

**ANALISIS PENGARUH FAKTOR JUMLAH PENDUDUK USIA
KERJA, JUMLAH INDUSTRI BESAR DAN SEDANG, JUMLAH
ARMADA ANGKUTAN, SERTA PANJANG JALAN KOTA
SEMARANG TERHADAP PENYERAPAN TENAGA KERJA DI
SEKTOR TRANSPORTASI KOTA SEMARANG**

(Studi Kasus : Tenaga Kerja Angkutan Kota Semarang Tahun 1984-2013)



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomi
Universitas Diponegoro

Disusun oleh :

MUSTHAFA ADRI NUGRAHA
NIM. 12020110130057

FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2014

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Musthafa Adri Nugraha
Nomor Induk Mahasiswa : 12020110130057
Fakultas / Jurusan : Ekonomika dan Bisnis / IESP
Judul Skripsi : **Analisis Pengaruh Faktor Jumlah Penduduk Usia Kerja, Jumlah Industri Besar dan Sedang, Jumlah Armada Angkutan, Serta Panjang Jalan Kota Semarang Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Angkutan di Sektor Transportasi Kota Semarang (Studi Kasus Tenaga Kerja Angkutan Kota Semarang Tahun 1984-2013)**
Dosen Pembimbing : Dra. Herniwati Retno Handayani, MS.

Semarang, 17 November 2014

Dosen Pembimbing,

(Dra. Herniwati Retno Handayani, MS.)

NIP 1955112819812004

PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Penyusun : Musthafa Adri Nugraha
Nomor Induk Mahasiswa : 12020110130057
Fakultas / Jurusan : Ekonomika dan Bisnis / IESP
Judul Skripsi : **Analisis Pengaruh Faktor Jumlah Penduduk Usia Kerja, Jumlah Industri Besar dan Sedang, Jumlah Armada Angkutan, Serta Panjang Jalan Kota Semarang Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Angkutan di Sektor Transportasi Kota Semarang (Studi Kasus Tenaga Kerja Angkutan Kota Semarang Tahun 1984-2013)**
Dosen Pembimbing : Dra. Herniwati Retno Handayani, MS.

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal

Tim Penguji :

1. Dra. Herniwati Retno Handayani, MS. (.....)
2. Nenek Woyanti, SE., M.Si. (.....)
3. Achma Hendra Setiawan, SE., M.Si. (.....)

Mengetahui, 17 November 2014

Pembantu Dekan I

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

NIP 19670809 199203 1001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Musthafa Adri Nugraha, menyatakan bahwa skripsi dengan judul **“Analisis Pengaruh Faktor Jumlah Penduduk Usia Kerja, Jumlah Industri Besar dan Sedang, Jumlah Armada Angkutan, Serta Panjang Jalan Kota Semarang Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Angkutan di Sektor Transportasi Kota Semarang (Studi Kasus Tenaga Kerja Angkutan Kota Semarang Tahun 1984-2013)”** 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, tiru, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis lainnya.

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 diberikabn oleh universitas batal saya terima.

Semarang, 17 November 2014

Yang membuat pernyataan,

(Musthafa Adri Nugraha)

NIM 12020110130057

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

*Jangan pernah menyerah. Impian bisa dicapai dengan keinginan yang gigih. Namun, apabila menyerah, maka tak akan ada apa-apa lagi yang tersisa.
Jangan menyerah. Tak ada yang memalukan dari jatuh, yang memalukan adalah kalau tidak berdiri lagi.*

Empat kalimat mulia yang sangat dicintai oleh Allah :

Subhanallah (Tasbih).

Alhamdulillah (Tahmid).

Laa Ilaha Illallah (Syahadat).

Allahu Akbar (Takbir).

Skripsi ini dipersembahkan untuk :
kedua orang tuaku, kedua kakakku dan adikku, dan keluargaku
serta orang-orang istimewa yang berdiri bersamaku

ABSTRACT

This research aim is to analyze the labour absorption in the transport sector in Semarang City. Generally, if the demand for goods and services increases, it will lead to increased demand for labor. However, the level of increased transportation demand facilities is not balanced with the level of demand for the existing workforce. So it is necessary to do further research on factors that affect the absorption of labor in the transportation sector.

Independent variables used in this research is the amount of working age population, the number of large and medium industries, the number of transport facilities and also the length of the road of Semarang City that gained from the Badan Pusat Statistik (BPS) from 1984 to 2013, as well as the other resources that are relevant with this research. The dependent variable used is the amount of transport workers in of Semarang City were gained from the Badan Pusat Statistik (BPS) from 1984 to 2013. This research uses the Ordinary Least Square (OLS) which it function is to see the influence and predicting time series variable as well as to analyze the effect of a shock in the system variables.

The results of this research indicate that the increase in the number of large and medium industries as well as the number of transport facilities has a positive influence on the labor absorption of labor transport in Semarang city. The population has no effect and the length of the road has a negative effect to the absorption of labor transport in Semarang city.

Keywords: Working age population, number of large and medium Industries, the number of transport facilities, length of the road, transport workers, Ordinary Least Square (OLS).

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penyerapan tenaga kerja pada sektor transportasi di Kota Semarang. Pada umumnya apabila permintaan barang dan jasa meningkat, akan menyebabkan permintaan tenaga kerja meningkat. Namun, tingkat permintaan sarana transportasi yang meningkat tidak diimbangi dengan permintaan tenaga kerja yang ada. Sehingga diperlukan adanya penelitian lebih lanjut mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penyerapan tenaga kerja di sektor transportasi.

Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah penduduk usia kerja, jumlah industri besar dan sedang, jumlah armada angkutan, serta panjang jalan Kota Semarang yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 1984-2013, serta sumber lainnya yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini. Adapun variabel dependen yang digunakan adalah jumlah pekerja angkutan di Kota Semarang yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 1984-2013. Penelitian ini menggunakan *Ordinary Least Square (OLS)* yang berfungsi untuk melihat pengaruh memprediksi variabel *time series* dan menganalisis pengaruh adanya shock dalam sistem variabel.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kenaikan jumlah industri besar dan sedang serta jumlah armada angkutan memiliki pengaruh yang positif terhadap penyerapan tenaga kerja angkutan di Kota Semarang. Sedangkan jumlah penduduk usia kerja tidak memiliki pengaruh dan panjang jalan memiliki pengaruh yang negatif dan signifikan terhadap penyerapan tenaga kerja angkutan di Kota Semarang.

Kata Kunci: jumlah penduduk usia kerja, jumlah industri besar dan sedang, jumlah armada angkutan, panjang jalan, tenaga kerja angkutan, *Ordinary Least Square (OLS)*

KATA PENGANTAR

Subhanallah Walhamdulillah Wala ilahailallah Wallahuakbar, karena atas berkat, rahmat serta hidayah Allah SWT. Penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis Pengaruh Faktor Jumlah Penduduk Usia Kerja, Jumlah Industri Besar dan Sedang, Jumlah Armada Angkutan, Serta Panjang Jalan Kota Semarang Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Angkutan di Sektor Transportasi Kota Semarang (Studi Kasus Tenaga Kerja Angkutan Kota Semarang Tahun 1984-2013)”. Penulisan skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program S-1 pada Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapat do’a, bimbingan, bantuan, masukan, serta dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Allah SWT, atas rahmat dan hidayah-Nya kepada penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
2. Kedua orang tua, Bapak Djoko Lulus dan Ibu Suwarsi, terima kasih untuk segalanya, yaitu kesabaran, kebaikan, kehebatan, serta dukungan yang kalian berikan kepada anakmu ini. Semoga Allah SWT memberikan balasan yang baik serta karunia yang terindah dari-Nya atas kasih sayang kalian selama ini.
3. Kedua kakakku, Mas Iwan dan Mbak Nurul, serta adikku Dik Intan semoga kita sekeluarga dapat memberikan yang terbaik bagi kedua orang tua kita.

4. Bapak Prof. Drs. H. M. Nasir M.Si., Akt., Ph.D selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro Semarang.
5. Ibu Dra. Herniwati Retno Handayani, MS. selaku Dosen Pembimbing atas segala waktu, arahan, kritik, saran, dan *wejangan* serta kesabaran yang telah diberikan selama proses penyusunan skripsi ini.
6. Bapak Drs. H. Edy Yusuf Agung Gunanto, MSc. Ph.D.selaku Dosen Wali yang telah berperan sebagai orang tua kedua di kampus. Terima kasih untuk waktu, tenaga, pikiran, tawa, kritik dan saran yang telah ibu berikan kepada penulis selama ini.
7. Bapak Achma Hendra Setiawan, SE., M.Si. dan Ibu Nenek Woyanti, SE., M.Si. yang telah berperan sebagai penguji serta memberikan masukan-masukan yang baik untuk skripsi saya.
8. Para Dosen Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan (IESP) Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro pada khususnya yang telah memberikan ilmu kepada penulis selama masa perkuliahan
9. Para staf dan pegawai Dishubkominfo, Bappeda, BPS, Disnakertrans, dan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Jawa Tengah atas kerjasamanya dalam penyusunan skripsi.
10. Ratna Mutia sebagai orang yang selalu setia menemani dari semester awal hingga akhir di FEB UNDIP dan disaat senang dan susah dalam pembuatan skripsi ini.

11. Kawan-kawan IESP 2010, Adit Fairuz, Abil, Adit Emka, Dandy, Anas, Etta, Chandra, Riana, Yani, Intan, Ian, Sandy Levinanda, Ghalib, Sandy Juli, Sandy Mayangkara, Ang, Musa, Eka, Reza, Wida, Nalar, Bram, Hendy, Jeje, Nisa, Irul, Preketek, Rakacek, Tito, David, Alber, Kunto, Mawan, Tyo, Desi, Astri, Martha, Iga, Atika, Naomi, Ika, Dian, dan lainnya yang tidak bisa disebutkan satu per satu. Terima kasih atas dukungan kalian selama ini.
12. Sahabat-sahabat ku yang terbaik Daniel, Brian, Galih, Dipto, Andre, Edo.
13. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Dengan segenap kerendahan hati, penulis berharap semoga segala kekurangan yang ada pada skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan pembelajaran untuk penelitian yang lebih baik diwaktu yang akan datang, dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya dan pembaca umumnya.

Semarang, 17 November 2014

Penulis,

Musthafa Adri Nugraha

NIM. 12020110130057

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN.....	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	15
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	16
1.3.1 Tujuan Penelitian	16
1.3.2 Kegunaan Penelitian	17
1.4 Sistematika Penulisan	17
BAB II TELAAH PUSTAKA	19
2.1 Landasan Teori	19
2.1.1 Teori Permintaan Tenaga Kerja	19
2.1.2 Pengertian Tenaga Kerja.....	22
2.1.3 Pengertian Kesempatan Kerja.....	24
2.1.4 Pengertian Transportasi.....	25
2.1.5 Pengertian Sarana Angkutan	27
2.1.6 Pengertian Jenis Moda Transportasi	28
2.1.7 Pengertian Karakteristik dan Pola Aktivitas Angkutan Kota... 30	
2.1.8 Pengertian Permintaan Jasa Angkutan Transportasi	30
2.1.9 Pengertian Penduduk Usia Kerja	34
2.1.10 Pengertian Prasarana Jalan.....	34
2.1.11 Pengertian Industri	38
2.1.12 Pengertian Modal	39
2.1.13 Pengertian Angkutan Kota	39
2.2 Hubungan Antar Variabel	40
2.2.1 Hubungan Variabel Jumlah Penduduk Usia Kerja dengan Tenaga Kerja Angkutan	40

2.2.2	Hubungan Variabel Jumlah Industri Besar dan Sedang dengan Tenaga Kerja Angkutan	40
2.2.3	Hubungan Variabel Jumlah Armada Angkutan dengan Tenaga Kerja Angkutan	41
2.2.4	Hubungan Variabel Panjang Jalan dengan Tenaga Kerja Angkutan	41
2.3	Penelitian Terdahulu	42
2.4	Kerangka Pemikiran	52
2.5	Hipotesis	55
BAB III	METODE PENELITIAN	57
3.1	Variabel Penelitian dan Definisi Operational	57
3.1.1	Variabel Dependen	57
3.1.2	Variabel Independen	57
3.2	Jenis dan Sumber Data	58
3.2.1	Jenis Data	58
3.2.2	Sumber Data	59
3.3	Metode Pengumpulan Data	60
3.4	Metode Analisis Data	60
3.4.1	Analisis Regresi Linear Berganda	60
3.4.2	Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik	61
3.4.2.1	Uji Multikolinearitas	62
3.4.2.2	Uji Autokorelasi	63
3.4.2.3	Uji Heteroskedastisitas	63
3.4.2.4	Uji Normalitas	64
3.4.3	Pengujian Hipotesis	65
3.4.3.1	Uji Koefisien Determinasi (R^2)	65
3.4.3.2	Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji t)	66
3.4.3.3	Uji Signifikansi Simultan (Uji f)	68
BAB IV	HASIL DAN ANALISIS	70
4.1	Gambaran Umum Kota Semarang	70
4.2	Kependudukan	71
4.3	Perekonomian Daerah	75
4.4	Teknik Analisis Data	76
4.4.1	Uji Penyimpangan Asumsi Klasik	76
4.4.1.1	Deteksi Normalitas	77
4.4.1.2	Deteksi Autokorelasi	77
4.4.1.3	Deteksi Heteroskedastisitas	78
4.4.1.4	Deteksi Multikolinearitas	78
4.4.2	Analisa Regresi	79
4.4.3	Pengujian Hipotesis	81

4.4.4 Koefisien Determinasi (R^2).....	84
4.4 Pembahasan dan Interpretasi Hasil	84
BAB V PENUTUP	89
5.1 Kesimpulan	89
5.2 Keterbatasan Penelitian.....	90
5.3 Saran	91
DAFTAR PUSTAKA	93
LAMPIRAN-LAMPIRAN	96

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Distribusi Presentase PDB Indonesia Atas Dasar Harga Konstan 2000 Menurut Lapangan Usaha Tahun 2007-2011	4
Tabel 1.2 Pertumbuhan Penduduk Usia Kerja di Kota Semarang Tahun 2008-2012.	8
Tabel 1.3 Pertumbuhan Jumlah Industri Besar dan Sedang di Kota Semarang Tahun 2008-2012	9
Tabel 1.4 Pertumbuhan Jumlah Tenaga Kerja Jasa Angkutan di Kota Semarang Tahun 2008-2012	11
Tabel 1.5 Presentase Perbandingan Jumlah Pekerja Angkutan dengan Total Penduduk yang Bekerja di Kota-kota Jawa Tengah	12
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	43
Tabel 4.1 Jumlah Penduduk per Kecamatan Tahun 2012.....	71
Tabel 4.2 Mata Pencaharian Penduduk di Kota Semarang Tahun 2008-2012	73
Tabel 4.3 Jumlah Penganggur di Kota Semarang Tahun 2009-2012.....	74
Tabel 4.4 Perkembangan Jumlah Tenaga Kerja, Angkatan Kerja yang Bekerja dan Mencari Pekerjaan, serta Bukan Angkatan Kerja di Kota Semarang Tahun 2009-2012	75
Tabel 4.5 Rasio Perkembangan Jumlah Tenaga Kerja, Angkatan Kerja yang Bekerja dan Mencari Pekerjaan, serta Bukan Angkatan Kerja di Kota Semarang Tahun 2009-2012	75
Tabel 4.6 PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan 2000 Tahun 2008-2012 (Dalam Juta Rupiah)	76
Tabel 4.7 Uji Multikolinearitas	79
Tabel 4.8 Hasil Persamaan Estimasi Output Regresi.....	80
Tabel 4.9 Hasil Uji Signifikansi Parsial (Uji t).....	82

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Diagram Komposisi Penduduk dan Tenaga Kerja	23
Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran	55

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A Data-data yang digunakan dalam penelitian.....	96
Lampiran B Uji Normalitas.....	97
Lampiran C Uji Autokolerasi.....	98
Lampiran D Uji Heteroskedastisitas.....	99
Lampiran E Uji Multikolinearitas	100
Lampiran F Hasil Uji Regresi	102

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pembangunan ekonomi merupakan suatu proses multidimensi yang melibatkan perubahan dalam struktur sosial, sikap masyarakat, dan kelembagaan. Seperti mempercepat pertumbuhan ekonomi, mengurangi ketimpangan, dan pemberantasan kemiskinan (Todaro, 1998). Dari pengertian ini dapat dikatakan bahwa dalam pembangunan ekonomi terdapat berbagai macam usaha dan kebijakan untuk mencapai tujuan-tujuan pembangunan seperti peningkatan taraf hidup masyarakat, memperluas pekerjaan bagi masyarakat, serta menciptakan distribusi pendapatan yang seimbang bagi setiap kalangan masyarakat. Kunci keberhasilan dalam pembangunan ekonomi suatu daerah adalah adanya kerjasama yang baik dari pemerintah dan masyarakat. Namun, aspek yang sering kali menjadi masalah dalam pembangunan ekonomi adalah kesempatan kerja atau besarnya lapangan pekerjaan yang tersedia, untuk menampung peningkatan jumlah angkatan kerja (penduduk usia kerja). Jumlah ketersediaan lapangan pekerjaan dan jumlah angkatan yang ada selalu tidak seimbang. Menurut BAPPENAS (2009), Kekurang seimbangan di antara jumlah tenaga kerja dan daya serap tenaga kerja ditandai oleh adanya kekurangan kesempatan kerja secara umum dan bertambahnya angkatan kerja baru setiap tahun sehubungan dengan penambahan penduduk. Ketersedianya kesempatan kerja bagi angkatan kerja dalam pembangunan ekonomi, seperti disektor pertanian, sektor

pertambangan dan galian, sektor industri pengolahan, sektor listrik, gas dan air bersih, sektor bangunan, sektor perdagangan, hotel, dan restoran, sektor pengangkutan dan komunikasi, sektor keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan, serta sektor jasa-jasa perlu ditingkatkan untuk dapat menyerap pertumbuhan tenaga kerja.

Transportasi yang merupakan salah satu unsur penting sebagai pendukung kegiatan dan perputaran roda perekonomian nasional, seperti kegiatan perdagangan dan industrialisasi (Salim, 2002). Menurut Jotin K. & Kent L. (2005), pentingnya sarana transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensi. Sebagai contoh, salah satu fungsi dasar transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau para pembuat barang dengan para pelanggannya. Dari sudut pandang yang lebih luas, fasilitas transportasi memberikan aneka pilihan untuk menuju ke tempat kerja, pasar, dan sarana rekreasi, serta menyediakan akses ke sarana-sarana kesehatan, pendidikan, dan sarana lainnya.

Kawasan kota merupakan pusat tempat kegiatan penduduk dari segala aktivitasnya, sehingga sarana dan prasarana penunjang diperlukan guna mendukung aktivitas kota tersebut. Menurut Bintoro (1989), kota dapat diartikan sebagai suatu sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial-ekonomi yang heterogen dan coraknya yang materialistis. Jadi kota merupakan tempat bermukim warga kota, tempat bekerja, tempat hidup, dan tempat rekreasi, karena itu kelangsungan dan kelestarian kota harus didukung oleh prasarana dan sarana yang memadai.

Menurut Kemenakertrans (2011), motor pertumbuhan perekonomian Indonesia telah bergeser sedikit demi sedikit dari pertanian ke industri pengolahan menjadi jasa. Pada dasarnya, pembangunan ekonomi sangat membutuhkan jasa-jasa angkutan yang tepat dan memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pembangunan ekonomi dari suatu negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi dari suatu negara diperlukan kapasitas angkutan yang optimum (Salim, 2002). Dengan kata lain bahwa transportasi memiliki peran yang penting dalam upaya mencapai tujuan-tujuan pembangunan ekonomi, salah satunya sebagai penyedia lapangan pekerjaan bagi tenaga kerja yang masih menganggur. Menurut Firman (2007), sektor transportasi termasuk dalam kategori pembangunan infrastruktur yang berfungsi untuk mendukung seluruh aspek dan kegiatan dari pembangunan. Sektor transportasi berperan dalam mendistribusikan barang dan jasa.

Perkembangan sektor transportasi di Jawa Tengah dapat dilihat dari besarnya kontribusi sektor transportasi terhadap PDB. Terhitung dari tahun 2008 hingga tahun 2011, kontribusi dari sektor transportasi terhadap PDB selalu meningkat setiap tahunnya dengan rata-rata 8,25 persen tiap tahunnya.

Tabel 1.1
Distribusi Presentase PDB Jawa Tengah Atas Dasar Harga Konstan 2000
Menurut Lapangan Usaha Tahun 2008-2011

Lapangan Usaha	dalam persen (%)			
	2008	2009	2010	2011
Pertanian	19,57	19,30	18,59	17,85
Pertambangan dan galian	1,10	1,11	1,12	1,11
Industri pengolahan	32,94	32,51	32,83	33,01
Listrik, gas, dan air bersih	0,84	0,84	0,86	0,86
Bangunan	5,74	5,83	5,89	5,93
Perdagangan, hotel, dan restoran	20,96	21,38	21,42	21,77
Pengangkutan dan komunikasi	5,11	5,20	5,24	5,37
Keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan	3,7	3,79	3,76	3,78
Jasa-jasa	10,04	10,03	10,18	10,32

Sumber: Statistik Indonesia, berbagai edisi, BPS, 2012.

Tabel 1.1 menunjukkan bahwa presentase pertumbuhan PDB sektor transportasi mengalami peningkatan, hal tersebut menunjukkan bahwa sektor transportasi di Jawa Tengah telah menunjukkan perkembangan yang positif sebagai salah satu faktor penunjang pembangunan ekonomi. Kondisi ini dapat memberikan arti pula bahwa peran sektor transportasi dalam penyerapan tenaga kerja juga semakin meningkat.

Penyerapan tenaga kerja di sektor transportasi merupakan permintaan turunan dari jasa angkutan yang bersifat “*derived demand*”, karena pada dasarnya kebutuhan akan transportasi dipengaruhi oleh berbagai faktor kebutuhan, seperti kebutuhan akan barang dan jasa. Menurut Salim (2002), Kebutuhan akan jasa-jasa transportasi ditentukan oleh barang-barang dan penumpang yang akan diangkut dari satu tempat ke tempat lain. Jumlah kapasitas angkutan tersedia dibandingkan dengan kebutuhan terbatas, di samping itu permintaan terhadap jasa transportasi merupakan “*derived demand*”. Kebutuhan terhadap sarana transportasi yang aman, nyaman, cepat, serta murah juga semakin meningkat. Menurut Ananta (1993), bahwa permintaan tenaga kerja merupakan sebuah daftar berbagai alternatif kombinasi tenaga kerja dengan input lainnya yang tersedia dan berhubungan dengan tingkat gaji.

Beberapa aspek yang mempengaruhi permintaan akan jasa transportasi salah satunya adalah pertumbuhan jumlah penduduk yang semakin meningkat. Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk, maka jumlah angkatan kerja semakin bertambah serta kebutuhan akan barang dan jasa juga semakin meningkat. Pertumbuhan penduduk suatu daerah, propinsi dari suatu Negara akan membawa pengaruh terhadap jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan seperti perdagangan, pertanian, perindustrian dan sebagainya (Salim, 2002).

Di samping jumlah penduduk yang semakin meningkat, permintaan akan sarana angkutan penumpang maupun barang juga dipengaruhi oleh proses industrialisasi. Menurut Salim (2002), proses industrialisasi dari segala sektor ekonomi dewasa ini yang merupakan program dari pemerintah untuk pemerataan

pembangunan, akan membawa dampak terhadap jasa-jasa transportasi yang diperlukan.

Armada angkutan yang berfungsi sebagai sarana transportasi juga diperlukan prakteknya sebagai salah satu modal utama dalam penyerapan tenaga kerja. Hal tersebut berarti penambahan jumlah armada angkutan akan membutuhkan tenaga kerja penggerak alat transportasi tersebut. Sebagai barang modal, maka hubungan antara armada angkutan dengan tenaga kerja adalah saling mengganti (Mankiw, 2008). Dimana tanpa ada tenaga kerja dan hanya mengandalkan modal saja tidak dapat memaksimalkan tingkat output suatu produksi, begitu pula dengan sebaliknya. Armada angkutan Kota Semarang seperti Truk, Bus, Taksi, Oplet/Mikrolet yang beroperasi di Kota Semarang.

Di sisi lain peningkatan akan kebutuhan transportasi yang terjadi perlu diimbangi dengan ketersediaan infrastruktur yang memadai seperti perkembangan jaringan jalan raya dan ketersediaan sarana angkutan transportasi barang dan penumpang (moda transportasi). Berdasarkan analisis dari penelitian di Kota Makassar oleh Wati (2012), menyatakan bahwa pengaruh panjang jalan memiliki nilai yang positif serta signifikan terhadap penyerapan tenaga kerja. Menurut Adisasmita (2012), Penyelenggaraan pelayanan transportasi membutuhkan dukungan tersedianya prasarana dan sarana transportasi. Prasarana transportasi merupakan fasilitas dasar (*basic facility*) yang membentuk jalan yang di lalui oleh moda transportasi (atau dermaga pelabuhan laut yang melayani kapal-kapal yang berlabuh, dan landasan pacu di bandar udara yang digunakan untuk lepas landas (*take-off*) dan

pendaratan (*landing*) pesawat-pesawat udara). Sarana transportasi (*operating facility*) berupa moda transportasi (yaitu kendaraan bermotor, kapal laut, dan pesawat udara) yang mengangkut barang dan penumpang dari tempat asal (*origin*) menuju tempat tujuan (*destination*).

Perkembangan jalan raya saat ini semakin meningkat mengingat jumlah kendaraan bermotor semakin bertambah banyak setiap tahunnya. Hampir setiap penduduk memiliki kendaraan pribadi serta banyaknya sarana alat transportasi yang menyebabkan permintaan infrastruktur jalan menjadi tinggi. Menurut Adisasmita (2012), jalan merupakan prasarana transportasi yang utama dalam mendukung pergerakan, baik pergerakan manusia atau barang. Sehingga semakin banyak tempat yang dapat dilalui dengan adanya prasarana jalan tersebut, mempengaruhi kelancaran distribusi pergerakan manusia, barang dan jasa.

Kota Semarang merupakan Ibukota Jawa Tengah dan menjadi salah satu kota besar di pulau Jawa yang memiliki tingkat pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi dibandingkan dengan kota-kota lainnya di Jawa Tengah. Kota Semarang juga merupakan jalur pantura (pantai utara) yang sering dilalui oleh masyarakat maupun kendaraan pengangkut barang. Sehingga menjadikan Kota Semarang sebagai salah satu pusat dari seluruh kegiatan, baik kegiatan dibidang ekonomi, perdagangan, jasa, dan industri dari kota-kota yang berada di sekitarnya serta kota-kota yang berada di seluruh Jawa Tengah. Seiring dengan berjalannya waktu, cepat atau lambat Kota Semarang juga akan menjadi salah satu kota metropolis yang besar di Indonesia (tercatat bahwa Kota Semarang masuk ke dalam kota metropolitan terbesar kelima di

Indonesia), jika dilihat dari intensitas perdagangan dan perekonomian global di Indonesia saat ini (Fara, 2011).

Jumlah penduduk usia kerja Kota Semarang pada tahun 2012 mencapai 593.860 jiwa. Pertumbuhan penduduk usia kerja Kota Semarang tahun 2008-2012 disajikan ke dalam Tabel 1.2 berikut.

Tabel 1.2
Pertumbuhan Penduduk Usia Kerja di Kota Semarang Tahun 2008-2012

Tahun	Penduduk Usia Kerja (Jiwa)	Pertumbuhan per Tahun (%)
2008	714.571	-3,89
2009	702.709	-1,66
2010	697.247	-0,78
2011	578.017	-17,10
2012	593.860	2,74

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang, 2012.

Tabel 1.2 menunjukkan bahwa setiap tahun penduduk usia kerja Kota Semarang mengalami penurunan selama lima tahun terakhir dari tahun 2008 yang hanya berjumlah 714.517 jiwa menjadi 593.860 jiwa pada tahun 2012, dengan rata-rata laju pertumbuhan penduduk sebesar -4,14 persen tiap tahunnya. Tabel 1.2 juga menunjukkan bahwa dengan semakin menurunnya penduduk usia kerja Kota Semarang, maka jumlah angkatan kerja yang tersedia serta kebutuhan yang ada di Kota Semarang semakin menurun. Apabila hal tersebut tidak diimbangi dengan peningkatan kesempatan kerja yang baik, tingkat pengangguran akan semakin meningkat dan ketimpangan di dalam kehidupan bermasyarakat akan semakin tinggi.

Jumlah penduduk yang meningkat hampir selalu mengarah pada naiknya total output (Edy Yusuf & Ostinasia Tindaon, 2011). Menurut Payaman (1998), tingkat pengangguran di kota lebih tinggi daripada tingkat pengangguran di desa, baik di kalangan laki-laki maupun di kalangan perempuan. Penduduk kota pada umumnya mencari pekerjaan di sektor formal dan untuk itu diperlukan waktu menunggu yang relatif lama. Penduduk desa pada umumnya dapat cepat bergabung dengan usaha keluarga sehingga tidak perlu lama menganggur.

Selain jumlah penduduk usia kerja, faktor lain yang mempengaruhi tingkat kebutuhan akan jasa angkutan adalah proses industrialisasi suatu daerah. Menurut Salim (2002), proses industrialisasi dari segala sektor ekonomi dewasa ini yang merupakan program dari pemerintah untuk pemerataan pembangunan, akan membawa dampak terhadap jasa-jasa transportasi yang diperlukan. Perkembangan industrialisasi kota Semarang dapat dilihat melalui Tabel 1.3 berikut.

Tabel 1.3
Pertumbuhan Jumlah Industri Besar dan Sedang di Kota Semarang
Tahun 2008-2012

Tahun	Jumlah Industri Besar dan Sedang	Pertumbuhan per Tahun (%)
2008	377	-12,53
2009	341	-9,55
2010	314	-7,92
2011	303	-3,50
2012	333	9,90

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang, 2012.

Tabel 1.3 menunjukkan bahwa dalam lima tahun terakhir pertumbuhan industri besar dan sedang di Kota Semarang mengalami pertumbuhan yang menurun. Kota Semarang saat ini telah mengalami deindustrialisasi, akibat dari dampak urbanisasi berlebih, dimana tingkat urbanisasi tidak diimbangi tingkat industrialisasi (Saratri Wilonoyudho, 2011). Bahkan, kepadatan penduduk kota Semarang juga telah menyebabkan daya dukung lingkungan dan daya tampung sosial menjadi rendah. Rata-rata dalam waktu lima tahun terakhir ratio pertumbuhan industri besar dan sedang Kota Semarang sebesar -4,72% per tahunnya. Namun pada akhir tahun 2012 jumlah industri besar dan sedang mengalami peningkatan sebesar 333 unit dari tahun sebelumnya 2011 yang hanya berjumlah 303 unit industri dengan ratio pertumbuhan 9,9%.

Peran angkutan barang dan penumpang sangat besar dalam mendukung kelancaran mobilitas masyarakat Kota Semarang dan mendukung pertumbuhan sektor industri. Kebutuhan angkutan barang dan penumpang di Kota Semarang dilayani dengan beberapa jenis moda transportasi seperti bus, truk, taksi dan angkutan kota (oplet/mikrolet). Menurut ORGANDA (2014), saat ini jenis-jenis moda transportasi tersebut dapat dioperasikan oleh lebih dari 1 atau 2 orang, termasuk sopir, kenek, serta operatornya.

Tabel 1.4
Jumlah Tenaga Kerja Jasa Angkutan Tahun 2008-2012

Tahun	Jumlah Pekerja Angkutan (Jiwa)	Perumbuhan per Tahun (%)
2008	22.195	0,04
2009	24.921	12,28
2010	24.925	0,02
2011	25.201	1,11
2012	25.344	0,57

Sumber: Bada Pusat Statistik Kota Semarang, 2012.

Jumlah moda transportasi di Kota Semarang sesuai trayek pada tahun 2008-2012 semakin meningkat, namun pertumbuhannya cenderung mengecil. Hal tersebut tentu akan mempengaruhi tingkat penyerapan tenaga kerja di sektor jasa angkutan kota. Dengan begitu perlu adanya peningkatan tingkat penyerapan tenaga kerja tersebut dalam mengurangi tingkat pengangguran yang ada. Namun dalam kenyataannya jumlah tersebut masih tergolong relatif kecil bila dibandingkan dengan jumlah tenaga kerja angkutan di kota-kota Jawa Tengah, hal tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.5 berikut:

Tabel 1.5
Presentase Perbandingan Jumlah Pekerja Angkutan dengan Total Penduduk yang Bekerja di Kota-kota Jawa Tengah

Keterangan	Salatiga	Magelang	Pekalongan	Semarang	Surakarta
Jumlah tenaga kerja angkutan (Jiwa)	5.355	220	605	25.201	21.132
Total penduduk yang bekerja (Jiwa)	126.968	90.270	16.026	676.344	433.405
Perbandingan (%)	4,22	0,24	3,78	3,73	4,88

Sumber: Data diolah, BPS Provinsi Jawa Tengah, 2012.

Tabel 1.5 menunjukkan presentase dari jumlah tenaga kerja angkutan Kota Semarang hanya 3,73%. Bila dibandingkan dengan kota-kota lain yang ada di Jawa Tengah menempatkan Kota Semarang di bawah Kota Surakarta (4,88%), Kota Salatiga (4,22%), dan Kota Pekalongan (3,78%). Hal tersebut menunjukkan bahwa penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di sektor transportasi masih tergolong rendah. Padahal jika kita teliti lagi transportasi merupakan kebutuhan setiap orang, seharusnya sektor ini lebih dapat menyerap tenaga kerja guna mengurangi tingkat pengangguran.

Beberapa penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti terdahulu seperti “analisis penyerapan tenaga kerja sektoral di Jawa Tengah (pendekatan demometrik)” yang dilakukan oleh Edy Yusuf AG dan Ostinasia Tindaon (2011), menunjukkan bahwa jumlah penduduk serta PDRB sektoral tahun 1988-2008 memiliki pengaruh yang berbeda terhadap penyerapan tenaga kerja sektor transportasi. Penelitian ini menyatakan bahwa jumlah penduduk memiliki pengaruh yang tidak signifikan, hal

ini berbeda dengan pendapat dari Salim (1998) yang menyatakan bahwa jumlah penduduk mempengaruhi permintaan akan jasa transportasi. Dengan semakin tingginya permintaan akan jasa transportasi tentu akan mempengaruhi tingkat permintaan tenaga kerja di sektor tersebut. Karena itu penulis ingin menelusuri lebih jauh mengenai penyerapan tenaga kerja sektor jasa angkutan/transportasi bagaimana pengaruh sebenarnya jumlah penduduk terhadap penyerapan tenaga kerja di sektor ini.

Penelitian yang dilakukan oleh Zamrowi (2007), dengan judul “analisis penyerapan tenaga kerja pada industri kecil (studi di industri kecil mebel di Kota Semarang)”. Hasil penelitian tersebut, variabel modal memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap permintaan tenaga kerja. Sedangkan variabel yang lain seperti upah/gaji, produktivitas, dan non-upah memiliki pengaruh yang negatif dan signifikan terhadap penyerapan tenaga kerja di industri kecil mebel di Kota Semarang. Karena itu peneliti ingin meneliti lebih lanjut variabel modal tersebut ke dalam sektor transportasi yang ada di Kota Semarang. Dimana modal dalam sektor transportasi ini diproyeksikan dengan variabel armada angkutan.

Penelitian yang lain juga dilakukan oleh Wati (2012), dengan judul “analisis penyerapan tenaga kerja pada sektor jasa angkutan kota di Kota Makassar periode 1996-2010 (studi kasus pada angkutan kota pete-pete)”. Hasil penelitian tersebut, variabel jumlah penduduk, PDRB sektor transportasi, retribusi angkutan kota, serta panjang jalan memiliki pengaruh terhadap penyerapan tenaga kerja di sektor transportasi tersebut. Variabel jumlah penduduk memiliki pengaruh yang

positif menunjukkan bahwa masih banyak penduduk yang membutuhkan jasa transportasi, dengan meningkatnya jumlah penduduk maka kebutuhan akan jasa angkutan semakin meningkat dan tenaga kerja yang dibutuhkan juga semakin meningkat. Variabel PDRB juga memiliki pengaruh yang positif terhadap penyerapan tenaga kerja di sektor transportasi. Panjang jalan juga memiliki pengaruh yang positif, karena hal tersebut menunjukkan bahwa semakin meningkatnya panjang jalan maka semakin banyak tempat tujuan yang bisa diakses serta meningkatkan jumlah jasa angkutan yang dapat beroperasi di kota tersebut. Berdasarkan penelitian tersebut penulis ingin menerapkan beberapa variabel serta kajian tersebut di Kota Semarang, peneliti juga ingin melihat bagaimana pengaruh variabel-variabel tersebut berpengaruh terhadap penyerapan tenaga kerja apabila diterapkan di Kota Semarang.

Menurut Salim (1998) bahwa permintaan jasa transportasi dipengaruhi oleh proses industrialisasi. Menurut Edy Yusuf dan Ostinasia Tindaon (2011), banyaknya tenaga kerja yang terserap oleh suatu faktor perekonomian, dapat digunakan untuk menggambarkan daya serap sektor perekonomian tersebut terhadap angkatan kerja. Bertitik tolak dari situasi dan kondisi yang telah disajikan di atas, maka menarik untuk diteliti lebih lanjut mengenai **“Analisis Pengaruh Faktor Jumlah Penduduk Usia Kerja, Jumlah Industri Besar dan Sedang, Jumlah Armada Angkutan, serta Panjang Jalan Kota Semarang Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Di Sektor Transportasi Kota Semarang (Studi Kasus : Tenaga Kerja Angkutan Kota di Kota Semarang Tahun 1984-2013)”**.

1.2. Rumusan Masalah

Pertumbuhan penyerapan tenaga kerja yang relatif masih rendah bila dibandingkan dengan kota lainnya yang ada di Jawa Tengah (Kota Salatiga, Kota Pekalongan, Kota Magelang, dan Kota Surakarta). Hal tersebut merupakan suatu masalah yang penting untuk diselesaikan guna mengurangi tingkat pengangguran suatu daerah. Setiap sektor perekonomian memiliki kontribusinya masing-masing dalam menyelesaikan masalah ketenagakerjaan, salah satunya sektor transportasi. Transportasi yang merupakan kebutuhan tiap individu seharusnya memiliki kontribusi yang cukup tinggi dalam pembangunan ekonomi suatu daerah dengan mengurangi tingkat pengangguran, namun kenyataannya tenaga kerja di sektor ini masih tergolong rendah. Hal tersebut ditunjukkan pada Tabel 1.5, Di Kota Semarang jumlah penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di sektor transportasi masih relatif rendah bila dibandingkan dengan Kota Surakarta, Kota Salatiga dan Kota Magelang yang rata-rata penyerapan tenaga kerja di atas 3,5%.

Permasalahan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah bahwa sektor transportasi memiliki hubungan yang erat terhadap pembangunan ekonomi suatu daerah. Pembangunan ekonomi suatu daerah salah satunya ditandai dengan kecilnya angka pengangguran yang ada. Tingkat penyerapan tenaga kerja di sektor transportasi Kota Semarang masih tergolong rendah. Karena itu peneliti ingin meneliti bagaimana penyerapan tenaga kerja sektor transportasi yang dipengaruhi oleh jumlah penduduk usia kerja, jumlah industri besar dan sedang, jumlah armada angkutan, serta panjang jalan.

Dari latar belakang masalah yang telah diuraikan ada beberapa pertanyaan peneliti, yaitu:

1. Bagaimana pengaruh jumlah penduduk usia kerja terhadap penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di Kota Semarang?
2. Bagaimana pengaruh jumlah industri besar dan sedang terhadap penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di Kota Semarang?
3. Bagaimana pengaruh jumlah armada angkutan terhadap penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di Kota Semarang?
4. Bagaimana pengaruh panjang jalan terhadap penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di Kota Semarang?

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1. Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah :

1. Menganalisis seberapa besar pengaruh jumlah penduduk usia kerja terhadap penyerapan tenaga kerja angkutan di sektor transportasi Kota Semarang.
2. Menganalisis seberapa besar pengaruh jumlah industri besar dan sedang terhadap penyerapan tenaga kerja angkutan di sektor transportasi Kota Semarang.

3. Menganalisis seberapa besar pengaruh jumlah armada angkutan terhadap penyerapan tenaga kerja angkutan di sektor transportasi Kota Semarang.
4. Menganalisis seberapa besar pengaruh panjang jalan terhadap penyerapan tenaga kerja angkutan di sektor transportasi Kota Semarang.

1.3.2. Kegunaan

Adapun kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Sebagai bahan informasi bagi pihak-pihak terkait, baik dari pihak pemerintah maupun pihak swasta yang memerlukan dan memiliki kepentingan dalam tenaga kerja, khususnya yang terkait dengan masalah penyerapan tenaga kerja angkutan di sektor transportasi khususnya di Kota Semarang, Jawa Tengah.
2. Sebagai bahan kebijakan bagi pihak pemerintah maupun swasta dalam menentukan penyerapan tenaga kerja sektor transportasi di Kota Semarang.
3. Sebagai gambaran umum penyerapan tenaga kerja di sektor transportasi yang dipengaruhi oleh ketiga faktor tersebut (jumlah penduduk, jumlah industri besar dan sedang, serta panjang jalan yang ada di Kota Semarang).
4. Menambah ilmu serta wawasan bagi penulis karya ilmiah ini.

1.4. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini terbagi ke dalam lima bagian atau lima bab, yaitu:

Bab pertama adalah pendahuluan, yang berisi tentang latar belakang dari mengapa memilih penyerapan tenaga kerja sebagai tema penulisan karya ilmiah ini serta mengapa sektor transportasi angkutan barang dan penumpang sebagai tujuan penelitian, rumusan masalah, tujuan, dan kegunaan, serta sistematika penulisan.

Bab kedua adalah Tinjauan Pustaka, pada bab ini berisi tentang landasan teori mengenai permintaan tenaga kerja, kesempatan kerja, dan beberapa penelitian terdahulu terkait dengan masalah penyerapan tenaga kerja serta digunakan sebagai acuan dalam melakukan kegiatan penelitian ini, serta kerangka pemikiran dan hipotesis penelitian.

Bab ketiga adalah Metodologi Penelitian, pada bab ini menjelaskan tentang variabel-variabel penelitian, definisi operasional, penentuan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, serta metode analisis penelitian.

Bab keempat adalah Pembahasan, dalam bab ini menjelaskan tentang gambaran umum daerah penelitian, analisis data, dan pembahasan mengenai hasil analisis penelitian setelah pengolahan data, serta uji hipotesis.

Bab kelima adalah Penutup, pada bab ini menjelaskan tentang analisis kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, saran yang direkomendasikan bagi pihak-pihak terkait penyerapan tenaga kerja ini, serta keterbatasan dari penelitian ini.

BAB II

TELAAH PUSTAKA

Pada bab ini berisi teori mengenai tenaga kerja dan transportasi serta penelitian terdahulu yang telah dilakukan yang berkaitan dengan pertumbuhan penyerapan tenaga kerja terutama pada sektor transportasi, serta kerangka pemikiran dan hipotesis penelitian.

2.1. Landasan Teori

2.1.1. Teori Permintaan Tenaga Kerja

Menurut Kaufman (1999), yang berpartisipasi di sisi permintaan dari pasar tenaga kerja adalah semua perusahaan bisnis ditambah dari berbagai organisasi *non-profit* seperti organisasi pemerintah yang semuanya aktif bersaing dalam mendapatkan tenaga kerja ahli atau perdagangan tenaga kerja. Permintaan tenaga kerja yang termasuk dalam kegiatan usaha merupakan permintaan turunan (*derived demand*), hal tersebut dikarenakan banyaknya permintaan tenaga kerja bergantung pada banyaknya permintaan barang atau permintaan jasa yang dibutuhkan oleh konsumen. Perusahaan memiliki tujuan untuk memaksimalkan laba dan permintaan, dan permintaan untuk tenaga kerja muncul hanya sebatas bahwa tenaga kerja sebagai masukan faktor yang diperlukan untuk produksi produk perusahaan. Tujuan dalam mencapai keuntungan yang maksimal ini memotivasi perusahaan untuk melakukan penghematan tenaga kerja sebanyak mungkin dan mencari pekerja yang cenderung

lebih produktif dan efisien dibandingkan dengan pekerja yang lainnya, serta pekerja yang ingin mendapatkan remunerasi (hadiah).

Dari teori kaufmann (1999) dapat diuraikan dengan rumus sebagai berikut:

$$dT_K = f(dQ)$$

Dimana permintaan tenaga kerja (dT_K) merupakan fungsi dari permintaan akan barang atau jasa (dQ), seperti teori yang telah diuraikan menyatakan bahwa permintaan tenaga kerja dipengaruhi oleh permintaan barang atau jasa tersebut. Namun, permintaan barang atau jasa itu sendiri memiliki fungsi permintaan sebagai berikut:

$$dQ = f(P_x, P_y, S | n)$$

Dimana permintaan barang (dQ) dipengaruhi oleh harga barang tersebut (P_x), harga barang lain (P_y), selera konsumen (S), dan faktor eksternal (n). Faktor eksternal ini seperti jumlah penduduk, PDRB, dsb. Menurut boediono (1999), perubahan jumlah barang yang dibeli karena perubahan harga barang dapat diukur dengan elastisitas harga dari permintaan (*price elasticity of demand*). Elastisitas permintaan dari suatu barang terhadap perubahan dari suatu faktor penentunya (harga barang itu sendiri, harga barang lain/ penghasilan konsumen) menunjukkan derajat kepekaan akan barang tersebut terhadap perubahan faktor-faktor di atas.

Konsep elastisitas dapat digunakan untuk memperkirakan kebutuhan tenaga kerja suatu periode tertentu, baik untuk masing-masing sektor maupun untuk

ekonomi secara keseluruhan. Atau sebaliknya dapat digunakan untuk menyusun simulasi kebijakan pembangunan untuk ketenagakerjaan yaitu dengan memilih beberapa alternatif laju pertumbuhan tiap sektor, maka dihitung kesempatan kerja yang dapat diciptakan kemudian dipilih kebijaksanaan pembangunan yang paling sesuai dengan kondisi pasar kerja (Payaman Simanjuntak, 1985).

Dari uraian diatas dapat kita rumuskan permintaan tenaga kerja sebagai berikut:

$$\frac{\partial TK}{\partial n} = \frac{\partial TK}{\partial Q} \cdot \frac{\partial Q}{\partial n}$$

Dimana:

∂TK = perubahan jumlah tenaga kerja

∂Q = perubahan jumlah barang atau jasa

∂n = perubahan jumlah faktor eksternal yang mempengaruhi permintaan barang atau jasa

Permintaan tenaga kerja yang dipengaruhi oleh permintaan barang atau jasa lain seperti ini disebut dengan *derived demand*. (Payaman Simanjuntak, 1985 & Kaufmann, 1999).

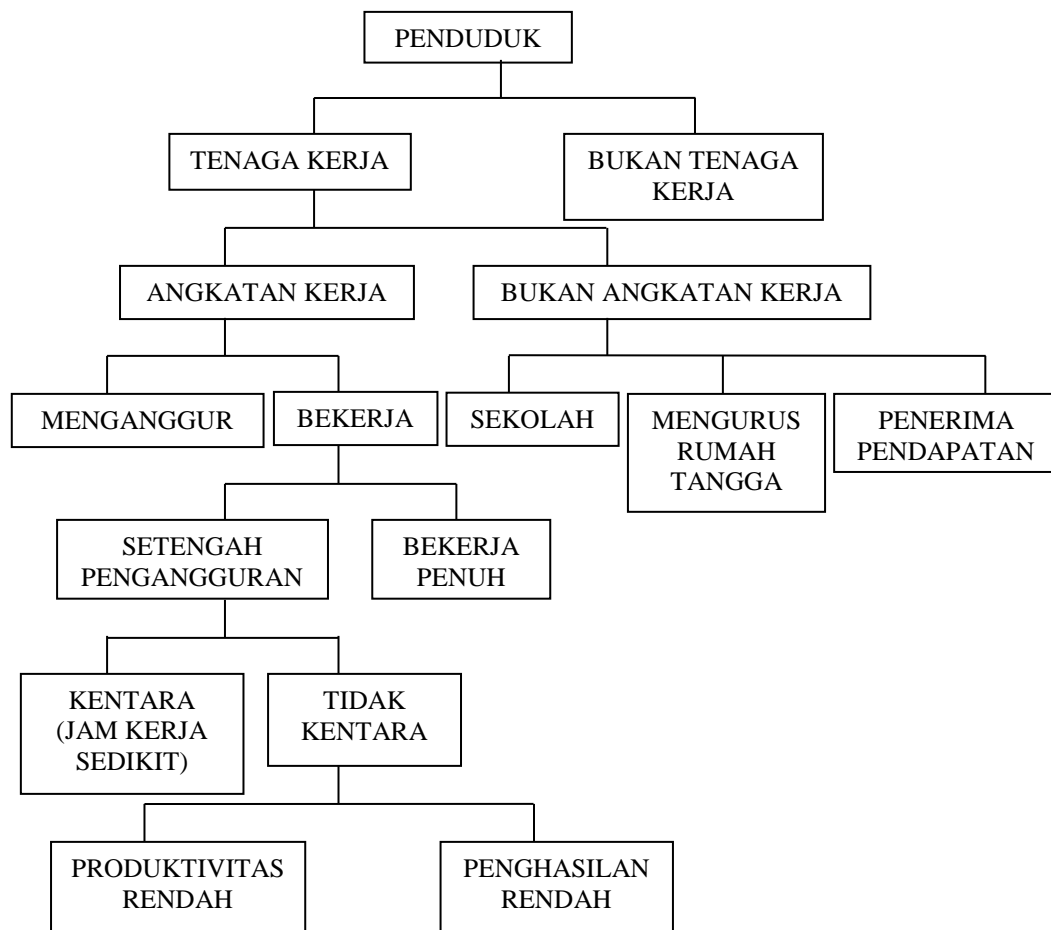
2.1.2. Pengertian Tenaga Kerja

Menurut Sidjiatmo Kusumawidho (1998) tenaga kerja adalah seluruh penduduk suatu negara yang dapat memproduksi barang dan jasa, jika ada permintaan terhadap tenaga kerja dan jika mereka mau berpartisipasi dalam aktivitas tersebut. Menurut Payaman J. Simanjuntak (1985) dalam bukunya Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia, tenaga kerja (man power) adalah penduduk yang sudah bekerja dan sedang bekerja, yang sedang mencari pekerjaan, dan yang sedang melaksanakan kegiatan lain seperti bersekolah dan mengurus ruma tangga. Orang tersebut dapat dikatakan sebagai angkatan kerja kecuali mereka yang tidak melakukan aktifitas kerja. Menurut Undang-undang No. 13 Tahun 2003 Pasal 1, Tenaga Kerja adalah tiap orang yang mampu melaksanakan pekerjaan baik di dalam maupun di luar hubungan kerja guna menghasilkan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Tenaga kerja adalah sebagian dari seluruh penduduk yang secara potensial dapat menghasilkan barang dan jasa dari penduduk (Ananta, 1986)

Negara Indonesia menentukan bahwa penduduk yang sudah bisa dikategorikan sebagai usia kerja adalah mereka yang berumur 10 tahun keatas dan tanpa batas usia maksimum. Sedangkan penduduk yang berumur kurang dari 10 tahun dikategorikan sebagai usia tidak produktif. Pernyataan tersebut dibuat karena sebagian besar penduduk Indonesia berumur 10 tahun keatas sudah memiliki pekerjaan atau sudah bekerja. Hal seperti ini sering terjadi di wilayah pedesaan-pedesaan yang ada di Negara Indonesia. Alasan Indonesia tidak mengikat batas

maksimum tenaga kerja adalah karena Indonesia belum memiliki jaminan sosial secara menyeluruh. Hanya sebagian kecil atau penduduk tertentu saja yang mendapatkan jaminan atau tunjangan hari tua, yaitu mereka yang bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS), Pegawai Negeri BUMN, dan pegawai Swasta (Sedjun H. Manulang, 1990).

Gambar 2.1
Diagram Komposisi Penduduk dan Tenaga Kerja



Sumber : Payaman Simanjuntak, 1998

2.1.3. Pengertian Kesempatan Kerja

Menurut Kaufman (1999), kesempatan kerja merupakan cerminan dari permintaan tenaga kerja yang bekerja di suatu perusahaan dan atau organisasi non-profit seperti pemerintah (Pegawai Negeri). Kesempatan kerja merupakan kesempatan bagi angkatan kerja untuk menciptakan lapangan pekerjaan dengan harapan untuk mendapat imbalan yang dilakukannya. Usaha perluasan kesempatan kerja tidak terlepas dari faktor-faktor yang mempengaruhinya (Dwi Janarko, 1995), antara lain:

1. Kependudukan, di satu pihak merupakan modal dasar, dan di pihak lainnya juga dapat menjadi beban nasional andaikata pertumbuhannya tidak seimbang dengan perluasan kesempatan kerja.
2. Letak Geografis dan Sumber Daya Alam, letak geografis yang strategis dengan sumber daya alam yang melimpah merupakan potensi yang dapat dikembangkan sebagai wadah maupun wahana dalam penciptaan kesempatan kerja.
3. Kondisi Ekonomi, sektor informal yang padat karya merupakan faktor dominan yang mempengaruhi kemungkinan kesempatan kerja.

4. Kondisi Politik, kondisi politik dalam pengertian pengambilan keputusan suatu kebijaksanaan yang diambil untuk menciptakan iklim yang sehat bagi perluasan kesempatan kerja.
5. Kondisi Sosial dan Budaya, sosial budaya suatu bangsa dengan pranata sosialnya merupakan nilai-nilai yang dapat mendorong atau menghambat kesempatan kerja.

2.1.4. Pengertian Transportasi

Menurut Sakti A. Adisasmita (2012), transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari suatu tempat (tempat asal) ke tempat lainnya (tempat tujuan). Fungsi Transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (personal place utility). Seorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha. Kebutuhan akan angkutan barang sebagian besar merupakan kebutuhan yang berkaitan dengan faktor-faktor lain. Suatu jenis barang lebih bermanfaat di suatu tempat daripada di tempat lain, si pemilik sanggup membayar harga untuk terciptanya kegunaan barang tersebut di tempat yang bersangkutan (place utility), bukan semata-mata untuk pemindahan barangnya tersebut (H. Abbas Salim, 2002).

Menurut Sakti A. Adisasmita, 2012. Kegiatan transportasi melibatkan beberapa unsur penting di dalamnya, yaitu :

1. *The Vehicles* (Moda Transportasi), moda transportasi merupakan alat/kendaraan yang digunakan sebagai alat pengangkut barang dan atau penumpang. Dalam jalur moda transportasi terbagi menjadi tiga jenis, yaitu (a) moda transportasi darat, (b) moda transportasi laut, (c) moda transportasi udara. Ketiga moda tersebut memiliki peran yang vital bagi pertumbuhan di tiap-tiap daerah, mengingat bahwa Negara Indonesia merupakan negara maritim yang terdiri dari berbagai macam pulau.
2. *The Way* (Prasarana jalan, trayek, atau rute), tanpa adanya prasarana jalan(jalur), trayek atau rute akan menyebabkan kekacauan dalam melaksanakan kegiatan mengangkut atau memindahkan barang/penumpang. Karena itu prasarana jalan, trayek atau rute menjadi faktor penting dalam menjaga kelancaran aktivitas kegiatan mengirim atau memindahkan barang/penumpang dari tempat asal menuju tempat tujuannya.
3. *The Terminal* (terminal, stasiun, pelabuhan laut dan bandar udara), terminal atau tempat pemberhentian sementara juga merupakan salah satu aspek penting dalam menjaga kelancaran kegiatan transportasi. Karena tanpa adanya terminal tersebut menyebabkan ketidak teraturan dalam pemberhentian moda transportasi yang ada. Akibat dari ketidak teraturan

tersebut dapat menyebabkan kondisi yang tidak baik bagi kelancara atau aktivitas distribusi barang/jasa. Hal tersebut juga dapat mengakibatkan kecelakaan (*accident*) lalu lintas yang dapat menyebabkan kerugian yang cukup tinggi.

4. *The Cargo* (muatan barang dan manusia), kata kargo lebih sering dikenal sebagai tempat penyimpanan barang selama pengiriman, namun pada dasarnya kargo juga merupakan tempat muatan manusia yang akan melakukan migrasi atau perpindahan tempat sementara maupun permanen. Tanpa adanya kargo, barang-barang atau manusia yang akan dipindahkan tidak dapat terlaksana secara maksimal karena tidak adanya tempat untuk menampung barang ataupun manusia secara baik. Karena itu keberadaan kargo juga penting bagi kelancaran aktivitas pemindahan atau pengiriman barang atau penumpang dalam mencapai tempat tujuan.

2.1.5. Pengertian Sarana Angkutan

Angkutan merupakan sebuah alat untuk mengangkut sesuatu dari tempat asal menuju tempat tujuan yang telah ditentukan. Menurut Abbas Salim, 2002. Dalam penerapan transportasi serta fungsinya, transportasi memiliki dua fungsi atau golongan atas pemanfaatannya, yaitu :

1. Angkutan Penumpang, angkutan ini digunakan untuk pengangkutan penumpang (manusia). Seperti : Mobil/kendaraan pribadi/umum serta alat angkutan lainnya yang dapat dimanfaatkan serupa.
2. Angkutan Barang, selain kendaraan pribadi yang digunakan sebagai pengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan untuk angkutan umum seperti bis, pesawat udara, kereta api, dan kapal laut.

2.1.6. Pengertian Jenis Moda Transportasi

Menurut Abbas Salim, 2002. Pengoperasian untuk masing-masing moda transportasi berbeda disebabkan sifat, karakteristik dan jenis alat angkut yang digunakan tidak sama. Ada tiga jenis moda transportasi yang ada saat ini, yaitu angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara.

1. Angkutan Darat
 - a. Angkutan Jalan Raya, adapun fungsi angkutan jalan raya adalah : (1) Penyediaan angkutan kota, antar kota, dan pedesaan berdasar pada kebutuhan masyarakat, (2) Untuk mengetahui laik darat atau tidak dan alat angkut yang ada, digunakan alat uji kendaraan bermotor, (3) Di samping itu angkutan jalan raya mengoperasikan pula jembatan timbang untuk menentukan tonage atau kapasitas muatan kendaraan, (4) Fungsi lain yang dijalankan oleh transportasi darat ialah

menyangkut rambu-rambu dan jalan, lampu lalu lintas, serta meningkatkan keselamatan.

- b. Angkutan Kereta Api, fungsinya adalah : (1) Penyediaan jasa-jasa transportasi di atas rel untuk membawa barang dan penumpang, (2) Di samping itu angkutan kereta api memberikan pelayanan keselamatan, nyaman, dan aman bagi para penumpang.
- c. Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan (ASDP), fungsinya yaitu :
(1) Penyediaan jasa-jasa angkutan sungai dan danau untuk penyeberangan, (2) Memberikan kemudahan, keselamatan angkutan dalam operasi penyebrangan, (3) Pemanfaatan fungsi dermaga dan terminal untuk penyeberangan penumpang dan barang, (4) Pembinaan alur-alur pelayanan, pengerukan serta pendalaman alur pelayaran.

2. Angkutan Laut

Fungsi dari angkutan laut ialah : (1) mengoperasikan pelayaran Dalam Negeri dan Luar Negeri dengan menaikkan kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan, (2) Dalam bidang operasi meningkatkan produktivitas angkutan laut, (3) Penyediaan fasilitas pelabuhan untuk berlabuh kapal-kapal, (4) Pemerataan ekonomi nasional dalam pembangunan.

3. Angkutan Udara

Fungsi dari angkutan udara ialah : (1) Penyediaan jasa angkutan udara serta meningkatkan pelayanan, (2) Peningkatan armada/pesawat udara serta menjaga keselamatan penumpang selaku pemakai jasa, (3) Pengembangan jasa-jasa angkutan udara atas dasar pertumbuhan ekonomi (*rate of growth*).

2.1.7. Pengertian Karakteristik dan Pola Aktivitas Angkutan Kota

Karakteristik dari kebutuhan akan angkutan penumpang dan atau barang berbeda tiap individunya, hal ini tentu dipengaruhi oleh karakter tiap-tiap individu serta pola dari pemanfaatan lahan. Karakter dari individu ini muncul karena adanya kelompok masyarakat *choice* dan *captive* yang akhirnya menjadi penentu dari jumlah banyaknya model serta rute atau jalur angkutan yang akan dilalui. Menurut John Kisty & Kent Lall (2005), alasan yang menyebabkan manusia dan barang bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dapat dijelaskan oleh tiga kondisi, yaitu: (1) *Komplementaritas*, daya tarik relatif antara dua atau lebih tempat tujuan; (2) keinginan untuk mengatasi kendala jarak, diistilahkan sebagai *transferabilitas*, diukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan, serta teknologi terbaik apa yang tersedia untuk mencapainya; dan (3) persaingan antara beberapa lokasi untuk memenuhi permintaan dan penawaran.

2.1.8. Pengertian Permintaan Jasa Angkutan Transportasi

Menurut Abbas Salim, 2002. Transportasi dari segi permintaan (*demand*) ditentukan oleh barang-barang dan penumpang yang akan diangkut dari satu tempat ke tempat lain. Jumlah kapasitas angkutan tersedia dibandingkan dengan kebutuhan terbatas, di samping itu permintaan terhadap jasa transportasi merupakan “*derived demand*”. Untuk mengetahui berapa jumlah permintaan akan jasa angkutan sebenarnya (*Actual demand*) perlu dianalisis permintaan akan jasa-jasa transportasi sebagai berikut:

1. Pertumbuhan Penduduk, pertumbuhan penduduk ini memiliki pengaruh terhadap jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan (perdagangan, pertanian, perindustrian, dan sebagainya).
2. Pembangunan Wilayah dan Daerah, saat ini Negara RI dalam proses pembangunan tahap tinggal landas (*take off*). Dalam rangka pemerataan pembangunan dan penyebaran penduduk di seluruh pelosok Indonesia, transportasi sebagai sarana dan prasarana penunjang untuk memenuhi kebutuhan akan jasa angkutan harus dibarengi sejalan dengan program pembangunan.
3. Perdagangan Ekspor dan Impor, ekspor-impor merupakan satu segi yang dapat menentukan seberapa besar jumlah jasa transportasi yang akan diperlukan untuk perdagangan tersebut, seumpama jumlah

tonnage kapal yang harus disediakan untuk setiap tahunnya (DWT/Ton).

4. Industrialisasi, proses industrialisasi dari segala sektor ekonomi dewasa ini yang merupakan program dari pemerintah untuk pemerataan pembangunan, akan membawa dampak terhadap jasa-jasa transportasi yang diperlukan. Permasalahannya sampai seberapa jauh penyediaan jasa-jasa angkutan tersebut dapat dipenuhi oleh karena banyak faktor-faktor yang mempengaruhinya, seperti:
 - a. Peralatan yang dioperasikan,
 - b. Masalah teknis alat angkut yang digunakan,
 - c. Jumlah alat angkut yang tersedia,
 - d. Masalah pengelolaan pengangkutan (segi manajemen operasional), dan
 - e. Jasa-jasa angkutan merupakan jasa *slow yielding* (hasilnya lambat) sedang biaya investasi dan biaya pemeliharaan besar.
5. Transmigrasi dan penyebaran penduduk, hal ini merupakan salah satu faktor *demand* yang menentukan banyaknya jasa-jasa angkutan yang harus disediakan oleh Perusahaan Angkutan. Selain daripada jasa-jasa angkutan yang disediakan, harus diperhatikan pula keamanan,

ketepatan, keteraturan, kenyamanan, dan kecepatan yang dibutuhkan oleh pengguna jasa transportasi.

6. Analisis dan Proyeksi akan permintaan jasa transportasi. Sehubungan dengan faktor-faktor tersebut di atas, untuk memenuhi permintaan akan jasa-jasa transportasi, perlu diadakan perencanaan transportasi yang mantap dan terarah, agar dapat menutupi kebutuhan akan jasa angkutan yang diperlukan oleh masyarakat pengguna jasa. Peralatan analisis dan proyeksi, untuk mengetahui berapa permintaan (*demand analysis*) yang dibutuhkan, secara makro dapat dimanfaatkan untuk mengetahui total permintaan akan jasa transportasi.

- a. Analisis rasio (*Ratio Analysis*)

Dengan analisis rasio yaitu membandingkan antara kebutuhan dan penyediaan jasa-jasa transportasi setiap bulan-kwartal dan tahun, bisa diketahui pertambahan, penurunan, permintaan akan jasa-jasa angkutan termaksud. Metode ini sangat sederhana dan mudah diaplikasikan dalam praktek sehari-hari.

- b. Pendekatan secara sistematis

Analisis secara matematis hasilnya akan lebih baik dari pada metode analisis rasio, karena dalam hal ini digunakan rumus-rumus matematika/statistik. Salah satu cara yang dapat kita

gunakan ialah dengan “Analisis Garis Regresi (*Regression Analysis*). Garis regresi memakai fungsi linier”:

$$Y = a_0 + a_1 x_1 + a_2 x_2 + \dots + a_n x_n + U$$

Ket: Y = fungsi linier (misal jumlah trip)

U = menerangkan *Random Error Coefficient*: a_0 , a_1 , dan a_n adalah besarnya (luasnya) error pada U^2 yaitu antara yang aktual dengan yang diramal.

Koefisien merupakan faktor variabel terhadap X, yang menunjukkan adanya perubahan-perubahan atas *dependen variabel* pada x.

2.1.9. Pengertian Penduduk Usia Kerja

Penduduk usia kerja adalah penduduk/orang yang termasuk dalam usia produktif yaitu 15 lebih dan kurang dari 65 tahun (Badan Pusat Statistik, 2013). Semakin banyak jumlah penduduk usia kerja yang terdapat di suatu daerah/wilayah maka kebutuhan akan jasa transportasi akan semakin meningkat karena jumlah penduduk mempengaruhi besar kecilnya aktivitas ekonomi suatu daerah, hal tersebut juga dikarenakan tidak semua penduduk menggunakan kendaraan pribadi. Sedangkan aktivitas perekonomian tersebut ditunjang dengan keberadaan jasa transportasi yang semakin tinggi penawarannya. Tidak semua penduduk memiliki kendaraan pribadi sebagai alat transportasi mereka dan bahkan ada beberapa dari penduduk yang sudah

memiliki kendaraan pribadi masih memanfaatkan jasa transportasi umum sebagai sarana penunjang aktivitas mereka sehari-harinya.

2.1.10. Pengertian Prasarana Jalan

Jalan merupakan aspek penting dalam menunjang kelancara lalu lintas kendaraan terutama kendaraan bermotor. Pada dasarnya kebutuhan akan jalan dipengaruhi oleh kebutuhan akan jumlah kendaraan bermotor dan jumlah kendaraan bermotor dipengaruhi oleh kebutuhan akan jasa angkutan akibat dari meningkatnya aktivitas-aktivitas ekonomi di dalam daerah maupun dari luar daerah tersebut.

Menurut Sakti A. Adisasmita (2012), manfaat prasarana jalan dalam perkembangan dan pembangunan bersifat multidimensi. Terdapat tiga manfaat utama dari prasarana jalan, yaitu :

1. Membuka keterisolasian suatu wilayah atau daerah.
2. Meningkatkan aktivitas dan mendukung kelancaran roda perekonomian suatu daerah atau wilayah.
3. Mempermudah akses teknologi dan pemanfaatan fasilitas sosial bagi masyarakat.

Menurut Sakti A. Adisasmita (2012), sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang

dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang terwujud dalam pusat-pusat kegiatan, sedang sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

1. Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan:

- a. Jalan arteri: jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
- b. Jalan kolektor: jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
- c. Jalan lokal: jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- d. Jalan lingkungan: jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah.

2. Jalan umum menurut statusnya di bagi atas:
 - a. Jalan nasional: merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi dan jalan strategis nasional serta jalan tol.
 - b. Jalan provinsi: merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kota atau antar ibukota kabupaten/kota dan jalan strategis propinsi.
 - c. Jalan kabupaten: merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten.
 - d. Jalan kota: jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, pusat pelayanan dengan persil, antar persil serta antar pusat permukiman yang berbeda dalam kota.
 - e. Jalan desa: jalan umum yang menghubungkan kawasan dan atau antar permukiman di dalam desa serta jalan lingkungan.

3. Berdasarkan MST (Muatan Sumbu Terberat):

- f. Jalan Kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat di lalui kendaraan bermotor termaksud dengan muatan dengan lebar lebih dari 2.5 meter dan panjang lebih dari 18 meter dan MST lebih dari 10 ton.
- g. Jalan Kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat di lalui kendaraan bermotor termaksud dengan muatan dengan lebar kurang dari 2.5 meter dan panjang kurang dari 18 meter dan MST kurang dari 10 ton.
- h. Jalan Kelas III A, yaitu jalanarteri atau kolektor yang dapat di lalui kendaraan bermotor termaksud dengan muatan dengan lebar kurang dari 2.5 meter dan panjang kurang dari 18 meter dan MST kurang dari 10 ton.
- i. Jalan Kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dapat di lalui kendaraan bermotor termaksud dengan muatan dengan lebar kurang dari 2.5 meter dan panjang kurang dari dua belas meter dan MST kurang dari 8 ton.
- j. Jalan Kelas III C, yaitu jalan lokal yang dapat di lalui kendaraan bermotor termaksud dengan muatan dengan lebar kurang dari 2.5 meter dan panjang kurang dari 9 meter dan MST kurang dari 8 ton.
- k. Jalan Desa, yaitu yang melayani angkutan pedesaan dan wewenang pembinaannya oleh masyarakat serta mempunyai MST kurang dari 6 ton.

2.1.11. Pengertian Industri

Industri dibedakan menjadi beberapa bagian, yaitu industri besar dan sedang serta industri kecil dan rumah tangga. Menurut Badan Pusat Statistik Kota Semarang (2012), industri besar adalah perusahaan dengan tenaga kerja 100 orang atau lebih, dan industri sedang adalah perusahaan dengan tenaga kerja dari 20 orang hingga 99 orang. Sedangkan industri kecil adalah perusahaan dengan tenaga kerja antara lima hingga 19 orang, dan industri rumah tangga adalah perusahaan dengan tenaga kerja satu hingga empat orang.

2.1.12. Pengertian Modal

Modal dengan tenaga kerja adalah faktor produksi yang sangat penting dan keduanya memiliki hubungan saling mengganti. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan fungsi produksi/output dimana $Q = f(K, L)$ dimana $K = \text{Kapital/modal}$ dan $L = \text{Labor/tenaga kerja}$ (Mankiw, 2008). Modal juga dapat dilakukan dengan kegiatan investasi. Investasi dapat diartikan bahwa suatu kegiatan yang dilakukan untuk pembelian atau pembelanjaan barang-barang modal bagi perusahaan guna menambah kemampuan atau meningkatkan kapasitas produksi barang-barang atau jasa-jasa yang tersedia dalam perekonomian (Sukirno, 1997).

2.1.13. Pengertian Angkutan Kota

Angkutan kota menurut UU No. 14 Tahun 1992 menyatakan bahwa angkutan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk

dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Sebagaimana yang telah disebutkan oleh UU No. 14 tahun 1992, dapat dikatakan bahwa angkutan kota termasuk kategori angkutan umum yang fungsinya sebagai pengangkut penumpang atau barang di jalan-jalan kota dan sebagai salah satu modal transportasi tidak dapat dipisahkan dari modal-modal transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan modal transportasi lainnya, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat (UU No. 14 tahun 1992).

2.2. Hubungan Antar Variabel

2.2.1. Hubungan Variabel Penduduk Usia Kerja dengan Tenaga Kerja Angkutan

Jumlah penduduk usia kerja Kota Semarang mengalami penurunan. Hal tersebut menunjukkan bahwa usia produktif di Kota Semarang semakin berkurang. Dengan menurunnya jumlah penduduk usia produktif, maka akan semakin menurunkan jumlah orang yang ingin bekerja. Dengan adanya permintaan akan transportasi publik akan menyebabkan permintaan akan alat transportasi juga meningkat dan hal tersebut berdampak yang nantinya secara langsung terhadap permintaan tenaga kerja penggerak alat transportasi publik tersebut.

2.2.2. Hubungan Variabel Jumlah Industri Besar dan Sedang dengan Tenaga Kerja Angkutan

Jumlah industri besar dan sedang memiliki peran yang penting dalam perkembangan jasa transportasi. Dimana di setiap industri membutuhkan alat untuk mendistribusikan baik barang maupun jasa yang dihasilkan atau input yang dibutuhkan dalam menghasilkan barang atau jasa tersebut. Sehingga dapat dikatakan bahwa seiring meningkatnya proses industrialisasi terutama di dalam industri besar dan sedang akan meningkatkan permintaan jasa distribusi barang seperti pengiriman barang atau jasa ke konsumen atau sebaliknya pengiriman barang input dari instansi-instansi yang lain. Semakin meningkatnya kebutuhan akan distribusi tersebut, maka permintaan akan tenaga kerja untuk alat transportasi tersebut semakin meningkat.

2.2.3. Hubungan Variabel Jumlah Armada Angkutan dengan Tenaga Kerja Angkutan

Jumlah armada angkutan di Kota Semarang memiliki peran penting dalam menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lainnya. Namun angkutan itu sendiri tidak dapat berfungsi sesuai kegunaannya tanpa adanya tenaga penggerak alat transportasi tersebut. Sehingga diperlukan adanya tenaga kerja penggerak, dengan kata lain bahwa armada angkutan memiliki pengaruh yang penting dalam penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di sektor transportasi Kota Semarang. Karena semakin tingginya tingkat permintaan jasa angkutan akan mempengaruhi permintaan alat

angkutan tersebut sehingga memiliki dampak yang langsung terhadap permintaan tenaga kerja penggerakannya.

2.2.4. Hubungan Variabel Panjang Jalan dengan Tenaga Kerja Angkutan

Panjang jalan di Kota Semarang dari tahun ke tahun tidak mengalami perubahan yang begitu besar, hal tersebut ditandai dengan banyaknya kondisi jalan yang rusak. Sehingga sarana transportasi yang memadai dalam menunjang mobilitas penduduk dan kelancaran dalam melaksanakan aktifitasnya menjadi terganggu, hal tersebut tentu berkaitan dengan kelancaran kegiatan perekonomian di Kota Semarang. Usaha pembangunan yang makin meningkat menuntut adanya perbaikan jalanan yang rusak agar segera diperbaiki. Kelancaran jasa angkutan kota sangat di tentukan oleh kondisi jalan itu sendiri karena apabila kondisi jalan membaik, maka dengan begitu akan terjadi peningkatan pada angkutan kota yang nantinya akan banyak menyerap tenaga kerja.

2.3. Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu yang telah dilakukan yang membahas tentang faktor-faktor yang mempengaruhi penyerapan tenaga kerja pada sektor jasa angkutan/ sektor transportasi adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu

No.	Judul dan Penulis	Metode	Hasil Penelitian
1.	<p>Judul : Analisis Penyerapan Tenaga Kerja Sektoral Di Jawa Tengah (Pendekatan Demometrik)</p> <p>Penulis atau Peneliti : Ostinasia Tindaon dan Edy Yusuf AG</p> <p>Tahun : 2011</p>	<p>Data : Data panel tahun 1988-2008 Jenis data : sekunder</p> <p>Variabel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variabel Dependen : <ul style="list-style-type: none"> a. Penyerapan tenaga kerja sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan (agr) b. Penyerapan tenaga kerja sektor pertambangan dan galian (mining) c. Penyerapan tenaga kerja sektor listrik, air dan gas (LGA) d. Penyerapan tenaga kerja sektor bangunan (const) e. Penyerapan tenaga kerja sektor perdagangan f. Penyerapan tenaga kerja sektor pengangkutan, pengiriman dan komunikasi (transp) g. Penyerapan tenaga kerja sektor keuangan, asuransi, dan perbankan (fin) h. Penyerapatan tenaga kerja sektor i. Penyerapan tenaga kerja sektor jasa-jasa kemasyarakatan, sosial dan pribadi (serv) - Variabel Independen : <ul style="list-style-type: none"> a. Jumlah penduduk (dpop) b. PDRB sektor pertanian, kehutanan dan perikanan (qagr) 	<ul style="list-style-type: none"> a. Variabel jumlah penduduk memiliki pengaruh yang positif terhadap penyerapan tenaga kerja di sektor pertanian dan sektor manufaktur. Dengan elastisitas permintaan tenaga kerja pada sektor pertanian sebesar 0,03 dan sektor manufaktur sebesar 0,02. b. Variabel PDRB sektoral memiliki pengaruh yang signifikan terhadap masing-masing sektor. c. Koefisien elastisitas kesempatan kerja terbesar terdapat pada sektor bangunan sebesar 0,05 dan diikuti oleh sektor transportasi sebesar 0,04. koefisien elastisitas kesempatan kerja yang paling kecil terdapat pada sektor keuangan dan sektor listrik, air dan gas (0,01).

		<p>c. PDRB sektor pertambangan dan galian (qmining) d. PDRB sektor industri pengolahan (qmanuf) e. PDRB sektor listrik, gas dan air minum (qLGA) f. PDRB sektor bangunan (qconst) g. PDRB sektor perdagangan (qtrade) h. PDRB sektor i. PDRB sektor keuangan, asuransi dan perbankan (qfin) j. PDRB sektor jasa-jasa kemasyarakatan, sosial dan pribadi (qserv)</p> <p>Alat Analisis : Regresi Linear Berganda <i>Ordinary Least Square (OLS)</i></p> <p>Model Analisis : $Y_{ij} = \delta_0 - \delta_1 dpop + \delta_2 q_{(ij)} + \mu_t$ Dimana :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Y_{it} = Penyerapan tenaga kerja tiap sektor (agr, mining, manuf, LGA, const, trade, fin, serv, sektor) - δ_i = koefisien regresi pada X_i - $dpop_{(t)}$ = Jumlah Penduduk - q = PDRB tiap sektor (agr, mining, manuf, LGA, const, trade, fin, serv, sektor) <p>μ = residual</p>	
2.	<p>Judul : Analisis Penyerapan Tenaga Kerja Sektoral di Kabupaten</p>	<p>Data : Data times series tahun 2004-2010 Jenis data : sekunder</p> <p>Variabel :</p>	<p>a. Variabel PDRB memiliki pengaruh yang negatif dan signifikan pada penyerapan tenaga kerja di sektor pertanian. Namun, berpengaruh positif dan signifikan terhadap sektor industri, bangunan, perdagangan, dan</p>

	<p>Tasikmalaya Periode 2004-2010</p> <p>Penulis atau Peneliti : Yosep Nugraha</p> <p>Tahun : 2012</p>	<p>- Variabel Independen :</p> <p>j. PDRB sektoral</p> <p>k. Upah Minimum Kabupaten (UMK)</p> <p>- Variabel Dependen</p> <p>d. Jumlah tenaga kerja sektoral</p> <p>Alat analisis : Regresi Linear Berganda (<i>Ordinary Least Square/OLS</i>)</p> <p>Model Analisis : $L = f(Q, W, K, R)$</p> <p>Dimana :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L = Penyerapan tenaga kerja - Q = Ouput (PDRB) - W = Tingkat Upah - K = Pembentukan Modal <p>Dan,</p> $\text{Ln}Y_{it} = \text{Ln}\beta_0 + \beta_1\text{Ln}Q_{it} + \beta_2\text{Ln}W_t + e_i$ <p>Dimana :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Y_{it} = Jumlah penyerapan tenaga kerja sektoral - Q_{it} = PDRB sektoral - W_t = tingkat upah (UMK) - $\beta_0, \beta_1, \beta_2$ = Koefisien regresi <p>e_i = Error term sektoral</p>	<p>jasa.</p> <p>b. Variabel PDRB memiliki pengaruh yang tidak signifikan dan positif terhadap sektor keuangan. Namun, berpengaruh negatif pada sektor listrik dan pengangkutan.</p> <p>c. Variabel UMK berpengaruh positif dan signifikan terhadap penyerapan tenaga kerja di sektor pertanian, bangunan, perdagangan, pengangkutan, dan total. Namun, pada sektor keuangan berpengaruh negatif.</p> <p>d. Variabel UMK berpengaruh positif dan tidak signifikan pada sektor pertambangan, listrik, dan jasa. Namun, berpengaruh negatif terhadap sektor industri.</p> <p>e. Variabel PDRB dan UMK berpengaruh positif dan signifikan terhadap penyerapan tenaga kerja total</p>
3.	<p>Judul : Analisis Penyerapan Tenaga Kerja Pada Sektor Jasa Angkutan Kota di Kota Makassar Periode</p>	<p>Data : Data times series tahun 1996-2010</p> <p>Jenis data : sekunder</p> <p>Variabel :</p> <p>- Variabel Dependen :</p> <p>a. Penyerapan tenaga kerja sektor transportasi</p>	<p>a. PDRB sektor transportasi dan jumlah penduduk memiliki pengaruh yang positif (+0,718007 dan +3,063695) dan signifikan (0,0070 dan 0,0119) terhadap penyerapan tenaga kerja sektor transportasi.</p> <p>b. Retribusi angkutan dan panjang jalan berpengaruh positif (+0,824065 dan +0,823523) namun tidak signifikan (</p>

	<p>1996-2010 (Studi Kasus Pada Angkutan Kota Pete-pete) Penulis atau Peneliti : Eka Merdeka Wati Tahun : 2012</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Variabel Independen <ul style="list-style-type: none"> a. PDRB sektor transportasi kota Makassar b. Retribusi angkutan Kota Makassar c. Panjang jalan Kota Makassar d. Jumlah Penduduk Kota Makassar <p>Alat analisis : Regresi Linear Berganda (<i>Ordinary Least Square/OLS</i>) Model Analisis : $Y = f(X_1, X_2, X_3, X_4)$ Model Regresi : $\ln Y = \ln \beta_0 + \beta_1 \ln X_1 + \beta_2 \ln X_2 + \beta_3 \ln X_3 + \beta_4 \ln X_4 + \mu_i$ Dimana : <ul style="list-style-type: none"> - Y = Penyerapan tenaga kerja (Orang) - $\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ = koefisien regresi - β_0 = konstanta - X_1, X_2, X_3, X_4 = Variabel independen (PDRB sektor transportasi (juta rupiah), retribusi angkutan kota (juta rupiah), panjang jalan Kota Makassar (Km), jumlah penduduk Kota Makassar (Orang)). μ = residual</p>	<p>0,083 dan 0,0892) dalam penyerapan tenaga kerja sektor transportasi.</p>
4.	<p>Judul : Analisis Penyerapan Tenaga Kerja Pada Industri Kecil (Studi di Industri Kecil Mebel di Kota Semarang)</p>	<p>Data : Jenis data : primer dan sekunder Variabel : <ul style="list-style-type: none"> - Variabel Dependen : Penyerapan tenaga kerja - Variabel Independen a. Tingkat Upah </p>	<ul style="list-style-type: none"> a. Variabel upah atau gaji berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan tenaga kerja. Dengan t-hitung sebesar -2,384 dan signifikansi sebesar 0,007 lebih kecil dari t-tabel sebesar -1,660 dengan derajat kepercayaan 0,05. b. Variabel produktivitas berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan tenaga kerja. Dengan t-hitung

	<p>Penulis atau Peneliti : M. Taufik Zamrowi, SE. Tahun : 2007</p>	<p>b. Produktivitas Tenaga Kerja c. Modal d. Pengeluaran Tenaga Kerja non-Upah</p> <p>Alat analisis : Regresi Linear Berganda (<i>Ordinary Least Square/OLS</i>)</p> <p>Model Analisis : $Y = f(X_1, X_2, X_3, X_4)$</p> <p>Model Regresi : $\text{Ln}Y = \text{Ln} \beta_0 + \beta_1 \text{Ln} X_1 + \beta_2 \text{Ln} X_2 + \beta_3 \text{Ln} X_3 + \beta_4 \text{Ln} X_4 + \mu_i$ Dimana : - Y = Jumlah tenaga kerja yang terserap dalam sebulan - $\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$ = koefisien regresi parsial - β_0 = intersep - X_1, X_2, X_3, X_4 = Variabel independen (tingkat upah (Rp dalam sebulan), produktivitas tenaga kerja (unit barang per orang dalam sebulan), modal kerja (Rp dalam sebulan), pengeluaran tenaga kerja non-upah).</p> <p>μ = residual</p>	<p>sebesar -9,744 dan signifikansi sebesar 0,000 lebih kecil dari t-tabel sebesar -1,660 dengan derajat kepercayaan 0,05.</p> <p>c. Variabel modal berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan tenaga kerja. Dengan t-hitung sebesar 11,074 dan signifikansi sebesar 0,000 lebih kecil dari t-tabel sebesar 1,660 dengan derajat kepercayaan 0,05.</p> <p>d. Variabel non upah sentra berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan tenaga kerja. Dengan t-hitung sebesar -4,714 dan signifikansi sebesar 0,000 lebih kecil dari t-tabel sebesar -1,660 dengan derajat kepercayaan 0,05.</p> <p>e. Secara simultan variabel non upah, modal, tingkat upah atau gaji dan produktivitas memiliki pengaruh yang positif dan signifikan. Dengan nilai f-hitung sebesar 154,883 dan signifikansi sebesar 0,000 lebih besar daripada f-tabel sebesar 2,70 dengan derajat kepercayaan 0,05.</p> <p>f. Variabel yang paling dominan adalah modal, sehingga diharapkan modal dapat mengatasi jumlah pengangguran yang ada di daerah sekitar Kota Semarang.</p> <p>g. Koefisien determinasi sebesar 0,741 atau 74,1% dapat dijelaskan oleh variabel unit usaha, modal, dan tingkat upah/gaji. Sedangkan sisanya sebesar 25,9% dijelaskan oleh variabel lain.</p>
5.	<p>Judul : Analisis Keterkaitan Antar Sektor Pada</p>	<p>Data : Data tabel Input-Output (I-O) 2010</p> <p>Variabel :</p>	<p>h. Kontribusi output tertinggi dipegang oleh sektor perdagangan sebesar 235 trilyun atau sekitar 16% output total provinsi, diikuti oleh industri rokok sebesar 125</p>

<p>Industri, Perdagangan dan Jasa Angkutan di Jawa Timur</p> <p>Penulis atau Peneliti : Wahyu Setiawan</p> <p>Tahun : 2013</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sektor Industri dengan kode sektor 42-84 - Sektor perdagangan dengan kode sektor 88 - Sektor jasa angkutan dengan kode sektor 91-98 <p>Alat analisis : Metode deskriptif kuantitatif dengan alat analisis input-output (I-O)</p> <p>Model Analisis : Dalam kuadran I, output yang dikeluarkan oleh masing-masing sektor guna membentuk output total sektor 1 adalah:</p> $X_n = z_{i1} + z_{i2} + z_{i3} + z_{in} + Y_i \quad (1)$ <p>Karena distribusi tiap-tiap sektor lebih dari satu persamaan (1) maka menjadi:</p> $X_n = z_{n1} + z_{n2} + z_{n3} + z_{nn} + Y_n \quad (2)$ <p>Dimana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - X = total output sektor i - z = nilai arus barang tersebut (dari sektor i ke sektor j atau intra-sektor) - Y = total permintaan akhir sektor i <p>Selanjutnya untuk kuadran II memiliki persamaan sebagai berikut:</p> $Y = \begin{bmatrix} C_1 + G_1 + I_1 + E_1 \\ C_2 + G_2 + I_2 + E_2 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} Y_1 \\ Y_2 \end{bmatrix}$ <p>Analisis angka pengganda (<i>multiplier</i>) menggunakan <i>Leontief invers matrix</i> (matriks B), yaitu:</p> $X = (I - A)^{-1}Y \quad (3)$ <p>Untuk memproyeksikan perubahan output sebelum menggunakan matrik B (3), maka digunakan matriks koefisien teknologi yang dinotasikan dengan a_{ij}, dimana</p>	<p>trilyun, serta industri kertas dan karton sebesar 63 trilyun.</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Total seluruh sektor industri menyumbang 51% output provinsi Jawa Timur sebesar 311 trilyun (rokok, kertas dan karton, logam dasar besi dan baja, bambu kayu dan rotan, serta industri barang yang terbuat dari logam). j. Pada sektor jasa angkutan di provinsi Jawa Timur output tertinggi dipegang oleh industri jasa angkutan udara dengan sumbangan 15,5 trilyun rupiah, kemudian disusul oleh jasa angkutan kota (angkot), angdes, taksi, dan angkutan darat lainnya yang menyumbang sebesar 14,6 trilyun rupiah. Sedangkan angkutan truk, jasa penunjang angkutan, angkutan laut, angkutan bus, angkutan kereta api, dan angkutan penyebrangan. Total dari sektor jasa angkutan menyumbang sebesar 64 trilyun dengan prosentasi sebesar 4% dari total output provinsi Jawa Timur. k. Secara keseluruhan total sumbangan output dari ketiga sektor tersebut sebesar 1042 trilyun rupiah (industri 51%, perdagangan 16%, dan jasa angkutan 4%). l. Sektor industri alat angkutan memiliki tingkat daya tarik tertinggi dengan nilai indeks 1,416 dibandingkan dengan sektor-sektor lainnya. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sektor industri alat angkutan dalam outputnya dapat menarik sektor
--	---	--

$a_{ij} = x_{ij}/X_j$, dimana:

- a_{ij} = koefisien teknologi
- x_{ij} = aliran dari industri i ke j
- X_j = total input untuk sektor j

Maka matriks A pada persamaan (3) menjadi:

$$A = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & \dots & a_{2n} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{n1} & a_{n2} & \dots & a_{nn} \end{bmatrix}$$

Untuk angka pengganda output memiliki rumus sebagai berikut:

$$O_{ij} = \sum_i^n a_{ij} \quad (4)$$

Dimana:

- O_{ij} = pengganda output sektor j
- a_{ij} = elemen matriks kebalikan *Leontief*
- i = baris ke 1, 2, ..., n

Angka pengganda pendapatan rumah tangga dengan rumus:

$$H_j = \sum_{i=1}^n a_{n+1,i} a_{ij} \quad (5)$$

Dimana:

- H_j = angka pengganda *income* biasa
- $a_{n+1,i}$ = komponen upah atau gaji dalam matriks input primer

Sedangkan untuk rumus angka pengganda tipe 1:

$$Y_j = \frac{\sum_{i=1}^n a_{n+1,i} a_{ij}}{a_{n+1,j} a_{ij}} \quad (6)$$

Dimana:

- Y_j = angka pengganda *income* biasa
- $a_{n+1,i}$ = komponen upah atau gaji dalam matriks input

primer

Analisis keterkaitan antar sektor:

1. Keterkaitan kedepan (*forward linkages*)

$$TFL_i = \frac{\sum_{j=1}^n b_{ij}}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n b_{ij}} \quad (7)$$

Dimana:

- TFL_i = *Total Forward Linkages* untuk sektor ke i
- n_{ij} = elemen matriks kebalikan baris ke i kolom ke j
- n = jumlah sektor

2. Keterkaitan kebelakang (*backward linkages*)

$$TBL_j = \frac{\sum_{i=1}^n b_{ij}}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n b_{ij}} \quad (8)$$

Dimana:

- TBL_j = *Total Backward Linkages* untuk sektor ke j
- B_{ij} = elemen matriks kebalikan *Leontief* baris ke i kolom ke j
- n = jumlah sektor

Analisis sektor unggulan:

1. Koefisien variasi untuk *backward linkages*:

$$V.j = \sqrt{\frac{\frac{1}{(n-1)} \sum_i \left(b_{ij} - \frac{1}{n} \sum_i b_{ij} \right)^2}{\frac{1}{n} \sum_i b_{ij}}}$$

, ($i, j = 1, 2, \dots, n$) (9)

2. Koefisien variasi untuk *backward linkages*:

		$V. i = \sqrt{\frac{\frac{1}{(n-1)} \sum_j (b_{ij} - \frac{1}{n} \sum_j b_{ij})^2}{\frac{1}{n} \sum_i b_{ij}}}$ <p>, (i, j = 1, 2, ..., n) (10)</p>	
--	--	---	--

2.4. Kerangka Pemikiran

Perkembangan transportasi telah menjadi unsur yang sangat penting dalam proses pembangunan ekonomi suatu wilayah, transportasi itu sendiri diciptakan untuk memperlancar distribusi barang dan jasa serta memperlancar distribusi pendapatan guna menciptakan pemerataan di tiap – tiap daerah agar tidak menimbulkan ketimpangan. Menurut UU Nomor 22 tahun 2009, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh UUD'45.

Peran penting dari sektor transportasi telah dimiliki sejak dulu dalam hal penyerapan tenaga kerja serta kelancaran dari distribusi. Hal tersebut telah dinyatakan dalam UU Nomor 22 tahun 2009, dan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Menurut Adisasmita (2012), transportasi memiliki peranan yang sangat penting, yaitu menentukan keberhasilan pembangunan.

Hal yang perlu diperhatikan menurut Adisasmita (2012), bahwa bagaimana menyeimbangkan permintaan jasa transportasi dengan tersedianya fasilitas transportasi sehingga terselenggaranya pelayanan transportasi yang berkapasitas mencukupi (cukup), lancar, aman (selamat), nyaman dan murah. Permintaan akan

tenaga kerja transportasi merupakan permintaan turunan (*derived demand*), karena pada dasarnya kebutuhan akan transportasi dipengaruhi oleh kebutuhan lain. Sebelum muncul permintaan akan transportasi harus ada permintaan terhadap sesuatu yang mendahuluinya (Wipartini, 2013).

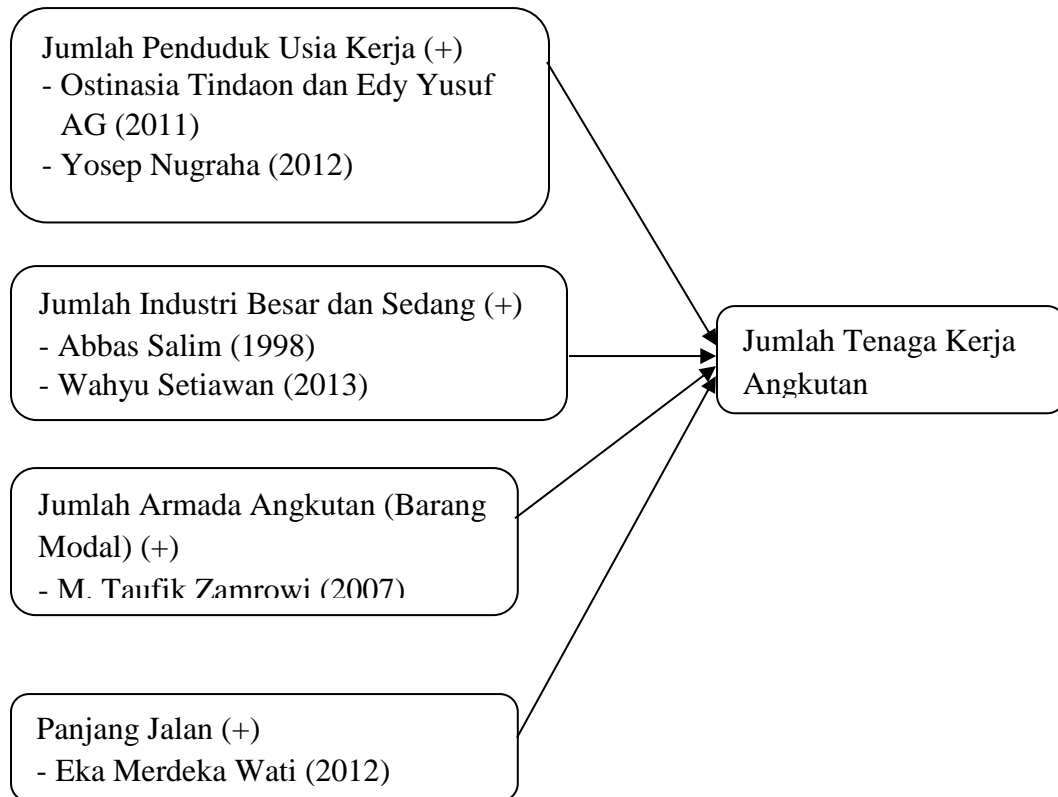
Dalam hal ini tingkat penyerapan tenaga kerja di sektor jasa angkutan dipengaruhi oleh banyaknya kebutuhan penduduk untuk mencapai keinginannya, kebutuhan tersebut dapat dilihat dari beberapa faktor permintaan turunan untuk transportasi, seperti: banyaknya akses jalan yang dapat dilalui, banyak sarana angkutan yang tersedia, serta banyaknya jumlah penduduk yang ada di wilayah tersebut. Banyaknya akses jalan yang tersedia di suatu wilayah dipengaruhi oleh banyaknya pergerakan manusia atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan (Adisasmita, 2012).

Jumlah armada angkutan yang berfungsi untuk mengangkut penumpang maupun barang juga diperlukan dalam kegiatan transportasi. Hal tersebut juga berarti bahwa dalam permintaan tenaga kerja transportasi juga dipengaruhi oleh banyaknya alat transportasi yang tersedia. Karena tanpa adanya tenaga kerja penggerak, alat transportasi tidak dapat berfungsi secara normal. Dalam masalah ini armada angkutan diartikan sebagai barang modal dalam kegiatan transportasi. Modal itu sendiri memiliki hubungan saling mengganti dengan tenaga kerja (Mankiw, 2008) dan modal memiliki pengaruh yang positif terhadap permintaan tenaga kerja (Zamrowi, 2007).

Selain akses jalan, tingkat penyerapan tenaga kerja di sektor jasa angkutan juga dipengaruhi oleh jumlah penduduk yang semakin bertambah tiap tahunnya. Menurut Salim (2002) pertumbuhan penduduk suatu daerah, propinsi dari satu Negara akan membawa pengaruh terhadap jumlah jasa angkutan yang dibutuhkan (perdagangan, pertanian, perindustrian, dsb). Tidak lupa bahwa tingkat penyerapan tenaga kerja di sektor jasa angkutan juga dipengaruhi oleh proses industrialisasi wilayah tersebut. Hal tersebut telah dijelaskan oleh Salim (2002) yang menyatakan bahwa proses industrialisasi dari segala sektor ekonomi dewasa ini yang merupakan program dari pemerintah untuk pemerataan pembangunan, akan membawa dampak terhadap jasa-jasa transportasi yang diperlukan. Permasalahannya sampai seberapa jauh penyediaan jasa-jasa angkutan tersebut dapat dipenuhi oleh karena banyak faktor-faktor yang mempengaruhinya, seperti peralatan yang dioperasikan, masalah teknis alat angkut yang digunakan, jumlah alat angkut yang tersedia, masalah pengelolaan pengangkutan (segi manajemen operasional), dan jasa-jasa angkutan merupakan jasa *slow yielding* (hasilnya lambat) sedang biaya investasi dan biaya pemeliharaan besar.

Berdasarkan beberapa teori tentang objek penelitian ini serta beberapa penelitian terdahulu, maka secara garis besar kerangka pemikiran dari penelitian ini dapat dijelaskan dengan bagan sebagai berikut:

Gambar 2.2
Kerangka Pemikiran



2.5. Hipotesis

Hipotesis merupakan suatu anggapan atau pendapat atau teori yang belum sempurna. Dengan kata lain, hipotesis adalah asumsi atau kesimpulan sementara mengenai sebuah kejadian-kejadian tertentu yang masih harus dibuktikan dengan pengujian atau penelitian dalam menentukan kebenarannya. Selanjutnya hipotesis dapat diartikan juga sebagai dugaan pemecahan masalah yang bersifat sementara yakni pemecahan masalah yang mungkin benar dan mungkin salah (Nawawi, 2001).

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dalam penelitian ini akan dirumuskan hipotesis untuk memberikan pengarahannya serta pedoman dalam melakukan penelitian ini. Hipotesis dalam penelitian ini adalah:

1. Variabel jumlah penduduk usia kerja kota Semarang diduga mempunyai pengaruh yang positif terhadap tingkat penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di Kota Semarang.
2. Variabel panjang jalan kota Semarang diduga memiliki pengaruh yang positif terhadap tingkat penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di Kota Semarang.
3. Variabel jumlah armada angkutan diduga memiliki pengaruh yang positif terhadap tingkat penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di Kota Semarang.
4. Variabel jumlah industri besar dan sedang di kota Semarang diduga memiliki pengaruh yang positif terhadap tingkat penyerapan tenaga kerja jasa angkutan di Kota Semarang.

BAB III

METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang penjelasan variabel penelitian dan definisi operasional variabel, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, serta metode analisis yang digunakan penulis dalam penelitian ini.

3.1. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

3.1.1. Variabel Dependen

Dalam penelitian ini variabel dependen yang digunakan adalah jumlah pekerja angkutan yang merupakan salah satu dari mata pencaharian penduduk di kota Semarang dan salah satu dari sembilan sektor yang memiliki kontribusi di dalam PDRB Kota Semarang dari tahun 1984 hingga tahun 2012, variabel pekerja angkutan ini diukur dalam jiwa.

3.1.2. Variabel Independen

Di dalam penelitian ini mencantumkan tiga variabel independen sebagai variabel yang mempengaruhi variabel dependennya, yaitu:

1. Jumlah Penduduk Usia Kerja, adalah jumlah penduduk usia produktif (15-64 tahun) yang ada di Kota Semarang. Data jumlah penduduk diukur dengan dalam jiwa.

2. Jumlah Industri Besar dan Sedang, adalah total dari keseluruhan jumlah industri besar dan sedang yang ada tiap tahun di Kota Semarang. Data jumlah industri besar dan sedang diukur dengan satuan unit.
3. Jumlah Armada Angkutan, adalah total dari keseluruhan jumlah armada angkutan berupa bus, truk, taksi, dan oplet/mikrolet yang ada di Kota Semarang.
4. Panjang Jalan, adalah total dari keseluruhan jalan – jalan yang ada tiap akhir tahun di Kota Semarang, baik jalan besar, sedang, maupun kecil. Data panjang jalan diukur dengan kilometer.

3.2. Jenis dan Sumber Data

3.2.1. Jenis Data

Data yang digunakan di dalam penulisan skripsi ini adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data yang diambil dari pihak lain atau data yang telah diolah oleh pihak ketiga secara berkala (*time series*) yang sering digunakan untuk melihat pola perkembangan objek penelitian selama periode – periode tertentu. Data yang digunakan adalah data sekunder selama tiga puluh tahun. Adapun data yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Jumlah penduduk berdasarkan mata pencaharian dan jumlah pekerja angkutan Kota Semarang tahun 1984-2013.

2. Jumlah penduduk usia kerja Kota Semarang tahun 1984-2013.
3. Jumlah industri besar dan sedang Kota Semarang tahun 1984-2013.
4. Jumlah armada angkutan Kota Semarang 1984-2013.
5. Panjang jalan Kota Semarang tahun 1984-2013.

3.2.2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari beberapa sumber, yaitu berasal dari publikasi – publikasi instansi pemerintah, seperti:

1. Data jumlah pekerja angkutan (JPA) Kota Semarang bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Semarang dan DISNAKERTRANS Kota Semarang.
2. Data jumlah penduduk usia kerja (PUK) Kota Semarang bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Semarang.
3. Data jumlah industri besar dan sedang (JI) kota Semarang bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Semarang dan DISNAKERTRANS Kota Semarang.
4. Data jumlah armada angkutan (JAA) Kota Semarang bersumber dari Badan Pusat Statistik Kota Semarang.

5. Data panjang jalan (PJ) Kota Semarang bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Semarang dan Dinas Pekerjaan Umum (DPU) Kota Semarang.

3.3. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan dilakukan dengan cara mendokumentasi sumber-sumber mengenai data yang terkait, yaitu dengan cara mengumpulkan catatan/data-data yang diperlukan yang sesuai dan relevan terhadap penelitian yang akan dilakukan (Suharsimi Arikunto, 2002). Laporan-laporan yang terkait dengan jumlah pekerja angkutan di kota Semarang menyangkut jumlah penduduk usia kerja Kota Semarang, panjang jalan kota Semarang, jumlah armada angkutan, dan jumlah industri besar dan sedang di Kota Semarang. Data tersebut diperoleh dari dokumen resmi yang diterbitkan oleh instansi-instansi yang terkait. Pengumpulan dilakukan dengan studi pustaka dari buku-buku terkait, laporan penelitian, buletin, artikel, jurnal ilmiah, dan penerbitan-penerbitan lainnya yang relevan terhadap penelitian ini.

3.4. Metode Analisis Data

3.4.1. Analisis Regresi Linear Berganda

Penelitian ini menggunakan model regresi linear berganda (*Multiple Linier Regression Method*) dengan metode kuadrat terkecil (*Ordinary Least Square*) atau *OLS*. Metode ini diyakini mempunyai sifat – sifat yang ideal dan dapat diunggulkan,

yaitu secara teknis secara kuat, mudah dalam perhitungan atau penarikan interpretasinya (Gujarati, 1997).

Persamaan regresi diyakini sebagai berikut:

$$JPA = f(\text{PUK}, \text{JI}, \text{JAA}, \text{PJ})$$

$$JPA = \alpha + \beta_1 \text{PUK} + \beta_2 \text{JI} + \beta_3 \text{JAA} + \beta_4 \text{PJ} + \varepsilon$$

Dimana:

JPA = Jumlah Pekerja Angkutan (dalam jiwa)

PUK= Jumlah Penduduk Usia Kerja 15-64 th (jiwa)

JI = Jumlah Industri Besar dan Sedang (Unit)

JAA= Jumlah Armada Angkutan

PJ = Panjang Jalan (Km)

ε = *Error term*

3.4.2. Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik

Di dalam penggunaan regresi, terdapat beberapa asumsi dasar yang dapat menghasilkan estimasi linear yang tidak biasa. Dengan terpenuhinya asumsi tersebut, maka hasil yang didapatkan menjadi lebih akurat dan mendekati atau sama dengan kenyataan yang ada. Asumsi – asumsi klasik tersebut adalah:

1. Data terdistribusi secara normal (atau distribusi kesalahan adalah normal)

2. Non-multikolinearitas, hubungan antar variabel bebas (*independent variable*) tidak saling mempengaruhi (berhubungan) secara sempurna atau mendekati sempurna.
3. Non-autokolerasi, tidak adanya pengaruh dari variabel dalam model melalui selang waktu dan atau tidak terjadi korelasi diantara galat randomnya.
4. Heterokedastisitas, varians dari variabel bebas (*independent variable*) ada sama atau konstan untuk setiap nilai tertentu dari variabel bebas lainnya atau variansi residual sama untuk semua hasil pengamatan.

3.4.2.1. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas berarti adanya hubungan linear yang sempurna atau pasti diantara beberapa atau semua variabel yang menjelaskan (*independent*) dari model regresi (Gujarati, 1997). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Jika variabel independen saling berkorelasi, maka variabel – variabel ini tidak ortogonal (Imam Ghozali, 2005).

Dalam penelitian ini, cara yang digunakan untuk mendeteksi ada tidaknya multikolinearitas di dalam model adalah *regresi parsial*. Dimana dilakukan *auxiliary regression* antar variabel independen, kemudian membandingkan nilai R^2 antar variabel independen dengan nilai R^2 utama. Jika nilai R^2 independen < nilai R^2 dependen, maka tidak terdapat masalah multikolinearitas.

3.4.2.2. Uji Autokorelasi

Autokorelasi adalah korelasi (hubungan) antara anggota – anggota serangkaian observasi yang diuraikan berdasarkan waktu dan ruang (Gujarati, 1997). Konsekuensi dari adanya autokorelasi diantaranya adalah adanya selang keyakinan menjadi lebar serta variasi dan standar error terlalu rendah.

Dalam pengujian autokorelasi menggunakan uji *Breusch-Godfrey (BG)*. Uji ini dilakukan dengan meregresi variabel pengganggu (*error term*) menggunakan *autoregressive* model dengan orde p :

$$M_t = \rho_1 \mu_{t-1} + \rho_2 \mu_{t-1} + \dots + \rho_p \mu_{t-1} + \varepsilon_t$$

Dengan H_0 adalah: $\rho_1 = \rho_2 = \dots = \rho_p = 0$, dimana koefisien *autoregressive* secara simultan sama dengan nol, menunjukkan bahwa tidak terdapat autokorelasi di dalam model tersebut.

3.4.2.3. Uji Heterokedastisitas

Heterokedastisitas muncul apabila kesalahan atau residual dari model yang diamati tidak memiliki varians yang konstan dari satu observasi lainnya (Mudrajat Kuncoro, 2004). Jika varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain konstan, maka disebut homokedastisitas (Imam Ghazali, 2005). Untuk menguji model regresi yang digunakan terdapat heterokedastisitas atau tidak, dapat dilakukan dengan *Uji Park*, *Uji White*, *Uji Glejtsler*, dan *Uji Breusch-Pagan-Godfrey* (Gujarati, 1997).

Dalam penelitian ini menggunakan uji *white's General Heterokedasticity without cross term*. Metode pengujian dengan metode *white* ini tidak menggunakan asumsi normalitas sehingga sangat mudah untuk diimplementasikan dan sangat cocok terhadap model logit yang berdistribusi *Logistic* (Gujarati, 2003).

$$\text{Var}(e|X_1, X_2, \dots, X_k) = \sigma^2$$

Uji hipotesis dalam heterokedastisitas dimana H_0 : Tidak ada heterokedastisitas dan H_1 : Ada heterokedastisitas. Dalam pengujiannya apabila jika $\text{Obs} * R\text{-squared} > \text{Chi} - \text{square}_{table}$ dan $p\text{-value} \leq 5\%$ maka H_0 ditolak dan apabila $\text{Obs} * R\text{-squared} < \text{Chi} - \text{square}_{table}$ dan $p\text{-value} > 5\%$ maka H_0 tidak ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada heterokedastisitas dalam model. Dengan persamaan sebagai berikut:

$$\hat{u}_i = \alpha_1 + \alpha_2 X_2 + \alpha_3 X_3 + \alpha_4 X_2^2 + \alpha_5 X_3^2 + \alpha_6 X_2 X_3 + v_i$$

3.4.2.4. Uji Normalitas

Dalam metode ini, uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah di dalam model regresi, variabel dependen, serta variabel independen atau keduanya terdistribusi secara normal atau tidak. Untuk melihat apakah model regresi, variabel dependen dan independen terdistribusi secara normal dapat melalui grafik *Normal P-Plot Of Regression* atau nilai P-value dari *Jarque-Bera Test*.

Normal P-Plot Of Regression berfungsi untuk membandingkan antar distribusi kumulatif dengan distribusi normal. Distribusi normal dalam uji ini akan

membentuk suatu garis lurus diagonal, dan *plotting data* akan dibandingkan dengan garis diagonalnya. Asumsi normalitas terpenuhi jika titik-titik (data) yang menunjukkan sebaran data plot normalitas menunjukkan kecenderungan menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis normal (Imam Ghozali, 2005).

Sedangkan pengujian normalitas dengan *Jarque-Bera Test* mempunyai *chi square* dengan derajat bebas dua. Jika hasil *Jarque-Bera Test* lebih besar dari nilai *chi square* pada $\alpha=5\%$, maka tolak H_0 yang berarti tidak terdistribusi normal. Jika hasil *Jarque-Bera Test* lebih kecil dari *chi square* pada $\alpha=5\%$, maka terima H_0 yang berarti *error term* berdistribusi normal.

3.4.3. Pengujian Hipotesis

3.4.3.1. Uji Koefisien Determinasi (Uji R^2)

Uji R^2 bertujuan untuk mengetahui seberapa besar model atau variabel independen dapat menjelaskan dengan baik terhadap variasi variabel dependen. Untuk mengukur kebaikan suatu model (*goodness of fit*) dengan digunakan koefisien determinasi (R^2). Koefisien determinasi (R^2) merupakan angka yang memberikan proporsi atau presentase variasi total dalam variabel tak bebas (Y) yang dijelaskan oleh variabel bebas (X) (Gujarati, 1997). Koefisien determinasi dirumuskan sebagai berikut:

$$R^2 = \frac{\sum(\hat{Y}_1 - \bar{Y})^2}{\sum(Y_1 - \bar{Y})^2}$$

Nilai R^2 yang sempurna adalah satu, yaitu apabila keseluruhan variabel dependen dapat dijelaskan sepenuhnya oleh variabel independen yang dimasukkan ke dalam model.

Dimana $0 < R^2 < 1$ sehingga kesimpulan yang dapat diambil adalah:

- Nilai R^2 yang kecil menjelaskan bahwa variabel-variabel bebas dalam menjelaskan variabel tak bebas sangatlah terbatas atau kecil kemungkinannya.
- Nilai R^2 yang mendekati satu, maka kemampuan variabel-variabel bebas dalam menjelaskan variabel tak bebas dapat digunakan sebagai informasi utama untuk memprediksi variabel tak bebas diwaktu yang akan datang.

3.4.3.2. Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji t)

Uji statistik t digunakan untuk menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi dari variabel dependen (Imam Ghazali, 2005). Untuk menguji pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, secara individu dapat dibuatkan hipotesis sebagai berikut:

- 1) $H_0 : \beta_1 \leq 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel jumlah penduduk secara individu terhadap variabel jumlah pekerja angkutan.

$H_1 : \beta_1 > 0$, yaitu terdapat pengaruh positif signifikansi variabel jumlah penduduk secara individu terhadap variabel jumlah pekerja angkutan.

- 2) $H_0 : \beta_2 \leq 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel panjang jalan secara individu terhadap variabel jumlah pekerja angkutan.

$H_1 : \beta_2 > 0$, yaitu terdapat pengaruh positif signifikansi variabel panjang jalan secara individu terhadap variabel jumlah pekerja angkutan.

- 3) $H_0 : \beta_3 \leq 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel jumlah industri secara individu terhadap variabel jumlah pekerja angkutan.

$H_1 : \beta_3 > 0$, yaitu terdapat pengaruh positif signifikansi variabel jumlah industri secara individu terhadap variabel jumlah pekerja angkutan.

- 4) $H_0 : \beta_4 \leq 0$, yaitu tidak ada pengaruh signifikansi variabel jumlah industri secara individu terhadap variabel jumlah pekerja angkutan.

$H_1 : \beta_4 > 0$, yaitu terdapat pengaruh positif signifikansi variabel jumlah industri secara individu terhadap variabel jumlah pekerja angkutan.

Untuk menguji hipotesis tersebut digunakan *t-stat*, dengan perhitungan dimana nilai *t-table* < *t-stat* dengan formula sebagai berikut:

$$t \text{ hitung} = \frac{b_j}{se(b_j)}$$

Dimana:

b_j = koefisien regresi (β)

$se(b_j)$ = standart error koefisien regresi.

Uji t dilakukan dengan membandingkan t hitung (*t-stat*) dengan *t-table*. Apabila *t-stat* > *t-table*, maka hipotesis alternatif diterima yang menyatakan bahwa variabel independen secara individual memiliki pengaruh signifikan positif terhadap variabel dependen. Sebaliknya apabila *t-stat* < *t-table*, maka variabel independen tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

3.4.3.3. Uji Signifikansi Simultan (Uji f)

Untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen, dapat menggunakan uji f dengan membuat hipotesis sebagai berikut:

- $H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0$, yaitu tidak ada pengaruh secara signifikansi dari variabel jumlah penduduk, panjang jalan, dan jumlah industri.

- $H_1 : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq 0$, yaitu terdapat pengaruh secara signifikansi dari variabel jumlah penduduk, panjang jalan, dan jumlah industri.

Uji f dapat dilakukan dengan membandingkan antara nilai *f-stat* (f-hitung) dengan *f-table* (f-tabel), dimana nilai *f-stat* dapat dipenuhi dengan formula sebagai berikut:

$$f \text{ hitung} = \frac{R^2/(k-1)}{(1-R^2)/(n-k)}$$

Dimana:

R^2 = koefisien determinasi

k = jumlah variabel independen termasuk konstanta

n = jumlah sample

Apabila nilai *f-stat* > *f-table*, maka H_0 ditolak dan menerima H_1 , artinya ada pengaruh variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Sebaliknya apabila *f-stat* < *f-table*, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, artinya tidak ada pengaruh variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen (Imam Ghozali, 2005).