

MODUL

EKONOMI MIGRASI

(Bahan Pertemuan untuk Setengah Semester)

Oleh:

JUNAIDI,SE,M.Si

Dipakai Untuk Lingkungan Sendiri

FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS JAMBI
2006

BAGIAN I.
PERSEBARAN PENDUDUK DAN USAHA-USAHA REDISTRIBUSI
PENDUDUK DI INDONESIA

1.1. Persebaran Penduduk di Indonesia

Ciri-ciri penduduk Indonesia dewasa ini dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu ciri-ciri kuantitatif dan ciri-ciri kualitatif. Ciri-ciri kuantitatif di antaranya meliputi: jumlah penduduk yang besar, pertumbuhan yang cepat, dan persebaran penduduk antarwilayah yang tidak merata, dalam artian sesuai dengan kemampuan daya tampung wilayah, sedangkan kualitas penduduk masih tergolong rendah.

Masalah ketimpangan persebaran penduduk di Indonesia tidak kalah pentingnya dari masalah tingginya tingkat kelahiran. Penduduk Indonesia mengelompok di Pulau Jawa dan Madura yang mengakibatkan adanya kelebihan penduduk di kedua pulau ini, sedangkan di pulau-pulau lain terjadi kekurangan penduduk. Ketimpangan persebaran penduduk ini antara lain akan dapat menghambat kelancaran pembangunan.

Di samping jumlah penduduk yang besar, persebarannya juga tidak merata. Lebih dari 60% penduduk Indonesia mengelompok di Pulau Jawa dan Madura yang luasnya hanya 6,9% dari luas seluruh daratan Indonesia. Sebaliknya, yang berdiam di Pulau Sumatra hanya 20,3% dan Kalimantan hanya 5,1%

Pengelompokan penduduk di Pulau Jawa dan Madura mengakibatkan angka kepadatan penduduk di kedua pulau ini juga tinggi. Angka kepadatan penduduk Pulau Jawa dan Madura adalah sebesar 813 orang per km² dan angka ini hampir 9 kali angka kepadatan penduduk Indonesia yang besarnya 93 orang orang per km². Pulau-pulau lain, kepadatan penduduknya lebih rendah. Sebagai contoh, kepadatan penduduk Pulau Sumatra sebesar 77 jiwa per km², Kalimantan 17 jiwa per km², dan Sulawesi sebesar 66 orang per km². Kalau

diperhatikan data kependudukan sebelum Perang Dunia II ternyata bahwa pengelompokan penduduk di Jawa sudah terjadi sejak zaman Kolonial Belanda, dan sering dikatakan bahwa Pulau Jawa merupakan contoh klasik dari suatu pulau dengan kepadatan dan pertumbuhan penduduk yang tinggi.

Timbul pertanyaan, mengapa terjadi ketimpangan persebaran penduduk antar wilayah di Indonesia? Beberapa ahli di antaranya A Fisher (1964) dan Hugo (1987) berpendapat bahwa ketimpangan persebaran penduduk di Indonesia erat kaitannya dengan kebijaksanaan Pemerintah Belanda di Indonesia pada abad ke-19. Mereka mempersiapkan Indonesia sebagai penghasil bahan mentah untuk industri-industri yang berada di Eropa, terutama di negeri Belanda. Bahan mentah seperti karet, kopi, teh, dan tembakau yang sangat dibutuhkan ditanam di Pulau Jawa (Mantra, 1989).

Pada abad ke 19 sebagian investasi dan aktivitas pemerintah Kolonial Belanda dipusatkan di Pulau Jawa karena di samping letaknya yang strategis, kaadaan lahan yang subur sangat menguntungkan bagi usaha pertanian maupun perkebunan (Mohr, 1938). Pembangunan yang dilaksanakan di Jawa membutuhkan banyak tenaga kerja. Di samping tingkat pertumbuhan penduduk alami yang tinggi, juga banyak migran masuk ke Pulau Jawa.

1.2. Usaha-usaha Redistribusi Penduduk di Indonesia

Ketimpangan persebaran penduduk di Indonesia sangat menghambat proses pembangunan, karena itu sangat penting untuk dilaksanakan program redistribusi penduduk bagi seluruh wilayah Indonesia. Dari sudut mana pun kita memandang program redistribusi penduduk ini mempunyai nilai yang sangat penting. Dari segi ekonomi, program redistribusi penduduk berarti menyediakan tenaga kerja serta keterampilan baik untuk perluasan produksi di daerah-daerah maupun pembukaan lapangan kerja baru. Di samping itu, akan timbul integrasi ekonomi dan pertumbuhan ekonomi, baik nasional maupun daerah. Ditinjau dari aspek ideologi, redistribusi penduduk berfungsi untuk meningkatkan kesadaran berbangsa dan bernegara. Dari aspek politik, hal ini akan merupakan alat penunjang pembauran etnik, mempersempit kesenjangan kelas maupun wilayah,

serta dapat meningkatkan hubungan antarkelompok. Dilihat dari segi hankam, redistribusi penduduk juga dinilai dapat mewujudkan terciptanya sishankamrata. Terhadap sumber daya alam, redistribusi penduduk dianggap dapat meningkatkan pengamanan dan sekaligus pemanfaatannya.

Baik pemerintah Hindia Belanda maupun pemerintah Republik Indonesia sama-sama menyadari pentingnya program redistribusi penduduk ini, namun demikian penekanan dari tujuan program tersebut sangat berbeda. Di samping itu, beberapa suku bangsa (*ethnic group*) telah pula melaksanakan usaha redistribusi penduduk ini. Di bawah ini program redistribusi penduduk yang pernah dilaksanakan di Indonesia.

1. **Kolonisasi**

Seperti telah disebutkan di atas, pengelompokan penduduk di Pulau Jawa telah terjadi sejak permulaan abad ke-19, dan hal ini menyebabkan terjadinya gejala kelebihan penduduk di Pulau Jawa seperti diungkapkan oleh Thomas Raffles penguasa Inggris di Jawa tahun 1914. Du Bus de Gisignies (dalam Swasono, 1985) dalam tahun 1927 telah mencetuskan masalah kelebihan penduduk yang ada di Jawa. Dia berpendapat, apabila seluruh tanah di Jawa telah dibuka, pada suatu ketika tanah-tanah itu akan penuh dengan manusia.

Pandangan itu kiranya melekat pada alam pikiran pemerintah Hindia Belanda Pemindahan penduduk dari Jawa ke luar Jawa yang disebut dengan program kolonisasi, diharapkan akan dapat mengurangi kepadatan dan kelebihan penduduk di Jawa. Program kolonisasi ini lebih ditekankan pada penempatan petani-petani dari daerah yang padat penduduknya di Jawa, di desa-desa baru yang disebut koloni di daerah-daerah kosong di luar Jawa (Pelzer dalam Hardjono, 1982). Menurut Swasono (1985) program kolonisasi merupakan ungkapan kecemasan yang selama itu terpendam dalam pandangan demografi sentris.

Sebenarnya pada saat itu pemerintah Hindia Belanda tidak mempunyai pengalaman dalam pelaksanaan kolonisasi, karena itu diperlukan beberapa eksperimen. Namun demikian, dengan adanya kritik pedas terhadap

kebijaksanaan pemerintah oleh Van Deventer pada tahun 1899, maka pada tahun 1905 dimulailah pelaksanaan program kolonisasi.

Pada tahun 1905 pemerintah Hindia Belanda memindahkan sebanyak 155 kepala keluarga (KK) dari karesidenan Kedu (Jawa Tengah) ke Gedong Tataan, Karesidenan Lampung. Di daerah ini desa-desa kolonisasi didirikan, dan tiap-tiap tahun ke daerah ini dikirim kolonis-kolonis dari Pulau Jawa. Akhir tahun 1921 jumlah kolonis di Gedong Tataan mencapai 19.572 orang (Sjamsu, 1960).

Pada tahun 1922 sebuah permukiman yang lebih besar yang diberi nama Wonosobo didirikan di dekat Kota Agung di Lampung Selatan. Di samping itu, didirikan pula beberapa permukiman besar dekat Sukadana di Lampung Tengah, sedangkan permukiman-permukiman yang lebih kecil didirikan di Sumatera Selatan, Bengkulu, Kalimantan, dan Sulawesi.

Seperti telah disebutkan di atas, pemerintah Hindia Belanda belum mempunyai pengalaman dalam membangun permukiman baru di luar Jawa. Menurut Pelzer (1945) permukiman para kolonis di Gedong Tataan dilaksanakan tanpa penelitian pendahuluan secara sistematis, misalnya pemetaan lahan secara teliti dan tanpa suatu rencana mengenai lokasi desa-desa, sawah-sawah, dan sistem irigasi untuk masa mendatang.

Para penyelenggara mengira bahwa orang-orang Jawa yang telah turun-temurun mengerjakan pertanian itu dengan sendirinya akan dapat mengatur sesuatu. Kiranya dilupakan bahwa pembukaan tanah dan penyusunan sawah di Pulau Jawa telah dikerjakan ratusan tahun yang lampau, para petani di Pulau Jawa sekarang hanya melanjutkan saja apa yang telah dimulai oleh nenek moyang kita. Akibat dari kelalaian di atas ialah pembagian air tidak merata, ada desa yang digenangi air pada waktu musim hujan. Beberapa desa perlu dipindah lokasinya ke tempat yang lebih tinggi. Soal kesehatan pun kurang diperhatikan, malaria, desentri, influenza merajalela, mengakibatkan tingkat kematian tinggi. Di beberapa lokasi, tingkat kelahiran lebih rendah dari tingkat kematian sehingga tingkat pertumbuhan penduduk alami menjadi negatif. Juga tidak diadakan seleksi yang baik terhadap calon kolonis yang dikirim. Menurut Keyfitz dan Nitisastro (1964) banyak kolonis yang sudah berumur tua, tidak

berkelakuan baik, bahkan ada penderita sakit yang dipindahkan. Hal ini menambah tingkat kematian dan memperbanyak jumlah orang-orang yang melarikan diri dari permukiman menuju ke perkebunan asing, ke kota-kota terdekat, bahkan ada yang pulang ke daerah asal.

Jumlah penduduk Pulau Jawa yang mampu dipindahkan pada masa kolonisasi (1905-1941) sangat kecil bila dibandingkan dengan pertumbuhan penduduknya. Sebagai contoh, jumlah penduduk Pulau Jawa pada tahun 1905 sebesar 29.924.000 jiwa (Bremen, 1971), dan pada tahun 1940 jumlahnya meningkat menjadi 49.024.000 jiwa (Nitisastro, 1970). Jadi selama 30 tahun terjadi penambahan penduduk sebesar 19.100.000 jiwa orang, sedang jumlah penduduk yang mampu dipindahkan hanya sebesar 257.313 orang (1,3% dari jumlah pertumbuhan penduduk).

Dengan memperhatikan hal tersebut di atas, maka tujuan program kolonisasi yaitu mengurangi kelebihan penduduk di Pulau Jawa agar dapat meningkatkan kemakmuran penduduk tidak dapat terpenuhi. Di daerah tujuan sendiri, pembangunan permukiman kolonisasi banyak menemui kegagalan. Menurut Pelzer (1945) untuk mengembangkan permukiman kolonisasi yang dapat memberikan harapan kemakmuran bagi para kolonis diperlukan banyak eksperimen-eksperimen yang lama. Banyak kesalahan telah dibuat di Gedong Tataan, tetapi menurut Pelzer (1945) setiap kesalahan ini, walaupun mahal tetap sangat berharga karena kesalahan ini memberikan sumbangan ke arah pengembangan prosedur yang lebih efisien.

2. Transmigrasi

Setelah kemerdekaan, program pemindahan penduduk dari Pulau Jawa ke luar Jawa tetap dilaksanakan, bahkan daerah pengirimannya ditambah dengan Pulau Bali dan Lombok yang kepadatan penduduknya sudah tinggi. Program ini dinamakan transmigrasi. Program transmigrasi dibagi menjadi dua periode, yaitu tahap pra PELITA dan tahap PELITA.

Pada tahap pra- PELITA (1950-1969) perspektif demografis-sentris tetap berlangsung. Hal ini sesuai dengan rencana pemerintah untuk mengirimkan

jumlah transmigran dalam target tertentu ke luar Pulau Jawa. Sebagai contoh rencana 35 tahun Tamboenan, jumlah transmigran yang dikirim sedemikian rupa sehingga pada tahun 1987 penduduk Pulau Jawa hanya tinggal 31 juta. Menurut hasil SUPAS 1985, penduduk Pulau Jawa tahun 1985 sebesar 99.500.000 (Hugo et-al, 1986), jadi rencana pemindahan penduduk tidak mungkin untuk dilaksanakan. Rencana 5 tahun Jawatan Transmigrasi dengan target pengiriman 2 juta transmigran dalam 5 tahun dan zaman Bappenas ORLA dengan target 15 juta transmigran selama 8 tahun (Swasono, 1985).

Selama tahun limapuluhan dan tahun pertama enampuluhan, jumlah penduduk yang berhasil ditransmigrasikan ke luar Jawa sangat kecil jumlahnya. Sebagai contoh pada tahun 1953 direncanakan memindahkan 100.000 penduduk, tetapi hanya sebesar 36.173 penduduk (36 persen dari target) yang berhasil dipindahkan (Swasono, 1985). Hal ini menggoyahkan paradigma lama, bahwa transmigrasi akan dapat mengurangi tekanan penduduk di Pulau Jawa dan Madura. Jadi, pemindahan penduduk yang lebih menekankan pada aspek demografis tidak pernah berhasil. Selama 18 tahun masa pra PELITA (1950-1969) jumlah transmigran yang berhasil ditransmigrasikan hanya sebanyak 401.056 jiwa.

Dengan dimulainya PELITA I pada tahun 1969 terjadilah perubahan tujuan transmigrasi. Program transmigrasi dikaitkan dengan usaha pembangunan daerah. Jadi, tujuan transmigrasi sudah mulai bergeser dari orientasi demografis sentris ke orientasi pembangunan (Mantra, 1989). Dengan memperhatikan hal tersebut di atas, maka sasaran kebijaksanaan transmigrasi adalah sebagai berikut:

1. peningkatan taraf hidup
2. pembangunan daerah
3. keseimbangan penyebaran penduduk
4. pembangunan yang merata di seluruh Indonesia
5. pemanfaatan sumber-sumber alam dan tenaga manusia
6. kesatuan dan persatuan bangsa, dan
7. memperkuat pertahanan dan keamanan nasional.

Sasaran di atas dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok sasaran sesuai dengan Undang-undang RI No.3 Tahun 1972 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Transmigrasi, yaitu: pembangunan, pembinaan kesatuan dan persatuan serta pertahanan keamanan nasional (Dirjen Rahbin, 1983).

Hingga kini program redistribusi penduduk telah berumur 87 tahun, ini berarti bahwa program tersebut sangat penting bagi pembangunan negara. Pemerintah mengharapkan bahwa di masa mendatang proses perpindahan penduduk dari satu wilayah ke wilayah lain di Indonesia dapat terjadi dengan sendirinya tanpa ada bantuan dari pemerintah atau pihak lain. Jadi penyelenggaraan transmigrasi harus lebih mengutamakan swadaya masyarakat. Sejak PELITA III dari seluruh transmigran yang dikirim, persentase jumlah transmigran umum menurun. Sebagai contoh pada PELITA V jumlah transmigran yang direncanakan untuk dipindahkan sebesar 550.000 KK dan dari sejumlah ini sebesar 76,27% adalah transmigran swakarsa (Mantra, 1990). Selama PELITA I, II, III, dan IV rencana (target) pengiriman keluarga transmigran dari Pulau Jawa, Bali, dan Lombok berturut-turut adalah: 46.566; 82.959; 500.000 dan 750.000 orang.

Dewasa ini daerah penerima transmigran tidak hanya diarahkan ke Indonesia bagian barat tetapi juga ke Indonesia bagian timur. Sejalan dengan program redistribusi penduduk di atas, pemerintah juga pembangunan di segala bidang. Pusat-pusat pertumbuhan (pendidikan, perdagangan, dan industri) telah dibangun di propinsi-propinsi di Pulau Jawa. Prasarana transpot baik darat, laut, maupun udara yang daerah-daerah di seluruh nusantara telah ditingkatkan atau dibangun baru bagi yang belum ada. Hal ini menyebabkan mobilitas penduduk antarwilayah di Indonesia semakin meningkat.

Perpindahan para transmigran maupun migran swakarsa ini disusul oleh perpindahan para sanak keluarga. Para transmigran dan migran merupakan sumber informasi secara langsung mengenai keadaan daerah tujuan. Mabogunje (1970) melihat bahwa kontribusi dari migran terdahulu di daerah tujuan sangat membantu migran baru yang berasal dari desa atau daerah yang sama dengan mereka, terutama pada tahap-tahap awal dari mekanisme penyesuaian diri

terhadap daerah tujuan. Para migran baru tidak hanya sekedar ditampung di rumah migran lama tetapi juga dicukupi kebutuhan makannya dan dibantu untuk mendapatkan pekerjaan sesuai dengan kemampuan dan relasi yang dimiliki. Dengan proses migrasi berantai ini, maka makin lama jumlah migran swakarsa meningkat.

3. Menghambat Arus Migran Menuju ke Kota-Kota Besar dan Merangsang Arus Migran Menuju ke Kota-kota Kecil dan Sedang.

Program untuk menghambat arus migran menuju ke kota-kota besar telah banyak dipraktikkan di negara-negara berkembang termasuk Indonesia. Di antara bermacam cara yang diterapkan adalah membuat persyaratan yang harus dipenuhi bagi calon migran kalau ingin mendapatkan kartu penduduk di kota tersebut. Di samping itu, membatasi gerak penduduk dalam bidang usaha, serta membuat diskriminasi pelayanan bagi mereka yang tidak menjadi penduduk di kota tersebut. Sebagai contoh, para pendatang baru yang ingin bekerja dan menetap di Jakarta, harus mendepositokan uang sebesar dua kali ongkos kendaraan umum menuju ke daerah asalnya. Apabila setelah waktu enam bulan mereka gagal mendapatkan pekerjaan tetap di Jakarta, uang mereka akan dikembalikan dan mereka harus kembali ke daerah asalnya. Hanya mereka yang berhasil mendapatkan pekerjaan dalam batas waktu enam bulan yang diperbolehkan tetap tinggal dan berhak mendapatkan kartu penduduk DKI Jakarta (Mantra, 1989).

Alternatif lain dari kebijaksanaan di atas ialah merangsang arah migran menuju ke kota-kota kecil dan kota sedang. Kota-kota ini dapat pula berfungsi sebagai saringan (*filter*) bagi migran yang menuju ke kota besar. Untuk dapat mencapai tujuan di atas, kota-kota menengah ini perlu dibangun dengan segala fasilitas perkotaannya. Prasarana transport yang menghubungkan kota satu dengan kota yang lain perlu dibangun dan ditingkatkan. Para migran yang ingin menetap dan berusaha di kota-kota ini perlu diberikan kemudahan-kemudahan. Sebagai contoh pembangunan kota-kota Tangerang, Bekasi, dan Bogor begitu pula pusat-pusat pertumbuhan seperti Serpong dan Depok, telah berhasil menurunkan arus migran menuju ke Jakarta. Hal yang sama terjadi terhadap

kota Surabaya dengan pengembangan kota-kota Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Kertosono, Sidoarjo, dan Lamongan:

4. **Meningkatkan Prasarana Transportasi dan Komunikasi Antar daerah.**

Sejalan dengan program redistribusi penduduk di atas, pemerintah juga membangun prasarana transport baik darat, laut, maupun udara yang menghubungkan antarwilayah di seluruh Indonesia. Jarak tempuh antara wilayah satu dengan yang lain menjadi lebih singkat. Sebelum tahun 1970-an, prasarana transport belum begitu baik, para pelajar/mahasiswa, buruh, pegawai, dan lain-lain yang aktivitasnya di kota dengan jarak sekitar 15 km dari daerah asal, banyak yang mondok di kota. Kini dengan baiknya prasarana transport sebagian besar dari mereka *nglaju* atau *commute* ke tempat sekolah atau bekerja.

Alat komunikasi di seluruh wilayah Indonesia juga sangat giat dibangun. Pembangunan sentral-sentral telepon otomatis, telegram, radio, TV, dan yang tidak kalah pentingnya telah mulai dioperasikannya faksimile di beberapa wilayah Indonesia. Kelancaran arus informasi diikuti pula oleh meningkatnya arus mobilitas penduduk, tidak hanya bagi migran spontan yang ingin menetap di daerah tujuan (migran permanen), tetapi juga bagi migran nonpermanen misalnya: migran ulang-alik (*commuter*) dan migran sirkuler (*mondok* atau *nginap* di daerah tujuan). Dengan adanya peningkatan fasilitas transportasi dan komunikasi, mobilitas swakarsa yang telah dilaksanakan oleh beberapa kelompok suku di Indonesia misalnya: Minangkabau, Bugis, Alabio di Kalimantan Selatan, dan Madura frekuensinya makin meningkat.

BAGIAN 2.

VOLUME DAN ARAH MOBILITAS PENDUDUK

Pada bagian ini akan diberikan gambaran volume dan arah mobilitas penduduk yang dalam skala nasional melalui migrasi antar propinsi di Indonesia dan skala daerah melalui migrasi antar kabupaten/kota di Propinsi Jambi

2.1. Migrasi Antar Propinsi di Indonesia

Berdasarkan pengamatan dari data Sensus Penduduk 1980 dan 1990 memperlihatkan intensitas mobilitas penduduk Indonesia yang semakin tinggi dari tahun ke tahun. Mobilitas ini dapat diamati dari jumlah migran semasa hidup (*life time migrant*) yaitu mereka yang tempat kelahirannya bukan di propinsi tempat tinggal sekarang, serta migran risen (*recent migrant*) yaitu mereka yang tempat tinggal 5 tahun yang lalu bukan di propinsi tempat tinggal sekarang.

Pada tahun 1980 jumlah migrasi semasa hidup di Indonesia sebanyak 10.230.789 jiwa dan pada tahun 1990 naik 44,5 persen menjadi 14.779.303 jiwa. Demikian juga, migrasi risen yang menunjukkan potret lima tahunan dari fenomena migrasi nasional. Pada tahun 1980 migran risen sebanyak 3.724.314 jiwa dan tahun 1990 meningkat 41,0 persen menjadi 5.250.011 jiwa.

Angka relatif kenaikan juga terlihat dari angka proporsi penduduk migran dari tahun ke tahun. Pada tahun 1980, proporsi migran semasa hidup adalah 6,8 persen dari total penduduk, menjadi 8,2 persen pada tahun 1990. Untuk migrasi risen, pada tahun 1980 sebesar 2,8 persen menjadi 2,9 persen pada tahun 1990.

Hasil SP 1990 menunjukkan bahwa di seluruh wilayah di Indonesia dijumpai penduduk migran. Namun demikian, migrasi penduduk tersebut didominasi oleh arus migrasi penduduk antarpulau Jawa dan Sumatra. Berdasarkan persebaran migran keluar semasa hidup memperlihatkan, dari 1.175.672 jiwa migran yang keluar dari Pulau Sumatera, hampir seluruhnya (91,0 persen) memasuki Pulau Jawa. Sebaliknya, dari 5.035.191 jiwa migran yang keluar dari Pulau Jawa, 69,6 persen memasuki Pulau Sumatera.

Arus migrasi penduduk yang deras di antara kedua pulau ini dipengaruhi oleh tiga faktor. Pertama, kedua pulau tersebut letaknya berdekatan; kedua, sarana transport yang menghubungkan kedua pulau tersebut sangat baik dan ketiga ada program kolonisasi pemerintah yang dilaksanakan sejak 1905.

Para migran yang berasal dari pulau-pulau bagian timur umumnya masih menuju ke Pulau Jawa. Tampak menonjol adalah Pulau Kalimantan, sebab 80 persen dari migran keluar dari pulau ini menuju ke Pulau Jawa.

Tabel 1 berikut ini menunjukkan proporsi penduduk migran terhadap penduduk propinsi, baik dari sisi migran semasa hidup maupun migran risen. Berdasarkan data tersebut, untuk migrasi semasa hidup pada tahun 1990 memperlihatkan bahwa propinsi-propinsi di Pulau Jawa mempunyai migran neto negatif kecuali DKI dan Jawa Barat. Propinsi-propinsi di Sumatera mempunyai migran neto positif kecuali Sumatera Utara dan Sumatera Barat.

Jika dilihat perkembangan data selama tahun 1980 – 1990, menunjukkan bahwa semua propinsi di Pulau Sumatera mengalami peningkatan angka migrasi neto kecuali Sumatera Utara dan Lampung. Semua propinsi di Pulau Jawa mengalami penurunan angka migrasi neto, kecuali Jawa Barat. Untuk Jawa Barat ini bahkan mengalami peningkatan dari angka negatif ke angka positif. Bali, NTT dan NTB menunjukkan penurunan angka migrasi neto. Semua propinsi di Pulau Kalimantan dan Sulawesi menunjukkan peningkatan angka migrasi neto, kecuali Sulawesi Utara. Demikian juga halnya, Propinsi Maluku dan Irian Jaya yang menunjukkan peningkatan dalam angka migrasi netonya.

Selanjutnya jika diamati fenomena migrasi risen (sebagai fenomena migrasi lima tahunan) memperlihatkan bahwa di Pulau Jawa hanya Propinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur yang terkesan sebagai daerah pengirim migran, sedangkan Jawa Barat dan DI Yogyakarta menunjukkan angka migrasi neto positif.

Untuk Pulau Sumatera, hanya Sumatera Utara dan Sumatera Barat yang menunjukkan angka migrasi neto negatif, sedangkan propinsi-propinsi lainnya cenderung positif, bahkan dengan angka yang cukup besar untuk daerah-daerah penerima transmigran seperti Riau, Jambi dan Bengkulu.

Untuk Pulau-Pulau lainnya, terlihat Propinsi Sulawesi Selatan, Sulawesi Utara dan NTT yang berperan sebagai daerah pengirim migran. Bali yang semula memiliki angka neto negatif berubah menjadi positif. Propinsi-propinsi lain lebih mengesankan sebagai daerah penerimaan migran seperti Kalimantan Timur, Kalimantan Tengah, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah dan Irian Jaya.

Tabel 1. Distribusi Persentase Migran Masuk dan Keluar antar Propinsi di Indonesia 1980 – 1990 (Persentase terhadap Penduduk Propinsi)

Propinsi	Migrasi Semasa Hidup						Migrasi Risen					
	Masuk		Keluar		Neto		Masuk		Keluar		Neto	
	1980	1990	1980	1990	1980	1990	1980	1990	1980	1990	1980	1990
DI Aceh	5.5	5.7	4.4	3.7	1.1	2.0	2.2	1.6	1.3	1.4	0.9	0.2
Sumut	6.6	4.5	5.0	7.5	1.6	-3.0	1.2	1.0	2.5	2.7	-1.3	-1.7
Sumbar	3.9	5.4	16.4	16.1	-12.5	-10.7	3.1	3.2	5.3	4.3	-2.2	-1.1
Riau	15.9	21.0	4.0	3.9	11.9	17.1	5.2	7.5	3.0	2.8	2.2	4.7
Jambi	20.4	23.5	3.3	3.8	17.1	19.7	8.8	6.8	3.0	3.2	5.8	3.6
Sum Sel	13.2	14.8	7.2	7.0	6.0	7.8	5.6	3.4	3.4	3.2	2.2	0.2
Bengkulu	15.8	21.3	5.1	4.0	10.7	17.3	10.2	7.0	2.5	2.4	7.7	4.6
Lampung	38.6	28.8	1.2	2.8	37.4	26.0	13.0	3.5	1.2	2.3	11.8	1.2
Jakarta	39.8	38.5	6.2	12.8	33.6	25.7	13.6	10.1	7.0	12.1	6.6	-2.0
Jabar	3.5	6.8	5.4	4.8	-1.9	2.0	2.2	3.8	2.0	1.4	0.2	2.4
Jateng	1.3	1.8	12.7	15.9	-11.4	-14.1	0.8	1.3	4.1	4.1	-3.3	-2.8
DIY	6.4	9.1	9.2	17.4	-2.8	-8.3	3.8	5.6	3.0	4.1	0.8	1.5
Jatim	1.5	1.8	5.5	7.6	-4.0	-5.8	0.8	1.0	2.2	2.0	-1.4	-1.0
Bali	2.6	4.1	4.6	8.0	-2.0	-3.9	1.7	2.4	2.4	2.0	-0.7	0.4
NTB	1.9	2.1	1.6	2.9	0.3	-0.8	1.0	1.1	1.7	1.1	-0.7	0.0
NTT	1.3	1.5	1.7	3.0	-0.4	-1.5	1.0	0.8	1.5	1.4	-0.5	-0.6
Timtim	-	6.2	-	1.7	-	4.5	-	3.5	-	1.8	-	1.7
Kalbar	4.2	6.2	2.9	3.6	1.3	2.6	1.8	1.4	1.4	1.4	0.4	0.0
Kalteng	14.7	17.3	2.6	3.4	12.1	13.9	6.1	5.6	2.0	2.7	4.1	2.9
Kalsel	6.9	10.6	8.2	7.8	-1.3	2.8	3.4	3.8	2.6	2.9	0.8	0.9
Kaltim	24.1	32.2	2.8	3.4	21.3	28.8	10.6	10.4	2.0	3.6	8.6	6.8
Sulut	4.2	3.6	5.7	6.2	-1.5	-2.6	2.4	1.4	2.1	2.1	0.3	-0.7
Sulteng	14.4	16.9	2.6	2.8	11.8	14.1	7.5	4.1	1.6	1.6	5.9	2.5
Sulsel	1.8	3.2	8.5	9.2	-6.7	-6.0	1.1	1.7	2.9	2.3	-1.8	-0.6
Sultra	11.1	17.6	9.6	8.0	1.5	9.6	6.4	5.3	3.8	2.7	2.6	2.6
Maluku	8.9	10.1	4.6	5.1	4.3	5.0	3.8	3.7	2.3	2.1	1.5	1.6
Irja	8.4	16.1	1.4	1.9	7.0	14.2	3.4	4.5	1.8	1.9	1.6	2.6
Indonesia	6.7	8.2	6.8	8.2	0	0	2.8	2.9	2.8	2.9	0	0

Sumber : BPS, 1983 dan 1992

Propinsi Jambi, baik dari pengamatan migrasi neto semasa hidup maupun migrasi neto risen menunjukkan kecenderungan sebagai daerah penerima migran. Bahkan angka migrasi neto Propinsi Jambi tergolong tinggi. Pada tahun 1990 sebesar 17,1 persen untuk migrasi semasa hidup (urutan kelima tertinggi) dan 3,6 persen untuk migrasi risen (urutan ketiga tertinggi).

Tingginya migrasi neto ini tidak hanya disebabkan karena Jambi sebagai daerah penerima transmigran, tetapi juga relatif terbukanya peluang berusaha untuk para migran non-transmigran di Jambi. Hal ini secara umum dapat dilihat dari keberagaman daerah asal/suku bangsa penduduk yang ada di Propinsi Jambi. Data pada tahun 2000 menunjukkan bahwa dari total penduduk Jambi, hanya 45,25 persen yang merupakan suku bangsa asli Jambi (Melayu Jambi dan Kerinci). Sebagian besar lainnya merupakan suku Jawa, Minangkabau, Banjar dan lainnya (tabel 2).

Tabel 2. Penduduk Menurut Suku Bangsa, Propinsi Jambi Tahun 2000

No	Suku Bangsa	Jumlah	Persentase
1	Melayu Jambi	834504	34.69
2	Jawa	664931	27.64
3	Kerinci	254125	10.56
4	Minangkabau	131609	5.47
5	Banjar, Melayu Banjar	83458	3.47
6	Melayu	76328	3.17
7	Sunda, Priangan	62956	2.62
8	Bugis, Ugi	62185	2.59
9	Lainnya	235282	9.78
Jumlah		2405378	100

Sumber : BPS, 2001

2.2. Migrasi Antar Kabupaten/Kota di Propinsi Jambi

Tabel 3 berikut memberikan gambaran mobilitas penduduk yang lebih khusus, yaitu antar kabupaten/kota yang ada di Propinsi Jambi. Dari data tersebut menunjukkan pada tahun 2000 daerah yang paling menonjol sebagai daerah penerima migran adalah Kabupaten Muaro Jambi, dengan persentase migran masuk semasa hidupnya mencapai angka 43,06 persen dari total penduduk. Daerah-daerah lain memiliki angka bervariasi dengan rentang yang tidak terlalu jauh, kecuali untuk Kabupaten Kerinci yang menunjukkan proporsi migran masuknya yang hanya sebesar 5,98 persen.

Selanjutnya untuk migrasi keluar (catatan: yang terdeteksi hanya migrasi keluar ke kabupaten/kota yang ada dalam Propinsi Jambi), tercatat Kabupaten Batanghari sebagai daerah pengirim migran terbesar. Daerah-daerah lain juga menunjukkan angka yang tidak terlalu bervariasi dengan kisaran 5,65 persen – 7,5 persen, kecuali untuk Kabupaten Muaro Jambi dan Merangin dengan angka masing-masing 1,58 dan 2,32 persen.

Tabel 3. Distribusi Persentase Migran Masuk dan Keluar antar Kabupaten/ Kota di Propinsi Jambi Tahun 2000 (Persentase terhadap Penduduk Kabupaten/Kota)

Kab/ Kota	Migrasi Semasa Hidup				Migrasi Risen			
	Masuk	%	Keluar	%	Masuk	%	Keluar	%
Kerinci	17646	5.98	22140	7.50	6782	2.55	8513	3.20
Merangin	76929	30.26	5894	2.32	16445	7.42	3868	1.74
S.Langun	48800	27.40	11839	6.65	11939	7.67	6294	4.05
B.Hari	53227	27.92	28026	14.70	12919	7.62	16523	9.75
M.Jambi	100765	43.06	3705	1.58	35574	17.02	2971	1.42
Tanjabtjm	70089	36.59	10908	5.69	9981	5.81	4532	2.64
Tanjabar	56733	27.44	12304	5.95	21744	11.83	7525	4.09
Tebo	76958	34.63	5074	2.28	19406	9.88	2139	1.09
Bungo	57324	26.40	13441	6.19	11992	6.28	9661	5.06
K. Jambi	149722	35.86	28523	6.83	37262	9.91	12242	3.26
Jumlah	708193	29.42	141854	5.89	184044	8.60	74268	3.47

Catatan :

- a) Migrasi masuk dari Kabupaten/Kota serta propinsi lain

b) Migrasi keluar dari Kabupaten/Kota yang terdeteksi hanya migrasi keluar ke kabupaten/kota yang ada di Propinsi Jambi
Sumber : BPS, 2001

Selanjutnya dalam konteks migrasi risen, terdapat dua daerah dengan migrasi masuk yang tinggi yaitu Kabupaten Muaro Jambi dan Tanjung Jabung Barat. Sedangkan untuk migrasi keluarnya masih terlihat didominasi oleh Kabupaten Batanghari.

Berdasarkan arus utama tujuan migrasi keluar terdapat pola yang berbeda antara migrasi semasa hidup dengan migrasi risen di Propinsi Jambi. Berdasarkan migrasi semasa hidup terlihat bahwa Kota Jambi merupakan daerah tujuan utama dari migran yang keluar dari kabupaten/kota di Propinsi Jambi. Sedangkan pada migrasi risen, tujuan utama ini telah mulai berpencar ke daerah-daerah lainnya (lihat tabel 4). Keadaan ini mengisyaratkan bahwa pembangunan yang dilaksanakan di Propinsi Jambi tidak lagi terpusat hanya di Kota Jambi, tetapi telah mulai merata ke daerah-daerah lainnya, sehingga mampu menarik minat migran masuk ke daerah-daerah tersebut. Selain itu, fenomena ini juga ditenggarai karena mulai berkembang dan lancarnya sarana transportasi dan komunikasi antar kabupaten/kota di Propinsi Jambi.

Selanjutnya jika dilihat dari jarak migrasi yang dilakukan menunjukkan arus utama migrasi antar kabupaten/kota di Propinsi Jambi, cenderung pada jarak yang dekat. Hal ini terlihat dari migrasi antar kabupaten/kota yang menuju ke kabupaten/kota tetangganya. Misalnya Merangin ke Sarolangun, Batanghari ke Muara Jambi, Muaro Jambi ke Tanjabtim, Tanjabtim ke Jambi, Tebo ke Bungo, Jambi ke Muaro Jambi.

Tabel 4. Arus Utama Migrasi Antar Kabupaten/Kota di Propinsi Jambi Tahun 2000

Kabupaten/Kota Daerah Asal	Migrasi Semasa Hidup		Migrasi Risen	
	Tujuan Utama	Tujuan Kedua	Tujuan Utama	Tujuan Kedua
Kerinci	Jambi	Ma.Jambi	Tanjabar	Ma.Jambi
Merangin	Jambi	Sarolangun	Sarolangun	Jambi
Sarolangun	Jambi	Merangin	Jambi	Ma.Jambi
Batanghari	Ma.Jambi	Jambi	Ma.Jambi	Jambi
Muaro Jambi	Tanjabt看	Jambi	Tanjabt看	Tebo
Tanjabt看	Jambi	Ma.Jambi	Jambi	Ma.Jambi
Tanjabar	Jambi	Tanjabt看	Tanjabt看	Jambi
Tebo	Jambi	Bungo	Bungo	Merangin
Bungo	Tebo	Jambi	Tebo	Jambi
Kota Jambi	Ma.Jambi	B.hari	Ma.Jambi	Tanjabar
Kabupaten di Luar Propinsi	Jambi	Tebo	Jambi	Tanjabar

BAGIAN 3.

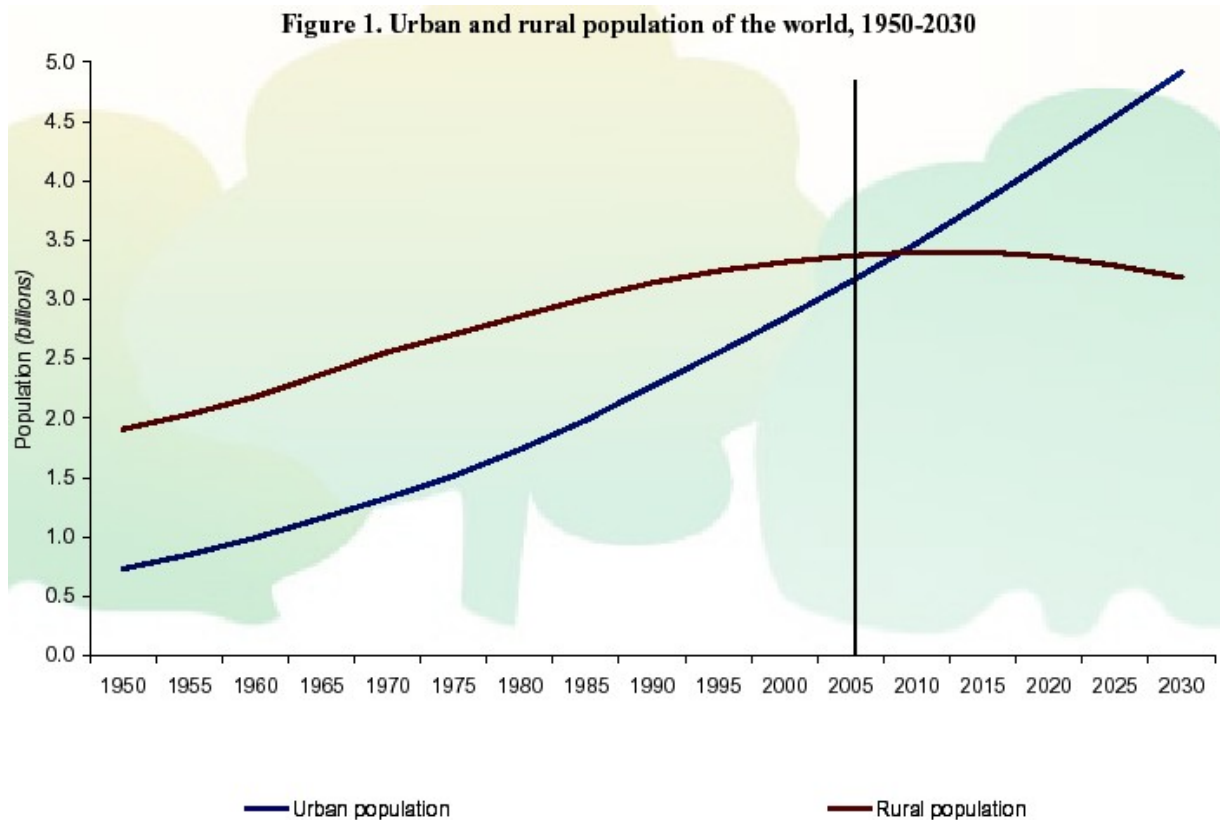
URBANISASI

Proporsi penduduk dunia yang tinggal di perkotaan telah mengalami perkembangan yang pesat. Selama periode 1950-2005 terjadi peningkatan hampir dua kali lipat, dimana pada tahun 1950 hanya 29,0 persen penduduk yang tinggal di kota, kemudian pada tahun 2005 menjadi 48,7 persen. Untuk Indonesia, proporsi penduduk yang tinggal di kota pada tahun 2005 mencapai 48,1 persen. Angka ini memang sedikit lebih rendah dibandingkan rata-rata untuk tingkat dunia, tetapi lebih tinggi dibandingkan rata-rata Asia yang sebesar 39,8 persen.

Selain tingkat urbanisasi yang tinggi, kecepatan pertumbuhan urbanisasi di Indonesia juga relative tinggi. Hal ini terlihat dari rata-rata pertumbuhan penduduk kota yang mencapai 4,4 persen pertahun, sedangkan rata-rata pertumbuhan penduduk secara keseluruhan hany 1,5 persen pertahun.

TABLE 1. URBAN AND RURAL POPULATION OF THE WORLD, SELECTED PERIODS, 1950-2030

<i>World</i>	<i>Population (billions)</i>					<i>Average annual rate of change (percentage)</i>	
	<i>1950</i>	<i>1975</i>	<i>2000</i>	<i>2005</i>	<i>2030</i>	<i>1950-2005</i>	<i>2005-2030</i>
Total	2.52	4.07	6.09	6.46	8.20	1.71	0.95
Urban	0.73	1.52	2.84	3.15	4.91	2.65	1.78
Rural	1.79	2.56	3.24	3.31	3.29	1.12	-0.03
	<i>Percentage urban</i>					<i>Rate of urbanization (percentage)</i>	
	29.0	37.2	46.7	48.7	59.9	0.94	0.83



3.1. Urbanisasi Dan Urbanisme.

Dalam rangka menemukan sebuah defenisi atau konsepsi urbanisasi diperlukan beberapa pertimbangan, dimana pertimbangan ini didasarkan atas sifat yang dimiliki arti dan istilah urbanisasi, yaitu multi-sektoral dan kompleks, misalnya saja :

1. Dari segi demografi, urbanisasi ini dilihat sebagai suatu proses yang ditunjukkan melalui perubahan penyebaran penduduk dalam suatu wilayah. Masalah-masalah mengenai kepadatan penduduk berakibat lanjut terhadap masalah perumahan dan masalah kelebihan tenaga kerja menjadi masalah yang sangat merisaukan karena dapat menghambat pembangunan.
2. Dari segi ekonomi, urbanisasi ini dilihat dari perubahan structural dalam sector mata pencaharian. Ini dapat dilihat pada banyaknya penduduk desa yang meninggalkan pekerjaan di bidang pertanian, beralih bekerja menjadi buruh atau pekerja yang sifatnya non-agraris di kota. Dalam penelaahan urbanisasi dari segi

ekonomi, masalah-masalah menyangkut mata pencaharian sector informal atau yang lebih dikenal dengan istilah pedagang kaki-lima merupakan suatu masalah tersendiri, tetapi kait-mengait dengan aspek keruangan dan aspek *lebensraum*. Jadi, sejauh mana kota-kota dapat menyediakan kesempatan kerja bagi para urbanit dan sejauh mana pula para urbanit dapat menyesuaikan hidupnya di kota, lebih-lebih apabila mereka tidak memiliki keterampilan di bidang usaha wiraswasta. Masalah-masalah tersebut di atas merupakan tantangan baru yang tidak ringan terutama bagi para ahli ekonomi.

3. Dalam pengertian sosiologi maka urbanisasi dikaitkan dengan sikap hidup penduduk dalam lingkungan pedesaan yang mendapat pengaruh dari kehidupan kota. Dalam hal ini apakah mereka dapat bertahan pada cara hidup desa atautkah mereka mengikuti arus cara hidup orang kota yang belum mereka kenal secara mendalam, sehingga akan dapat, menimbulkan masalah-masalah sosiologis yang baru. Dari segi sosiologi, urbanisasi dapat menimbulkan lapisan sosial yang baru dan menjadi beban kota, karena kebanyakan dari mereka yang tidak berhasil hidup layak di kota dan akan menjadi penggelandang membentuk daerah slum atau daerah hunian liar.
4. Dalam pengertian geografi, urbanisasi ini dilihat dari segi distribusi, difusi perubahan dan pola menurut waktu dan tempat

3.2. Pengukuran Urbanisasi

Walaupun terdapat definisi dan konsep yang beragam dalam menggambarkan urbanisasi, namun ukuran yang umum digunakan adalah tingkat urbanisasi dalam pengertian proporsi penduduk negara tersebut yang bertempat tinggal di perkotaan. Dalam tingkat urbanisasi ini ada tiga komponen utama yang menentukan yaitu:

- a. migrasi desa-kota,
- b. pertumbuhan alami
- c. reklasifikasi wilayah

Tingginya tingkat migrasi desa-kota akan meningkatkan pula tingkat urbanisasi. Oleh karenanya factor-faktor yang mempengaruhi migrasi desa –kota sekaligus akan mempengaruhi tingkat urbanisasi. Banyak ahli yang meneliti factor

yang mempengaruhi migrasi desa-kota sehubungan dengan pengaruhnya terhadap urbanisasi. Menurut Hawser dan Gardner (1985) ada tiga factor yang mendorong arus penduduk dari desa ke kota, yaitu:

- tingkat pendapatan perorangan meningkat.
- Pertambahan pendapatan cenderung dibelanjakan terutama untuk barang-barang bukan pertanian.
- Produksi dan konsumsi lebih berdaya guna di perkotaan.

Berkaitan dengan produksi yang lebih berdaya guna di kota, hal ini pada dasarnya mengacu pada migrasi angkatan kerja dari desa ke kota. Terbukanya kesempatan kerja di kota, karena adanya industrialisasi dan berkembangnya sector jasa, telah menarik angkatan kerja pedesaan untuk mencari kerja ke kota. Menurut Yeremias (1988) gejala ini lebih dipicu lagi oleh pesatnya pertumbuhan penduduk pedesaan, sehingga sector pertanian tidak mampu lagi menyerap pertumbuhan angkatan kerjanya. Dengan demikian, baik pertumbuhan alami di kota maupun di desa, sama-sama memiliki pengaruh langsung terhadap tingkat urbanisasi.

Dari sisi infrastruktur, dapat dilihat bahwa kelancaran transportasi akan meningkatkan laju migrasi desa-kota. Menurut Mantra (1991), lancarnya transportasi telah mendekatkan jarak relative desa-kota. Disamping itu dari sisi migrant, kelancaran transportasi dapat mengurangi biaya perjalanan bermigrasi.

Seperti yang dikemukakan sebelumnya, reklasifikasi juga merupakan determinan urbanisasi. Pada dasarnya ini lebih merupakan kebijakan pemerintah dalam menetapkan suatu wilayah desa untuk menjadi kota. Namun demikian, jika dilihat pertimbangan kebijakan pemerintah dalam memutuskan hal tersebut adalah berdasarkan karakteristik wilayah desa. Artinya bila suatu wilayah desa sudah mendekati ciri kota, maka akan ditetapkan sebagai suatu kota.

Mendekatnya ciri wilayah desa ke ciri kota, disebabkan karena meningkatnya kualitas penduduk. Penduduk dengan kualitas hidup yang lebih baik, membutuhkan fasilitas-fasilitas modern yang lebih baik pula. Banyaknya fasilitas modern di desa pada tahap selanjutnya akan menyebabkan desa tersebut dapat digolongkan menjadi kota.

3.3. Penyebab Urbanisasi

Dari sejarah awalnya, terdapat perbedaan factor penstimulir urbanisasi di Negara maju dan Negara berkembang (Jeremias, 1988). Di Negara maju awal dari urbanisasi distimulir oleh industrialisasi, tetapi di Negara sedang berkembang terutama berasal dari system ekonomi imperial. Kota-kota di Negara dunia ketiga mula-mula hanya merupakan pusat-pusat administrasi, tempat pelabuhan barang-barang komoditi hasil eksploitasi dan manufaktur kecil yang didirikan khusus untuk kepentingan penjajah.

Pada tahap selanjutnya urbanisasi di Negara-negara sedang berkembang tidak hanya ditentukan oleh keadaan ekonomi saja. Perubahan-perubahan mendasar yang terjadi dalam berbagai aspek kehidupan dan kelembagaan telah ikut mempengaruhi tingkat urbanisasi ini. Hal tersebut dapat dilihat dari kenyataan bahwa dengan tingkat aspek kehidupan dan kelembagaan yang berbeda, laju urbanisasi di Negara-negara sedang berkembang juga berbeda.

Namun demikian, meskipun Sebab-sebab dari adanya urbanisasi ini diberbagai negara memang agak berlainan, secara umum dapat dikatakan adalah karena ketimpangan keruangan (spatial imbalances) termasuk didalamnya ketimpangan penduduk dan ekonomi.

Di Filipina misalnya, penyebaran kota yang tidak merata secara gradual boleh dikatakan tidak ada, yang ada disana adalah peranan kota Metropolitan Manila yang mendominasi segala kegiatan ekonomi, politik administrative, budaya, pendidikan dan sebagainya.

Di Korea factor-faktor yang dominant terhadap penyebab urbanisasi adalah :

- a) perpindahan penduduk dari desa ke kota,
- b) fasilitas dan perkembangan transportasi,
- c) perbedaan nilai tanah antar daerah pusat dengan daerah tepian kota,
- d) kesempatan kerja yang lebih banyak dan bervariasi di kota,
- e) pola tataguna lahan, dan
- f) pola kegiatan/aktivitas ekonomi.

Di Thailand tingkat urbanisasinya masih tergolong rendah. Urbanisasi yang terjadi di Negara ini disebabkan terutama karena penambahan penduduk yang cepat

di Bangkok dan lebih-lebih karena ibu kota Negara ini juga merupakan kota metropolitan atau primate city yang mempunyai daya tarik yang kuat bagi penduduk daerah di sekitarnya. Kegiatan di bidang industri, jasa dan perdagangan banyak terdapat di kota Bangkok ini dan pola seperti ini meningkatkan daya tarik atau attractiveness kota ini terhadap para migrant potensial di daerah sekitarnya.

Di Indonesia, sebab-sebab urbanisasi adalah :

- a) sebagai akibat dari penambahan penduduk alami di kota,
- b) sebagai akibat dari perpindahan penduduk desa ke kota, dan
- c) berkembangnya daerah tepian kota.

Kadang-kadang ketiga sebab tersebut terjadi bersamaan, sehingga dapat mempercepat proses urbanisasi di suatu wilayah tertentu. Selain itu, kecepatan urbanisasi di Indonesia tergantung pada beberapa factor lain diantaranya:

- a) tingkat pendidikan penduduk yang terlibat,
- b) tingkat kesehatan masyarakat,
- c) persentase penduduk yang miskin,
- d) latarbelakang pertanian di daerah pedesaan,
- e) kondisi geografis,
- f) fungsi serta peranan kota-kota sebagai factor penarik, dan masih beberapa factor lain.

Kecepatan urbanisasi ini juga merupakan akibat dari lajunya pembangunan kota dan sekitarnya antara lain perluasan daerah industri di tepian kota dan kadang-kadang juga ada yang di dalam kota, sehingga kesempatan kerja pun lebih meningkat, dan menarik tenaga kerja dari daerah di sekitar kota tersebut.

Perluasan dan perkembangan kota khususnya pembangunan perumahan dan pelebaran atau peningkatan kelas jalan banyak pula menarik tenaga kerja.

3.4. Dampak/Implikasi Urbanisasi

Sebagai akibat dari cepatnya penambahan penduduk yang ditunjang dengan perkembangan ekonomi, transportasi dan pendidikan, frekuensi mobilitas semakin meningkat. Memperhatikan berbagai penelitian dan informasi maka ternyata bahwa urbanisasi ini memiliki implikasi terhadap pelbagai sector kehidupan seperti:

- a) Dalam sector ekonomi, struktur ekonomi menjadi lebih bervariasi. Bermacam-macam usaha atau kegiatan di bidang transportasi, perdagangan dan jasa timbul dari mereka yang bermodal gurem sampai yang bermodal besar, terutama timbulnya kegiatan di sector informal. Sangat menarik ialah kegiatan usaha yang dikenal dengan istilah pedagang kaki lima, dan di bidang jasa juga dilaksanakan oleh kaum wanita, sebagai tenaga angkut di pasar dan tenaga kerja anak-anak sebagai penyemir sepatu dan penjual Koran.
- b) Perkembangan di bidang wiraswasta juga nampak meluas, misalnya saja peternakan telur ayam, telur burung puyuh, kegiatan di bidang kerajinan tangan, dan lain-lain untuk kepentingan pariwisata, kegiatan di bidang perjalanan, di bidang perbengkelan dan pertukangan, di bidang catering dan masih banyak lagi.
- c) Dalam bidang pendidikan makin banyak diusahakan adanya pendidikan kejuruan setingkat SLTP, SLTA bahkan setingkat perguruan tinggi yaitu adanya program non-gelar bagi mereka yang ingin memiliki ilmu yang bisa dicapai dalam jangka studi yang pendek tetapi sudah dapat mendatangkan penghasilan. Selain itu juga timbulnya kursus montir, kursus computer, kursus di bidang teknik dan pertukangan dapat diharapkan menampung para urbanit yang ingin mendapatkan pekerjaan di kota.
- d) Implikasi lain yang juga dapat diamati jumlah perluasan fisik kota ke arah daerah tepian atau pinggiran kota (the periphery areas) yang menimbulkan permasalahan baru mengenai soal administrative pertanahan administrasi pemerintahan.
- e) Harga atau nilai tanah baik di kota maupun di daerah tepian kota cenderung menaik. Dan keadaan ini juga mulai dirasakan oleh penduduk di daerah pedesaan.
- f) Perubahan tata guna lahan menjadi masalah yang juga patut diperhatikan. Banyak daerah hijau telah menjadi daerah industri atau daerah permukiman, keadaan ini berpengaruh terhadap kehidupan dan lingkungan pedesaan. Pencemaran udara, pencemaran suara dan pencemaran air akan melanda daerah pedesaan apabila masalah ini tidak mendapat perhatian.

- g) Di bidang sosiologi erat hubungannya dengan perubahan struktur masyarakat dan menyangkut pula mengenai aspek tata pergaulan antar penghuni kota yang lama dengan para urbanit.
- h) Dari segi antropologi budaya ada kaitannya dengan kemungkinan berubahnya beberapa norma-norma kehidupan yang tradisional menjadi bentuk kehidupan yang mempunyai warna yang lain.
- i) Kepadatan penduduk kota yang menimbulkan masalah lingkungan, masalah perumahan, masalah persampahan.
- j) Pertambahan penduduk kota yang menimbulkan masalah kesempatan dan mendapatkan pekerjaan yang layak dan memadai, masalah pengangguran dan gelandangan. Demikian juga, masalah lalu lintas, kemacetan jalan, dan masalah parkir yang menghambat kelancaran kota.

BAGIAN 4.
MOBILITAS PENDUDUK DAN REMITAN

4.1. Pengantar

Dalam teori ekonomi neoklasik, mobilitas penduduk dipandang sebagai mobilitas geografis tenaga kerja, yang merupakan respon terhadap ketidakseimbangan distribusi ke-ruangan lahan, tenaga kerja, kapital dan sumberdaya alam. Ketidakseimbangan lokasi geografis faktor produksi tersebut pada gilirannya mempengaruhi arah dan volume migrasi.

Tenaga kerja akan pindah dari tempat dengan kapital langka dan tenaga kerja banyak (karenanya upah rendah) ke tempat dengan kapital banyak dan tenaga kerja langka (karenanya upah tinggi). Oleh karenanya Spengler dan Myers (1977) dalam Wood (1982) mengemukakan migrasi dapat dipandang sebagai suatu proses yang membantu pemerataan pembangunan yang bekerja dengan cara memperbaiki ketidakseimbangan hasil faktor produksi antar daerah.

Migrasi yang terjadi di negara-negara sedang berkembang dipandang memiliki efek yang sama. Namun, terdapat fenomena khusus dari migrasi di negara-negara ini, yang diperkirakan lebih mempercepat pemerataan pembangunan. Fenomena tersebut berbentuk transfer pendapatan ke daerah asal (baik berupa uang ataupun barang), yang dalam teori migrasi dikenal dengan istilah remitan (remittance). Menurut Connel (1980), di negara-negara sedang berkembang terdapat hubungan yang sangat erat antara migran dengan daerah asalnya, dan hal tersebutlah yang memunculkan fenomena remitan.

4.2. Remitan, Pembangunan Daerah Asal dan Pola Konsumsi Migran di Daerah

Tujuan

Remitan dalam konteks migrasi di negara-negara sedang berkembang merupakan bentuk upaya migran dalam menjaga kelangsungan ikatan sosial ekonomi dengan daerah asal, meskipun secara geografis mereka terpisah jauh. Selain itu, migran mengirim remitan karena secara moral maupun sosial mereka memiliki tanggung jawab terhadap keluarga yang ditinggalkan (Curson,1983). Kewajiban dan tanggung jawab sebagai seorang migran, sudah ditanamkan sejak masih kanak-

kanak. Masyarakat akan menghargai migran yang secara rutin mengirim remitan ke daerah asal, dan sebaliknya akan merendahkan migran yang tidak bisa memenuhi kewajiban dan tanggung jawabnya.

Dalam perspektif yang lebih luas, remitan dari migran dipandang sebagai suatu instrumen dalam memperbaiki keseimbangan pembayaran, dan merangsang tabungan dan investasi di daerah asal. Oleh karenanya dapat dikemukakan bahwa remitan menjadi komponen penting dalam mengkaitkan mobilitas pekerja dengan proses pembangunan di daerah asal.

Hal tersebut didukung oleh penelitian yang dilakukan di daerah Jatinom Jawa Tengah (Effendi, 1993). Sejak pertengahan tahun 1980an, seiring dengan meningkatnya mobilitas pekerja, terjadi perubahan pola makanan keluarga migran di daerah asal menuju pada pola makanan dengan gizi sehat. Perubahan ini tidak dapat dilepaskan dari peningkatan daya beli keluarga migran di daerah asal, sebagai akibat adanya remitan.

Peningkatan daya beli tidak hanya berpengaruh pada pola makanan, namun juga berpengaruh pada kemampuan membeli barang-barang konsumsi rumah tangga lainnya, seperti pakaian, sepatu, alat-alat dapur, radio, televisi dan sepeda motor. Permintaan akan barang-barang tersebut telah memunculkan peluang berusaha di sektor perdagangan, dan pada tahap selanjutnya berefek ganda pada peluang berusaha di sektor lainnya.

Namun di sisi lain, remitan ternyata tidak hanya mempengaruhi pola konsumsi keluarga migran di daerah asal. Dalam kerangka pemupukan remitan, migran berusaha melakukan berbagai kompromi untuk mengalokasikan sumberdaya yang dimilikinya, dan mengadopsi pola konsumsi tersendiri di daerah tujuan.

Para migran akan melakukan "pengorbanan" dalam hal makanan, pakaian, dan perumahan supaya bisa menabung dan akhirnya bisa mengirim remitan ke daerah asal. Secara sederhana para migran akan meminimalkan pengeluaran untuk memaksimalkan pendapatan. Migran yang berpendapatan rendah dan tenaga kerja tidak terampil, akan mencari rumah yang paling murah dan biasanya merupakan pemukiman miskin di pusat-pusat kota.

Bijlmer (1986) mengemukakan bahwa untuk memperbesar remitan, ada kecenderungan migran mengadopsi sistem *pondok*, yakni tinggal secara bersama-sama dalam satu rumah sewa atau bedeng di daerah tujuan. Sistem pondok memungkinkan para migran untuk menekan biaya hidup, terutama biaya makan dan penginapan selama bekerja di kota.

Hal yang sama juga ditemukan oleh Mantra (1994) dalam penelitiannya di berbagai daerah di Indonesia. Buruh-buruh bangunan yang berasal dari Jawa Timur yang bekerja di proyek pariwisata Nusa Dua Bali, tinggal di bedeng-bedeng yang kumuh untuk mengurangi pengeluaran akomodasi. di berbagai daerah di Indonesia. Bahkan dalam kasus yang lebih ekstrim ditemukan pada tukang becak di Yogyakarta yang berasal dari Klaten. Pada waktu malam hari tidur di becaknya untuk menghindari pengeluaran menyewa pondokan.

4.3. Faktor Penentu Remitan

Berbagai penelitian terdahulu menunjukkan bahwa besarnya remitan yang dikirimkan migran ke daerah asal relatif bervariasi. Penelitian yang dilakukan Rose dkk (1969) dalam Curson (1983) terhadap migran di Birmingham menemukan bahwa remitan migran India sebesar 6,3 persen dari penghasilannya sedangkan migran Pakistan mencapai 12,1 persen. Bahkan dalam penelitian yang dilakukan Jellinek (1978) dalam Effendi (1993) menemukan bahwa remitan yang dikirimkan para migran penjual es krim di Jakarta mencapai 50 persen dari penghasilan yang diperolehnya.

Besar kecilnya remitan ditentukan oleh berbagai karakteristik migrasi maupun migran itu sendiri. Karakteristik tersebut mencakup sifat mobilitas/migrasi, lamanya di daerah tujuan, tingkat pendidikan migran, penghasilan migran serta sifat hubungan migran dengan keluarga yang ditinggalkan di daerah asal.

Berkaitan dengan sifat mobilitas/migrasi dari pekerja, terdapat kecenderungan pada mobilitas pekerja yang bersifat permanen, remitan lebih kecil dibandingkan dengan yang bersifat sementara (sirkuler) (Connel,1980). Hugo (1978) dalam penelitian di 14 desa di Jawa Barat menemukan bahwa remitan yang dikirimkan oleh migran sirkuler merupakan 47,7 persen dari pendapatan rumah tangga di daerah asal, sedangkan pada migran permanen hanya 8,00 persen.

Sejalan dengan hal tersebut, besarnya remitan juga dipengaruhi oleh lamanya migran menetap (bermigrasi) di daerah tujuan. Lucas dkk (1985) mengemukakan bahwa semakin lama migran menetap di daerah tujuan maka akan semakin kecil remitan yang dikirimkan ke daerah asal.

Adanya arah pengaruh yang negatif ini selain disebabkan oleh semakin berkurangnya beban tanggungan migran di daerah asal (misalnya anak-anak migran di daerah asal sudah mampu bekerja sendiri), juga disebabkan oleh semakin berkurangnya ikatan sosial dengan masyarakat di daerah asal. Migran yang telah menetap lama umumnya mulai mampu menjalin hubungan kekerabatan baru dengan masyarakat/ lingkungan di daerah tujuannya.

Tingkat pendidikan migran lebih cenderung memiliki pengaruh yang positif terhadap remitan. Rempel dan Lobdell (1978) mengemukakan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan migran, maka akan semakin besar remitan yang dikirimkan ke daerah asal. Hal ini pada dasarnya berkaitan dengan fungsi remitan sebagai pembayaran kembali (repayment) investasi pendidikan yang telah ditanamkan keluarga kepada individu migran. Tinggi rendahnya tingkat pendidikan migran menunjukkan besar kecilnya investasi pendidikan yang ditanamkan keluarga, dan pada tahap selanjutnya berdampak pada besar kecilnya "repayment" yang diwujudkan dalam remitan.

Pengaruh positif juga ditemukan antara penghasilan migran dan remitan (Wiyono,1994). Remitan pada dasarnya adalah bagian dari penghasilan migran yang disisihkan untuk dikirimkan ke daerah asal. Dengan demikian, secara logis dapat dikemukakan semakin besar penghasilan migran maka akan semakin besar remitan yang dikirimkan ke daerah asal.

Besarnya remitan juga tergantung pada hubungan migran dengan keluarga penerima remitan di daerah asal. Keluarga di daerah asal dapat dibagi atas dua bagian besar, yaitu keluarga inti (batih) yang terdiri dari suami, istri dan anak-anak, serta keluarga di luar keluarga inti. Dalam konteks ini, Mantra (1994) mengemukakan bahwa remitan akan lebih besar jika keluarga penerima remitan di daerah asal adalah keluarga inti. Sebaliknya, remitan akan lebih kecil jika keluarga penerima remitan di daerah asal bukan keluarga inti.

4.4. Tujuan Utama Remitan

Tujuan pengiriman remitan akan menentukan dampak remitan terhadap pembangunan daerah asal. Berbagai pemikiran dan hasil penelitian telah menemukan keberagaman tujuan remitan ini, namun demikian dapat dikelompokkan atas tujuan-tujuan sebagai berikut:

a. Kebutuhan hidup sehari-hari keluarga

Sejumlah besar remitan yang dikirim oleh migran berfungsi untuk menyokong kerabat/keluarga migran yang ada di daerah asal. Migran mempunyai kewajiban dan tanggung jawab untuk mengirimkan uang/barang untuk menyokong biaya hidup sehari-hari dari kerabat dan keluarganya, terutama untuk anak-anak dan orang tua. Hal ini ditemukan Caldwell (1969) dalam Mantra (1994) pada penelitian di Ghana, Afrika. Di daerah ini, 73 persen dari total remitan yang dikirimkan oleh migran ditujukan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dari keluarga di daerah asal.

b. Peringatan hari-hari besar yang berhubungan dengan siklus hidup manusia

Di samping mempunyai tanggung jawab terhadap kebutuhan hidup sehari-hari keluarga dan kerabatnya, seorang migran juga berusaha untuk dapat pulang ke daerah asal pada saat diadakan peringatan hari-hari besar yang berhubungan dengan siklus hidup manusia, misalnya kelahiran, perkawinan, dan kematian. Menurut Curson (1983) pada saat itulah, jumlah remitan yang dikirim atau ditinggalkan lebih besar daripada hari-hari biasa.

c. Investasi

Bentuk investasi adalah perbaikan dan pembangunan perumahan, membeli tanah, mendirikan industri kecil, dan lain-lainnya. Kegiatan ini tidak hanya bersifat ekonomi, tetapi juga sebagai sarana sosial dan budaya dalam menjaga kelangsungan hidup di daerah asal, tetapi juga bersifat psikologis, karena erat hubungannya dengan prestise seseorang.

Effendi (1993) dalam penelitiannya di tiga desa Jatinom, Klaten menemukan bahwa remitan telah digunakan untuk modal usaha pada usaha-usaha skala kecil seperti pertanian jeruk, peternakan ayam, perdangan dan bengkel sepeda.

d. Jaminan hari tua

Migran mempunyai keinginan, jika mereka mempunyai cukup uang atau sudah pensiun, mereka akan kembali ke daerah asal. Hal ini erat kaitannya dengan fungsi investasi, mereka akan membangun rumah atau membeli tanah di daerah asal sebagai simbol kesejahteraan, prestisius, dan kesuksesan di daerah rantau. Lee (1992) mengemukakan bahwa berbagai pengalaman baru yang diperoleh di tempat tujuan, apakah itu keterampilan khusus atau kekayaan, sering dapat menyebabkan orang kembali ke tempat asal dengan posisi yang lebih menguntungkan. Selain itu, tidak semua yang bermigrasi bermaksud menetap selama-lamanya di tempat tujuan.

BAGIAN 5.

PROSPEK MOBILITAS PENDUDUK DI ERA OTONOMI DAERAH

Sejak 1 Januari 2001 Indonesia memasuki era otonomi daerah, dengan diterapkannya secara resmi UU no 22/1999 dan UU no 25/1999. Atas dasar tersebut Pemerintahan Pusat memberikan kewenangan yang luas, nyata, dan bertanggung

jawab kepada daerah sehingga memberi peluang kepada Daerah agar leluasa mengatur dan melaksanakan kewenangannya atas prakarsa sendiri sesuai dengan kepentingan masyarakat setempat dan potensi setiap daerah.

Tujuan peletakan kewenangan dalam penyelenggaraan otonomi daerah adalah peningkatan kesejahteraan rakyat, pemerataan dan keadilan, demokratisasi dan penghormatan terhadap budaya lokal dan memperhatikan potensi dan keanekaragaman daerah. Melalui desentralisasi ini pembuatan kebijakan yang menyangkut kehidupan kemasyarakatan didekatkan kepada masyarakat. Hal ini akan dapat mempercepat pembangunan ekonomi sekaligus pemerataan pembangunan antar daerah.

Namun demikian, sampai saat ini setelah hampir tiga tahun pelaksanaannya, masih belum terdapat kesamaan persepsi kita dalam memandang dampak dari otonomi daerah. Hal ini pada akhirnya memunculkan sikap optimis dan pesimis yang berjalan bersamaan seiring dengan pelaksanaan otonomi daerah.

Terjadinya hal tersebut disebabkan otonomi yang dilaksanakan di daerah-daerah tidak berjalan dari landasan yang sama. Paling tidak, terdapat dua hal yang dapat dicatat.

1. Kesiapan sumberdaya alam (sekaligus sumberdaya buatan) di daerah dalam menghadapi otonomi.

Daerah-daerah dengan sumberdaya alam yang relatif siap, cenderung bersikap optimis terhadap pelaksanaan otonomi di daerahnya. Dengan pemberian kewenangan yang luas kepada daerah, mereka dapat menggali berbagai potensi yang ada untuk memacu pembangunan dan sekaligus mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Sebaliknya, daerah yang secara sumberdaya alam ternyata belum siap, umumnya bersikap sebaliknya, yaitu lebih memperlihatkan sikap pesimis bahwa otonomi daerah dapat efektif dilaksanakan di daerahnya.

2. Kematangan dan kemampuan organisasi civil society (kelompok-kelompok warga) di daerah dalam menyikapi otonomi daerah.

Otonomi daerah dengan berbagai penyerahan kewenangan didalamnya telah memberikan penguatan yang tiba-tiba pada struktur dan institusi pemerintah daerah. Penguatan ini memunculkan dua fenomena yang berbeda pada daerah-daerah.

Fenomena pertama adalah munculnya inovasi dan berbagai ujicoba yang semakin mengarah pada ‘institusionalisasi local good governance’. Ini terjadi pada daerah-daerah yang telah mempunyai berbagai organisasi civil society yang relatif cukup mandiri dari pengaruh dan kontrol negara, serta mampu mengimbangi penguatan yang terjadi pada struktur dan institusi pemerintah daerah.

Fenomena kedua adalah terjadinya kristalisasi kekuasaan elit baru di daerah. Ini terjadi ketika penguatan kewenangan pada struktur dan institusi pemerintah daerah relatif tidak diimbangi dengan munculnya kekuatan pengimbang dari kalangan warga sendiri.

Untuk mendeteksi apakah satu kabupaten atau kota tertentu didominasi oleh fenomena pertama atau kedua, paling tidak dapat dilihat dari aspek berikut:

Fenomena Pertama	Fenomena Kedua
Munculnya berbagai produk Perda yang memberi jaminan bahwa Pemda mempunyai kewajiban untuk meningkatkan pelayanan bagi warga mereka	Cenderung memunculkan Perda-Perda yang berpotensi menyedot sumberdaya di daerah tersebut tanpa memikirkan keberlangsungan resources yang bersangkutan
Alokasi dana (baik dari DAU maupun PAD) yang berimbang dan proporsional antara dana rutin dan pembangunan	Cenderung mengalokasikan secara berlebihan pada dana rutin
Rencana pembangunan mengarah pada pembangunan sektor-sektor non fisik seperti pengembangan ekonomi kerakyatan, pendidikan, kesehatan dan berbagai bentuk program kesejahteraan rakyat lainnya	Rencana pembangunan didominasi untuk pembangunan fisik
Proses penentuan perencanaan pembangunan melibatkan warga setempat secara lebih luas	Proses penentuan perencanaan pembangunan masih ditentukan oleh segelintir elite lokal.

Berdasarkan kesiapan sumberdaya dan struktur sosial politik yang ada di daerah ini, dalam konteks otonomi kita dapat membagi empat tipe daerah

Kondisi Organisasi Civil Society	Kondisi Sumberdaya Alam	
	Siap	Tidak Siap
Siap	Daerah Tipe I	Daerah Tipe III
Tidak Siap	Daerah Tipe II	Daerah Tipe IV

Lalu, dalam kondisi otonomi daerah seperti ini, bagaimanakah prospek mobilitas penduduk antar daerah ?

Hal pertama yang harus dipahami adalah, dengan atau tanpa otonomi daerah, volume mobilitas penduduk akan terus meningkat seiring dengan peningkatan pembangunan. Oleh karenanya, jika pelaksanaan otonomi daerah mampu memacu lebih cepat pembangunan daerah sekaligus pembangunan nasional, maka di era otonomi daerah ini akan terjadi peningkatan volume mobilitas penduduk yang jauh lebih pesat dibandingkan peningkatan volume yang pernah dialami Indonesia pada masa lalu.

Kedua adalah menyangkut pada arus dan arah mobilitas penduduk itu sendiri. Arus dan arah mobilitas penduduk sangat ditentukan oleh distribusi empat tipe daerah yang telah dikemukakan diatas.

Kondisi ideal dalam pelaksanaan otonomi daerah adalah pada daerah tipe I. Pada daerah ini, kematangan dan kemandirian organisasi civil society akan mampu mengimbangi kekuatan struktur dan institusi pemerintah. Akan terjadi interaksi yang intensif antara kelompok-kelompok warga tersebut dengan pemerintah daerah dan DPRD masing-masing, yang hasilnya tercermin dari berbagai inovasi yang makin memberikan ruang gerak bagi warga masyarakat untuk terlibat aktif dalam setiap bentuk penyelenggaraan good governance. Didukung dengan sumberdaya alam yang potensial, maka daerah ini akan tumbuh dengan cepat dan menarik minat migran masuk ke daerah tersebut.

Daerah tipe I akan menjadi pusat-pusat pertumbuhan baru, Dan arus migran masuk yang tinggi ke daerah ini dalam batas-batas tertentu, pada tahap selanjutnya akan lebih memacu pertumbuhan pembangunan daerah yang bersangkutan. Daerah potensial semacam ini umumnya akan didatangi oleh migran dengan kualitas sumberdaya manusia yang tinggi. Selain itu, berbagai aktivitas baru dalam perekonomian (yang muncul dari berbagai upaya inovasi emansipatoris) yang membutuhkan tenaga kerja dengan keterampilan yang tidak dimiliki di daerah tersebut akan dapat diisi oleh migran masuk ini.

Untuk daerah tipe II, pada dasarnya merupakan daerah potensial untuk tumbuh. Namun, sebagai akibat lemahnya organisasi civil society, penguatan pada struktur

dan institusi pemerintah akibat otonomi daerah, akan menimbulkan elite baru di daerah. Untuk melegitimasi kekuasaannya mereka umumnya mengibarkan isu-isu seperti primordialisme, aliran, putra daerah dan simbol-simbol keagamaan dengan menggunakan kendaraan partai politik dan institusi status quo di daerah. Isu-isu primordialisme yang selalu didengung-dengungkan oleh elite di daerah tersebut berimbas pada munculnya ego kedaerahan yang berlebihan pada penduduk asli setempat yang mendorong timbulnya konflik etnis, penolakan terhadap kehadiran pendatang dari luar daerah, dan desakan untuk menyusun peraturan-peraturan atau kebijakan yang membatasi berkembangnya kemampuan dari penduduk pendatang. Hal ini menjadi faktor penghalang bagi migran potensial ke daerah tersebut, sehingga meskipun daerah tersebut potensial secara sumberdaya alam tetapi volume mobilitas masuk ke daerah tersebut cenderung akan rendah.

Selain itu, dengan lemahnya organisasi civil society ini menyebabkan elite di daerah lebih leluasa untuk mereproduksi berbagai Perda mengenai retribusi, memunculkan berbagai peraturan-peraturan baru yang membatasi arus lalu lintas perdagangan dan investasi di daerah tersebut, mengeksploitasi secara berlebihan terhadap sumber-sumber alam utama daerah, dan memunculkan berbagai kebijakan dalam pemberian layanan serta fasilitas baru yang agak berlebihan terhadap aparatur daerah, khususnya anggota DPRD, Pemda dan unit-unit birokrasi lain.

Semua hal tersebut pada dasarnya telah menghilangkan inovasi-inovasi untuk menumbuhkan aktivitas-aktivitas baru dalam perekonomian. Oleh karenanya, daerah ini tidak akan tumbuh secepat yang diharapkan sesuai dengan potensinya. Ini juga menjadi faktor yang tidak menarik bagi migran masuk ke daerah tersebut.

Untuk daerah tipe III, dalam jangka pendek, pelaksanaan otonomi daerah belum akan mampu memacu lebih cepat pembangunan di daerah tersebut. Oleh karenanya, arus mobilitas penduduk ke daerah tersebut juga akan relatif terbatas. Namun demikian dalam jangka panjang, dengan berbagai inovasi atas keterbatasan sumberdaya alam yang mereka miliki, daerah ini akan mampu menumbuhkan berbagai aktivitas perekonomian baru yang mendorong laju pembangunan daerah yang bersangkutan. Oleh karenanya, dalam jangka panjang daerah ini juga akan bertumbuh cepat dan menarik migran masuk ke daerah tersebut.

Untuk daerah tipe IV, secara nyata adalah daerah yang belum siap dalam memasuki era otonomi daerah. Dalam konteks mobilitas penduduk, daerah ini akan menjadi daerah pengirim migran terbesar dan menerima migran masuk dalam jumlah yang relatif sedikit.

