



ANALISIS FAKTOR DEMOGRAFI EKONOMI DAN KOMUNIKASI TERHADAP PROBABILITAS *COMMUTING* KE KOTA PALEMBANG (Studi Di Kecamatan Talang Kelapa, Kabupaten Banyuasin)

Arifin¹, Bambang Bemby Soebyakto², Azizah Husin³

^{1,2,3} Program Studi Kependudukan Program Pascasarjana
Universitas Sriwijaya

Jalan Padang Selasa No.524, Bukit Besar Palembang 30139

E-mail: Arifind009@gmail.com

Abstrak. Tujuan dari penelitian ini untuk menganalisis faktor demografi, ekonomi dan komunikasi yang terdiri dari umur, tingkat pendidikan, status perkawinan, pendapatan, jenis pekerjaan, jarak tempuh dan sarana transportasi umum secara parsial dan simultan terhadap probabilitas tenaga kerja asal Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin melakukan *commuting* ke Kota Palembang. Dalam penelitian ini menggunakan data primer melalui instrumen kuesioner terhadap sampel yaitu sebanyak 80 responden, dan menggunakan data sekunder yaitu data dari instansi terkait serta literatur buku. Penelitian ini dilakukan di daerah Kecamatan Talang Kelapa dan di terminal Alang-alang Lebar. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah *binary logistic regression*. Hasil dari analisis *model binary logistic regression* dalam penelitian ini menunjukkan bahwa dari tujuh variabel independen, terdapat empat variabel yang berpengaruh signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Yaitu variabel status perkawinan, pendapatan, jenis pekerjaan dan jarak tempuh. Sedangkan variabel umur, tingkat pendidikan dan sarana transportasi umum berpengaruh tetapi tidak signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang.

Kata Kunci : *Commuting*, demografi, ekonomi, komunikasi dan *binary logistic regression*.

Abstract. The focus of this study was to analyze the demographic, economic and communication factors consisting of age, education level, marital status, income, occupation, distance and public transportation in partial for those who commute from Talang Kelapa Sub-district, Banyuasin Regency to Palembang. There were two data in this study; primary and secondary data. Questionnaire was used to collect the primary data from 80 respondents meanwhile, the secondary data was taken from institution and literature review. This research was conducted in Talang Kelapa sub-district and Alang-alang Lebar terminal. Binary logistic regression analysis was used to analyze the data. The result of binary logistic regression model analysis showed that from seven independent variables, there were four variables had significant influence to the probability of workers who commute to Palembang. The variables were marital status, income, type of work and distance. Meanwhile, age, education level and public transportation had influence but it was not significant to the probability of workers who commute to Palembang.

Keywords: *Commuting*, demography, economic, communication, and binary logistic regression.

PENDAHULUAN

Kondisi sosial ekonomi di daerah asal yang tidak memungkinkan untuk memenuhi kebutuhan seseorang, menyebabkan orang tersebut ingin pergi ke daerah lain yang dapat memenuhi kebutuhan tersebut. Sedangkan

setiap individu mempunyai kebutuhan yang berbeda, maka penilaian terhadap daerah asal dari setiap individu di masyarakat tersebut berbeda – beda, sehingga proses pengambilan keputusan untuk pindah (mobilitas) dari setiap individu berbeda pula (Mantra, 2015: 180).

Mobilitas penduduk yang dilakukan migran dipengaruhi oleh faktor pendorong dan faktor penarik. Menurut Adioetomo dan Samosir (2010: 137) faktor pendorong seseorang melakukan migrasi adalah berkurangnya sumber – sumber kehidupan, sempitnya lapangan pekerjaan, tekanan – tekanan dan bencana alam, sedangkan faktor penariknya adalah adanya harapan memperbaiki kehidupan, kesempatan memperoleh pendidikan yang lebih baik, keadaan hidup yang menyenangkan, serta aktivitas di kota besar. Sedangkan menurut Todaro (2006: 405) motif ekonomi merupakan alasan utama seseorang untuk melakukan migrasi yaitu tingkat pendapatan dan kemungkinan mendapatkan pekerjaan yang diharapkan di kota.

Fenomena *commuter* muncul di berbagai kota besar, salah satunya ke Kota Palembang. *Commuter* adalah gerak penduduk dari daerah asal menuju ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga (Mantra, 2015: 174). Para pelaku *commuting* tersebut biasanya berasal dari daerah pinggiran Kota Palembang seperti Kabupaten Banyuasin, Kabupaten Ogan Ilir, Kabupaten OKI, Kabupaten Musi Banyuasin, Kota Prabumulih, Dan lain sebagainya. Kota Palembang memiliki daya tarik cukup besar bagi penduduk dari luar daerah untuk datang bekerja, berbelanja, sekolah/ kuliah, berobat, atau hanya sekedar berkunjung untuk berwisata.

Kota Palembang sebagai pusat pemerintahan dan pusat kegiatan perekonomian Provinsi Sumatra Selatan, memiliki sarana dan prasarana yang lengkap dalam mendukung kegiatan perekonomian. Perkembangan kawasan perkotaan dapat menumbuhkan lebih banyak variasi lapangan pekerjaan, hal tersebut merupakan salah satu daya tarik bagi tenaga kerja *commuting* untuk memasuki wilayah Kota Metropolitan yang menuju taraf Internasional ini.

Berdasarkan observasi langsung ke lapangan pada tanggal 23 Desember 2016 fenomena *commuter* ke Kota Palembang diperlihatkan oleh tenaga kerja asal Kabupaten Banyuasin. Kabupaten Banyuasin merupakan salah satu wilayah yang berbatasan langsung dengan Kota Palembang. Perbedaan Upah Minimum Kabupaten/Kota (UMK) menjadi acuan utama *commuter*, selain faktor terbatasnya kesempatan kerja pada daerah asal. Secara rasional mereka tidak akan melakukan migrasi jika upah di daerah asal lebih tinggi atau sama dengan daerah tujuan (Todaro, 2006: 407).

Tabel 1. Perbandingan UMK Kota Palembang dan Kabupaten Banyuasin

Tahun	UMK Kota Palembang (Rp)	UMK Kabupaten Banyuasin (Rp)
2011	1.095.831	1.048.440
2012	1.271.000	1.195.220
2013	1.650.375	1.630.000
2014	1.850.000	1.825.600
2015	2.053.000	1.974.346

Sumber : Kota Palembang Dalam Angka dan Kabupaten Banyuasin Dalam Angka Tahun 2015 – 2016

Dari tabel tersebut menunjukkan bahwa UMK Kota Palembang dari tahun ke tahun selalu menunjukkan angka yang lebih tinggi dari Kabupaten Banyuasin. Tenaga Kerja Kabupaten Banyuasin jelas akan memilih menuju Kota Palembang dalam melakukan mobilitas, selain karena jarak yang lebih dekat dan UMK yang lebih tinggi.

Tingginya interaksi antara Kabupaten Banyuasin dan Kota Palembang tercermin dari banyaknya jumlah transportasi umum yang menghubungkan antara kedua wilayah ini yang berjumlah 142 unit terdiri dari 128 mobil penumpang umum dan 14 *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Musi (*Dinas Perhubungan Kota Palembang*). Hal ini menunjukkan adanya aktivitas kaum migran yang melakukan pergerakan dari wilayah pinggiran ke Kota Palembang, maupun arah sebaliknya dari Kota Palembang menuju daerah sub urban yang berbatasan langsung dengan Kota Palembang. Transportasi Umum menjadi salah satu faktor kemudahan yang dapat dipertimbangkan oleh tenaga kerja di wilayah Kabupaten Banyuasin untuk melakukan *commuting*.

Pada 19 Kecamatan di Kabupaten Banyuasin terdapat 3 Kecamatan yang berbatasan langsung dengan Kota Palembang yaitu Kecamatan Talang Kelapa, Kecamatan Rambutan, dan Kecamatan Rantau Bayur. Dari ketiga Kecamatan tersebut Kecamatan Talang Kelapa merupakan satu-satunya Kecamatan di Kabupaten Banyuasin yang mempunyai jarak terdekat (sekitar 9 Km) ke Kota Palembang (Statistik Daerah Kecamatan Talang Kelapa 2016: 1). Beberapa Kelurahan/ Desa Berada di pinggir Kota Palembang. Jarak yang dekat antara Kota Palembang dengan Kecamatan Talang Kelapa mendorong tenaga kerja Kecamatan Talang Kelapa *commuting* ke Kota Palembang.

Kecamatan Talang Kelapa juga merupakan Kecamatan yang memiliki penduduk terbanyak

dan terpadat diantara Kecamatan lain di Kabupaten Banyuasin. Pada pertengahan tahun 2015 jumlah penduduk kecamatan Talang Kelapa sebesar 125.223 jiwa dengan luas wilayah sekitar 560.12 Km² dengan rata-rata kepadatan penduduk pada tahun 2015 sebesar 287.14 jiwa/km², (Kecamatan Talang Kelapa Dalam Angka 2016: 16). Dengan jumlah tersebut akan sangat memungkinkan jika angkatan kerja di Kecamatan Talang Kelapa melakukan migrasi dalam jumlah yang besar pula.

Sebagai daerah penyangga kota, maka areal tanah di Kecamatan Talang Kelapa sebagian besar adalah areal dengan peruntukan permukiman sehingga alokasi untuk lahan pertanian sangat kecil. Namun sektor pertanian masih berkembang di wilayah ini (Kecamatan Talang Kelapa Dalam Angka, 2016: 43). Rata-rata penduduk kecamatan Talang Kelapa memiliki mata pencaharian bukan sebagai petani. Hal ini turut mendorong tenaga kerja Kecamatan Talang Kelapa *commuting* Ke Kota Palembang untuk bekerja, dikarenakan sedikitnya lapangan pekerjaan di sektor pertanian, dan ingin mencari pendapatan di luar wilayahnya yang terdapat lapangan pekerjaan non pertanian.

Kecenderungan peningkatan jumlah *commuter* dapat dirasakan dengan semakin padatnya kendaraan bermotor di tengah kota dan di pintu-pintu masuk ke Kota Palembang. Arus migrasi yang jauh melampaui kesempatan kerja yang ada merupakan gejala dan salah satu penyebab utama keterbelakangan Negara. Oleh karena itu, pemahaman terhadap penyebab, faktor penentu, dan akibat-akibat dari migrasi internal Desa-Kota merupakan pokok bagi kita untuk memahami karakteristik yang paling tepat untuk dapat memengaruhi proses tersebut dengan cara yang bisa diterima secara rasional (tidak menimbulkan dampak negatif secara sosial)(Todaro, 2006: 402).

Studi ini meneliti sejumlah faktor-faktor demografi, ekonomi dan komunikasi terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Faktor-faktor tersebut terdiri dari faktor Umur, Tingkat Pendidikan, Status Perkawinan, Pendapatan, Jenis Pekerjaan, Jarak Tempuh, dan Sarana Transportasi Umum. Responden penelitian ini adalah tenaga kerja di Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin baik yang melakukan *commuting* maupun tidak *commuting* atau melakukan migrasi lainnya ke Kota Palembang. Berdasarkan penjelasan tersebut maka judul penelitian pada studi ini adalah "Analisis Faktor Demografi Ekonomi dan

Komunikasi Terhadap Probabilitas Tenaga Kerja *Commuting* Ke Kota Palembang (Studi Di Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin)".

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Migran Kommuter

Mantra (2015: 173) menjelaskan bila dilihat dari ada tidaknya niatan untuk menetap di daerah tujuan, mobilitas penduduk dapat dibagi menjadi dua, yaitu mobilitas penduduk permanen atau migrasi, dan mobilitas penduduk non-permanen. Lebih lanjut menurut Mantra (2015: 174), gerak penduduk yang non permanen (*circulation*) ini juga dibagi menjadi dua, yaitu ulang-alik (Jawa = nglaju; Inggris = *commuting*) dan menginap atau mondok di daerah tujuan. migrasi *commuter* adalah gerak penduduk dari daerah asal menuju ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga.

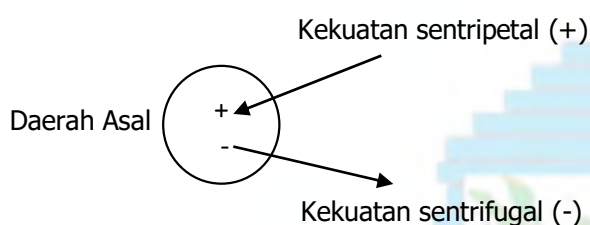
Menurut Mantra (2015: 174) secara operasional, macam-macam bentuk mobilitas penduduk tersebut di ukur berdasarkan konsep ruang dan waktu. Misalnya mobilitas *commuter*, konsep waktunya di ukur dengan enam jam atau lebih meninggalkan daerah asal dan kembali pada hari yang sama, menginap/ mondok di ukur dari lamanya meninggalkan daerah asal lebih dari satu hari, tetapi kurang dari enam bulan atau lebih kecuali orang yang sudah sejak semula berniat menetap ke daerah tujuan seperti seorang istri yang berpindah ke tempat tinggal suami. Secara ringkas bentuk-bentuk mobilitas penduduk di atas diringkas dalam Tabel 2. Berikut ini:

Tabel 2. Bentuk-bentuk Mobilitas Penduduk (Berdasarkan Hasil Riset Mantra tahun 1975)

Bentuk Mobilitas	Batas Wilayah	Batas Waktu
1. Ulang alik (<i>commuting</i>)	Dukuh (Dusun)	Enam jam atau lebih dan kembali pada hari yang sama
2. Menginap/ Mondok di daerah tujuan	Dukuh (Dusun)	Lebih dari satu hari, tetapi kurang dari enam bulan
3. Permanen/ menetap di daerah tujuan	Dukuh (Dusun)	Enam bulan atau lebih menetap di daerah tujuan.

Sumber : Ida Bagus Mantra (2015:174)

Sedangkan Mitchell (1961) sebagaimana dikutip oleh Mantra (2015: 184) menyatakan bahwa ada beberapa kekuatan (*forces*) yang menyebabkan orang-orang terikat pada daerah asal, dan ada juga kekuatan yang mendorong orang-orang untuk meninggalkan daerah asal. Kekuatan yang mengikat orang-orang untuk tinggal di daerah asal disebut dengan kekuatan sentripetal (*centripetal forces*) misalnya terikat tanah warisan, menunggu orang tua yang sudah lanjut, kegotongroyongan yang baik, dan daerah asal merupakan tempat kelahiran nenek moyang mereka, dan sebaliknya kekuatan yang mendorong seseorang untuk meninggalkan daerah asal disebut dengan kekuatan sentrifugal (*centrifugal forces*) misalnya terbatasnya pasaran kerja dan terbatasnya fasilitas pendidikan. Untuk lebih jelas perhatikan Gambar 1. berikut :



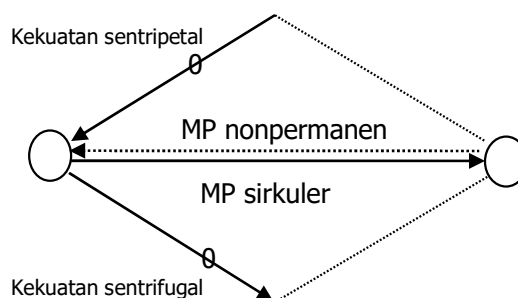
Sumber : Ida Bagus Mantra (2015:185)

Gambar 1. Daya tarik dan daya dorong di daerah asal

Migrasi *commuter* sering dilakukan karena adanya faktor kekuatan sentripetal dan sentripugal yang sama kuat. Mantra (2015: 185) berpendapat bahwa untuk pedesaan (di Negara sedang berkembang) penduduk dihadapkan pada dua hal yang sulit untuk dipecahkan yaitu :

1. Apakah tetap tinggal di daerah asal dengan kekuatan ekonomi dan fasilitas pendidikan yang terbatas, atau
2. Berpindah ke daerah lain dengan meninggalkan sawah atau ladang yang dimiliki.

Untuk mengatasi problem di atas maka diambil suatu kompromi yaitu mengadakan mobilitas nonpermanen. Itulah sebabnya, di antara ketiga bentuk mobilitas penduduk (kommuter, sirkuler, dan permanen) maka yang terbanyak terjadi di Negara berkembang adalah mobilitas penduduk *commuter*, disusul dengan sirkuler di daerah tujuan, dan yang paling jarang terjadi adalah mobilitas penduduk permanen (migrasi).



Sumber : Ida Bagus Mantra (2015:186)

Gambar 2. Mobilitas Penduduk Non Permanen

Faktor-Faktor Pendorong yang Mempengaruhi Tenaga Kerja *Commuting*

Todaro (2003) mengatakan faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang untuk melakukan mobilitas sangat beragam, selain faktor ekonomi, keputusan bermigrasi dipengaruhi dengan banyak faktor lain, yaitu :

1. Faktor-faktor sosial, termasuk keinginan para migran itu sendiri untuk melepaskan diri dari kendala-kendala tradisional yang sebelumnya mengungkung mereka.
2. Faktor-faktor fisik, termasuk pengaruh iklim dan bencana alam seperti banjir dan kekeringan.
3. Faktor-faktor demografi, termasuk penurunan tingkat kematian yang kemudian mempercepat laju pertumbuhan penduduk pedesaan.
4. Faktor-faktor kultural, termasuk pembinaan kelestarian hubungan "keluarga besar" sesampainya di perkotaan dan daya tarik "lampu kota yang terang benderang".
5. Faktor-faktor komunikasi, termasuk kualitas sarana transportasi, sistem pendidikan, dan dampak modernisasi yang ditimbulkan dari perkotaan.

Adapun faktor demografi, ekonomi, dan komunikasi yang memiliki kaitan dengan probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang antara lain; umur, tingkat pendidikan, status perkawinan, pendapatan, jenis pekerjaan, jarak tempuh, dan sarana transportasi umum.

Kaitan Antara Umur dengan *commuting*

Umur atau usia akan sangat berpengaruh terhadap niat seseorang melakukan migrasi, dimana usia 15-64 tahun termasuk usia produktif sebagai pekerja. Sedangkan penduduk yang berumur lebih tua biasanya berniat untuk menetap atau melakukan migrasi permanen (Pratama, 2013: 3). Menurut Gera dan Paproksi

(1980), usia pekerja erat kaitannya dengan keputusan jarak perjalanan yang akan ditempuh. Pada usia 20 – 39 tahun jarak migran *commuter* akan meningkat dan menurun di rentang usia sesudahnya. Kendala jarak migran *commuter* paling berpengaruh terhadap usia kelompok muda yaitu di bawah 20 tahun dan tertua di usia 65 tahun (dalam Kusumaningrum (2014: 5).

Kaitan Antara Tingkat Pendidikan dengan *commuting*

Adapun hubungan antara tingkat pendidikan dengan migrasi dikemukakan Ravenstein (2003) bahwa penduduk yang berpendidikan tinggi biasanya lebih banyak melakukan mobilitas dari pada yang berpendidikan rendah (dalam Fauziah dan Prasetyo 2013: 103). Perbedaan upah antar daerah membuat potensi keuntungan lebih besar jika berpindah bagi yang berpendidikan tinggi. Menurut Greenwood (1975) tingkat pendidikan yang lebih tinggi dapat membuka peluang baru dalam pasar tenaga kerja serta dapat mengakses dan menganalisis informasi pekerjaan dengan cara yang canggih melalui kemampuannya (dalam Kusumaningrum (2014:5).

Kaitan Antara Status Perkawinan dengan *commuting*

Status perkawinan juga merupakan kekuatan yang mendorong seseorang untuk melakukan mobilitas, seseorang yang terikat pernikahan maka beban hidup yang ditanggung akan bertambah, dan hal ini juga yang menyebabkan penduduk melakukan mobilitas ulang alik atau sebagai migran *commuter*. Menurut Rosmiyati (1995) dilihat dari status perkawinan, orang yang kawin cenderung untuk melakukan migrasi karena adanya desakan ekonomi, sehingga mereka bersedia bekerja apa adanya pada daerah tujuan. Sedangkan bagi migran yang berstatus belum kawin, migrasi ditujukan sebagai usaha peningkatan pendapatan dan tidak memiliki desakan ekonomi yang besar seperti para migran yang berstatus kawin (dalam Soebyakto dan Mutmainna, 2016: 112).

Kaitan Antara Pendapatan dengan *commuting*

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Hutomo (2015: 416), diperoleh bahwa pendapatan yang semakin tinggi akan mempengaruhi seseorang untuk melakukan migrasi. Apabila perbandingan pendapatan yang jauh berbeda di daerah tujuan dengan daerah

asal, maka akan ada alasan seseorang untuk melakukan migrasi. Teori Todaro (2006: 407) menyimpulkan bahwa keputusan untuk bermigrasi tergantung pada selisih antara tingkat pendapatan yang diharapkan di kota dan tingkat pendapatan aktual di desa. Faktor pendapatan merupakan alasan utama yang mempengaruhi penduduk desa melakukan migrasi *commuter*.

Kaitan Antara Jenis Pekerjaan dengan *commuting*

Menurut Nurlina (2012: 5) setiap tenaga kerja mempunyai karakteristik yang berbeda yang menggambarkan keheterogenitas masing-masing pekerja. Heterogenitas ini membuat setiap pekerja mempunyai pilihan yang berbeda terhadap pekerjaan. Heterogenitas pekerja tersebut akan mempengaruhi pilihannya dalam bekerja selain itu juga akan mempengaruhi terjadinya migrasi.

Kaitan Antara Jarak Tempuh dengan *commuting*

Menurut Mantra (2015: 186), jarak merupakan faktor penting dalam penentuan bentuk mobilitas penduduk. Apabila daerah tujuan berjarak jauh dengan daerah asal akan cenderung menghasilkan mobilitas permanen, sedangkan yang berjarak sedang menghasilkan mobilitas menginap/mondok, dan yang berjarak dekat akan melakukan migrasi *commuter*. adanya hubungan terbalik antara jarak dengan intensitas hubungan migran dengan daerah asal. Semakin dekat tempat tinggal migran dengan daerah tujuan maka semakin tinggi frekuensi kunjungan ke daerah asal (*distance decay*) (Mantra, 2015: 182).

Kaitan Antara Sarana Transportasi Umum dengan *commuting*

Menurut Frey (1987) Fenomena suburbanisasi dari pusat kota ke daerah pinggiran terjadi karena didukung oleh perkembangan teknologi transportasi dan komunikasi serta ekspansi berbagai aktivitas ekonomi dari pusat kota (dalam Soebyakto dan Mutmainna, 2016: 113). Stutzer dan Frey (2008) juga mengungkapkan kemudahan transportasi menuju tempat kerja juga akan menjadi faktor pertimbangan sebagai bentuk kompensasi melakukan migrasi *commuter* (dalam Soebyakto dan Mutmainna, 2016: 113). Maka tersedianya sarana transportasi massal sebagai bentuk kemajuan teknologi dapat memfasilitasi mobilitas

non permanen dan memicu terjadinya fenomena *commuter*.

METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian ini dilakukan di Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif kuantitatif. Penelitian ini bersifat deskriptif karena membahas faktor-faktor yang berpeluang terhadap tenaga kerja Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin *commuting* ke Kota Palembang. Penelitian ini bersifat kuantitatif karena rumusan masalah akan dijawab secara kuantitatif. Penelitian ini bertujuan untuk menguji hipotesis pengaruh faktor sosial ekonomi dan demografi yang terdiri dari pendapatan, tingkat pendidikan, umur, status perkawinan, jenis pekerjaan, jarak tempuh dan sarana transportasi umum terhadap probabilitas tenaga kerja Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin *commuting* ke Kota Palembang.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian survey. Dalam penelitian survey informasi dikumpulkan dari responden dengan menggunakan kuesioner atau daftar pertanyaan yang tersusun. Selain itu agar hasil penelitian dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif, dalam penelitian ini juga menggunakan informasi untuk melengkapi data yang diperoleh dari hasil kuesioner dan hasil observasi lapangan.

Populasi dan Sampel

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah tenaga kerja di Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin baik yang melakukan *commuting* maupun tidak melakukan *commuting* atau melakukan migrasi lainnya ke Kota Palembang. Dalam penelitian ini teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *sampling insidental*. Menurut Sugiyono (2016:85) *sampling insidental* adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/ insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.

Besarnya sampel dalam penelitian ini sesuai dengan saran yg dikemukakan oleh Roscoe (1982) dalam Sugiyono (2016:91), bila dalam penelitian akan melakukan analisis dengan *multivariate* maka jumlah sampel yang akan diambil minimal 10 kali dari jumlah variabel yang

akan diteliti. Jumlah variabel dalam penelitian ini ada 8 variabel (1 variabel dependen dan 7 variabel independen) maka jumlah sampel adalah $10 \times 8 = 80$. Jumlah total sampel yang dijadikan sebagai responden pada penelitian ini adalah 80 responden.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Umur dalam penelitian ini dikelompokkan menjadi sepuluh kelompok berdasarkan pengelompokan umur lima tahunan sama dengan yang digunakan oleh BPS, yaitu responden usia produktif dengan batas bawah umur kerja (*economically active population*) 15 tahun dan tanpa batas atas umur kerja. Berikut ini karakteristik responden berdasarkan kelompok umur di Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin:

Tabel 3. Responden Berdasarkan Kelompok Umur (*AGE*)

<i>AGE</i>	Jumlah	Persentase (%)
15 – 19	2	2,5
20 – 24	4	5,0
25 – 29	23	28,8
30 – 34	11	13,8
35 – 39	13	16,3
40 – 44	12	15,0
45 – 49	7	8,8
50 – 54	6	7,5
55 – 59	2	2,5
Jumlah	80	100,0

Sumber : Hasil Penelitian, 2017.

Pada tabel 4.6. di atas, dapat dilihat bahwa karakteristik responden yang terbanyak berada pada kelompok umur antara 25 – 29 tahun sampai dengan 40 – 44 tahun yaitu 73,9%. hal ini terjadi karena pada kelompok umur tersebut merupakan kelompok umur produktif untuk bekerja. Terdapat sedikit sekali responden pada kelompok umur muda 15 – 19 dan 20 – 24 hanya 2,5% dan 5%, dikarenakan pada kelompok umur ini masih tergolong pada usia sekolah menengah dan sekolah tinggi. Sedangkan pada kelompok umur 45 – 49 tahun, 50 – 54 tahun, dan 55 – 59 tahun mengalami penurunan yaitu 8,8%, 7,5% dan 2,5% dan tidak ada yang melakukan mobilitas pada kelompok umur 60-64 tahun keatas.

Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan (*EDUC*)

Tingkat pendidikan dapat membedakan bentuk suatu aktivitas yang dapat dilakukan oleh seorang responden. Pendidikan juga dapat menentukan jenis pekerjaan yang akan dilakukan oleh responden karena semakin tinggi tingkat pendidikan, maka semakin besar kemungkinan bagi responden untuk dapat menentukan pekerjaan yang diinginkan. Dapat dilihat tingkat pendidikan responden pada tabel berikut ini:

Tabel 4. Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan (*EDUC*)

<i>EDUC</i>	Jumlah	Persentase (%)
Sekolah Dasar	6	7,5
Sekolah Menengah	25	31,2
Sekolah Tinggi	49	61,3
Jumlah	80	100,0

Sumber: Data Primer, 2017

Tabel 4. diatas menunjukkan bahwa responden di Kecamatan Talang Kelapa didominasi oleh mereka yang telah menyelesaikan pendidikan Sekolah Tinggi dengan jumlah 49 orang atau 61,3% dari total responden. Kemudian jumlah responden terbanyak kedua terdapat pada tingkat pendidikan Sekolah Menengah sebanyak 25 orang atau 31,2% responden. Sedangkan yang paling sedikit terdapat pada jenjang pendidikan Sekolah Dasar sebanyak 6 orang atau 7,5%. Karakteristik responden yang menarik adalah tidak terdapat responden yang tidak pernah mengenyam pendidikan formal. Dari data tersebut, dapat dinyatakan bahwa secara umum tingkat pendidikan responden di Kecamatan Talang Kelapa cukup tinggi.

Karakteristik Responden Berdasarkan Status Perkawinan (*MAR*)

Status perkawinan dapat memungkinkan menjadi latar belakang responden untuk melakukan kegiatan pulang pergi atau *commuting* setiap hari dikarenakan adanya keluarga yang ditinggalkan di daerah asal yang membutuhkan perhatian dan keinginan untuk bersama dengan keluarga. Sepanjang jarak antara daerah asal dengan daerah tujuan memberikan kemungkinan untuk melakukan *commuting* maka responden akan bermobilitas *commuting* dalam bekerja. Status perkawinan responden dalam penelitian ini dibagi menjadi belum kawin, dan kawin/sudah pernah kawin. Dapat dilihat status perkawinan responden pada tabel berikut ini:

Tabel 5. Responden Berdasarkan Status Perkawinan (*MAR*)

<i>MAR</i>	Jumlah	Persentase (%)
Belum Kawin	21	26,3
Kawin	59	73,7
Jumlah	80	100,0

Sumber: Data Primer, 2017

Dapat dilihat pada Tabel 5. Responden yang berstatus kawin berjumlah 59 orang atau sebesar 73,7%, dan yang berstatus belum kawin berjumlah 21 orang atau sebesar 26,3%. Bila dikaitkan status perkawinan dengan probabilitas *commuting*, besar dugaan bahwa orang yang berstatus kawin cenderung *commuting* dikarenakan motif ekonomi yaitu guna memenuhi kebutuhan ekonomi keluarga.

Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan (*WAGE*)

Pendapatan adalah jumlah penghasilan riil perbulan yang diperoleh responden. Pendapatan responden dalam penelitian ini dibagi menjadi dua yaitu lebih dari (>) Rp 2.484.000,- dan kurang dari(<) Rp 2.484.000,-. Pengelompokan ini didasarkan pada UMK Kota Palembang pada tahun 2017. Dapat dilihat pendapatan responden pada tabel berikut ini:

Tabel 6. Responden Berdasarkan Pendapatan (*WAGE*)

<i>WAGE</i>	Jumlah	Persentase (%)
< Rp 2.484.000,-	19	23,7
> Rp 2.484.000,-	61	76,3
Jumlah	80	100,0

Sumber: Data Primer, 2017

Berdasarkan tabel 6. di atas, sebagian besar responden yang memiliki pendapatan lebih dari Rp 2.484.000 berjumlah 61 orang atau 76,3%, sedangkan responden yang berpendapatan kurang dari Rp 2.484.000 berjumlah 19 orang atau 23,7%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sebagian besar tenaga kerja di Kecamatan Talang Kelapa mempunyai pendapatan diatas UMK.

Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan (*WORK*)

Mata pencaharian seseorang tergantung pada sumber daya alam wilayahnya, tingkat pendidikan, ketrampilan dan kemampuan masing-masing individu. Dapat dilihat jenis pekerjaan responden pada tabel berikut ini:

Tabel 7. Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan (*WORK*)

<i>WORK</i>	Jumlah	Informal/ Formal	Jumlah	Persentase (%)
Pedagang	13	Informal	30	37,5
Buruh	6			
Berusaha Sendiri	11			
Karyawan/ Pegawai	19	Formal	50	62,5
PNS	15			
Guru Pegawai	12			
BUMN	4			
Jumlah	80		80	100,0

Sumber: Data Primer, 2017

Dari tabel 7. menunjukkan bahwa dari 80 sampel, tenaga kerja yang bekerja di sektor informal lebih sedikit jumlahnya dibandingkan dengan tenaga kerja di sektor formal. Tenaga kerja sektor informal hanya 37,5% sedangkan tenaga kerja sektor formal mencapai 62,5%. Responden berdasarkan jenis pekerjaan ini juga berkaitan dengan responden berdasarkan tingkat pendidikan yang telah ditamatkan. Dalam penelitian ini ditemukan lebih banyak responden yang telah menyelesaikan pendidikan Sekolah Tinggi dengan jumlah 49 orang atau 61,3% dari total responden, maka dengan menyesuaikan tingkat pendidikannya maka responden lebih banyak yang bekerja di sektor formal.

Karakteristik Responden Berdasarkan Jarak Tempuh (*DISTANCE*)

Jarak tempuh yang dekat antara tempat tinggal dan tempat kerja dengan didukung fasilitas infrastruktur jalan dan transportasi yang baik dapat semakin meningkatkan seseorang untuk *commuting*. Belum ada kesepakatan diantara para ahli mobilitas penduduk mengenai ukuran batas wilayah dan waktu, mengingat bahwa skala penelitian itu bervariasi antara peneliti yang satu dengan peneliti lain (Mantra, 2015: 173). Akan tetapi jarak tempuh dalam penelitian ini dikelompokkan menjadi dua yaitu lebih kecil dari (<) 40 Km dan lebih besar dari (>) 40 Km, pengelompokan ini berdasarkan titik terjauh di Kecamatan Talang Kelapa yaitu kelurahan Air Batu disebelah utara dan titik di sebelah selatan Kota Palembang berbatasan dengan Kelurahan Tegal Binangun Kabupaten banyuasin dengan jarak \pm 50 Km. Berikut ini karakteristik responden berdasarkan jarak tempuh dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 8. Responden Berdasarkan Jarak Tempuh (*DISTANCE*)

<i>DISTANCE</i>	Jumlah	Persentase (%)
> 40 Km	20	25,0
< 40 Km	60	75,0
Jumlah	80	100,0

Sumber: Data Primer, 2017

Dapat dilihat pada tabel 8. Responden dengan jarak tempuh kurang dari 40 Km sebanyak 60 orang atau sebesar 75% dan yang berjarak lebih dari 40 Km sebanyak 20 orang atau sebesar 25%. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa sebagian besar tenaga kerja di Kecamatan Talang Kelapa cenderung memilih tempat terdekat sebagai daerah tujuan bekerja, hal ini sama dengan yang diungkapkan oleh Mantra (2015: 187) bahwa para migran cenderung memilih tempat terdekat sebagai daerah tujuan.

Karakteristik Responden Berdasarkan Sarana Transportasi yang Digunakan (*TRANSPORTATION*)

Dalam melakukan perjalanan dari Kecamatan Talang Kelapa ke Kota Palembang atau sebaliknya pelaku perjalanan akan dihadapkan pada pilihan jenis moda transportasi. Untuk menentukan pilihan jenis transportasi inilah pelaku perjalanan mempertimbangkan berbagai faktor, seperti maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan lain sebagainya. Penilaian responden tentang sarana transportasi umum dalam penelitian ini dikelompokkan menjadi dua berdasarkan pilihan responden terhadap moda transportasi yang digunakan ketika pulang pergi ke tempat kerja yaitu lebih memilih menggunakan transportasi umum atau menggunakan kendaraan pribadi. Karakteristik responden berdasarkan Sarana Transportasi yang digunakan dapat dilihat pada tabel 9. berikut:

Tabel 9. Responden Berdasarkan Sarana Transportasi yang Digunakan (*TRANSPORTATION*)

<i>TRANSPORTATION</i>	Jumlah	Persentase (%)
Transportasi Umum	20	25,0
Kendaraan Pribadi	60	75,0
Jumlah	80	100,0

Sumber: Data Primer, 2017

Berdasarkan tabel 9. di atas, sebagian besar responden yang menggunakan kendaraan

pribadi berjumlah 60 orang atau 75%, sedangkan responden yang menggunakan transportasi umum berjumlah 20 orang atau 25%. Responden mempunyai alasan tersendiri untuk menggunakan transportasi umum dalam berangkat ke tempat kerja. Berikut ini alasan responden memilih transportasi umum dalam berangkat ke tempat kerja dapat dilihat pada tabel 10.

Tabel 10. Responden Berdasarkan Alasan Memilih Transportasi Umum Dalam Berangkat Bekerja

Alasan Memilih Transportasi Umum	Jumlah	Persentase
Tidak Mempunyai Kendaraan Pribadi	1	5,0
Dekat Jalan Raya	5	25,0
Trauma Menggunakan Kendaraan Bermotor	3	15,0
Tidak Mau Capek Berangkat Kerja Mengendarai Kendaraan Pribadi	6	30,0
Takut Melihat Kendaraan Yang Ugal-ugalan Di Jalan	3	15,0
Tidak Bisa Mengendarai Kendaraan Bermotor	2	10,0
Jumlah	20	100,0

Sumber: Data Primer, 2017

Tabel 4.13. diatas menunjukkan bahwa sebanyak 30% responden memilih menggunakan transportasi umum karena tidak mau capek berangkat kerja mengendarai kendaraan pribadi. Sebanyak 25% memilih menggunakan transportasi umum karena dekat dengan jalan raya. Alasan lain responden menggunakan transportasi umum karena trauma menggunakan kendaraan bermotor dan takut melihat kendaraan yang ugal-ugalan di jalan yang persentasenya sama yaitu sebanyak 15%. Sedangkan alasan yang terakhir responden menggunakan transportasi umum dalam berangkat ke tempat kerja yaitu tidak mempunyai kendaraan pribadi sebanyak 5%.

Sementara itu responden yang memilih menggunakan kendaraan pribadi juga dipengaruhi oleh berbagai alasan. Berikut ini alasan responden memilih kendaraan pribadi dalam berangkat ke tempat kerja dapat dilihat pada tabel 11.

Tabel 11. Responden Berdasarkan Alasan Memilih Kendaraan Pribadi Dalam Berangkat Bekerja

Alasan Memilih Kendaraan Pribadi	Jumlah	Persentase
Efektif Sebagai Penunjang Aktifitas Lain	6	10,0
Bisa Berangkat Sewaktu-waktu	16	26,7
Lebih Efektif dan Efisien Dari Segi Waktu	33	55,0
Lebih Irit	5	8,3
Jumlah	60	100,0

Sumber: Data Primer, 2017

Tabel 11. diatas menunjukkan bahwa sebagian besar yaitu sebanyak 55% responden memilih menggunakan kendaraan pribadi karena lebih efektif dan efisien dari segi waktu. Sebanyak 26,7% memilih menggunakan kendaraan pribadi karena bisa berangkat sewaktu-waktu sesuai keinginan responden. Alasan lain responden menggunakan kendaraan pribadi karena efektif sebagai penunjang aktifitas lain yang persentasenya yaitu sebanyak 10%. Sedangkan alasan yang terakhir hasil temuan dalam pengambilan data bahwa terdapat responden sebanyak 8,3% yang menyatakan menggunakan kendaraan pribadi ternyata lebih irit daripada transportasi umum.

Hasil Analisis *Binary Logistic Regression* Uji Kelayakan Model (*Goodness of Fit*)

Menilai kelayakan model digunakan *Chi square (Hosmer Lemeshow Test)*.

Tabel 12. *Hosmer and Lemeshow Test*

Step	Chi-square	Df	Sig.
1	3,546	8	,896

Sumber : Data Primer, 2017

Dari hasil pengujian kesamaan model prediksi dengan observasi diperoleh nilai *chi square* sebesar 3,546 dengan signifikansi sebesar 0,896, sehingga terlihat bahwa nilai Sig lebih besar daripada alpha (0,05). Hal ini berarti model regresi logistik sudah memenuhi *fit model* sehingga layak dipakai untuk analisis selanjutnya, karena tidak ada perbedaan yang nyata antara klasifikasi yang diprediksi dengan klasifikasi yang diamati.

untuk melihat kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen, digunakan nilai *Cox & Snell R Square* dan *Nagelkerke R Square*. Nilai *Nagelkerke R*

Square sebesar 0,787 dan *Cox & Snell R Square* 0,531 yang menunjukkan bahwa faktor demografi, ekonomi dan komunikasi yang terdiri dari umur, tingkat pendidikan, status perkawinan, pendapatan, jenis pekerjaan, jarak tempuh, dan sarana transportasi umum sebagai variabel independen mampu menjelaskan variabel dependen sebesar 78,7% jika berdasarkan *Pseudo R2 Nagelkerke* dan sebesar 53,1% menggunakan *Pseudo R2Cox and Snell*. dan terdapat 100% - 78,7 % = 21,3 % faktor lain di luar model yang menjelaskan variabel dependen.

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

Hasil pengujian *logistic regression* diketahui bahwa *-2 Log likelihood* awal (*block number= 0*) sebesar 89,974. Adapun hasil yang didapat setelah dimasukkan variabel independen ke dalam model yang tampak pada tabel 4.25. adalah terjadi penurunan pada angka *-2 Log likelihood* akhir (*block number= 1*) sebesar 60,596 sehingga menjadi 29,378. Penurunan pada nilai *-2 Log likelihood* menunjukkan keseluruhan model regresi logistik yang

dihipotesiskan fit dengan data serta termasuk ke dalam model yang baik.

Omnibus Test of Model Coefficients berperan sebagai uji serentak terhadap semua koefisien variabel di dalam regresi logistik.

Tabel 13. *Omnibus tests of Model Coefficients*

	<i>Chi-square</i>	<i>Df</i>	<i>Sig.</i>
<i>Step</i>	60,596	7	,000
<i>Step 1 Block</i>	60,596	7	,000
<i>Model</i>	60,596	7	,000

Sumber : Data Primer, 2017

Hasil pengujian *omnibus test* diperoleh nilai *chi square* sebesar 60,596 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000. Nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel umur, tingkat pendidikan, status perkawinan, pendapatan, jenis pekerjaan, jarak tempuh, dan sarana transportasi umum signifikan secara keseluruhan (simultan) terhadap probabilitas *commuting* ke Kota Palembang.

Uji Signifikansi Variabel Independen Secara Individual

Pengujian kemaknaan prediktor secara individual (parsial) dilakukan dengan menggunakan uji Wald dan diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 14. Data Hasil Analisis *Binari Logistic Regression*

		<i>Variables in the Equation</i>						<i>95% C.I. for EXP(B)</i>	
		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>Df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>	<i>Lower</i>	<i>Upper</i>
<i>Step 1^a</i>	<i>AGE</i>	-,179	,390	,211	1	,646	,836	,389	1,795
	<i>EDUC</i>	-,425	1,216	,122	1	,726	,653	,060	7,086
	<i>MAR</i>	3,632	1,662	4,776	1	,029	37,800	1,455	982,261
	<i>WAGE</i>	3,667	1,352	7,358	1	,007	39,121	2,766	553,374
	<i>WORK</i>	3,153	1,532	4,234	1	,040	23,406	1,161	471,691
	<i>DISTANCE</i>	2,530	1,132	4,993	1	,025	12,555	1,364	115,518
	<i>TRANSPORT</i>	1,286	1,148	1,254	1	,263	3,617	,381	34,330
	<i>Constant</i>	-5,157	4,620	1,246	1	,264	,006		

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

Sumber : Data diolah 2017.

Berdasarkan tabel 8. diperoleh persamaan regresi sebagai berikut:

$$\ln \frac{c}{1-c} = -5,157 - 0,179 \text{ AGE} - 0,425 \text{ EDUC} + 2,530 \text{ DISTANCE} + 1,286 \text{ TRANSPORT}$$

Parameter yang digunakan untuk uji parsial penelitian ini adalah dengan membandingkan antara nilai signifikansi dengan taraf nyata 5 %. Berdasarkan data maka dapat dinyatakan bahwa variabel status perkawinan, pendapatan, jenis pekerjaan dan jarak tempuh signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Sedangkan variabel umur, tingkat pendidikan dan sarana transportasi umum tidak berpengaruh signifikan. Nilai Exp (B) menunjukkan besarnya nilai nisbah odds (odds ratio), apabila variabel lain dalam keadaan tetap maka variabel bebas dapat mempengaruhi variabel dependen sebesar nilai nisbah odds (Ghozali, 2011: 334-336).

PEMBAHASAN

Hasil Uji Variabel Umur (*AGE*) Terhadap Probabilitas *Commuting* ke Kota Palembang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel umur memiliki nilai signifikansi 0,646 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel umur menunjukkan tidak signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Nilai *Odds Ratio* variabel umur sebesar 0,836 dengan koefisien arah negatif (-) menunjukkan bahwa semakin bertambah usia 1 tingkat (5 tahun) seorang tenaga kerja maka kecenderungan atau probabilitas *commuting* akan semakin menurun sebesar 83,6%. Makin bertambahnya usia responden mendekati usia non-produktif, daya responden melakukan mobilitas semakin menurun. Karena semakin tua seseorang, maka semakin lemah keadaan fisiknya, dan ini adalah sebagai salah satu penghambat dalam melakukan migrasi *commuter*.

Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian yang dilakukan oleh Kusumaningrum (2014), dan Hutomo (2015) yang menyatakan bahwa umur berpengaruh negatif terhadap tenaga kerja melakukan migrasi *commuter*. Hasil penelitian ini juga sesuai dengan landasan teori yang ada yang menyatakan bahwa umur atau usia akan sangat berpengaruh terhadap niat seseorang melakukan migrasi, dimana usia 15-64 tahun termasuk usia produktif sebagai

pekerja. Sedangkan penduduk yang berumur lebih tua biasanya berniat untuk menetap atau melakukan migrasi permanen (Pratama, 2013: 33).

Hasil Uji Variabel Tingkat Pendidikan (*EDUC*) Terhadap Probabilitas *Commuting* ke Kota Palembang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat pendidikan memiliki nilai signifikansi 0,726 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel tingkat pendidikan menunjukkan tidak signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Nilai *Odds Ratio* variabel tingkat pendidikan adalah sebesar 0,653 artinya kecenderungan responden *commuting* yang berpendidikan sekolah tinggi 65,3% lebih besar dari pada mereka yang bertingkat pendidikan rendah. Nilai koefisien bertanda negatif (-) artinya terdapat pengaruh yang negatif antara variabel tingkat pendidikan dengan probabilitas *commuting* atau tidaknya tenaga kerja.

Banyaknya kesempatan kerja baik formal maupun informal di Kota Palembang yang memerlukan tenaga kerja, membuat orang yang memiliki pendidikan rendah juga melakukan *commuting*. Hal ini menunjukkan bahwa bukan hanya responden yang memiliki pendidikan yang tinggi saja yang melakukan *commuting*, sehingga peluang seseorang melakukan *commuting* atau tidak melakukan *commuting* tidak dipengaruhi oleh tingkat pendidikan.

Hasil penelitian ini berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Hutomo (2015) yang menyatakan bahwa tingkat pendidikan berpengaruh positif terhadap tenaga kerja melakukan migrasi *commuter*. Hasil penelitian ini juga tidak sesuai dengan landasan teori yang dikemukakan oleh Ravenstein (2003) bahwa tingkat pendidikan sangat mempengaruhi mobilitas dari seseorang, semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang tersebut (dalam Fauziyah dan Prasetyo 2013: 103). Menurut Greenwood (1975) tingkat pendidikan yang lebih tinggi dapat membuka peluang baru dalam pasar tenaga kerja serta dapat mengakses dan menganalisis informasi pekerjaan dengan cara yang canggih melalui kemampuannya (dalam Kusumaningrum (2014:5).

Hasil Uji Variabel Status Perkawinan (*MAR*) Terhadap Probabilitas *Commuting* ke Kota Palembang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel status perkawinan memiliki nilai signifikansi 0,29 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel status perkawinan menunjukkan signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Nilai *Odds Ratio* variabel status perkawinan sebesar 37,8 dengan koefisien arah positif (+) artinya kecenderungan responden yang sudah berstatus kawin untuk *commuting* naik sebesar 37,8 kali dari pada responden yang belum berstatus kawin.

Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian yang dilakukan oleh Kusumaningrum (2014) yang menyatakan bahwa status pernikahan berpengaruh positif terhadap probabilitas tenaga kerja melakukan migran *commuting*. Hasil penelitian ini juga sesuai dengan landasan teori yang dikemukakan oleh Rosmiyati (1995) yang menyatakan bahwa orang yang sudah kawin mempunyai kemungkinan bermigrasi lebih besar, karena semakin besar dorongan untuk memperoleh pendapatan yang lebih baik. Hal ini dipengaruhi karena orang sudah berkeluarga akan memiliki beban biaya yang bertambah dari pada sebelumnya (dalam Soebyakto dan Mutmainna, 2016: 112).

Temuan Rosmiyati ini sama dengan penelitian yang dilakukan di Kecamatan Talang Kelapa. Sebagian besar responden memilih melakukan *commuting* karena faktor keluarga, yakni karena mereka sudah memiliki istri dan bahkan sebagian besar sudah memiliki anak dan istri. Sehingga mereka berat untuk meninggalkan keluarga di daerah asal dan lebih memilih untuk melakukan *commuting* demi bisa berkumpul dengan keluarga mereka setiap hari. Selain memang karena faktor kebutuhan hidup mereka yang semakin besar setelah mereka menikah. Hal inilah yang kemudian mendorong para responden untuk melakukan migrasi, khususnya *commuting*.

Hasil Uji Variabel Pendapatan (WAGE) Terhadap Probabilitas *Commuting* ke Kota Palembang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel pendapatan memiliki nilai signifikansi 0,007 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel pendapatan menunjukkan signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Nilai *Odds Ratio* variabel pendapatan adalah sebesar 39,121 artinya kecenderungan responden *commuting* yang berpendapatan lebih dari atau sama dengan Rp 2.484.000 lebih besar 39,121 kali dari pada responden dengan pendapatan

kurang dari Rp 2.484.000. Nilai koefisien bertanda positif (+) artinya terdapat pengaruh yang positif antara variabel pendapatan dengan probabilitas *commuting* atau tidaknya tenaga kerja.

Hasil penelitian ini juga sesuai dengan landasan teori yang ada yang menyatakan bahwa perbedaan tingkat upah pada kedua wilayah pada akhirnya akan menyebabkan pergerakan arus tenaga kerja dari daerah yang memiliki tingkat upah yang rendah menuju ke daerah yang memiliki tingkat upah yang lebih tinggi (Todaro, 2006: 407). Hasil penelitian ini juga selaras dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Hutomo (2015), dan Pratama (2013) yang menyatakan bahwa pendapatan berpengaruh positif terhadap tenaga kerja melakukan migrasi *commuter*. Hal ini sesuai dengan yang terjadi di Kecamatan Talang Kelapa, sebagian besar responden melakukan migran *commuter* dengan alasan upah yang mereka terima di tempat tujuan lebih besar dari pada di daerah asal mereka.

Hasil Uji Jenis Pekerjaan (WORK) Terhadap Probabilitas *Commuting* ke Kota Palembang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel jenis pekerjaan memiliki nilai signifikansi 0,04 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel jenis pekerjaan menunjukkan signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Nilai *Odds Ratio* variabel jenis pekerjaan adalah sebesar 23,406 artinya kecenderungan responden *commuting* dengan jenis pekerjaan formal lebih besar 23,406 kali dari pada responden dengan jenis pekerjaan informal. Nilai koefisien bertanda positif (+) artinya terdapat pengaruh yang positif antara variabel jenis pekerjaan dengan probabilitas *commuting* atau tidaknya tenaga kerja.

Responden melakukan *commuting* dikarenakan memang sudah menyempitnya lapangan pekerjaan di Kecamatan Talang Kelapa dikarenakan lahan pertanian yang semakin berkurang beralih fungsi menjadi permukiman. Keadaan tersebut selaras dengan teori Munir (1981) yang menyebutkan bahwa salah satu faktor pendorong yang menyebabkan penduduk melakukan migrasi adalah menyempitnya lapangan pekerjaan di daerah asal dan makin berkurangnya sumber-sumber alam (dalam Adioetomo dan Samosir, 2013: 137).

Hasil Uji Jarak Tempuh (*DISTANCE*) Terhadap Probabilitas *Commuting* ke Kota Palembang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel jarak tempuh memiliki nilai signifikansi 0,25 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel jarak tempuh menunjukkan signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Nilai *Odds Ratio* variabel jarak tempuh adalah sebesar 12,555 dengan koefisien arah positif (+) artinya kecenderungan responden yang memiliki jarak tempuh < 40 Km ke tempat kerja untuk *commuting* naik sebesar 37,8 kali dari pada responden yang memiliki jarak tempuh > 40 Km ke tempat kerja.

Hasil penelitian ini selaras dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Soerjadi, Salladien dan Mantra (1992) dalam penelitiannya yang menyatakan bahwa jarak merupakan salah satu faktor atau variabel yang berpengaruh terhadap keputusan tenaga kerja menjadi *commuter*. Hasil penelitian ini juga sesuai dengan landasan teori yang dikemukakan oleh Mantra (2015: 186) bahwa jarak merupakan faktor penting dalam penentuan bentuk mobilitas penduduk. Apabila daerah tujuan berjarak jauh dengan daerah asal akan cenderung menghasilkan mobilitas permanen, sedangkan yang berjarak sedang menghasilkan mobilitas menginap/mondok, dan yang berjarak dekat akan melakukan mobilitas *commuter*. adanya hubungan terbalik antara jarak dengan intensitas hubungan migran dengan daerah asal. Semakin dekat tempat tinggal migran dengan daerah tujuan maka semakin tinggi frekuensi kunjungan ke daerah asal (*distance decay*) (Mantra, 2015: 182).

Hasil Uji Sarana Transportasi Umum (*TRANSPORT*) Terhadap Probabilitas *Commuting* ke Kota Palembang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel sarana transportasi umum memiliki nilai signifikansi 0,263 bila menggunakan taraf signifikansi 0,05 ($\alpha = 5\%$) maka variabel sarana transportasi umum menunjukkan tidak signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang. Nilai *Odds Ratio* variabel sarana transportasi umum adalah sebesar 3,617 artinya kecenderungan responden *commuting* yang menggunakan transportasi pribadi lebih besar 3,617 kali dari pada responden yang menggunakan sarana transportasi umum. Nilai koefisien bertanda positif (+) artinya terdapat pengaruh yang positif antara variabel sarana transportasi

umum dengan probabilitas *commuting* atau tidaknya tenaga kerja.

Hasil penelitian ini berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Kusumaningrum (2014) yang menyatakan bahwa tersedianya sarana transportasi umum berpengaruh positif terhadap probabilitas tenaga kerja melakukan *commuting*. Hasil penelitian ini juga tidak sesuai dengan landasan teori yang dikemukakan Frey (1987) yang menyatakan bahwa fenomena suburbanisasi dari pusat kota ke daerah pinggiran terjadi karena didukung oleh perkembangan teknologi transportasi dan komunikasi serta ekspansi berbagai aktivitas ekonomi dari pusat kota (dalam Soebyakto dan Mutmainna, 2016: 113). Menurut Stutzer dan Frey (2008) juga mengungkapkan kemudahan transportasi menuju tempat kerja juga akan menjadi faktor pertimbangan sebagai bentuk kompensasi terhadap *commuting* (dalam Soebyakto dan Mutmainna, 2016: 113).

Hal ini dikarenakan responden yang melakukan *commuting* lebih memilih bekerja menggunakan kendaraan pribadi karena dinilai efektif dapat menerobos kemacetan saat jam kerja yang lalu lintasnya selalu ramai, ada yang menilai jika bekerja menggunakan angkutan umum lebih lama dan membosankan sehingga dengan sepeda motor lebih cepat sampai.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan analisis data dan pembahasan penelitian dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari hasil penelitian ini diketahui bahwa secara simultan (bersama-sama) faktor demografi, ekonomi dan komunikasi yang terdiri dari umur, tingkat pendidikan, status perkawinan, pendapatan, jenis pekerjaan, jarak tempuh dan sarana transportasi umum berpengaruh terhadap tenaga kerja Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin *commuting* ke Kota Palembang.
2. Variabel status perkawinan, pendapatan, jenis pekerjaan dan jarak tempuh signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang, sedangkan variabel umur, tingkat, dan sarana transportasi umum tidak signifikan terhadap probabilitas tenaga kerja *commuting* ke Kota Palembang.
3. Variabel yang paling dominan terhadap probabilitas *commuting* ke kota Palembang adalah variabel pendapatan.

Saran

Saran-saran yang diperoleh dari hasil penelitian analisis pekerja migran *commuter* ke Kota Palembang (Studi kasus Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin), adalah sebagai berikut :

1. Diharapkan bagi pemerintah daerah Kabupaten Banyuasin hendaknya lebih memperhatikan penyesuaian upah minimum antara kota dan sekitar perbatasan perkotaan. Selain itu hendaknya pemerintah dan instansi-instansi yang terkait memberikan sosialisasi pemberdayaan UKM di desa, sehingga dapat menciptakan lapangan pekerjaan baru untuk penduduk desa, dengan demikian memperkecil arus *commuting* tenaga kerja.
2. Bagi pemerintah khususnya Badan Perencanaan Pembangunan dan Dinas Perhubungan diharapkan lebih meningkatkan kuantitas dan kualitas sarana dan prasarana transportasi umum yang memadai. Hal tersebut dimaksudkan guna memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi tenaga kerja yang *commuting*. Dengan demikian diharapkan tenaga kerja yang menggunakan kendaraan pribadi dalam berangkat bekerja beralih ketransportasi umum sehingga mengurangi tingkat kemacetan di pintu-pintu masuk menuju kota maupun di dalam Kota Palembang sendiri.
3. Pada studi ini, hal yang dilakukan adalah sebatas menganalisis probabilitas *commuting* dan faktor-faktor yang mempengaruhinya di Kecamatan Talang Kelapa, Kabupaten Banyuasin. Untuk itu diperlukan kajian lebih lanjut pada studi ini, seperti bagaimana dampak ekonomi, sosial maupun budaya bagi daerah asal *commuter*.

DAFTAR PUSTAKA

- Adioetomo, Sri Moertiningsih, dan Samosir, Omas Bulan., 2010. *Dasar-dasar Demografi*. Jakarta Selatan: Salemba Empat
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyuasin. 2016. *Banyuasin Dalam Angka Tahun 2016*. Banyuasin: BPS.
- _____. 2016. *Kecamatan Talang Kelapa Dalam Angka Tahun 2016*. Banyuasin: BPS.
- _____. 2016. *Statistik Daerah Kecamatan Talang Kelapa Tahun 2016*. Banyuasin: BPS.
- Badan Pusat Statistik Kota Palembang. 2016. *Kota Palembang Dalam Angka Tahun 2016*. Palembang: BPS
- Badan Pusat Statistik (BPS) Republik Indonesia. 2013. *Indikator Pasar Tenaga Kerja Indonesia Agustus*. Jakarta : BPS
- Fauziyah, Iyul Agustin dan Prasetyo, Ketut. 2013. *Kajian Migran Ulang-alik Di Desa Abar-Abir Kecamatan Bungah Kabupaten Gresik*. Surabaya: Universitas Negeri Surabaya
- Ghozali, Imam. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Semarang
- Hutomo, Budi Susetyo. 2015. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Melakukan Migrasi Ulang-Alik (Studi Kasus Tenaga Kerja Asal Kab. Semarang Ke Kota Semarang Dengan Menggunakan Transportasi BRT)*. Economics Development Analysis Journal 4 (4) (2015) ISSN 2252-6765. Semarang: Universitas Negeri Semarang
- Kusumaningrum, Syifa Putri. 2014. *Pengaruh Kondisi Individu Dan Sosial-Ekonomi Terhadap Keputusan Menjadi Commuter Ke Kota Jakarta (Studi Tenaga Kerja Sektor Formal Dari Bogor Dan Depok Yang Menggunakan Commuter Line)*. Malang: Jurnal Ilmiah Jurusan Ekonomi Dan Bisnis Universitas Brawijaya
- Mantra, Ida Bagoes. 2015. *Demografi Umum*. Edisi kedua cetakan XV. Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Soebyakto, Bambang Bemby dan Mutmainna. 2016. *Factors Affecting of Commuter Migrant Traders Income from Tanah Mas Village to Palembang City*. Academic Journal of Economic Studies Vol. 2, No.3, September 2016, pp. 104–124 ISSN 2393-4913, ISSN On-line 2457-5836. Palembang: Universitas Sriwijaya
- Soerjadi, Salladien, dan Mantra, Ida Bagoes. (1992) *Mobilitas Ulang-Alik Beserta Hubungannya Dengan Penyediaan Tenaga Kerja Pertanian*. BPPS-UGM, 5(3A), Agustus 1992, Yogyakarta.

Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta

Tarmizi, Nurlina., 2012. *Ekonomi ketenagakerjaan*. Palembang: Universitas Sriwijaya Press.

Todaro, Michael P., dan Smith, Stephen C. 2006. *Pembangunan ekonomi jilid I*. Jakarta: Erlangga.

Widarjono, Agus. 2015. *Analisis Multivariat Terapan Dengan Program SPSS, AMOS, dan SMARTPLS*. Edisi II. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.



DeJoS

Demography Journal of Sriwijaya