

**ANALISIS PROBABILITAS KEPUTUSAN  
ANGKATAN KERJA KOTA BEKASI UNTUK  
MELAKUKAN *COMMUTER* KE KOTA  
JAKARTA  
(Studi Kasus : Kecamatan Bekasi Utara)**



**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat  
Untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)  
Pada Program Sarjana Fakultas Ekonomika dan Bisnis  
Universitas Diponegoro

Disusun Oleh:  
**Martha Caesaratih**  
NIM. 12020110110011

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2014**

## PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Martha Caesaratih  
Nomor Induk Mahasiswa : 12020110110011  
Fakultas / Jurusan : Ekonomi / IESP  
Judul Skripsi : **ANALISIS PROBABILITAS  
KEPUTUSAN ANGKATAN KERJA  
KOTA BEKASI UNTUK  
MELAKUKAN *COMMUTER* KE  
KOTA JAKARTA (Studi Kasus  
Kecamatan Bekasi Utara)**  
Dosen pembimbing : Arif Pujiyono, S.E., M.Si.

Semarang, 19 September 2014

Dosen Pembimbing,

Arif Pujiyono, S.E., M.Si.

NIP . 19711222 199802 1004

## **PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN**

Nama Mahasiswa : Martha Caesaratih  
Nomor Induk Mahasiswa : 12020110110011  
Fakultas / Jurusan : Ekonomi / IESP  
Judul Skripsi : **ANALISIS PROBABILITAS  
KEPUTUSAN ANGKATAN KERJA  
KOTA BEKASI UNTUK  
MELAKUKAN *COMMUTER* KE  
KOTA JAKARTA (Studi Kasus  
Kecamatan Bekasi Utara)**

**Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 29 September 2014**

Tim penguji

1. Arif Pujiyono, S.E., M.Si. (.....)
2. Akhmad Syakir Kurnia, S.E., M.Si., Ph.D (.....)
3. Nenek Woyanti (.....)

Mengetahui  
Pembantu Dekan I

(Anis Chariri, S.E., M.Com., Ph.D., Akt.)  
NIP. 196708091992031001

## **PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI**

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Martha Caesaratih, menyatakan bahwa skripsi dengan judul : Analisis Probabilitas Keputusan Angkatan Kerja Kota Bekasi Untuk Melakukan *Commuter* Ke Kota Jakarta (Studi Kasus Kecamatan Bekasi Utara), adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri, dan/atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin itu, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut di atas, baik disengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian terbukti bahwa saya melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijasah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Semarang, 19 September 2014  
Yang membuat pernyataan,

( Martha Caesaratih )  
NIM : 12020110110011

## **ABSTRACT**

*Bekasi City has high growth of productive age. This is an opportunity and also a challenge for Bekasi City to manage their population become highly competition human resources. The actual phenomenon is such productive age does not absorbed enough by the labor market in Bekasi City. The labor whose does not absorbed by the labor market will seek jobs in another region like DKI Jakarta.*

*The objective of this study to analyze the income probability, rate of education, ages, gender, marital status, cost of transportation and family burden influencing the decisions of to do commuter. This study uses primary data with multistage sampling. The method used in this study is the logistic regression analysis to determine the effect of variable income probability, rate of education, ages, gender, marital status, cost of transportation and family burden to labor decisions for to do commuter or not.*

*The result of this study shows that the income and cost of transportation have a significant positive effect on the probability of labor decisions to do commuter. Mean while, age have a significant negative effect and significant to the probability of labor decisions to do commuter. Gender, marital status, rate of education and family burden variabel had no significant effect.*

*Keywords : commuter,migration, labor mobility, binary logistic regression.*

## KATA PENGANTAR

Kemuliaan bagi Allah Bapa disurga atas segala anugrahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul, “Analisis Probabilitas Keputusan Angkatan Kerja Kota Bekasi Untuk Melakukan Commuter Ke Kota Jakarta (Studi Kasus Kecamatan Bekasi Utara)”. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program sarjana pada Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro Semarang.

Skripsi ini dapat diselesaikan atas dukungan, bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak yang terlibat

1. Kedua orang tua (Markus Sugeng Khahono Dan Lidya Rahayu Susanawati) yang dengan sabar selama 4 tahun mendukung baik secara finansial, dukungan moral dan doa yang tak pernah putus. Skripsi ini adalah didedikasikan untuk kalian.
2. Arif Pujiyono, S.E., M.Si., selaku dosen pembimbing yang dengan penuh kesabaran membimbing dan mengarahkan serta mendampingi sampai akhir kelulusan.
3. Akhmad syakir kurnia, S.E., M.Si., Ph.D dan Nenik Woyanti, S.E., M.Si. selaku dosen penguji yang sudah bersedia menguji dan memberikan saran perbaikan skripsi ini.
4. Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Prof. Drs. Mohamad Nasir, MSi., Akt., Ph.D.

5. Dr. Hadi Sasana, S.E., M.Si., selaku ketua jurusan IESP fakultas ekonomika dan bisnis universitas diponegoro.
6. Darwanto, S.E.,M.Si., selaku dosen wali yang membimbing selama 4 tahun ini.
7. Evi Yulia Purwanti, S.E.,M.Si., selaku sekretaris jurusan yang dengan sabar memberikan waktu untuk mendengarkan kesulitan-kesulitan penulis selama proses kuliah dan skripsi,serta memberikan kesempatan berkonsultasi dan berdiskusi.
8. Bapak dan Ibu dosen jurusan IESP, Bu Hastarini, Bu Nonik, Pak Achma, Pak Nugroho dan dosen-dosen lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terimakasih untuk segala pengetahuan dan motivasinya
9. Seluruh staff dan pegawai yang ada dilingkungan Fakultas Ekonomika dan Bisnis
10. Adik-adikku (Caecilia Dinda Lestari dan Fransiskus Prima Christian) yang menjadi motivasiku untuk selalu berusaha menjadi kakak yang hebat.
11. Antonius Kurniawan yang selalu mengajarkan untuk berhenti mengeluh dan berusaha lebih giat serta berfikir logis dan rasional dalam menyikapi segala kesulitan.
12. Pakde Ambrosius Suyanto dan Bude Sulami yang memberikan tempat tinggal dan terimakasih untuk segala perhatian dan kasih sayangnya
13. Atika Dzulkhijiana sahabat yang selama 4 tahun ini berjuang bersama di kelas dan di kosan semoga kita bisa meraih kesuksesan.

14. Iga Anjar Prihandayani dan keluarganya yang selalu menjadi tempat ketika aku suwung.
15. Teman-teman IESP Nisa, Pipit, Kunto, Ari, Bram, Agil, Irul, Nalar, Sandy dan 69 teman-teman IESP R1 lainnya yang telah berproses bersama selama 4 tahun. Terimakasih untuk suka duka dan kisah-kisahny yang menjadi kenangan terindah yang tidak akan terlupakan.
16. Fauzani Zamzami dan Hani Agustina yang selama 2 semester ini kompak bimbingan, revisi dan semua yang dilakukan bersama-sama. Terimakasih untuk kebersamaan kerjasamanya.
17. Himpunan Mahasiswa Jurusan (HMJ IESP'2010) terimakasih atas pengalaman berorganisasinya
18. PRMK FE, Fani, Gratia, Stella, Rini, Ian, adik-adik PRMK 2011 yang menyenangkan dan teman-teman PRMK lainnya yang tidak dapat disebutkan satu per satu terimakasih atas kebersamaannya yang penuh kasih.
19. Teman-teman my house 165 Monic, Evin, Aul, Anggun, Candra, Igi, Gustin, Nisa, Dewi, Mbak Asty, Mbak Sonya, Mbak Agusta, Alm.Mbak Pera, Mbak Eksa yang beberapa tahun bersama dalam satu atap. Terimakasih untuk kasih sayangnya, suka duka yang telah dilewati menjadi seperti keluarga.
20. Teman-teman cozy house khususnya Evi Maya Sari, walaupun sebentar terimakasih sudah menjadi sahabat yang baik.

21. Ari Andri sebagai pihak BPS Kota Bekasi yang dengan sabar melayani permintaan data yang dibutuhkan
22. Dinas Tenagakerja Kota Bekasi, Kesbangpolinmas Kota Bekasi, Kecamatan Bekasi Utara, dan bapak-bapak RT dan warga di Kecamatan Bekasi Utara yang bersedia menjadi responden.
23. Semua pihak yang belum dapat disebutkan satu persatu.

Terimakasih untuk segalanya semoga Tuhan berkenan membalas kebaikan yang telah diberikan. Penulis mengucapkan permohonan maaf untuk segala kekurangan, kesalahan dan keterbatasan pada skripsi ini untuk itu penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang membangun. Besar harapan penulis skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak yang membutuhkan.

Semarang, 19 September 2014

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
PERSETUJUAN SKRIPSI .....	ii
PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN.....	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI .....	iv
<i>ABSTRACT</i> .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR .....	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	10
1.3. Tujuan dan Kegunaan.....	12
1.4. Sistematika Penulisan.....	13
BAB II TELAAH PUSTAKA .....	15
2.1 Landasan Teori dan Penelitian Terdahulu.....	15
2.1.1 Teori ketenagakerjaan.....	15
2.1.1.2 Penawaran dan Permintaan Tenaga Kerja.....	17
2.1.1.3 Ketidakseimbangan Tenaga Kerja .....	19
2.1.2 Teori Migrasi .....	20
2.1.2.1 Pengertian Migrasi .....	20
2.1.2.2 Bentuk–Bentuk Mobilitas penduduk.....	20
2.1.2.3 Hubungan antara Migrasi dan Tenaga Kerja .....	23
2.1.2.4 Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Bermigrasi .....	26
2.1.2.5 Hubungan Pendapatan dengan Keputusan Menjadi Commuter dan Tidak Menjadi Commuter.....	29
2.1.2.6 Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Keputusan Menjadi Commuter dan Tidak Menjadi Commuter.....	29
2.1.2.7 Hubungan Usia dan Jenis Kelamin dengan Keputusan Menjadi Commuter dan Tidak Menjadi Commuter .....	30
2.1.2.8 Hubungan Status Pernikahan dengan Keputusan Menjadi Commuter dan Tidak Menjadi Commuter.....	31

2.1.2.9	Hubungan Biaya Transportasi dengan Keputusan Menjadi Commuter dan Tidak Menjadi Commuter.....	32
2.1.2.10	Hubungan Jumlah Tanggungan Keluarga dengan Keputusan Menjadi Commuter dan Tidak Menjadi Commuter. ....	32
2.2	Penelitian terdahulu .....	34
2.3	Kerangka Pemikiran .....	37
2.4	Hipotesis.....	38
<b>BAB III</b>	<b>METODE PENELITIAN .....</b>	<b>40</b>
3.1	Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel.....	40
3.1.1	Variabel penelitian.....	40
3.1.2	Definisi Operasional Variabel .....	40
3.2	Populasi dan Sampel.....	42
3.2.1	Populasi dan Sampel.....	42
3.3	Jenis dan Sumber Data .....	44
3.3.1	Data Sekunder.....	44
3.3.2	Data primer .....	44
3.4	Metode Pengumpulan Data .....	45
3.5	Metode Analisis.....	46
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL DAN ANALISIS.....</b>	<b>51</b>
4.1.	Deskripsi Objek Penelitian .....	51
4.1.1.	Gambaran Umum Wilayah Penelitian .....	51
4.1.2.	Gambaran Umum Daerah Penelitian .....	54
4.1.3.	Karakteristik responden .....	56
4.1.3.1.	Usia Responden.....	57
4.1.3.2.	Jenis Kelamin Responden .....	58
4.1.3.3.	Status Pernikahan Responden .....	59
4.1.3.4.	Tingkat Pendidikan Responden.....	59
4.1.3.5.	Jenis Pekerjaan Responden .....	61
4.1.3.6.	Jumlah Tanggungan Responden.....	61
4.1.3.7.	Alasan Untuk Melakukan Commuter .....	62
4.1.3.8.	Alasan Responden Untuk Tidak Melakukan Commuter.....	63
4.1.3.9.	Jarak Tempuh Responden.....	63
4.1.3.10.	Jam dan Hari Bekerja Responden .....	64
4.1.3.11.	Alat Transportasi Yang Digunakan Responden. 65	
4.1.3.12.	Waktu Yang Ditempuh Responden .....	65
4.1.3.13.	Biaya Transportasi Responden.....	66
4.1.3.14.	Pendapatan Responden.....	67

4.2. Analisi Data.....	68
4.3. Interpretasi Hasil.....	73
4.3.1. VariabelPendapatan.....	73
4.3.2. Variabel Tingkat Pendidikan.....	74
4.3.3. Variabel Usia.....	74
4.3.4. Variabel Jenis Kelamin .....	75
4.3.5. Variabel Status Pernikahan .....	75
4.3.6. Variabel Biaya Transportasi.....	76
4.3.7. Variabel Jumlah Tanggungan.....	77
BAB V PENUTUP.....	78
5.1. Kesimpulan.....	78
5.2. Keterbatasan .....	79
5.3. Saran .....	80
DAFTAR PUSTAKA .....	81
LAMPIRAN A .....	84
LAMPIRAN B .....	87
LAMPIRAN C .....	90

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Pertumbuhan Penduduk Kota Bekasi Tahun 2008 – 2012.....	3
Tabel 1.2	Jumlah Penduduk Usia Produktif (15 – 64 tahun) Kota Bekasi pada tahun 2008 – 2012.....	4
Tabel 1.3	Penyerapan Tenaga Kerja Menurut Lapangan Pekerjaan Kota Bekasi Tahun 2008 – 2012.....	4
Tabel 1.4	Jumlah Penduduk Berdasarkan Angkatan Kerja Kota Bekasi Tahun 2008 – 2012.....	5
Tabel 1.5	Perbandingan Upah Minimum DKI Jakarta dan Kota Bekasi.....	7
Tabel 1.6	Mobilitas Penduduk yang Melakukan Perjalanan dari Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi ke Jakarta ( <i>commuter</i> ) Tahun 2012 .....	8
Tabel 1.7	Angkatan Kerja Kota Bekasi Berdasarkan Kecamatan Tahun 2012.....	10
Tabel 2.1	Batasan Ruang dan Waktu dalam Mobilitas Penduduk.....	23
Tabel 3.1	Angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Berdasarkan kelurahan.....	43
Tabel 4.1	Komposisi Penduduk Usia 15 Tahun Ke Atas Menurut Jenis Kegiatan Tahun 2012.....	52
Tabel 4.2	Komposisi Penduduk Kecamatan Bekasi Utara Berdasarkan Kelurahan Dan Angkatan Kerja.....	56
Tabel 4.3	Distribusi Usia Responden.....	57
Tabel 4.4	Distribusi Jenis Kelamin Responden.....	58
Tabel 4.5	Distribusi Status Pernikahan Responden.....	59
Tabel 4.6	Distribusi Tingkat Pendidikan.....	60
Tabel 4.7	Distribusi jenis pekerjaan.....	61
Tabel 4.8	Distribusi Jumlah Tanggungan Responden.....	62

Tabel 4.9	Distribusi responden berdasarkan alasan untuk <i>commuter</i> .....	62
Tabel 4.10	Distribusi responden tidak <i>commuter</i> berdasarkan alasan keputusan untuk tidak <i>commuter</i> .....	63
Tabel 4. 11	Distribusi Responden Berdasarkan Jarak Tempuh Ke Lokasi Bekerja.....	64
Tabel 4. 12	Distribusi Responden Berdasarkan Jam dan Hari Bekerja.....	64
Tabel 4. 13	Distribusi Responden Berdasarkan Alat Transportasi.....	65
Tabel 4.14	Distribusi Responden Berdasarkan Waktu Tempuh.....	66
Tabel 4.15	Distribusi Responden Berdasarkan Biaya Trasportasi.....	67
Tabel 4.16	Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan.....	68
Tabel 4.17	Ringkasan hasil uji kelayakan model.....	69
Tabel 4.19	Hasil Uji Hipotesis Variabel Yang Mempengaruhi probabilitas Untuk Melakukan <i>Commuter</i> .....	70

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Komposisi Penduduk Kota Bekasi berdasarkan Commuter dan Bukan <i>Commuter</i> Pada Tahun 2012.....	9
Gambar 2.1	Skema Komposisi Penduduk dan Tenaga Kerja.....,	17
Gambar 2.2	Grafik Penawaran dan Permintaan Tenaga Kerja.....	19
Gambar 2.3	Bentuk – Bentuk Mobilitas Penduduk.....	22
Gambar 2.4	Model Migrasi Todaro.....	24
Gambar 2.5	Kerangka Sistematis Untuk Menganalisis Keputusan Bermigrasi.....	28
Gambar 4.1	Banyaknya Pencari Kerja Yang Terdaftar Menurut Pendidikan Yang Ditamatkan.....	53
Gambar 4.2	Peta objek penelitian.....	54
Gambar 4.3	Luas Wilayah Berdasarkan Kelurahan.....	55

## DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A .....	84
LAMPIRAN B .....	87
LAMPIRAN C .....	90

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Pembangunan merupakan suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap–sikap masyarakat, dan institusi–institusi nasional, pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan (Todaro, 2006). Pertumbuhan ekonomi berkaitan erat dengan kenaikan output per kapita, yaitu sisi output totalnya (*Gross Domestic Product/GDP*) dan jumlah penduduknya. *Output* per kapita ialah *output* total dibagi dengan jumlah penduduk. Proses kenaikan *output* per kapita dianalisis dengan cara melihat apa yang terjadi dengan *output* total di suatu pihak, dan jumlah penduduk di lain pihak. Menurut pandangan para ekonom klasik (Adam Smith, David Ricardo, Thomas Robert Malthus, dan John Stuart Mill), maupun pandangan ekonom neoklasik (Robert Solow dan Trevor Swan), pada dasarnya ada empat faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, yaitu (1) jumlah penduduk, (2) jumlah stok barang modal, (3) luas tanah dan kekayaan alam, dan (4) tingkat teknologi yang digunakan (Suryana, 2000).

Penduduk memiliki peran yang sangat penting dalam pembangunan. Populasi yang besar merupakan pasar potensial yang menjadi sumber permintaan akan berbagai macam barang dan jasa yang kemudian akan menggerakkan berbagai macam kegiatan ekonomi, sehingga menciptakan skala ekonomis (*economies of scale*) yang menguntungkan semua pihak. Namun perlu diperhatikan laju pertumbuhan penduduk yang terlalu cepat mendorong timbulnya berbagai macam

masalah ekonomi, sosial, dan psikologis yang melatarbelakangi kondisi keterbelakangan yang menjerat negara–negara berkembang (Todaro, 2006).

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang memiliki jumlah penduduk terbanyak nomor tiga di Asia dengan jumlah penduduk sebanyak 248.731.000 jiwa (*World Population Statistics*, 2013). Menurut Badan Pusat Statistik (2012), Sumatra dan Jawa adalah dua pulau yang menyumbang penduduk terbesar di Indonesia. Sementara di Pulau Jawa yang memiliki jumlah penduduk paling besar adalah Provinsi Jawa Barat.

Secara administrasi Kota Bekasi merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Barat yang terdapat dalam kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (JABODETABEK) yang berbatasan langsung dengan Kota Metropolitan DKI Jakarta. Sebagai suburban dan kota satelit DKI Jakarta, Kota Bekasi memiliki berbagai kelengkapan fasilitas kota yang mendukung pertumbuhan Kota. Dengan segala kelengkapan fasilitas dan lokasinya yang dekat dengan Ibu Kota menjadikan Kota Bekasi sebagai lokasi yang nyaman untuk dihuni hal ini menyebabkan perubahan penduduk yang terus meningkat. Hal tersebut ditunjukkan pada Tabel 1.1

**Tabel 1.1**  
**Pertumbuhan Penduduk Kota Bekasi, Tahun 2008 – 2012**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Penduduk</b>	<b>Δ</b>
2008	2.238.717	-
2009	2.319.518	3,61 %
2010	2.334.871	0,66 %
2011	2.422.922	3,77 %
2012	2.523.032	4,13 %

Sumber: Bekasi dalam Angka, diolah 2014

Tabel 1.1 menunjukkan bahwa jumlah penduduk Kota Bekasi selama 5 tahun selalu mengalami peningkatan. Pada tahun 2008 jumlah penduduk kota Bekasi tercatat sebanyak 2.238.717 jiwa dan mengalami kenaikan sebanyak 80.801 jiwa menjadi 2.319.518 jiwa penduduk pada tahun 2009. Pada tahun 2010 penduduk Kota Bekasi 2.334.871 jiwa meningkat sebanyak 88.051 jiwa menjadi 2.422.922 jiwa penduduk pada tahun 2011. Peningkatan jumlah penduduk terbesar terjadi pada tahun 2011 yaitu sebanyak 100.110 jiwa penduduk sehingga pada tahun 2012 penduduk Kota Bekasi tercatat sebanyak 2.523.032. Peningkatan jumlah penduduk Kota Bekasi dapat terjadi karena beberapa faktor, antara lain adanya kelahiran penduduk (pertumbuhan alamiah), terjadinya migrasi atau mobilitas penduduk atau karena adanya tujuan tertentu.

Jumlah penduduk Kota Bekasi yang terus meningkat dari tahun 2008 hingga tahun 2012 diikuti dengan kenaikan jumlah penduduk usia produktif (15 tahun – 64 tahun) yang merupakan tenaga kerja dapat dilihat dalam Tabel 1.2

**Tabel 1.2**  
**Jumlah Penduduk Usia Produktif (15 – 64 tahun) Kota Bekasi**  
**pada tahun 2008 – 2012**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah</b>	$\Delta$	<b>%</b>
2008	1.618.214	-	-
2009	1.723.435	105.221	6,50%
2010	1.692.337	-31.098	-1,8%
2011	1.741.655	49.318	2,9%
2012	1.791.057	49.402	2,8%

Sumber: Bekasi dalam Angka, diolah 2014

Berdasarkan Tabel 1.2 dapat dilihat secara umum bahwa jumlah penduduk yang berada pada usia produktif (15 tahun – 64 tahun) relatif mengalami peningkatan. Pada tahun 2008 jumlah penduduk usia produktif sebanyak

1.618.214 kemudian meningkat menjadi 1.723.435 pada tahun 2009. Pada tahun 2010 penduduk usia produktif Kota Bekasi mengalami penurunan sebanyak 31.098 menjadi 1.692.337 hal ini terjadi karena adanya perubahan demografi yaitu mortalitas dan migrasi. Pada tahun 2011 jumlah penduduk usia produktif kembali mengalami peningkatan menjadi sebanyak 1.741.655 dan terus meningkat menjadi 1.791.057 pada tahun 2012.

**Tabel 1.3**  
**Penyerapan Tenaga Kerja Menurut Lapangan Pekerjaan Kota Bekasi**  
**Tahun 2008 – 2012**

<b>Tahun</b>	<b>Petani</b>	<b>Industri</b>	<b>Perdagangan</b>	<b>Jasa</b>	<b>Lain – Lain</b>	<b>Total</b>
2008	20.231	13.315	109.959	29.534	93.264	266.303
2009	9.584	8.200	121.497	23.807	91.785	254.873
2010	8.603	183.256	213.873	254.043	233.101	892.873
2011	3.416	205.758	229.742	317.451	234.263	990.630
2012	4.115	231.057	235.819	289.361	216.651	2.404.679

Sumber: Jawa Barat dalam Angka, diolah 2014

Pada tahun 2008 hingga tahun 2012, penyerapan tenaga kerja menurut lapangan kerja pada sektor jasa merupakan sektor pertama yang paling dominan terhadap penyerapan jumlah tenaga kerja di Kota Bekasi. Sektor kedua yang menyerap tenaga kerja terbanyak adalah sektor perdagangan. Sedangkan kontribusi penyerapan tenaga kerja yang terkecil terjadi pada sektor pertanian. Kecilnya kontribusi sektor pertanian terhadap penyerapan tenaga kerja menunjukkan bahwa lahan yang ada untuk sektor pertanian sedikit, sehingga sektor pertanian tidak mampu banyak menyerap tenaga kerja.

Jumlah penduduk usia produktif (15 tahun – 64 tahun) dibagi menjadi angkatan kerja dan bukan angkatan kerja. Angkatan kerja adalah penduduk usia

produktif yang berusia 15 - 64 tahun yang sudah mempunyai pekerjaan tetapi sementara tidak bekerja, maupun yang sedang aktif mencari pekerjaan. Bukan angkatan kerja adalah mereka yang berumur 10 tahun ke atas yang kegiatannya hanya bersekolah, mengurus rumah tangga dan sebagainya (BPS Kota Bekasi, 2012).

**Tabel 1.4**  
**Jumlah Penduduk Berdasarkan Angkatan Kerja Kota Bekasi**  
**Tahun 2008 – 2012**

<b>Tahun</b>	<b>Bekerja</b>	<b>Proporsi (%)</b>	<b>Pengangguran Terbuka</b>	<b>Proporsi (%)</b>	<b>Angkatan Kerja</b>
2008	901.041	87	137.985	13	1.039.026
2009	911.122	86	147.410	14	1.058.532
2010	892.876	88	123.065	12	1.015.941
2011	977.043	91	93.676	9	1.070.719
2012	990.630	89	166.290	15	1.106.920

Sumber: Jawa Barat dalam Angka, diolah 2014

Berdasarkan Tabel 1.4 ditunjukkan bahwa angkatan kerja Kota Bekasi selama 5 tahun mengalami fluktuatif dan terjadi penurunan pada tahun 2010 namun jumlah angkatan kerja kembali mengalami peningkatan tahun 2011 dan tahun 2012. Pada tahun 2008 hingga tahun 2012 angkatan kerja Kota Bekasi lebih didominasi oleh angkatan kerja yang bekerja dibandingkan dengan angkatan kerja yang menjadi pengangguran terbuka. Hal ini menunjukkan bahwa terjadinya peningkatan jumlah angkatan kerja telah disertai dengan penyediaan lapangan kerja. Namun demikian, peningkatan angkatan kerja lebih besar jumlahnya dibandingkan dengan peningkatan penyediaan lapangan kerja sehingga masih terdapat angkatan kerja yang tidak terserap dalam lapangan kerja yang ada di Kota Bekasi. Kelompok inilah yang termasuk dalam kelompok pengangguran terbuka.

Pengangguran adalah penduduk yang tidak atau belum bekerja yang sedang atau ingin mencari pekerjaan. Pengangguran yang dimaksud ini adalah pengangguran terbuka (BPS Kota Bekasi, 2012). Jumlah angkatan kerja yang termasuk dalam pengangguran terbuka dari tahun ke tahun cenderung meningkat. Berdasarkan Tabel 1.4 tersebut dapat disimpulkan bahwa peningkatan jumlah angkatan kerja lebih cepat dibandingkan dengan peningkatan penyediaan lapangan pekerjaan sehingga masih banyak angkatan kerja yang tidak terserap oleh lapangan kerja di Kota Bekasi.

Tingkat pengangguran yang tinggi disertai dengan distribusi pendapatan yang tidak merata dan ketidakseimbangan struktural menyebabkan berbagai macam kesenjangan antara lain kesenjangan pendapatan daerah, tingkat upah, infrastruktur dan fasilitas. Kesenjangan-kesenjangan tersebut terjadi baik antar wilayah, regional maupun nasional. Kondisi tersebut mendorong masyarakat melakukan mobilitas ke wilayah lain. Masyarakat bermigrasi ke daerah yang lebih menguntungkan dalam arti ekonomi dengan tujuan utama memperoleh pendapatan yang lebih tinggi (Nikmah, 2011).

Angkatan kerja yang tidak terserap oleh lapangan pekerjaan di Kota Bekasi akan mencari kesempatan kerja di kota sekitarnya. Kota Jakarta merupakan kota tujuan utama para angkatan kerja untuk memperoleh pekerjaan karena dianggap mampu menyediakan pekerjaan dengan upah yang lebih tinggi dibandingkan Kota Bekasi. Menurut Todaro migrasi terjadi karena adanya selisih upah atau perbedaan pendapatan. Pendapatan yang dipersoalkan disini bukanlah pendapatan aktual, melainkan pendapatan yang diharapkan.

**Tabel 1.5**  
**Perbandingan Upah Minimum DKI Jakarta dan Kota Bekasi**

Tahun	Jakarta	Bekasi
2009	1.069.865	1.089.000
2010	1.118.009	1.155.000
2011	1.290.000	1.285.421
2012	1.529.150	1.422.252.
2013	2.200.000	2.100.000

Sumber : Peraturan Gubernur Tentang Upah Minimum, diolah 2014

Perbandingan upah minimum DKI Jakarta dan Kota Bekasi pada Tabel 1.5 menunjukkan bahwa upah minimum di Kota Bekasi dan Jakarta saling menyusul bahkan pada tahun 2009 – 2010 Kota Bekasi memiliki upah minimum yang lebih tinggi dibandingkan dengan Jakarta namun sejak tahun 2011 – 2013 kota Jakarta memiliki upah minimum yang lebih besar dibandingkan dengan Kota Bekasi. Adanya selisih upah inilah yang menjadi pertimbangan angkatan kerja Kota Bekasi dalam memilih DKI Jakarta sebagai tempat tujuan angkatan kerja untuk mencari pekerjaan.

Ketika melakukan mobilitas ke Kota Jakarta, penduduk Kota Bekasi lebih tertarik terhadap mobilitas non permanen (*commuter*). Hal ini disebabkan oleh jarak yang dekat antara Kota Bekasi dengan Kota Jakarta yaitu  $\pm 25,9$  km adapun penyebab lainnya adalah angkatan kerja yang tidak terserap pada lapangan kerja yang ada di Kota Bekasi. Angkatan kerja ini akan melakukan *commuter* ke Kota Jakarta. Ketertarikan penduduk Kota Bekasi terhadap Kota Jakarta ini dibuktikan melalui banyaknya jumlah penduduk yang melakukan *commuter* ke Kota Jakarta dibandingkan dengan kota lainnya se BODETABEK melalui Tabel 1.6.

**Tabel 1.6**  
**Mobilitas Penduduk yang Melakukan Perjalanan dari Bogor, Depok,**  
**Tangerang, dan Bekasi ke Jakarta (*commuter*) Tahun 2012**

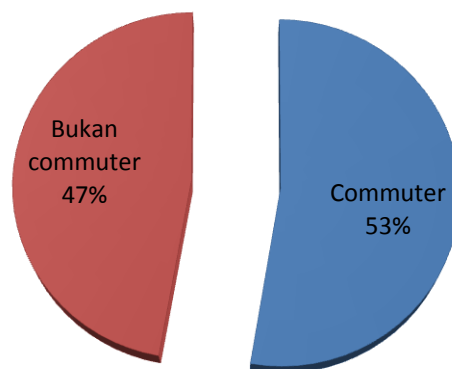
Kota	Jumlah
Bogor Depok	1.185.403*
Tangerang	1.158.486
Bekasi	1.330.554

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta 2012

\*) Merupakan jumlah gabungan komuter Kota Bogor dan Kota Depok

Tabel 1.6 menunjukkan bahwa Kota Bekasi merupakan Kota yang tingkat mobilitas penduduknya paling tinggi ke Kota Jakarta antara kota yang tergabung dalam BODETABEK dengan jumlah penduduk yang melakukan perjalanan ke Kota Jakarta sebanyak 1.330.554 jiwa. Kota Tangerang merupakan kota kedua dengan mobilitas penduduk ke Jakarta terbesar setelah Kota Bekasi dengan total penduduk yang melakukan perjalanan ke Kota Jakarta sebanyak 1.158.486 jiwa. Sedangkan yang memiliki mobilitas penduduk ke Kota Jakarta terkecil dengan total penduduk 1.185.403 jiwa terdapat pada Kota Bogor dan Depok. Hal ini mengindikasikan bahwa Kota Bekasi memiliki interaksi yang kuat dengan Kota Jakarta.

**Gambar 1.1**  
**Komposisi Penduduk Kota Bekasi berdasarkan *Commuter* dan Bukan *Commuter* Pada Tahun 2012**



Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta 2012, diolah

Tabel 1.6 menunjukkan bahwa jumlah penduduk yang menjadi *commuter* ke Kota Jakarta lebih banyak jumlahnya dibandingkan dengan penduduk yang tidak menjadi *commuter*. Pada tahun 2012 jumlah penduduk Kota Bekasi sebanyak 2.523.032 jiwa 53% dari jumlah penduduk tersebut atau sekitar 1.330.554 jiwa setiap harinya melakukan aktivitas di Kota Jakarta pada pagi hari dan kembali ke Kota Bekasi di malam harinya. Aktivitas dominan yang umum dilakukan oleh para *commuter* ini yaitu, bekerja dan sekolah. Para pekerja yang bertempat tinggal di wilayah pinggiran dan melakukan aktivitasnya di kota induk dapat disebut sebagai kaum migran. Aktivitas kaum migran yang melakukan pergerakan dari wilayah pinggiran ke kota induk dapat dikelompokkan sebagai migrasi ulang alik. Migrasi ulak-ulik 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).

Penelitian ini lebih difokuskan kepada Kecamatan Bekasi Utara karena kecamatan ini memiliki jumlah pencari kerja paling banyak sehingga besar kemungkinan pencari kerja ini akan mencari pekerjaan di DKI Jakarta dan melakukan *commuter*. Hal ini dibuktikan melalui Tabel 1.7

**Tabel 1.7**  
**Angkatan Kerja Kota Bekasi Berdasarkan Kecamatan Tahun 2012**

Kecamatan	Jumlah	Proporsi (%)
Pondok Gede	191632	10,7
Jati Sampurna	80638	4,5
Pondok Melati	98522	5,5
Jatiasih	148184	8,3
Bantargebang	75174	4,2
Mustika Jaya	124529	7
Bekasi Timur	189938	10,6
Rawa lumbu	162428	9,1
Bekasi Selatan	156146	8,7
Bekasi Barat	206475	11,5
Medan Satria	121868	6,8
Bekasi Utara	235523	13,1

Sumber : BPS Kota Bekasi, diolah 2014

Tabel 1.7 memberikan informasi bahwa jumlah angkatan kerja terbanyak berada pada wilayah Kecamatan Bekasi Utara sebanyak 235.523 orang. Kecamatan lainnya yang memiliki banyak angkatan kerja adalah Kecamatan Bekasi Barat dan Kecamatan Pondok Gede, masing-masing sebanyak 206.475 dan 191.632 angkatan kerja.

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diketahui bahwa jumlah penduduk Kota Bekasi dari tahun ke tahun selalu mengalami kenaikan yang secara otomatis meningkatkan jumlah- angkatan kerja. Namun jumlah angkatan kerja ini jauh

lebih tinggi dibandingkan dengan peningkatan penyerapan tenaga kerja sehingga masih menyisahkan jumlah pengangguran yang besar. Kondisi jumlah pengangguran terbuka Kota Bekasi pada tiap tahunnya mengalami peningkatan. Angkatan kerja yang tidak terserap pada lapangan kerja di Kota Bekasi ini mencari peluang ke daerah yang serapan tenaga kerjanya lebih besar. Kota Jakarta merupakan kota tujuan utama para angkatan kerja untuk memperoleh pekerjaan. Hal ini terjadi karena para angkatan kerja memilih Kota Jakarta karena UMR lebih tinggi. Pada sisi lain jarak tempuh Kota Bekasi ke Kota Jakarta relatif dekat ( $\pm 25,9$  km) dan terdapat transportasi yang memadahi, sehingga para angkatan kerja ini akan memutuskan untuk melakukan Commuter ke Kota Jakarta. Dengan demikian, maka perlu diteliti tentang pilihan-pilihan yang menentukan angkatan kerja Kota Bekasi menjadi *Commuter* atau tidak menjadi *Commuter* ke Kota Jakarta. Berdasarkan penjelasan pada rumusan masalah maka pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Seberapa besar faktor pendapatan mempengaruhi probabilitas keputusan angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta?
2. Seberapa besar faktor tingkat pendidikan mempengaruhi probabilitas keputusan angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta?
3. Seberapa besar faktor usia mempengaruhi probabilitas keputusan angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* atau ke Kota Jakarta?

4. Seberapa besar faktor jenis kelamin mempengaruhi probabilitas keputusan angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta?
5. Seberapa besar faktor status pernikahan mempengaruhi probabilitas keputusan angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta?
6. Seberapa besar faktor biaya transportasi mempengaruhi probabilitas keputusan angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta?
7. Seberapa besar faktor jumlah tanggungan mempengaruhi probabilitas keputusan angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta?

### **1.3. Tujuan dan Kegunaan**

Tujuan dilaksanakannya penelitian ini adalah untuk menganalisis probabilitas faktor pendapatan, tingkat pendidikan, umur, jenis kelamin, status pernikahan dan biaya transportasi dan jumlah tanggungan terhadap keputusan angkatan kerja Kota Bekasi untuk menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter* ke Kota Jakarta.

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi pengembangan ilmu pengetahuan, hasil penelitian diharapkan dapat menambah bahan referensi faktor–faktor yang mempengaruhi angkatan

kerja Kota Bekasi dalam mengambil keputusan untuk menjadi *commuter* atau tidak menjadi *commuter* ke Kota Jakarta.

2. Bagi pemerintah Kota Bekasi, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi pertimbangan dalam menentukan kebijakan yang berkaitan dengan mobilitas penduduk dan ketenagakerjaan serta solusi untuk mengatasinya.
3. Bagi angkatan kerja Kota Bekasi, penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi untuk menentukan keputusan dalam melakukan mobilitas tenaga kerja.

#### **1.4. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan merupakan uraian ringkasan dari materi yang dibahas dalam penelitian. Penelitian ini disusun dalam lima bab.

Bab pertama merupakan pendahuluan. Pada bab ini dijelaskan mengenai latar belakang pemilihan judul, tema penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian. Bab pertama dalam penelitian ini menjelaskan mengenai perkembangan pertumbuhan penduduk Kota Bekasi yang menyebabkan peningkatan angkatan kerja dan pengangguran terbuka serta mendorong kebutuhan angkatan kerja akan lapangan pekerjaan.

Bab kedua merupakan tinjauan pustaka. Pada bab ini dijelaskan mengenai dasar-dasar teori penelitian yaitu teori tenaga kerja, teori migrasi, teori yang berkaitan dengan mobilitas penduduk dan teori yang mempengaruhi keputusan bermigrasi. *Research observation* berupa penelitian-penelitian terdahulu yang

mendukung dan membantu referensi penelitian, serta kerangka pemikiran beserta dugaan yang bersifat sementara akan dibahas pada bab ini.

Bab ketiga merupakan metode penelitian. Pada bab ini dijelaskan mengenai variabel penelitian dan definisi operasional variabel, populasi dan sampel, penjelasan mengenai metode penelitian yang digunakan untuk mengolah data dalam penelitian ini, sumber data yang digunakan dalam penelitian, serta metode pengumpulan data dibahas dalam bab ini. Bab ketiga ini menjelaskan model regresi logistik dan uji kelayakan model yang digunakan.

Bab keempat merupakan pembahasan. Pada bab ini dijelaskan hasil dan analisis menguraikan deskripsi objek penelitian, analisis data responden dan pembahasan mengenai hasil analisis dari objek penelitian.

Bab kelima merupakan penutup. Pada bab ini berisi kesimpulan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan, serta saran-saran yang berkaitan dengan penelitian.

## **BAB II**

### **TELAAH PUSTAKA**

#### **2.1 Landasan Teori dan Penelitian Terdahulu**

##### **2.1.1 Teori ketenagakerjaan**

###### **2.1.1.1 Penduduk, Tenaga Kerja, Angkatan Kerja dan Pengangguran**

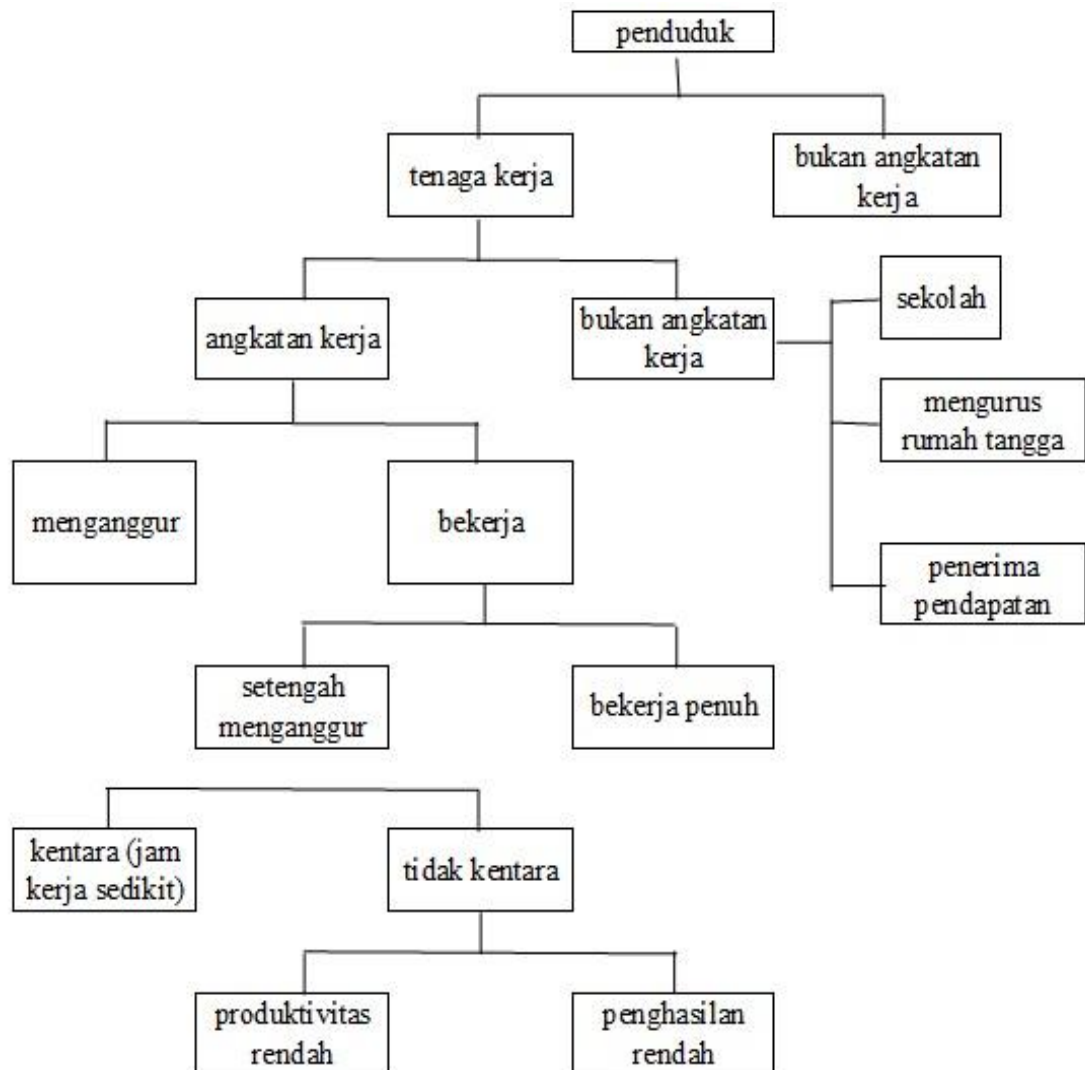
Menurut Widhaningrat (2010) penduduk merupakan sumber penawaran tenaga kerja. Kelahiran atau fertilitas menyebabkan penambahan jumlah penduduk, termasuk jumlah angkata kerja. Mortalitas menyebabkan berkurangnya jumlah angkatan kerja. Penurunan mortalitas bayi menyebabkan meningkatnya harapan hidup sehingga bayi-bayi yang lahir nantinya mencapai angka usia kerja. Variabel demografi yaitu migrasi dapat menambah atau mengurangi jumlah penduduk usia kerja tergantung situasi ekonomi suatu daerah. Usia kerja sering disebut sebagai usia dimana tenaga kerja secara potensial dapat melakukan kegiatan ekonomi produktif yaitu memproduksi barang-barang dan jasa. Tenaga kerja atau *manpower* adalah seluruh penduduk yang dianggap mempunyai potensi untuk bekerja secara produktif.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan menjelaskan bahwa ketenagakerjaan adalah segala hal yang berhubungan dengan tenaga kerja pada waktu sebelum, selama, dan sesudah masa kerja sedangkan Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Menurut BPS Kota Bekasi (2011), secara garis besar penduduk suatu negara dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu

tenaga kerja dan bukan tenaga kerja. Penduduk tergolong tenaga kerja jika penduduk tersebut telah memasuki usia kerja. Batas usia kerja yang berlaku di Indonesia adalah berumur 15 tahun – 64 tahun. Berdasarkan batas kerja, penduduk usia kerja dibagi menjadi angkatan kerja dan bukan angkatan kerja. Angkatan kerja adalah penduduk usia produktif yang berusia 15 – 64 tahun yang sudah mempunyai pekerjaan tetapi sementara tidak bekerja, maupun yang sedang aktif mencari pekerjaan. Bukan angkatan kerja adalah mereka yang berumur 10 tahun ke atas yang kegiatannya hanya bersekolah, mengurus rumah tangga dan sebagainya. Contoh kelompok ini adalah: anak sekolah dan mahasiswa, para ibu rumah tangga dan orang cacat, dan para pengangguran sukarela Konsep bekerja yang diterapkan oleh BPS adalah kegiatan melakukan aktifitas dengan maksud memperoleh atau membantu memperoleh penghasilan paling sedikit dilakukan selama satu jam secara berturut-turut dan tidak terputus.

Sumarsono (2009) menjelaskan bahwa pengangguran (*unemployment*) adalah suatu keadaan di mana seseorang yang tergolong dalam kategori angkatan kerja tidak memiliki pekerjaan dan secara aktif sedang mencari pekerjaan.

**Gambar 2.1**  
**Skema Komposisi Penduduk dan Tenaga Kerja**



Sumber : Simanjuntak, 2001

### 2.1.1.2 Penawaran dan Permintaan Tenaga Kerja

Penawaran tenaga kerja dipengaruhi oleh keputusan seseorang untuk bekerja atau tidak. Keputusan tersebut sesuai pada tingkah laku seseorang untuk menggunakan waktunya. apakah digunakan untuk bekerja atau digunakan untuk

kegiatan lain yang sifatnya lebih santai (tidak produktif tetapi konsumtif), atau merupakan kombinasi keduanya. Berkaitan dengan tingkat upah, maka keputusan untuk bekerja seseorang akan dipengaruhi oleh tinggi rendahnya penghasilan seseorang. Jika penghasilan tenaga kerja relatif sudah cukup tinggi, maka tenaga kerja tersebut cenderung untuk mengurangi waktu untuk bekerja. Hal tersebut menyebabkan bentuk dari kurva penawaran membelok ke kiri yang dikenal dengan *backward bending supply curve*. Keadaan ini menggambarkan bahwa semakin tinggi tingkat penghasilan seseorang akan semakin tinggi pula konsumsi waktu yang dibutuhkan untuk *leisure* atau kegiatan lain yang sifatnya konsumtif (Sumarsono, 2009).

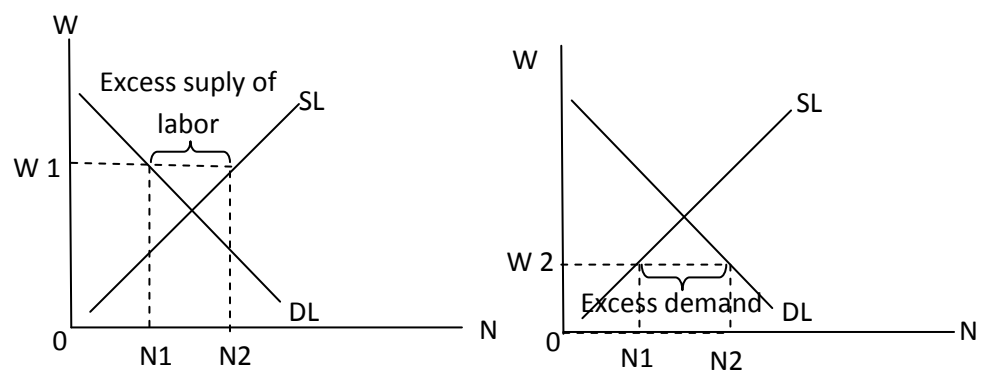
Permintaan tenaga kerja berkaitan dengan jumlah tenaga yang dibutuhkan oleh perusahaan atau instansi tertentu. Permintaan tenaga kerja dipengaruhi oleh perubahan tingkat upah dan perubahan faktor-faktor lain yang mempengaruhi permintaan hasil. Permintaan pengusaha atas tenaga kerja berlainan dengan permintaan konsumen terhadap barang dan jasa. Konsumen membeli barang karena barang itu memberikan nikmat (*utility*) kepada pembeli tersebut. Akan tetapi pengusaha memperkerjakan seseorang itu membantu memproduksi barang atau jasa untuk dijual kepada masyarakat konsumen. Dengan kata lain, tergantung dari penambahan permintaan pengusaha terhadap tenaga kerja, tergantung dari penambahan permintaan masyarakat terhadap barang yang diproduksinya. Permintaan tenaga kerja yang seperti itu disebut *derived demand* (Simanjuntak, 1985).

### 2.1.1.3 Ketidakseimbangan Tenaga Kerja

Salah satu masalah yang timbul pada bidang ketenagakerjaan adalah ketidakseimbangan antara permintaan dan penawaran tenaga kerja pada suatu tingkat upah tertentu. Ketidakseimbangan ini berupa :

1. Lebih besarnya penawaran dibandingkan dengan permintaan terhadap tenaga kerja (adanya *excess supply of labor*). Artinya pada suatu tingkat upah tertentu dan pekerjaan tertentu jumlah orang yang menawarkan tenaganya untuk bekerja lebih banyak dibandingkan dengan yang diminta .
2. Lebih besarnya permintaan dibanding penawaran tenaga kerja (adanya *excess demand for labor*). Artinya pada suatu tingkat upah tertentu dan pekerjaan tertentu jumlah orang yang diminta tenaganya untuk bekerja lebih banyak dibandingkan dengan yang ditawarkan.

**Gambar 2.2**  
**Grafik Penawaran dan Permintaan Tenaga Kerja**



Sumber : Widhaningrat (2010)

## **2.1.2 Teori Migrasi**

### **2.1.2.1 Pengertian Migrasi**

Menurut Munir (2010) migrasi adalah perpindahan penduduk dengan tujuan untuk menetap dari suatu tempat ke tempat lain melampaui batas politik/negara ataupun batas administratif/batas bagian dalam suatu negara. Ada dua dimensi penting yang perlu ditinjau dalam penelaahan migrasi, yaitu dimensi waktu dan dimensi daerah. Untuk dimensi waktu, ukuran yang pasti tidak ada karena sulit untuk menentukan berapa lama seseorang pindah tempat tinggal untuk dapat dianggap sebagai seorang migran, tetapi biasanya digunakan definisi yang ditentukan dalam sensus penduduk.

### **2.1.2.2 Bentuk–Bentuk Mobilitas penduduk**

Menurut Mantra (2003) migrasi sering diartikan sebagai perpindahan yang relatif permanen dari suatu daerah ke daerah lain. Ada dua jenis mobilitas penduduk yang pada umumnya berkaitan dengan pekerjaan seseorang, yaitu :

1. Migrasi sirkuler atau migrasi musiman, yaitu migrasi di mana seseorang berpindah tempat, tetapi tidak untuk menetap dan masih mempunyai keluarga atau mempunyai kaitan dengan daerah asal.
2. Migrasi ulang–alik (*commuter*), yaitu orang yang setiap hari meninggalkan tempat tinggalnya dan pergi ke kota lain untuk bekerja atau berdagang dan sebagainya, tetapi pulang pada sore harinya. Migrasi ulang–alik ini dapat menyebabkan jumlah penduduk di tempat tujuan bekerja bertambah pada siang hari.

Menurut Mantra (2003) mobilitas penduduk adalah gerak penduduk yang melintasi batas wilayah menuju wilayah lain dalam periode waktu tertentu. Mobilitas penduduk dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu;

1. Mobilitas Penduduk Vertikal

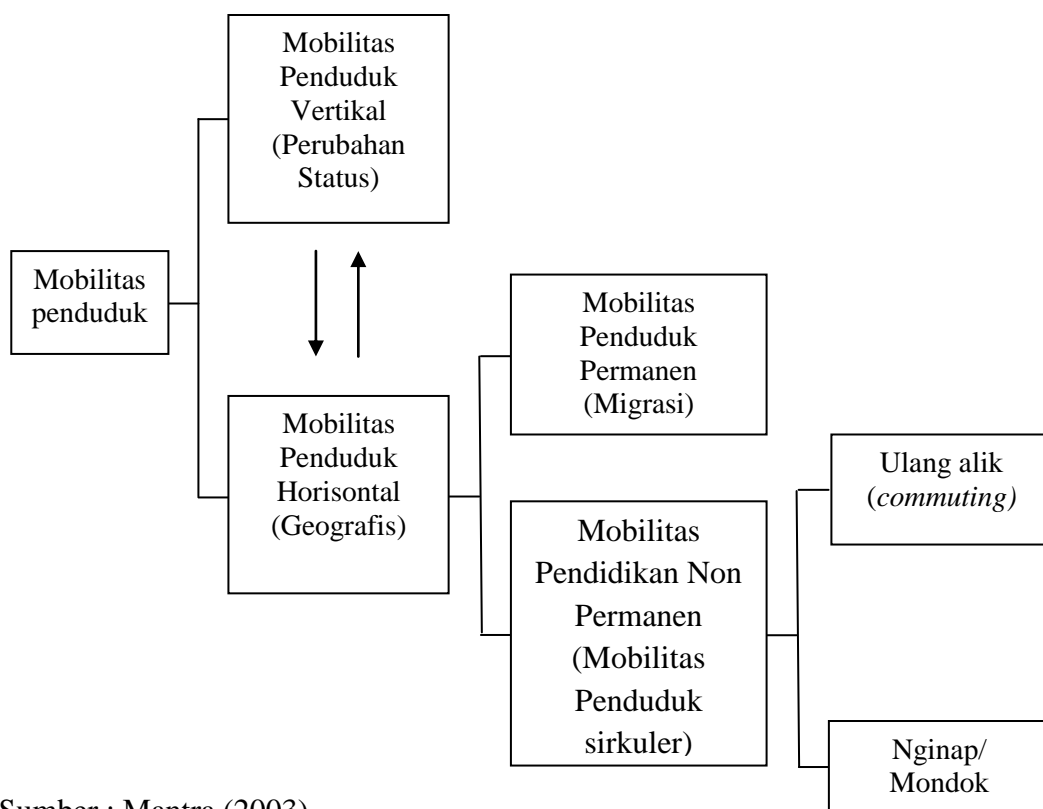
Mobilitas penduduk vertikal sering disebut dengan perubahan status, misalnya status pekerjaan.

2. Mobilitas Penduduk Horisontal

Mobilitas penduduk horisontal juga disebut perpindahan penduduk secara geografis. Mobilitas penduduk horisontal dibedakan menjadi dua; yang pertama adalah mobilitas penduduk permanen yaitu gerak penduduk yang melintasi batas wilayah asal menuju wilayah lain dengan tujuan menetap di daerah tujuan. Kedua, mobilitas penduduk non permanen yaitu, gerak penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain dengan tidak ada tujuan menetap. Mobilitas penduduk non permanen juga dibedakan menjadi dua macam yaitu, ulang alik (*nglaju/commuting*) adalah gerak penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dan kembali ke daerah asal pada hari itu juga dan migrasi serkuler atau sering disebut dengan gerak penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan lebih dari satu hari dan kurang dari 6 bulan. Mobilitas penduduk horisontal atau sering disebut dengan mobilitas penduduk geografis, menggunakan batas wilayah dan waktu sebagai indikatornya. Hal ini sesuai dengan paradigma ilmu geografi yang mendasarkan konsepnya atas wilayah dan waktu (*space and time concept*).

Menurut istilah Mantra (2003), migrasi harian (nglaju) atau *commuter* adalah jika seseorang yang bekerja dalam satu hari, yaitu pergi pada pagi hari dan kembali sore hari atau dihari yang sama, dilakukan secara terus menerus setiap harinya. Sementara mobilitas penduduk adalah gerak (*movement*), penduduk yang melintas batas wilayah menuju ke wilayah lain dalam periode waktu tertentu. Penggunaan batas wilayah dan waktu untuk indikator mobilitas penduduk horizontal ini mengikuti paradigma ilmu geografi yang mendasarkan konsepnya atas wilayah dan waktu (*Space and Time Concept*) (Mantra, 2003).

**Gambar 2.3**  
**Bentuk – Bentuk Mobilitas Penduduk**



Sumber : Mantra (2003)

Belum adanya kesepakatan di antara para ahli mobilitas penduduk mengenai ukuran batas wilayah dan waktu ini, menyebabkan hasil penelitian

mengenai mobilitas penduduk diantara peneliti tidak dapat dibandingkan. Skala penelitian yang digunakan dalam penelitian tentang mobilitas penduduk adalah bervariasi antara peneliti yang satu dengan peneliti yang lain, maka sulit bagi seorang peneliti mobilitas penduduk untuk menggunakan batas wilayah dan waktu yang baku (standar), sehingga sebaiknya tidak terdapat batasan baku untuk batas wilayah dan waktu dalam penelitian mobilitas penduduk. Semakin sempit batasan ruang dan waktu yang digunakan dalam suatu penelitian maka semakin banyak terjadi gerak penduduk antara wilayah tersebut. Secara ringkas bentuk-bentuk mobilitas penduduk di atas diringkas dalam Tabel 2.1

**Tabel 2.1**  
**Batasan Ruang dan Waktu dalam Mobilitas Penduduk**

No	Bentuk Mobilitas	Batasan Wilayah	Batas Waktu
1.	Ulang-alik ( <i>commuting</i> )	Dukuh (dusun)	6 jam atau lebih dan kembali pada hari yang sama
2.	Menginap/mondok di daerah tujuan	Dukuh (dusun)	Lebih dari satu hari tetapi kurang dari 6 bulan
3.	Permanen/menetap di daerah tujuan	Dukuh (dusun)	6 bulan atau lebih menetap di daerah tujuan

Sumber : Mantra (1978)

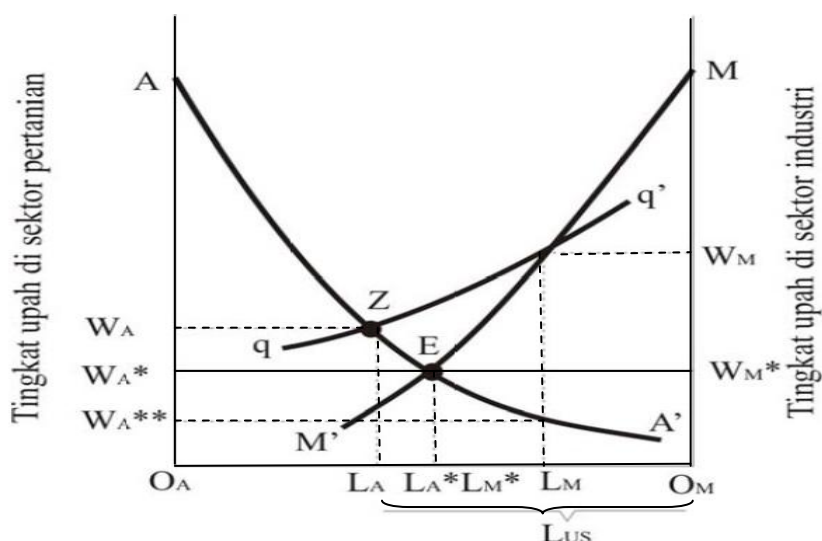
### 2.1.2.3 Hubungan antara Migrasi dan Tenaga Kerja

Todaro dan Smith (2006) menjelaskan teori migrasi Todaro bertolak dari asumsi bahwa migrasi dari desa ke kota pada dasarnya merupakan suatu fenomena ekonomi. Keputusan untuk melakukan migrasi juga merupakan suatu keputusan yang telah dirumuskan secara rasional, para migran tetap saja pergi, meskipun mereka tahu betapa tingginya tingkat pengangguran yang ada di

daerah–daerah perkotaan. Teori Todaro mendasarkan diri pada pemikiran bahwa arus migrasi itu berlangsung sebagai tanggapan terhadap adanya perbedaan pendapatan antara dan kota. Namun, pendapatan yang dipersoalkan disini bukan pendapatan aktual, melainkan pendapatan yang diharapkan.

Para migran senantiasa mempertimbangkan dan membanding–bandingkan pasar–pasar tenaga kerja yang tersedia bagi mereka di sektor dan perkotaan, kemudian memilih salah satu diantaranya yang sekiranya akan dapat memaksimalkan keuntungan yang diharapkan diukur berdasarkan besar kecilnya angka selisih antara pendapatan riil dari pekerjaan di kota dan dari pekerjaan di desa. Angka selisih tersebut juga senantiasa diperhitungkan terhadap besar kecilnya peluang migran yang bersangkutan untuk mendapatkan pekerjaan di kota. Model Migrasi Todaro tersebut dapat digambarkan dalam Gambar 2.4

**Gambar 2.4**  
**Model Migrasi Todaro**



Sumber : Todaro & Smith (2006)

Keterangan :

AA' = Tingkat Permintaan Tenaga Kerja Sektor Pertanian

MM' = Tingkat Permintaan Tenaga Kerja Sektor Industri

OA OM = Total Angkatan Kerja yang tersedia

WA = Tingkat Upah Sektor Pertanian

WM = Tingkat Upah Sektor Industri

Berdasarkan Gambar 2.4 asumsikan bahwa dalam perekonomian suatu negara hanya terdapat dua sektor; sektor pertanian di pedesaan dan sektor industri diperkotaan. Dalam perekonomian pasar neoklasik, tingkat upah *equilibrium* akan tercipta ketika  $WA^* = WM^*$ , dengan pembagian tenaga kerja sebanyak  $OALA^*$  untuk sektor pertanian dan  $OMLM^*$  untuk sektor industri. Sesuai dengan asumsi *full employment*, segenap tenaga kerja akan terserap habis oleh kedua sektor ekonomi tersebut. Namun, bila tingkat upah ditentukan oleh pemerintah, misalnya sebesar WM dan diasumsikan bahwa dalam perekonomian tersebut tidak ada pengangguran, maka tenaga kerja sebanyak OMLM akan bekerja di sektor industri manufaktur di perkotaan, sedangkan sisanya sebanyak OALM akan berkecimpung dalam sektor pertanian di pedesaan dengan tingkat upah sebanyak  $OAWA^{**}$ , di mana tingkat upah ini lebih kecil dibanding tingkat upah pasar yang mencapai  $OAWA^*$ . Kondisi yang demikian ini menciptakan kesenjangan atau selisih upah antara kota dan desa. Selisih upah inilah yang membuat para pekerja di pedesaan bebas melakukan migrasi ke kota untuk mendapatkan tingkat upah yang lebih tinggi, meskipun di desa tersedia lapangan kerja sebanyak OMLM.

#### **2.1.2.4 Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Bermigrasi**

Empat pemikiran dasar model migrasi dari Todaro, yaitu:

1. Migrasi desa–kota dirangsang terutama oleh berbagai pertimbangan ekonomi yang rasional dan yang langsung berkaitan dengan keuntungan atau manfaat dan biaya–biaya relatif migrasi itu sendiri (sebagian besar terwujud dalam keuangan namun ada pula yang terwujud dalam kepuasan psikologis).
2. Keputusan untuk bermigrasi bergantung pada selisih antara tingkat pendapatan yang diharapkan di kota dan tingkat pendapatan aktual dipedesaan. Besar kecilnya selisih pendapatan itu sendiri ditentukan oleh dua variabel pokok, yaitu selisih upah aktual di kota dan di desa, serta besar atau kecilnya kemungkinan mendapatkan pekerjaan di perkotaan yang menawarkan tingkat pendapatan sesuai dengan yang diharapkan.
3. Kemungkinan mendapatkan pekerjaan di perkotaan berkaitan langsung dengan tingkat lapangan pekerjaan di perkotaan, sehingga berbanding terbalik dengan tingkat pengangguran di perkotaan.
4. Laju migrasi desa–kota bisa saja terus berlangsung meskipun telah melebihi laju pertumbuhan kesempatan kerja. Kenyataan ini memiliki landasan yang rasional, karena adanya perbedaan ekspektasi pendapatan yang sangat lebar, yakni para migran pergi ke kota untuk meraih tingkat upah lebih tinggi yang nyata (memang tersedia). Dengan demikian, lonjakan pengangguran di perkotaan merupakan akibat yang tidak terhindarkan dari adanya ketidakseimbangan kesempatan ekonomi yang

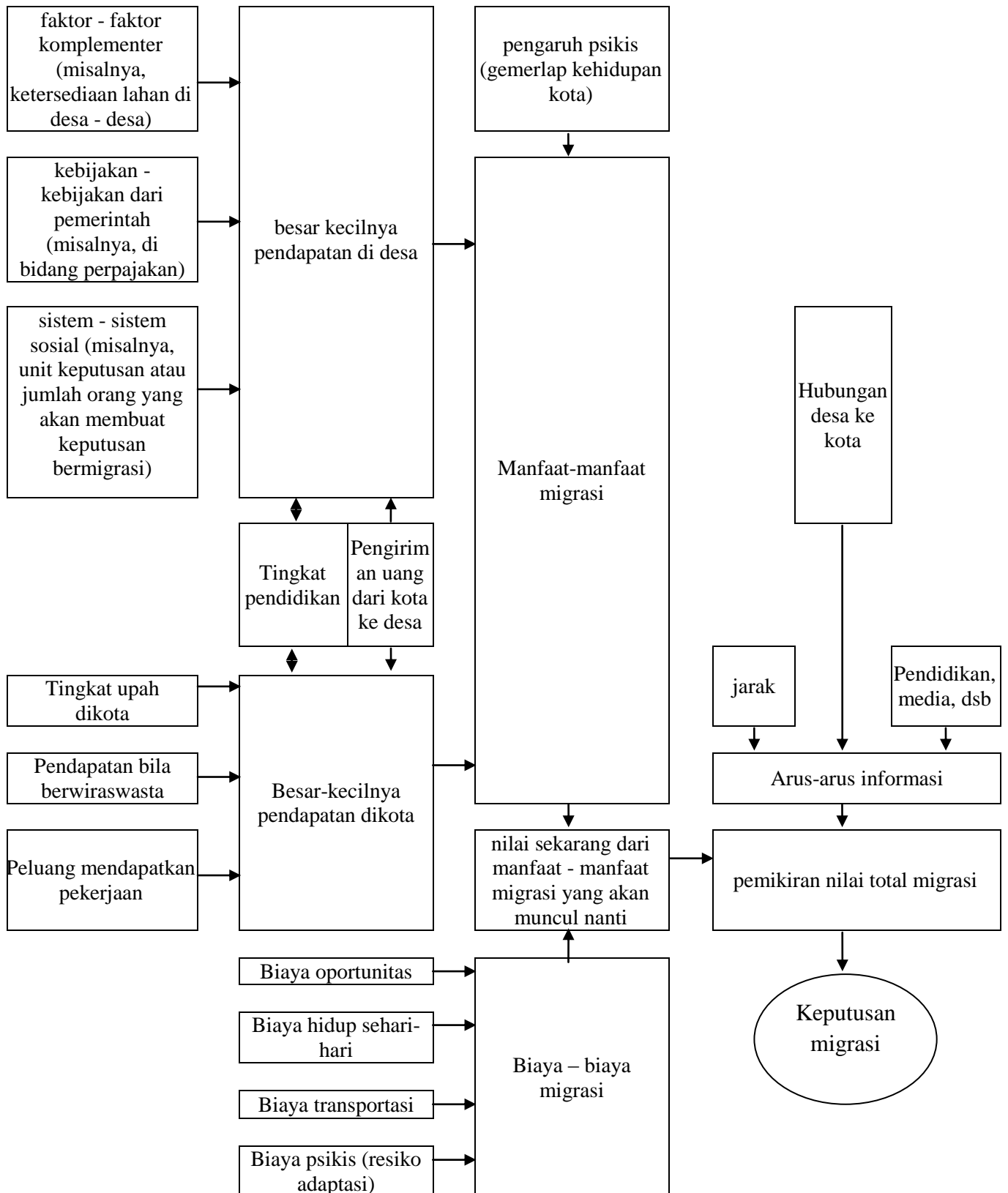
sangat parah antara daerah perkotaan dan daerah pedesaan, ketimpangan-ketimpangan seperti itu ditemui di kebanyakan negara–negara Dunia Ketiga.

Keputusan untuk melakukan migrasi juga merupakan suatu keputusan yang telah dirumuskan secara rasional; para migran tetap akan pergi, meskipun mengetahui tingginya tingkat pengangguran yang ada di daerah perkotaan. Selanjutnya, model todaro mendasarkan pada pemikiran bahwa arus migrasi berlangsung sebagai tanggapan adanya perbedaan upah antara kota dan desa. Dalam hal ini bukanlah penghasilan aktual, melainkan penghasilan yang diharapkan (*expected income*). Dasar dalam model ini menyatakan bahwa para migran mempertimbangkan dan membandingkan berbagai macam pasar tenaga kerja yang tersedia kemudian memilih salah satunya yang dapat memaksimalkan keuntungan yang “diharapkan” (*expected gains*) dari migrasi (Todaro, 2006).

Pada dasarnya, model todaro beranggapan bahwa segenap angkatan kerja, baik yang aktual maupun potensial, senantiasa membandingkan penghasilan “yang diharapkan” selama kurun waktu tertentu di sektor perkotaan (yaitu selisih antara penghasilan dan biaya migrasi) dengan rata–rata tingkat penghasilan yang bisa diperoleh di pedesaan. Masyarakat baru akan memutuskan untuk melakukan migrasi jika penghasilan bersih di kota melebihi penghasilan yang tersedia di desa.

Gambar 2.5 akan menunjukkan interaksi–interaksi secara keseluruhan antara berbagai faktor yang mempengaruhi keputusan untuk bermigrasi.

**Gambar 2.5**  
**Kerangka Sistematis Untuk Menganalisis Keputusan Bermigrasi**



Sumber : Todaro, 2003

#### **2.1.2.5 Hubungan Pendapatan dengan Keputusan Menjadi *Commuter* dan Tidak Menjadi *Commuter***

Teori Migrasi Todaro seperti yang telah dijelaskan pada sub bab hubungan antara migrasi dan tenaga kerja bahwa Teori Todaro mendasarkan diri pada pemikiran bahwa arus migrasi itu berlangsung sebagai tanggapan terhadap adanya perbedaan pendapatan antara dan kota. Hal ini di dukung dengan penelitian yang dilakukan Kaisar (2013), diperoleh bahwa pendapatan memiliki pengaruh yang positif terhadap keputusan seseorang seseorang untuk melakukan migrasi. Apabila perbandingan pendapatan yang jauh berbeda di daerah tujuan dengan daerah asal, maka akan ada alasan seseorang untuk melakukan migrasi.

#### **2.1.2.6 Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Keputusan Menjadi *Commuter* dan Tidak Menjadi *Commuter***

Berdasarkan teori *human capital*, Simanjuntak (1998) menjelaskan bahwa seseorang dapat meningkatkan penghasilannya melalui pendidikan. Setiap tambahan satu tahun sekolah dapat meningkatkan kemampuan kerja dan tingkat penghasilan seseorang. Hasil penelitian Meilvis (2007) menunjukkan bahwa tingkat partisipasi migrasi meningkat dengan meningkatnya tingkat pendidikan. Sebagian besar penduduk Desa Abar-abir yang memiliki tingkat pendidikan SMA ke atas lebih memilih melakukan mobilitas ke daerah lain untuk bekerja di luar desa di bandingkan bekerja di desa yang rata-rata bekerja sebagai petani atau buruh tani.

Hal ini mendukung teori Todaro (1999), yang menyimpulkan bahwa ada korelasi yang positif terhadap kesempatan memperoleh pendidikan dan migrasi.

Orang yang berpendidikan lebih tinggi cenderung lebih banyak melakukan migrasi daripada yang pendidikannya lebih rendah.

#### **2.1.2.7 Hubungan Usia dengan Keputusan Menjadi *Commuter* dan Tidak Menjadi *Commuter***

Penelitian Budijanto (2011) yang menyatakan bahwa pola migran yang melakukan migrasi merupakan penduduk pada usia produktif, karena penduduk usia produktif memiliki kecenderungan untuk mendayagunakan kemampuan secara maksimal sebagai suatu kemandirian dan tanggung jawab.

Simanjuntak (1998) menyatakan bahwa umur akan mempengaruhi penawaran tenaga pekerjaan. Penambahan penyediaan tenaga kerja akan mengalami peningkatan sesuai dengan penambahan umur, kemudian menurun kembali menjelang usia pensiun atau umur tua. Hal ini dikarenakan semakin tinggi tingkat umur akan semakin kecil proporsi penduduk yang bersekolah, sehingga penyediaan tenaga kerja mengalami peningkatan. Ketika umur tua tanggung jawab seseorang pada keluarga akan semakin besar, terutama pada penduduk usia muda yang sudah menikah. Selanjutnya, ketika tingkat umur semakin tua (masa Pensiun) maka secara fisik sudah tidak mampu bekerja.

#### **2.1.2.8 Hubungan Jenis Kelamin dengan Keputusan Menjadi *Commuter* dan Tidak Menjadi *Commuter***

Simanjuntak (1998) Semua kelompok umur, kecuali umur 10 – 14 tahun di kota, TPK laki–laki selalu lebih tinggi daripada TPAK perempuan. Hal ini sesuai dengan kenyataan bahwa laki–laki dianggap pencari nafkah yang utama

bagi keluarga. Pernyataan tersebut didukung hasil penelitian yang dilakukan oleh Iyul (2013) bahwa mayoritas migran berjenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 167 orang atau 66%. Sedangkan migran yang berjenis kelamin perempuan berjumlah 85 orang atau 34%.

#### **2.1.2.9 Hubungan Status Pernikahan dengan Keputusan Menjadi *Commuter* dan Tidak Menjadi *Commuter***

Keputusan untuk bekerja dari seseorang biasanya mempertimbangkan keputusan yang akan diambil oleh anggota lain dalam keluarga, misalnya :

1. Bahwa suami perlu mencari pekerjaan tambahan di samping pekerjaan tetap yang sudah ada, agar seorang istri dapat mengurus anak – anak dan rumah tangga.
2. Istri perlu bekerja (meskipun sebagai pekerja tidak tetap) supaya keluarga tersebut mampu menyekolahkan anak–anak sampai pendidikan tertinggi.
3. Anak tertua dalam rumah tangga perlu mencari pekerjaan.

Keluarga merupakan satu unit pengambil keputusan kerja menyusun strategi seperti dikemukakan di atas untuk memaksimalkan penghasilan keluarga. Pembagian kerja sering terjadi antara suami dan istri, dan di samping itu anak laki–laki dan perempuan juga ikut bekerja untuk meningkatkan penghasilan keluarga. Adanya kemauan wanita (istri, anak perempuan) bermandiri untuk berusaha membantu membiayai kebutuhan hidup sehingga menambah penghasilan keluarga. Responden yang sudah berkeluarga akan lebih memilih untuk bekerja di daerah asal karena dengan melakukan pembagian kerja mampu meningkatkan penghasilan tanpa perlu melakukan *commuter*.

Penelitian Iyul (2013) mendukung pernyataan (Yeremias, 1994) yang menunjukkan sebagian besar migran berstatus sudah menikah yaitu sebesar 68,6% atau 173 orang. Hal tersebut memperlihatkan bahwa migran ulang-alik Desa Abar-abir tahun 2013 rata-rata berperan sebagai kepala keluarga yang mempunyai tanggung jawab utama dalam memenuhi kebutuhan keluarga sehingga mereka bermigrasi untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih layak dengan pendapatan yang lebih tinggi.

#### **2.1.2.10 Hubungan Biaya Transportasi dengan Keputusan Menjadi *Commuter* dan Tidak Menjadi *Commuter*.**

Pendekatan biaya perjalanan digunakan untuk menilai manfaat yang diterima masyarakat dari penggunaan barang dan jasa lingkungan. Pendekatan ini juga mencerminkan kesediaan masyarakat untuk membayar barang dan jasa yang diberikan lingkungan dibandingkan dengan jasa lingkungan (Suparmoko, 2000). Pendekatan biaya perjalanan ini menyangkut waktu dan biaya yang dikorbankan oleh seseorang dalam menuju dan meninggalkan tempat tersebut. Penelitian Iyul (2013) mengungkapkan bahwa salah satu alasan migran melakukan mobilitas karena alasan biaya transportasi yang murah.

#### **2.1.2.11 Hubungan Jumlah Tanggungan Keluarga dengan Keputusan Menjadi *Commuter* dan Tidak Menjadi *Commuter*.**

Menurut Budijanto (2011) beban tanggungan merupakan banyaknya anggota keluarga yang menjadi tanggungan dalam suatu rumah tangga. Penelitian Waridin (2002) menunjukkan bahwa hasil estimasi statistik dari variabel jumlah

tanggungan keluarga responden di Indonesia juga mempengaruhi variabel dependen pada model logit biner secara signifikan. Jumlah tanggungan keluarga menjadi faktor pendorong bagi responden untuk berniat bekerja diluar negeri secara permanen atau tidak.

## 2.2 Penelitian terdahulu

No	Nama	Judul	Metodologi penelitian	Hasil
1.	Iyul Agustin Fauziyah Unesa 2013	Kajian Migran Ulang-Alik Di Desa Abar-Abir Kecamatan Bungah Kabupaten Gresik	Model analisis yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif analisis deskriptif dengan pendekatan ekologis dan fokus analisis <i>human behaviour-environment interactions</i>	Karakteristik Sosial, Ekonomi, Demografi migran ulang-alik Desa Abar-abir di dominasi oleh laki-laki. Berusia 25-29 tahun. Berstatus kawin. Memiliki tanggungan sebesar 3 orang. Berpendidikan tamat SMA. Bekerja sebagai petani dan buruh tani di daerah asal dan bekerja sebagai buruh pabrik di daerah tujuan. Faktor penyebab terjadinya mobilitas ulang-alik adalah sulit mencari pekerjaan di luar sektor pertanian di daerah asal dan mudahnya mencari pekerjaan di daerah tujuan dengan faktor penghalang berupa kemacetan.
2.	Kaisar Hasudungan Pangaribuan Undip 2013	Analisis Pengaruh Pendapatan, Pendidikan, Pekerjaan Daerah Asal, Jumlah Tanggungan dan Status Perkawinan Terhadap Keputusan Migrasi Ke Kota Semarang (Studi Kasus: Kecamatan Tembalang dan Pedurungan)	model analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah <i>binary logistic regression</i> . teknik pengambilan sampel, <i>multistage sampling</i>	Berdasarkan hasil pengujian yang dilakukan dengan menggunakan <i>binary logistic regression</i> diperoleh tiga variabel yang berpengaruh signifikan, yaitu variabel pendapatan (WAGE), pendidikan (EDU), dan pekerjaan daerah asal (JOBVLG). Sedangkan dua variabel lainnya, yaitu jumlah tanggungan (DEPENDENTS) dan status perkawinan (MAR) tidak berpengaruh. Besarnya selisih pendapatan antara di desa dan di kota mempengaruhi keputusan seseorang untuk bermigrasi ke kota. Selain itu, terbatasnya pekerjaan di daerah asal memicu seseorang untuk melakukan migrasi ke kota.

3.	Muhammad Rizal Universitas Negeri Medan, 2006	Keputusan Migrasi Sirkuler Pekerja Sektor Formal Di Kota Medan	Model analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah <i>Multiple regression</i> ,  teknik pengambilan sampel, <i>convenience sampling</i> .	Dari pengujian tersebut di peroleh <i>chi-square</i> 16,682 dengan signifikansi 0,005, sehingga disimpulkan bahwa secara simultan terdapat pengaruh variabel jenis pekerjaan, tingkat pendidikan, fasilitas kota, daya dorong desa, kepemilikan tanah terhadap migrasi sirkuler di kota Medan. Hasil ini konsisten dengan Penelitian yang dilakukan Zulkifli (2004) dan Muliani (2004). Adapun besarnya pengaruh terhadap migrasi sirkuler di kota Medan sebesar 12,3 %. Secara parsial diketahui hanya variabel tingkat pendidikan yang berpengaruh terhadap migrasi sirkuler di kota Medan ( $p = 0.002 < 5\%$ ). Sedangkan jenis pekerjaan ( $p = 0.698$ ), fasilitas kota ( $p = 0.525$ ), daya dorong desa ( $p = 0.231$ ) dan status kepemilikan tanah ( $p = 0.792$ ) tidak berpengaruh terhadap migrasi sirkuler di kota Medan.
4.	Meilvis E Tahitu 2007	Studi Tentang Migrasi Sirkuler Dikota Ambon	Analisis yang digunakan adalah analisis deskripsi dengan teknik pengambilan sampel.	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dorongan utama faktor untuk sebagian besar migran (41,25%) untuk bermigrasi adalah pendapatan di daerah asal yang relatif rendah. Sementara itu, faktor daya tarik utama adalah pendapatan di daerah tujuan relatif tinggi sebagaimana diakui oleh 41,25% dari migran. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa migrasi sirkuler berpengaruh positif dan negatif terhadap aspek sosial ekonomi masyarakat di Batu Merah.

5	Budijanto 2011	Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pengambilan Keputusan Wanita Migran Bermigrasi Ke Kota Malang.	Analisis deskriptif dengan <i>accidental sampling</i>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel demografi (umur, status perkawinan dan jumlah beban tanggungan) berpengaruh signifikan terhadap pengambilan keputusan wanita migran bermigrasi ke kota Malang. Demikian halnya variabel sosial ekonomi (pendidikan wanita migran, pendapatan rumah tangga, luas lahan garapan, dan jenis pekerjaan) berpengaruh signifikan terhadap pengambilan keputusan wanita migran bermigrasi ke kota Malang, kecuali kesempatan kerja di daerah asal yang berpengaruh tidak signifikan terhadap pengambilan keputusan wanita migran bermigrasi ke Kota Malang,
6.	Waridin 2002	Beberapa faktor yang mempengaruhi migrasi tenaga kerja indonesia (TKI) ke luar negeri	Analisis <i>regresi logit binary</i> dan logit multinomial dengan teknik <i>multistage sampling</i>	Hasil penelitian menunjukan secara bersama (sosial dan ekonomi), hasil estimasi dengan model logit binary menunjukan bahwa ada 5 faktor yang mempengaruhi niat TKI untuk bermigrasi dan bekerja diluar negeri, yaitu: status perkawinan, lama tinggal dinegara tujuan, pendapatan yang diperoleh, jumlah tanggungan keluarga, pengalaman kerja diluar negeri. Sedangkan faktor lain yang diduga mempengaruhi niat migrasi dalam bekerja diluar negeri secara statistik tidak dapat menjelaskan bagaimana fenomena dari niat TKI responden untuk bekerja dan menetap diluar negeri.

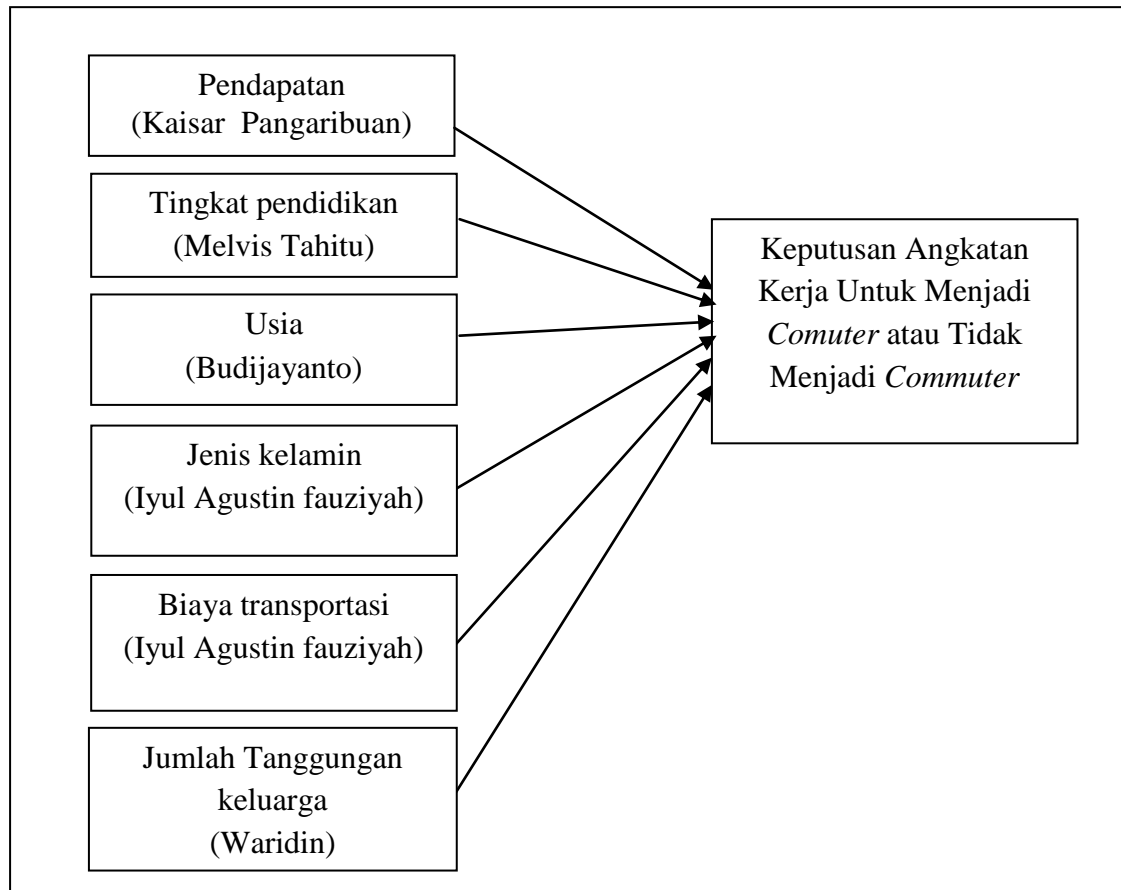
### 2.3 Kerangka Pemikiran

Penelitian ini menganalisis pengaruh pendapatan, tingkat pendidikan, umur, jenis kelamin, status pernikahan, biaya transportasi dan jumlah tanggungan keluarga terhadap keputusan angkatan kerja Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* dan tidak melakukan *commuter* ke Kota Jakarta. Hal ini dilatarbelakangi oleh fenomena yang terjadi di Kota Bekasi yang merupakan kota satelit penyokong Provinsi DKI Jakarta dengan segala kelengkapan sarana dan prasarana belum mampu untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan kesempatan kerja yang ada sehingga masyarakat masih mencari daerah lain sebagai pemenuhan kebutuhan lapangan pekerjaan.

Teori Lee dalam Mantra (2003) yang telah dibahas dalam landasan teori dikemukakan bahwa salah satu faktor yang menentukan keputusan seseorang untuk melakukan migrasi adalah keadaan ketika di daerah asal terdapat faktor kebutuhan yang tidak terpenuhi sedangkan di daerah tujuan memiliki faktor yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat yang tidak dapat terpenuhi.

Berdasarkan penjelasan tersebut dapat diilustrasikan pada gambar kerangka pemikiran penelitian berikut :

**Gambar 2.6 Kerangka Pemikiran Penelitian**



## 2.4 Hipotesis

Hipotesis merupakan dugaan yang bersifat sementara atas rumusan masalah. Dalam penelitian ini akan dirumuskan hipotesis guna memberikan arah dan pedoman dalam melakukan penelitian. Hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Diduga bahwa variabel pendapatan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap probabilitas keputusan angkatan kerja untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta.

2. Diduga bahwa variabel tingkat pendidikan berpengaruh positif dan signifikan terhadap probabilitas keputusan angkatan kerja untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta.
3. Diduga bahwa variabel usia berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap probabilitas keputusan angkatan kerja untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta..
4. Diduga bahwa jenis kelamin berpengaruh signifikan terhadap probabilitas keputusan angkatan kerja untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta.
5. Diduga bahwa status pernikahan berpengaruh positif dan signifikan terhadap probabilitas keputusan angkatan kerja untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta..
6. Diduga bahwa variabel biaya transportasi berpengaruh negatif dan signifikan terhadap probabilitas keputusan angkatan kerja untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta..
7. Diduga bahwa variabel jumlah tanggungan keluarga berpengaruh positif dan signifikan terhadap probabilitas keputusan angkatan kerja untuk melakukan *commuter* ke Kota Jakarta.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel**

##### **3.1.1 Variabel penelitian**

Variabel adalah konsep yang mempunyai bermacam-macam nilai. Konsep dapat diubah menjadi variabel. Caranya dengan memusatkan pada aspek tertentu dari variabel itu sendiri. Variabel juga dapat dibagi sebagai variabel dependen dan variabel bebas (Nazir, 2011). Variabel dependen dalam penelitian ini adalah Keputusan angkatan kerja Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* atau tidak *commuter*, sedangkan variabel independennya adalah pendapatan, tingkat pendidikan, usia, jenis kelamin, status pernikahan, biaya transportasi dan jumlah tanggungan.

##### **3.1.2 Definisi Operasional Variabel**

Definisi Operasional yang digunakan untuk masing-masing variabel dalam penelitian ini, yaitu :

1. Keputusan Angkatan Kerja

Definisi operasional keputusan angkatan kerja dalam penelitian ini adalah keputusan angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Kota Bekasi yang dipengaruhi oleh faktor-faktor internal dan eksternal angkatan kerja untuk melakukan *commuter* dan tidak melakukan *commuter* ke Kota Jakarta. Variabel dependen diukur melalui model logistik biner regresi dengan kategori, 1 = melakukan *commuter* ke Kota Jakarta, 0 = tidak melakukan *commuter* ke Kota Jakarta.

## 2. Pendapatan

Definisi operasional pendapatan dalam penelitian ini adalah jumlah pendapatan yang diterima oleh para responden yang bekerja di Kota Bekasi dan yang bekerja di Kota Jakarta dalam satuan rupiah per bulan. Variabel pendapatan merupakan variabel kontinyu yang diukur melalui skala dalam rupiah.

## 3. Tingkat Pendidikan

Definisi operasional tingkat pendidikan dalam penelitian ini adalah jenjang pendidikan yang telah di tempuh oleh responden. Tingkat pendidikan diukur berdasarkan tahun pendidikan yang ditempuh oleh responden. ( SD = 6 tahun, SMP = 9 tahun, SMA = 12 tahun, Diploma = 15 tahun, Sarjana = 16 tahun dan Magister = 18)

## 4. Usia

Definisi operasional variabel umur dalam penelitian ini adalah jumlah tahun hidup yang telah ditempuh oleh responden berdasarkan tahun kelahiran.

## 5. Jenis Kelamin

Definisi operasional variabel jenis kelamin dalam penelitian ini adalah perbedaan responden berdasarkan pada jenis kelaminnya yaitu perempuan dan laki-laki. Jenis kelamin merupakan variabel deskrit dengan ukuran nominal sehingga pengukurannya menggunakan variabel dummy, 0 = perempuan dan 1 = laki-laki.

#### 6. Status Pernikahan

Definisi operasional variabel status pernikahan dalam penelitian ini adalah status pernikahan yang dimiliki oleh responden yang merupakan variabel deskriptif dengan nilai 0 = untuk responden yang belum menikah, dan 1 = untuk responden yang sudah menikah dan atau janda/duda.

#### 7. Biaya Transportasi

Definisi operasional variabel biaya transportasi dalam penelitian ini adalah jumlah uang yang dikeluarkan untuk melakukan perjalanan ke tempat responden bekerja. Variabel ini diukur melalui satuan rupiah per bulan.

#### 8. Jumlah Tanggungan

Definisi operasional variabel jumlah tanggungan dalam penelitian ini adalah banyaknya jumlah keluarga besar yang harus ditanggung oleh responden. Variabel ini diukur dalam satuan orang.

### 3.2 Populasi dan Sampel

#### 3.2.1 Populasi dan Sampel

Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Kota Bekasi sebanyak 235.523

Sampel merupakan sebagian atau wakil dari populasi yang diteliti. Sampel yang diambil dari populasi harus representatif Arikunto (2002). Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *multistage sampling*, yaitu pengambilan sampel yang dilakukan secara bertahap. dari 12 kecamatan yang ada di Kota Bekasi diambil satu kecamatan yang memiliki

jumlah angkatan kerja paling banyak yaitu Kecamatan Bekasi Utara seperti yang dijelaskan pada Tabel 1.7

Tabel 1.7 memberikan informasi bahwa kecamatan yang memiliki jumlah angkatan kerja terbanyak adalah Kecamatan Bekasi Utara sebanyak 235.523 jiwa.

Dalam penelitian ini, penentuan ukuran sampel dapat dilakukan dengan menggunakan rumus Slovin :

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \dots\dots\dots(3.1)$$

n = ukuran sampel

N= ukuran populasi

e = nilai kritis (batas ketelitian) yang diinginkan. Penelitian ini menggunakan 10 persen sebagai nilai kritis.

$$n = \frac{235.523}{1+235.523 (0,1)^2} = \frac{235.523}{2.356,23} = 99,96\dots\dots\dots(3.2)$$

Hasil perhitungan berdasarkan rumus Slovin, di ketahui jumlah sampel yang digunakan adalah sebanyak 99,96 kemudian dibulatkan menjadi 100 sampel. Responden dari 6 kelurahan ini diambil secara proporsional berdasarkan besarnya jumlah angkatan kerja seperti yang dijelaskan pada Tabel 3.1

**Tabel 3.1**  
**Angkatan kerja Kecamatan Bekasi Utara Berdasarkan Kelurahan**

Kelurahan	Jumlah	Jumlah Responden
Harapan jaya	59374	25
Kaliabang tengah	67101	28
Perwira	25311	11
Harapan baru	21231	9
Teluk pucung	45909	19
Marga mulya	16596	7
Total	235523	100

Sumber : BPS Kota Bekasi, diolah 2014

### **3.3 Jenis dan Sumber Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dan data primer.

#### **3.3.1 Data Sekunder**

Data sekunder diperoleh dari buku, jurnal, literatur-literatur terkait dan publikasi terkait. Penelitian ini menggunakan data sekunder dengan periode pengamatan tahun 2008-2012. Data-data ini diperoleh dari berbagai penerbitan yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat dan Kota Bekasi serta kantor atau dinas lainnya yang terkait dengan penelitian ini. Data-data ini meliputi:

1. Data pertumbuhan penduduk Kota Bekasi tahun 2008 - 2012
2. Data jumlah penduduk usia produktif Kota Bekasi tahun 2008 - 2012
3. Data jumlah penduduk berdasarkan angkatan kerja Kota Bekasi tahun 2008 – 2012
4. Data penyerapan tenaga kerja menurut lapangan pekerjaan Kota Bekasi tahun 2008 - 2012
5. PDRB Kota Jakarta, Kota Bogor, Kota Depok, Kota Tangerang dan Kota Bekasi atas dasar harga berlaku tahun 2012
6. Jumlah penduduk yang melakukan perjalanan ke Jakarta dari BODETABEK 2012.

#### **3.3.2 Data primer**

Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui survei dan wawancara dengan angkatan kerja Kota Bekasi yang berada di Kecamatan Bekasi Utara yang

merupakan objek penelitian. Metode survei dilakukan dengan melakukan pengamatan di lokasi yang akan dijadikan penelitian. Sedangkan metode wawancara dilakukan dengan memberikan kuesioner yang berisi pertanyaan berkaitan dengan pilihan-pilihan yang mempengaruhi keputusan angkatan Kota Bekasi untuk melakukan *commuter* dan tidak melakukan *commuter* ke Jakarta. Dari wawancara tersebut diperoleh data primer sebagai berikut :

1. Data karakteristik responden yaitu, Nama, Alamat, Umur, jenis kelamin, Pendidikan terakhir, Status perkawinan, jenis pekerjaan, Pendapatan per bulan, biaya transportasi dan jumlah tanggungan keluarga.
2. Data mengenai alasan responden melakukan *commuter* dan tidak melakukan *commuter* ke Jakarta.
3. Faktor-faktor yang mempengaruhi responden melakukan *commuter* dan tidak

### **3.4 Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan melakukan survei ke lokasi penelitian dan wawancara kepada responden berdasarkan pada kuesioner yang telah disusun. Dokumentasi dilakukan melalui studi pustaka dari berbagai sumber literatur seperti buku–buku, jurnal, artikel dan data–data lainnya yang diperoleh dari BPS Jawa Barat, BPS Kota Bekasi dan dinas atau instansi terkait lainnya.

### 3.5 Metode Analisis

Dalam penelitian ini data dikumpulkan dan diolah serta dianalisis dengan menggunakan alat analisis statistik kemudian dilakukan pengujian hipotesis. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Regression Binary Logistic Model* untuk menganalisis keputusan angkatan kerja untuk melakukan *commuter* dan tidak melakukan *commuter* serta faktor-faktor yang mempengaruhinya yaitu pendapatan, tingkat pendidikan, umur, jenis kelamin, status pernikahan, biaya transportasi dan jumlah tanggungan keluarga. Regresi logistik biner adalah bentuk regresi yang digunakan untuk memodelkan hubungan antara variabel dependen dan variabel independen, ketika variabel dependennya bersifat dikotomi (lebih dari satu atribut). Sementara, variabel independennya berupa data nominal, ordinal, interval dan rasio. Regresi logistik biner dapat digunakan untuk memprediksi variabel dependen dalam menentukan *presentase varians* dalam variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen, serta untuk menentukan peringkat kepentingan relatif variabel independen terhadap variabel dependen (Yamin dkk, 2011).

Keputusan tenaga kerja menjadi *commuter* dan tidak menjadi *commuter* (DEC) sebagai variabel dependen dipengaruhi oleh beberapa variabel independen. Adapun variabel-variabel independen yang mempengaruhi keputusan tenaga kerja menjadi *commuter* adalah pendapatan (INC), tingkat pendidikan (EDU), umur (AGE), jenis kelamin (GEN), status pernikahan (MAR), Biaya transportasi (COS), Jumlah Tanggungan keluarga (DEP).

Perumusan model secara lengkap dapat dinotasikan dalam persamaan matematis sebagai berikut:

$$Y = f(\text{INC, EDU, AGE, GEN, MAR, COS, DEP}) \dots\dots\dots(3.3)$$

Untuk mengestimasi parameter model di atas dan menghitung rata-rata kemungkinan responden memutuskan untuk menjadi *commuter*, maka digunakan regresi berganda dalam bentuk fungsi *Binary Logistic Regression* (Gujarati, 1999).

Dasar penggunaan *Binary Logistic Regression*, karena variabel dependennya berbentuk *dummy* yang nilainya hanya 1 dan 0. Adapun bentuk model ekonometrinya dapat ditulis sebagai berikut :

$$P_i = E(Y_i = 1 | X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(a+b_i X_i)}} \dots\dots\dots (3.4)$$

$$P_i = E(Y_i = 1 | X_i) = \frac{1}{1 + e^{-Z}} = \frac{e^Z}{1 + e^Z} \dots\dots\dots (3.5)$$

Dimana  $Z = a + b_i X_i$ .

Pendefinisian  $P_i$  dalam bentuk persamaan 3.4 dan 3.5 tersebut mengikuti fungsi distribusi logistik. Oleh sebab itu, permodelan yang berdasarkan pada pendefinisian  $P_i$  yang demikian ini disebut model logit.  $P_i$  terletak antara 0 dan 1, karena  $Z_i$  terletak antara  $-\infty$  dan  $\infty$ . Bila  $Z \rightarrow \infty$ , maka  $P_1 = 1$  dan  $Z \rightarrow -\infty$ , maka  $P_i = 0$  (Gujarati, 1999).  $P_i$  adalah probabilitas terjadinya suatu peristiwa, dan  $1 - P_i$  adalah probabilitas tidak terjadi suatu peristiwa, maka bentuk model logit adalah:

$$P_i = E(Y_i = 1 | X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(a+b_i X_i)}} = \frac{e^Z}{1 + e^Z} \dots\dots\dots (3.6)$$

$$1 - P_i = \frac{1 + e^{(a+b_i X_i)}}{1 + e^{(a+b_i X_i)}} - \frac{e^{(a+b_i X_i)}}{1 + e^{(a+b_i X_i)}} = \frac{1 + e^Z}{1 + e^Z} - \frac{e^Z}{1 + e^Z} = \frac{1}{1 + e^Z} \dots\dots\dots (3.7)$$

Oleh karena itu,  $\frac{p_i}{1-p_i}$  yang disebut juga dengan *odds ratio* terjadinya suatu peristiwa, dapat ditulis sebagaimana berikut:

$$\frac{p_i}{1-p_i} = \frac{1}{1+e^z} - \frac{e^z}{1+e^z} \times \frac{1+e^z}{1} = e^z \dots\dots\dots (3.8)$$

persamaan 3.8 dilognaturalkan, maka bentuknya menjadi:

$$\ln \left[ \frac{p_i}{1-p_i} \right] = \ln e^z = Z = a + b_i X_i \dots\dots\dots (3.9)$$

Regresi logistik dalam penelitian ini dilakukan untuk menguji variabel yang akan diproksi yaitu: pendapatan (INC), tingkat pendidikan (EDU), umur (AGE), jenis kelamin (GEN), status pernikahan (MAR), biaya transportasi (COS) dan jumlah tanggungan keluarga (DEP). Variabel-variabel ini mempegaruhi variabel dependen yang diproksi dengan probabilitas keputusan angkatan kerja. Jika diformulasikan dalam model umum regresi logistik, maka persamaannya menjadi sebagai berikut:

$$\ln \left[ \frac{p}{1-p} \right] = a + b_1 \text{INC} + b_2 \text{EDU} + b_3 \text{AGE} + b_4 \text{GEN} + b_5 \text{MAR} + b_6 \text{COS} + b_7 \text{DEP} + e \dots\dots\dots (3.10)$$

Dimana :

$$\ln \left[ \frac{p}{1-p} \right] = \log \text{ of odds keputusan angkatan kerja}$$

a = konstanta

$b_n$  = parameter estimasi

INC = pendapatan

EDU = tingkat pendidikan

AGE = usia

GEN = jenis kelamin

MAR = status pernikahan

COS = biaya transportasi

DEP = jumlah tanggungan keluarga

e = gangguan stokastik atau *disturbance error*

Regresi logistik tidak mengasumsikan hubungan linier antara variabel dependen dan independen, tetapi variabel independen memiliki hubungan linier dengan logit variabel dependen. Regresi logistik tidak memerlukan asumsi normalitas, dan homoskedastisitas. Regresi logistik memiliki nilai  $R^2$  yang dinamakan *Pseudo R square*, yang digunakan untuk mengukur derajat keeratan hubungan. Pengujian *goodness of fit* (kecocokan model) dapat dilakukan dengan beberapa metode, seperti uji

1. Menilai kelayakan model regresi (*goodness of fit test*)

Kelayakan model regresi logistik dapat dinilai dengan memperhatikan *output* dari *Hosmer and Lemeshow* dengan hipotesis :

H<sub>0</sub> = tidak ada perbedaan nyata antara klasifikasi yang diamati

H<sub>A</sub> = ada perbedaan nyata antara klasifikasi yang diprediksi dengan klasifikasi yang diamati.

Dasar pengambilan keputusan adalah dengan menggunakan *goodness of fit test* yang diukur dalam kolom signifikansi pada bagian bawah uji *Hosmer and Lemeshow test*.

Jika probabilitas  $> 0,05$  maka H<sub>0</sub> diterima

Jika probabilitas  $< 0,05$  maka H<sub>0</sub> ditolak

2. Menilai keseluruhan model (*overall model fit*)

Keseluruhan model regresi logistik dapat dinilai dengan memperhatikan angka *-2 Log Likelihood* pada *Block Number* = 0 dan angka *-2 Log Likelihood* pada *Block Number* = 1. Jika terjadi penurunan angka *-2 Log Likelihood*, yaitu angka *-2 Log Likelihood Block Number* = 0 lebih besar daripada angka *-2 Log Likelihood Block Number* = 1, menunjukkan model regresi yang baik. *Log Likelihood* pada regresi logistik mirip dengan pengertian *sum of squared error* pada model regresi, sehingga penurunan *Log Likelihood* menunjukkan model regresi yang baik.

### 3. Menguji koefisien regresi

Pengujian koefisien regresi dilakukan dengan memperhatikan beberapa hal berikut ini:

- a. tingkat signifikansi ( $\alpha$ ) yang digunakan sebesar 5 persen (0,05)
- b. kriteria penerimaan dan penolakan hipotesis didasarkan pada signifikansi *p-value* (probabilitas *value*).

Jika *p-value* lebih besar daripada  $\alpha$ , maka hipotesis alternatif ditolak. Sebaliknya jika *p-value* lebih kecil daripada  $\alpha$ , maka hipotesis alternatif diterima. Penelitian ini dalam teknik analisis tidak melakukan uji normalitas data, kerana regresi logistik tidak memerlukan asumsi normalitas pada variabel bebasnya. Artinya variabel bebasnya tidak harus memiliki distribusi normal, linier maupun memiliki varian yang sama dalam setiap grup (Ghozali, 2005). Regresi logistik juga mengabaikan masalah Heteroskedastisitas, artinya variabel terikatnya tidak memerlukan homoskedastisitas untuk masing-masing variabel bebasnya (Gujarati, 1999).