

PERAN MODA TRANSPORTASI DARAT DALAM MOBILITAS TENAGA KERJA

Dian Kurniati Rahayu

Telkom University
Jln. Telekomunikasi No. 1
Terusan Buah Batu, Bandung
dian.rahayu@student.telkomuniversity.ac.id

Sri Martini

Telkom University
Jln. Telekomunikasi No. 1
Terusan Buah Batu, Bandung
martini@telkomuniversity.ac.id

Abstract

People travel from one region to another is carried out for various reasons, with one of which is to meet economic needs. The availability of transportation services, including land transportation, affects the mobility of people who make these trips. Opportunities to work that provide better income are an important factor for someone to migrate, especially for groups of people of productive age. The purpose of this study is to identify labor mobility patterns. The results obtained can enrich knowledge about labor mobility in Indonesia. This study shows that roundtrip mobility and circular mobility are the travel patterns that are mostly chosen by workers in metropolitan areas, using road and rail transportation modes. Roundtrip mobility and circular mobility always grow significantly every year, even though during the Covid-19 pandemic they experienced a decline.

Keywords: transportation service; road transportation mode; rail transportation mode; roundtrip mobility; circular mobility

Abstrak

Perjalanan manusia dari satu wilayah ke wilayah yang lain dilakukan dengan alasan beragam, yang salah satunya adalah untuk memenuhi kebutuhan ekonomi. Ketersediaan layanan transportasi, termasuk transportasi darat, memengaruhi mobilitas manusia yang melakukan perjalanan tersebut. Kesempatan untuk bekerja yang memberikan penghasilan yang lebih baik menjadi faktor penting bagi seseorang untuk bermigrasi, terutama bagi kelompok masyarakat dengan usia produktif. Tujuan studi ini adalah mengidentifikasi pola mobilitas tenaga pekerja. Hasil yang diperoleh dapat memperkaya pengetahuan tentang mobilitas tenaga kerja di Indonesia. Studi ini menunjukkan bahwa mobilitas ulang-alik dan mobilitas sirkuler merupakan pola perjalanan yang banyak dipilih oleh pekerja di daerah metropolitan, dengan menggunakan moda transportasi jalan dan moda transportasi rel. Mobilitas ulang-alik dan mobilitas sirkuler selalu tumbuh secara signifikan setiap tahun, walaupun pada saat pandemi Covid-19 mengalami penurunan.

Kata-kata kunci: layanan transportasi; moda transportasi jalan; moda transportasi rel; mobilitas ulang-alik; mobilitas sirkuler

PENDAHULUAN

Bagi suatu negara, jumlah penduduk menjadi salah satu alat ukur pembangunan berkelanjutan, baik sebagai subyek maupun sebagai obyek pembangunan. Dalam beberapa tahun terakhir, mobilitas ulang-alik banyak terjadi di Indonesia, karena mobilitas ulang-alik tersebut memiliki sifat pola perjalanan yang lebih fleksibel. Perpindahan dari satu wilayah ke wilayah lain dilakukan orang dengan latar belakang yang beragam, yang salah satunya adalah adanya kebutuhan ekonomi yang harus dipenuhi (BPS, 2020).

Indonesia memiliki sejumlah daerah yang menjadi pusat perekonomian terbesar saat ini. Sebagai contoh adalah Kota Jakarta, di Pulau Jawa, yang menjadi kota metropolitan yang merupakan pusat lokasi kerja bagi pekerja dengan usia produktif yang tinggal di sekitar Jakarta (Irjayantia et al., 2021). Pekerja dari luar Jakarta melakukan mobilitas nonpermanen, baik mobilitas secara ulang-alik maupun mobilitas secara sirkuler. Prasarana dan sarana transportasi serta fasilitas pendukung lainnya menjadikan mobilitas ulang-alik dan mobilitas sirkuler sebagai pilihan utama bagi pekerja di sekitar Jakarta.

Adanya perkembangan prasarana dan sarana moda transportasi darat, menjadikan moda transportasi darat paling banyak digunakan oleh pekerja Indonesia untuk mendukung mobilitasnya setiap hari. Pada tahun 2020 Indonesia mengalami pandemi Covid-19, yang juga terjadi di seluruh dunia, yang memengaruhi pola dan karakteristik mobilitas. Bila pandemi Covid-19 berakhir, terdapat kemungkinan bahwa pola dan karakteristik mobilitas tersebut akan kembali seperti pada kondisi semula. Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi pola mobilitas tenaga pekerja di Indonesia. Hasil yang diperoleh diharapkan dapat memperkaya pengetahuan yang terkait dengan mobilitas tenaga pekerja di Indonesia.

Mobilitas Tenaga Kerja

Mantra (1989) menyatakan bahwa seseorang melakukan mobilitas didasari pada kebutuhan dan tekanan, karena setiap individu memiliki kebutuhan yang harus dipenuhi, baik secara ekonomi, sosial, politik, maupun secara psikologis. Pemenuhan kebutuhan ini memunculkan tekanan yang dirasakan seseorang, sehingga bila tekanan akibat pemenuhan kebutuhan tersebut bernilai tinggi, dapat mengakibatkan stres yang berada di luar kendali individu tersebut atau stres tingkat rendah yang masih dalam tahap toleransi yang dapat diterima. Stres tingkat tinggi akan menyebabkan seseorang tersebut untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain untuk memenuhi kebutuhannya.

Masih dibagi menjadi 2 macam, yaitu mobilitas secara vertikal dan mobilitas secara horisontal (Mantra, 1989). Mobilitas secara vertikal lebih menggambarkan perpindahan status seseorang, sedangkan mobilitas secara horisontal menggambarkan perpindahan secara geografis. Mobilitas horisontal sendiri dibagi menjadi 2 macam, yaitu mobilitas permanen dan mobilitas nonpermanen. Apabila seseorang menetap di suatu daerah selama lebih dari 6 bulan, dapat dikatakan sebagai pelaku mobilitas permanen, dan yang lain dikatakan sebagai pelaku mobilitas nonpermanen. Kegiatan mobilitas permanen dan mobilitas nonpermanen tersebut lebih didasarkan pada niat seseorang untuk melakukan perpindahan. Mobilitas seseorang ini dapat dipengaruhi oleh: (1) rutinitas perpindahan tempat (*recurrent movement*), seperti mobilitas pulang-pergi seseorang untuk bekerja, (2) perpindahan sementara, seperti mobilitas pekerja musiman, dan (3) perpindahan yang bersifat tetap (*nonrecurrent movement*), seperti migrasi penduduk dari satu wilayah ke wilayah lain untuk menetap.

Mobilitas permanen dinyatakan sebagai perpindahan seseorang dari satu wilayah ke wilayah lain dengan tujuan menetap. Konsep menetap di sini diartikan bahwa orang tersebut akan tinggal dalam wilayah barunya selama lebih dari 6 bulan berturut-turut.

Mobilitas nonpermanen dibagi menjadi mobilitas ulang-alik (*commuting*) dan mobilitas sirkuler. Mobilitas ulang-alik adalah mobilitas yang dilakukan seseorang dengan tujuan

untuk kembali ke daerah asalnya di hari yang sama, sedangkan mobilitas sirkuler bertujuan untuk menetap sementara waktu. Beberapa alasan yang menjadi dasar seorang tenaga kerja lebih memilih untuk melakukan mobilitas nonpermanen, antara lain, adalah: (1) para tenaga kerja mobilitas nonpermanen berada pada angkatan kerja di sektor informal, sehingga waktu untuk pulang-pergi dari dan ke tempat kerja lebih fleksibel, dan (2) biaya hidup di tempat kerja lebih mahal dibandingkan dengan biaya hidup di daerah asalnya.

Todaro (1976) mengungkapkan bahwa faktor pendorong utama seseorang untuk melakukan mobilitas adalah faktor ekonomi. Kesempatan bekerja yang lebih luas dan pendapatan yang lebih tinggi menjadi faktor menarik bagi seseorang untuk bermigrasi, terutama bagi kelompok masyarakat usia produktif. Khususnya di daerah Jawa, sistem transportasi yang ada lebih murah dan merata sehingga mobilitas para tenaga kerja lebih mudah dilakukan.

METODOLOGI

Metodologi yang digunakan pada penelitian ini diawali dengan suatu kajian pustaka dan penentuan domain penelitian. Selanjutnya dilakukan pengumpulan data, yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan institusi-institusi lain yang terkait, seperti PT Kereta Api Indonesia dan PT Kereta Commuter Indonesia.

Data yang diperoleh kemudian dianalisis secara deskriptif. Dari analisis dan pembahasan ini dirumuskan suatu kesimpulan.

DATA DAN ANALISIS

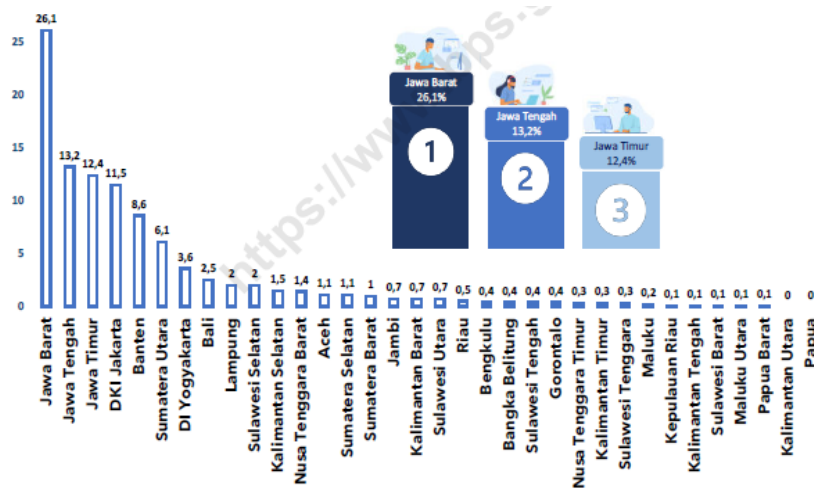
Teori *Cost and Returns of Human Migration* menyatakan bahwa keputusan migrasi yang dilakukan seseorang dapat dikatakan sebagai investasi terhadap keuntungan yang diperoleh dari pekerjaan baru yang didapat oleh seseorang tersebut. Investasi ini akan dibandingkan dengan biaya migrasi, biaya mencari informasi untuk bermigrasi, dan biaya psikologis yang muncul akibat meninggalkan keluarga dari tempat asalnya.

Dengan menggunakan data sekunder, berupa statistik transportasi dan distribusi mobilitas nonpermanen pekerja di Indonesia, yang diperoleh dari BPS, dapat ditunjukkan pola atau karakteristik mobilitas pekerja di Indonesia. Dari pembahasan yang dilakukan dapat diketahui perubahan mobilitas pekerja yang terkait dengan perubahan prasarana dan sarana yang digunakan oleh pekerja tersebut.

Distribusi Mobilitas Pekerja Ulang-Alik

Dalam beberapa tahun terakhir Pemerintah melakukan perbaikan prasarana dan sarana transportasi, sehingga layanan transportasi, khususnya transportasi darat mengalami perkembangan dan perbaikan yang signifikan. Seiring dengan perkembangan dan perbaikan layanan transportasi darat, pola pekerja dalam mobilitas ulang-alik tampak berubah secara signifikan (Qawiyurrijal et al., 2020).

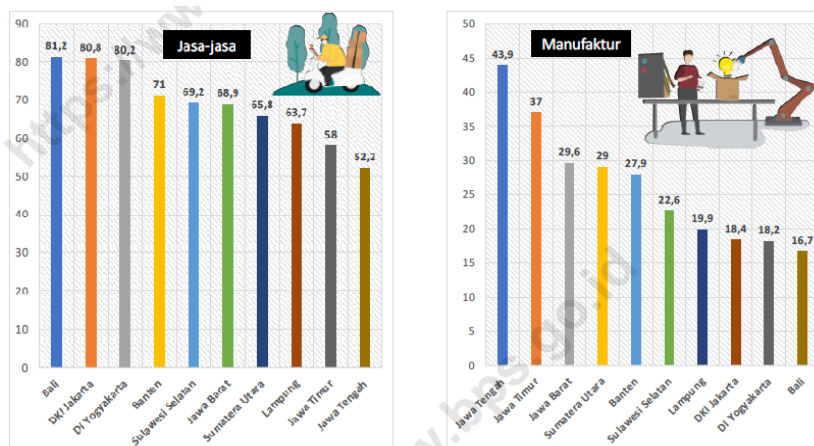
Pola baru mobilitas ulang-alik ini didasari oleh kegiatan untuk mendapatkan upah yang lebih baik, dari tempat asalnya, yaitu daerah dengan pendapatan rendah, ke daerah tempat bekerja, yang merupakan daerah dengan pendapatan lebih tinggi. Distribusi mobilitas pekerja ulang-alik ditunjukkan pada Gambar 1.



Sumber: BPS (2020)

Gambar 1 Distribusi Mobilitas Pekerja Ulang-Alik

Analisis lebih jauh yang dilakukan menunjukkan bahwa distribusi mobilitas pekerja ulang-alik lebih banyak dilakukan oleh mereka yang memiliki pendidikan cukup tinggi, yakni minimal SMA. Di beberapa provinsi, mereka umumnya bekerja di sektor formal di bidang jasa atau di bidang manufaktur, seperti terlihat pada Gambar 2.

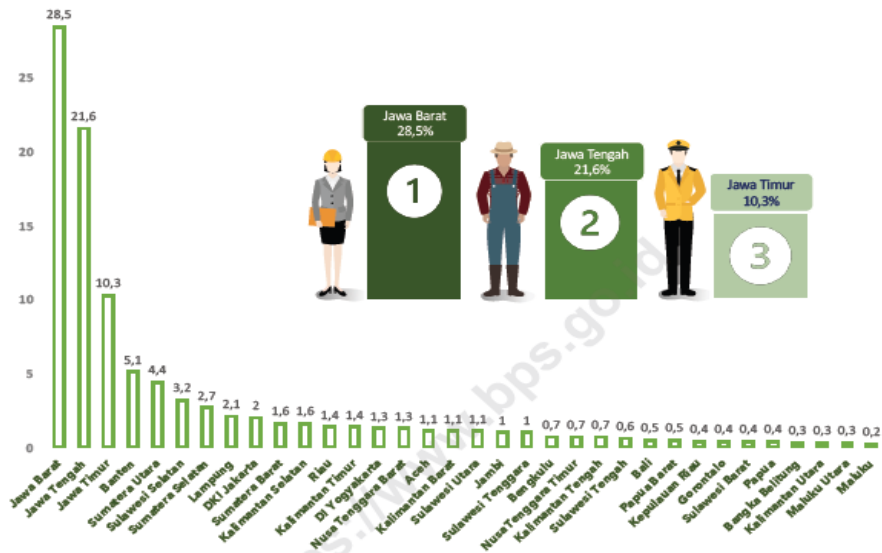


Sumber: BPS (2020)

Gambar 2 Distribusi Pekerja Ulang-Alik Menurut Sektor Usaha

Distribusi Mobilitas Pekerja Sirkuler

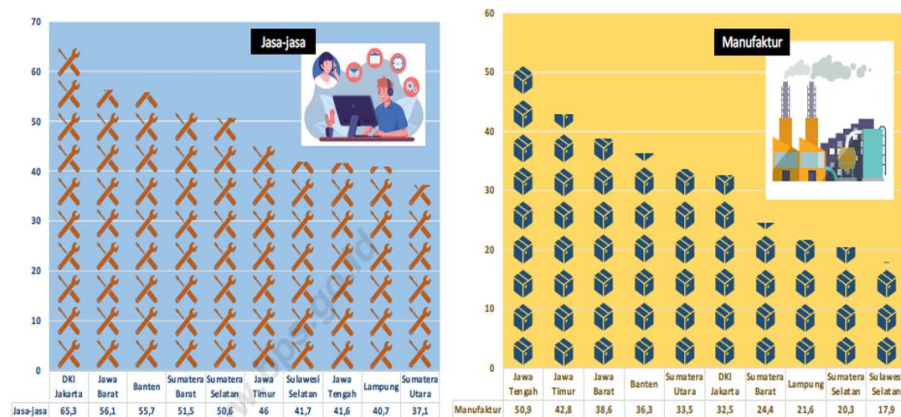
Seperti halnya dengan distribusi mobilitas pekerja ulang-alik, Provinsi Jawa Barat juga menempati urutan pertama pada distribusi mobilitas pekerja sirkuler, seperti terlihat pada Gambar 3. Secara nasional, Provinsi Jawa Barat menduduki peringkat pertama (28,5%), diikuti oleh Provinsi Jawa Tengah (21,6%) dan Provinsi Jawa Timur (10,3%).



Sumber: BPS (2020)

Gambar 3 Distribusi Mobilitas Pekerja Sirkuler

Mobilitas pekerja sirkuler juga lebih banyak dilakukan oleh pekerja dengan tingkat pendidikan tinggi, yaitu pekerja dengan tingkat pendidikan minimal SMA. Para pekerja ini umumnya berada di sektor formal, di bidang-bidang jasa dan manufaktur (lihat Gambar 4).



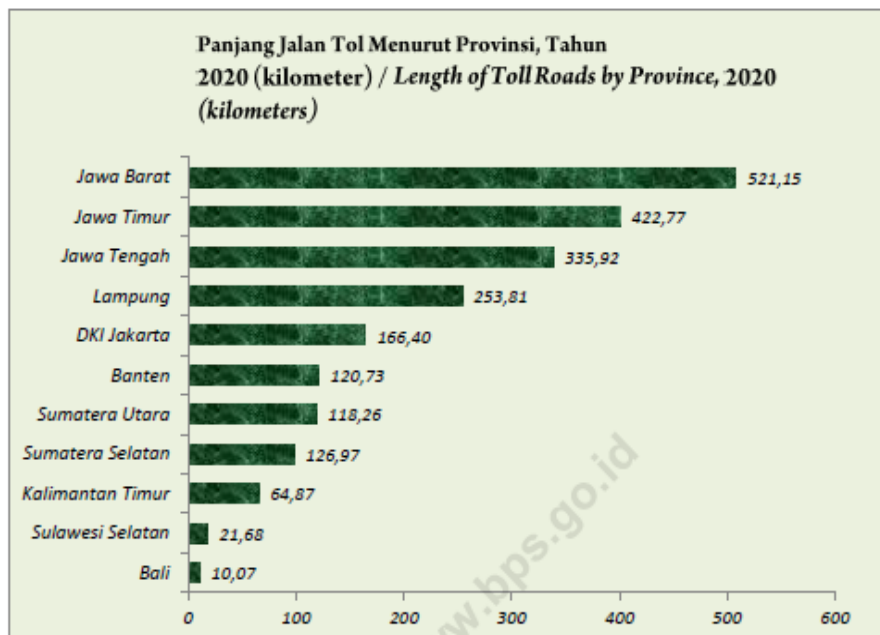
Sumber: BPS (2020)

Gambar 4 Distribusi Pekerja Sirkuler Menurut Sektor Usaha

Moda Transportasi Jalan dan Mobilitas Pekerja

Moda transportasi jalan dapat dibagi menjadi 2 macam menurut prasarana yang digunakan, yaitu jalan nontol dan jalan tol. Kedua jalan tersebut mempunyai fungsi strategis dalam sistem transportasi darat karena menghubungkan satu wilayah ke wilayah lainnya. Dalam prinsip ekonomi, jalan menjadi penghubung antara pusat produksi dengan daerah pemasaran, sehingga hal tersebut akan sangat berdampak bagi perekonomian negara.

Dari hasil survei dapat dilihat bahwa Provinsi Jawa Barat merupakan provinsi yang memiliki jalan tol terpanjang di Indonesia, yaitu sebesar 521,15 km (lihat Gambar 5). Panjang jalan tol tersebut mampu memengaruhi mobilitas pekerja di suatu daerah yang didukung oleh jumlah kendaraan di daerah tersebut.



Sumber: BPS (2020)

Gambar 5 Panjang Jalan Tol di Berbagai Provinsi

Pertumbuhan kendaraan bermotor di Jawa Barat relatif tinggi, yaitu sekitar 5,06% per tahun, atau menempati peringkat ketiga di antara provinsi-provinsi di Pulau Jawa. Jawa Barat juga menjadi provinsi dengan distribusi mobilitas pekerja tertinggi pada tahun 2020. Komposisi jenis kendaraan yang paling banyak digunakan di jalan dapat dilihat pada Gambar 6. Sepeda motor mendominasi mobilitas di jalan, yaitu sekitar 84,49%.



Sumber: BPS (2020)

Gambar 6 Komposisi Jenis Kendaraan yang Paling Banyak Digunakan di Jalan

Moda Transportasi Rel dan Mobilitas Pekerja

Selain moda transportasi jalan, moda transportasi rel juga merupakan suatu moda transportasi darat yang sangat penting bagi mobilitas pekerja. Dua moda transportasi rel yang tersedia adalah kereta api dan kereta komuter.

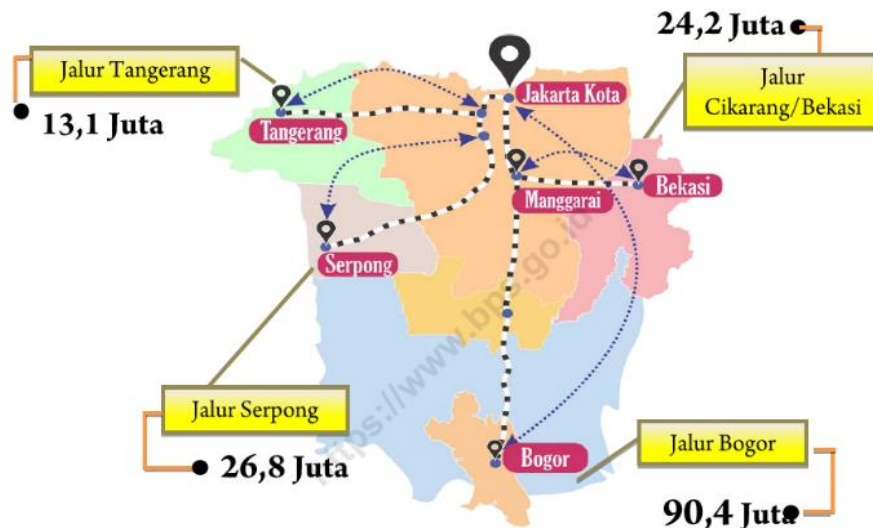
Moda transportasi kereta api di Indonesia dibagi menjadi 2 macam, yaitu kereta api barang dan kereta api penumpang. Pada studi ini hanya dibahas mobilitas yang terkait dengan kereta api penumpang.

Pada tahun-tahun sebelum 2019, saat sebelum pandemi, jumlah penumpang kereta api cenderung mengalami kenaikan, seperti yang dapat dilihat pada Tabel 1. Tetapi pada tahun 2020, karena adanya pandemi Covid-19 yang melanda di seluruh dunia tidak terkecuali di Indonesia, jumlah penumpang kereta api mengalami penurunan yang sangat signifikan. Hal ini sejalan dengan studi yang dilakukan oleh Yazid dan Lie (2020). Data yang ada juga menunjukkan bahwa jumlah penumpang kereta api di Pulau Jawa jauh lebih besar dibandingkan dengan jumlah penumpang kereta api di Pulau Sumatera.

Tabel 1 Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api Tahun 2016–2020 dalam Juta Orang

Wilayah	2016	2017	2018	2019	2020	Pertumbuhan per Tahun (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Jawa	345,8	386,4	414,4	418,7	183,4	-14,66
Sumatera	6,0	6,9	7,8	8,1	2,7	-18,10
Jumlah	351,8	393,3	422,2	426,8	186,1	-14,72

PT KAI sebagai pengelola kereta api di seluruh Indonesia memiliki anak perusahaan, yaitu PT Kereta Commuter Indonesia (PT KCI), yang bidang pelayanannya berfokus pada angkutan penumpang kereta api komuter di area Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Bodetabek). Kereta api komuter merupakan kereta api yang basis penggerak mesinnya adalah listrik dan peralatan canggih lainnya. PT KCI membagi layanannya menjadi 4 jalur utama, yaitu Bogor Line, Bekasi Line, Depok Line, dan Tangerang Line.



Sumber: BPS (2020)

Gambar 7 Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Komuter

Dengan kondisi yang ada, PT KCI mampu memberikan kontribusi penumpang yang sangat besar kepada moda transportasi rel, khususnya kereta komuter, yaitu sekitar 80%

jumlah penumpang per tahun. Meskipun secara statistik di tahun 2020 jumlah penumpang kereta komuter menurun akibat pandemi Covid-19, setelah situasi pandemi mereda jumlah penumpang kereta komuter diperkirakan akan kembali seperti sebelum pandemi.

KESIMPULAN

Studi ini menunjukkan bahwa bahwa beberapa tahun semenjak dilakukan perbaikan dan perkembangan prasarana dan sarana transportasi darat, terdapat pola baru perjalanan pekerja, yang mana mobilitas ulang-alik berubah secara signifikan. Pola baru mobilitas ulang-alik diikuti pola mobilitas sirkuler pada umumnya didasari oleh kegiatan manusia atau pekerja untuk mendapatkan upah yang lebih baik. Perjalanan pekerja tersebut berasal dari daerah berpendapatan rendah menuju ke daerah berpendapatan lebih tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Statistik Distribusi. 2020. *Statistik Transportasi Darat 2020*. Badan Pusat Statistik. Jakarta.
- Direktorat Statistik Kependudukan dan Ketenagakerjaan. 2020. *Analisis Mobilitas Tenaga Kerja Hasil Sakernas 2020*. Badan Pusat Statistik. Jakarta.
- Irjayantia, A.D., Saria, D.W., dan Rosidaa, I. 2021. *Perilaku Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter: Studi Kasus Jabodetabek*. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*, 21 (2): 125–147.
- Mantra, I.B. 1989. *Mobilitas Penduduk Sirkuler dari Desa ke Kota di Indonesia*. Yogyakarta: Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gadjah Mada.
- Qawiyurrijal, N., Zainul, M., Marhaeni, F.K. 2020. *Pekerja Migran Indonesia di Tengah Pandemi Covid-19 dalam Bingkai Media Daring (Analisis Framing Model Robert N. Entman pada Portal Berita BBC New Indonesia Periode Januari–Mei 2020)*. Hasil Penelitian tidak dipublikasikan. Banjarmasin: Universitas Islam Kalimantan Muhammad Arsyad Al Banjari.
- Todaro. M. P. 1976. *Internal Migration in Development Countries: A Review of Theory, Evidence, Methodology, and Research Priority*. International Labour Office. Geneva.
- Yazid, S. dan Lie, L. D. J. 2020. *Dampak Pandemi terhadap Mobilitas Manusia di Asia Tenggara*. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, 16 (1): 75–83.