

Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pekerja Yang Menjadi Commuter Dan Tidak Menjadi Commuter Ke Kota Palembang

Novey Afriyani¹, Lili Erina², Tatang A.M Sariman²

¹Guru SMPN 3 Banyuasin I

²Jurusan Magister Kependudukan Program Pascasarjana Universitas Sriwijaya

Corresponding author : noveyafriyani84@gmail.com

Received: August 2017; Accepted October 2017; Published November 2017

Abstract

This study aims to analyze the factors that affect the workers who become commuters and do not become commuter to the city of Palembang. This research was conducted in Palembang City with the number of samples of 70 respondents who became commuter. Hypothesis testing is done multivariate by using logit (binary logistic regression) model to measure how big independent variable is marital status (MAR), gender (SEX), age (AGE), education level (EDUC), income (WAGE), and distance (DISTANCE) which affects the dependent variable that is a commuter or not a commuter. The value of R square 0,377 means that 37,7% of variation of factors influencing commuter worker or commuter can not be predicted from independent variable. Partially, income variable (WAGE), and distance (DISTANCE) have significant influence while marital status (MAR), gender (SEX), age (AGE), education (EDUC) have no significant effect. The income variable (WAGE) is the most dominant factor to the commuter worker and does not become commuter to Palembang city based on the highest Exp (B) value of 44,847 and has coefficient value 3,803.

Keyword: Being Commuter, Not Being Commuter

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor – faktor yang berpengaruh terhadap pekerja yang menjadi commuter dan tidak menjadi commuter ke kota Palembang. Penelitian ini dilakukan di Kota Palembang dengan jumlah sampel sebanyak 70 orang responden yang menjadi commuter. Pengujian hipotesis dilakukan secara multivariate dengan menggunakan model logit (Binary Logistic Regression) untuk mengukur seberapa besar variabel bebas yaitu status perkawinan (MAR), jenis kelamin (SEX), umur (AGE), tingkat pendidikan (EDUC), pendapatan (WAGE), dan jarak tempuh (DISTANCE) yang berpengaruh terhadap variabel terikat yaitu menjadi commuter atau tidak menjadi commuter. Nilai R square 0,377 yang berarti diperoleh 37,7% variasi faktor – faktor yang berpengaruh terhadap pekerja yang menjadi commuter atau tidak menjadi commuter dapat diprediksi dari variabel bebas. Secara Parsial variabel

pendapatan (WAGE), dan jarak tempuh (DISTANCE) berpengaruh secara signifikan sedangkan variabel status perkawinan (MAR), jenis kelamin (SEX), umur (AGE), tingkat pendidikan (EDUC) tidak berpengaruh secara signifikan. Variabel pendapatan (WAGE) merupakan faktor yang paling dominan terhadap pekerja yang menjadi commuter dan tidak menjadi commuter ke kota Palembang berdasarkan nilai Exp (B) tertinggi yaitu 44,847 dan memiliki nilai koefisien 3,803.

Kata kunci : Menjadi Commuter, Tidak Menjadi Commuter

PENDAHULUAN

Perpindahan penduduk yang bersifat tidak menetap atau disebut juga sebagai komuter, umumnya berkaitan dengan pekerjaan seseorang. Komuter yaitu orang yang setiap hari meninggalkan tempat tinggalnya dan pergi ke kota lain untuk bekerja atau berdagang dan sebagainya, tetapi pulang pada sore harinya. Komuter dapat menyebabkan jumlah penduduk di tempat tujuan bekerja bertambah pada siang hari (Adioetomo dan Samosir, 134:2013).

Pertumbuhan penduduk perkotaan yang pesat merupakan isu sentral yang menimbulkan berbagai permasalahan. Pertumbuhan penduduk perkotaan sekitar 65 persen disebabkan oleh mobilitas penduduk dan reklasifikasi, sisanya hanya 35 persen disebabkan oleh penambahan penduduk alamiah dari penduduk kota itu sendiri (Adam, 2010 dalam Martini dan Sudibia, 2013:77). Arus mobilitas penduduk yang tinggi tidak hanya meningkatkan laju pertumbuhan penduduk di perkotaan, arus mobilitas penduduk yang tinggi juga akan berdampak pada semakin tingginya kepadatan penduduk daerah perkotaan (Martin, 2006 dalam Agustina dan Yasa, 2013:470).

Kota memiliki peranan penting didalam perkembangan masyarakat. Kota menjadi semacam wadah kegiatan manusia yang selalu mengalami perubahan disetiap waktu baik dari segi ukuran, struktur dan infrastrukturnya. Kota Palembang adalah salah satu contoh kota Metropolis yang memiliki pertumbuhan penduduk yang cukup pesat setiap tahunnya. Kota Palembang memiliki kepadatan penduduk sebesar 3961,75 jiwa perkm² dengan luas wilayah 400,63 km², berdasarkan sensus penduduk (SP) 2010 menunjukkan jumlah penduduk Kota Palembang sebesar 1.455.284 jiwa, merupakan jumlah penduduk tertinggi diantara sebelas kabupaten dan tiga kota lain di Propinsi Sumatera Selatan. Di lihat dari sisi laju pertumbuhan penduduk selama sebelas tahun terakhir (2000 – 2011) Kota Palembang adalah sebesar 1,76 %. Laju pertumbuhan penduduk yang pesat di Kota Palembang tersebut diduga sebagai akibat dari mobilitas penduduk yang semakin tinggi ke Kota Palembang, selain dari faktor alamiah seperti kelahiran dan kematian yang juga turut mendukung laju pertumbuhan penduduk di Kota Palembang. Laju pertumbuhan penduduk diartikan sebagai perubahan jumlah penduduk di suatu wilayah tertentu setiap tahunnya.

Kota Palembang merupakan Ibukota Propinsi Sumatera Selatan yang merupakan pusat pemerintahan, pusat perekonomian, pusat perdagangan dan pusat segala aktivitas yang memiliki daya tarik cukup besar bagi penduduk dari luar daerah untuk datang mencari pekerjaan atau hanya sekedar berkunjung untuk berwisata. Kota tujuan dianggap memiliki kesempatan untuk dapat bekerja diberbagai bidang pekerjaan yang beragam, berbagai jenis fasilitas, dan ada harapan untuk hidup lebih layak dengan pendapatan yang lebih besar daripada pendapatan di daerah asal. Perkembangan kawasan perkotaan dapat mengakibatkan lebih banyak variasi lapangan pekerjaan sehingga menyebabkan adanya interaksi antara kota dengan kawasan pinggiran di sekitarnya. Aktivitas kaum migran yang melakukan pergerakan dari wilayah pinggiran ke kota induk dapat dikelompokkan sebagai migrasi ulang alik yaitu pergerakan yang dilakukan oleh migran dengan tidak ada niatan untuk menetap di wilayah tujuan dan dilakukan secara rutin dalam jangka waktu yang pendek, dan dapat terjadi dalam satu hari. Proses tersebut dikenal dengan istilah *commuting* (Munir, 1986 dalam Indrareni dan Ratnasari, 2013:928). Penduduk yang tinggal di kawasan pinggiran akan memilih untuk bekerja di kota sebagai *commuter* atau *penglaju* dengan harapan mampu memberikan kesempatan kerja yang lebih layak serta mendapatkan penghasilan yang lebih tinggi tentunya. Berdasarkan observasi lapangan penduduk yang tinggal di wilayah sub urban seperti wilayah Kabupaten Banyuasin, Kabupaten Ogan Ilir, dan Kabupaten Ogan Komering Ilir yang berbatasan langsung dengan wilayah Kota Palembang melakukan *commuting* dari wilayah sub urban menuju Kota Palembang.

Menurut Lee(1966), Todaro (1979), dan Titus (1982) dalam Mantra (2013:186) berpendapat bahwa motivasi seseorang untuk pindah adalah motif ekonomi. Perpindahan tempat atau migrasi wajar terjadi karena adanya ketimpangan ekonomi antar daerah atau pemerataan yang berbeda antara daerah satu dengan daerah lainnya. Faktor ketimpangan ekonomi antar daerah tersebut dapat menyebabkan pergerakan penduduk cenderung ke kota yang memiliki berbagai daya tarik yang diharapkan dapat memenuhi kebutuhan ekonominya. Terjadinya permasalahan tersebut secara berkelanjutan pada dasarnya akan memberikan dampak negatif bagi daerah tujuan atau kota. Kota sebagai daerah tujuan utama pergerakan penduduk memegang peranan yang penting di dalam perkembangan masyarakat. Lee (1966) dalam Mantra (2013:180) mengungkapkan bahwa adanya faktor positif dan faktor negatif di setiap daerah asal dan daerah 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 tujuan tersebut ataupun daerah asal yang akan menahan seseorang untuk tetap tinggal di wilayah asal tersebut. Faktor negatif juga di artikan sebagai daya dorong yang akan membuat seseorang pindah dari daerah asal ke daerah tujuan. Ada juga

faktor- faktor yang menjadi daya tarik maupun pendorong yang merupakan perkembangan hukum – hukum migrasi yang dikembangkan oleh Ravenstein (1885), dikutip oleh Bogue (1969), dalam Adioetomo dan Samosir (2010:138-139):

1. Migrasi dan jarak

Banyak migran yang bermigrasi dalam jarak yang pendek. Jika jarak suatu tempat makin jauh, maka semakin sedikit migran yang pergi dari tempat tersebut.

2. Migrasi bertahap

Seseorang yang tinggal dekat dengan kota besar akan bermigrasi jika perekonomian kota besar itu berkembang.

3. Arus dan arus balik

Setiap arus migrasi utama menimbulkan arus balik penggantinya.

4. Perbedaan antara desa dan kota dalam kecenderungan bermigrasi

Penduduk perkotaan cenderung tidak bermigrasi dibandingkan penduduk pedesaan.

5. Perempuan lebih dominan melakukan migrasi dalam jarak pendek

Dibandingkan dengan laki – laki, perempuan lebih banyak bermigrasi dalam jarak pendek.

6. Teknologi dan migrasi

Perkembangan teknologi cenderung meningkatkan angka migrasi.

7. Motif ekonomi lebih dominan

Walaupun berbagai faktor pendorong dapat menyebabkan terjadinya migrasi, keinginan untuk memperbaiki kondisi ekonomi merupakan faktor pendorong yang dominan.

Alasan lain yang melatar belakangi terjadinya mobilitas penduduk tidak menetap selain dari faktor ekonomi, yaitu adanya beberapa penelitian mengenai mobilitas penduduk yang menjelaskan alasan – alasan lain seperti adanya kesempatan untuk memperoleh pekerjaan yang lebih baik dan pendapatan yang lebih besar. Tingkat gaji atau upah yang diperoleh di daerah asal belum dapat menjangkakesejahteraan migran dan keluarganya. Perbedaan tingkat upah antara daerah asal dengan daerah tujuan tersebut mendorong penduduk melakukan mobilitas untuk mencukupi kebutuhan keluarga. Terdapat hubungan yang jelas antara tingkat pendidikan yang dicapai dan keinginan untuk melakukan mobilitas. Orang yang berpendidikan lebih tinggi cenderung lebih banyak melakukan mobilitas daripada yang pendidikannya lebih rendah. Seseorang yang terikat pernikahan maka beban hidup yang ditanggung akan bertambah, dan hal ini juga yang menyebabkan penduduk

melakukan commuter. Usia juga berpengaruh terhadap mobilitas penduduk, dimana usia 15-64 tahun termasuk usia produktif sebagai pekerja.

Sedangkan penduduk yang berumur lebih tua biasanya berniat untuk menetap atau melakukan migrasi permanen (Pratama, 2013:3). Status perkawinan juga merupakan kekuatan yang mendorong seseorang untuk melakukan mobilitas, apabila sudah berstatus menikah maka harus ada kesepakatan dari suami atau istri untuk melakukan mobilitas (Pangaribuan dan Handayani, 2013:3).

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 dalam Kusumaningrum, 2014:5). Menurut Hanson dan Pratt (1991) dalam Kusumaningrum (2014:5) pada umumnya wanita bekerja lebih dekat rumah dibandingkan pria untuk mengurangi waktu commuting. Alasan wanita bekerja lebih dekat dengan rumah juga menjelaskan kaitan dengan jarak yang di tempuh antara pria dan wanita dalam melakukan mobilitas. Menurut Mantra, adanya hubungan terbalik antara jarak dengan intensitas hubungan migran dengan daerah asal. Semakin dekat tempat tinggal migran dengan daerah tujuan maka semakin tinggi frekuensi kunjungan ke daerah asal (distance decay). Mobilitas nonpermanen yang disebabkan adanya perbedaan antara kekuatan menarik untuk tetap tinggal di daerah tujuan (sentripetal) dengan kekuatan seseorang untuk meninggalkan daerah asalnya dan melakukan mobilitas ke daerah tujuan (Mantra, 2013: 182).

Berdasarkan uraian yang berkaitan dengan commuter, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut : (1) Apakah faktor status perkawinan, jenis kelamin, umur, tingkat pendidikan, pendapatan dan jarak tempuh berpengaruh secara simultan terhadap pekerja yang menjadi commuter dan tidak menjadi commuter ke Kota Palembang? (2) Bagaimana pengaruh faktor status perkawinan, jenis kelamin, umur, tingkat pendidikan, pendapatan dan jarak tempuh secara parsial terhadap pekerja yang menjadi commuter dan tidak menjadi commuter ke Kota Palembang? (3) Faktor apa yang dominan mempengaruhi pekerja yang menjadi commuter dan tidak menjadi commuter ke Kota Palembang?

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif melalui pendekatan deskriptif. Penelitian ini bersifat deskriptif untuk membahas faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pekerja yang menjadi commuter dan tidak menjadi commuter ke kota Palembang. Penelitian ini juga bersifat kuantitatif untuk menjawab rumusan masalah. Penelitian ini bertujuan untuk menguji hipotesis status perkawinan, jenis kelamin, umur, tingkat pendidikan,

pendapatandan pengaruh jarak tempuh terhadap pekerja yang menjadi commuter dan tidak menjadi commuter ke kota Palembang.

Penelitian ini dilakukan di Kota Palembang, subjeknya adalah pekerja yang melakukan kegiatan pulang pergi dalam waktu satu hari atau penduduk yang menjadi komuter dengan daerah tujuan ke Kota Palembang.

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah pekerja di bidang informal yang melakukan kegiatan pulang pergi dalam waktu satu hari atau disebut komuter yang berada di kota Palembang. Dalam penelitian ini teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah sampling insidental. Menurut Sugiyono sampling insidental adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/ insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Sampel yang didapat adalah pekerja yang melakukan kegiatan pulang pergi dalam waktu satu hari atau disebut komuter. Responden yang ditemui secara kebetulan yang masuk ke Kota Palembang dari daerah suburban yang berbatasan langsung dengan Kota Palembang yaitu Kabupaten Banyuasin, Kabupaten Muba, Kabupaten Ogan Ilir, dan Kabupaten OKI. Tempat yang ditentukan untuk mengambil data penelitian adalah terminal Alang – alang lebar, terminal Plaju dan pasar plaju. Pengambilan sampel ini dilakukan pada pagi hari pada saat pelaku commuting akan pergi bekerja di mulai pukul 06.00 wib sampai dengan pukul 11.00 wib selama satu minggu sampai jumlah sampel mencukupi untuk penelitian.

Analisis dalam penelitian ini akan dilakukan secara multivariate maka jumlah sampel yang akan diambil minimal 10 kali dari jumlah variabel yang akan diteliti (Sugiyono,2014:74). Jumlah variabel dalam penelitian ini ada 7 variabel (1 variabel dependen dan 6 variabel independen) maka jumlah sampel adalah $10 \times 7 = 70$. Jumlah total sampel yang dijadikan sebagai responden pada penelitian ini adalah 70 responden yang menjadi commuter.

HASIL

Analisis Statistik

- Uji Kelayakan Model (*Goodnees Of Fit*)

Pengujian kelayakan model akan melihat nilai *goodness of fit test* yang diukur dengan nilai *Chi square* pada tingkat 5%, dengan demikian apabila diperoleh hasil uji yang tidak signifikansi, maka berarti tidak terdapat perbedaan antara data estimasi model regresi logistik dengan data obsevasi. Hasil pengujian *Hosmer Lameshow test* diperoleh sebagai berikut :

Tabel 1. Hasil Pengujian Hosmer Lameshow Test

Hosmer and Lemeshow Test			
<i>Step</i>	<i>Chi-square</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>
1	2,893	7	,895

Berdasarkan tabel 1. menunjukkan hasil pengujian kesamaan model prediksi dengan observasi diperoleh nilai nilai *chi square* sebesar 2,893 dengan signifikansi sebesar 0,895. Nilai signifikansi > 0,05 maka H_0 diterima. Hal ini berarti model regresi logistik sudah memenuhi *fit model* sehingga layak dipakai untuk analisis selanjutnya, karena tidak ada perbedaan yang nyata antara klasifikasi yang diprediksi dengan klasifikasi yang diamati.

Ketepatan model regresi logistik dengan data observasi dapat ditunjukkan dengan tabel klasifikasi yang berupa tabel tabulasi silang antara hasil prediksi dan hasil observasi. Tabulasi silang sebagai konfirmasi tidak adanya perbedaan yang signifikan antara data hasil observasi dengan data prediksi dapat dilihat pada tabel 2 berikut ini:

Tabel 2. Tabel Klasifikasi

Classification Table^a					
<i>Observed</i>		<i>Predicted</i>		<i>Percentage Correct</i>	
		<i>COMMUTER</i>			
		<i>Tidak menjadi commuter</i>	<i>Menjadi commuter</i>		
<i>Step 1</i>	<i>Commuter</i>	<i>Tidak commuter</i>	9	6	60,0
		<i>Commuter</i>	7	48	87,3
<i>Overall Percentage</i>				81,4	

a. The cut value is ,500

Berdasarkan tabel 2. responden yang memutuskan menjadi *commuter* dapat diprediksi secara tepat oleh model regresi logistik ini sebesar 87,3 %. Responden yang tidak dalam kategori tidak menjadi *commuter* dapat diprediksi secara tepat sebesar 60 %.

- **Uji Keseluruhan Model (Overall Model Fit)**

Tabel 3. Omnibus tests of Model Coefficients

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		<i>Chi-square</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>
<i>Step 1</i>	<i>Step</i>	33,167	6	,000
	<i>Block</i>	33,167	6	,000

Model 33,167 6 ,000

Hasil pengujian *omnibus test* diperoleh nilai *chi square* sebesar 33,167 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000. Nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa faktor – faktor yang berpengaruh terhadap pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter* dapat diprediksi dari variabel status perkawinan (*MAR*), jenis kelamin (*SEX*), umur (*AGE*), tingkat pendidikan (*EDUC*), pendapatan (*WAGE*), dan jarak tempuh (*DISTANCE*).

Untuk mengetahui besarnya variasi prediksi keenam variabel tersebut terhadap yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter* dapat dilihat dari nilai *R Square*. Dalam hal ini ada dua ukuran *R square* yaitu *Cox & Snell* yaitu sebesar 0,377. Sehingga berarti bahwa dengan ukuran *Cox & Snell* yang diperoleh hanya 37,7 % variasi faktor – faktor yang berpengaruh terhadap pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter* dapat diprediksi dari status perkawinan (*MAR*), jenis kelamin (*SEX*), umur (*AGE*), tingkat pendidikan (*EDUC*), pendapatan (*WAGE*), dan jarak tempuh (*DISTANCE*).

Tabel 4. Model Summary

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	39,575 ^a	,377	,584

a. Estimation terminated at iteration number 7 because parameter estimates changed by less than ,001.

Dari tabel 4. dapat dilihat ukuran *Nagelkerke* diperoleh sebesar 58,4% sehingga variasi faktor – faktor yang berpengaruh terhadap pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter* dapat diprediksi dari status perkawinan (*MAR*), jenis kelamin (*SEX*), umur (*AGE*), tingkat pendidikan (*EDUC*), pendapatan (*WAGE*), dan jarak tempuh (*DISTANCE*).

- Uji Secara Parsial

Tabel 5. Hasil Uji Binari Logistic Regression

Variables in the Equation									
	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)		
							Lower	Upper	
Step 1 ^a	<i>MAR</i>	-,767	1,019	,566	1	,452	,464	,063	3,423
	<i>SEX</i>	,305	1,177	,067	1	,796	1,356	,135	13,623
	<i>AGE</i>	,019	1,380	,000	1	,989	1,019	,068	15,216

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
EDUC	1,802	1,222	2,173	1	,140	6,061	,552	66,530
WAGE	3,803	1,206	9,941	1	,002	44,847	4,217	476,989
DISTANCE	2,815	1,482	3,609	1	,057	16,697	,915	304,819
Constant	-1,206	1,887	,408	1	,523	,299		

a. Variable(s) entered on step 1: MAR, SEX, AGE, EDUC, WAGE, DISTANCE.

$$\ln \frac{P}{1-P} = -1,206 - 0,767 \text{ MAR} + 0,305 \text{ SEX} + 0,019 \text{ AGE} \\ + 1,802 \text{ EDUC} + 3,803 \text{ WAGE} + 2,815 \text{ DISTANCE}$$

Parameter yang digunakan untuk uji parsial berdasarkan tabel 4.15 dengan membandingkan antara nilai signifikansi dengan taraf nyata sebesar 5% sehingga dapat diketahui hasil pengujian hipotesis dalam penelitian ini antara lain:

1. Hasil uji pengaruh variabel status perkawinan (*MAR*) terhadap probabilitas pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter*.

Berdasarkan hasil uji *binari logistic regression* pada tabel 4.15 variabel status perkawinan (*MAR*) memiliki koefisien sebesar -0,767 dengan nilai wald 0,566 dengan signifikan 0,452 bila menggunakan taraf signifikan 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel ini menunjukkan pengaruh yang tidak signifikan terhadap pekerja yang melakukan *commuter* ke Kota Palembang. Hal ini menunjukkan bahwa H_0 diterima.

2. Hasil uji pengaruh variabel jenis kelamin (*SEX*) terhadap probabilitas pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter*.

Berdasarkan hasil uji *binari logistic regression* pada tabel 4.15 variabel jenis kelamin (*SEX*) memiliki koefisien sebesar 0,305 dengan nilai wald 0,067 dengan signifikan 0,796 bila menggunakan taraf signifikan 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel ini menunjukkan pengaruh yang tidak signifikan terhadap pekerja yang melakukan *commuter* ke Kota Palembang. Hal ini menunjukkan bahwa H_0 diterima. Nilai *Exp (B)* variabel jenis kelamin (*SEX*) sebesar 1,356 yang berarti probabilitas responden yang melakukan *commuter* 1,356 lebih tinggi untuk responden yang berjenis kelamin laki – laki dibandingkan dengan responden yang berjenis kelamin perempuan.

3. Hasil uji pengaruh variabel umur (*AGE*) terhadap probabilitas pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter*.

Berdasarkan hasil uji *binari logistic regression* pada tabel 4.15 variabel umur (*AGE*) memiliki koefisien sebesar 0,019 dengan nilai wald 1,380

dengan signifikan 0,989 bila menggunakan taraf signifikan 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel ini menunjukkan pengaruh yang tidak signifikan terhadap pekerja yang melakukan *commuter* ke Kota Palembang. Hal ini menunjukkan bahwa H_0 diterima.

4. Hasil uji pengaruh variabel pendidikan (*EDUC*) terhadap probabilitas pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter*.

Berdasarkan hasil uji *binari logistic regression* pada tabel 4.15 variabel pendidikan (*EDUC*) memiliki koefisien sebesar 1,802 dengan nilai wald 2,173 dengan signifikan 0,140 bila menggunakan taraf signifikan 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel ini menunjukkan pengaruh yang tidak signifikan terhadap pekerja yang melakukan *commuter* ke Kota Palembang. Hal ini menunjukkan bahwa H_0 diterima.

5. Hasil uji pengaruh variabel pendapatan (*WAGE*) terhadap probabilitas pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter*.

Berdasarkan hasil uji *binari logistic regression* pada tabel 4.15 variabel pendapatan (*WAGE*) memiliki koefisien sebesar 3,803 dengan nilai wald 9,941 dengan signifikan 0,002 yang lebih kecil dari 0,05 ($\alpha = 5\%$). Hal ini menunjukkan bahwa H_1 diterima maka variabel pendapatan menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap pekerja yang melakukan *commuter* ke Kota Palembang.

6. Hasil uji pengaruh variabel jarak tempuh (*DISTANCE*) terhadap probabilitas pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter*.

Berdasarkan hasil uji *binari logistic regression* pada tabel 4.15 variabel jarak tempuh (*DISTANCE*) memiliki koefisien sebesar 2,815 dengan nilai wald 3,609 dengan signifikan 0,057 yang lebih kecil atau sama dengan 0,05 ($\alpha = 5\%$). Hal ini menunjukkan bahwa H_1 diterima maka variabel jarak tempuh menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap pekerja yang melakukan *commuter* ke Kota Palembang.

PEMBAHASAN

Pengaruh variabel status perkawinan (*MAR*) terhadap pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang

Variabel status perkawinan (*MAR*) memiliki koefisien sebesar -0,767 dengan nilai wald 0,566 dengan signifikan 0,452 bila menggunakan taraf signifikan 0,05 maka variabel ini tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap pekerja yang melakukan *commuter* ke Kota Palembang. Nilai Exp (B) variabel status perkawinan (*MAR*) sebesar 0,464 yang berarti probabilitas pekerja yang melakukan *commuter* ke Kota Palembang 0,464 lebih tinggi untuk responden yang sudah berstatus kawin dibandingkan dengan responden yang belum/ tidak kawin.

Pengaruh variabel jenis kelamin (*SEX*) terhadap pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang

Variabel jenis kelamin (*SEX*) memiliki koefisien sebesar 0,305 dengan nilai wald 0,067 dengan signifikansi 0,796 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 maka variabel ini tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang. Nilai Exp (B) variabel jenis kelamin (*SEX*) sebesar 1,356 yang berarti probabilitas pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang 1,356 lebih tinggi untuk responden yang berjenis kelamin laki – laki dibandingkan dengan responden yang berjenis kelamin perempuan. Perbedaan jenis kelamin ternyata cukup mempengaruhi pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang.

Pengaruh variabel umur (*AGE*) terhadap pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang

Variabel umur (*AGE*) memiliki koefisien sebesar 0,019 dengan nilai wald 0,000 dengan signifikansi 0,989 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 maka variabel ini tidak berpengaruh secara signifikan untuk pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang. Nilai Exp (B) variabel *AGE* 1,019 yang berarti probabilitas pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang 1,019 kali lebih. Berdasarkan pada teori migrasi oleh Ravenstein dalam penelitian Martini dan Sudibia (2013:83) yang berjudul keputusan melakukan mobilitas penduduk dan dampaknya terhadap pendapatan migran di Kota Denpasar menyatakan bahwa migran berumur relatif muda lebih banyak melakukan mobilitas karena memiliki produktivitas yang tinggi dalam bekerja.

Pengaruh variabel tingkat pendidikan (*EDUC*) terhadap pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang

Variabel tingkat pendidikan (*EDUC*) memiliki koefisien sebesar 1,802 dengan nilai wald 2,173 dengan signifikansi 0,140 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 maka variabel ini tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan untuk pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang. Nilai Exp (B) variabel *EDUC* sebesar 6,061 yang berarti probabilitas pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang 6,061 kali lebih tinggi untuk responden yang berpendidikan lebih tinggi dibandingkan responden yang berpendidikan rendah. Tanda koefisien positif (+) menunjukkan semakin tinggi tingkat pendidikan responden maka akan semakin besar probabilitas untuk melakukan *commuter* atau tidak *commuter*. Menurut Todaro (1999) dalam Pangaribuan dan Handayani (2013:2) menyimpulkan bahwa ada korelasi yang positif terhadap kesempatan memperoleh pendidikan dan migrasi. Pangaribuan dan Handayani (2013:2) dalam penelitiannya menyatakan orang yang berpendidikan lebih tinggi

cenderung lebih banyak melakukan migrasi daripada yang berpendidikan lebih rendah.

Pengaruh variabel pendapatan (*WAGE*) terhadap pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang

Variabel tingkat pendapatan (*WAGE*) memiliki koefisien sebesar 3,803 dengan nilai wald 9,941 dengan signifikansi 0,002 bila menggunakan taraf signifikan 0,05 maka variabel ini menunjukkan pengaruh yang signifikan untuk pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang. Nilai Exp (B) variabel *WAGE* sebesar 44,847 yang berarti probabilitas pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang 44,847 kali lebih tinggi untuk responden yang berpendapatan lebih tinggi dibandingkan responden yang berpendapatan rendah. Tanda koefisien positif (+) menunjukkan semakin tinggi pendapatan responden maka akan semakin besar probabilitas untuk melakukan *commuter*. Variabel tingkat pendapatan (*WAGE*) memiliki nilai Exp (B) yang tertinggi dari variabel lainnya sehingga variabel pendapatan (*WAGE*) merupakan variabel yang paling dominan dalam melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang.

Pengaruh variabel jarak tempuh (*DISTANCE*) terhadap pekerja yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang

Variabel jarak (*DISTANCE*) memiliki koefisien sebesar 2,815 dengan nilai wald 3,609 dengan signifikansi 0,057 bila menggunakan taraf signifikan 0,05 maka variabel ini menunjukkan pengaruh yang signifikan untuk melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang. Nilai Exp (B) variabel *DISTANCE* 16,697 yang berarti probabilitas responden yang melakukan *commuter* atau tidak *commuter* ke Kota Palembang 16,697 kali lebih tinggi dengan bertambahnya jarak tempuh untuk melakukan *commuting* ke daerah tujuan. Berdasarkan teori Ravenstein dalam Adioetomo dan Samosir (2013:139) yang menyatakan bahwa banyak migran yang bermigrasi dalam jarak yang pendek, jika jarak dengan suatu tempat yang makin jauh, maka semakin sedikit migran yang pergi dari tempat tersebut. Berdasarkan survey hal ini terjadi dikarenakan tuntutan pekerjaan dan lancarnya transportasi sehingga memungkinkan responden untuk melakukan mobilitas tidak menetap (*commuting*).

KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil pembahasan penelitian yang telah dilakukan dapat ditarik kesimpulan Variabel pendapatan (*WAGE*), Variabel jarak tempuh (*DISTANCE*) berpengaruh secara signifikan terhadap pekerja yang menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter* ke Kota Palembang, sedangkan variabel status perkawinan (*MAR*), jenis kelamin (*SEX*), umur (*AGE*), tingkat

pendidikan (EDUC) tidak berpengaruh secara signifikan. Variabel pendapatan (WAGE) merupakan faktor yang paling dominan terhadap pekerja yang menjadi commuter dan tidak menjadi commuter ke kota Palembang berdasarkan nilai Exp (B) tertinggi yaitu 44,847 dan memiliki nilai koefisien 3,803.

DAFTAR PUSTAKA

- Adioetomo, S. M., dan Omas, B. S. 2013. Dasar – Dasar Demografi. Jakarta: Salemba Empat.
- Agustina, P.W. dan I.G.W. M .Y. 2013. Pengaruh Faktor Sosial Demografi Dan Ekonomi Terhadap Keputusan Ingin Atau Tidak Menetap Pelaku Mobilitas Di Kota Denpasar. E-Jurnal EP UNUD, Vol.2, No.10, Oktober 2013. ISSN: 2303-0178. FE dan Bisnis. Denpasar: Universitas Udayana
- Indrareni, A., dan Anita.R. 2013. Pengaruh Pergerakan Pekerja Commuter Terhadap Pola Konsumsi Di Kecamatan Kaliwungu. Jurnal Teknik PWK Vol. 2 No. 4, 2013. Fakultas Teknik Universitas diponegoro
- Kusumaningrum, S. P. 2014. Pengaruh Kondisi Individu Dan Sosial-Ekonomi Terhadap Keputusan Menjadi Commuter Ke Kota Jakarta (Studi Tenaga Kerja Sektor Formal Dari Bogor Dan Depok Yang Menggunakan Commuter Line). Malang: Jurnal Ilmiah Jurusan Ekonomi Dan Bisnis Universitas Brawijaya
- Mantra, I.B. 2013. Demografi Umum. Edisi kedua cetakan XV. Yogyakarta :Pustaka Pelajar
- Martini, N.P.R. dan I.K.S. 2013. Keputusan Melakukan Mobilitas Penduduk Dan Dampaknya Terhadap Pendapatan Migran Di Kota Denpasar. Denpasar: E- Vol. 2 No. 2 Februari 2013. jurnal Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana
- Pangaribuan, K.H. dan Herniwati.R.H. 2013. Analisis Pengaruh Pendapatan, Pendidikan, Pekerjaan Daerah Asal, Jumlah Tanggungan dan status Perkawinan Terhadap Keputusan Migrasi Sirkuler ke Kota Semarang (Studi Kasus: Kecamatan Tembalang dan Pedurungan). Diponegoro Journal of Economics. Volume 2, Nomor 3. 2013. Halaman 1-10. FE dan Bisnis Universitas Diponegoro
- Pratama, A.M. 2013. Analisis faktor-faktor yang mendorong Seseorang untuk melakukan migrasi Ulang-alik (studi kasus pada migran kota Malang yang melakukan migrasi ulang-alik Ke Surabaya dengan menggunakan

Transportasi bus). Malang:Jurnal ilmiah jurusan ilmu EkonomiFakultas
Ekonomi dan BisnisUniversitas BrawijayaMalang

Sugiyono. 2013. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan RdanD. Bandung:
Alfabeta

_____. 2014. Statistik Untuk Penelitian.Bandung: Alfabeta