

**PENGARUH KONDISI INDIVIDU DAN SOSIAL – EKONOMI
TERHADAP KEPUTUSAN MENJADI *COMMUTER* KE KOTA
JAKARTA**

**(Studi pada Tenaga Kerja Sektor Formal dari Bogor dan Depok
yang Menggunakan Kereta *Commuter Line*)**

JURNAL ILMIAH

Disusun oleh :

**Syifa Putri Kusumaningrum
105020100111044**



**JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2014**

LEMBAR PENGESAHAN PENULISAN ARTIKEL JURNAL

Artikel Jurnal dengan judul :

**PENGARUH KONDISI INDIVIDU DAN SOSIAL – EKONOMI TERHADAP
KEPUTUSAN MENJADI *COMMUTER* KE KOTA JAKARTA
(Studi pada Tenaga Kerja Sektor Formal dari Bogor dan Depok yang Menggunakan
Kereta Commuter Line)**

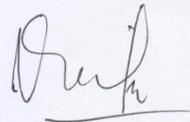
Yang disusun oleh :

Nama : Syifa Putri Kusumaningrum
NIM : 105020100111044
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis
Jurusan : S1 Ilmu Ekonomi

Bahwa artikel Jurnal tersebut dibuat sebagai *persyaratan ujian skripsi* yang dipertahankan di
depan Dewan Penguji pada tanggal 5 Mei 2014

Malang, 7 Mei 2014

Dosen Pembimbing,



Prof. Dr. M. Umar Burhan, SE.,MS.

NIP. 19460810 197412 1 002

Pengaruh Kondisi Individu Dan Sosial – Ekonomi Terhadap Keputusan Menjadi *Commuter* Ke Kota Jakarta (Studi pada Tenaga Kerja Sektor Formal dari Bogor dan Depok yang Menggunakan Kereta *Commuter Line*)

Syifa Putri K

Prof. Dr. M. Umar Burhan, SE.,MS.

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya

Email: syifaputridariK@gmail.com

ABSTRAK

Pola mobilitas penduduk di Indonesia telah bergeser dari mobilitas permanen menjadi mobilitas non permanen seperti yang terjadi antara Jakarta dengan Bogor dan Depok. Jakarta berperan sebagai kota besar yang berperan sebagai metropolis. Bogor dan Depok sebagai kota satelit bagi Jakarta yang berperan sebagai wilayah suburban. Terdapat interaksi antara metropolis dengan wilayah suburban yang ditandai dengan fenomena suburbanisasi, commuting dan commuter.

Tujuan dari penelitian ini untuk menganalisis pengaruh kondisi individu dan sosial-ekonomi terhadap keputusan tenaga kerja sektor formal pada wilayah suburban menjadi commuter ke Kota Jakarta pada migran kawasan Bogor dan Depok yang menggunakan kereta commuter line. Untuk mencapai tujuan digunakan data primer melalui instrumen kuesioner dengan 90 responden serta data sekunder dari instansi terkait dan literatur yang bersumber dari buku maupun jurnal. Penelitian ini dilakukan di kawasan Bogor (Stasiun Bogor, Cilebut dan Bojong Gede) dan Depok (Stasiun Citayam, Depok Lama dan Depok Baru). Analisis yang digunakan adalah binary logistic regression.

Hasil dari analisis binary logistic regression dalam penelitian ini menunjukkan bahwa dari 6 variabel independen terdapat 3 variabel independen yang berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi commuter antara lain: status perkawinan, gender, dan sarana transportasi massal/commuter line sedangkan 3 variabel antara lain: tingkat pendidikan, usia dan pendapatan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi commuter. .

Kata Kunci : Metropolis, Suburban, Ccommuter, Jabodetabek, Binari Logistik

A. LATAR BELAKANG

Kota Jakarta merupakan ibukota Indonesia yang identik dengan pusat segala aktivitas, sehingga memiliki magnet yang besar untuk menarik penduduk Indonesia untuk datang sekedar berwisata atau bahkan menjadi sasaran migran untuk mencari pekerjaan. Hal ini tidak mengherankan bahwa laju migrasi ke DKI Jakarta sangat tinggi. Berdasarkan data migrasi risen yang dilansir oleh Badan Pusat Statistik (2013) yang bersumber pada Sensus Penduduk (1980-2010) dan Survei Penduduk Antar Sensus (1985-1995), pada periode 1980 jumlah pendatang baru ke DKI Jakarta adalah 766.363 jiwa dengan arus migrasi keluar sebesar 382.326 jiwa dan pada periode 1985 arus migrasi masuk sebesar 684.001 jiwa dengan migrasi keluar 398.737 jiwa, namun pada periode 1990 pola telah terbalik arus migrasi masuk pada periode 1990 sebesar 833.029 jiwa sedangkan arus migrasi keluar sebesar 993.377.

Perubahan ini tidak luput dari peran yang dimainkan oleh Provinsi Jawa Barat sebagai tempat tujuan bagi pendatang dari DKI Jakarta. Hal ini terjadi ketika Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menetapkan wilayah Botabek (Bogor- Tangerang-Bekasi) sebagai wilayah penyangga Kota Jakarta untuk menampung aktivitas pemerintahan, perdagangan, dan industri (Wikipedia, 2013). Konsep mengenai penataan Jakarta dengan Kota atau kabupaten di sekitarnya yang berperan sebagai kota satelit yaitu Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi dikenal sebagai kota metropolitan (Adisasmita, 2010). Botabek merupakan konsep yang dilahirkan Pemerintah DKI Jakarta untuk mewujudkan harapan dari daerah-daerah baru yang akan mampu menarik penduduk Jakarta untuk memilih tinggal di sana. Bodetabek (Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi) bukan hanya tentang daerah yang menerima transfer kesejahteraan melainkan mengenai jawaban atas problematika Jakarta yang “bengkak” secara demografis maupun ekonomi.

Harapan menjadi kenyataan, seperti yang ditunjukkan oleh tujuan migran antara Jakarta dan Jawa Barat berdasarkan survei penduduk pada periode 1995 bahwa jumlah migran yang masuk ke DKI Jakarta sebanyak 594.542 jiwa sedangkan jumlah migran yang keluar dari DKI Jakarta jauh lebih tinggi sebanyak 823.045 jiwa

(Badan Pusat Statistik, 2013). Berdasarkan penelitian Chotib (2003) yang menganalisis data Survei Penduduk Antar Sensus (SUPAS) 1995 mengemukakan bahwa sejumlah migran yang keluar dari DKI Jakarta ke Jawa Barat sebesar 65,74%, Jawa Tengah sebesar 12,20% dan 7,09% untuk Jawa Timur. Kebanyakan dari mereka yang tujuannya adalah Jawa Barat menetap di pinggiran Jakarta yang dikenal sebagai Jabodetabek (Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi).

Dapat diindikasikan telah terjadi fenomena suburbanisasi di Jakarta, yang diartikan oleh Rustiadi dan Panuju (1999) sebagai proses terbentuknya pemukiman-pemukiman baru dan juga kawasan – kawasan industri di pinggiran wilayah perkotaan terutama sebagai akibat perpindahan penduduk kota yang membutuhkan tempat bermukim dan untuk kegiatan industri. Fenomena suburbanisasi di Jakarta tidak terlepas dari fenomena *commuting* yang berasal dari wilayah suburban. Adapun *commuter* didefinisikan sebagai pergerakan yang dilakukan seseorang dalam waktu satu hari dengan melintasi batas wilayah dan kembali ketempat asal (Adioetomo dan Samosir, 2010). Permasalahan *commuter* seolah – olah seperti gaya hidup dan rutinitas yang dijalani oleh tenaga kerja yang bermukim di wilayah suburban, seperti yang dikemukakan O’Sullivan (2000) mengenai kaitan antara suburbanisasi penduduk dengan pekerjaan terdapat dua kondisi yaitu kondisi pertama pekerjaan akan mengikuti tenaga kerja yang bergerak ke wilayah suburban, atau terjadi kondisi kedua yaitu tenaga kerja yang mengikuti pekerjaan untuk bergerak ke arah wilayah suburban. Berdasarkan penelitian Rustiyadi dan Panuju (1999) diindikasikan terjadi fenomena *commuting* dengan penjabaran persentase tempat bekerja dengan tempat tinggal di tahun 1991 dengan urbanit yang tetap bekerja di Jakarta namun tinggal di wilayah Bogor, Tangerang dan Bekasi antara lain; 59,83% penduduk bertempat tinggal di Bekasi, 55,46% penduduk bertempat tinggal di Tangerang dan 47,82% penduduk bertempat tinggal di Bogor.

Fenomena *commuting*/migrasi ulang-alik berdasarkan teori migrasi dari Todaro (1969) terjadi karena adanya harapan dari migran untuk mendapatkan pendapatan lebih tinggi di kota sebagai daerah tujuan dibandingkan di desa sebagai daerah asalnya. Lee (1966) mengemukakan bahwa adanya faktor positif dan faktor negatif di setiap daerah asal dan tujuan yang menjadi daya tarik dan daya dorong. Faktor positif diartikan sebagai daya tarik dari daerah tujuan yang akan menarik seseorang atau migran untuk pindah ke wilayah tersebut ataupun daerah asal yang akan menahan seseorang untuk tetap tinggal di wilayah tersebut. Sedangkan faktor negatif diartikan sebagai daya dorong yang akan membuat seseorang pindah dari daerah asal ke daerah tujuan. Adanya daya tarik perkotaan yang menarik tenaga kerja di daerah perdesaan telah dikemukakan oleh Lewis (1954) bahwa surplus tenaga kerja di daerah perdesaan akan mendorong migrasi ke kota. Sedangkan Adioetomo dan Samosir (2010) yang mengulas teori migrasi dari Ravenstein mengemukakan bahwa motif ekonomi merupakan faktor pendorong paling dominan yang menyebabkan migrasi. Adapun keputusan seseorang melakukan migrasi akibat daya tarik dan daya dorong tidak akan terjadi tanpa adanya teori *Human Capital*. Sebuah bentuk investasi dengan menambah nilai dirinya sendiri melalui pendidikan ataupun keterampilan yang akan menjadi alat untuk mengkonversi nilai seseorang di masa depan yang salah satunya diukur melalui pendapatan yang dijelaskan dalam teori *Human Capital*. Seseorang yang memiliki *Human Capital* di atas rata – rata akan memiliki kecenderungan yang lebih besar untuk bermigrasi karena memiliki kesempatan yang lebih besar untuk mengakses informasi mengenai kesempatan kerja maupun persyaratan standar yang harus dipenuhi di daerah tujuan.

Di Indonesia, khususnya wilayah Jabodetabek tersedianya transportasi berupa kereta api *commuter line* seolah – olah memfasilitasi terjadinya fenomena *commuting*. Seperti yang dikemukakan Ravenstein yang diulas Adioetomo dan Samosir (2010) bahwa perkembangan teknologi seperti tersedianya transportasi KRL *commuter line* memberikan efek terhadap kecenderungan untuk meningkatkan angka migrasi. Kereta api *commuter line* menjadi salah satu faktor kemudahan yang dapat dipertimbangkan oleh tenaga kerja di wilayah suburban untuk memutuskan menjadi *commuter*. Alasannya rasional, karena dari Bodetabek menuju Jakarta membutuhkan waktu \pm 1 jam, tanpa harus terjebak macet di jalan raya jika menggunakan mobil pribadi maupun angkutan umum berupa bus dan mikrolet. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik yang bersumber PT. KAI (2013) bahwa jumlah penumpang mengalami *trend* peningkatan, secara berturut – turut dari tahun 2006 – 2013 di Bulan Januari antara lain; 8.681 penumpang, 8.723 penumpang, 9.868 penumpang, 10.686 penumpang, 10.541 penumpang, 10.354 penumpang, 9.779 penumpang, dan 10.089 penumpang. Kondisi penumpang kereta api *commuter* di wilayah Jabodetabek yang *trend*-nya mengalami peningkatan menunjukkan bahwa sebagian penduduk di wilayah suburban menganggap bahwa *commuting* dapat dijadikan pilihan yang rasional bagi seseorang.

Teori Todaro, Ravenstein, Lee, dan *Human Capital* telah menjelaskan bagaimana daya tarik-dorong akan memicu seseorang melakukan migrasi atau mobilitas non permanen, namun bagaimana ketika pola mobilitas

permanen telah bergeser menjadi pola mobilitas non permanen seperti yang terjadi pada wilayah Jabodetabek. Permasalahan yang terjadi pada teori berbeda dengan permasalahan dalam penelitian ini yang menimbulkan keraguan pada batas garis tegas antara daya tarik-dorong yang memicu migrasi dari desa ke kota ataupun dari sektor tradisional ke sektor modern, karena wilayah yang diteliti adalah wilayah suburban yang memiliki sifat antara wilayah *rural-urban* sebagai daerah asal dengan kota metropolitan sebagai daerah tujuan. Adapun teori *human capital* yang akan memfasilitasi kecenderungan migrasi atau mobilitas permanen yang berarti jika seseorang mengalami daya tarik dari daerah tujuan akan bermigrasi dan menetap di daerah tujuan, namun bagaimana ketika *human capital* seseorang di atas rata-rata kemudian tetap melakukan mobilitas non permanen atau *commuting* (pulang-pergi). Jika dilihat dari sisi teori Todaro bahwa ekspektasi mengenai pendapatan tinggi di daerah tujuan akan meningkatkan angka migrasi namun bagaimana jika migran telah mendapatkan pendapatan yang tinggi namun tetap memilih *commuting*. Berdasarkan penjabaran diatas maka pokok permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini adalah bagaimanakah pengaruh kondisi individu dan sosial-ekonomi terhadap keputusan tenaga kerja sektor formal pada wilayah suburban menjadi commuter ke Kota Jakarta pada migran kawasan Bogor dan Depok yang menggunakan kereta *commuter line*?

B. KAJIAN PUSTAKA

Daya Tarik dan Daya Dorong yang Mempengaruhi *Commuter*

Dalam kehidupan sehari – hari terdapat salah satu jenis mobilitas penduduk yang tidak bersifat menetap yang disebut dengan migrasi ulang – alik (*commuter*) yang didefinisikan sebagai pergerakan yang dilakukan seseorang setiap hari meninggalkan tempat tinggalnya dan pergi ke kota lain untuk bekerja atau berdagang, tetapi pulang pada sore harinya (Adioetomo dan Samosir, 2010). Keputusan seseorang menjadi *commuter* dikarenakan adanya daya tarik dan dorong yang akan membuat seseorang keluar dari daerah asal untuk bergerak ke daerah tujuan. Konsep daya tarik-daya dorong migrasi seperti konsep gaya sentripetal dan sentrifugal dalam fisika. Gaya sentripetal akan cenderung membuat seseorang tetap bergerak dan berputar pada suatu kawasan yang berarti daya tarik sedangkan gaya sentrifugal akan mendorong seseorang keluar dari kawasannya yang artinya menjadi daya dorong. Adapun konsep daya tarik dan daya dorong terdapat dalam beberapa teori migrasi antara lain :

Todaro

Model Todaro (1969) bicara tentang perbedaan pendapatan antara perdesaan dengan perkotaan yang memicu arus migrasi. Migran akan membandingkan berbagai peluang pasar tenaga kerja yang tersedia antara perdesaan dengan perkotaan dan probabilitas seorang migran baru mendapatkan pekerjaan di perkotaan. Kemudian memilih bermigrasi di salah satu daerah tujuan yang akan memaksimalkan keuntungan yang diharapkan mereka, seperti pendapatan lebih tinggi yang diterima jika bermigrasi. Berdasarkan konsep model Todaro mengenai keputusan migrasi berarti pendapatan dapat berperan ganda sebagai daya tarik dan daya dorong. Hal ini disebabkan pendapatan di daerah tujuan yang lebih tinggi akan mendorong seseorang bergerak dari daerah asalnya yang artinya berperan sebagai daya dorong. Jika dilihat dari sisi lain pendapatan yang tinggi akan menarik seseorang bergerak menuju suatu kawasan dengan tingkat pendapatan yang tinggi tersebut yang artinya berperan sebagai daya tarik.

Everett S. Lee

Everett S. Lee (1966) mengemukakan terdapat empat faktor yang menyebabkan seseorang mengambil keputusan untuk melakukan migrasi, antara lain : faktor yang terdapat di daerah asal, faktor yang terdapat di daerah tujuan, rintangan yang menghambat, dan faktor pribadi. Di setiap daerah asal dan tujuan terdapat beberapa faktor positif, negatif dan netral. Faktor positif menggambarkan faktor yang mampu menahan seseorang untuk tetap tinggal di suatu wilayah dan menarik seseorang untuk pindah ke wilayah tersebut. Faktor negatif merupakan faktor yang akan mendorong seseorang pindah ke tempat tersebut. Faktor netral sebagai faktor yang tidak berpengaruh pada keputusan untuk pindah atau tetap pada wilayah tersebut. Di antara daerah asal dan tujuan terdapat faktor rintangan yang menghambat seperti jarak dan hukum. Selain ketiga faktor tersebut terdapat faktor pribadi yang pada akhirnya akan memutuskan untuk bermigrasi atau tidak. Seperti kepekaan, kecerdasan dan kesadaran akan daerah asal, serta pengetahuan tentang situasi di daerah tujuan. Bentuk kepribadian memiliki peran mengenai bentuk kepribadian yang akan siap untuk menyambut perubahan-perubahan tempat tinggal atau kepribadian yang sulit menyambut perubahan demi perubahan. Teori migrasi dari Lee yang telah mendasari konsep daya tarik dan daya dorong dalam bermigrasi. Berdasarkan teori migrasi Lee dikatakan bahwa terdapat faktor yang terdapat di daerah asal dan tujuan. Di setiap

daerah asal dan tujuan terdapat faktor positif dan negatif. Jika faktor positif berperan sebagai faktor yang menarik seseorang untuk tetap tinggal di suatu wilayah dan mampu menarik seseorang bergerak ke wilayah tersebut, maka faktor positif berperan sebagai daya tarik yang akan mempengaruhi *commuter*. Jika faktor negatif memiliki sisi yang mampu mendorong seseorang dari daerah asal bergerak menuju suatu kawasan atau daerah tujuan, maka faktor negatif berperan antagonis menjadi daya dorong yang mempengaruhi *commuter*.

Ravenstein

Adioetomo dan Samosir (2010) mengulas tujuh hukum migrasi yang diungkapkan oleh Ravenstein antara lain : a) Migran akan cenderung memilih bermigrasi dalam jarak yang, b) Migrasi bertahap : Seseorang akan melakukan migrasi secara bertahap. Prosesnya dimulai dari migrasi yang berasal dari desa ke kota kecil kemudian ke kota besar, c) Arus dan arus balik: setiap arus migrasi utama akan menimbulkan arus balik penggantinya, d) Perbedaan antara desa dan kota dalam kecenderungan bermigrasi, e) Perempuan lebih dominan melakukan migrasi dalam jarak, f) Perkembangan teknologi cenderung meningkatkan angka migrasi, g) Motif ekonomi lebih dominan.

Konsep daya tarik dan daya dorong telah dijelaskan oleh beberapa hukum migrasi. Selain menggunakan konsep daya tarik dan daya dorong yang akan memicu migrasi, teori pembangunan Lewis mampu menjelaskan pemicu migrasi. Teori pembangunan Lewis diulas oleh Djojohadikusumo (1994) yang mengemukakan bahwa di negara berkembang terdapat dua sektor ekonomi yaitu sektor tradisional dan sektor modern. Sektor tradisional mencakup kegiatan pertanian rakyat dan kegiatan ekonominya hanya berkisar pada upaya untuk memenuhi kebutuhan konsumsi. Sedangkan sektor modern bukan hanya mencakup industri manufaktur melainkan perdagangan, perkebunan dan pertambangan dimana terdapat kegiatan produksi dengan menggunakan peralatan modal maupun tenaga kerja. Diasumsikan bahwa dalam sektor tradisional terdapat kelebihan tenaga kerja sehingga sektor modern dapat memenuhi kebutuhan tenaga kerja dengan menariknya dari sektor tradisional yang seolah – olah tidak terbatas. Tidak terbatas mengandung arti bahwa pengusaha bisa mendapatkan tenaga kerja dalam jumlah yang dikehendaki dengan membayar upah yang sedang berlaku. Faktor berlebih pada pasokan tenaga kerja akan berkurang dan akhirnya berhenti pada tahap dimana sektor modern hanya bisa menariknya dengan kenaikan tingkat upah.

Berdasarkan teori pembangunan Lewis maka wilayah suburban berperan sebagai sektor tradisional sedangkan Jakarta sebagai sektor modern. Maka teori pembangunan Lewis telah terjadi dalam studi kasus penelitian ini bahwa tenaga kerja di wilayah suburban yang tidak terbatas telah berhenti pada titik dimana Jakarta hanya dapat menarik tenaga kerja dengan menaikkan tingkat upah diatas rata – rata dibandingkan wilayah suburban. Berdasarkan surat keputusan gubernur Prov DKI Jakarta No. 189 Tahun 2012 besarnya upah minimum Provinsi DKI Jakarta tahun 2013 sebesar Rp 2.200.000. Adapun besarnya upah minimum di wilayah suburban di tahun 2013 yang dilansir oleh Federasi Serikat Pekerja Metal Indonesia (2013) antara lain Kota Bogor sebesar Rp 2.002.000,00 sedangkan Kota Depok sebesar Rp 2.042.000,00. Berdasarkan data tersebut dapat diketahui bahwa pada kenyataannya tingkat upah Jakarta memang lebih tinggi dibandingkan wilayah suburban yang artinya Jakarta telah menebar pesonanya untuk menarik penduduk di wilayah suburban sehingga tidak heran jika seseorang akan tertarik untuk bermigrasi ke Jakarta.

Selain daya tarik dan daya dorong serta teori pembangunan Lewis yang memicu terjadinya migrasi, terdapat teori mengenai *Human Capital* yang memfasilitasi terjadinya migrasi. Schultz (1961) dalam *Investment in Human Capital* bicara mengenai konsep modal manusia yang menganggap bahwa manusia merupakan suatu bentuk modal yang dapat menginvestasikan dirinya sendiri melalui pendidikan yang akan meningkatkan produktivitas seseorang tersebut. Sedangkan menurut Becker (1962) investasi modal manusia berkaitan dengan seluruh kegiatan yang akan mempengaruhi pendapatan seseorang di masa yang akan datang melalui pengembangan Sumber Daya Manusia. Adapun caranya melalui pendidikan formal seperti sekolah maupun pendidikan informal berupa pelatihan/keterampilan. Dustmann dan Glitz (2011) menjelaskan konsep *Human Capital Investment* bahwa pilihan atas pendidikan dan menambah keterampilan berhubungan dengan keputusan migrasi. Ketika seseorang memutuskan bermigrasi untuk keluar dari daerah asalnya maka ia akan mengkonversi atau mentransfer nilai dari harga keterampilan (*skill prices*) yang dimiliki terhadap harga keterampilan yang diakui berdasarkan persyaratan daerah tujuan. Gianetti (2003) mengungkapkan bahwa ketika keterampilan (*skill*) seseorang meningkat di atas rata – rata *human capital* di suatu daerah, maka semakin besar kesempatan yang didapatkan untuk bermigrasi ke daerah yang kaya.

Interaksi Antara Metropolitan dengan Wilayah Suburban

Istilah metropolitan didefinisikan sebagai ibu dari kota yang memiliki kota-kota satelit sebagai anak, yang identik dengan sebuah kota yang sangat besar (Bollens dan Schmandt, 1965). Sebuah kota besar (kota inti) yang memiliki pengaruh kuat terhadap daerah sekelilingnya yang berupa kota satelit dan terdapat kaitan yang erat diantara keduanya disebut dengan metropolitan. Kaitan yang erat ditandai dengan adanya komuter antara kota inti dengan kota satelit (Adisasmita, 2010). Konsep metropolitan yang dikelilingi kota satelit sebagai kota-kota penyangga tentunya memiliki permasalahan yang kompleks selain permasalahan pusat kota yang rumit serta diperparah dengan permasalahan kota-kota penyangga sebagai satelit yang mengelilinginya. Seperti yang dibahas dalam penelitian ini mengenai fenomena suburbanisasi dan fenomena *commuting* yang melanda Kota Jakarta. Ada sebuah interaksi yang kompleks antara metropolitan yaitu Kota Jakarta dengan wilayah suburban yaitu Bodetabek yang disebut sebagai kawasan metropolitan yang ditandai dengan fenomena suburbanisasi, fenomena *commuting* dan *commuter*. Menurut Rustiadi dan Panuju (1999), suburbanisasi didefinisikan sebagai proses terbentuknya pemukiman-pemukiman baru dan juga kawasan-kawasan industri di pinggiran wilayah perkotaan terutama sebagai akibat perpindahan penduduk kota yang membutuhkan tempat bermukim dan untuk kegiatan industri. Suburbanisasi menggambarkan suatu proses pertumbuhan daerah pinggiran yang secara sistematis lebih cepat dibandingkan dengan kotanya dan menjadi komuter sebagai gaya hidup yang mempengaruhi aktivitas sehari-hari untuk bekerja di kota.

Kaitan Kondisi Individu dengan Keputusan Menjadi *Commuter*

Adapun yang menjadi kondisi individu dalam penelitian ini yang memiliki kaitan dengan keputusan menjadi *commuter* antara lain; tingkat pendidikan, gender, usia, dan status perkawinan.

Kaitan Tingkat Pendidikan dengan *Commuting*

Adapun hubungan antara tingkat pendidikan dengan migrasi dikemukakan Jaeger dkk (2010) bahwa tingkat pendidikan cenderung akan meningkatkan keinginan untuk migrasi. Perbedaan upah antar daerah membuat potensi keuntungan lebih besar jika berpindah bagi yang berpendidikan tinggi. Tingkat pendidikan yang lebih tinggi dapat membuka peluang baru dalam pasar tenaga kerja serta dapat mengakses dan menganalisis informasi pekerjaan dengan cara yang canggih melalui kemampuannya (Greenwood, 1975).

Kaitan Gender dengan *Commuting*

Adapun hubungan antara *commuting* dengan gender dikemukakan oleh Hanson dan Pratt (1991) bahwa pada umumnya wanita bekerja lebih dekat rumah dibandingkan pria untuk mengurangi waktu *commuting*. Seperti yang dikemukakan oleh Madden & White (1980) wanita lebih banyak menghabiskan waktunya dalam membesarkan anak dan melakukan pekerjaan rumah tangga. Berbeda dengan laki – laki yang dapat mencurahkan waktunya menjadi komuter. Menurut Preston dan McLafferty (1993) wanita yang bermukim di wilayah pusat kota memiliki akses untuk menghabiskan waktunya untuk bekerja dibandingkan wanita yang tinggal di wilayah suburban yang kemungkinan tidak akan bersedia melakukan *commuting* jika tidak menguntungkan. Wanita yang tinggal di wilayah suburban jika dibandingkan wanita yang tinggal di pusat kota, biasanya cenderung lebih memilih menghabiskan waktunya untuk menjaga anak dan mengerjakan tugas rumah tangga. Peran gender perempuan dalam anggapan masyarakat luas adalah mengelola rumah tangga sehingga semua beban pekerjaan domestik rumah tangga menjadi tanggung jawab kaum perempuan (Nugroho, 2008).

Kaitan Usia dengan *Commuting*

Menurut Gera dan Paproski (1980), usia pekerja erat kaitannya dengan keputusan jarak perjalanan yang akan ditempuh. Pada usia 20 – 39 tahun jarak *commuter* akan meningkat dan menurun di rentang usia sesudahnya. Kendala jarak *commuter* paling berpengaruh terhadap usia kelompok muda yaitu di bawah 20 tahun dan tertua di usia 65 tahun.

Kaitan Status Perkawinan dengan *Commuting*

Keluarga merupakan sekumpulan orang yang dihubungkan oleh ikatan perkawinan, adopsi, dan kelahiran. Di dalam memilih lokasi bermukim, keluarga akan menegosiasikan jarak dari tempat bekerja dan pembagian tugas mengerjakan pekerjaan rumah tangga (Bailey, 2004). Ketika sebuah keluarga memutuskan bermigrasi akan menjadi keputusan yang sulit karena akan berdampak terhadap tempat tinggal, kerja, dan domain seluruh anggota keluarga (Johnston, 1971). Jika salah satu pasangan memutuskan migrasi salah satu dari pasangan kemungkinan memutuskan untuk tetap tinggal (Cooke, 2003).

Kaitan Kondisi Sosial-Ekonomi dengan Keputusan Menjadi *Commuter*

Adapun yang menjadi kondisi sosial-ekonomi yang memiliki kaitan dengan keputusan menjadi *commuter* antara lain pendapatan, harga pasar perumahan serta kenyamanan tempat tinggal dan lingkungan.

Kaitan Pendapatan dengan *Commuting*

Pengaruh harga pasar perumahan, lowongan pekerjaan, perbedaan upah pada keputusan migrasi telah diteliti oleh para ekonom. Menurut Gregor (2008) migrasi antara daerah asal dan tujuan terutama ditentukan oleh perbedaan upah antara dua daerah. Zax (1991) dalam Stutzer dan Frey (2008) mengemukakan mengenai perilaku komuter akan terkait dengan pola perilaku tenaga kerja dan pasar perumahan. Tenaga kerja menganggap harus ada kompensasi dari biaya menjadi komuter melalui upah yang lebih tinggi dan harga perumahan yang lebih rendah.

Kaitan Harga Pasar Perumahan dengan *Commuting*

Menurut Rustiadi dan Panuju (1999) harga lahan yang relatif lebih murah dibandingkan dengan Jakarta menjadi sebagian alasan dari perpindahan kaum urbanit untuk berpindah dari Jakarta ke pinggiran kota Jakarta. Menurut Rabe dan Taylor (2010) perbedaan harga pasar perumahan akan mempengaruhi kecenderungan migrasi. Seperti dengan harga rumah yang tinggi akan cenderung mencegah migrasi masuk ke daerah tersebut. Pekerja akan menetapkan lokasi kerjanya untuk memaksimalkan fungsi utilitasnya dengan memperhatikan gradiasi upah dan gradiasi harga pasar perumahan (White, 1986).

Kaitan Kenyamanan Tempat Tinggal dan Lingkungan dengan *Commuting*

Adapun hubungan antara kenyamanan tempat tinggal dan lingkungan dengan *commuting*, menurut Stutzer dan Frey (2008) yaitu jika *commuting* membutuhkan ekstra biaya psikologi, maka sebagai kompensasi jarak yang digunakan *commuting* dapat berupa keuntungan secara finansial dan meningkatnya kesejahteraan atau tempat tinggal dan lingkungan yang menyenangkan. Cullen dan Levitt (1999) memperkirakan untuk setiap tambahan tingkat kejahatan di pusat kota akan membuat penambahan satu orang penduduk di wilayah suburban yang pindah dari pusat kota.

Kaitan Sarana Transportasi Massal dengan *Commuting*

Fenomena suburbanisasi dari pusat kota ke daerah pinggiran terjadi karena didukung oleh perkembangan teknologi transportasi dan komunikasi serta ekspansi berbagai aktivitas ekonomi dari pusat kota (Frey, 1987). Kemudahan transportasi menuju tempat kerja juga akan menjadi faktor pertimbangan sebagai bentuk kompensasi menjadi *commuter* (Stutzer dan Frey, 2008). Maka tersedianya sarana transportasi massal sebagai bentuk kemajuan teknologi dapat memfasilitasi mobilitas non permanen dan memicu terjadinya fenomena *commuting*.

C. METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif deskriptif. Penelitian ini bersifat deskriptif karena membahas pengaruh kondisi individu dan sosial ekonomi dari fenomena suburbanisasi dan *commuting* sebagai bentuk interaksi antara metropolis dengan wilayah suburban yang melanda Jakarta, Bogor dan Depok. Penelitian ini bersifat kuantitatif karena rumusan masalah akan dijawab secara kuantitatif. Penelitian ini bertujuan untuk menguji hipotesis pengaruh tingkat pendidikan, pendapatan, gender, usia, status perkawinan, dan sarana transportasi massal terhadap keputusan tenaga kerja sektor formal menjadi *commuter* pada wilayah suburban ke kota Jakarta dengan studi kasus pada tenaga kerja sektor formal kota Bogor dan Depok yang menggunakan kereta *commuter line*.

Lokasi dan waktu penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di wilayah suburban yaitu kawasan Bogor dan Depok yang dilintasi kereta *commuter line*. Adapun yang menjadi kawasan Bogor yaitu stasiun Bogor, Cilebut dan Bojong Gede sedangkan yang menjadi kawasan Depok antara lain stasiun Citayam, Depok Lama dan Depok Baru. Waktu penelitian diadakan pada 25 Nopember 2013-1 Desember 2013.

Metode Pengambilan Populasi Dan Sampel

Adapun teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini *sampling insidental*. Menurut Sugiyono (2010) *sampling insidental* adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Dalam penelitian ini sampel didapat pekerja yang menjadi penumpang *commuter line* dengan pemilihan responden yang ditemui secara kebetulan yang berangkat dari stasiun yang berada di kawasan bogor dan depok. adapun yang termasuk ke dalam kawasan bogor antara lain; stasiun bogor, cilebut dan bojong gede sedangkan yang menjadi kawasan depok antara lain; stasiun citayam, depok lama dan depok baru. Jumlah total sampel yang dijadikan responden pada penelitian ini adalah 90 responden yang menjadi *commuter* yang berangkat melalui stasiun di kawasan Bogor dan Depok.

Metode Pengumpulan Data

Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh peneliti melalui 90 responden untuk menjawab masalah penelitian sedangkan data sekunder digunakan peneliti untuk mencari studi kepustakaan.

Instrumen Penelitian

Instrumen dalam penelitian ini menggunakan kuesioner. Adapun dalam penelitian ini kuesioner diberikan kepada 90 responden yang merupakan tenaga kerja sektor formal di wilayah suburban yaitu kawasan Bogor dan Depok yang menjadi penumpang *commuter line* yang melakukan *commuting* ke kota Jakarta yang berangkat melalui stasiun yang melalui kawasan Bogor dan Depok.

Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Adapun definisi operasional dan pengukuran variabel dalam penelitian ini diringkas dalam tabel 1 di bawah ini untuk mempermudah pemahaman akan variabel yang digunakan dalam penelitian.

Tabel 1. Ringkasan Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Variabel	Definisi	Skala Pengukuran
Variabel Terikat (Y) Keputusan Tenaga Kerja Menjadi Commuter	Pekerja yang berangkat melalui stasiun kawasan Bogor(St.Bogor, Bkg Gede, Cilebut) & Depok(Citayam, Depok Lama, Depok Baru) yg menggunakan kereta commuter line	Skala nominal Commuter = 1 Tidak menjadi commuter = 0
Tingkat Pendidikan (X1)	Pendidikan formal terakhir	Skala ordinal ≤SMA = 1, Diploma & S1 = 2 serta S2 = 3
Pendapatan (X2)	Total penerimaan berupa gaji&upah per bulan dalam Rp	Skala ordinal : 1 = ≤ Rp 1.000.000 s/d 20 = ≥ Rp 10.000.000 Skala rasio 1 = Rp 1.000.000 20 = Rp 10.100.000
Gender (X3)		Skala nominal Laki – laki = 1 Perempuan = 0
Usia (X4)	Lamanya keberadaan seseorang lahir-ulang tahun terakhir	Skala rasio Dalam tahun
Status Perkawinan (X5)	Eksistensi seseorang didalam suatu keluarga yg dihubungkan oleh ikatan perkawinan	Skala nominal Menikah = 1 Belum/ tidak menikah = 0
Sarana Transportasi (Commuter Line) (X6)	Tersedianya commuter line, bebas macet, harga relatif terjangkau	Skala nominal Ya = 1, tidak = 0

Metode Analisis Data

Binary Logistic Regression

Seperti yang dikemukakan (Widarjono, 2010) penelitian ini menggunakan *Binary Logistic Regression* karena variabel dependen bersifat kualitatif dan mempunyai dua kelas/kategori (*binary*). Pengolahan data akan dilakukan menggunakan SPSS 16. Adapun rumusan model Regresi Binari Logistik dalam penelitian ini sebagai berikut :

$$\ln\left(\frac{P_i}{1-P_i}\right) = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \beta_7 X_7 + \beta_8 X_8$$

Di mana :

P = Probabilitas Keputusan tenaga kerja menjadi *commuter* atau tidak

β_0 = Konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4, \beta_5, \beta_6, \beta_7, \beta_8$ = Koefisien

X_1 = Tingkat Pendidikan, X_2 = Pendapatan, X_3 = Gender, X_4 = Usia, X_5 = Status Perkawinan, X_6 = Sarana Transportasi Massal (*Commuter Line*)

Terdapat tiga tahapan pengujian pada binari logistik antara lain :

1. Uji Kelayakan Model (*Goodness of Fit*)

Terdapat dua cara untuk menguji kelayakan model antara lain *Hosmer and Lemeshow Test* dan *Pseudo R² Nagelkerke*. *Hosmer and Lemeshow Test* digunakan untuk menilai kelayakan model adalah *Hosmer* dan *Lemeshow*. Adapun tujuannya untuk mengukur apakah probabilitas yang diprediksi sesuai dengan probabilitas yang diobservasi. Adapun uji hipotesis dari pengujian Hosmer Lemeshow :

H_0 : tidak ada perbedaan nyata antara klasifikasi yang diamati

H_A : ada perbedaan nyata antara klasifikasi yang diprediksi dengan klasifikasi yang diamati

Uji tersebut menggunakan *chi squares*. Jika uji *chi squares* tidak signifikan (lebih besar dari 0.05) maka probabilitas yang diprediksi sesuai dengan probabilitas yang diobservasi dan berlaku sebaliknya. Intinya adalah model dapat dikatakan mampu memprediksi nilai observasi karena cocok dengan data observasi sehingga layak untuk diinterpretasikan. Di dalam regresi logistik ukuran kebaikan disebut dengan (*Pseudo R²*). Terdapat dua *Pseudo R²* yaitu *Pseudo R² Cox and Snell* dan *Pseudo R² Nagelkerke* yang keduanya akan menjelaskan seberapa besar variabel independen dalam model mampu menjelaskan variabel dependen.

2. Uji Signifikansi Pengaruh Variabel Serentak (*Over All Model Fit*)

Pada uji signifikansi pengaruh variabel secara serentak terdapat dua cara yaitu estimasi *Maximum Likelihood* dan *Omnibus Test of Model Coefficients*. Metode maksimum likelihood adalah mencari koefisien regresi sehingga probabilitas kejadian dari variabel dependen bisa setinggi mungkin atau semaksimal mungkin. Intinya adalah memaksimalkan kemungkinan dari data observasi. *Omnibus Test of Model Coefficients* menyajikan uji serentak semua koefisien variabel di dalam regresi logistik.

3. Uji Signifikansi Pengaruh Variabel Individual (*Significant Test*)

Pada uji signifikansi secara individual menggunakan uji statistika *Wald* lalu dapat membuat prediksi model. Dengan Uji *Wald* dapat diketahui signifikansi pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara individual (*significance test*). Setelah menemukan persamaan regresi logistik dapat mencari prediksi model terhadap probabilitas terjadinya suatu kejadian.

Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif didefinisikan sebagai metode analisis dengan tujuan mendeskripsikan suatu hal apa adanya (Baroroh, 2008). Faktor harga pasar perumahan serta kenyamanan tempat tinggal dan lingkungan yang diduga mempengaruhi keputusan tenaga kerja di sektor formal menjadi commuter akan dianalisis secara deskriptif dengan memberikan pertanyaan terbuka pada kuesioner dengan jawaban pertanyaan yang tidak ditentukan terlebih dahulu.

D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Responden

Berdasarkan tabel 2 mengenai gambaran umum responden terpilih dapat diketahui bahwa berdasarkan; a) jenis kelamin sebanyak 40 (44,44%) responden merupakan perempuan sedangkan 50 (55,6%) responden laki-laki, b) Jenis pekerjaan mayoritas merupakan pegawai swasta sebesar 63,3%, dengan penjabaran sebanyak 57 respon menjadi pegawai swasta, 18 responden PNS, 14 responden guru, 1 responden pegawai BUMN, c) Kepemilikan kendaraan didominasi oleh sepeda motor sebesar 47,78%, dengan rincian sepeda motor 43 responden, mobil 6 responden, mobil&motor 29 responden dan tidak memiliki kendaraan sebanyak 12 responden. Adapun tabel gambaran umum responden terdapat di bawah ini.

Tabel 2. Gambaran Responden

No.	Gambaran	Frekuensi
1	Jenis Kelamin	
	Perempuan	40
	Laki – Laki	50
2	Jenis Pekerjaan	
	Pegawai Swasta	57
	PNS	18
	Guru	14
	Pegawai BUMN	1
3	Jenis Kendaraan	
	Motor	43
	Mobil	6
	Mobil&Motor	29
	Tidak Memiliki	12

Hasil Analisis *Binary Logistic Regression*

1. Uji Kelayakan Model (*Goodness of Fit*)

Hosmer and Lemeshow Test

Tabel 3. Uji Kelayakan Model dengan Hosmer dan Lemeshow

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	Df	Sig.
1	.665	8	1.000

Sumber : Output SPSS 16, 2013

Berdasarkan tabel 3 tampak bahwa nilai signifikansi > 0.05 maka H_0 diterima. Nilai Hosmer and Lemeshow sebesar 0.665 dengan signifikansi 1.00 $> 0,05$ dan nilai chi square tabel adalah 15.51 (df8) $>$ nilai t-hitung yaitu 0.665. Berarti model adalah fit dan model dinyatakan layak dan boleh diinterpretasikan.

Pseudo R² Nagelkerke

Tabel 4. *Pseudo R² Cox and Snell dan Pseudo R² Nagelkerke*

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	18.480	0.326	0.723

Sumber : Output SPSS 16, 2013

Berdasarkan tabel 4 tampak bahwa variabel tingkat pendidikan, gender, usia, status perkawinan, pendapatan dan sarana transportasi massal (*commuter line*) yang berperan sebagai variabel indepen mampu menjelaskan variabel dependen sebesar 72.3% jika berdasarkan *Pseudo R² Nagelkerke* dan sebesar 32.6% menggunakan *Pseudo R² Cox and Snell*.

2. Uji Signifikansi Pengaruh Variabel Serentak (*Over All Model Fit*)

Metode Estimasi *Maximum Likelihood*

Tabel 5. Estimasi *Maximum Likelihood* dengan -2 Log Likelihood

Iteration	-2 log likelihood
<i>Block Number 0</i>	53.99
<i>Block Number 1</i>	18.48

Sumber : Output SPSS 16 (*diolah*)

Berdasarkan tabel 5 diketahui bahwa -2 Log likelihood awal (*block number= 0*) sebesar 53.99. Adapun hasil yang didapat setelah dimasukkan variabel independen ke dalam model yang tampak pada tabel 4.11 adalah terjadi penurunan pada angka -2 Log likelihood akhir (*block number= 1*) sebesar 35.51 sehingga menjadi 18.48.

Penurunan pada nilai *-2 Log likelihood* menunjukkan keseluruhan model regresi logistik yang dihipotesiskan fit dengan data serta termasuk ke dalam model yang baik.

Tabel 6. **Keakuratan Prediksi Hanya dengan Konstanta**

Observed		Predicted		
		commuter		Percentage Correct
		0	1	
Step 0	commuter	0	8	.0
		1	82	100.0
Overall Percentage				91.1

Sumber : Output SPSS 16, 2013

Adapun keakuratan nilai prediksi dari model yang hanya dengan konstanta yang mengelompokkan kasus ke dalam dua kelompok yang menjadi *commuter* dan *non commuter*, tampak pada tabel 6 yaitu sebesar 91,1%.

Tabel 7. **Keakuratan Prediksi dengan Variabel Independen**

Observed		Predicted		
		commuter		Percentage Correct
		0	1	
Step 1	commuter	4	4	50.0
		1	80	97.6
Overall Percentage				93.3

Sumber : Output SPSS 16, 2013

Berdasarkan tabel 7 dapat diketahui nilai keakuratan prediksi secara menyeluruh yang akan menunjukkan seberapa baik model dalam mengelompokkan kasus baik yang menjadi *commuter* maupun *non commuter*. Adapun kekuatan prediksi secara menyeluruh sebesar 93,3%. Hal tersebut menunjukkan kondisi yang lebih baik dari model yang hanya dengan konstanta sebelumnya sebesar 91,1%. Adapun keakuratan prediksi yang *non commuter* sebesar 50% dan *commuter* sebesar 93,3%.

Omnibus Test of Model Coefficients

Omnibus Test of Model Coefficients berperan sebagai uji serentak terhadap semua koefisien variabel di dalam regresi logistik. Nilai *Chi square* didalam tabel merupakan perubahan nilai *-2LL* model dengan hanya konstanta dan model yang diestimasi. Jika nilai *chi-square* signifikan pada tabel sig. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel independen mempengaruhi probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.

Tabel 8. **Uji Serentak dengan Omnibus Test**

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	35.513	7	.000
	Block	35.513	7	.000
	Model	35.513	7	.000

Sumber : Output SPSS 16, 2013

Berdasarkan tabel 8 tampak bahwa nilai *chi square* pada kolom sig. sebesar 0,00 yang artinya signifikan karena kurang dari nilai 0,05($\alpha=0,05$). Disimpulkan bahwa variabel independen antara lain: tingkat pendidikan, gender, usia, status perkawinan, pendapatan dan sarana transportasi massal (*commuter line*) mempengaruhi keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.

3. Uji Signifikansi Pengaruh Variabel Individual (*Significant Test*)

Uji Statistika *Wald*

Tabel 9. Uji Wald Hanya dengan Konstanta

		Variables in the Equation					
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	2.327	.370	39.478	1	.000	10.250

Sumber : Output SPSS 16, 2013

Berdasarkan tabel 9 dapat diketahui bahwa hanya dengan konstanta tanpa variabel independen telah signifikan sebesar 0,00 yang artinya signifikan karena kurang dari nilai 0,05($\alpha=0,05$) dalam mempengaruhi probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.

Tabel 10. Uji Signifikansi Pengaruh Variabel Individual dengan Uji Wald

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	educ			.112	2	.946	
	educ(1)	-17.226	1.075E4	.000	1	.999	.000
	educ(2)	-17.846	1.075E4	.000	1	.999	.000
	income	.000	.000	.005	1	.942	1.000
	gender	-3.659	1.771	4.269	1	.039	.026
	age	-.114	.076	2.267	1	.132	.892
	marital	4.147	1.981	4.381	1	.036	63.213
	transport	5.971	2.267	6.938	1	.008	391.748
	Constant	21.458	1.075E4	.000	1	.998	2.085E9

Sumber : Output SPSS 16

Berdasarkan tabel 10 dapat diketahui pengaruh variabel independen secara individual yang artinya akan menjawab pengujian hipotesis. Adapun hasil dari pengujian hipotesis antara lain:

1. Hasil Uji Pengaruh Variabel Tingkat Pendidikan (kode: *educ*) Terhadap Probabilitas Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan analisis *Binary Logistic Regression* yang tampak pada tabel 10 adalah variabel pendidikan memiliki koefisien negatif yaitu sebesar -17,226 dan -17,846. Variabel pendidikan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter* karena nilainya lebih besar dari $\alpha=5\%$ dengan penjabaran nilai 0,946 pada tingkat pendidikan kategori \leq SMA serta 0,999 pada tingkat pendidikan kategori Diploma/S1 dan S2. Hal tersebut menunjukkan bahwa H_0 diterima.

2. Hasil Uji Pengaruh Variabel Pendapatan (kode: *income*) Terhadap Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan analisis *Binary Logistic Regression* pada tabel 10 dapat diketahui bahwa variabel pendapatan memiliki nilai koefisien sebesar 0,000 serta tidak berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter* dengan nilai signifikansi sebesar 0,942 yang nilainya lebih besar dari $\alpha=5\%$. Hal tersebut menunjukkan bahwa H_0 diterima.

3. Hasil Uji Pengaruh Variabel Gender (kode: *gender*) Terhadap Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan analisis *Binary Logistic Regression* pada tabel 10 dapat diketahui bahwa nilai koefisien variabel gender sebesar -3,659 dengan nilai signifikan sebesar 0,039 yang lebih kecil dari $\alpha=5\%$. Hal tersebut menunjukkan H_1 diterima maka variabel gender berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.

4. Hasil Uji Pengaruh Variabel Usia (kode: *age*) Terhadap Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan analisis *Binary Logistic Regression* pada tabel 10 terlihat bahwa nilai koefisien variabel usia sebesar -0,114 dengan nilai signifikansi sebesar 0,132 yang lebih besar dari $\alpha=5\%$. Hal tersebut menunjukkan H_0 diterima maka variabel usia tidak berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.

5. Hasil Uji Pengaruh Variabel Status Perkawinan (kode: *marital*) Terhadap Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan analisis *Binary Logistic Regression* pada tabel 10 dapat diketahui bahwa nilai koefisien variabel status perkawinan sebesar 4,147 dengan nilai signifikansi sebesar 0,036 yang lebih kecil dari $\alpha=5\%$. Hal tersebut menunjukkan H_1 diterima maka variabel status perkawinan berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.

6. Hasil Uji Pengaruh Variabel Sarana Transportasi Massal/*commuter line* (kode: *transport*) Terhadap Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan analisis *Binary Logistic Regression* pada tabel 10 dapat diketahui bahwa nilai koefisien variabel sarana transportasi massal/*commuter line* sebesar 5,971 dengan nilai signifikansi sebesar 0,008 yang lebih kecil dari $\alpha=5\%$. Hal tersebut menunjukkan H_1 diterima maka variabel sarana transportasi massal/*commuter line* berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.

Prediksi Model

Berdasarkan tabel 9 persamaan regresi logistik sebagai berikut:

$$Z = \ln \left(\frac{P_i}{1 - P_i} \right) = 21,458 - 17,226 \text{ educ} + 0,0 \text{ income} - 3,659 \text{ gender} - 0,114 \text{ age} + 4,147 \text{ marital} + 5,971 \text{ transport}$$

Dari persamaan regresi logistik di atas dapat dilakukan prediksi mengenai keputusan tenaga kerja menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter*, namun pada model persamaan hanya memasukkan variabel independen sebagai berikut:

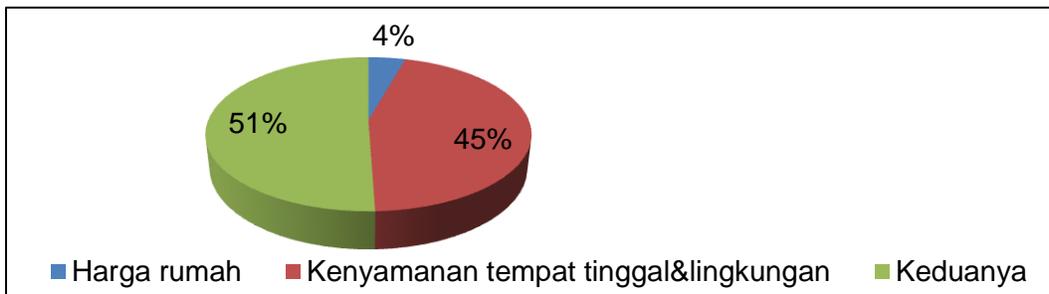
$$Z = \ln \left(\frac{P_i}{1 - P_i} \right) = 21,458 - 3,659 \text{ gender} + 4,147 \text{ marital} + 5,971 \text{ transport}$$

Hasil Analisis Deskriptif

Pengaruh Harga Pasar Perumahan serta Kenyamanan Tempat Tinggal dan Lingkungan

Analisis statistika deskriptif pada penelitian ini digunakan untuk menganalisis pengaruh harga rumah dan kenyamanan tempat tinggal dan lingkungan terhadap keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*. Responden diminta menjawab kuesioner dengan pertanyaan terbuka mengenai alasan melakukan *commuting* di antara harga rumah di Jakarta jauh lebih tinggi, kenyamanan tempat tinggal dan lingkungan serta kombinasi antara kedua alasan sebelumnya disertai alasan penjelasnya yang pada akhirnya akan mempengaruhi keputusan menjadi *commuter*. Kemudian peneliti melakukan tabulasi data untuk mencari frekuensi di tiap pilihan.

Gambar 1. Diagram Alasan Melakukan *Commuting*



Sumber : Data primer (*diolah*), 2013

Berdasarkan gambar 1 tampak bahwa alasan melakukan *commuting* didominasi oleh kombinasi diantara kedua pilihan yaitu sebesar 51% (46 orang), posisi kedua diduduki oleh kenyamanan tempat tinggal & lingkungan sebesar 45% (41) serta harga rumah di Jakarta jauh lebih tinggi sebesar 4% (4 orang). Responden memilih tetap tinggal di Bogor dan Depok yang disebabkan kenyamanan tetap tinggal di lingkungan karena udara yang bersih dan sejuk, jauh dari keramaian, tingkat kriminalitas lebih rendah dibandingkan di Jakarta serta Bogor dan Depok telah menjadi kampung halaman yang tidak dapat ditinggalkan dan dilupakan. Alasan responden memilih harga rumah di Jakarta jauh lebih tinggi sehingga melakukan *commuting* antara lain: pendapatan tidak cukup untuk membeli rumah ataupun tanah di Jakarta dan biaya hidup di Jakarta lebih tinggi. Adapun pilihan kedua sebagai bentuk kombinasi dari kedua pilihan, dipilih responden dengan alasan bisa bermukim di wilayah yang nyaman di Bogor dan Depok dengan harga yang lebih murah jika dibandingkan harga rumah di Jakarta dengan harga yang telah melambung tinggi untuk sebuah rumah yang layak untuk dihuni.

Pembahasan Hasil Penelitian

Pengaruh Tingkat Pendidikan Terhadap Probabilitas Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan teori Human Capital dalam *Investment in Human Capital* yang berbicara mengenai konsep modal manusia yang menganggap bahwa manusia merupakan suatu bentuk modal yang dapat menginvestasikan dirinya sendiri melalui pendidikan dan akan memfasilitasi terjadinya migrasi maka ketika seseorang memiliki *Human Capital* di atas rata – rata akan memicu kecenderungan yang lebih besar untuk migrasi atau mobilitas permanen. Pada kenyataannya yang terjadi dalam penelitian ini teori *Human Capital* tidak berlaku. Berdasarkan hasil perhitungan secara statistika dalam penelitian ini tingkat pendidikan pada kategori \leq SMA, Diploma/S1 dan S2 tidak berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan menjadi *commuter*. Berarti tidak ada perbedaan antara kategori pendidikan tingkat satu hingga tiga dalam mempengaruhi keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.

Berdasarkan hasil pengamatan terhadap survei lapangan, pada kenyataannya dalam penelitian ini terdapat dua *mainstream* pada *human capital* yang dinilai berdasarkan tingkat pendidikan *commuter*. Pada *mainstream* pertama, seseorang melakukan *commuting* dan menjadi *commuter* dengan *human capital* di bawah rata-rata untuk mendapatkan pendapatan yang tinggi dan meningkatkan kecenderungan bermigrasi namun tetap melakukan *commuting* atau migrasi ulang-alik (pulang-pergi) karena tidak mampu menetap di daerah tujuan. Pada *mainstream*

kedua, seseorang tetap melakukan *commuting* dan menjadi *commuter* dengan tingkat *human capital* di atas rata-rata meskipun mampu menetap di wilayah tujuan yang berarti melakukan migrasi. Berarti berdasarkan hasil perhitungan secara statistik dan pengamatan melalui survei lapangan, ternyata teori *human capital* tidak mampu menjelaskan keputusan tenaga kerja melakukan *commuting* dan menjadi *commuter* pada kasus wilayah suburban yaitu Bogor dan Depok.

Pengaruh Pendapatan Terhadap Probabilitas Keputusan Tenaga Kerja Menjadi Commuter

Pada kenyataannya yang terjadi dalam penelitian ini, model Todaro dan Ravenstein mengalami dilema. Berdasarkan hasil perhitungan secara statistika dalam penelitian ini, pendapatan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan menjadi *commuter*. Berarti tidak ada perbedaan antara pendapatan Rp 1.000.000,00 hingga Rp 10.100.000,00 yang akan mempengaruhi keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*. Berdasarkan hasil pengamatan terhadap survei lapangan, pada kenyataannya dalam penelitian ini terdapat dua golongan pendapatan yang mempengaruhi keputusan menjadi *commuter*. Golongan pertama dengan tingkat pendapatan rendah yaitu Rp 1.100.000,00 yang berada di bawah UMR Jakarta, Depok dan Bogor namun tetap melakukan *commuting* atau migrasi ulang-alik (pulang-pergi) meskipun pendapatannya tidak mencukupi biaya *commuting*. Pada golongan kedua dengan tingkat pendapatan sebesar Rp 10.100.000,00 yang berada di atas rata-rata UMR Jakarta, Bogor dan Depok namun masih melakukan *commuting* dan menjadi *commuter*.

Adapun perhitungan biaya *commuting* sebagai berikut : pada umumnya *commuter* melakukan perjalanan minimal 8 stasiun dengan *commuter line* dengan harga tiket pengguna *singletrip* Rp 4.000,00 (untuk 8 stasiun) + biaya kartu jaminan Rp 5.000,00 = Rp 9.000.000, berarti dalam 1 bulan dengan bekerja selama 24 hari menelan biaya *commuting* sebesar Rp 216.000,00 yang artinya 19,6% dari pendapatan Rp 1.100.000,00. Jika menggunakan *multitrip* yang dapat digunakan berkali-kali dengan harga kartu Rp 50.000,00 dengan saldo perjalanan yang dapat diisi ulang Rp 20.000,00 dengan ketentuan yang sama jika 8 stasiun dikenai harga Rp 4.000,00 maka biaya *commuting* per bulan sebesar Rp 126.000,00 yang artinya 11,4% dari pendapatan Rp 1.100.000,00. Jika biaya *commuting* dikenai terhadap tingkat pendapatan di bawah UMR Jakarta, Depok dan Bogor jelas akan sulit bagi mereka untuk memenuhi ataupun menutup kebutuhan hidup sehari-hari mereka. Pada akhirnya mereka akan mengalami *Stress That Does'nt Pay : Commuting Paradox* yang dikemukakan oleh Stutzer dan Frey (2008) yang intinya mengungkapkan bahwa jika ternyata pendapatan yang didapat perbulan tidak mencukupi biaya *commuting* maka akan ada biaya tambahan psikologis yang lebih mahal dan tidak dapat dipenuhi pekerja.

Berarti berdasarkan hasil perhitungan secara statistik dan pengamatan melalui survei lapangan, model Todaro dan Ravenstein mengalami dilema. Dikarenakan jika dilihat dari sisi golongan pertama seharusnya pekerja akan bermigrasi jika pendapatan yang didapatkan di daerah tujuan tinggi, namun kenyataannya hal tersebut tidak berlaku. Jika dilihat dari golongan kedua seharusnya dengan tingkat pendidikan yang tinggi pekerja tidak melakukan *commuting* (pulang-pergi) dan bermigrasi untuk menetap di daerah tujuan namun kenyataannya hal tersebut tidak berlaku. Adapun model Todaro dan Ravenstein tidak mampu menjelaskan kasus dalam penelitian ini jika dilihat dari sisi pelaku/migran yang diteliti berasal dari wilayah suburban yang memiliki sifat campuran antara rural dan urban bukan bersifat rural sehingga memiliki dimensi yang berbeda.

Pengaruh Gender Terhadap Probabilitas Keputusan Tenaga Kerja Menjadi Commuter

Berdasarkan hasil perhitungan secara statistika dalam penelitian ini gender berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan menjadi *commuter* dan memiliki koefisien negatif. Gender menggunakan data kualitatif dengan 1= laki-laki dan 0=perempuan, maka dapat diartikan secara statistik bahwa jika laki-laki, keputusan menjadi *commuter* akan menurun. Dapat diartikan kecenderungan menjadi *commuter* atau melakukan *commuting* sebagai mobilitas non permanen akan menurun pada laki-laki berarti laki-laki cenderung melakukan mobilitas permanen atau migrasi, yang artinya teori Ravenstein berdasarkan hukum migrasi mengenai perempuan lebih dominan melakukan migrasi dalam jarak pendek yang bisa berupa kasus melakukan *commuting* ditandai dengan koefisien negatif, yang berarti jika perempuan maka keputusan menjadi *commuter* akan meningkat karena jarak yang ditempuh pendek memungkinkan pulang-pergi untuk bekerja.

Berdasarkan hasil pengamatan terhadap survei lapangan, pada kenyataannya laki-laki lebih dominan menjadi *commuter* dan melakukan *commuting* yang dapat dilihat berdasarkan frekuensi laki-laki sebanyak 50 responden sedang perempuan 40 responden. Hal ini menandakan gender berpengaruh terhadap keputusan menjadi

commuter. Adapun konstruksi sosial mengenai perempuan lebih banyak mengurus urusan domestik rumah tangga dapat dibenarkan serta anggapan tentang perempuan sebagai nafkah tambahan dan laki-laki sebagai nafkah utama dapat dibenarkan, karena tercermin dari pendapatan laki-laki lebih tinggi dari pada perempuan.

Pengaruh Usia Terhadap Probabilitas Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan hasil perhitungan secara statistika dalam penelitian ini, usia tidak berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*. Berdasarkan hasil pengamatan terhadap survei di lapangan adalah usia pekerja yang melakukan *commuting* justru didominasi oleh rentang usia 45-50 dan 51-60 tahun.

Pengaruh Status Perkawinan Terhadap Probabilitas Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan hasil perhitungan secara statistika dalam penelitian ini, status perkawinan berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*. Adapun koefisien yang bernilai positif diartikan jika pekerja sudah menikah keputusan menjadi *commuter* dan melakukan *commuting* akan meningkat.

Pengaruh Sarana Transportasi Massal/*Commuter Line* Terhadap Probabilitas Keputusan Tenaga Kerja Menjadi *Commuter*

Berdasarkan teori Ravenstein mengenai hukum migrasi perkembangan teknologi cenderung meningkatkan angka migrasi yang berarti penyediaan sarana transportasi massal berupa *commuter line* dapat memicu migrasi. Berdasarkan hasil perhitungan secara statistika dalam penelitian ini, variabel sarana transportasi massal/*commuter line* berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan menjadi *commuter* dengan nilai koefisien positif yang artinya akan terjadi peningkatan menjadi *commuter* jika individu beranggapan fasilitas berupa *commuter line* mempermudah pergerakan ke kota serta mempersingkat jarak dan waktu tempuh. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian Frey (1987) bahwa fenomena suburbanisasi dari pusat kota ke daerah pinggiran terjadi karena didukung oleh perkembangan teknologi transportasi. Kemudian di tahun 2008 Stutzer dan Frey melakukan penelitian bahwa kemudahan transportasi menuju tempat kerja juga akan menjadi faktor pertimbangan sebagai bentuk kompensasi menjadi *commuter*.

E. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Variabel pendidikan, pendapatan dan usia tidak berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.
2. Variabel gender, status perkawinan dan sarana transportasi massal/*commuter line* berpengaruh secara signifikan terhadap probabilitas keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*.

Saran

Pilihan pekerja dari Bogor dan Depok menjadi komuter akan semakin membludak dari tahun ke tahun maka diharapkan adanya perbaikan sarana transportasi *commuter line* untuk mengatasi fenomena *commuting* yang tidak dapat dihindari antara Jakarta, Bogor dan Depok karena tersedianya *commuter line* memiliki pengaruh yang besar terhadap probabilitas keputusan pekerja menjadi komuter dibandingkan besarnya pendapatan yang seharusnya menjadi motif dominan melakukan *commuting*.

DAFTAR PUSTAKA

- Adioetomo, Sri Moertiningsih dan Omas Bulan Samosir. 2010. Dasar – Dasar Demografi. Jakarta: Salemba Empat.
- Adisasmita, Rahardjo. 2010. Kawasan dan Tata Ruang. Yogyakarta. Graha Ilmu
- Badan Pusat Statistik. 2013. Migrasi Risen 1980-2013. <http://bps.go.id>. Diakses pada 30 Nopember 2013
- Badan Pusat Statistik Jawa Barat. 2013. Hasil Sensus Penduduk Jawa Barat 1980-2012. <http://jabar.bps.go.id/>. Diakses pada 30 Nopember 2013
- Bailey, A.J., Blake, M.K dan Cooke, T.J. 2004. Migration, Care and The Linked Lives of Dual – Earner Households. Environment and Planning
- Becker. 1962. Investment in Human Capital: A theoretical Analysis. *The Journal of Political Economy* Vol. 70
- Bollens, John. C dan Schmandt Henry J. 1965. The Metropolis : Its People, Politics and Economic Life. Newyork. Harper&Row
- Chotib. 2003. Age Pattern of Migration from and into DKI Jakarta, Indonesia: An Analysis of the 1995 Intercensal Population Survey. Asian Metacentre for Population and Sustainable Development Analysis Research Paper Series No.8
- Cooke, T.J. 2003. Family Migration and The Relative Earning of Husbands and Wives. *Annals of The Association of American Geographers*.
- Cullen, Julie Berry dan Steven D. Levitt. 1999. Crime, Urban Flight, And The Consequences For Cities. *The Review Of Economics And Statistics*.
- Djojohadikusumo, Sumitro. 1994. Perkembangan Pemikiran Ekonomi : Dasar Teori Ekonomi Pertumbuhan dan Ekonomi Pembangunan. Jakarta : LP3S
- Dustmann, Christian dan Albrecht Glitz. 2011. Handbook of the Economics of Education. Elsevier. Diakses pada 20 Oktober 2013
- Federasi Serikat Pekerja Metal Indonesia. 2013. UMR kota di Jawa Barat. <http://fspmptbi.org/daftar-umr-ump-umk-tahun-2013>. Diakses pada 1 Desember 2013
- Frey, William H. 1987. Migration and Depopulation of Metropolis: Regional Restructuring or Rural Renaissance? Reprinted from American Sociological Review 52 (April,1987). The University of Michigan University Population studies Center
- Gera, Surendra dan Dennis Paproski. 1980. Impact of Age on Commuter Mobility. *Canadian Studies in Population*, Vol. 7, 1980
- Gianetti, Mariassunta. 2003. On the mechanics of migration decisions: skill complementarities and endogenous price differentials. *Journal of Development Economics*.
- Greenwood, M.J. 1975. Research on internal migration in the United States: a Survey. *Journal of Economic Literature*, 13: 397–433
- Gregor, Peter Mc. 2008. Today’s Relevancy of the Migration Determinants Theory. *Asian Social Science* Vol. 4 No. 9 September 2008
- Hanson, S., Pratt, G. 1991. Job Search And The Occupational Segregation Of Women. *Ann. Assoc. Amer. Geogr.*, 81, 229-253

- Jaeger, D. A., Dohmen, T., Falk, A., Huffman, D., Sunde, U., dan Bonin, H. 2010. Direct evidence on risk attitudes and migration. *Review of Economics and Statistics*
- Johnston, R. J. 1971. *Urban Residential Patterns : An Introductory Review*. London. G. Bell dan Sons Ltd
- Lee, Everett S. 1966. A Theory of Migration. *Demography*, Vol. 3, No. 1. <http://www.jstor.org> Diakses pada 2 Sept 2013
- Lewis, W. Arthur. 1954. Economic Development with Unlimited Supplies of Labor. *Manchester School of Economic and Social Studies Vol. 22*
- Madden, 1. and M. White. 1980. Spatial Implications of Increases in the Female Labor Force: A Theoretical and Empirical Synthesis. *Land Economies*
- Nugroho, Riant Dr. 2008. *Gender dan Strategi Pengarus – Utamaannya di Indonesia*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- O’Sullivan, Arthur. 2000. *Urban Economics*. New York. McGraw-Hill Companies.
- Preston, Valerie dan Sara McLafferty. 1993. Gender Differences in Commuting at Suburban and Central Locations. *Canadian Journal of Regional Science*
- PT. KAI Commuter Jabodetabek. 2012. Sekilas KRL. <http://www.krl.co.id/>. Diakses pada tanggal 29 Agustus 2013
- PT. KAI. 2013. <http://www.krl.co.id/>. Diakses pada tanggal 29 Agustus 2013
- Rabe, Birgitta dan Mark Taylor. 2010. Differences in Opportunities? Wage, Unemployment and House-Price Effects on Migration. *Economic and Social Research Council*
- Rustiadi, Ernan dan Dyah Retno Panuju. 1999. Suburbanisasi Kota Jakarta. Makalah pada Seminar Nasional Tahunan VII Persada Tahun 1999, Bogor.
- Schultz TW. 1961. Investment in Human Capital. *The American Economic Review, Volume LI*.
- Stutzer dan Bruno S. Frey. 2008. Stress that Doesn’t Pay : The Commuting Paradox. *The Scandinavian Journal of Economics*
- Sugiyono, Prof. DR. 2010. *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Todaro, M. P. 1969. A Model of Labor Migration and Urban Unemployment in Less Developed Countries. *American Economic Review*
- Widarjono, Agus. 2010. *Analisis Statistika Multivariat Terapan*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Wikipedia. 2013. Jabodetabek. <http://id.wikipedia.org/wiki/Jabotabek> Diakses pada 24 Oktober 2013.

