Ba-Ban} = \frac{594166 \times 662825}{(342)^2} = 3.367.087,98$$

- Interaksi Kota Banjarmasin – Bontang

$$I \text{ Ban-Bon} = \frac{662825 \times 122853}{(522)^2} \\ = 298.843,38$$

- Interaksi Kota Bontang - Samarinda

$$I \text{ Bon-Sa} = \frac{122853 \times 600000}{(130)^2} \\ = 4.360.650,89$$

Berdasarkan hasil perhitungan masing-masing interaksi antar kota tersebut di atas dapat diketahui bahwa interaksi antara kota Samarinda dan Balikpapan saling mempunyai daya tarik menarik paling besar diantara interaksi antar kota yang lainnya.

Suatu pergerakan akan terjadi akibat adanya gaya tarik-menarik suatu kawasan dimana tarikan-tarikan tersebut sebagian besar berasal dari potensi atau karakteristik yang dimiliki masing-masing kota tersebut. Sebelum mengetahui dan menganalisis seberapa besar gaya tarikan yang ditimbulkan perlu diketahui dan dianalisis terlebih dahulu potensi apa saja yang terdapat pada masing-masing kota tersebut sehingga menyebabkan pergerakan.

3. Potensi Pola Interaksi Spasial Antar Kota

Potensi yang dapat dijadikan sebagai faktor pendorong terjadinya tarikan secara spasial antar kota adalah sebagai berikut:

- a. Konsentrasi Geografis

Konsentrasi geografis ini dapat diartikan sebagai konsentrasi dari sektor atau fasilitas-fasilitas umum yang tersedia sekaligus merupakan daya tarik dari kota tersebut. Orang yang datang ke kota tersebut bisa mendapatkan berbagai kebutuhan pada lokasi yang berdekatan dan cenderung mempunyai keadaan topografi yang sama. Hal ini membuat kota itu menarik untuk dikunjungi karena volume transaksi yang semakin meningkatkan menciptakan *economic of scale* (keuntungan karena dapat memproduksi secara spesialisasi, yaitu dalam suatu kota telah

terdapat sektor pembantu dalam proses berlangsungnya kegiatan ekonomi).

- b. Tata Guna Lahan

Hubungan internal sangat menentukan dinamika sebuah kota. Dinamika kota yang dimaksud berkaitan erat dengan tata guna lahan yang ada di kota tersebut. Semakin banyak potensi yang dimiliki suatu kota maka semakin potensial dan beraneka tata guna lahan yang tercipta. Tata guna lahan yang sangat berpengaruh terhadap mobilisasi penduduk antar kota pada umumnya berkaitan dengan aktivitas perekonomian (segala hal yang berkaitan dengan perdagangan dan jasa), agama (pusat kegiatan keagamaan dan sakral), budaya (keunikan/karakteristik suatu kota yang dilihat dari adat, sejarah kota, dan hasil-hasil budaya yang diciptakan), pariwisata (tersedianya tempat-tempat yang indah dan menarik untuk melepas kepenatan dari kegiatan sehari-hari), dan adanya sarana dan prasarana perhubungan yang terjangkau (transportasi darat, laut, maupun udara).

Keberadaan sektor-sektor yang saling terkait dan saling mendukung juga akan menciptakan efek pengganda. Apabila terdapat satu sektor yang atas permintaan dari luar wilayah, produksi meningkat dan akan terjadi beberapa kali perputaran pertumbuhan sehingga seringkali total kenaikan produksi bisa beberapa kali lipat dibandingkan dengan kenaikan permintaan dari luar untuk sektor tersebut. Unsur efek pengganda sangat berperan dalam membuat kota itu mampu memacu daerah lain.

- c. Sifat Kota terhadap Daerah Belakangnya

Kemajuan suatu kota akan meningkatkan jumlah urbanisasi penduduk namun dilain pihak kemajuan suatu kota dapat mendorong perkembangan daerah lain. Karena setiap kota membutuhkan dorongan dari daerah lain, yaitu seperti pada suatu industri yang bahan dasarnya dari daerah lain sehingga akan terdapat hubungan yang erat taupun interaksi antar kota tersebut. Suatu kota dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi kedalam (diantara berbagai sektor didalam kota) maupun keluar yaitu ke daerah lain atau kota lainnya.

Tabel 3. Identifikasi Potensi Masing-Masing Kota

Kota	Potensi
Samarinda	<p>^ Kota Samarinda yang mempunyai topografi datar dan merupakan ibukota provinsi sekaligus pusat pemerintahan provinsi Kaltim ini sudah mempunyai sarana dan prasarana yang cukup memadai (terutama sarana dan prasarana transportasi). Sarana transportasi yang dimiliki antara lain pelabuhan tersier berupa pelabuhan peti kemas, transportasi darat dan bandara udara.</p> <p>^ Dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi tersebut turut mendukung percepatan visi dan misi Kota Samarinda sebagai Kota Jasa, industri, perdagangan dan permukiman.</p> <p>^ Selain sebagai pusat kegiatan pemerintahan skala regional, Kota</p>

Kota	Potensi
	<p>Samarinda juga berfungsi sebagai pusat perdagangan dan industri (besar dan sedang) serta didukung oleh potensi daerah belakangnya serta akses menuju dan dari Kota Samarinda. Dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi tersebut turut mendukung percepatan visi dan misi Kota Samarinda sebagai Kota Jasa, industri, perdagangan dan permukiman.</p> <p>^ Kota yang merupakan kawasan andalan ini untuk masa yang akan datang, Kota Samarinda akan tetap berperan sebagai pusat pemerintahan tingkat provinsi dan sebagai pusat perekonomian yang akan melayani SWP Tengah yang kaya potensi hasil hutan, pertanian dan bahan galian tambang. Kota Samarinda juga akan menjadi orientasi dari Kota Loa Janan, Kota Sanga-sanga dan Kota Muarajawa.</p>
Balikpapan	<p>^ Kota Balikpapan merupakan gerbang utama perhubungan udara dan laut. Dalam RTRW Provinsi Kalimantan, Kota Balikpapan yang merupakan kawasan pesisir pantai ini memiliki pelabuhan yang berfungsi sebagai pelabuhan utama dan memiliki bandara udara internasional.</p> <p>^ Kota Balikpapan mengalami perkembangan spasial yang sangat pesat di Kalimantan Timur yaitu sebagai pusat perdagangan dan industri. Sebagai kawasan andalan, kota ini</p>

Kota	Potensi
	<p>memegang peranan penting dalam sektor unggulan perdagangan.</p> <p>^ Dengan demikian Kota Balikpapan akan tetap berperan sebagai pusat kegiatan ekonomi dengan seluruh wilayah Propinsi Kalimantan Timur sebagai daerah belakangnya.</p>
Banjarmasin	<p>^ Kota dengan sektor unggulan di bidang industri pengolahan, pengangkutan dan transportasi ini menunjukkan adanya aktivitas pertumbuhan ekonomi yang cukup signifikan.</p> <p>^ Peningkatan perekonomian Kota Banjarmasin terutama dalam bidang transportasi dan komunikasi menyebabkan adanya arus migrasi yang cukup besar dari luar daerah. Didukung dengan adanya industri pengolahan yang dapat menyerap tenaga kerja perpindahan penduduk daerah belakangnya.</p> <p>^ Potensi dan sekaligus kemampuan komunikasi dengan luar daerah memungkinkan Kota Banjarmasin berperan sebagai kota industri dan perdagangan bagi daerah belakangnya dan sebaliknya.</p>
Bontang	<p>^ Kota Bontang mempunyai pelabuhan dengan fungsi pelabuhan lokal di Provinsi Kaltim. Kota Bontang merupakan kawasan tertentu dalam RTRW Provinsi Kaltim.</p> <p>^ Kota pesisir dengan potensi terbesar pada sumber daya laut ini selain</p>

Kota	Potensi
	<p>bisa menjadi kawasan wisata juga merupakan sumber migas dan mempunyai sektor unggulan dalam bidang perikanan.</p> <p>^ Dengan demikian Kota Bontang berdasarkan tata guna lahannya akan dapat berperan dalam bidang perdagangan dan pariwisata untuk daerah belakangnya.</p>

4. Faktor Pengaruh Daya Tarik Kota

Hal-hal pokok pada kegiatan pergerakan penduduk dan mempengaruhi besarnya daya tarik menarik pada masing-masing kota adalah:

a. Jarak

Ketika manusia bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain (misalkan melakukan perjalanan) cenderung untuk mengikuti jalur lalu lintas dan kemudahan transportasi yang ada. Hal tersebut lama-lama mengembangkan daerah-daerah tertentu yang memiliki jalur yang mudah dan cenderung dekat. Karena manusia cenderung mencari atau berpergian ke tempat yang dekat terlebih dahulu. Dalam studi kasus diatas dapat diketahui bahwa jarak yang paling dekat yaitu antar Samarinda dengan Balikpapan dengan jarak 120 km memiliki tingkat interaksi yang tinggi. Analisis jarak masing-masing kota terhadap interaksi interaksi kota akan dijelaskan pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. Analisis Jarak Terhadap Interaksi Kota

Interaksi antar Kota	Jarak Antar Kota (km)	Analisis interaksi
Samarinda - Balikpapan	120	<p>* Merupakan jarak yang paling dekat diantara kota-kota diatas dan merupakan interaksi tertinggi.</p> <p>* Interaksi yang terjalin tersebut dikarenakan kemudahan akses diantar dua kota tersebut yang dapat ditempuh dengan 3 alat transportasi yaitu udara, laut dan darat. Di kedua kota tersebut terdapat Bandara udara besar terutama di kota Balikpapan yang mempunyai bandara internasional, yaitu bandara sepinggang sehingga banyak warga yang akan ke Samarinda namun transit terlebih dahulu ke Balikpapan.</p> <p>* Selain itu kondisi topografi kedua kota tersebut yang terletak di daerah pantai dan memiliki pelabuhan sehingga memudahkan pendistribusian barang seperti minyak. Untuk jalur darat selain jaraknya yang dekat juga memiliki akses yang mudah yaitu terdapatnya jalur antara Samarinda dengan kota Balikpapan selatan yang didukung dengan tersedianya sarana dan prasarana perhubungan darat yang memadai serta terdapat terminal antar kota.</p>

Interaksi antar Kota	Jarak Antar Kota (km)	Analisis interaksi
Balikpapan - Banjarmasin	342	<p>* Mempunyai jarak yang jauh hal ini menyebabkan gaya tarik menarik antara kedua kota tersebut tidak begitu besar karena jaraknya yang mencapai 342 km² sehingga menyulitkan pergerakan penduduk yang melalui jalan darat..</p> <p>* Terdapat sarana perhubungan yang memadai seperti bandara udara besar terutama di kota Balikpapan yang mempunyai bandara internasional, yaitu Bandara Sepinggang yang berfungsi sebagai tempat transit.</p> <p>* Letak kedua kota tersebut yang merupakan kawasan pesisir pantai dan memiliki pelabuhan yang berperan besar dalam pendistribusian barang (memudahkan pengiriman barang seperti minyak).</p>
Banjarmasin - Bontang	522	<p>* Mempunyai jarak yang jauh hal ini menyebabkan interaksi antara kedua kota tersebut mempunyai interaksi yang kurang besar karena jaraknya yang mencapai 342 km² menyulitkan untuk terjadinya perpindahan penduduk melalui jalan darat..</p> <p>* Sarana dan prasarana perhubungan yang tersedia cukup menunjang pergerakan di kedua kota tersebut</p>

Interaksi antar Kota	Jarak Antar Kota (km)	Analisis interaksi
		<p>(adanya pelabuhan peti kemas, terminal induk, bandara udara) dalam aktivitas perdagangan dan jasa.</p> <p>* Kondisi topografi kedua kota tersebut juga berpengaruh besar terhadap jarak tempuh pergerakan. Dengan keadaan topografi kedua kota tersebut yang merupakan kawasan pesisir pantai, maka pergerakan yang dibutuhkan adalah dengan menggunakan moda transportasi sungai/laut.</p>
Bontang - Samarinda	130	<p>* Jarak antara Kota Bontang-Samarinda sedikit lebih jauh daripada jarak Samarinda-Balikpapan, sehingga interaksi yang terjalin terpat dibawah intraksi antara kota Smarinda-Baikpapan. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat kemudahan akses diantara dua kota tersebut yang dapat ditempuh dengan 3 alat transportasi yaitu udara, laut dan darat.</p> <p>* Tersedianya sarana dan prasarana pehubungan yang menunjang kebutuhan aksesibilitas kegiatan ekonomi seperti pelabuhan yang dimiliki oleh perusahaan pupuk besar dan perusahaan Badak LNG yang memungkinkan untuk datangnya kapal-kapal dan terbuka dalam</p>

Interaksi antar Kota	Jarak Antar Kota (km)	Analisis interaksi
		<p>skala internasional dan untuk Kota Samarinda sendiri memiliki pelabuhan peti kemas. Untuk jalur darat antar kota Bontang dan Samarinda memiliki jalur yang dapat terbilang mudah. Jalur tersebut terlebih dahulu melewati kota Balikpapan.</p> <p>* Dengan keadaan topografi yang hampir sama, maka hal tersebut juga berpengaruh dalam pergerakan menempuh jarak antara kedua kota tersebut.</p>

b. Jumlah penduduk

Besarnya suatu kota dapat diidentifikasi sebagai tingkat kemakmuran suatu kota. Hal tersebut dapat dipertimbangkan dengan melihat perbandingan jumlah penduduk dengan luas lahan yang ada. Semakin tinggi kualitas tata guna lahan suatu kota maka memungkinkan terjadinya penarikan/pertambahan jumlah penduduk dari luar kota. Hal ini tentu berhubungan erat dengan tingkat mobilisasi penduduk yang merujuk kepada kemampuan interaksi kota-kota tersebut terhadap kota-kota lain disekitarnya. Dalam studi kasus diatas kota yang mempunyai jumlah penduduk terbesar adalah kota Samarinda yang juga merupakan ibu kota provinsi. Selanjutnya disusul oleh kota Banjarmasin, Balikpapan dan kemudian Bontang. Tingkat interaksi antara kota Samarinda dan Balikpapan

mempunyai tingkat interaksi yang paling tinggi, hal ini dikarenakan oleh jumlah penduduk keduanya dapat dikategorikan sebagai kota sedang. Tabel jenis kota tersebut dijelaskan pada tabel di bawah ini.

Tabel 5. Jenis Kota

Nama Kota	Jumlah Penduduk	Jenis Kota
Samarinda	600.000	Kota Besar
Balikpapan	535.829	Kota Besar
Banjarmasin	594.166	Kota Besar
Bontang	122.853	Kota Sedang

Tabel 6. Analisis Jumlah Penduduk Terhadap Interaksi Antar Kota

Interaksi antar Kota	Analisis
Samarinda - Balikpapan	<p>* Kota Samarinda dan kota Balikpapan tergolong kota besar, sehingga interaksi antar keduanya merupakan interaksi yang paling tinggi diantara keempat interaksi kota lainnya.</p> <p>* Jenis interaksinya yaitu interaksi yang saling menguntungkan, baik dari sisi ekonomi, sosial maupun mobilitas penduduk.</p> <p>* Contoh interaksi :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Interaksi berupa alokasi bahan baku dan sebagainya. Hal tersebut berarti bahwa terjadi kenaikan jumlah penduduk akibat gaya tarik yang besar terhadap kegiatan ekonomi yang ada. o Kerjasama dalam bidang wisata yaitu Balikpapan yang mempunyai bandara internasional merupakan potensi untuk alokasi turis atau wisatawan ke kota Samarinda yang mempunyai beberapa kawasan wisata antara lain: <u>Kawasan Wisata</u>,

Interaksi antar Kota	Analisis
	<p><u>Budaya Pampang</u> , <u>Air Terjun Tanah Merah</u> , <u>Penangkaran buaya makroman</u>, <u>Kebun Raya Samarinda</u> , <u>Telaga Permai Batu Besaung</u> , <u>Kerajinan Tenun Ikat Sarung Samarinda</u>. Dengan demikian terjadi gaya tarik-menarik antara dua kota tersebut akibat terjadinya mobilisasi penduduk sebagai wisatawan domestik.</p>
Balikpapan - Banjarmasin	<p>* Kota Balikpapan dan Banjarmasin yang merupakan kota besar dengan selisih jumlah penduduk masing-masing kota yang tidak begitu mencolok cukup menyebabkan tarikan antara keduanya.</p> <p>* Contoh interaksi yang terjadi :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Kedudukan Kota Banjarmasin terhadap Kota Balikpapan adalah sebagai kota industri yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana transportasi serta komunikasi yang menyebabkan adanya arus migrasi yang cukup besar dari luar daerah, sehingga dapat menyerap tenaga kerja perpindahan penduduk dari luar kota dalam jumlah yang besar. o Sedangkan kedudukan Kota Balikpapan terhadap Kota Banjarmasin adalah sebagai kota transit karena pelabuhan yang dimiliki Kota Balikpapan berfungsi sebagai tempat transit/pendistribusian barang-barang

Interaksi antar Kota	Analisis
	menyebabkan adanya tarikan penduduk dalam kegiatan ekonomi. Selain itu bandara internasional yang dimiliki Kota Balikpapan juga menyebabkan pergerakan penduduk untuk melakukan perjalanan ke luar kota bahkan ke luar negeri.
Banjarmasin - Bontang	<p>* Merupakan tingkat interaksi yang paling kecil hal ini di karenakan antara Banjarmasin dan Bontang tergolong dalam kota besar dan kota sedang.</p> <p>* Contoh interaksi :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Kota Banjarmasin yang terletak di Kalimantan Selatan dan merupakan ibu kota provinsi di Kalimantan selatan mempunyai interaksi yang lebih kuat dengan kota di dalam provinsi Kalimantan selatan dan beberapa kota besar di Pulau Kalimantan. ○ Sedangkan kota Bontang yang merupakan kota sedang merupakan kota belakang dari kota besar yang berada di wilayah Kalimantan Timur sehingga interaksi yang terjalin dapat dikategorikan kecil namun tetap tidak menutup kemungkinan akan berkembang nantinya sehingga komposisi penduduk dimungkinkan akan mengalami peningkatan.
Bontang - Samarinda	* Kota Samarinda yang merupakan ibu kota Provinsi Kalimantan Timur sekaligus menjadi kota

Interaksi antar Kota	Analisis
	<p>besar merupakan pusat pemerintahan yang berada di Kalimantan Timur. Sehingga terdapat interaksi yang cukup kuat terhadap Kota Bontang.</p> <p>* Contoh interaksi :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Karena bagaimanapun seluruh ijin dan keperluan administrasi berada di Kota Samarinda. ○ Sedangkan kedudukan Kota Bontang sebagai kota industri menyebabkan semakin tingginya interaksi dengan Kota Samarinda. Selain itu Kota Samarinda juga merupakan pusat perdagangan dan jasa di Kalimantan Timur. Sehingga banyak sekali perpindahan baik barang maupun penduduk ke Kota Samarinda, maupun sebaliknya.

Seringkali dalam penggunaan jumlah penduduk untuk menggambarkan besarnya suatu kota seringkali menghasilkan hasil analisis yang kurang tepat hal ini dikarenakan dalam suatu kota terdapat pula daerah pinggiran dari wilayah administrasi kota tersebut yang kurang tepat dikatakan sebagai suatu kota. Berdasarkan analisis diatas maka dapat dikatakan bahwa gaya tarik-menarik antara Kota Samarinda - Bontang sangat besar dikarenakan jarak yang sangat dekat dibandingkan jarak interaksi ketiga kota lainnya sehingga menyebabkan banyaknya pergerakan penduduk untuk antara kedua kota tersebut yang dikarenakan besarnya pengaruh masing-masing kota tersebut.

V. Kesimpulan

1. Studi *place-making* dalam penelitian ini menggunakan

pendekatan *social-constructivism*. Interaksi sosial yang menjadi kebutuhan masyarakat memerlukan wadah yang dapat menunjang kualitas interaksi. Dalam kasus ini masyarakat melakukan konstruksi ruang interaksi yang lahir dari representasi aktivitas sosial di kampung mereka. Ruang-ruang interaksi yang menjadi kebutuhan masyarakat kampung kota dapat dipenuhi dengan baik melalui kemampuan warga dalam mengkonsep suatu ruang. Gagasan yang sederhana tentang ruang interaksi dapat menjadi satu gerakan besar untuk mendapatkan kualitas interaksi yang mereka inginkan dalam keterbatasan lahan.

2. Di dalam sebuah ruang tercakup banyak unsur dan elemen yang membentuknya, arsitektur dan desain hanya menjadi salah satu bagian yang menyusunnya. Elemen lain ialah komunitas. Untuk mewujudkan *place-making* yang ideal diperlukan semangat gotong royong dari masyarakat. Melalui *place-making*, pergerakan komunitas masyarakat menuju kota, dan kota menuju negara memungkinkan mereka dapat mendefinisikan kembali seperti apa masa depan mereka. Tujuannya ialah membangun fondasi kehidupan dan komunitas masyarakat yang ada menjadi lebih inklusif.
3. Berdasarkan hasil analisis dan perhitungan masing-masing antar kota, dapat diketahui bahwa interaksi antara kota Smarinda dan Balikpapan yang saling mempunyai daya tarik menarik paling besar diantara interaksi antara kota yang lainnya. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi besarnya daya tarik menarik masing-masing kota, antara lain jarak dan jumlah penduduk, Selain dua faktor pokok

tersebut perlu dipertimbangkan pula faktor pendorong yang menyebabkan besarnya tarikan yang ditimbulkan kedua kota tersebut. Kedudukan kedua kota tersebut yang saling membutuhkan dan didukung dengan jarak yang dekat akan menyebabkan kemudahan dalam aksesibilitas antar kota tersebut. Maka dapat disimpulkan bahwa dengan potensi yang dimiliki suatu kota, tata guna lahan, jarak dan jumlah penduduk sangat berperan dalam kekuatan tarikan antar kota.

VI. Referensi

- Arsyad, Lincolin. 2010. *Ekonomi Pembangunan*, Edisi 5. Yogyakarta: UPP STIE YKPN.
- Chaney, Thomas. 2011. *The Gravity Equation in International Trade : An Explanation Journal of Chicago University* NBER and CEPR
- Khan, M. Zakir Saadullah and M. Ismail Hossain. 2010. *A Model of Bilateral Trade Balance: Extentions and Empirical Test. Economic Analysis and Policy* 40(3), pp: 337-391. Comilla University, Jahangirnagar University.
- Kuklinski, Antoni (ed.). 1972. *Growth Poles and Growth Centres in Regional Planning*. Mouton, 84(336).
- Panjiputri, Agata Febrina. 2013. *Analisis Potensi Pengembangan Pusat Pertumbuhan Ekonomi di Kawasan Strategis Tangkallangka*. Economics Development Analysis Journal, 2(3). Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang.
- Nurfatimah, Annisa. 2013. *Analisis Potensi Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten/Kota di Provinsi Bali*. Skripsi S1 IESP Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.

- Sebayang, K. Dianta A. 2011. *Dampak Integrasi Ekonomi ASEAN Terhadap Perdagangan Indonesia Pada Sektor Kendaraan Roda Empat*. Dalam *EconoSains* Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta 9(2), pp: 119 – 131.
- Tarigan, Robinson. 2005. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*, Edisi Revisi. Jakarta: Bumi Aksara.
- Zulaechah, Retno. 2011. *Analisis Pengembangan Kota Magelang Sebagai Pusat Pertumbuhan Kawasan Purwomanggung Jawa Tengah*. Skripsi S1 Jurusan IESP Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro Semarang