

SKRIPSI

DAMPAK KEMACETAN TERHADAP PENDAPATAN PEKERJA KOMUTER DI BAROMBONG

MUHAMMAD ZAKY



DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2019



SKRIPSI

DAMPAK KEMACETAN TERHADAP PENDAPATAN PEKERJA KOMUTER DI BAROMBONG

Sebagai salah satu persyaratan untuk
memperoleh gelar Sarjana Ekonomi

Disusun dan diajukan oleh :

MUHAMMAD ZAKY
A 111 12 103



Kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2019**



SKRIPSI

DAMPAK KEMACETAN TERHADAP PENDAPATAN PEKERJA KOMUTER DI BAROMBONG

disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD ZAKY
A 111 12 103

telah diperiksa dan disetujui untuk diujikan

Makassar, Februari 2019

Pembimbing I



Dr. Ir. Muhammad Jibril Tajibu, SE. M.Si.
NIP. 19650225 199303 1 002

Pembimbing II



Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, SE. M.Si
NIP. 19770119 200801 2 008

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin



Dr. Sanusi Fattah, SE., M. Si
NIP. 19660413 199403 1 003



SKRIPSI

DAMPAK KEMACETAN TERHADAP PENDAPATAN PEKERJA KOMUTER DI BAROMBONG

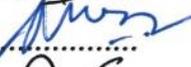
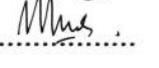
disusun dan diajukan oleh:

MUHAMMAD ZAKY

A111 121 03

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal **05 Maret 2019**
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Panitia Penguji

No	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1	Dr. Ir. Muhammad Jibril Tajibu, SE. M.Si.	Ketua	1..... 
2	Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, SE. M.Si.	Sekretaris	2..... 
3	Dr. Agussalim, SE., M.Si.	Anggota	3..... 
4	Dr. Hamrullah, SE., M.Si.	Anggota	4..... 
5	Dr. Munawwarah S. Mubarak, S.E., M.Si.	Anggota	5..... 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi & Bisnis
Universitas Hasanuddin



Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si.
NIP 19690413 199403 1 003



PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Muhammad Zaky

NIM : A11112103

Jurusan/Program Studi : Ilmu Ekonomi

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul:

Dampak Kemacetan Terhadap Pendapatan Pekerja Komiter Di Barombong

adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, Maret 2019

Yang membuat pernyataan,



Muhammad Zaky



PRAKATA

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puji syukur penulis panjatkan hanya untuk Allah SWT yang senantiasa memberikan limpahan rahmat dan hidayah-Nya, serta atas izin-Nya Pulalah peneliti mampu menyelesaikan pendidikan dan mendapat gelar sarjana. Shalawat dan salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, yang telah membawa umatnya dari alam kegelapan ke alam terang benderang dan senantiasa menjadi suri tauladan bagi ummatnya.

Segala usaha dan upaya telah penulis kerahkan untuk menyelesaikan skripsi sebagai syarat agar mendapat gelar sarjana. Skripsi ini tidak akan ada jika tidak ada bantuan dari segala pihak. Terima kasih sebesar sebesarnya untuk kedua orang tua penulis aba **Dr. Sabri Alwy, S.H., M.H.** dan Ummy **Ir. Syifa Achmad** karena telah memberikan limpahan kasih sayang yang tak terhingga, tak henti hentinya mendoakan, memberikan dukungan moril dan materil walaupun terkadang dibumbui dengan amarah. Penulis sadar, semua yang penulis lakukan tidak sebanding dengan apa yang mereka berikan, namun penulis akan selalu berusaha menjadi anak kebanggaan aba dan ummy. Dalam kesempatan ini, penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih tak terhingga atas seluruh bantuannya, yakni kepada:

1. Dekan Fakultas Ekonomi & Bisnis Unhas beserta jajarannya.
2. Bapak Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si. selaku ketua departemen Ilmu Ekonomi & Bisnis Unhas beserta seluruh dosen. Terima kasih atas bantuan dan segala nasehat yang diberikan hingga penulis menyelesaikan studi



3. Ibu Dr. Ir. Muhammad Jibril Tajibu, SE., M.Si. selaku penasehat akademik dan pembimbing I penulis. Terima kasih atas segala nasehat yang telah diberikan hingga penulis menyelesaikan studi
4. Ibu Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, SE. M.Si selaku pembimbing II. Terima kasih telah meluangkan waktunya untuk bimbingan dan arahan dalam menyelesaikan skripsi penulis. Terima kasih atas nasehat yang diberikan kepada penulis selama proses penyusunan skripsi
5. Dr. Agussalim, SE., M.Si., Dr. Hamrullah, SE., M.Si., dan Dr. Munawwarah S. Mubarak, S.E., M.Si. selaku dosen penguji: terima kasih atas waktu yang telah diluangkan serta kritik dan saran yang membangun dalam menyelesaikan skripsi
6. Seluruh responden pekerja Komuter yang meluangkan waktunya singgah dan mengisi kuisioner saya, meskipun sedikit menyita waktunya sebelum pergi bekerja
7. Sahabat dan saudara yang membantu pembuatan skripsi terkhusus Mister JHON, YudiOndet, Klewang, Faridah, The Titots, Bunda Ratih dan Pute Slow yang selalu menemani dalam suka dan duka
8. Teman angkatanku “ESPADA 2012” terimakasih telah menjadi teman angkatan, Saudara, dan rival di kampus, terkhusus teman per “JOKERAN” yang kerjanya main kartu sampai subuh.
9. Teman “MEDKOM” terima kasih telah menjadi tempat beristirahat yang paling nyaman di kampus, semoga “MEDKOM” sukses selalu terkhusus Malik, Sarif, Masduqayah, Uca, Lady Medkom dan semua kanda-kanda yang telah banyak mengajari saya yang tidak sempat saya cantumkan namanya

akasih



10. Terima kasih kepada kanda angkatan Signum Cruise (2005), Veir Spiritum (2006), Excelsior (2007), Iconic (2008), Spartans (2009), Spultura (2010) dan Regalians (2011) telah mengajari, membimbing, dan mewarnai kehidupanku di kampus
11. Terima kasih kepada adik-adik angkatan Spark (2013), Primes (2014), Antares (2015), Sphere (2016), dan Erudite (2017) dan adik-adik 2018 telah membantu dan memberikan semangat dalam proses pembuatan skripsiku
12. Kepada seluruh sahabat, dosen, pegawai, keluarga yang telah memberikan bantuannya yang belum sempat penulis sebutkan.

Terkahir, dengan segala hormat dan kerendahan hati, penulis mengucapkan banyak terima kasih dan mengharap kritik dan saran yang membangun karena penulis sadar skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan dalam skripsi ini, maka sepenuhnya berasal dari penulis.

Makassar, Maret 2019

Muhammad Zaky



ABSTRAK

DAMPAK KEMACETAN TERHADAP PENDAPATAN PEKERJA KOMUTER DI BAROMBONG

Muhammad Zaky
Muhammad Jibril Tajibu
Nur Dwiana Sari Saudi

Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jenis kendaraan, frekuensi migrasi dan rata-rata durasi kemacetan terhadap pendapatan pekerja komuter, model analisis yang di gunakan adalah regresi linear berganda. Data yang di gunakan adalah data primer dengan 100 responden. Teknik pengumpulan data yang di gunakan adalah kuisioner yang berhubungan dengan penelitian ini.

Hasil analisis regresi linear berganda menunjukkan bahwa Jenis kendaraan berpengaruh dalam peningkatan pendapatan pekerja komuter di Barombong. Variabel Frekuensi komuter berpengaruh terhadap peningkatan pendapatan pekerja komuter di Barombong. Waktu yang terbuang akibat kemacetan berpengaruh terhadap penurunan pendapatan pekerja komuter di Barombong.

Kata Kunci : Migrasi, Komuter, Frekuensi Migrasi, Waktu yang terbuang, regresi



ABSTRACT

IMPACT OF CONGESTION INCOME WORKERS COMMUTING IN BAROMBONG

Muhammad Zaky
Muhammad Jibril Tajibu
Nur Dwiana Sari Saudi

This study aims to determine whether there is influence of type of vehicle, frequency migration and average duration of traffic jam on the income of commuter workers, the model of analysis used in this study is multiple linear regression. The data used are primary data with 100 respondents. Data was collected by questionnaire that related to this research

The result of multiple linear regression analysis showed that The type of vehicle is influential in increasing the income of commuter workers in Barombong. Variables The frequency of commuters has an effect on increasing the income of commuter workers in Barombong. The time wasted due to traffic jam affected the decline in income of commuter workers in Barombong.

Keywords : migration, Migration, the frequency of Commuter, wasted time, regression



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
PRAKATA.....	v
ABSTRAK	ix
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Tinjauan Teoritis	8
2.1.1 Defenisi Migrasi.....	9
2.1.2 Bentuk Migrasi	10
2.1.3 Defenisi Transportasi	12
2.1.4 Kemacetan	13
2.1.5 Teori Mengenai Barang Publik	17
2.1.6 Eksternalitas	18
2.1.7 Hubungan Antara Pendapatan Pekerjaan Komuter dengan Frekuensi Komuter.....	19
2.1.8 Hubungan Antara Pendapatan Pekerja Komuter dan Waktu yang Terbuang Akibat Kemacetan	20
2.2 Penelitian Terdahulu	20
2.3 Kerangka Pikir	22
2.4 Hipotesis	25
METODE PENELITIAN	26
1. Lokasi Penelitian	26



3.2. Populasi dan Sampel	26
3.3. Metode Analisis	27
3.3.1. Uji t-statistik	28
3.3.2. Koefisien Determinasi (R^2)	28
3.4. Definisi Oprasional.....	29
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	31
4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	31
4.2. Karakteristik Responden Terpilih	33
4.2.1. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan	33
4.2.2. Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi Komuter	34
4.2.3. Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu yang Terbuang Akibat Kemacetan.....	35
4.2.4. Hasil Estimasi Dampak Kerugian Akibat Kemacetan Terhadap Pekerja Komuter Di Barombong	37
4.3. Analisis dan Implikasi Dampak Kerugian Akibat Kemacetan Terhadap Pekerja Komuter Di Barombong	38
4.3.1. Analisis pengaruh Jenis Kendaraan Terhadap Pendapatan Pekerja Komuter Di Barombong	38
4.3.2. Analisis Pengaruh Frekuensi Komuter Terhadap Pendapatan Pekerja Komuter Di Barombong	39
4.3.3. Analisis Pengaruh Waktu yang Terbuang Karena Kemacetan	39
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	41
5.1 Kesimpulan	41
5.2 Saran	41
DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN	



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bagan Krangka Pikir Penelitian	24
---	----



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar Tahun 2011-2016.....	4
Tabel 4.1	Panjang Jalan Menurut Status Jalan di Kota Makassar (Km) 2014 – 2016	30
Tabel 4.2	Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan.....	31
Tabel 4.3	Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi Migrasi Per Bulan	32
Tabel 4.4	Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi Migrasi Terhadap Tingkat Pendapatan	32
Tabel 4.5	Karakteristik Responden Berdasarkan Rata-Rata Waktu yang Terbuang per Bulan	33
Tabel 4.6	Karakteristik Responden Berdasarkan Rata-rata Waktu yang Terbuang Terhadap Tingkat Pendapatan	34
Tabel 4.7	Hasil Estimasi Analisis Dampak Kerugian Akibat Kemacetan Terhadap Pekerja Komuter Di Barombong	35



BAB I

PEDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan merupakan proses yang terus dilakukan di setiap negara di dunia yang tujuannya adalah mensejahterakan rakyatnya khususnya di negara sedang berkembang. Menurut Todaro dan Smith (2003) pembangunan merupakan proses yang multidimensional yang melibatkan perubahan atas sistem - sistem ekonomi dan sosial secara keseluruhan. Proses pembangunan menghendaki akan adanya pertumbuhan ekonomi yang diikuti dengan perubahan struktur ekonomi dan perubahan kelembagaan Kuncoro (2006).

Proses pembangunan tidaklah selalu berjalan dengan baik, ada beberapa masalah yang sering muncul dalam pembangunan, salah satunya adalah kesenjangan pembangunan antar daerah. Menurut Tambunan (2003) masalah kesenjangan pembangunan daerah muncul karena adanya konsentrasi kegiatan ekonomi yang terpusat pada daerah tertentu. Perbedaan laju pembangunan daerah akan menyebabkan kesenjangan tingkat kemakmuran maupun kemajuan ekonomi antar daerah Kuncoro (2006).

Masalah kesenjangan antar daerah seharusnya mendapat perhatian serius dari pemerintah dan berbagai pihak. Menurut Mantra (2004) bahwa pembangunan yang tidak seimbang dan disparitas antar daerah seperti desa dengan kota akan mendorong masyarakat melakukan mobilitas. Masyarakat akan bermigrasi ke 2 daerah yang lebih menguntungkan dalam arti ekonomi

tujuan utama memperoleh pendapatan yang lebih tinggi yaitu kota, (1998).



Perpindahan penduduk dari daerah pedesaan ke daerah perkotaan menjadi salah satu bagian dari pembangunan. 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 masing – masing individu di masyarakat tersebut berbeda – beda, sehingga proses pengambilan keputusan untuk pindah (mobilitas) dari masing – masing individu berbeda pula Mantra (2004)

Mobilitas commuter adalah mobilitas yang cenderung dipilih oleh pelaku migran. Adioetomo dan Samosir (2010) menjelaskan bahwa commuter adalah orang yang setiap hari meninggalkan tempat tinggalnya dan pergi ke kota lain untuk bekerja dan sebagainya, tetapi pulang pada sore harinya. Migrasi commuter sering dilakukan karena adanya faktor kekuatan sentripetal dan sentripugal yang sama kuat, perbaikan prasarana transportasi sehingga memudahkan orang untuk melakukan kegiatan pada jarak yang jauh dari tempat tinggalnya dan kesempatan kerja sektor informal lebih besar dari pada sektor formal Mantra (2004).

Perpindahan penduduk dari daerah pedesaan ke daerah perkotaan menjadi salah satu bagian dari pembangunan. Aktivitas perpindahan penduduk dari desa ke kota hanya merupakan salah satu penyebab proses migrasi, disamping penyebab – penyebab lain seperti pertumbuhan alamiah penduduk perkotaan, perluasan wilayah, maupun perubahan status wilayah dari daerah pedesaan menjadi daerah perkotaan Priyono (2000).

Menurut Saefullah (1995) pada hakekatnya mobilitas penduduk (migrasi) merupakan refleksi perbedaan pertumbuhan dan ketidakmerataan fasilitas



pembangunan antara satu daerah dengan daerah lainnya. Fenomena yang kemudian muncul adalah munculnya tenaga kerja dari daerah yang mempunyai fasilitas pembangunan minim akan bergerak menuju ke daerah yang mempunyai fasilitas pembangunan yang lebih baik, yaitu antara wilayah pedesaan dengan wilayah perkotaan.

Transportasi membuat mobilitas manusia menjadi lebih cepat, aman, nyaman, dan terintegrasi. Transportasi berkembang mengikuti fenomena yang timbul didalam masyarakat akibat penggalian sumberdaya, penemuan teknologi baru dan bertambahnya jumlah penduduk. Selain itu, kebutuhan manusia untuk mengunjungi suatu tempat juga turut mempengaruhi tumbuhnya sektor transportasi.

Lebih lanjut Saefullah (1995) menekankan bahwa terjadinya migrasi desa ke kota biasanya didorong oleh tertinggalnya pertumbuhan desa dibandingkan dengan pertumbuhan kota. Ditambah lagi kenyataan bahwa fasilitas pembangunan kota jauh lebih lengkap dibanding dengan fasilitas pembangunan desa. Walaupun demikian, masalah disparitas ini bukanlah merupakan satu-satunya isu yang berpengaruh terhadap mobilitas penduduk ini. Kondisi ini, yaitu tingkat arus gerak penduduk tidak lepas dari karakteristik sosial-ekonomi dan sosial-budaya daerah yang bersangkutan.

Lee (1996), Todaro (1995) dan Titus (1982) "A Theory of Migration" berpendapat, motivasi utama untuk berpindah adalah motif ekonomi, motif yang mana berkembang karena adanya ketimpangan ekonomi antara berbagai daerah. Oleh karena itu pengerahan penduduk cenderung ke kota yang memiliki

yang relatif diharapkan dapat memenuhi pamrih ekonominya. Arus dari desa ke kota seringkali mengakibatkan dampak negatif di kota besar.



Permintaan terhadap kesempatan kerja, fasilitas infrastruktur dan pelayanan kota seperti : komunikasi, sekolah, rumah sakit, air, penerangan dan listrik cenderung meningkat.

Kemacetan merupakan masalah yang sering terjadi di kota-kota besar. Hal ini terjadi karena kebutuhan masyarakat akan transportasi cukup besar daripada ketersediaan prasarana transportasi yang tersedia, atau bahkan prasarana transportasi tersebut tidak berfungsi sebagaimana mestinya Marwan (2011).

Kota Makassar sendiri memiliki aktifitas ekonomi yang semakin tinggi dibanding daerah lain di Sulawesi Selatan. Masalah kemacetan bukan lagi hal yang jarang terjadi di Kota Makassar, hampir setiap ruas jalan yang ada di pusat kota bahkan di pinggiran kota Makassar terlihat kemacetan kendaraan lalu lintas. Hal ini membuktikan volume arus lalu lintas di Kota Makassar mengalami peningkatan. Berikut Tabel jumlah kendaraan bermotor di Kota Makassar :

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar
Tahun 2011 - 2016

Jenis kendaraan bermotor	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Mobil penumpang	117.865	134.537	151.328	172.803	190.428	206435
Mobil bis	16.814	16.916	16.981	17.080	17.206	17264
Mobil barang	48.306	53.400	57.601	62.445	67.161	72239
Sepeda motor	785.333	862.498	926.097	1.000.050	1.062.943	1128809
jumlah	968.318	1.067.351	1.152.007	1.252.378	1.337.738	1424747

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2017

Terlihat pada **Tabel 1.1** di atas bahwa dari jumlah kendaraan di Kota Makassar semakin meningkat dari tahun ke tahun. Dapat dilihat dari mobil penumpang yang pada Tahun 2012 yang berjumlah 134.537 buah dan pada Tahun 2013 meningkat menjadi 151.328 buah. Selanjutnya pada tahun 2014 meningkat lagi menjadi 172.803 buah.



menjadi 190.428 buah, ini menandakan bahwa jumlah kendaraan di Kota Makassar terus meningkat dari tahun ke tahun. Terdapat pula peningkatan yang terjadi pada kendaraan sepeda motor tahun 2012 yaitu berjumlah 926.097 buah, pada tahun 2013 berjumlah 1.000.050 buah dan selanjutnya pada tahun 2014 berjumlah 1.062.943 buah. Jelas terlihat bahwa jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kota Makassar meningkat setiap tahunnya dan jika dibandingkan dengan keseluruhan kendaraan di Sulawesi Selatan, Kota Makassar sebenarnya menjadi tempat penumpukan kendaraan bermotor, akibatnya menimbulkan kepadatan kendaraan dan terjadi kemacetan.

Kemacetan merupakan salah satu masalah lalu lintas yang dihadapi oleh negara berkembang seperti Indonesia dan biasa terjadi di daerah perkotaan yang padat. Kemacetan sudah menjadi ciri khas dari suatu Kawasan pusat perkotaan tertentu dikarenakan waktu terjadi kemacetan yang rutin terutama pada waktu-waktu puncak seperti biasa dikenal jam pergi kantor, jam pulang kantor, akhir pekan, dan hari libur.

Kemacetan akan mempengaruhi setiap perjalanan, baik perjalanan untuk bekerja maupun perjalanan bukan untuk bekerja, hal itu akan mempengaruhi pergerakan manusia dan barang. Kendaraan yang melaju pada lalu lintas normal, tidak terjebak kemacetan, biasanya mengkonsumsi BBM sesuai dengan efisiensi mesin kendaraan dalam mengkonsumsi BBM. Selain mengalami kerugian akan hilangnya BBM akibat adanya kemacetan, pengguna jalan juga mengalami kerugian akan hilangnya waktu Aulia (2016).

Dampak dari mobilitas penduduk yaitu komuter yang terjadi setiap harinya di daerah Barombong mengakibatkan di daerah Barombong sering

terjadi kemacetan terutama di daerah jembatan Barombong yang menghubungkan pusat kota Makassar dengan Kabupaten Takalar hal ini



mengakibatkan terjadinya kerugian bagi pekerja komuter baik itu adalah bahan bakar maupun waktu kerja sehingga pentingnya untuk melakukan pembahasan dalam permasalahan ini.

Maka dari permasalahan yang telah dijelaskan di atas menjadi latar belakang saya mengangkat penelitian dengan judul

“Analisis Dampak Kerugian Akibat Kemacetan Terhadap Pendapatan Pekerja Komuter Di Barombong”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah :

1. Seberapa besar pengaruh frekuensi migrasi terhadap pendapatan pekerja komuter.
2. Seberapa besar pengaruh rata-rata durasi kemacetan terhadap pendapatan pekerja komuter.

1.3 Tujuan penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang dikemukakan sebelumnya maka tujuan dalam penelitian ini adalah

1. Untuk menganalisis pengaruh frekuensi migrasi terhadap pendapatan pekerja komuter.
2. Untuk menganalisis pengaruh rata-rata durasi kemacetan terhadap pendapatan pekerja komuter.

1.4 Manfaat Penelitian

Setelah penelitian ini dilaksanakan diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

menambah pengetahuan dan wawasan mengenai dampak kerugian akibat kemacetan terhadap pendapatan pekerja komuter.



2. Sebagai bahan masukan dan informasi bagi Pemerintah Kota Makassar maupun pihak-pihak yang terkait untuk menentukan kebijakan dan membantu pihak-pihak yang terkait pengambilan keputusan
3. Sebagai bahan informasi dan menambah literatur bagi pihak-pihak lain yang ingin mengadakan penelitian lebih lanjut dan mendalam tentang eksternalitas negatif pembangunan



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Teoritis

secara sederhana migrasi didefinisikan sebagai aktivitas perpindahan. Sedangkan secara formal, migrasi didefinisikan sebagai perpindahan penduduk dengan tujuan untuk menetap dari suatu tempat ke tempat lain yang melampaui batasan politik / negara ataupun batas administrasi / batas bagian suatu negara. Bila melampaui batas negara maka disebut dengan migrasi internasional. Sedangkan migrasi dalam negeri merupakan perpindahan penduduk yang terjadi dalam batas wilayah suatu negara, baik antar daerah ataupun antar propinsi. Pindahnya penduduk ke suatu daerah tujuan disebut dengan migrasi masuk. Sedangkan perpindahan penduduk keluar dari suatu daerah disebut dengan migrasi keluar Depnaker (1995).

Menurut Munir (2007) migrasi adalah perpindahan penduduk dengan tujuan untuk menetap dari suatu tempat ke tempat lain melampaui batas politik / negara ataupun batas administratif / batas bagian dalam suatu negara. Migrasi sering diartikan sebagai perpindahan yang relatif permanen dari suatu daerah ke daerah lain. Ada dua dimensi penting yang perlu ditinjau dalam penelaahan migrasi, yaitu dimensi waktu dan dimensi daerah. Untuk dimensi waktu, ukuran yang pasti tidak ada karena sulit untuk menentukan berapa lama seseorang pindah tempat tinggal untuk dapat dianggap sebagai seorang migran, tetapi biasanya digunakan definisi yang ditentukan dalam sensus penduduk.



Dalam arti luas, definisi tentang migrasi adalah tempat tinggal mobilitas penduduk secara geografis yang meliputi semua gerakan (movement) penduduk yang melintasi batas wilayah tertentu dalam periode tertentu pula Mantra (2004).

2.1.1. Definisi Migrasi

Pengertian migrasi secara sederhana adalah aktivitas perpindahan. Sedangkan secara formal, migrasi didefinisikan sebagai perpindahan penduduk dengan tujuan untuk menetap dari suatu tempat ke tempat lain yang melampaui batas politik/negara ataupun batas administrasi/batas bagian suatu Negara. Migrasi yang melampaui batas negara disebut dengan migrasi internasional sedangkan migrasi dalam negeri merupakan perpindahan penduduk yang terjadi dalam batas wilayah suatu negara, baik antar daerah ataupun antar propinsi. Perpindahan penduduk ke suatu daerah Menginap/sirkuler . Non Permanen Ulang-alik (Commuting) . Permanen Mobilitas Penduduk vertikal dan horisontal tujuan disebut dengan migrasi masuk sedangkan perpindahan penduduk keluar dari suatu daerah disebut dengan migrasi keluar Depnaker (1995).

Sedangkan Rusli (1996) dalam Saraswati (2010) menjelaskan mobilitas penduduk pada dasarnya adalah pergerakan penduduk secara geografis. Istilah kedua mobilitas di atas terletak pada permasalahan permanen dan non permanen. Migrasi merupakan dimensi gerak penduduk permanen, sedangkan dimensi gerak penduduk non-permanen terdiri dari sirkuler dan komutasi. Migrasi sulit diukur karena migrasi dapat didefinisikan dengan berbagai cara dan merupakan suatu peristiwa yang mungkin berulang beberapa kali sepanjang hidupnya. Definisi tersebut menggunakan kriteria waktu dan ruang, sehingga perpindahan yang termasuk dalam proses migrasi setidaknya dianggap semi

n dan melintasi batas-batas geografis tertentu Young (1984).



Teori migrasi menurut Ravenstein (1985) mengungkapkan tentang perilaku mobilisasi penduduk (migrasi) yang disebut dengan hukum – hukum migrasi berkenaan sampai sekarang. Beberapa diantaranya adalah sebagai berikut : para migran cenderung memilih tempat tinggal terdekat dengan daerah tujuan, faktor yang paling dominan yang mempengaruhi seseorang untuk bermigrasi adalah sulitnya memperoleh pendapatan di daerah asal dan kemungkinan untuk memperoleh pendapatan yang lebih baik di daerah tujuan, berita-berita dari sanak saudara atau teman yang telah pindah ke daerah lain merupakan informasi yang sangat penting, Informasi yang negatif dari daerah tujuan mengurangi niat penduduk untuk bermigrasi, semakin tinggi pengaruh kekotaan terhadap seseorang, semakin besar tingkat mobilitas orang tersebut, semakin tinggi pendapatan seseorang, semakin tinggi frekuensi mobilitas orang tersebut, para migran cenderung memilih daerah dimana telah terdapat teman atau sanak saudara yang bertempat tinggal di daerah tujuan, pola migrasi bagi seseorang maupun sekelompok penduduk sulit untuk diperkirakan, penduduk yang masih muda dan belum menikah lebih banyak melakukan migrasi dibandingkan mereka yang berstatus menikah dan penduduk yang mempunyai tingkat pendidikan tinggi biasanya lebih banyak mobilitasnya dibandingkan yang berpendidikan rendah.

2.1.2. Bentuk Migrasi

Menurut istilah Mantra (2004), migrasi harian (ngalju) atau migrasi ulak – alik adalah jika seseorang yang bekerja dalam satu hari, yaitu pergi pada pagi hari dan kembali pada sore hari atau di hari yang sama, dilakukan secara terus menerus setiap harinya. Sementara mobilitas penduduk adalah gerak

(ent), penduduk yang melintas batas wilayah menuju ke wilayah lain periode waktu tertentu. Penggunaan batas wilayah dan waktu untuk



indikator mobilitas penduduk horizontal ini mengikuti paradigma ilmu geografi yang mendasar konsepnya atas wilayah dan waktu *Space and Time Concept*.

Dalam Mantra (2004) dijelaskan bahwa mobilitas penduduk dapat dibedakan menjadi dua, yaitu pertama, mobilitas penduduk vertikal, yang sering disebut dengan perubahan status. Contohnya adalah perubahan status pekerjaan, dimana seseorang semula bekerja dalam sektor pertanian sekarang bekerja dalam sektor non-pertanian. Kedua, mobilitas penduduk horisontal, yaitu mobilitas penduduk geografis, yang merupakan gerak (movement) penduduk yang melewati batas wilayah menuju wilayah lain dalam periode waktu tertentu. Selanjutnya Mantra (2004) menjelaskan bila dilihat dari ada tidaknya niatan untuk menetap di daerah tujuan, mobilitas penduduk dapat pula dibagi menjadi dua, pertama mobilitas penduduk permanen yaitu gerak penduduk yang melintas batas wilayah asal menuju ke wilayah lainnya dengan ada niatan menetap di daerah tujuan, kedua mobilitas penduduk non permanen yaitu gerak penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain dengan tidak ada niatan menetap di daerah tujuan. Jadi seberapapun lamanya seorang migran telah bertempat tinggal di suatu daerah tujuan selama tidak ada niatan untuk menetap di daerah tujuan maka migran tersebut disebut migran non permanen. Mobilitas penduduk non permanen dapat pula dibedakan menjadi dua, yang pertama mobilitas penduduk ulang – alik (commuting) yaitu gerak penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga, kedua adalah gerak penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan lebih dari satu hari dan kurang dari enam bulan (migrasi sirkuler).

Menurut Munir (2007), migrasi sering diartikan sebagai perpindahan yang

permanen dari suatu daerah ke daerah lain. Ada dua jenis mobilitas penduduk yang pada umumnya berkaitan dengan pekerjaan seseorang, yaitu :



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

2.1.3. Definisi Transportasi

Transportasi adalah setua dengan peradaban manusia (transportation is as old mankind). Setiap manusia tua, muda, dan anak-anak, pria atau wanita membutuhkan jasa transportasi, karena setiap manusia mempunyai berbagai kegiatan. Untuk melaksanakan kegiatan (ekonomi dan sosial) dibutuhkan suatu gerakan, suatu kegiatan yang bergerak dari suatu tempat ke tempat lain, disebut sebagai suatu kegiatan transportasi. Jadi, manusia membutuhkan tersedianya fasilitas transportasi untuk melaksanakan berbagai kegiatannya. Manusia dan masyarakat secara luas membutuhkan jasa transportasi dari dahulu sampai sekarang dan pada masa depan. Dapat dikatakan bahwa manusia dan masyarakat tidak dapat dipisahkan dengan transportasi, selalu membutuhkan transportasi Adisasmita (2015).

Transportasi merupakan turunan dari kombinasi tata guna lahan yang saling membutuhkan yang kemudian membentuk suatu pergerakan dari guna lahan satu ke guna lahan lain. Transportasi di darat ada beberapa macam, mulai dari kendaraan tidak bermesin seperti sepeda, delman, andong, becak dan

ya, serta kendaraan bermesin seperti motor dan mobil. Masyarakat menggunakan transportasi pribadi seperti mobil pribadi, sewaan,



ataupun motor untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi. Pengguna jalan yang tidak memiliki kendaraan pribadi dapat menggunakan transportasi massal, seperti bus, angkot, ojek, dan lain sebagainya Sapta (2009).

Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin Simbolon (2003).

Menurut Pratiwi (2016), secara garis besar transportasi dibedakan menjadi 3 yaitu transportasi darat, air dan udara. Pemilihan pengguna transportasi tergantung dan ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu 1) segi pelayanan, 2) keselamatan dalam perjalanan, 3) biaya, 4) jarak tempuh, 5) kecepatan gerak, 5) keperluan, 6) fleksibilitas, 7) tingkat populasi, 8) pengguna Bahan Bakar (BBM) dan lainnya.

2.1.4. Kemacetan

Menurut Mustikarani (2012), kemacetan merupakan masalah yang timbul akibat pertumbuhan dan kepadatan penduduk sehingga arus kendaraan bergerak sangat lambat. Dan menurut Mayer *et al* (1984) dalam Aris (2012), kemacetan lalu lintas pada ruas jalan raya terjadi pada arus kendaraan lalu lintas meningkat seiring bertambahnya permintaan perjalanan pada suatu periode tertentu serta jumlah pemakai jalan melebihi dari kapasitas yang ada. Kemacetan lalulintas terjadi apabila kapasitas jalan tetap sedangkan jumlah pemakai jalan meningkat, yang menyebabkan waktu tempuh perjalanan menjadi lebih lama.

Kemacetan lalu lintas terjadi saat kendaraan-kendaraan yang berada pada ruas jalan harus memperlambat laju kendaraannya, kemacetan lalu



lintas akan berhubungan dengan pergerakan kendaraan di suatu ruas jalan Sapta (2009).

Kemacetan merupakan suatu indikasi dimana permintaan kendaraan yang melintas di jalan mendekati atau melebihi kapasitas disain infrastruktur transportasi. Jumlah kendaraan yang melintasi suatu jalan mendekati kapasitas fisik fasilitas jalan yang ada dan membuat kecepatan berlalu lintas akan semakin melambat sehingga kemampuan keseluruhan perlintasan di jalan tersebut menjadi turun Sapta (2009).

Kemacetan identik dengan kepadatan (density), yang didefinisikan sebagai jumlah kendaraan yang menempati suatu panjang jalan tertentu, dari lajur atau jalan rata-rata terhadap waktu, dimana kemacetan sangat merugikan bagi para pengguna jalan, karena akan menghambat waktu perjalanan mereka. Kemacetan lalu lintas telah menjadi rahasia umum di daerah perkotaan, beberapa faktor spesifik seperti jumlah penduduk, urbanisasi, penambahan kepemilikan kendaraan, dan penambahan jumlah perjalanan juga turut menambah masalah kemacetan lalu lintas. Mobilitas penduduk meningkatkan kebutuhan akan angkutan umum, sehingga menghasilkan lebih banyak kebutuhan akan fasilitas dan pelayanan alat transportasi Aulia (2016).

Kemacetan adalah keadaan di mana kendaraan mengalami berbagai jenis kendala yang mengakibatkan turunnya kecepatan kendaraan di bawah keadaan normal. Kemacetan akan sangat merugikan bagi para pengguna jalan, karena akan menghambat waktu perjalanan mereka Aris (2013).

Kemacetan merupakan kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang

batkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 sehingga menyebabkan terjadinya antrian. Pada saat terjadinya



kemacetan, nilai derajat kejenuhan pada ruas jalan akan ditinjau dimana kemacetan akan terjadi bila nilai derajat kejenuhan mencapai lebih dari 0,5 MKJI (1997).

Kemacetan lalu lintas menurut Budiharjo (2005), ialah kondisi tersendatnya atau terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Pemerintah bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, cepat, tertib, teratur, nyaman, efisien, lancar dan yang terpenting selamat. Pemerintah mempunyai manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang terjadi.

Menurut Cambridge (2005), terdapat 7 penyebab kemacetan yaitu penyempitan jalur (*physical Bottlenecks*), Kecelakaan lalu lintas (*traffic Incident*), area pekerjaan (*workzone*), cuaca buruk (*bad weather*), alat pengatur lalu lintas yang kurang memadai (*poor signal timing*), acara khusus (*special event*), dan fluktuasi pada arus normal (*fluctuations in normal traffic*)

Menurut Soesilowati (2008), secara ekonomis, masalah kemacetan lalu lintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, polusi udara, tingginya angka kecelakaan, bising, dan juga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki.

Kemacetan lalu lintas terjadi saat kendaraan yang berada pada satu ruas jalan harus memperlambat laju kendaraannya, kemacetan lalu lintas akan berhubungan dengan pergerakan kendaraan di suatu ruas jalan (Pangaribuan, 2005). Kemacetan bukan hanya disebabkan oleh perilaku berkendara pengguna jalan, tetapi kemacetan juga dapat terjadi karena beberapa alasan, diantaranya :

1) kendaraan yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan, 2) perbaikan jalan, 3) bagian jalan tertentu yang longsor, 4) terjadi banjir



sehingga memperlambat kendaraan, 5) perilaku pemakai jalan yang tidak taat lalu lintas, 6) terjadi kecelakaan lalu lintas sehingga terjadi gangguan kelancaran, dan 7) kesalahan teknis dari rambu lalu lintas. Kemacetan lalu lintas terjadi saat kendaraan-kendaraan yang berada pada satu ruas jalan harus memperlambat laju kendaraannya, kemacetan lalu lintas akan berhubungan dengan pergerakan kendaraan di suatu ruas jalan Pangaribuan (2014).

Apabila arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi, kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain, kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat Tamin (2000).

Menurut Boediningsih (2011), kemacetan lalu lintas terjadi karena beberapa faktor, seperti banyak pengguna jalan yang tidak tertib, pemakai jalan melawan arus, kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi, adanya mobil yang parkir di badan jalan, permukaan jalan tidak rata, tidak ada jembatan penyeberangan, dan tidak ada pembatasan jenis kendaraan. Banyaknya pengguna jalan yang kurang tertib, seperti adanya pedagang kaki lima yang berjualan di tepi jalan, dan parkir liar, selain itu ada pemakai jalan yang melawan arus.

Kemacetan akan mempengaruhi setiap perjalanan, baik perjalanan untuk bekerja maupun perjalanan bukan untuk bekerja, hal itu akan mempengaruhi pergerakan manusia dan barang. Kendaraan yang melaju pada lalu lintas normal, tidak terjebak kemacetan, biasanya mengkonsumsi BBM sesuai dengan efisiensi mesin kendaraan dalam mengkonsumsi BBM. Selain mengalami kerugian akan hilangnya BBM akibat adanya kemacetan, pengguna jalan juga

menyebabkan kerugian akan hilangnya waktu Aulia (2016).



Kemacetan akan menimbulkan berbagai dampak negatif, baik bagi pengemudinya sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan sosial. Bagi pengemudi, kemacetan akan menimbulkan ketegangan (stress). Dampak negatif dari segi ekonomi yaitu berupa kehilangan waktu karena perjalanan yang lama serta bertambahnya biaya operasi kendaraan berhenti. Kemacetan lalu lintas kendaraan bermotor menimbulkan dampak negatif dalam berbagai aspek, yaitu mengurangi (menggangu) kelancaraan lalu lintas, waktu perjalanan menjadi lebih lama, konsumsi bahan bakar meningkat dan menimbulkan polusi dan pencemaran udara Pratiwi (2016).

2.1.5. Teori Mengenai Barang Publik

Dalam ilmu ekonomi, barang publik adalah barang yang memiliki sifat non-rival dan non-eksklusif. Barang publik merupakan barang-barang yang tidak dapat dibatasi siapa penggunaannya dan sebisa mungkin bahkan seseorang tidak perlu mengeluarkan biaya untuk mendapatkannya. Barang publik adalah barang yang apabila dikonsumsi oleh individu tertentu tidak akan mengurangi konsumsi orang lain akan barang tersebut. Barang publik memiliki sifat non-rival dan non-eksklusif.

Barang publik hampir sama dengan barang kolektif. Bedanya, barang publik adalah untuk masyarakat secara umum (keseluruhan), sementara barang kolektif dimiliki oleh satu bagian dari masyarakat (satu komunitas yang lebih kecil) dan hanya berhak digunakan secara umum oleh komunitas tersebut, contoh: jalan raya merupakan barang publik, kebanyakan pengguna jalan tidak akan mengurangi manfaat dari jalan tersebut, semua orang dapat menikmati dan manfaat dari jalan raya (noneksklusif) ; dan jalan raya dapat digunakan pada

rsamaan. Istilah barang publik sering digunakan pada barang yang non- dan barang non-rival. Hal ini berarti bahwa tidak mungkin bisa



mencegah seseorang untuk tidak mengonsumsi barang publik. Dan udara juga dapat dimasukkan sebagai contoh barang publik karena secara umum tidak mungkin mencegah seseorang untuk tidak menghirup udara.

2.1.6. Eksternalitas

Eksternalitas adalah keberadaan barang public yang dapat digunakan secara bebas oleh semua pihak, dimana seringkali aktivitas penggunaannya oleh suatu pihak memberikan dampak kepada aktivitas lain. Eksternalitas secara umum diartikan sebagai dampak yang terjadi oleh pihak yang melakukan suatu kegiatan. Fauzi (2004), setiap aktivitas dalam perekonomian modern mempunyai keterkaitan dengan aktivitas lainnya. Apabila semua keterkaitan antara kegiatan satu dengan yang lainnya dilaksanakan melalui mekanisme pasar atau sistem yang baik, maka hal tersebut tidak menimbulkan masalah. Akan tetapi banyak keterkaitan antara kegiatan yang tidak melalui mekanisme pasar sehingga timbul berbagai masalah. Keterkaitan suatu kegiatan dengan kegiatan yang lain yang tidak melalui mekanisme pasar disebut dengan eksternalitas Kwarto (2011)

Berbagai pendapat mengemukakan teorinya tentang pengertian eksternalitas. Pendapat oleh Rosen (1988) menyatakan bahwa eksternalitas terjadi ketika aktivitas suatu kesatuan mempengaruhi kesejahteraan kesatuan yang lain yang terjadi diluar mekanisme pasar *non market mechanism*. Tidak seperti pengaruh yang ditransmisikan melalui mekanisme harga pasar, eksternalitas dapat mempengaruhi efisiensi ekonomi.

Fisher (1996) mengatakan bahwa eksternalitas terjadi bila satu aktivitas pelaku ekonomi (baik produksi maupun konsumsi) mempengaruhi kesejahteraan pelaku ekonomi lain dan peristiwa yang ada terjadi di luar mekanisme pasar.

ketika terjadi eksternalitas, maka private choices oleh konsumen dan dalam private markets umumnya tidak menghasilkan sesuatu yang



secara ekonomi efisien. Eksternalitas dalam kenyataannya memiliki dua macam bentuk, yakni : a) Eksternalitas negatif (biaya eksternal) adalah biaya terhadap pihak ketiga selain pembeli dan penjual pada suatu macam barang yang tidak direfleksikan dalam harga pasar. Ketika terjadi eksternalitas yang negatif, harga barang atau jasa tidak menggambarkan biaya sosial tambahan (marginal social cost) secara sempurna pada sumber daya yang dialokasikan dalam produksi, b) Eksternalitas positif adalah keuntungan terhadap pihak ketiga selain penjual atau pembeli barang atau jasa yang tidak direfleksikan dalam harga. Ketika terjadi eksternalitas positif, maka harga tidak sama dengan keuntungan sosial tambahan (marginal social benefit) dari barang dan jasa yang ada.

2.1.7. Hubungan Antara Pendapatan Pekerja Komuter dengan Frekuensi komuter

Teori Neo Klasik selaku sebagai dasar dari teori-teori yang lain menjelaskan bahwa perbedaan jumlah upah yang terjadi antara dua wilayah merupakan alasan utama migrasi tenaga kerja . adapun perbedaan upah yang terjadi tersebut di sebabkan perbedaan secara georafis dalam jumlah tenaga kerja dan permintaan tenaga kerja. Perbedaan tingkat upah dalam kedua wilayah pada akhirnya menyebabkan pergerakan arus tenaga kerja dari daerah yang memiliki tingkat upah yang rendah menuju ke daerah yang memiliki tingkat upah yang lebih tinggi Abidin (2013)

Pendapat Todaro (2003) bahwa faktor ekonomi merupakan motif yang paling sering dijadikan sebagai alasan utama untuk bermigrasi. Sehingga daerah yang kaya sumber alam tentunya akan lebih mudah menciptakan pertumbuhan ekonominya, meskipun mungkin kurang stabil. Daerah yang kaya sumber daya

akan menjadi lokasi yang menarik bagi manufaktur atau jasa, terutama menggunakan teknologi tinggi. Seperti lazimnya dalam ilmu ekonomi



regional, tenaga kerja akan cenderung melakukan migrasi dari daerah dengan kesempatan kerja kecil dan upah rendah ke daerah dengan kesempatan kerja besar dan upah tinggi.

2.1.8. Hubungan Antara Pendapatan Pekerja Komuter dan Waktu yang Terbuang Akibat Kemacetan

Kemacetan lalu lintas kendaraan bermotor menimbulkan dampak negatif dalam berbagai aspek. Menurut Adisasmita (2011, h.90-91), berdasarkan waktu, kemacetan lalu lintas akan mengurangi kelancaran lalu lintas perkotaan, sehingga waktu tempuh perjalanan lebih lama. Berdasarkan biaya, waktu perjalanan lama dan tidak mematikan mesin kendaraan akan mengkonsumsi bahan bakar lebih banyak. Artinya pembelian bahan bakar menjadi lebih. Berdasarkan lingkungan, kemacetan lalu lintas akan menimbulkan polusi udara.

Secara ekonomis, masalah kemacetan lalulintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, polusi udara, tingginya angka kecelakaan, bising, dan juga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Sementara untuk mengelola sebuah pertumbuhan beserta implikasinya diperlukan kebijakan-kebijakan yang terintegrasi antar aktor-aktor yang terlibat. Kebijakan itu sendiri menurut Anderson merupakan langkah tindakan yang secara sengaja dilakukan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor berkenaan dengan adanya masalah atau persoalan tertentu yang dihadapi Soesilowati (2008).

3.2. Penelitian terdahulu

Dalam menunjang penelitian ini, telah dilakukan beberapa penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu. Pangaribuan (2014) meneliti tentang dampak

an terhadap sosial ekonomi pengguna jalan di Kota Medan.
kan penelitian ditemukan bahwa kemacetan dapat mengakibatkan



pengguna jalan merasakan waktu yang terbuang. Pengguna jalan juga mengalami stress, boros bensin, mengurangi pendapatan dan juga dapat mempengaruhi kesehatan. Kemacetan juga menyebabkan kerugian dalam pemakaian bahan bakar sebesar Rp 1.558.734.907,00 per bulannya. Selain itu kemacetan juga dapat menyebabkan hilangnya pendapatan sebesar Rp 4.657.828.919,00 per harinya

Marwan (2011) meneliti tentang dampak kemacetan lalu lintas dengan pendekatan Willingness to Accept di Kecamatan Bogor Barat. Dalam penelitian ini ditemukan bahwa kemacetan menyebabkan pengguna jalan merasakan lelah, stres, waktu yang hilang serta dampak terhadap penggunaan bahan bakar. Variabel-variabel yang mempengaruhi besarnya nilai WTA pengguna jalan secara signifikan ada lima yakni tingkat pendidikan responden, tingkat pendapatan, umur, frekuensi macet dan lama macet. Dampak terhadap pengguna jalan yang menggunakan bahan bakar sebanyak 91 orang responden mengungkapkan nilai kerugiannya sebesar 83% dari jumlah keseluruhannya dan sedangkan sisanya lagi sebanyak 19 orang responden lainnya sebesar 17% tidak mengungkapkan seberapa besarnya jumlah nilai kerugian yang mereka rasakan. Pengeluaran pembelian BBM dalam kondisi lalu lintas normal untuk pengguna mobil adalah sebesar Rp 40.500,00 per mobil sedangkan motor Rp 12.277,03 per motor. Namun apabila mereka terjebak dalam kemacetan maka biaya tersebut meningkat menjadi sebesar Rp 61 52.159,09 per mobil dan Rp 19.182,43 per motor. Potensi ekonomi BBM yang hilang akibat kemacetan di Kecamatan Bogor Barat setiap tahunnya mencapai Rp 152.460.925.983,00 per tahun.



penelitian Aris (2012) yang berlokasi di area sekitar Universitas Brawijaya dengan hasil penelitiannya yaitu potensi ekonomi BBM yang hilang

akibat Kemacetan yang ditanggung kota Malang setiap bulannya mencapai Rp 21.381.920,38. Untuk kerugian dalam segi waktu didapatkan waktu selama 10.56 menit/mobil dan 7,5 menit/motor dalam mencapai tujuan dan terkait dengan kenyamanan, diperoleh hasil pada kategori tinggi yang mengindikasikan bahwa besar penggunaan jalan merasakan stress saat mereka terjebak dalam kemacetan.

Penelitian Graham (2006) dalam tulisannya yaitu "variable returns to agglomeration and the effect of road traffic congestion" membahas tentang hubungan antara kepadatan penduduk, produktivitas dan kemacetan lalu lintas, menguji fungsi input yang datanya di kumpulkan dari industri manufaktur, konstruksi dan jasa yang di pengaruhi oleh kepadatan perkotaan dan kemacetan lalu lintas, dalam penelitiannya mendapatkan bahwa kemacetan dan kepadatan perkotaan mempengaruhi kurangnya elastisitas produktivitas dan beberapa faktor lain yang mempengaruhi yang mempengaruhi aglomerasi di perkotaan seperti jarak tempuh dan waktu berkendara.

2.3 Kerangka Pikir

Dampak yang meresahkan dari perkembangan kota yang tidak terarah dan tidak terkontrol adalah kemacetan sistem lalu lintas yang dapat menyebar ke seluruh wilayah kota, waktu tempuh ke tempat kerja semakin panjang dan biaya perjalanan juga semakin tinggi akibat bertambahnya penggunaan BBM yang selanjutnya menyebabkan rendahnya produktivitas tenaga kerja karena stres dalam kemacetan. Meningkatnya kemacetan pada jalan perkotaan maupun jalan luar kota yang di akibatkan bertambahnya kepemilikan kendaraan, terbatasnya sumber daya untuk pembangunan jalan raya dan belum optimalnya

fasilitas arus lalu lintas merupakan persoalan utama di banyak



Kemacetan lalu lintas merupakan masalah yang sangat besar, dimana banyaknya jumlah kendaraan yang semakin hari semakin meningkat, membuat masyarakat susah untuk mengakses jalan untuk menuju ke daerah tujuan menjadi terhalang karena adanya kemacetan karena kapasitas jalan tidak sebanding dengan jumlah kendaraan. Jumlah kendaraan yang banyak akan menyebabkan kemacetan sepanjang jalan, kapasitas jalan terbatas, kendaraan-kendaraan lain yang mengerem atau berhenti mendadak, kendaraan pribadi, kendaraan industri serta angkutan umum yang menyetem untuk mencari penumpang sehingga kondisi jalan yang sempit dan infrastruktur yang kurang baik. Sehingga lalu lintas menjadi tidak tertib dengan adanya kemacetan ini dan jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan (over capacity).

Dengan itu terlihat bagaimana hubungan antara jenis kendaraan berpengaruh negatif terhadap pendapatan pekerja komuter karena besarnya biaya yang harus dikeluarkan oleh pekerja untuk membiayai kendaraan pribadinya tersebut setiap kali pekerja akan melakukan komuter tidak hanya dalam bentuk pengeluaran bahan bakar tetapi dalam perawatannya juga sehingga semakin bagus kendaraan pekerja maka semakin besar pengaruhnya terhadap pendapatan pekerja komuter.

Adapun frekuensi migrasi menurut teori neo klasik selaku sebagai teori dasar dari teori yang lain menjelaskan bahwa perbedaan jumlah upah yang terjadi antara dua wilayah merupakan alasan utama adanya migrasi tenaga kerja jennisen (2004). Adapun perbedaan upah yang terjadi tersebut disebabkan oleh perbedaan secara geografis dalam jumlah tenaga kerja dan permintaan tenaga kerja. Oleh karena itu orang cenderung bergerak ketempat yang memiliki tingkat

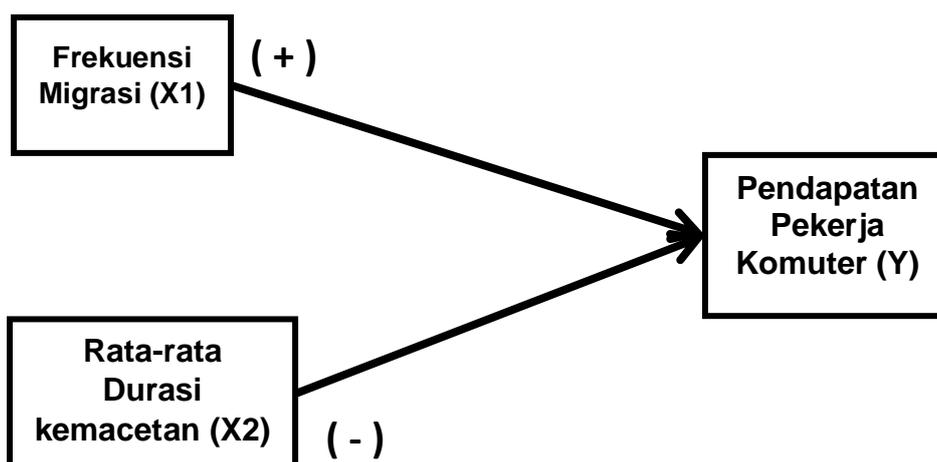
tingkat pendapatan yang lebih baik sehingga membuat hubungan
di komuter dengan Tingkat pendapatan pekerja komuter berhubungan



positif tetapi dengan seiring meningkatnya pekerja yang melakukan komuter maka timbulnya masalah baru yaitu kemacetan yang terjadi akibat tidak dapatnya kapasitas jalan mengikuti jumlah kendaraan yang melewati jalan tersebut sehingga terjadinya kemacetan.

Dampak kemacetan sendiri membuat pekerja komuter mengalami kerugian yang di mana kerugian tersebut adalah waktu yang terbuang di jalan akibat kemacetan waktu yang terbuang yang awalnya bias di gnakan untuk berproduksi oleh karena itu hubungan antara rata-rata waktu yang terbuang dengan tingkat pendapatan pekerja komuter berpengaruh negatif.

Adapun krangka pemikiran yang ingin di paparkan dalam penulisan ini adalah bagaimana jenis kendaraan, pengeluaran bahan bakar dan rata-rata durasi kemacetan mempengaruhi Pendapatan pekerja komuter yang berasal dari Kabupaten Takalar dan bekerja di kota Makassar.



Gambar 2.1
Bagan Krangka Pikir Penelitian



2.4 Hipotesis

Berdasarkan latar belakang dan masalah pokok yang di ajukan, maka yang menjadi hipotesis adalah:

1. Frekuensi migrasi berpengaruh negative terhadap pendapatan pekerja komuter,
2. Rata-rata durasi kemacetan berpengaruh positif terhadap pendapatan pekerja komuter.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dalam penulisan ini saya memilih jembatan barombong yang sering terjadi kemacetan dalam jam kantor, jembatan ini menjadi penyambung antara kota Makassar dan Kabupaten Takalar.

3.2 Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan unit atau individu dalam ruang lingkup yang ingin diteliti. Adapun sampel adalah sebagian anggota dari populasi dan akan dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat mewakili populasinya Sugianto (2011). Dikarenakan populasi komuter yang berasal dari Kabupaten Takalar menuju kota Makassar tidak diketahui maka pengambilan sampel dilakukan secara tak acak (Non Random Sampling).

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *Purposive Sampling*. *Purposive Sampling* yaitu pengambilan sampel pada individu yang didasarkan pada pertimbangan dan karakteristik tertentu. Dalam hal ini pekerja yang melakukan komuter dari Kabupaten Takalar ke Kota Makassar

