

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tanah

Tanah adalah sesuatu yang memengaruhi kehidupan banyak orang karena memiliki nilai ekonomis dan lokasi yang strategis (Sari, 2011). Tanah adalah benda yang kuantitasnya selalu tetap, akan tetapi permintaannya selalu meningkat. Tanah menduduki tempat utama dalam kehidupan manusia yang seakan-akan tidak diperbolehkan habis. Hampir sebagian besar aktivitas manusia di bumi bergantung pada tanah. Seluruh sektor aktivitas ekonomi di bumi seperti industri, perdagangan, pertanian, perkebunan, dan sebagainya memerlukan tanah sebagai sumber daya utama untuk memenuhi kegiatan produksinya.

2.2 Nilai Tanah

Menurut Prawoto (2017), harga adalah sejumlah transaksi pada kondisi tertentu yang diterima oleh penjual maupun pembeli. Harga adalah suatu fakta. Sejumlah harga yang harus dibayar dapat sewaktu-waktu berbeda dengan nilai yang telah ditetapkan atas suatu barang dan jasa tertentu (Sigit, 2018). Hal tersebut terjadi karena kondisi penjual dan pembeli yang berbeda, seperti motivasi, kondisi keuangan, dan sebagainya. Kondisi di mana pembeli dan penjual bertransaksi dapat

menciptakan pasar. Dengan kata lain, di mana letak terciptanya harga, maka di situ pula terbentuk pasar.

Menurut Exodus (2015), biaya adalah nominal uang yang rela dibayarkan oleh pembeli dan rela diterima oleh penjual untuk memperoleh atau menciptakan suatu barang dan jasa. Biaya adalah sebuah fakta yang diterima atas estimasi dari perolehan atau penciptaan suatu barang dan jasa saat itu. Dengan terciptanya harga atas suatu barang dan jasa tertentu, maka harga tersebut adalah biaya perolehan barang dan jasa bagi pembelinya.

Menurut Hidayati & Harjanto (2012), nilai adalah sebuah opini atas manfaat ekonomi suatu barang dan jasa yang seharusnya dibayar dan diterima pada sebuah transaksi. Berbeda halnya dengan harga dan biaya, nilai adalah sebuah opini. Opini tersebut dibalut dalam bentuk estimasi atas harga yang paling mungkin dibayar (Batubara, 2018). Menurut Prawoto (2017), sebuah benda dapat dikatakan bernilai apabila benda tersebut memiliki manfaat. Benda yang bernilai memiliki beberapa karakteristik, yaitu kegunaan, kelangkaan, keinginan, dan daya beli (Oetomo, 2006).

Menurut Sutawijaya (2004), nilai tanah adalah kelebihan dan kemampuan dari nilai tanah itu sendiri yang layak untuk ditukarkan dengan barang atau benda lain. Tanah di tengah padang safana dapat menjadi contoh, di mana tanah tersebut memiliki nilai yang lebih rendah karena terdapat keterbatasan dalam penggunaannya, sehingga produktivitasnya pun rendah. Dalam kasus tanah, terdapat tiga pendekatan yang biasa digunakan dalam penilaiannya, yaitu pendekatan pasar, pendekatan pendapatan, dan pendekatan biaya (KPSPI, 2018).

2.3 Faktor-faktor yang Memengaruhi Nilai Tanah

Dalam perkembangannya, tanah adalah suatu benda yang sangat dibutuhkan bagi segala aktivitas manusia. Manusia rela membayar mahal demi mendapatkan ruang atas tanah tersebut. Setiap ruang akan tanah memiliki nilai yang berbeda-beda. Penentuan nilai tanah dipengaruhi oleh beberapa faktor yang berbeda satu sama lain.

Menurut Fanning (2014), suatu nilai properti dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti faktor fisik, lokasi, dan hukum. Menurut Appraisal Institute (2013), aksesibilitas (jarak menuju pusat kota, jarak menuju pusat pertokoan, jarak menuju pusat pendidikan, dan sebagainya), ukuran, dan topografi memiliki hubungan yang kuat antara tempat tersebut dengan tempat-tempat lain di sekitarnya.

Berdasarkan teori Von Thunen yang telah dipaparkan sebelumnya, terdapat hubungan yang berbanding terbalik antara jarak dan lokasi pusat kota. Semakin berkurangnya jarak antara lokasi sebuah tanah dengan pusat kota, maka nilainya akan semakin meningkat. Hal itu selaras dengan yang diungkapkan oleh F et al. (2010), dengan adanya delineasi wilayah tertentu di perkotaan, tidak jarang terjadi kenaikan harga tanah yang melambung tinggi akibat tidak seimbangnya permintaan dan jumlah ketersediaan tanahnya.

Menurut Hidayati & Harjanto (2012), faktor lokasi adalah faktor yang paling kuat dalam hierarki properti. Ketika terdapat dua buah properti dengan bentuk fisik sama persis, akan tetapi dengan lokasi yang berbeda, maka nilai propertinya pun akan berbeda. Sering terdengar ungkapan lumrah dalam kehidupan bermasyarakat, bahwa harga properti bergantung pada lokasi, lokasi, dan lokasi.

2.4 Teori Lahan

Lahan dan pertumbuhan kota adalah dua hal yang tidak dapat dilepaskan. Lahan adalah aspek penting sebagai ruang aktivitas, objek, dan wadah berlangsungnya kehidupan kota (Zulkaidi, 2005). Menurut Warsito (2020), aglomerasi pada suatu daerah menghasilkan sebuah kota yang penduduk dan bangunan di dalamnya cenderung lebih padat dibandingkan dengan daerah lain di sekitarnya serta memiliki kegiatan utama non-agraris. Masing-masing kegiatan di kota terkonsentrasi secara terstruktur dengan menempati lahan tertentu. Alhasil, akan terbentuk susunan pola lahan tertentu di kota tersebut.

Pusat kota digunakan sebagai pusat aktivitas ekonomi, politik, sosial dan budaya, dan lain sebagainya. Sementara itu, pinggiran kota merupakan area pelimpahan dari pusat kota akibat kegiatan yang tidak tertampung serta terbatasnya ruang dan lahan di pusat kota (Rachmawati, 2008).

Menurut Zulkaidi (2005), terdapat empat teori yang menjelaskan mengenai penggunaan lahan. Keempat teori tersebut adalah sebagai berikut.

1. Teori Jalur Sepusat (*Concentric Zone Theory*)

Teori ini dicetuskan pertama kali oleh E. W. Burgess pada awal abad 20. Berdasarkan pada kajian Burgess di Chicago, ditemukan struktur kota atau pola lahan yang konsentris. Pola tersebut disebut sebagai *Zoning Model*. Model tersebut merupakan gambaran atas Kota Chicago yang meluas secara merata dari zona intinya ke arah zona terluarnya, sehingga menghasilkan zona-zona penggunaan lahan yang berbeda.

Berdasarkan asumsi Burgess yang menyatakan bahwa jika tidak ada *counteracting factors* yang timbul pada proses perkembangan sebuah kota, maka zona akan berbentuk lingkaran yang konsentris dengan besaran yang sama. Zona-zona tersebut terdiri dari lima bagian yang diurutkan dari yang terdalam ke yang terluar, yaitu:

- a. Zona pertama terdapat pusat kota atau *central business district* (CBD).
- b. Zona kedua terdapat zona transisi atau daerah peralihan.
- c. Zona ketiga adalah area perumahan buruh atau biasa disebut sebagai *zone of independent workingmen's homes*.
- d. Zona keempat adalah area madya wisma atau biasa disebut sebagai *zone of better residences*.
- e. Zona kelima adalah area ulang-alik atau *commuters zone*.

2. Teori Perkembangan Fisik Memanjang (*Axial Development Theory*)

Dalam teori ini dijelaskan bahwa pertumbuhan kota merembet mengikuti perkembangan rute-rute tertentu. Dalam model ini, perambatan banyak terjadi pada rute-rute utama. Pertumbuhan jumlah rute utama berbanding lurus dengan pertumbuhan jumlah cabang perambatan. Jaringan transportasi adalah faktor yang membentuk rute, sehingga ketersediaan jaringan transportasi memiliki peran penting dalam mengendalikan perambatan kota dalam model ini.

3. Teori Sektor (*Sector Theory*)

Teori ini dikembangkan oleh Homer Hoyt pada tahun 1939 yang merupakan modifikasi dari teori jalur sepusat (*concentric zone theory*) cetusan Burgess. Hoyt menyatakan bahwa dalam susunan kota yang sektoral, pertumbuhannya terjadi

sepanjang rute jaringan transportasi atau pada jalan-jalan utama dan tidak merata. Penyebaran pola lahan yang dikembangkan Hoyt diawali dari perumahan, sehingga akar dari pertumbuhan kota berasal dari perkembangan daerah perumahan. Secara umum, pola pembagian lahan pada teori ini terbagi menjadi lima zona, yaitu:

- a. Pusat kota atau *central business district* (CBD)
- b. Zona manufaktur ringan atau *zone of wholesale light manufacturing*
- c. Zona permukiman kelas bawah
- d. Zona perumahan kelas menengah
- e. Zona perumahan kelas atas

4. Teori Pusat Lipat Ganda (*Nuclei Concept*)

Teori yang dirumuskan oleh C. Harris dan E. Ullman ini merupakan modifikasi dari teori-teori sebelumnya dan khususnya sebagai wujud kritikan terhadap teori yang dikemukakan Burgess. Teori cetusan C. Harris dan E. Ullman ini menyatakan bahwa sebuah kota tidak hanya memiliki satu pusat kota saja, melainkan memiliki beberapa pusat kota. Beberapa pusat kota yang terbentuk tersebut adalah sebuah rangkaian pusat aktivitas kota dengan fungsi yang berbeda-beda seperti pusat pemerintah, kawasan industri, tempat rekreasi, pusat perdagangan, kawasan Pendidikan, dan sebagainya.

Para pencetus teori ini beranggapan bahwa terdapat empat faktor yang memengaruhi pola lahan kota, antara lain.

- a. ketergantungan dan kebutuhan dari berbagai macam aktivitas kota yang beragam.

- b. letak beberapa aktivitas kota yang berkelompok cenderung menghasilkan keuntungan yang lebih besar, seperti pusat perdagangan, perkantoran, dan sebagainya.
- c. terbentuknya beberapa pusat kota yang tidak memiliki hubungan satu sama lain dengan aktivitas kota yang lain dan dampaknya dapat menimbulkan kerugian bagi aktivitas kota lainnya.
- d. terciptanya jarak yang menimbulkan peningkatan harga sewa lahan menjadi faktor yang memengaruhi perkembangan aktivitas di kawasan tertentu tersebut.

Dengan pengaruh yang diberikan oleh keempat faktor di atas, pola pergerakan kota sangat dipengaruhi oleh jaraknya ke pusat kota. Setiap zona/kawasan aktivitas akan cenderung memilih lokasi pusat kota yang lebih dekat, sehingga struktur pola kota pada model ini adalah sebagai berikut.

1. Pusat kota atau *central business district* (CBD)
2. Pusat perdagangan dan industri ringan
3. Zona perumahan berkualitas rendah
4. Zona perumahan berkualitas menengah
5. Zona perumahan berkualitas tinggi
6. Pusat industri berat
7. Pusat perdagangan lainnya
8. Bagian pinggir kota untuk zona perumahan berkualitas menengah dan tinggi
9. Bagian pinggir kota untuk pusat industri

2.5 Teori Lokasi

Pola pemanfaatan lahan yang terbentuk di sebuah perkotaan merupakan hasil reaksi dari adanya permintaan dan penawaran di perkotaan itu sendiri. Beragamnya aktivitas kota akan membentuk pola pemanfaatan lahan yang beragam pula, karena perbedaan karakter permintaan yang dimiliki masing-masing aktivitas kota tersebut. Harga suatu lahan juga dapat terbentuk karena faktor lokasi lahan itu sendiri, sebagaimana yang telah dijelaskan Von Thunen dalam teori lokasinya.

Teori lokasi lahan pertanian yang dikemukakan oleh Von Thunen pada tahun 1826 ini tergolong ke dalam tradisi teori lokasi klasik (Idawanti, 2009). Dalam model yang Von Thunen buat, ia mendeskripsikan bahwa harga sewa lahan dapat naik bersamaan dengan meningkatnya aksesibilitas lahan tersebut (Soepono, 1998). Biaya transportasi dapat menjadi faktor yang sangat menentukan dalam pola penggunaan lahan apabila biaya tersebut memiliki kaitan dengan jarak dan karakter barang yang diangkut (Tumanken et al., 2021).

Menurut Warsito (2020), untuk menganalisis teori lahan pertanian Von Thunen, terdapat beberapa asumsi yang harus diperhatikan, yaitu:

1. *Uniform Space*

Tanah selaku faktor produksi utama diasumsikan memiliki tingkat kesuburan yang sama, sehingga dengan *input* yang tetap dapat menghasilkan kualitas produk pertanian yang sama.

2. *Single Centre*

Hanya terdapat satu pusat pemasaran tertentu untuk memasarkan hasil dari produk pertanian. Dengan kata lain, seluruh distribusi berfokus pada satu titik tertentu saja, karena tidak ada pasar lainnya.

3. *Unlimited Demand*

Dalam model ini, diasumsikan memiliki permintaan yang tak terbatas, sehingga akan selalu dapat menyerap segala penawaran yang datang. Hal itu bisa terjadi karena model ini menganut *supply-oriented*, yaitu kondisi keseimbangan lokasinya (*equilibrium location*) hanya ditentukan oleh keadaan dan jumlah penawaran.

4. *Perfectly Distributed Input*

Faktor produksi pada model ini dapat ditemukan di mana saja (*ubiquitous*), karena pendistribusiannya dianggap merata. Faktor produksi yang dimaksud tidak hanya terbatas hanya pada beberapa faktor produksi saja, akan tetapi meliputi semuanya termasuk lahan, modal, tenaga kerja, dan teknologi.

5. *Fixed Production Cost*

Biaya yang dihasilkan dalam model ini adalah tetap. Hal itu dapat terjadi sebagai akibat dari asumsi-asumsi sebelumnya yang menjelaskan bahwa tanah memiliki kesuburan yang sama serta faktor produksi yang dapat ditemukan di mana saja.

6. *Perfect Competition*

Dalam model ini, diasumsikan bahwa pasar bersifat kompetitif. Karakteristik pasar kompetitif pada umumnya adalah memiliki *economic profit*

yang sama dengan nol. Hal itu merupakan konsekuensi yang harus ditanggung oleh para pelaku pasar. Dalam teori milik Von Thunen, *economic profit* sama dengan nol akan tercipta akibat dari harga sewa lahan yang merupakan selisih antara total pendapatan dengan total biaya lain.

7. *Constant Transportation Cost per Unit*

Biaya transportasi adalah biaya yang timbul dari proses distribusi hasil produk pertanian. Dalam model ini, diasumsikan bahwa biaya transportasi untuk mengangkut hasil produksi pertanian adalah sama untuk jenis tertentu. Total dari biaya transportasi ini dipengaruhi oleh jarak terhadap pusat kota (pasar) dan kuantitas produk yang dikirim.

Dari tujuh asumsi yang telah dikemukakan, dapat dikatakan bahwa biaya transportasi akan naik secara proporsional sesuai dengan pertambahan jaraknya. Hal tersebut berakibat pada harga sewa lahan yang menurun apabila semakin jauh lokasinya dari pusat kota (pasar).

Selain itu, model ini juga membentuk suatu pola penggunaan lahan. Jenis produk pertanian yang berbeda dapat menghasilkan biaya produksi dan transportasi yang berbeda pula, sehingga akan menghasilkan *land rent* yang berbeda pula untuk tiap jarak tertentu. Sebagaimana prinsip ekonomi yang dikemukakan oleh Mankiw et al. (2014), yaitu tiap orang menyukai insentif. Begitu pula yang terjadi pada pemilik lahan, pemilik lahan akan menyewakan lahannya pada penawar tertinggi. Akibatnya, sampai dengan beberapa jarak tertentu akan digunakan untuk budidaya produk tertentu, kemudian beberapa jarak berikutnya juga akan digunakan untuk

produk tertentu lainnya, dan seterusnya. Berdasarkan konsep-konsep tersebut, maka tercetuslah *bid-rent curve*.

Menurut Sari (2011), William Allonso pada tahun 1964 mengembangkan teori Von Thunen dengan mengaplikasikannya ke dalam pola pemanfaatan lahan atau sewa lahan di perkotaan. Dalam teorinya, Allonso menjelaskan bahwa terdapat persaingan (*competitive bidding*) di setiap penggunaan lahan, sehingga lahan yang dalam keadaan *highest and best use* akan menjadi incaran banyak pengguna yang mampu membayar harga sewanya. Persaingan paling kuat terdapat pada pusat kota, karena terdapat lokasi-lokasi yang menguntungkan di sekitarnya. Maka sudah menjadi hal yang wajar jika harga tanah di pusat kota lebih mahal.

Dalam penerapan teori tersebut, terdapat beberapa asumsi yang harus diperhatikan, yaitu:

1. Kota hanya memiliki satu pusat kota atau *central business district* (CBD)
2. Kota berada pada daerah dengan kontur tanah yang datar
3. Biaya transportasi meningkat berbanding lurus dengan meningkatnya jarak yang ditempuh
4. Lahan hanya dijual kepada penawar tertinggi (*highest bidder*)

2.6 Teori Sewa Lahan Kota

Densitas yang lebih baik dalam sebuah perkotaan menimbulkan pertumbuhan permintaan akan lahan perkotaan. Dalam bahasan sebelumnya, penulis telah menguraikan bahwa pola pemanfaatan lahan tidak terjadi secara acak, akan tetapi terdapat pola permintaan yang berbeda untuk tiap lahan. Artinya,

terdapat faktor-faktor yang memengaruhi harga tanah dan pemusatan aktivitas di sebuah perkotaan.

Menurut Sumargo (2002), sewa tanah merupakan surplus penerimaan dari hasil pemanfaatan lahan tertentu dengan biaya-biaya lain yang dikeluarkan selain tanah. Hal-hal lain yang membentuk harga sewa tanah adalah sebagai berikut.

1. Kesuburan tanah
2. Lokasi dan aksesibilitas lahan
3. Jenis pemanfaatan terhadap lahan tersebut
4. Teknologi yang digunakan dalam membudidayakan lahan

Menurut Warsito (2020), sewa lahan biasanya dimanfaatkan untuk tiga sektor, yaitu:

1. Sektor Perkantoran

Pada dasarnya, perkantoran adalah sektor yang menitikberatkan pada pelayanan berupa jasa, manajemen, dan pemerintahan. Bentuknya dapat berupa jasa perbankan, jasa konsultan, kantor pusat perusahaan, kantor pemerintahan, dan sebagainya. Tingkat keefisienan pertukaran informasi adalah faktor utama yang menentukan harga sewa lahan pada sektor ini. Semakin efisien pertukaran informasinya akan semakin mahal harga sewa lahannya. Harga sewa lahan tertinggi berada di pusat kota, lokasi di mana perusahaan-perusahaan berkumpul.

Sebagaimana yang telah dijelaskan, aktivitas sektor perkantoran adalah pada bidang jasa. Maka dari itu, konsekuensi yang harus ditanggung bukanlah biaya transportasi untuk produksi maupun distribusi hasil produksi, akan tetapi biaya perjalanan (*travel cost*) untuk memperoleh suatu informasi.

Informasi dalam sektor perkantoran adalah informasi yang tidak terdokumentasikan. Informasi ini melekat pada diri seseorang secara personal berdasarkan pengalaman, pengetahuan, dan pekerjaan masing-masing individu. Oleh karena sifatnya yang seperti itu, maka cara mendapatkan informasi ini adalah dengan bertemu dan berdiskusi langsung atau dengan metode *face-to-face*. Biaya yang dikeluarkan untuk mendapatkan informasi itulah yang disebut sebagai biaya perjalanan atau *travel cost*.

Secara spesifik, biaya perjalanan di sini adalah lokasi lahan perkantoran terhadap pusat kota atau *central business district* (CBD). Biaya perjalanan yang semakin rendah menunjukkan semakin efisiennya pertukaran informasi. Jika dalam penerapannya konsep tersebut digabungkan dengan prinsip median, maka lokasi perusahaan terbaik yang menciptakan pertukaran informasi semakin efisien terletak di pusat kota atau *central business district* (CBD).

Dalam menentukan sewa lahan untuk sektor perkantoran, prinsip yang digunakan adalah prinsip *left-over principle*. Dengan prinsip tersebut, maka harga sewa lahan didapat dari selisih antara total pendapatan dengan biaya lain selain biaya perjalanan dan biaya sewa lahan. Konsekuensi yang diterima penyewa adalah hubungan berbanding terbalik antara sewa lahan dengan biaya perjalanan. Apabila semakin mengecil jarak lokasi lahan terhadap pusat kota, maka akan semakin murah biaya perjalanannya dan sebaliknya.

2. Sektor Manufaktur

Berbeda dengan sektor perkantoran, sektor manufaktur adalah sektor yang berfokus pada kegiatan produksi. Kegiatan produksi dalam hal ini adalah suatu

aktivitas mengubah bahan baku menjadi bahan jadi atau setengah jadi. Biaya transportasi dan lokasi yang dekat dengan jalan utama (*highway*) seperti bandara, pelabuhan, atau jalan utama kota adalah pertimbangan utama dalam menentukan lokasi dan harga sewa lahan bagi sektor manufaktur.

Letak pabrik atau perusahaan manufaktur biasanya berada jauh dari pusat kota atau *central business district* (CBD). Lokasi perusahaan manufaktur yang berada di pusat kota akan menyebabkan ketidakefisienan. Pusat kota terletak jauh dari sumber bahan baku, sehingga biaya angkut bahan baku akan lebih tinggi. Dengan majunya teknologi pula, pusat kota di kota yang bersangkutan bukanlah satu-satunya pasar yang dilayani, masih terdapat pasar-pasar lain di luar kota, luar pulau, atau bahkan luar negeri. Selain itu, letak perusahaan manufaktur yang berada di pusat kota akan menambah beban pusat kota, yaitu permasalahan lingkungan yang bertambah buruk dan pengaturan limbah yang semakin sulit.

Berdasarkan pada alasan tersebut dan terbatas pada asumsi bahwa biaya lain adalah tetap, maka perusahaan manufaktur akan lebih tepat jika terletak dekat dengan jalan utama (*highway*). Perusahaan manufaktur yang berfokus pada kegiatan produksi akan lebih mempertimbangkan faktor biaya transportasi. Biaya transportasi yang diperhitungkan adalah biaya atas pengangkutan bahan baku dari sumbernya dan hasil produksi ke pasar. Lokasi yang dekat dengan jalan utama (*highway*) akan membuat mobilisasi atas distribusi barang produksi lebih efisien. Selain itu, tingkat biaya transportasi yang dikeluarkan juga cenderung lebih murah.

Artinya, harga sewa lahan akan semakin mahal apabila lokasi manufaktur berada lebih dekat dengan jalan utama (*highway*) dan sebaliknya. Biaya sewa lahan

didapat dari pengurangan antara pendapatan dengan biaya transportasi dan biaya lainnya. *Bid-rent curve* pada sektor manufaktur akan berbentuk garis lurus dengan gradien sebesar biaya transportasi terhadap jarak.

3. Sektor Residensial

Sektor residensial adalah sektor yang berfungsi untuk menjawab kebutuhan masyarakat perkotaan yang bekerja di perkotaan dan manufaktur atas tempat tinggal. Berdasarkan pada pembahasan sebelumnya, telah disampaikan bahwa sektor perkantoran terletak di pusat kota dan sektor manufaktur terlekat di jalan utama, sehingga terbentuklah beberapa inti kota. Hal tersebut selaras dengan teori *multiple nuclei* yang telah dijelaskan pada subbab teori lahan. Maka dari itu, sektor residensial akan berpusat pada pusat kota dan jalan utama.

Dengan perkantoran dan manufaktur sebagai tempat kerja, maka akan timbul biaya perjalanan dari tempat tinggal menuju tempat kerja. Dalam menentukan harga sewa rumah, biaya perjalanan tersebut dianggap sebagai faktor utama yang menjadi pertimbangan bagi masyarakat perkotaan. Dalam hal ini, asumsi yang digunakan adalah biaya dan kondisi lain dianggap tetap. Alhasil, harga sewa rumah didapat dari *willingness to pay* konsumen dikurang dengan biaya transportasi ke pemusatan, Semakin dekat dengan pusat, maka semakin mahal harga rumahnya dan sebaliknya.

Namun, jika rasionalitas masyarakat dimasukkan, maka masyarakat akan melakukan substitusi konsumsi. Masyarakat akan mengurangi konsumsinya atas rumah saat harga rumah kian meningkat. Bentuk pengaplikasiannya adalah dengan mengurangi luas lahan dan menambah konsumsi lainnya selain lahan. Pada

akhirnya, semakin dekat letak rumah dengan pemusatannya, harga rumah akan menjadi lebih tinggi lagi.

Setelah disampaikan bagaimana sebuah sewa harga rumah terbentuk, bahasan selanjutnya adalah mengenai terbentuknya sewa harga lahannya. Dalam konsep ini, biaya pembangunan rumah dan biaya lain diasumsikan tetap. Harga sewa lahan akan didapat dari pengurangan antara pendapatan pengembang (harga sewa rumah) dengan biaya lainnya selain tanah.

Terdapat dua cara pandang dalam memahami konsep ini. Pertama dilihat dari pengembang yang membeli lahan, lalu membangun rumah. Kemudian masyarakat membeli rumah tersebut. Pendapatan yang diterima pengembang adalah harga sewa rumah bagi masyarakat. Lalu, pendapatan tersebut dikurangi dengan biaya lain selain tanah. Dari hal tersebut, didapatlah harga sewa lahan.

Cara pandang kedua adalah pengembang membeli lahan dan membangun rumah atau hunian lain. Dengan luas lahan yang terbatas, pengembang dihadapkan pada pilihan untuk membuat rumah tapak atau rumah bertingkat. Dalam hal pengembang memilih rumah tapak, maka kondisinya akan sama dengan cara pandang pertama. Namun, jika pengembang memilih untuk membangun rumah bertingkat, maka pengembang akan menghadapi *marginal cost* dan *marginal revenue*. *Marginal cost* adalah tambahan biaya untuk membangun luas rumah yang bertambah. *Marginal revenue* adalah tambahan keuntungan yang didapat dari hasil penjualan rumah yang bertambah luasnya. Keuntungan maksimal akan didapat saat $MC = MR$, sehingga pengembang akan memproduksi di tingkat tersebut. Apabila

harga rumah semakin tinggi, maka luasan rumah yang dibangun pun semakin bertambah.

Dari pembahasan tersebut dapat disimpulkan, bahwa semakin dekat dengan pemusatan kota, harga sewa rumah dan sewa lahan akan semakin tinggi dan sebaliknya. Selain itu, luasan bangunan rumah yang dibangun pun akan semakin bertambah.