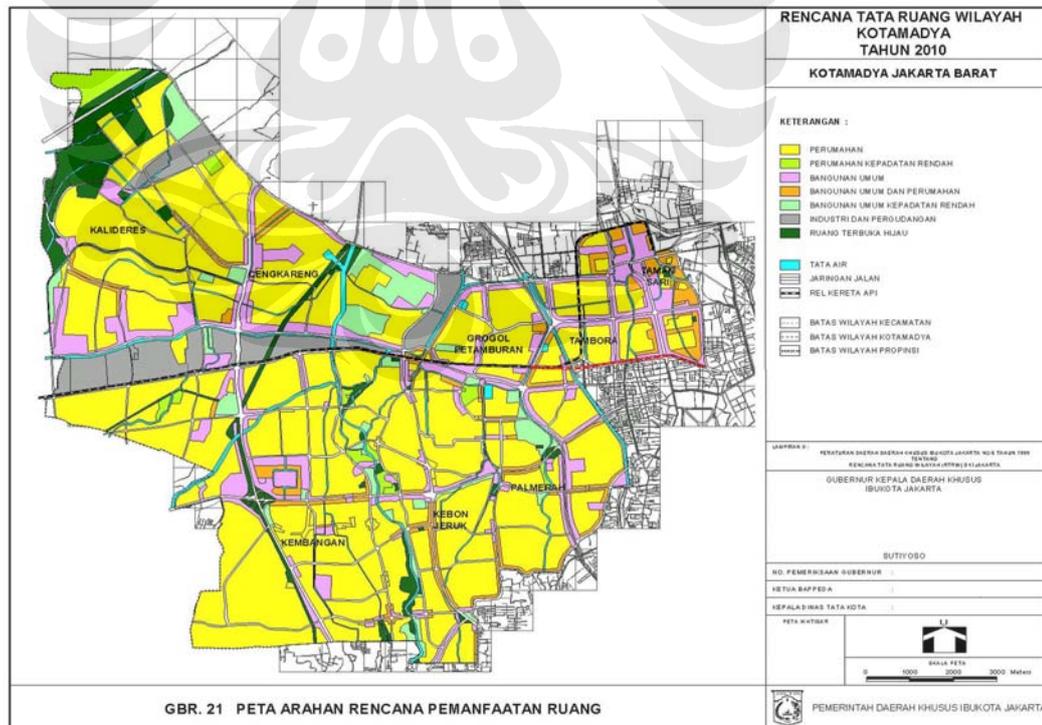


## II. GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

### 2.1 Letak Geografis Kawasan Glodok

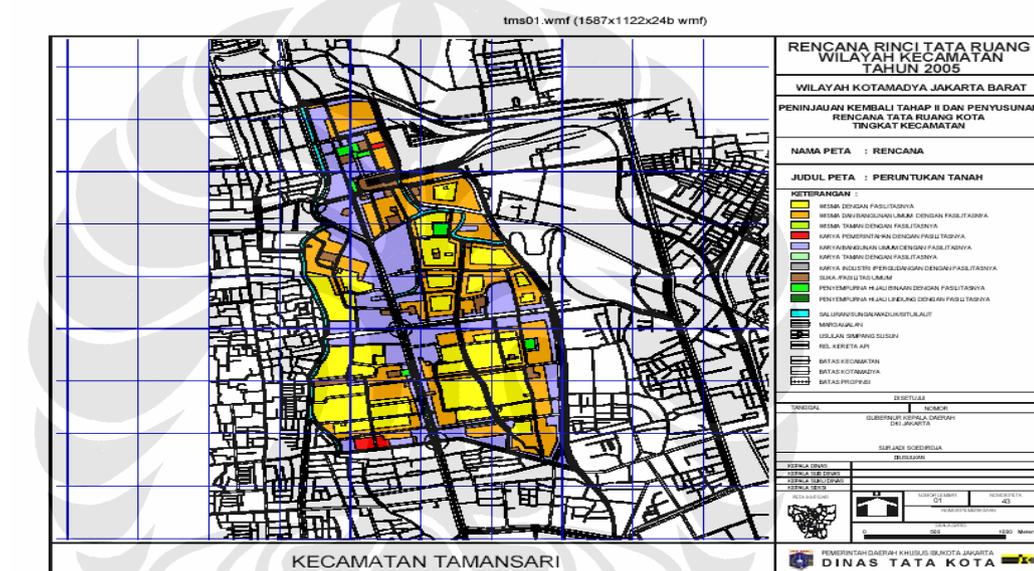
Kawasan Glodok sebagai salah satu pusat perdagangan dan perkantoran terbesar di Indonesia dan DKI Jakarta khususnya terletak di Wilayah Kotamadya Jakarta Barat yang terbagi atas 8 Kecamatan yaitu Taman Sari, Tambora, Grogol Petamburan, Palmerah, Kebon Jeruk, Kembangan, Cengkareng, dan Kalideres. Kawasan pusat perdagangan Glodok sebagian besar berada dalam Kecamatan Taman Sari termasuk lokasi Pasar Glodok. Lokasi Pasar Glodok yang terletak pada 6.08'.33,14" BT dan 106.48'.52,48" LS merupakan bangunan komersial yang dimiliki oleh Pemda DKI Jakarta tepat berada di dekat jalan raya utama yaitu Jalan Gajah Mada. Lokasi pasar Glodok termasuk dalam peruntukan kawasan komersial sesuai dengan rencana pemanfaatan ruang wilayah Kotamadya dalam RTRW DKI Jakarta 2010 sebagaimana ditunjukkan dalam Gambar 2.1 berikut ini.



Sumber : RTRW 2010 Provinsi DKI Jakarta

**Gambar 2.1 Peta Rencana Pemanfaatan Ruang Wilayah Jakarta Barat**

Kecamatan Tamansari yang termasuk dalam wilayah Kotamadya Jakarta Barat peruntukan tanahnya antara lain sebagian besar untuk wisma, bangunan umum, karya dan bangunan umum serta fasilitasnya. Lokasi wilayah kecamatan Tamansari yang terletak di pusat kota sangat memiliki nilai ekonomi yang cukup tinggi. Lokasi kawasan yang cukup potensial mengakibatkan sebagian masyarakat sekitar membuka usaha atau menjadi pelaku usaha perdagangan karena letak pusat perdagangan dan komersial berada tidak terlalu jauh. Peruntukan tanah di wilayah Kecamatan Tamansari berdasarkan RTRW DKI Jakarta 2010 ditunjukkan dalam gambar 2.2 sebagai berikut.



Sumber : RTRW 2010 Provinsi DKI Jakarta

**Gambar 2.2 Peta Rencana Peruntukan Tanah Kecamatan Tamansari**

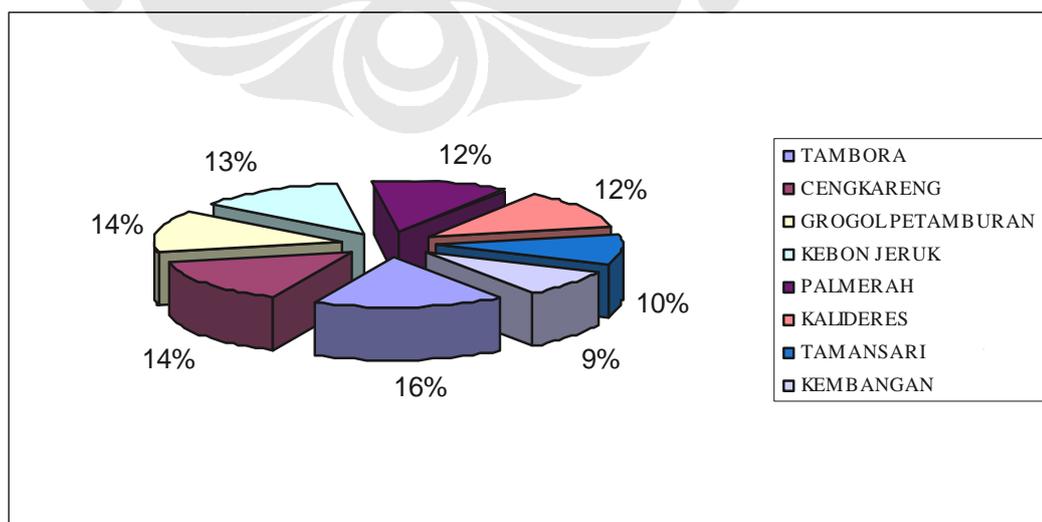
Glodok sebagai salah satu wilayah Kodya Jakarta Barat memiliki potensi tersendiri dibandingkan dengan wilayah lainnya yaitu sebagai salah satu pusat perdagangan dan perkantoran. Jumlah penduduk di wilayah Kotoamadya Jakarta Barat mencapai lebih kurang 1.584.766 jiwa, hal ini menunjukkan potensi yang cukup memadai sebagai pangsa pasar dan konsumen kawasan Glodok. Prosentase jumlah penduduk yang cukup besar terdapat di Kecamatan Tambora sebesar 262.963 jiwa, sedangkan jumlah penduduk yang paling sedikit terdapat di Kecamatan Kembangan. Secara detail data jumlah penduduk di Kotamadya Jakarta Barat ditunjukkan pada tabel 2.1 berikut ini.

**Tabel 2.1 Data Jumlah Penduduk Wilayah Kotamadya Jakarta Barat 2005**

| NO.                 | KECAMATAN            | JUMLAH<br>PENDUDUK<br>(Jiwa) | %     | KEWARGANEGARAAN<br>(Jiwa) |            | KEPADATAN<br>PENDUDUK<br>(Jiwa/Km2) |
|---------------------|----------------------|------------------------------|-------|---------------------------|------------|-------------------------------------|
|                     |                      |                              |       | WNI                       | WNA        |                                     |
| 1                   | TAMBORA              | 262,963                      | 16.59 | 262,834                   | 129        | 48,607                              |
| 2                   | CENGKARENG           | 230,659                      | 14.55 | 230,615                   | 44         | 8,865                               |
| 3                   | GROGOL<br>PETAMBURAN | 217,217                      | 13.71 | 217,096                   | 121        | 19,412                              |
| 4                   | KEBON JERUK          | 200,389                      | 12.64 | 200,321                   | 68         | 11,347                              |
| 5                   | PALMERAH             | 190,351                      | 12.01 | 190,258                   | 93         | 25,179                              |
| 6                   | KALIDERES            | 190,171                      | 12.00 | 190,159                   | 12         | 6,390                               |
| 7                   | TAMANSARI            | 153,671                      | 9.70  | 153,249                   | 422        | 35,904                              |
| 8                   | KEMBANGAN            | 139,345                      | 8.79  | 139,293                   | 52         | 5,963                               |
| <b>JUMLAH TOTAL</b> |                      | <b>1,584,766</b>             |       | <b>1,583,825</b>          | <b>941</b> |                                     |

Sumber : Suku Dinas Kependudukan Wilkodya Jakarta Barat 2006

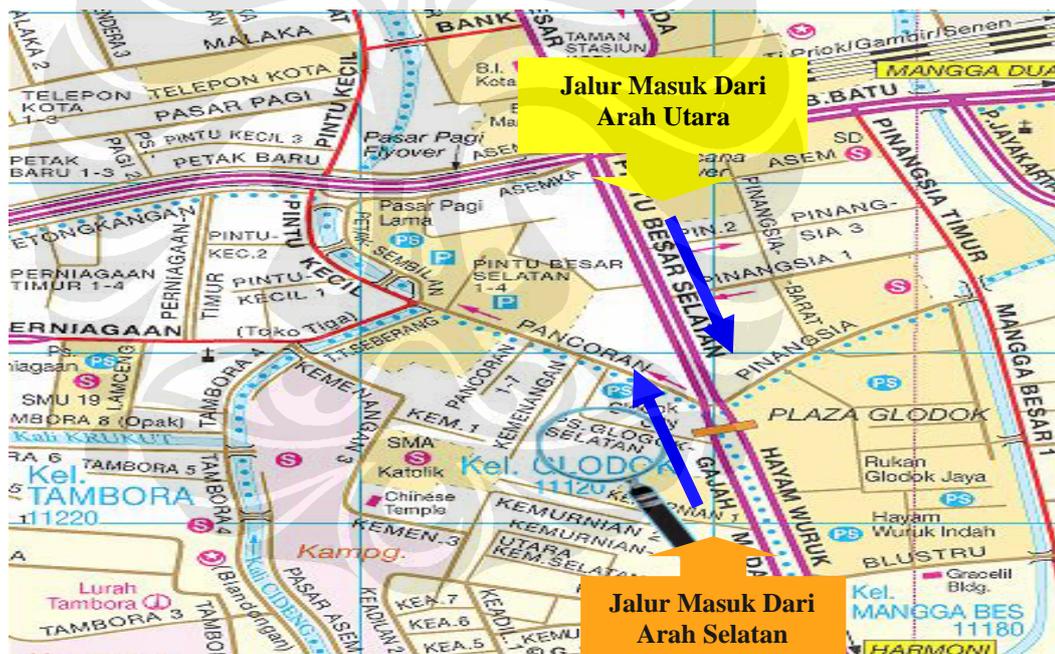
Sedangkan komposisi perbandingan jumlah penduduk di tiap Kecamatan yang berada di Wilayah Kotamadya Jakarta Barat yang terdiri atas 8 kecamatan dan dibagi antara penduduk Warga Negara Indonesia (WNI) serta Warga Negara Asing (WNA) ditunjukkan dalam grafik pada gambar 2.3 berikut ini.



Sumber : data olahan

**Gambar 2.3 Perbandingan jumlah penduduk tiap kecamatan Kodya Jak-Barat**

Pasar Glodok lokasinya berada di Jalan Glodok Selatan, Kecamatan Taman Sari tepatnya berada dipertigaan antara jalan Gajah Mada dan Jalan Pancoran. Secara struktur organisasi, Pasar Glodok berada dalam area 07 Glodok yang dibagi menjadi 11 pasar antara lain : Pasar Glodok, Gang Kelinci, Ikan Luar Batang, Jembatan Lima, Kampung Duri, Muara Angke, Pasar Pagi, Penjagalan, Perniagaan, Pluit, dan Teluk Gong. Aksesibilitas menuju kawasan Pasar Glodok melalui jalan utama sangat minim yaitu untuk arah dari Utara melalui jalan Pintu Besar Selatan yang memutar melalui jalan Hayam Wuruk, sedangkan dari arah Selatan hanya dapat ditempuh dari jalan Gajah Mada untuk kendaraan roda empat, sedangkan untuk kendaraan roda dua dan angkutan umum relatif cukup banyak jalan menuju kawasan Glodok terutama Pasar Glodok. Beberapa arah jalan untuk menuju lokasi Pasar Glodok ditunjukkan dalam peta dalam gambar 2.4 berikut ini.



**Gambar 2.4 Peta jalan menuju Pasar Glodok**

## 2.2 Sejarah Glodok

Kawasan Glodok sejak jaman Belanda telah dikenal sebagai kawasan pusat perdagangan, dan sampai saat ini masih memiliki citra sebagai tempat perdagangan elektronik yang cukup besar di Indonesia. Sebagai salah satu

kawasan komersial di wilayah Jakarta Barat, Glodok menurut sejarah telah dikenal sebagai pusat perdagangan sejak abad ke-17 dengan sebutan kota Cina (China Town). Asal mula nama Glodok secara pasti belum dapat diketahui karena ada beberapa keterangan yang berbeda dalam penjelasan asal kata Glodok. Terdapat beberapa versi mengenai asal kata Glodok. Versi pertama, seperti disampaikan penduduk usia lanjut warga Glodok yang dikutip budayawan Betawi Ridwan Saidi, menyebutkan bahwa Glodok berasal dari kata **'gojrok-gojrok'**, atau bunyi air yang keluar dari mata air di sebuah kebun torong. Glodok tempatnya cukup populer karena merupakan persinggahan kereta kuda sebelum, atau setelah memasuki Batavia. Versi lain menyebutkan bahwa kata Glodok berasal dari nama orang Bali yang bernama **"Kaptén Tjitra Glidok"** yang dipercaya kompeni Belanda menjadi panglima di daerah tersebut pada abad ke-17. Pada masa itu, Batavia mulai kedatangan orang-orang yang berasal dari berbagai penjuru, hal ini disebabkan kota Batavia memiliki letak yang sangat strategis bagi perdagangan antar benua melalui laut. Pemerintah kolonial Belanda pada saat itu berupaya meningkatkan perdagangan rempah-rempah dan menjadikan kota tersebut sebagai pusat perdagangan, sehingga selalu ramai dikunjungi orang-orang seperti dari Sunda, Jawa, serta dari Cina untuk melakukan kegiatan berdagang. Sejarah kata Glodok menurut versi ketiga yaitu sejak Belanda mulai membangun penjara di kawasan tersebut yang diperuntukan bagi para pelaku kriminal dan penentang kebijakan pemerintahan Belanda saat itu. Kisah perlakuan serdadu Belanda kepada para tawanan di dalam penjara yang sangat mengerikan menimbulkan kesan di masyarakat sekitarnya, sehingga muncul cerita bahwa para tawanan "digodok" di penjara tersebut. Dari kesalahan penyebutan kata "godok" tersebut memungkinkan munculnya nama Glodok lahir dan diterima begitu saja oleh telinga masyarakat sekelilingnya. Juga tidak diketahui pasti mulai kapan penjara tersebut dijuluki Penjara Glodok. Terlepas dari kesimpang-siuran asal-usul namanya, Glodok merupakan salah satu kawasan di Jakarta yang memiliki sejarah tersendiri. Sebuah sejarah pada awal perebutan Jayakarta oleh gubernur jenderal VOC Belanda Jan Pieterzoon Coen dari kesultanan Demak dan berganti nama menjadi Batavia. Pada masa pemerintahan J.P Zoen Coen diupayakan agar orang Cina banyak yang menetap di daerah Batavia dengan maksud untuk

memajukan perdagangan di kota Batavia dengan alasan komunitas Cina memiliki etos kerja yang tinggi, pandai berdagang, serta memiliki sifat lobi bisnis yang kuat dengan semua bangsa yang terlibat dalam perdagangan antar bangsa di Batavia. Pemerintah Belanda dalam memberikan fasilitas keamanan serta membantu orang Cina sangat tinggi sehingga semakin menambah jumlah populasi komunitas mereka. Wilayah tempat tinggal bagi etnis Cina berada di daerah Sirih yang sekarang dikenal dengan Glodok, sehingga secara langsung membuat kawasan tersebut cepat berkembang sebagai daerah perdagangan sekaligus juga menjadi tempat berdagang kaum Cina disamping sebagai permukiman mereka.

Pada masa penjajahan Jepang, kawasan Glodok tidak seramai saat Pemerintah Belanda berkuasa khususnya kegiatan perdagangan di kawasan tersebut. Selain jangka waktu penjajahan Jepang yang relatif tidak terlalu lama di Indonesia, pemerintah Jepang waktu itu kurang memfokuskan pada hal-hal perdagangan namun lebih pada upaya mempertahankan wilayah dari ancaman sekutu. Karena faktor tersebut masa keramaian di kawasan Glodok pada saat pemerintah penjajah Jepang berkuasa mulai menurun, sehingga kegiatan perdagangan etnis Cina semakin lesu.

Setelah kemerdekaan Republik Indonesia, kawasan Glodok masih tetap sebagai lokasi perdagangan yang cukup ramai di wilayah Jakarta. Berbagai sarana dan prasarana dibangun oleh pemerintah daerah guna mendukung kegiatan perdagangan di daerah tersebut. Pembangunan gedung untuk fasilitas perbelanjaan dibangun sejak tahun 1969, beberapa diantaranya pembangunan Glodok Building sebagai tempat pusat perbelanjaan dan Hayam Wuruk Indah (HWI) yang merupakan aset milik Pemda DKI Jakarta dengan pengelolaan dibawah PD. Pasar Jaya. Sedangkan pusat-pusat perbelanjaan yang dibangun oleh pihak swasta antara lain Glodok Plaza, Glodok Jaya, Orion, Glodok Makmur, dan Glodok Harco serta berbagai pertokoan lainnya yang dibangun pada saat itu.

Perkembangan sejarah Glodok sebagai kawasan perdagangan sejak dahulu, dalam pembagian wilayah Glodok Building masuk di Kelurahan Glodok sedangkan pertokoan yang lain masuk dalam wilayah Kelurahan Mangga Besar dan

Kelurahan Pinagsia namun gedung tersebut masih menggunakan kata "Glodok" sebagai icon pusat perdagangan yang begitu besar dan unik di Jakarta.

### 2.3 Kondisi Pasar Glodok

Pasar Glodok yang dulunya dikenal dengan Glodok Building dibangun pertama kali pada tahun 1969 masa Gubernur Ali Sadikin. Seiring dengan perkembangan perdagangan di daerah tersebut membuat pemerintah daerah meningkatkan fungsi Glodok Building dengan melengkapi sarananya dengan membangun Hotel City di lantai 4,5, dan 6 dengan kapasitas kamar sebanyak 150 kamar yang diperuntukkan bagi tamu yang dari luar kota dan luar negeri yang ingin berkunjung dan tinggal sementara di kawasan Glodok untuk berbelanja. Jumlah pedagang pasar Glodok pada saat itu sebanyak 1358 pedagang dengan komposisi jumlah terbanyak adalah pedagang elektronik yang mencapai 61,45 % dari total seluruh pedagang. Namun gejolak ekonomi yang mengakibatkan keterpurukan perekonomian Indonesia pada tahun 1997 menciptakan situasi politik yang kurang kondusif bagi perkembangan Glodok. Krisis multidimensi, akhirnya menciptakan anarki sosial terbesar dalam sejarah Republik Indonesia, Pada bulan Mei 1998 terjadi kerusuhan yang diawali dengan tertembaknya mahasiswa Trisakti, kemudian massa mulai melakukan penjarahan dan membakar berbagai kendaraan yang ditemui di berbagai kawasan pusat perbelanjaan di Jakarta termasuk pembakaran Pasar Glodok dan pertokoan disekitarnya.

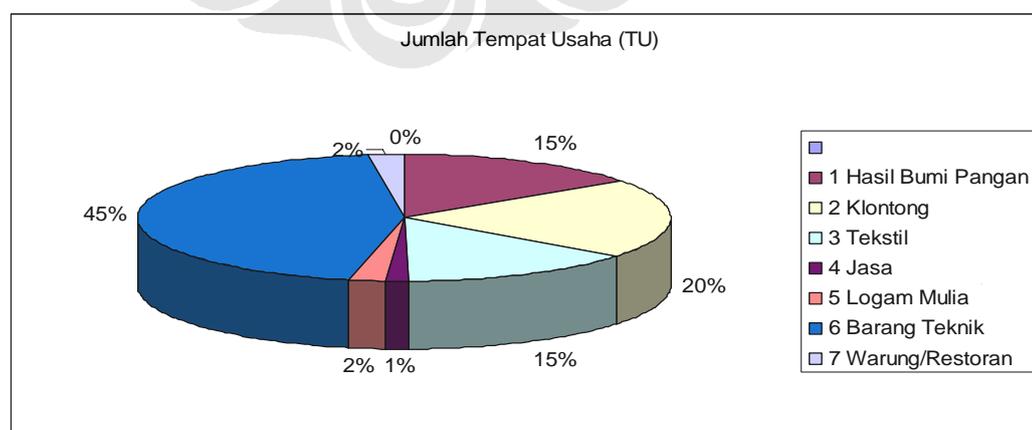
Seiring dengan optimisme para pedagang di Pasar Glodok serta keinginan pemerintah pusat dan daerah mempertahankan lokasi perdagangan Glodok sebagai kawasan bisnis, maka dilakukan pembangunan kembali pusat pertokoan tersebut pada tahun 2001. Pasar Glodok setelah pasca pembangunan kembali telah berubah penampilannya. Lokasi Pasar Glodok yang terletak di Jl. Glodok Selatan, Kelurahan Glodok, Kecamatan Tamansari Wilayah Kodya Jakarta Barat sebagai pasar dengan kategori potensi A, lingkup pelayanan Kota dengan sifat kegiatan eceran dan waktu kegiatan siang hari. Jumlah pedagang di Pasar Glodok menurut informasi dari PD. Pasar Jaya yang eksis sebanyak 591 orang dengan jenis usaha antar lain Hasil Bumi Pangan, Kelontong, Tekstil, Barang Teknik, Emas, Jasa

lainnya, serta Warung Makanan/Minuman. Jumlah tempat usaha di Pasar Glodok sebanyak 1.880 tempat yang dibagi menjadi 3 (tiga) kategori antara lain Kios, Counter, dan Los. Data tempat usaha di Pasar Glodok berdasarkan data olahan PD.Pasar Jaya Tahun 2007 ditunjukkan dalam tabel 2.2 berikut.

**Tabel 2.2 Data Tempat Usaha di Pasar Glodok**

| No.                        | Jenis Usaha       | Jenis Tempat Usaha |         |     | Jumlah Total | Keterangan Posisi Lantai |
|----------------------------|-------------------|--------------------|---------|-----|--------------|--------------------------|
|                            |                   | Kios               | Counter | Los |              |                          |
| 1.                         | Hasil Bumi Pangan | 212                | 9       | 235 | 456          | Basement                 |
| 2.                         | Klontong          | 287                | 75      | -   | 362          | Dasar, 01,02,02          |
| 3.                         | Tekstil           | 206                | 9       | -   | 215          | Dasar,01,02              |
| 4.                         | Jasa              | 18                 | -       | -   | 18           | 02, 03                   |
| 5.                         | Logam Mulia       | 31                 | -       | -   | 31           | Dasar, 02                |
| 6.                         | Barang Teknik     | 629                | 110     | -   | 739          | Dasar,01,02,03,04,05     |
| 7.                         | Warung/Restoran   | 31                 | 28      | -   | 59           | Basement, 03,04          |
| <b>Jumlah Total Lantai</b> |                   | 1.414              | 231     | 235 | 1.880        |                          |

Sumber : Data olahan PD. Pasar Jaya 2007



sumber : data olahan

**Gambar 2.5 Grafik Komposisi Tempat Usaha Pasar Glodok 2007**

Luas lahan Pasar Glodok yang mencapai 8.347 m<sup>2</sup> dan luas bangunan 35.997 m<sup>2</sup> terdiri dari 8 lantai dengan daya tampung lahan parkir mencapai 400 kendaraan. Seluruh ruangan dan lantai gedung menggunakan fasilitas pendingin ruangan (AC) sentral sebanyak 2 unit dan AC Split 2 unit sehingga pengunjung tidak merasa kepanasan atau kegerahan selama berada di dalam gedung. Guna memudahkan perpindahan pengunjung antar lantai di Pasar Glodok disediakan fasilitas Escalator sebanyak 20 unit serta Lift 3 unit termasuk lift untuk barang dan daya listrik yang mencapai 3.895 KVA ditunjang dengan 2 unit genset akan memberikan kenyamanan baik bagi pedagang maupun pengunjung Pasar Glodok. Disekitar lokasi Pasar Glodok lingkungannya terdiri atas pemukiman penduduk, perkantoran, dan pertokoan, sedangkan untuk pencapaian ke lokasi dapat digunakan beberapa sarana transportasi umum antara lain Bus Kota termasuk Transjakarta, Mikrolet, Ojek, dan Kereta Api Listrik (KRL).

Dari sejumlah tempat usaha di Pasar Glodok, penggunaan tiap lantai dari tempat usaha tersebut dibagi menjadi beberapa kegunaan antara lain ditunjukkan dalam tabel 2.3 sebagai berikut.

**Tabel 2.3 Penggunaan Tiap Lantai di Pasar Glodok**

| No. | Lantai               | Penggunaan                                  |
|-----|----------------------|---------------------------------------------|
| 1   | Lantai Semi Basement | Pasar (Basah dan Kering) + Warung           |
| 2   | Lantai Dasar         | Kios Pertokoan + Counter + Los              |
| 3   | Lantai Satu          | Kios Pertokoan + Parkir                     |
| 4   | Lantai Dua           | Kios Pertokoan + Parkir + Bank              |
| 5   | Lantai Tiga          | Kios Pertokoan + Parkir + Warung            |
| 6   | Lantai Empat         | Kios Pertokoan + Parkir                     |
| 7   | Lantai Lima          | Kios Pertokoan + Parkir                     |
| 8   | Lantai Enam          | Kantor Pengelola, Musholla, Ruang Pertemuan |

Sumber : PD.Pasar Jaya dalam Angka 2005

Sedangkan komposisi jumlah tempat usaha (TU) baik kios, los maupun counter berdasarkan jenis usaha barang dagangannya sesuai data hasil olahan pengelola Pasar Glodok pada tahun 2007 antara lain :

- a. Barang teknik dan klontong sebanyak ..... 1101 TU
- b. Hasil Bumi / Pangan sebanyak .....456 TU
- c. Tekstil sebanyak.....215 TU
- d. Warung dan Lainnya sebanyak.....108 TU

Penggunaan tempat usaha sesuai dengan fungsinya masing-masing, selama mulai dibuka kembali pada tahun 2001, beberapa tempat usaha di Pasar Glodok mengalami perubahan hingga tahun 2005. Sebagaimana hasil penelitian M.Maulana (2005) menjelaskan terdapat beberapa kios toko di Pasar Glodok yang tidak aktif atau tutup meskipun status hak kepemilikan kios tersebut sudah ada yang menguasai. Data jumlah toko kios yang tidak aktif atau tutup sesuai penelitian diatas pada Januari 2005 ditunjukkan dalam tabel 2.4.

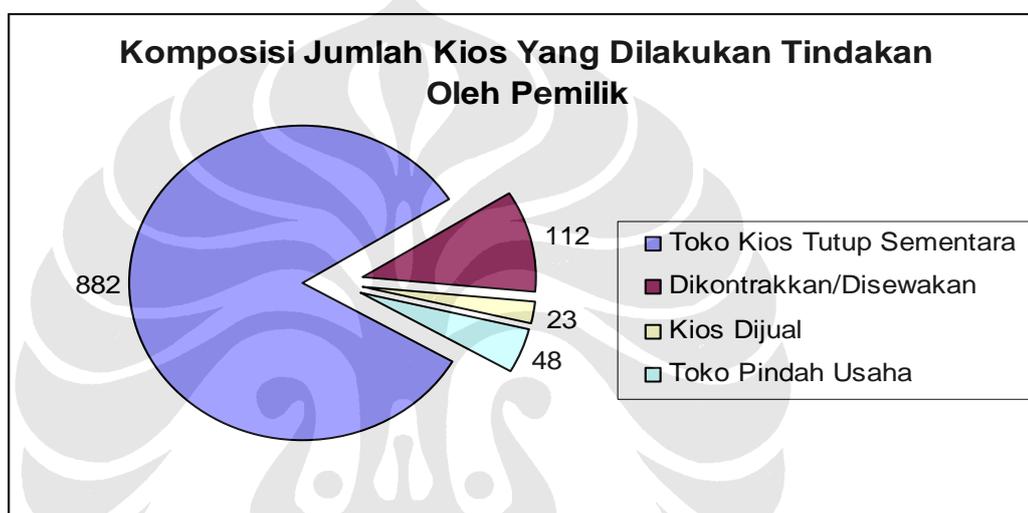
**Tabel 2.4 Toko kios yang tidak aktif atau tutup di Pasar Glodok**

| No. | Lokasi Lantai        | Kios Tutup | % per lantai | % seluruh lantai |
|-----|----------------------|------------|--------------|------------------|
| 1   | Lantai Semi Basement | 257        | 53,70        | 13,67            |
| 2   | Lantai Dasar         | 44         | 18,60        | 2,34             |
| 3   | Lantai Satu          | 46         | 21,80        | 2,45             |
| 4   | Lantai Dua           | 104        | 40,80        | 5,54             |
| 5   | Lantai Tiga          | 234        | 98,30        | 12,44            |
| 6   | Lantai Empat         | 236        | 99,20        | 12,55            |
| 7   | Lantai Lima          | 222        | 100,00       | 11,81            |
|     | Jumlah               | 1065       |              | 60,80            |

Sumber : *Olahan Data dan PD.Pasar Jaya, Januari 2005*

Dari kondisi toko kios yang tutup tersebut, beberapa kategori tindakan penutupan oleh para pemilik kios (pedagang) di Pasar Glodok antara lain :

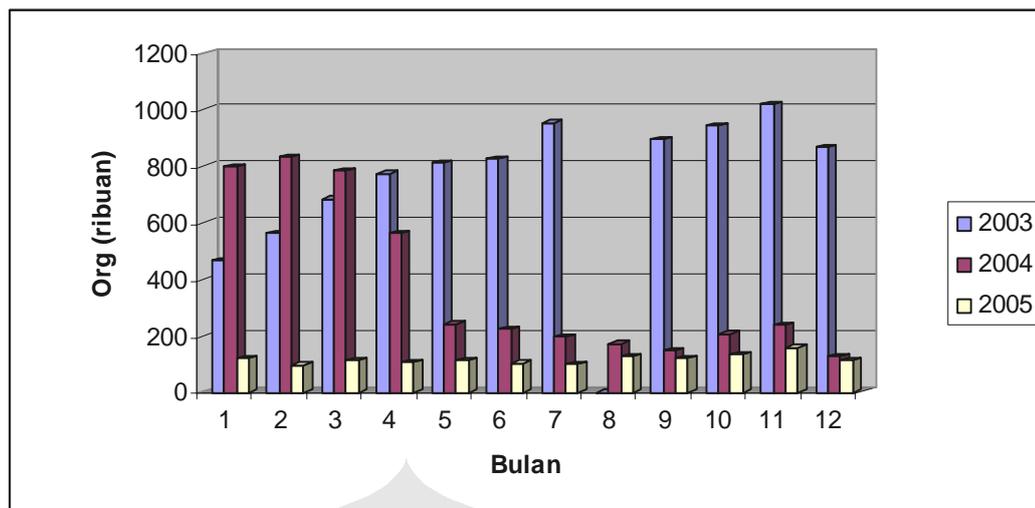
- a. Toko kios tutup sementara ..... 882 kios (46,90 %)
- b. Dikontrakkan/disewakan.....112 kios (5,90 %)
- c. Kios Dijual ..... 23 kios (1,20 %)
- d. Toko Pindah Usaha ..... 48 kios (2,60 %)



Sumber : data olahan

**Gambar 2.6 Komposisi Jumlah Kios Dengan Berbagai Tindakan Oleh Pemilik**

Berdasarkan data olahan dan informasi dari pengelola Pasar Glodok per Januari 2005, jumlah kios yang tutup mencapai 1.065 kios terutama pada kios –kios yang terdapat pada lantai Tiga, Empat, dan Lima dan sebagian besar memang kiosnya pada tutup sehingga beberapa tempat usaha mengalami penurunan pemanfaatan sehingga berakibat terhadap tingkat hunian dari pengelolaan Aset Pasar Glodok. Berdasarkan data pengamatan dan informasi dari pengelolaa Pasar Glodok di dalam penelitian M, Maulana (2005) sejak tahun 2003 jumlah pengunjung mulai mengalami penurunan jika dibandingkan tahun 2002 seperti dalam grafik gambar 2.7 berikut ini.



Sumber : data olahan

**Gambar 2.7 Data Jumlah Pengunjung Pasar Glodok (org)**

Lokasi tempat tinggal para pedagang di Pasar Glodok sebagian besar berada di sekitar kawasan Glodok yaitu Glodok, Mangga Besar, dan Gunung Sahari mencapai lebih kurang 48,66 % sedangkan yang berlokasi di Pluit, Muara Angke, dan Jembatan Lima mencapai 34,27 % , kawasan sekitar Sunter dan Kelapa Gading 5,67 % dan selebihnya di daerah lain sebesar 11,40 %. Sarana transportasi yang dipergunakan oleh para pedagang di Pasar Glodok sebagian besar menggunakan kendaraan roda empat (mobil) yang mencapai 51,40 %, Jalan Kaki 5,10 %, Sepeda Motor 24,50 %, Angkutan Umum 9,20 % dan lainnya sekitar 9,00 % untuk mencapai lokasi Pasar Glodok setiap harinya. Penggunaan kendaraan roda empat oleh para pedagang Pasar Glodok antara lain mobil pribadi, mobil box, serta sejenis mobil niaga lainnya.

### 3. TINJAUAN PUSTAKA

#### 3.1 Tinjauan Teoritis

Sistem pengelolaan aset terutama di daerah masih bersifat mendasar atau basis, yaitu masih terpaku hanya pada kegiatan registrasi dan inventarisasi aset semata. Padahal dalam upaya mencapai rencana pengelolaan aset yang dapat meningkatkan *investability* daerah sangat diperlukan suatu rencana pengelolaan aset tingkat lanjut dalam arti pengelolaan aset daerah yang dikaitkan dengan strategi program pembangunan daerah dan sistem keuangan daerah. Pengelolaan dan pendayagunaan aset dilaksanakan dalam satu siklus yang utuh sehingga memungkinkan tercapainya pemanfaatan aset secara optimal. Dalam jurnal kajian pengembangan perkotaan edisi I April 2005 menjelaskan bahwa pengelolaan aset (*asset management*) merupakan salah satu komponen dalam pengelolaan perkotaan (*urban management*), yaitu berupa rangkaian kegiatan tata-olah berkelanjutan yang memerlukan pemahaman menyeluruh mengenai kondisi “harta kekayaan” Pemerintah dari sisi keuangan dalam kaitannya dengan proses pengambilan keputusan. Sistem pengelolaan aset kota saat ini dirasakan sudah tidak dapat lagi memenuhi kebutuhan informasi dan manajemen aset perkotaan (*urban asset management*) secara modern (Wardhana Henry, I, 2005).

Kota Jakarta, sesuai dengan data Biro Perlengkapan Provinsi DKI Jakarta per 31 Juli 2003 memiliki aset yang cukup besar nilainya yaitu mencapai Rp. 75.102.591.582.839,- yang terdiri dari 18 jenis/bidang aset. Dari jenis tersebut, tanah, jalan dan jembatan serta bangunan gedung merupakan bidang aset yang memiliki potensi dan investasi dalam rangka pendayagunaan aset kota. Pengelolaan aset kota secara baik sesuai dengan dasar-dasar manajemen pengelolaan aset dapat memberikan dampak terhadap perkembangan kota tersebut, karena dalam manajemen aset lebih memperhatikan kepada efisiensi penggunaan aset dalam rangka optimalisasi pemanfaatan aset. Aset kota yang dimanfaatkan secara optimal yang didasarkan pada pengelolaan aset secara tepat dapat meningkatkan pendapatan pengelola kota untuk membiayai pembangunan kotanya.

### 3.1.1 Pengertian Aset

Kata “**aset**” dalam kamus Bahasa Indonesia (1990) diartikan sebagai modal atau kekayaan. Demikian juga dalam kamus Bahasa Inggris – Indonesia (1991) kata “**asset**” diterjemahkan sebagai modal, milik dan sifat yang bernilai sedangkan kata “**assets**” diartikan sebagai aktiva.

Modal sebagaimana dimaksud dapat berupa modal uang, modal barang, dan modal dalam bentuk lainnya seperti sumber daya manusia. Kekayaan atau milik/kepemilikan adalah harta yang berbentuk uang (*money/cash/fund*) dan barang (*goods*) maupun dalam bentuk lainnya, seperti hak-hak (*rights*) tertentu yang berupa surat penyertaan, hak tagih, hak paten, hak cipta, hak lisensi dan sebagainya. Sedangkan aktiva adalah semua harta yang tercatat di sisi debet (aktiva) suatu neraca.

Secara umum, aset diartikan sebagai segala sesuatu yang mempunyai nilai. Jadi, aset adalah sesuatu yang bernilai. “Sesuatu” apapun namanya dan bagaimanapun bentuknya, baik yang sifatnya nyata (*tangible*) ataupun yang sifatnya tidak nyata (*intangible*) yang merefleksikan nilai dapat dikelompokkan sebagai aset (Atep Adya Barata, 1995). Sedangkan dalam Peraturan Pemerintah No.24 Tahun 2005 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan menetapkan definisi yang tegas tentang aset. Sesuai Kerangka Konseptual Akuntansi Pemerintahan paragraph 60 (a) dan 61 diuraikan dengan jelas tentang definisi aset, yaitu sebagai berikut :

Aset adalah sumber daya ekonomi yang dikuasai dan/atau dimiliki oleh pemerintah sebagai akibat dari peristiwa masa lalu dan dari mana manfaat ekonomi dan atau/atau sosial di masa depan diharapkan dapat diperoleh, baik oleh pemerintah maupun masyarakat, serta dapat diukur dalam satuan uang, termasuk sumber daya non keuangan yang diperlukan untuk penyediaan jasa bagi masyarakat umum dan sumber-sumber daya yang dipelihara karena alasan sejarah dan budaya.

Potensi aset sebagai suatu perwujudan manfaat ekonomi masa depan dari aset yang memberikan sumbangan baik secara langsung maupun tidak langsung, baik kegiatan operasional pemerintah yang berupa aliran pendapatan atau penghematan belanja oleh pemerintah. Nilai dari suatu aset harus diukur dan dinyatakan dalam

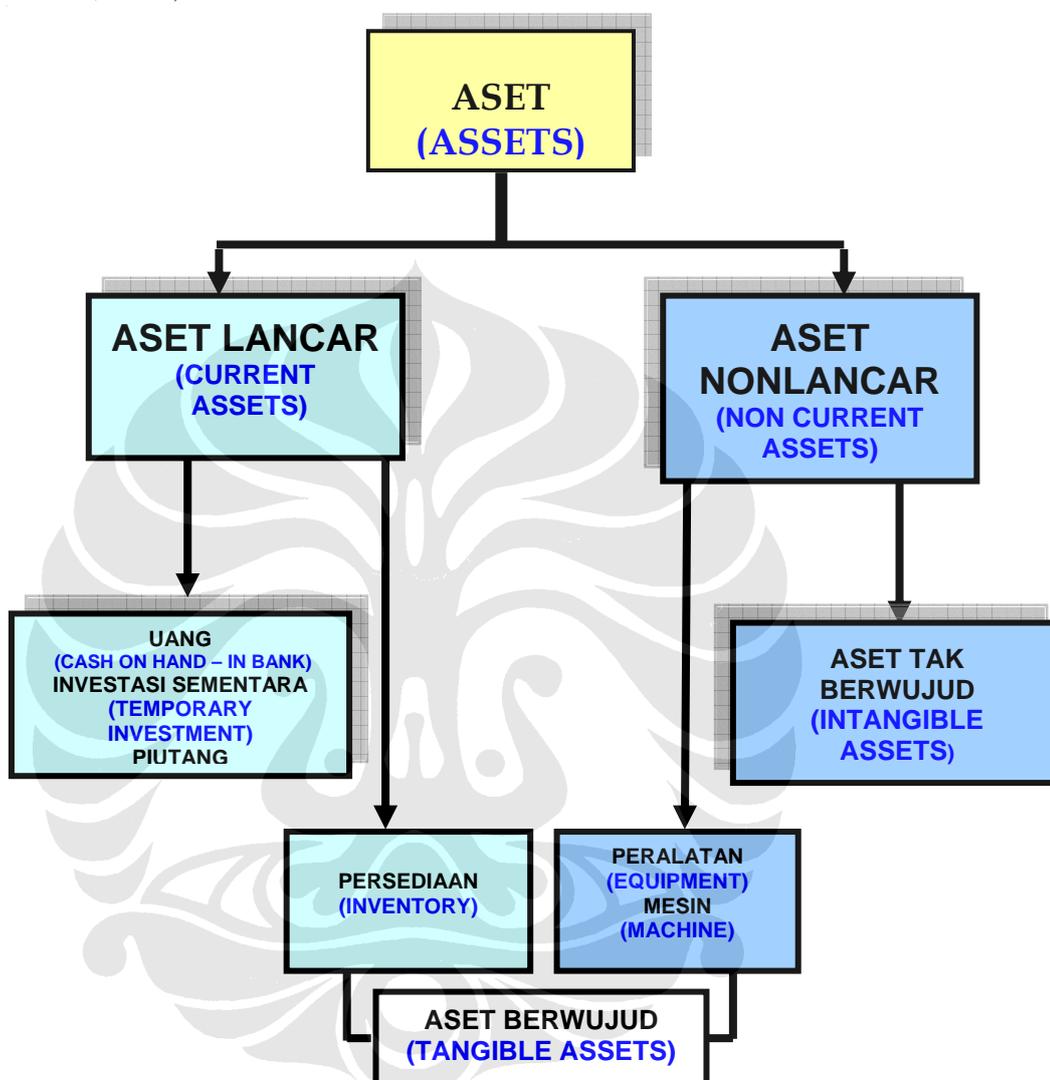
satuan moneter (yakni rupiah) sehingga asset tersebut dapat diakui (*recognized*) dalam laporan keuangan. Istilah potensi manfaat digunakan untuk menjelaskan manfaat/kegunaan dari suatu asset dalam memenuhi tujuan penyediaan pelayanan dan merupakan suatu konsep yang bermanfaat untuk dipakai di saat asset tidak menghasilkan pemasukan (*income*). Istilah ini juga ditunjukkan sebagai manfaat yang akan datang (*future benefit*) yang diharapkan akan diperoleh (Atep Adya Barata, 1995).

Pengertian aset menurut T. Guritno dalam tulisan Sulaiman, A, (1993:17) mencantumkan pengertian asset dalam bukunya Kamus Ekonomi Bisnis Perbankan adalah segala sesuatu yang bernilai, bisa berupa milik perorangan atau organisasi. Jadi aset dalam pengertian tersebut menunjukkan sesuatu yang bernilai seperti misalnya tanah atau bangunan yang dimiliki oleh perseorangan, badan usaha serta organisasi lainnya. Selain itu Doli. D. Siregar (2000,178) menjelaskan pengertian aset secara umum, yaitu :

“Pengertian aset secara umum adalah barang (*thing*) atau sesuatu barang (*anything*) yang mempunyai nilai ekonomi (*economic value*) atau nilai tukar (*exchange value*) yang dimiliki oleh badan usaha, instansi atau individu (perorangan)”

Dari penjelasan tersebut, dapat diartikan bahwa aset adalah sesuatu yang memiliki nilai dan aset tersebut bila ditinjau dari wujudnya terdiri dari aset berwujud (*tangible*) dan tak berwujud (*intangible*). Sedangkan pengelompokan aset dalam Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 2005 tentang Standar Akuntansi Pemerintah diklasifikasikan ke dalam asset lancar (*current asset*) dan asset non-lancar (*non-current asset*). Suatu asset diklasifikasikan sebagai asset lancar jika diharapkan segera untuk direalisasikan, dipakai, atau dimiliki untuk dijual dalam waktu 12 (dua belas) bulan sejak tanggal pelaporan atau berupa kas dan setara kas. Aset yang tidak dapat dimasukkan dalam kriteria tersebut diklasifikasikan sebagai aset nonlancar antara lain investasi jangka panjang, aset tetap, dana cadangan, dan aset lainnya untuk mempermudah pemahaman atas pos-pos aset nonlancar. Sedangkan pengertian dari aset tetap adalah aset berwujud yang mempunyai masa manfaat lebih dari dua belas bulan untuk digunakan dalam

kegiatan pemerintah atau dimanfaatkan oleh masyarakat umum. Dari klasifikasi aset tersebut diatas, maka untuk lebih memudahkan menggambarannya ditunjukkan pada skema ringkasnya seperti gambar 3.1 dibawah ini (Atep Adya Barata, 1995).



Gambar 3.1 Klasifikasi Aset

### 3.1.2 Pengertian Kota dan Pasar Glodok Sebagai Aset Kota

Pemahaman kota sebagai suatu kesatuan struktur ruang menurut Richard Morrill (*The Spatial Organization of Society*) lebih menekankan pada pembentukannya yaitu pola pembangunan kesejahteraan warga kotanya dan penyebaran penduduk kota. Pola penyebaran permukiman merupakan gejala adanya penyebaran konsentrasi penduduk atau masyarakat kota, sedangkan manusia sebagai

pemegang peran penting dalam perubahan dimensi ruang kota termasuk aspek non fisik kota. Max Weber dalam bukunya *"The City"* (1958:65) menjelaskan bahwa banyak definisi tentang kota, yaitu bahwa kota terdiri atas sekelompok satu atau lebih dari tempat tinggal/hunian yang terpisah namun merupakan sebuah permukiman yang terbatas. Kota merupakan sarana bagi perubahan status sosial dengan berbagai struktur sosial yang menimbulkan berbagai macam pola dan gaya hidup yang mendorong pembentukan kepribadian dan perubahan. Max Weber juga menganggap suatu tempat adalah kota jika warga penghuninya dapat memenuhi kebutuhan ekonomi mereka dalam pasar lokal yang dihasilkan oleh penduduk setempat dan penduduk dari pedalaman untuk diperjualbelikan di pasar setempat. Ini adalah dasar dari sifat kosmopolitan yang merupakan hakekat dari kota, namun Weber lebih menekankan pada pasar sebagai ciri kota.

Sebagai karya cipta dari suatu peradaban, kota tidak hanya terdiri dari infrastruktur kota seperti jalan, sungai dan taman kota serta rumah bangunan tetapi juga terdiri dari manusia yang menempati dan menciptakan struktur fisik kota tersebut. Penghuni kota membentuk kota dan selanjutnya kota akan membentuk watak dan kepribadian penghuninya. Perkembangan kota menimbulkan interaksi fisik kota dengan kebudayaan masyarakatnya. Kota terus berkembang berdasarkan berbagai kebutuhan dan keperluan masyarakatnya. Awal sebuah kota ditunjukkan dari adanya pusat kegiatan religius yang terpusat (aktivitas manusia). Seiring dengan perjalanan waktu fungsi kota akan berubah sesuai dengan kebutuhan kota. Kota merupakan suatu bentuk keadaan yang paling rumit dalam sejarah perkembangan peradaban manusia. Kota dapat dikatakan sebagai suatu sistem, yaitu suatu rangkaian kegiatan yang tidak mungkin tidak memiliki suatu permasalahan. Bentuk serta penampilan dari sebuah kota merupakan hasil dari pemecahan atau penyelesaian suatu masalah perkotaan yang sering dialami oleh kota itu sendiri, sehingga mencerminkan perkembangan peradaban kehidupan dari warga kota serta pengusaha kota. Salah satu unsur yang terpenting dari suatu wilayah perkotaan (spasial kota) adalah tersedianya sarana dan prasarana kota yang secara langsung mendukung aktivitas dari warga kota, sehingga secara tidak langsung aktivitas warga kota membutuhkan fasilitas perkotaan sebagai bentuk pelayanan kepada masyarakatnya. Fasilitas perkotaan

tersebut digunakan untuk memudahkan pelayanan kepada warga kota seperti pelayanan jasa pemerintahan/swasta, transportasi, pusat perkantoran, perbelanjaan (pasar), air bersih, listrik, sarana kesehatan, pendidikan, perdagangan/pasar, perbankan, hiburan dan lain sebagainya.

Perbedaan pasar properti diciptakan oleh kebutuhan, keinginan, motivasi, lokasi dan usia dari para pelaku pasar dan jenis lokasi, design serta pembatasan zoning dari properti. Jenis pasar atau *property* dapat diidentifikasi sesuai dengan 5 kategori dari properti, yaitu Residensial, Bangunan Komersial, Industri, Pertanian dan Properti untuk tujuan khusus seperti sekolahan, bandar udara, ruang pertemuan, lapangan golf, tempat hiburan (Agus Prawoto, 2003:69).

Jhonson dalam Koestoer (1996), menyatakan bahwa pusat kegiatan ekonomi kota biasanya dimulai dengan pusat perdagangan dan bisnis. Dengan demikian kawasan pusat kota dicirikan oleh dominasi kegiatan perdagangan dan bisnis yang merupakan tempat penyediaan barang dan jasa. Dalam satuan-satuan ekonomi individual tentang pasar, sesuai dengan fungsinya dibagi menjadi dua kelompok besar yaitu pembeli dan penjual. Pasar merupakan suatu institusi yang pada umumnya tidak berwujud secara fisik yang mempertemukan penjual dan pembeli suatu komoditas (barang atau jasa). Interaksi yang terjadi antara penjual dan pembeli akan menentukan tingkat harga suatu komoditas (barang atau jasa) dan jumlah komoditas yang diperjual belikan (Sugiarto, dkk, 2005:35).

Kawasan pusat perdagangan seperti Blok M Jakarta Selatan serta kawasan pusat perdagangan Glodok Jakarta Barat merupakan aset pemerintah daerah DKI Jakarta yang bernilai ekonomi tinggi. Salah satu aset milik Pemerintah DKI Jakarta dibawah pengelolaan BUMD PD. Pasar Jaya adalah Pasar Glodok yang terletak di kawasan pusat perdagangan Glodok. Pasar Glodok sebagai salah satu gedung komersial merupakan fasilitas kota yang menunjang aktivitas warga kota untuk memenuhi kebutuhannya. Sebagai bangunan yang berlokasi di kawasan strategis, maka Pasar Glodok merupakan aset pemerintah daerah karena memiliki nilai yang cukup tinggi. Selain gedung tersebut memiliki nilai, fasilitas yang ada dalam gedung seperti tempat usaha yang tersedia juga memiliki nilai jual atau sewa. Pengelolaan aset kota yang efisien, efektif dan sesuai peruntukannya dapat

meningkatkan pemanfaatan aset tersebut secara optimal, seperti halnya aset-aset milik Pemerintah Provinsi DKI Jakarta antara lain bangunan gedung dan jalan raya yang memiliki manfaat ekonomi relatif tinggi terutama bagi pengguna aset yaitu masyarakat kota Jakarta.. Bangunan Pasar Glodok termasuk bangunan yang bersifat komersial dan aset bagi pemerintah daerah DKI Jakarta karena memiliki nilai ekonomi yang dapat menghasilkan pendapatan bagi daerah, selain itu lokasi tersebut di dukung oleh penyediaan sarana dan prasarana infrastruktur yang cukup baik yaitu tersedianya jalan raya serta angkutan umum yang cukup memadai sehingga memudahkan warga kota untuk mencapai lokasi kawasan Glodok. Sarana angkutan umum dan sistem transportasi yang ada merupakan aset yang sangat vital guna mendukung mobilitas masyarakat kota Jakarta untuk melakukan aktivitas ke kawasan Glodok khususnya. Aset gedung Pasar Glodok dan jalan raya yang tersedia serta angkutan umum, memiliki potensi yang apabila dimanfaatkan secara optimal dapat memberikan keuntungan baik dalam bentuk *profit* maupun *benefit* bagi pemerintah DKI Jakarta dan masyarakatnya.

### 3.1.3 Kinerja Gedung (Building Performance)

Sebuah bangunan gedung dinilai mempunyai kondisi fisik yang baik apabila memenuhi syarat-syarat tertentu. Dari penelusuran internet dalam wikipedia ([http://en.wikipedia.org/wiki/Building\\_performance](http://en.wikipedia.org/wiki/Building_performance)) pengertian tentang *building performance* adalah sesuatu yang menyebabkan timbulnya karakteristik sebuah gedung yang dapat diukur antara lain :

- a. *Durability* atau ketahanan gedung, artinya gedung tersebut memiliki nilai yang baik apabila memiliki daya tahan yang cukup lama.
- b. *Moisture Management* atau manajemen yang bersifat mengalir, artinya pengelolaan gedung berjalan sesuai dengan fungsi gedung dan berjalan dengan lancar pemanfaatannya.
- c. *Energy Efficiency* atau efisiensi penggunaan energi, pemanfaatan sumber energi secara efisien seperti listrik, air dan sumber lainnya.

- d. *Indoor Air Quality* atau kualitas udara dalam ruangan, menunjukkan bahwa kualitas udara dalam ruangan cukup baik dan sirkulasi udara yang cukup lancar sehingga udara dalam ruangan terasa nyaman.
- e. *Structural Performance* atau kinerja struktur dari bangunan gedung, pendekatannya lebih kepada fungsi dari fasilitas gedung yang dapat digunakan secara maksimal.
- f. *Occupant Comfort* atau kenyamanan menempati gedung, dalam hal ini pengguna gedung merasakan nyaman dalam beraktivitas di dalam gedung.

Karakteristik sebuah gedung yang muncul sebagai akibat dimanfaatkannya gedung dengan secara fisik dan fungsi atau manfaat yang dapat diukur sesuai syarat-syarat tertentu merupakan kinerja dari sebuah gedung. Kondisi fisik gedung yang dimaksud adalah memenuhi kriteria ***building performance*** yang mencakup antara lain kinerja fisik (*physical performance*) dan fungsi atau manfaat gedung (*functional performance*). Kriteria dari masing-masing ***building performance*** harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

- a. *Physical performance* (kinerja fisik)
  - *structural integrity* atau struktur bangunan gedung yang sempurna, artinya penampilan gedung sesuai dengan yang direncanakan baik dari bentuk, ukuran, serta fasilitas pendukungnya.
  - *internal environment (heating, lighting, etc)* atau ruangan sekitar di dalam gedung, hal ini dapat berupa fasilitas lampu penerangan, pendingin ruangan (AC) serta sirkulasi udara dan pergerakan manusia di dalam gedung.
  - *energy efficiency* atau efisiensi penggunaan energi, seperti pemakaian listrik, air, telepon untuk operasional di dalam gedung secara hemat seperti penggunaan lampu hemat listrik.
  - *cleanliness* atau tingkat kebersihan gedung, seperti penyediaan petugas kebersihan, sarana tempat pembuangan sampah, serta kondisi areal gedung yang selalu terlihat bersih dan sehat udaranya.

- *durability* atau lebih dikenal dengan ketahanan gedung, jangka waktu ketahanan gedung yang cukup lama sangat disenangi oleh pengguna jasa karena tidak ada kekhawatiran untuk daya tahan gedung.
- *environment impact* atau dampak terhadap lingkungan sekitar, keberadaan gedung secara tidak langsung akan berdampak pada lingkungan sekitarnya seperti semakin ramainya tingkat kunjungan konsumen, kondisi lalu lintas semakin ramai dan tingkat kemacetan menuju lokasi gedung.

b. *Functional performance* (kinerja fungsi/manfaat )

- *space (quantity and quality)* atau ruang (secara kuantitas dan kualitas) yang menunjukkan keberadaan dari ruang didalam gedung untuk dapat dimanfaatkan ditinjau dari segi kuantitas dan kualitas ruangan.
- *layout* atau tata letak dari pengaturan ruangan di dalam gedung secara baik sehingga fungsi dan manfaat dari pengaturan tata letak ruangan yang baik tercapai secara maksimal.
- *ergonomics* atau ergonomis, hal ini lebih kepada manfaat gedung sesuai dengan kondisi yang telah dipersiapkan untuk pengguna jasa seperti penggunaan tempat usaha (kios) untuk berjualan bukan sebagai gudang.
- *image* atau gambaran / citra yang dimiliki oleh gedung sehingga para pengguna jasa gedung lebih mudah mengenali keberadaan gedung tersebut seperti citra gedung rumah sakit sebagai tempat untuk berobat bagi orang sakit selaku pengguna jasanya.
- *movement* atau perpindahan/pergerakan, dalam hal ini gedung memiliki kemudahan pergerakan atau perpindahan bagi orang yang sedang beraktivitas di dalamnya seperti lorong yang cukup untuk memadai untuk berjalan.
- *communication* atau hubungan yang mudah dilakukan oleh pengguna jasa gedung seperti kemudahan melakukan komunikasi dengan orang lain dengan penyediaan sarana telekomunikasi.

- *health and safety* atau kesehatan dan keamanan gedung bagi pengguna jasa gedung, lingkungan sekitar gedung yang cukup sehat seperti tempat pembuangan sampah yang tertutup, saluran/drainase lancar, air bersih tersedia, toilet terawat dengan baik, lingkungan yang aman dan kondusif, tingkat kejahatan rendah.
- *flexibility* atau fleksibel/mudah menyesuaikan dengan kondisi yang ada, keberadaan gedung sangat mudah menyesuaikan dengan situasi dan kondisi yang berkembang dalam pemanfaatan ruang di dalam gedung seperti tampilan gedung mudah menyesuaikan dengan lingkungan sekitarnya.
- *responsiveness to user needs* atau menjawab kebutuhan pengguna jasa, maksudnya keberadaan gedung dapat menjawab kebutuhan pengguna jasa seperti penyediaan jaringan internet bagi pengguna jasa tempat usaha agar lebih mudah untuk melakukan transaksi secara elektronik melalui media internet, promosi lewat internet dll.

### 3.1.4 Optimalisasi Pemanfaatan Aset

Pengelolaan aset kota secara efektif dalam pemanfaatannya dapat menunjang tercapainya tujuan yang akan dicapai oleh pemerintah daerah terhadap kepemilikan asetnya, sehingga optimalisasi pemanfaatan terhadap aset tersebut dapat tercapai. Optimalisasi aset menurut Doli D. Siregar (2004:519) dalam buku Manajemen Aset merupakan proses kerja dalam manajemen aset yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi fisik, lokasi, nilai, jumlah/volume, legal dan ekonomi yang dimiliki aset tersebut. Dapat dipastikan, bahwa upaya untuk meyakinkan setiap orang memahami dan mau menyetujui istilah "optimal" sangatlah sulit. Selama ini semua orang, termasuk sebagian ahli properti selalu mengkaitkan istilah optimalisasi penggunaan aset dengan menggunakan prinsip pemanfaatan yang terbaik dan tertinggi (*highest and best use*) sebagai satu-satunya tolok ukur. Sebenarnya, pengertian "penggunaan aset yang optimum" tergantung kepada bagaimana kita menyikapi prinsip pemanfaatan yang terbaik dan tertinggi tersebut. Untuk itu perlu adanya suatu ukuran yang dijadikan sebagai tolok ukur (*benchmark*). Terdapat beberapa petunjuk yang dapat digunakan dan

akan mendekatkan kita kepada pemahaman umum dari kata "optimal". Hal ini biasanya ditunjukkan oleh adanya titik keseimbangan antara :

- 1) *biaya, resiko, dan manfaat*, atau
- 2) *biaya, resiko, dan hasil*, atau
- 3) keseimbangan antara *biaya, resiko, dan produksi*.

Namun, keadaan ini harus dikaitkan pula dengan parameter standar yang telah ditentukan oleh kebijakan manajemen organisasi itu sendiri (kebijakan pemerintah). Suatu ukuran keseimbangan dalam pemanfaatan aset umumnya berkaitan dengan tiga faktor, yaitu : 1) *biaya (cost)*, 2) *resiko (risk)*, dan 3) *manfaat (benefit) atau pulangan (return)*.

Bagi aset yang dimanfaatkan hanya untuk tempat kedudukan, akan menunjukkan keoptimalan dari penggunaan aset tersebut. Apakah berada dalam porsi yang kurang optimal, cukup optimal, atau sangat optimal. Penggunaan aset yang ideal harus dilihat dari dua sisi;

1. Pengadaan/penyediaan aset sebagai fasilitas pendukung untuk menyediakan atau melayani organisasi di mana dampaknya menuju ke arah peningkatan keseluruhan performa/ kinerja dari Pemerintah Pusat/Daerah.
2. Kemanfaatan aset yang terkait dengan keputusan, berupa "ya" atau "tidaknya" kebijakan manajemen aset ini sudah efektif, efisien dan mencapai 'penggunaan yang terbaik dan paling tinggi' yang notabene merupakan prinsip dari kepemilikan aset. (Atep Adya Barata, 2007).

Pemanfaatan aset merupakan suatu ukuran seberapa besar intensifitas dari aset dipergunakan guna memenuhi tujuan pemberian pelayanan sehubungan dengan potensi kapasitas yang dimiliki oleh aset tersebut. Aset dalam konteks penelitian ini dalam bentuk fisik yaitu tampilan fisik dan fasilitas tempat usaha gedung Pasar Glodok antara lain penyediaan tempat usaha, sebagaimana dijelaskan oleh Prayudi. A (1973:25) bahwa gedung adalah unit organisasi yang terdiri atas tempat, staf personil, dan operasional ketatausahaan guna membantu pimpinan. Pengertian tersebut menyiratkan bahwa gedung merupakan sarana organisasi yang diperlukan untuk mencapai tujuan. Berkaitan dengan keberadaan gedung

komersial Pasar Glodok yang terletak di Wilayah Jakarta Barat, maka dapat dikatakan bangunan Pasar Glodok merupakan sarana pelayanan kepada masyarakat perkotaan untuk berbelanja kebutuhannya serta tujuan lainnya seperti jalan-jalan, tempat bertemu dan lainnya.

Gedung Pasar Glodok dalam hal ini merupakan bagian dari aset atau fasilitas yang dapat mendukung pelaksanaan penyediaan tempat usaha untuk berdagang dan menjual kebutuhan masyarakat Jakarta khususnya wilayah Jakarta Barat. Gedung pasar yang baik adalah gedung yang secara fisik memiliki struktur atau kondisi yang kuat, bersih, aman, sehat, dan nyaman, ruang-ruang (space) yang ada didalamnya dimanfaatkan seluruhnya sesuai dengan fungsinya serta didukung oleh penyediaan fasilitas pendukung seperti toilet, sarana parkir, sarana ibadah dan sebagainya. Dari penjelasan tentang optimalisasi aset tersebut menunjukkan bahwa setiap pengelolaan aset tidak terlepas dari manajemen aset dalam pemanfaatan asetnya secara efektif, efisien dan mencapai penggunaan tertinggi dan terbaik. Dalam penelitian ini, maka konteks Pasar Glodok dilihat sebagai aset pemerintah daerah DKI Jakarta ditinjau dari wujudnya sebagai gedung komersial yang memiliki potensi manfaat ekonomi cukup tinggi dan digunakan untuk melayani masyarakat dalam berbelanja. Pemanfaatan Pasar Glodok oleh masyarakat sangat mendukung performansi dari gedung tersebut, pemanfaatan fasilitas gedung seperti tempat usaha (kios, counter, dan los) oleh para pedagang (pemilik atau penyewa) sebagai bentuk wujud pelayanan pemerintah daerah dalam membuka usaha, sedangkan pelayanan kepada masyarakat selaku konsumen dengan memanfaatkan gedung sebagai sarana untuk berbelanja sesuai kebutuhannya. Fasilitas kota lainnya yang sangat mendukung keberadaan Pasar Glodok adalah tersedianya sarana jalan raya dan sistem transportasi yang melintasi kawasan Glodok dalam memenuhi kebutuhan mobilitas warga kota untuk mencapai lokasi tersebut.

Sesuai dengan Peraturan Daerah nomor 12 tahun 1999 tanggal 30 Desember 1999 tentang Perusahaan Daerah Pasar Jaya Provinsi DKI Jakarta, sesuai dengan tugas pokok dan fungsi dari PD. Pasar Jaya yaitu melakukan pengelolaan pasar dan fasilitas perpasaran serta melakukan pembinaan kepada pedagang pasar, maka pemanfaatan tempat usaha harus diupayakan untuk digunakan secara optimal dan

hal ini juga ditunjang oleh keputusan Direksi PD.Pasar Jaya nomor 450 tahun 2003 tentang ketentuan tempat usaha dan pemakaian tempat usaha di pasar-pasar milik PD Pasar Jaya, Tempat usaha di Pasar milik Perusahaan Daerah Pasar Jaya adalah tempat usaha yang baku dan dibakukan yaitu dapat berupa kios, counter, los, tempat terbuka dalam bangunan dengan luas tertentu, tempat terbuka diluar bangunan/pelataran, tempat pemasangan reklame. Sedangkan dalam pasal 6 menyebutkan bahwa tempat usaha yang telah dibakukan harus dipakai secara aktif, terutama para pemilik hak pengelolaan tempat usaha yang secara legal sudah terdaftar oleh manajemen pengelolaan Pasar.

### **3.1.5 Aksesibilitas**

Aksesibilitas merupakan salah satu bagian yang ada dalam lokasi selain kondisi lingkungan, hal ini seperti yang dijelaskan oleh Kenneth M Lusht (1997:45) menyatakan “ *The two categories of locational factors are accessibility and neighborhood*”, yang berarti bahwa aksesibilitas merupakan suatu kondisi atau keadaan yang terkait dengan kemudahan masyarakat atau seseorang mencapai ke suatu lokasi. Sedangkan menurut Black (1981) aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu dengan yang lain dan “ mudah atau sulitnya” lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Hal ini didukung oleh pendapat Nourse, H (1990:61) dengan menjelaskan tentang aksesibilitas yang menunjang terhadap suatu lokasi :

- a. Kedekatan dengan jalur utama lalu lintas. Pusat perdagangan hendaknya memiliki akses bagi pengunjung. Oleh karena, sistem perjalanan memiliki hubungan langsung dengan pola perjalanan pengunjung dari rumah ke tempat kerja atau lokasi lainnya. Aksesibilitas dan visibilitas suatu pusat perdagangan sangat diperlukan di lokasi yang volume lalu lintasnya jalan utama cukup tinggi.
- b. Jalur lalu lintas yang berada di kawasan suatu pusat perdagangan seharusnya memiliki empat lajur lalu lintas.
- c. Kemacetan terjadi pada saat masyarakat melakukan aktivitas berbelanja karena meningkatkan volume lalu lintas selama waktu buka pusat

perdagangan. Kemacetan yang tinggi akan mengurangi penjualan sebagai akibat aksesibilitas menuju lokasi semakin sulit.

Dari uraian tersebut menunjukkan bahwa aksesibilitas sangat terkait dengan kondisi sistem transportasi dan lalu lintas di lokasi tersebut. Menurut Tamin (1997) bahwa aksesibilitas dinyatakan sebagai konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas merupakan alat untuk mengukur potensial dalam melakukan perjalanan selain untuk menghitung jumlah perjalanan itu sendiri.

Beberapa pendapat menyebutkan bahwa aksesibilitas dapat dinyatakan sebagai jarak, sedangkan yang lainnya menyatakan bahwa aksesibilitas dinyatakan dengan waktu tempuh, sementara ada pula yang menyatakan bahwa aksesibilitas dinyatakan dari besarnya biaya/ongkos transportasi serta terdapat pula yang menyatakan aksesibilitas dinyatakan dalam bentuk biaya gabungan ongkos transportasi dan waktu tempuh. Konsep aksesibilitas menurut Blunden dan Black (1971) yaitu sebuah konsep yang menghubungkan secara fungsional lokasi keruangan dari aktivitas-aktivitas penggunaan lahan dengan pelayanan yang disediakan oleh sistem transportasi. Kedekatan lokasi aktivitas dan didukung dengan transportasi yang dikembangkan dengan baik akan menyebabkan struktur internal kota-kota dapat dicapai dengan mudah, sedangkan menurut Tamin (1997) menyebutkan bahwa suatu tempat dapat dikatakan “aksesibel” apabila lokasinya memiliki jarak yang dekat tempat lainnya dan “tidak aksesibel” bila berjauhan. Hal ini merupakan konsep paling sederhana mengenai aksesibilitas, jarak sebagai variabel peubah dianggap kurang begitu cocok apabila sistem transportasi sudah baik maka jarak dapat ditempuh dalam waktu lebih singkat, sehingga waktu tempuh pada umumnya digunakan sebagai variabel peubah untuk aksesibilitas. Fasilitas transportasi yang tidak dapat dijangkau oleh masyarakat, bagi mereka aksesibilitas antara kedua lokasi tersebut masih rendah karena faktor biaya sebagai ukuran aksesibilitas. Sehingga kemudian aksesibilitas diukur dengan waktu tempuh dan biaya dikeluarkan dan disebut sebagai biaya gabungan, sedangkan waktu dinilai dengan ukuran uang. Akhirnya aksesibilitas dinyatakan

dalam bentuk hambatan perjalanan yang dinyatakan dalam jarak, waktu tempuh atau biaya.

Pada daerah perkotaan, dalam Tamin (1997) aksesibilitas digunakan sebagai salah satu ukuran secara spasial suatu kota yang selanjutnya digunakan untuk mengevaluasi struktur tersebut dalam bentuk sosial. Sebagai contoh, aksesibilitas angkutan umum dapat digunakan untuk menunjukkan berbagai variasi dari aksesibilitas keluarga terhadap kebutuhan sarana angkutan umum, sebagai upaya untuk mengidentifikasi wilayah yang perlu peningkatan pelayanan angkutan umumnya, dan perubahan tingkat pelayanan angkutan umum dapat memberikan dampak pada aksesibilitas.

Istilah aksesibilitas banyak digunakan dalam studi dan analisis tentang pasar. Aliran komoditi barang dan jasa dalam ekonomi merefleksikan tingkatan relatif aksesibilitas dalam suatu pasar, serta aksesibilitas telah diterima sebagai bagian dari aspek spasial untuk berbagai aktivitas. Rondinelli (1985) dalam Raldi Hendro K, 1996: 120-121 mengembangkan dan mencatat bahwa aksesibilitas dihitung berdasarkan jumlah waktu dan jarak yang dibutuhkan oleh seseorang dalam menempuh perjalanan antara tempat dimana dia bertempat tinggal dan dimana fungsi-fungsi fasilitas berada. Secara umum, dinyatakan bahwa aksesibilitas adalah fungsi dari 3 faktor yaitu 1). Pola Penggunaan Tanah, 2). Penyebaran penduduk menurut permukiman sehubungan dengan pola penggunaan tanah, 3). Sistem transportasi.

Dari pengertian tersebut diatas jelas bahwa aksesibilitas berkaitan erat dengan kondisi sistem transportasi dan lalu lintasnya, sedangkan pola penggunaan tanah dan penyebaran penduduk sesuai dengan pola penggunaan tanah yang menyebabkan lokasi tersebut menjadi lebih berkembang. Menurut Koestoer, 1997 menyebutkan aksesibilitas suatu wilayah bila ditinjau dari sisi letak suatu fasilitas atau tempat kegiatan (produksi barang/jasa), aksesnya dapat dikatakan baik bila mudah dicapai lokasinya, mudah ditemukan, dan terdapat petunjuk arah menuju lokasi tersebut. Dalam kamus tata ruang (1997;2) menjelaskan :

“Aksesibilitas adalah suatu keadaan atau ketersediaan hubungan dari suatu tempat ke tempat lainnya, juga kemudahan seseorang atau kendaraan untuk bergerak dari

satu tempat ke tempat yang lain dengan aman, nyaman, dan dengan kecepatan yang wajar”.

Berdasarkan penjelasan diatas mengandung pengertian bahwa aksesibilitas merupakan keadaan lingkungan yang berwujud letak atau lokasi suatu fasilitas kota yang didukung dengan penyediaan sarana jalan yang memadai agar pengguna jalan dapat dengan mudah mencapai lokasi dari fasilitas kota tersebut dengan menggunakan kendaraan atau berjalan kaki.

### 3.1.6 Transportasi

Transportasi merupakan salah satu sektor kegiatan yang sangat penting di kota, karena berkaitan dengan kebutuhan setiap individu yang ada di kota, karena hal tersebut berkaitan dengan kebutuhan mereka untuk mencapai lokasi yang diinginkan. Selain itu transportasi dibutuhkan juga untuk memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Suatu transportasi dikatakan baik, apabila :

- a. Waktu perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan;
- b. Frekuensi pelayanan cukup;
- c. Aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman.

Untuk mencapai kondisi yang ideal tersebut sangat ditentukan oleh faktor kondisi prasarana jalan serta sistem jaringannya, dan sikap mental pemakai fasilitas transportasi tersebut (Budi.D.Sinulingga, 2005:148).

Faktor yang berpengaruh dalam transportasi oleh *Ortuzar* (1994) disebutkan antara lain :

- a. Karakteristik pelaku perjalanan yang mencakup ketersediaan kendaraan, kondisi rumah tangga, pendapatan dan kepadatan penduduk,
- b. Karakteristik perjalanan meliputi maksud perjalanan dan waktu melakukan perjalanan,
- c. Karakteristik fasilitas transportasi yang menyangkut biaya parkir, kenyamanan dan kecocokan, dapat dipercaya dan teratur serta keamanan.

Perkembangan kota sangat berkaitan dengan perkembangan kegiatan ekonomi dan penduduk. Sementara itu, kegiatan ekonomi tersebut diperkirakan sebagai daya tarik masuknya sejumlah penduduk sehingga pertumbuhan penduduk kota relatif lebih tinggi. Peningkatan jumlah penduduk diatas pada gilirannya memerlukan lahan yang luas untuk areal permukiman dan aktivitas kehidupan masyarakat. Kebutuhan transportasi suatu kota banyak ditentukan oleh besar kecilnya jumlah penghuni kota tersebut. Semakin besar jumlah penduduk kota, semakin besar pula fasilitas prasarana dan sarana angkutan umum yang diperlukan. Netzer dalam Koestoer, RH (1996:42-43) berpendapat bahwa transportasi kota seyogyanya bukan saja dipandang sebagai aspek pelayanan, tetapi juga dipandang sebagai aspek pembangunan.

Menurut Kamaluddin, R (2003) pengertian transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, yaitu *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya, hal ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan guna membantu orang dan barang untuk dibawa dari satu tempat ke tempat lainnya. Dengan kata lain transportasi dapat didefinisikan sebagai suatu usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Terdapat berbagai rupa transportasi, namun demikian untuk setiap bentuk transportasi itu terdapat empat unsur pokok transpor yaitu jalan, kendaraan dan alat angkutan, tenaga penggerak dan terminal. Sehubungan dengan hal tersebut, maka perbaikan transportasi terjadi bilamana dilakukan atau terjadi perbaikan dari salah satu atau lebih dari unsur-unsur transportasi tersebut.

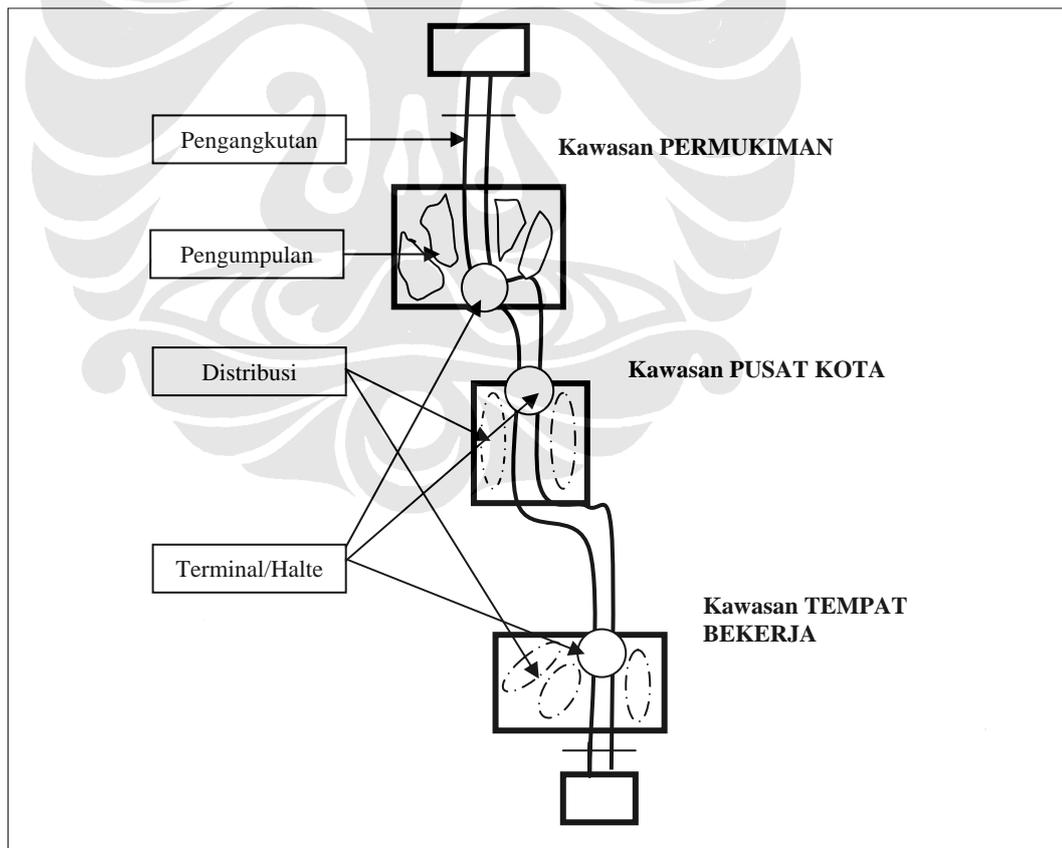
Sedangkan dalam ilmu transportasi, unsur-unsur pokok transpor tersebut diistilahkan dengan sistem transportasi yang didalamnya mencakup berbagai unsur (subsistem) berikut :

- a. Ruang untuk bergerak (jalan)
- b. Tempat awal/akhir pergerakan (terminal)
- c. Yang bergerak (alat angkut/kendaraan)
- d. Pengelolaan : yang mengkoordinasikan ketiga unsur sebelumnya.

Salah satu faktor yang mempengaruhi kelancaran dan kenyamanan transportasi dan usaha-usaha untuk meningkatkannya dalam rangka memperoleh kondisi yang lebih baik dalam pengembangan sistem transportasi yaitu sarana angkutan umum. Kegiatan transportasi umum pada prinsipnya dapat dibagi atas beberapa kegiatan yaitu :

- a. Pengumpulan manusia dari kawasan permukiman atau kawasan tempat bekerja dan kawasan perbelanjaan,
- b. Pengangkutan antara kawasan permukiman, kawasan tempat bekerja atau kawasan perdagangan,
- c. Distribusi di tempat-tempat kawasan permukiman, perdagangan, atau tempat bekerja.

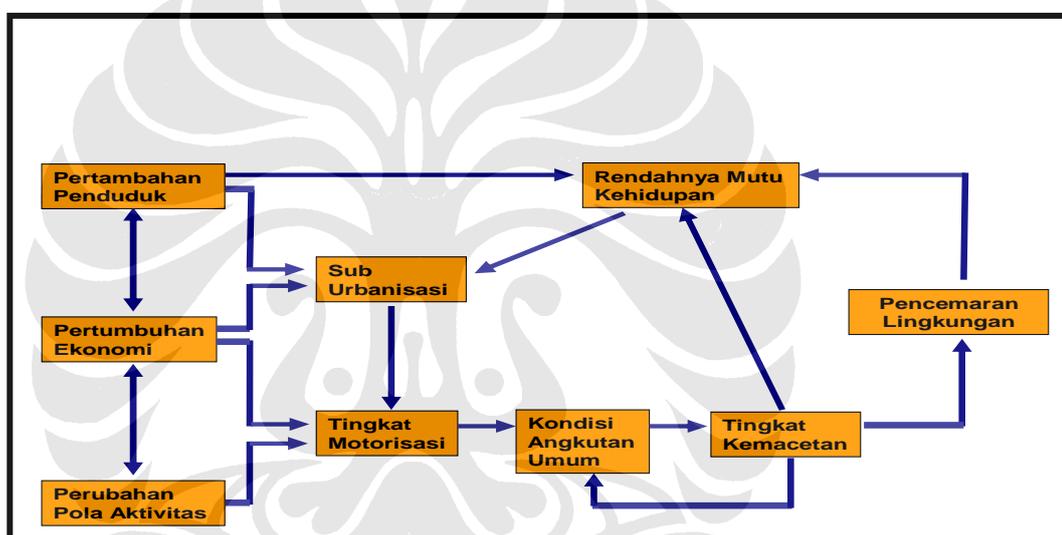
Operasi dari ketiga macam kegiatan tersebut diatas dapat digambarkan dalam gambar 3.2 berikut ini (Sinulingga, D Budi, 2005:178) :



Sumber : Sinulingga, D Budi, 2005

**Gambar 3.2 Sistem Pengangkutan Umum**

Permasalahan transportasi dan kemacetan lalu lintas tidak hanya dialami oleh kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta saja, tetapi juga dialami oleh kota-kota besar lainnya di beberapa negara yang sedang berkembang seperti di Asia Tenggara. Permasalahan transportasi yang timbul di suatu kota merupakan refleksi dari keterkaitan yang kompleks dan intens antara berbagai aspek atau komponen. Aspek-aspek yang dimaksud meliputi kultur/budaya, sosial, ekonomi, kependudukan, pola aktivitas/tata guna lahan, sarana dan prasarana transportasi, lingkungan, kepemilikan kendaraan dan angkutan umum. Keterkaitan yang sangat intens dan kompleks tersebut dapat disederhanakan dalam bentuk diagram seperti yang ditunjukkan dalam gambar 3.3 sebagai berikut.



Sumber : ITB-Public Transport System Planning (1997:I-3)

**Gambar 3.3 Masalah Transportasi Perkotaan**

Gambar 3.3 tersebut menjelaskan masalah transportasi perkotaan, terlihat bahwa buruknya kondisi sistem transportasi pada dasarnya tidak bisa sepenuhnya disalahkan pada entitas pembentuk sistem transportasi itu sendiri, tetapi juga dipengaruhi aspek-aspek perkotaan lainnya. Berbagai penggunaan alat transportasi yang dipilih oleh masyarakat untuk melakukan perjalanan sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor antara lain keinginan untuk menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi, tingkat pelayanan angkutan umum serta minimalnya biaya perjalanan yang dibutuhkan serta waktu perjalanan yang cepat.

Sumabrata, J dalam Jurnal Kajian Pengembangan Perkotaan edisi April 2005 menyebutkan salah satu indikator dari kota modern adalah tersedianya sistem transportasi yang memadai bagi warga kota, hal ini dikarenakan lalu lintas dan angkutan umum menjadi semakin vital perannya sejalan dengan peningkatan ekonomi dan mobilitas masyarakat. Namun seiring dengan kemajuan teknologi dan pertumbuhan penduduk, sistem transportasi justru menjadi salah satu sumber masalah yang dari hari ke hari menjadi semakin ruwet seperti sebuah permasalahan yang tiada akhir.

### 3.1.7 Lokasi Properti

Terdapat beberapa kata yang sering digunakan untuk menyebut aset tertentu, seperti properti (*property*), estat (*estate*), kekayaan (*wealth*), harta kekayaan (*worth*), dan ekuiti (*equity*). Arti sebenarnya dari properti pada awalnya digunakan untuk menyatakan suatu “milik” atau kekayaan, yang berkembang digunakan untuk menunjukkan “tanah milik”. Dan kemudian juga populer digunakan untuk menyebut semua kepemilikan atas harta baik yang sifatnya berwujud maupun tidak berwujud. Sekarang, di kalangan pengembang (*developer*), pengelola tanah dan bangunan (*property manager*), dan makelar harta tetap (*realtor*) menggunakan kata properti untuk menyebut gedung/bangunan dan atau tanah. Istilah *real property* digunakan untuk menunjukkan barang/harta tidak bergerak (*unmovable goods*) berupa tanah dan bangunan, sedangkan istilah *personal property* digunakan untuk menunjukkan barang-barang bergerak (*movable goods*). Untuk menunjukkan milik pribadi digunakan istilah *private property*. (Atep Adya Barata, 2007).

Lokasi merupakan faktor terpenting, karena lokasi adalah faktor paling utama dalam karakteristik properti sehingga dengan sendirinya mempunyai pengaruh yang dominan atas nilai suatu properti. Dalam bauran pemasaran ritel (*retail marketing mix*), lokasi merupakan faktor yang penting mengingat suatu ritel berada pada lokasi yang tepat, maka gerai tersebut akan lebih sukses bila dibandingkan dengan gerai lain yang lokasinya kurang strategis meskipun keduanya menjual produk yang sama dan *setting/ambience* yang bagus. Berbagai

potensi yang harus dicermati di dalam menilai suatu lokasi untuk pusat komersial yang strategis kawasannya antara lain yaitu :

- a. Populasi penduduk sekitar kawasan : besarnya populasi, tingkat pendapatan, pekerjaan, industri setempat, tingkat pengangguran, kepadatan rumah dan penduduk, usia perumahan, klasifikasi lingkungan/tetangga, tingkat kepemilikan rumah, gaya hidup, kelompok suku, pola belanja sekarang, dan lainnya;
- b. Kemudahan akses : arus pejalan kaki, rute masuk pejalan kaki, transportasi umum (jenis, biaya, kemudahan, potensi), tingkat kepemilikan mobil, jaringan jalan (kondisi, kepadatan, pembatasan), parkir (kapasitas, kemudahan, biaya, potensi) dan lainnya;
- c. Pesaing atau kompetitor : kegiatan ritel sekarang (pesaing langsung, pesaing tidak langsung, toko utama (*anchor store*), daya tarik lingkungan dan kesesuaian), kondisi ritel (area penjualan, perkiraan perputaran, analisis produk, area perdagangan, usia gerai, parkir);
- d. Biaya : harga, syarat leasing, persiapan situs gerai, larangan dalam membangun, biaya perawatan dan biaya keamanan.

Lokasi property yang baik menurut Neo Keng ,WL dan Wing Kok, T, (2005:61) adalah lokasi dengan wilayah sekitar yang bersifat kondusif dalam mendukung pusat perbelanjaan, hal ini salah satunya ditunjukkan dengan arus kunjungan yang cukup tinggi. Generator aktivitas, seperti lokasi pusat perbelanjaan di perempatan jalan, perkantoran, hotel, sekolah, wilayah permukiman, pusat rekreasi, atraksi turis, terowongan bawah tanah, jembatan penghubung, tempat pemberhentian atau pergantian transportasi publik, serta stasiun kereta, akan memastikan tingkat arus pengunjung yang mapan. Hal-hal lain yang harus dipertimbangkan adalah kondisi cuaca, peraturan perpajakan, peraturan zona wilayah, serta tingkat kejahatan di suatu lokasi. Kondisi wilayah pusat perdagangan yang kondusif baik dari sisi penyediaan sarana angkutan umum, kemudahan pencapaian serta tingkat keamanan dan kenyamanan lokasi akan mempengaruhi tingkat kunjungan ke kawasan pusat perdagangan tersebut.

### 3.1.8 Nilai Lahan/Properti

*Law* (1997) menyatakan bahwa nilai lahan sangat dipengaruhi oleh fasilitas-fasilitas transportasi seperti rute angkutan umum, rute kereta api, jaringan jalan, stasiun, pelabuhan dan terminal. *Fergusson, Goldberg dan Mark* menyimpulkan bahwa **perubahan akses** dan **transportasi** dapat berpengaruh terhadap lahan perkotaan dan pasar perumahan, baik terhadap harga maupun tata guna lahannya (*Benyamin, 1994*). *Voith* dalam *Benyamin* (1994) menemukan bahwa aksesibilitas kepada pelayanan kereta api menghasilkan suatu pengaruh rata-rata \$ 5,714 di seluruh Philadelphia. Studi dari *San Fransisco Bay Area Rapid Transit* (BART) menunjukkan dampak keseluruhan terhadap nilai lahan adalah sedang, tetapi peningkatan signifikan terjadi pada harga dan sewa properti di bagian tertentu dari wilayah stasiun.

*Swenson* (1998) berdasarkan penelitiannya menyimpulkan bahwa investasi prasarana transportasi menyebabkan terjadinya perubahan ekonomi yang ditandai dengan perubahan nilai properti perumahan dan komersial. Nilai properti perumahan mengalami penurunan di pusat kota Iowa sementara pertumbuhan secara dramatis terjadi di kawasan pinggiran. Untuk nilai properti komersial mengalami pertumbuhan cukup tinggi baik di kawasan pusat kota maupun di kawasan pinggiran. Aspek lokasi dalam pengertian ini mengacu pada posisi relatif lahan terhadap pusat kota atau kawasan-kawasan yang telah berkembang.

Menurut *Bosch* (2000), nilai lahan sangat dipengaruhi oleh kemudahannya untuk mencapai tempat-tempat penyediaan barang dan jasa. Penyediaan transportasi pada dasarnya terkait dengan konsep aksesibilitas. *Lynch* dalam *Ikaputra* (2001), menyatakan bahwa istilah aksesibilitas menunjuk pada kemudahan untuk melakukan pergerakan (*mobility*). *Rondinelli* dalam *Koestoer* (1996) menyatakan bahwa aksesibilitas dihitung berdasarkan jumlah waktu dan jarak yang dibutuhkan oleh seseorang dalam menempuh perjalanan antara tempat-tempat dimana ia bertempat tinggal dan dimana fungsi fasilitas-fasilitas berada.