**Analisa Karakteristik Pergerakan Ke Kawasan Pabrik Industri Di Kabupaten Sukabumi (Studi Kasus Pt.Pratama Abadi Industri Jx)**

Bambang Jatmika a,1 Erlin Oktaviani a,2

a Program Studi Teknik Sipil Universitas Nusa Putra, Sukabumi, Indonesia

1 erlin.oktaviani\_ts19@nusaputra.ac.id \*; 2 bambangjatmika@nusaputra.ac.id;

\* Corresponding Author

s

Diterima ………….; diperbaiki ……….; disetujui ……..

ABSTRACT

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pabrik Industri sebagai zona aktivitas merupakan zona-zona penarik pergerakan.mengingat jumlah tenaga kerja yang melakukan pergerakan ke kawasan tersebut cukup tinggi, maka di ambil permasalahan dalam penulisan penelitian ini adalah bagaimanakah pola perilaku pergerakan ke kawasan PT.Pratama Abadi Industri JX. Dan dikarenakan kawasan PT. Pratama Abadi Industri JX juga merupakan kawasan pemukiman, sehingga perlu adanya suatu pengidentifikasian pola perilaku pergerakan ke kawasan tersebut. Yang pada akhirnya dapat memberikan manfaat untuk peningkatan pengembangan dan penataan wilayah di kawasan PT. Pratama Abadi Industri JX, serta kebutuhan sarana maupun prasarana transportasi.  Analisa ini dilakukan untuk menguji hubungan antara jumlah tenaga kerja yang berkunjung sebagai variabel tidak bebas (Y) dengan jawaban masig-masing pertanyaan yang ada pada kuesioner sebagai variabel bebas (X). Proses analisa regresi dilakukan dengan bantuan SPSS sehingga akan di dapatkan hasil analisa. Dalam menganalisa untuk menentukan hubungan antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas digunakan nilai koreksi, semakin besar nilai koreksi maka semakin kuat hubungan antara variabel.  Dan hasil penelitian ini ada beberapa faktor yang merupakan karakteristik tenaga kerja yang dapat menyebabkan tanikan perjalanan ke Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx, Moda Sepeda motor adalah moda yang paling banyak digunakan oleh tenaga kerja Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx, yaitu sebanyak 67,18 %. Adanya tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang belurn terlayani oleh angkutan umum. Untuk tenaga kerja yang seperti itu mereka belum bisa meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi tiap bulannya.  Jarak tempat tinggal tenaga kerja dengan Kawasan Pt,Pratama Abadi Industri Jx sebagian besar adalah berjarak antara 3 Km sampai dengan 5 Km yaitu 25, 64 % dengan status rumah pada umumnya adalah rumah pribadi sebanyak 64,61 %. Sedangkan untuk prosentase tipe rumah tinggal kos-kosan, kontrak, mess dan lainnya adalah sebesar 35,39 % hal ini menunjukan bahwa sebenarnya tenaga kerja masih banyak yang belum memiliki rumah pribadi. Dan mereka pada umumnya mencari tempat tinggal yang dekat dengan lokasi Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx. supaya dapat meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi.  Berdasarkan hasil analisa, maka diperlukan peningkatan sarana dan prasarana di Kawasan Pt,Pratama Abadi Industri Jx, misalnya dengan penataan rute untuk melayani tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang cukup Kemudian mengusahakan adanya pengembangan kawasan perumahan atau permukiman untuk tenaga kerja sehingga inereka dapat menpunyai rumah atau tempat tinggal yang lebih dekat dengan Kawasan pabrik sehingga diharapkan dapat mengurangi biaya transportai terutama disebabkan oleh pergantian moda angkutan yang lebih dan 1 (satu) kali. |  | [Logo, company name  Description automatically generated](http://crossmark.crossref.org/dialog/?doi=10.26555/ijain.v6i2.000&domain=pdf)  **KATA KUNCI** |
|  | Pabrik Industri  Analisa Berganda  SPSS |
| ABSTRACT  Industrial factories as activity zones are zones of movement withdrawal. Given the number of workers moving to the area is quite high, the problem in writing this research is how the behavior pattern of movement to the area of PT. Pratama Abadi Industri JX is taken. And because the area of PT. Pratama Abadi Industri JX is also a residential area, so it is necessary to identify patterns of movement behavior in the area. Which in the end can provide benefits for increasing the development and arrangement of areas in the area of PT. Pratama Abadi Industri JX, as well as the needs for transportation facilities and infrastructure.  This analysis was conducted to examine the relationship between the number of visiting workers as the dependent variable (Y) and the answers to each of the questions in the questionnaire as the independent variable (X). The regression analysis process is carried out with the help of SPSS so that the results of the analysis will be obtained. In analyzing to determine the relationship between the independent variables and the dependent variables, a correction value is used, the greater the correction value, the stronger the relationship between the variables.  And the results of this study are several factors which are the characteristics of the workforce that can cause an increase in trips to the Pt.Pratama Abadi Industri Jx area, Motorcycle mode is the mode most used by the workforce in the Pt.Pratama Abadi Industri Jx area, namely as many as 67, 18%. There are workers who live in locations that have not been served by public transportation. For workers like that they have not been able to minimize the cost of expenses for transportation each month.  The distance between the workers' residence and the Pt, Pratama Abadi Industri Jx area is mostly between 3 Km to 5 Km, namely 25.64% with the status of houses in general being private homes as much as 64.61%. Meanwhile, the percentage of housing types for boarding houses, contracts, mess rooms and others is 35.39%, this shows that in fact there are still many workers who do not have private homes. And they generally look for a place to live close to the location of the Pt.Pratama Abadi Industrial Jx area. in order to minimize costs for transportation.  Based on the results of the analysis, it is necessary to improve facilities and infrastructure in the Pt, Pratama Abadi Industri Jx area, for example by arranging routes to serve workers who live in sufficient locations. or a residence that is closer to the factory area so that it is expected to reduce transportation costs, especially due to changing modes of transportation more than 1 (one) time. |  | **KATA KUNCI**  Industrial Factory  Multiple Analysis  SPSS |

|  |  |
| --- | --- |
| [https://licensebuttons.net/l/by-sa/3.0/88x31.png](http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) | This is an open-access article under the [CC–BY-SA](http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license |

# Pendahuluan

Pabrik industri merupakan salah satu jenis tata guna lahan yang mempunyai daya tarik,sangat besar bagi masyarakat, mengingat masyarakat sukabumi sebagian besar bekerja sebagai buruh, dengan berdirinya pabrik tersebut maka akan menimbulkan tarikan perjalanan kendaraan pada jalan disekitar area pabrik dan akan menambah volume lalu lintas.

Bangkitan dan tarikan lalu lintas tata guna lahan khususnya kawasan pabrik industri, di kabupaten Sukabumi merupakan salah satu permasalahan yang sering menyebabkan kemacetan lalu lintas pada waktu sibuk yakni pada pagi hari dan sore hari, dengan berkembangnya kegiatan di sekitar pabrik industri menyebabkan penduduk dari daerah sekitar maupun luar kota berusaha mencari penghasilan entah itu berjualan ataupun bekerja menjadi buruh langsung di perusahaan tersebut, dari banyaknya orang-orang yang berdatangan ,maka bermunculan kawasan-kawasan pemukiman disekitar kawasan pabrik industri .

Salah satu pabrik industri yang ada di kabupaten sukabumi adalah Pt.Pratama Abadi Industri Jx merupakan sebuah industri padat karya yang bergerak di bidang industri sepatu olahraga. terletak di Jalan Raya Sukabumi - Cianjur KM 13-14. PT. Pratama Abadi Industri merupakan suatu perusahaan Penanaman Modal Asing (PMA) dari Korea. Yang memiliki 28 *direct line* dimana setiap *direct line* menghasilkan kurang lebih 2400 pasang sepatu setiap harinya.

Melihat perkembangan Kab Sukabumi yang semakin pesat, khususnya perkembangan pada kawasan PT. Pratama Abadi Industri Jx, yang menjadi magnet untuk menarik orang-orang melakukan perjalanan ke sana karena ada industri sepatu, maka perlu dianalisa bagaimanakah pola perilaku pergerakan yang ada pada kawasan pabrik tersebut.

# Metode

## 2.1. Lokasi Penelitian

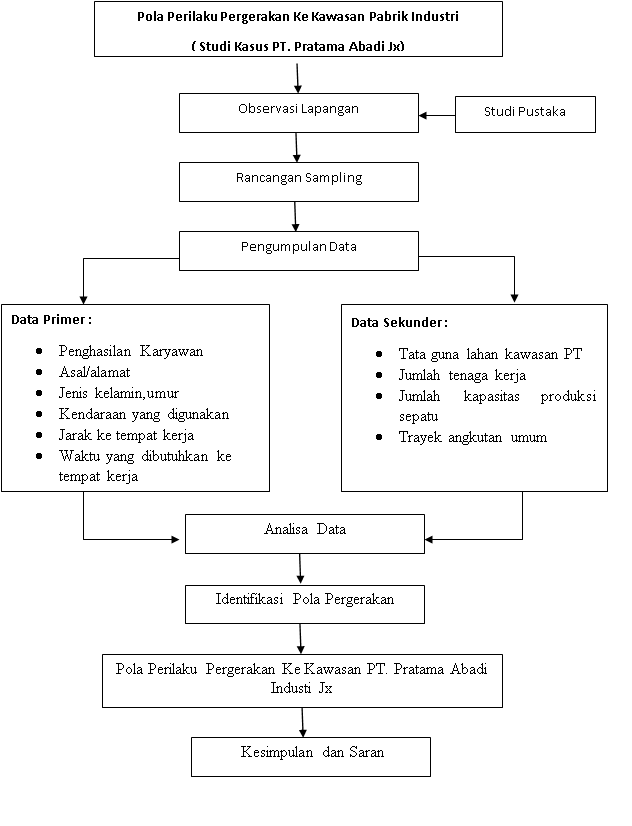
Lokasi penelitian ini berada di Pt.Pratama Abadi Industri Jx yang terletak di Jalan Raya Sukabumi - Cianjur KM 13-14, Blok Satong Parigi, Desa. Titisan, Kec. Sukalarang, Kab Sukabumi.

## 2.2. Alat dan Bahan

Alat yang digunakan dalam penelitian ini yaitu : Kuisioner,alar tulis dan kamera/Handpone

### 2.3. Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian ini dimulai dari studi literature, menentukan lokasi penelitian, menyediakan alat penelitian , mengumpulkan data yang terdiri dari data primer dan data sekunder, selanjutnya dilakukan analisis dan pembahasan , dan terakhir ditarik kesimpulan, paparan tersebut dapat terlihat pada Gambar 1



Gambar 1. Diagram Alir

### 2.4 Analisa Data

Data yang diperileh di analisis dengan metode statistik cara regresi. Pada proses analisa data ini menggunakan program SPSS. Untuk mendapatkan hasil keluaran yang maksimal, maka dalam identifikasi pola perilaku pergeran ke kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx adalah sebagai berikut:

* Analisa jumlah tenaga kerja di Pt.Pratama Abadi Industri Jx
* Analisa karakteristik sosial ekonomi pegawai
* Analisa tata guna lahan, dengan indikasi perjalanan lalu lintas

### 2.4.1 Metode Tarikan Perjalanan

Menurut Morlok (1991), metode yang paling banyak dipakai pembangkit perjalanan adalah analisa regresi

Metode analisa regresi digunakan untuk menghasilkan hubungan dalam bentuk numerik dan untuk melihat bagaimana. Beberapa asumsi yang diperlukan antara lain :

* Variabel tidak bebas adalah fungsi linear dari variabel bebas. Jika hubungan tersebut tidak linear, data kadang-kadang harus ditransformasikan agar menjadi linier.
* Variabel, terutama variabel bebas adalah tetap atau telah terukur tanpa kesalahan.
* Tidak ada korelasi antar variabel bebas.
* Variasi dari variabel tidak bebas tentang garis regresi adalah sama untuk seluruh nilai variabel tidak bebas.
* Nilai Variabel tidak bebas harus berdistribusi normal atau mendekati.

Macam analisis regresi yang digunakan adalah :

1. Analisis Regresi Linier Sederhana Persamaan dasar yang digunakan adalah :

y = a + b x

dengan:

y = Variabel tidak bebas

x = Variabel bebas yang merupakan data masukan berupa factor social ekonomi

a =kosntanta

b= koefisien regresi

1. Analisis Regresi Berganda

Persamaan regresi berganda digunakan untuk membuat hubungan jumlah perjalanan dengan beberapa variabel yang berpengaruh. Bentuk persamaan dasar yang digunakan pada analisis regresi berganda adalah :

y = a + b1x1 + b2x2 + ….. + bmxm

Keterangan :

y = variabel tidak bebas

= jumlah perjalanan pada jangka waktu tertentu dan untuk maksud dan zona tertentu atau dengan mobil dalam bentuk produksi perjalanan

a = konstanta

x1,x2,xm = variabel bebas, a = konstanta

b1,b2,bm = koefisien regresi

### 2.4.2 Perhitungan Jumlah Sample

Dengan data jumlah tenaga kerja yang didapat dari kantor personalia Pt.Pratama Abadi Industri Jx sebagai populasi, maka dapat diperoleh jumlah data yang diperlukan agar dapat memenuhi jumlah minimal data yang mencukupi dan memenuhi persyaratan.

Metode yang dipakai untuk penentuan jumlah sampel yang diperlukan adalah dengan Cara Metode Krecjie dengan menetapkan tingkat kepercayaan (*level of confidence*) sebesar 95% yang berarti sampling error yang terjadi tidak lebih dari 5% dari data yang ada, maka perhitungan nya adalah sebagai berikut :

Jumlah Populasi Tenaga Kerja Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx (Direck Line) N= 6507 tenaga kerja Jumlah Sampel minimal (S) berdasar tabel Krecjie adalah:

Untuk N =6000 tenaga kerja jumlah S tabel 6000 = 361 data Untuk N =7000 tenaga kerja jumlah S table 7000 = 364 data .Dengan interpolasi dihitung jumlah S tabel untuk N= 6507 tenaga kerja yaitu :Stabel = [(6507-6000) X (364-361) / (7000-6000)] + 361 = 362,521 ≈ 363

Jadi dari jumlah populasi 6507 tenaga kerja pada Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx , jumlah sampel minimal yang dibutuhkan adalah **363** data , sedangkan data survei yang diperoleh pada tanggal pelaksanaan survei yaitu pada tanggal 14 november sampai dengan 18 November 2022 telah disebar dan dikumpulkan kuesioner sebanyak **390** data sehingga jumlah minimal sampel data yang harus diperoleh sudah mencukupi.

**Tabel 1**. Jumlah sampel yang ditentukan atas jumlah populasi (Tabel Krijcie)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **N** | **S** | **N** | **S** | **N** | **S** |
| 10 | 10 | 220 | 140 | 1200 | 291 |
| 15 | 14 | 230 | 144 | 1300 | 297 |
| 20 | 19 | 240 | 148 | 1400 | 302 |
| 25 | 24 | 250 | 152 | 1500 | 306 |
| 30 | 28 | 260 | 155 | 1600 | 310 |
| 35 | 32 | 270 | 159 | 1700 | 313 |
| 40 | 36 | 280 | 162 | 1800 | 317 |
| 45 | 40 | 290 | 165 | 1900 | 320 |
| 50 | 44 | 300 | 169 | 2000 | 322 |
| 55 | 48 | 320 | 175 | 2200 | 327 |
| 60 | 52 | 340 | 181 | 2400 | 331 |
| 65 | 56 | 360 | 186 | 2600 | 335 |
| 70 | 59 | 380 | 191 | 2800 | 338 |
| 75 | 63 | 400 | 196 | 3000 | 341 |
| 80 | 66 | 420 | 201 | 3500 | 346 |
| 85 | 70 | 440 | 205 | 4000 | 351 |
| 90 | 73 | 460 | 210 | 4500 | 354 |
| 95 | 76 | 480 | 214 | 5000 | 357 |
| 100 | 80 | 500 | 217 | 6000 | 361 |
| 110 | 86 | 550 | 226 | 7000 | 364 |
| 120 | 92 | 600 | 234 | 8000 | 367 |
| 130 | 97 | 650 | 242 | 9000 | 368 |
| 140 | 103 | 700 | 248 | 10000 | 370 |
| 150 | 108 | 750 | 254 | 15000 | 375 |
| 160 | 113 | 800 | 260 | 20000 | 377 |
| 170 | 118 | 850 | 265 | 30000 | 379 |
| 180 | 123 | 900 | 269 | 40000 | 380 |
| 190 | 127 | 950 | 274 | 50000 | 381 |
| 200 | 132 | 1000 | 278 | 75000 | 382 |
| 210 | 136 | 1100 | 285 | 100000 | 384 |

Sumber : “ STATISTIKA untuk PENELITIAN” DR. SUGIYONO (2002)

### 2.4.3. Data Kuisioner

Data kuesioner diperoleh dengan cara penyebaran blangko kuesioner yang berisi beberapa pertanyaan yang dapat memberikan karakteristik dari tenaga kerja objek wisata Kawasan Industri Pt.Pratama Abadi Industri Jx, yaitu :

**Tabel 2.** Rekapitulasi Data Kuisioner

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| No | Uraian | Factory | | | |
| 2 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |
| 1 | **Jenis Kelamin** |  |  |  |  |
|  | Pria | 70 | 22 | 10 | 15 |
|  | Wanita | 20 | 73 | 90 | 90 |
|  |  |  |  |  |  |
| **2** | **Usia Tenaga Kerja** |  |  |  |  |
|  | < 18 tahun | 1 | 0 | 0 | 0 |
|  | 18-20 tahun | 8 | 7 | 7 | 8 |
|  | 20-25 tahun | 18 | 20 | 20 | 20 |
|  | > 25 tahun | 61 | 60 | 60 | 60 |
|  |  |  |  |  |  |
| **3** | **Pendidikan terakhir** |  |  |  |  |
|  | SD | 20 | 4 | 5 | 6 |
|  | SMP | 4 | 26 | 15 | 10 |
|  | SMA | 45 | 57 | 71 | 72 |
|  | D-III | 16 | 8 | 9 | 5 |
|  | S1 | 5 | 0 | 0 | 12 |
|  |  |  |  |  |  |
| 4 | **Golongan Pekerjaan** |  |  |  |  |
|  | Team Member C | 60 | 59 | 62 | 74 |
|  | Team Leader | 15 | 20 | 12 | 13 |
|  | Staff C | 12 | 15 | 25 | 17 |
|  | Manajer | 3 | 1 | 1 | 1 |
|  |  |  |  |  |  |
| 5 | **Besaran Penghasilan keluarga** |  |  |  |  |
|  | < 500.000 | 18 | 19 | 28 | 9 |
|  | 500.000 – 750.000 | 64 | 68 | 60 | 82 |
|  | 750.000 – 1.000.000 | 5 | 6 | 10 | 9 |
|  | 1.000.000 – 1.500.000 | 2 | 1 | 1 | 2 |
|  | > 1.500.000 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| 6 | **Jarak tempat Tinggal** |  |  |  |  |
|  | >1 KM | 12 | 34 | 4 | 8 |
|  | 1-5 KM | 16 | 20 | 24 | 36 |
|  | 5-10 KM | 32 | 16 | 20 | 32 |
|  | 10-15 KM | 22 | 19 | 28 | 16 |
|  | 15-20 KM | 4 | 2 | 12 | 8 |
|  | > 20 KM | 4 | 4 | 12 | 5 |
|  |  |  |  |  |  |
| 7 | **Besaran Biaya Transportasi (Bulan)** |  |  |  |  |
|  | <100.000 | 14 | 10 | 8 | 15 |
|  | 100.000 -200.000 | 12 | 42 | 34 | 42 |
|  | 200.000-250.000 | 16 | 13 | 15 | 22 |
|  | 250.000-300.000 | 12 | 12 | 30 | 26 |
|  | >300.000 | 16 | 18 | 14 | 16 |
|  |  |  |  |  |  |
| 8 | **Moda Kendaraaan** |  |  |  |  |
|  | Jalan Kaki | 15 | 17 | 3 | 11 |
|  | Mobil pribadi | 1 | 1 | 1 | 3 |
|  | Bus | 6 | 3 | 9 | 7 |
|  | Sepeda motor | 60 | 66 | 66 | 70 |
|  | Angkutan umum | 8 | 8 | 21 | 14 |
|  |  |  |  |  |  |
| 9 | **Status Rumah Tinggal** |  |  |  |  |
|  | Pribadi | 62 | 68 | 68 | 54 |
|  | Kontrakan | 10 | 4 | 2 | 32 |
|  | Kos-kosan | 6 | 8 | 2 | 4 |
|  | Mess/ asrama | 6 | 9 | 2 | 3 |
|  | Lainnya ( orang tua, mertua) | 6 | 6 | 26 | 12 |
|  |  |  |  |  |  |
| 10 | **Juml;ah ganti moda( jika naik Angkutan umum)** |  |  |  |  |
|  | 1 | 18 | 18 | 2 | 31 |
|  | 2 | 20 | 32 | 24 | 22 |
|  | >2 | 3 | 5 | 9 | 12 |
|  | Tidak ganti | 19 | 11 | 31 | 5 |

### 2.4.3 Analisa Karakteristik Tenaga Kerja

Analisa ini dilakukan untuk menguji hubungan antara jumlah tenaga kerja yang berkunjung sebagai variabel tidak bebas (Y) dengan jawaban masing-masing pertanyaan yang ada pada kuesioner sebagai variabel bebas (X).

Proses analisa regresi dilakukan dengan bantuan program komputer SPSS.10 sehingga akan didapatkan hasil analisa. Dalam menganalisa, untuk menentukan hubungan kuat antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas digunakan nilai koreksi, semakin besar nilai koreksi maka semakin kuat hubungan antara variabel. Nilai koreksi dapat dilihat pada tabel 3

**Tabel 3** Interpretasi Nilai Korelasi

|  |  |
| --- | --- |
| **R (KORELASI)** | **INTERPRETASI** |
| 0 | Tidak Berkorelasi |
| 0,01 – 0,20 | Sangat Lemah |
| 0,21 – 0,40 | Lemah |
| 0,41 – 0,60 | Agak Lemah |
| 0,61 – 0,80 | Cukup Kuat |
| 0,81 – 0,99 | Kuat |
| 1 | Sangat Kuat |

# Hasil dan Pembahasan

# Analisa Regresi Tunggal (Single Regresion)

Analisa ini untuk hubungan antara variabel tidak bebas (Y) dengan satu variabel bebas (X) yaitu masing-masing jawaban dari setiap pertanyaan yang ada pada kuesioner sehingga diperoleh nilai hubungan pada kedua variabel.

* + 1. **Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Jenis Kelamin**

Dari hasil analisis diperoleh bahwa hubungan antara jumlah kedatangan tenaga kerja terhadap jenis kelamin yang paling kuat adalah jenis kelamin yang paling kuat adalah jenis kelamin wanita dengan nilai korelasi R = 0,925.Nilai korelasi R dari hasil regresi untuk hubungan jumlah tenaga kerja dan jenis kelamin dapat dilihat pada tabel . dibawah ini.

# Tabel 4. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan jenis kelamin

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X1)** | | **R** | **R2** | **Sign** |
| **Jenis Kelamin** | |
| 1 | Wanita | 0,925 | 0,855 | 0,075 |
| 2 | Pria | 0,648 | 0,420 | 0,325 |

* + 1. **Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Usia**

Usia seseorang dangat berpengaruh kepada tingkat kehidupannya, terutama tingkat kedewasaan hidup. Beragam kelompok usia yang telah bekerja di Kawasan Pt.Pratama abadi Indstri Jx. Dalam tabel 5 akan dapat dilihat nilai korelasi R dari usia tenaga kerja.

# Tabel 5. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan usia

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X2)** | | **R** | **R2** | **Sign** |
| **Usia Tenaga kerja** | |
| 1 | < 18 tahun | 0,000 | 0,000 | 1,000 |
| 2 | 18-20 tahun | 0,298 | 0,089 | 0,702 |
| 3 | 20-25 tahun | 0,393 | 0,155 | 0,607 |
| 4 | > 25 tahun | 0,869 | 0,755 | 0.022 |

Dari hasil analisis diperoleh bahwa hubungan jumlah kedatangan tenaga kerja dengan usia lebih dari 25 tahun memiliki nilai korelasi paling kuat (R=0,869) .

* + 1. **Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Tingkat Pendidikan**

Menjadi tenaga kerja Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx, tingkat pendidikan merupakan salah satu faktor yang cukup berpengaruh. Dari hasil analisis diperoleh bahwa hubungan yang kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan tingkat pendidikan SMA yang memiliki nilai korelasi R = 0,857.

Sedangkan tenaga kerja dengan tingkat pendidikan S1 mempunyai hubungan sangat lemah dengan jumlah tenaga kerja.

# Tabel 6. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat pendidikan

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X3)** | | **R** | **R2** | **Sign** |
| **Tingkat Pendidikan Tenaga**  **kerja** | |
| 1 | SD | 0,702 | 0,492 | 0,298 |
| 2 | SMP | 0,097 | 0,009 | 0,006 |
| 3 | SMA | 0,857 | 0,916 | 0,043 |
| 4 | D-III | 0,788 | 0,788 | 0,112 |
| 5 | S1 | 0,477 | 0,228 | 0.523 |

Berdasarkan hasil analisis tersebut diatas dapat diartikan bahwa tingkat pendidikan tenaga kerja di Kawasan Pt. PAI. Dari hasil analisis diatas hubungan yang paling kuat adalah jumlah tenaga kerja dengan tingkat pendidikan SMA.

* + 1. **Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Golongan Pekerjaan**

Golongan pekerjaan dari tenaga kerja merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kedatangan tenaga kerja ke tempat industri, demikian juga dengan tenaga kerja pada Kawasan PT. PAI. Berdasarkan hasil analisis regresi diperoleh bahwa hubungan antara jumlah tenaga kerja yang berkunjung sangat besar dengan tenaga kerja dengan jenis golongan pekerjaan sebagai Team Member C dengan nilai korelasi R = 0,836.

# Tabel 7 Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan pekerjaan

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X4)** | | ***R*** | **R2** | **Sign** |
| **Pekerjaan Tenaga kerja** | |
| 1 | Team Member C | *0,836* | 0,699 | 0,164 |
| 2 | Team Leader | 0,508 | 0,258 | 0,492 |
| 3 | Staff C | 0,580 | 0,337 | 0,42 |
| 4 | Manajer | 0,775 | 0,600 | 0,225 |

Tenaga kerja dengan golongan pekerjaan buruh mempunyai hubungan yang paling kuat terhadap jumlah tenaga kerja Kawasan PT. PAI , dapat dimungkinkan dengan pekerjaan sebagai Team Member C mempunyai jumlah persentase yang paling besar dari semua penggolongan pekerjaan di Kawasan PT.PAI.

* + 1. **Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Penghasilan**

Tingkat penghasilan keluarga tenaga kerja dapat menjadikan salah satu faktor yang penting bagi tenaga kerja dalam melakukan perjalanan ke Kawasan PT.PAI, karena tingkat penghasilan keluarga dapat menentukan kemampuan keluarga tersebut.

Melalui proses analisis regresi diperoleh bahwa hubungan yang paling kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Rp. 750.000,00 sampai dengan Rp. 1.000.000,00 dengan nilai korelasi R = 0,868.Sedangkan nilai korelasi yang diperoleh dapat dilihat pada table 8 dibawah ini.

# Tabel 8. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat penghasilan Keluarga

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X5)** | | **R** | **R2** | **Sign** |
| **Penghasilan Keluarga** | |
| 1 | < 500.000 | 0,299 | 0,090 | 0,701 |
| 2 | 500.000 – 750.000 | 0,620 | 0,385 | 0,380 |
| 3 | 750.000 – 1.000.000 | 0,868 | 0,753 | 0,132 |
| 4 | 1.000.000 – 1.500.000 | 0,000 | 0,000 | 1,000 |
| 5 | > 1.500.000 | 0,775 | 0.600 | 0,225 |

Dapat dilihat dari tabel bahwa penghasilan Rp. 750.000 s/d Rp. 1.000.000 dan penghasilan lebih dari Rp. 1.500.000 memiliki nilai korelasi yang kuat yaitu R

= 0,868 dan R = 0,775. Sedangkan penghasilan kurang Rp. 1.000.000 memiliki hubungan yang paling lemah.Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa tingkat penghasilan memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan ke Kawasan PT.PAI.

* + 1. **Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Jarak Tempat Tinggal**

Jarak tempat tinggal dari asal tempat tinggal ke Kawasan Industri Rokok Megawon merupakan salah satu pertimbangan utama bagi seseorang yang melakukan perjalanan.Berikut ini hasil analisa hubungan jumlah tenaga kerja dengan jarak asal tempat tinggal yang disajikan dalam tabel 9.

# Tabel 9 Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan jarak tempat tinggal

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X7)** | | **R** | **R2** | **Sign** |
| **Jarak asal tempat tinggal** | |
| 1 | >1 KM | 0,405 | 0,164 | 0,595 |
| 2 | 1-5 KM | 0,956 | 0,914 | 0,044 |
| 3 | 5-10 KM | 0,063 | 0,004 | 0,937 |
| 4 | 10-15 KM | 0,227 | 0,051 | 0,773 |
| 5 | 15-20 KM | 0,640 | 0,410 | 0,360 |
| 6 | > 20 KM | 0,368 | 0,135 | 0,632 |

Berdasarkan tabel 9 terlihat bahwa jarak tempat tinggal antara 1 – 5 km mempunyai hubungan kuat terhadap jumlah kedatangan tenaga kerja ke Kawasan PT.PAI dengan nilai korelasi R = 0,956.

* + 1. **Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Biaya Transportasi**

Tingkat besaran biaya transportasi tenaga kerja dapat menjadikan salah satu faktor yang penting bagi tenaga kerja dalam melakukan perjalanan ke Kawasan PT.PAI, karena tingkat besaran transportasi memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan atau pergerakan ke Kawasaan PT.PAI .

Melalui proses analisis regresi diperoleh bahwa hubungan yang paling kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan tingkat pengeluaran Rp. 250.000,00 sampai dengan Rp. 300.000,00 dengan nilai korelasi R = 0,775

Sedangkan nilai korelasi yang diperoleh dapat dilihat pada table 10 dibawah ini.

# Tabel 10 Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan tingkat Biaya Transportasi

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X5)** | | **R** | **R2** | **Sign** |
| **Biaya Transportasi** | |
| 1 | <100.000 | 0.030 | 0,002 | 0,961 |
| 2 | 100.000 -200.000 | 0,713 | 0,508 | 0,287 |
| 3 | 200.000-250.000 | 0,542 | 0,294 | 0,458 |
| 4 | 250.000-300.000 | 0,775 | 0,600 | 0,225 |
| 5 | >300.000 | 0,674 | 0,4550,326 |  |

Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa tingkat biaya pengeluaran untuk transportasi memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan ke Kawasan PT.PAI

**3.1.8 Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Jenis Kendaraan Yang Digunakan**

Banyaknya moda kendaraan telah memberikan begitu banyak pilihan kepada tenaga kerja dalam menggunakan salah satu moda kendaraan. Hal ini dapat dilihat dari variasi jawaban tenaga kerja Kawasan PT.PAI tentang moda yang dipakai. Dari hasil analisis diperoleh bahwa hubungan yang kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja yang menggunakan moda sepeda motor dengan nilai korelasi R = 0,939 .

Sedangkan hasil analisis antara hubungan jumlah tenaga kerja dengan moda kendaraan yang digunakan dapat dilihat pada tabel 11

# Tabel 11. Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan moda kendaraan

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X8)** | | **R** | **R2** | **Sign** |
| **Moda kendaraan** | |
| 1 | Jalan Kaki | 0,542 | 0,294 | 0,458 |
| 2 | Mobil pribadi | 0,775 | 0,600 | 0,225 |
| 3 | Bus | 0,465 | 0,216 | 0,535 |
| 4 | Sepeda motor | 0,939 | 0,882 | 0,061 |
| 5 | Angkutan umum | 0,647 | 0,419 | 0,353 |

**3.1.9 Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Status Rumah**

Status rumah tinggal dapat memberikan pengaruh tenaga kerja dalam melakukan pergerakan atau perjalanan ke Kawasan PT.PAI

Melalui proses analisis regresi diperoleh bahwa hubungan yang paling kuat dengan jumlah tenaga kerja adalah tenaga kerja dengan status rumah yinggal adalah rumah pribadi nilai korelasi R = 0,939.

Sedangkan nilai korelasi yang diperoleh dapat dilihat pada table 12 dibawah ini.

# Tabel 12 Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan Status Rumah Timggal

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X5)** | | **R** | **R2** | **Sign** |
| **Status Rumah Tinggal** | |
| 1 | Pribadi | 0,939 | 0,882 | 0,61 |
| 2 | Kontrakan | 0,600 | 0,361 | 0,400 |
| 3 | Kos-kosan | 0,600 | 0,360 | 0,400 |
| 4 | Mess/asrama | 0,447 | 0,200 | 0,553 |
| 5 | Lainnya(orang tua,dll) | 0,520 | 0,270 | 0,480 |

Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa status rumah tinggal rumah pribadi memberikan pengaruh dalam melakukan perjalanan ke Kawasan PT.PAI.

**3.1.10 Analisa Hubungan Jumlah Tenaga kerja Dengan Jumlah Pergantian Angkutan Umum**

Moda angkutan umum menjadi moda yang paling banyak digunakan oleh tenaga kerja untuk menuju ke Kawasan PT.PAI dan angkutan umum juga mempunyai nilai Korelasi yang paling besar. Oleh karena itu perlu dianalisa juga hubungan antara tenaga kerja dengan jumlah pergantian moda anggkutan umum swehingga dapat memberikan karakter perilaku pergerakan ke Kawasan PT.PAI. Sedangkan hasil analisis antara hubungan jumlah tenaga kerja dengan Jumlah Pergantian Angkutan Umum dapat dilihat pada tabel 13

# Tabel 13 Hasil hubungan jumlah tenaga kerja dengan Jumlah Pergantian Angkutan Umum

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Variabel Bebas (X8)** | | **R** | **R2** | **Sign** |
| **Jumlah Ganti Angkutan Umum** | |
| 1 | Ganti 1 (satu) kali | 0,380 | 0,144 | 0,620 |
| 2 | Ganti 2 (dua) kali | 0,261 | 0,068 | 0,739 |
| 3 | > Ganti 2 (dua) kali | 0,892 | 0,796 | 0,108 |
| 4 | Tidak ganti | 0,439 | 0,193 | 0,561 |

Dari analisa di atas dapat dilihat bahwa jumlah pergantian angkutan sebanyak lebih dari 2 kali mempunyai korelasi pealing besar dengan R=0,892. Jadi Hubungan antara jumlah tenaga kerja dan jumlah pergantian moda angkutan memberikan pengaruh terhadap perilaku pergerakan ke Kawasan PT.PAI

**Rekapitulasi hubungan yang kuat antara variabel tidak bebas dengan variabel bebas**

Berdasarkan hasil pembahasan di atas, ada beberapa variabel yang mempunyai hubungan paling kuat dengan variabel tidak bebas (jumlah tenaga kerja), dimana hal tersebut menyatakan bahwa ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi tarikan pergerakan tenaga kerja pada obyek Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx. Faktor-faktor tersebut yaitu :

* Tenaga kerja dengan jenis kelamin wanita.
* Usia tenaga kerja lebih dari 25 tahun.
* Tingkat pendidikan tenaga kerja yaitu SMA.
* Golongan Pekerjaan tenaga kerja adalah Team Member c
* Tingkat penghasilan keluarga tenaga kerja antara Rp. 750.000,00 sampai dengan Rp. 1.000.000,00.
* Tingkat biaya transportasi tiap bulan antara Rp. 250.000,00 sampai dengan Rp. 300.000,00.
* Tempat tinggal tenaga kerja berjarak antara 1 km sampai dengan 5km dari Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx
* Moda kendaraan yang digunakan yaitu Sepeda motor
* Status rumah tinggal tenaga kerja Rumah pribadi
* Jumlah penggantian moda nagkutan umum sebanyak lebih dari 2 kali

# Tabel 14 Rekapitulasi hubungan kuat antara dua variabel

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VARIABEL BEBAS (X)** | | **NILAI**  **KORELASI R** |
| X1 | Jenis kelamin wanita | 0,925 |
| X2 | Kelompok usia > 25 tahun | 0,869 |
| X3 | Pendidikan SMA | 0,857 |
| X4 | Pekerjaan Team member c | 0,836 |
| X5 | Penghasilan Keluarga Rp. 750.000,- s/d Rp.  1.000.000,- | 0,868 |
| X6 | Biya Transportasi Rp.250.000 s/d Rp.300.000 | 0,775 |
| X7 | Jarak tempat tinggal dengankawasan 1-5 km | 0,956 |
| X8 | Moda kendaraan sepeda motor | 0,939 |
| X9 | Status rumah Pribadi | 0,939 |
| X10 | Jumlah penggantian Moda 2 kali | 0,892 |

**Catatan :**

Y = Variabel tidak bebas = jumlah tenaga kerja / hari. X = Variabel bebas.

# 4. Kesimpulan

Dari hasil analisa statistik ada beberapa faktor yang merupakan karakteristik tenaga kerja yang dapat menyebabkan tarikan perjalanan Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut;

* + 1. Moda Sepeda motor adalah moda yang paling banyak digunakan oleh tenaga kerja Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx, yaitu sebanyak 67,18 %. Adanya tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang belurn terlayani oleh angkutan umum. Untuk tenaga kerja yang seperti itu mereka bclum bisa meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi tiap bulannya.
    2. Jarak tempat tinggal tenaga kerja dengan Kawasan Pt,Pratama Abadi Industri Jx sebagian besar adalah berjarak antara 3 Km sampai dengan 5 Km yaitu 25, 64 % dengan status rumah pada umumnya adalah rumah pribadi sebanyak 64,61 %. Sedangkan untuk prosentase tipe rumah tinggal kos-kosan, kontrak, mess dan lainnya adalah sebesar 35,39 % hal ini menunjukan bahwa sebenarnya tenaga kerja masih banyak yang belum memiliki rumah pribadi. Dan mereka pada umumnya mencari tempat tinggal yang dekat dengan lokasi Kawasan Pt.Pratama Abadi Industri Jx. supaya dapat meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi.

##### References

1. Niatika,U. Analisis Model Tarikan Perjalanan Masyarakat ke Kawasan Perdagangan/ Perbelanjaan Kota Bandar Lampung. In Skripsi Teknik Sipil Universitas Lampung (Vol. 2, hal. 227–249).2018
2. Angelica Adiwinata . Pelaksanaan proses Recruitment. Fakultas Bisnis Universitas Multimedia Nusantara Tangerang. 2019
3. Ria Miftakhul Jannah, dkk, Analis Model Tarikan Pergerakan Kendaraan Ke Universitas Tidar Magelang. Jurnal Rekayasa Infrastruktur Sipil Vol. 2. Desember. 2010
4. Hobss. F. D. Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas. Penerbit Gajah Mada. University Press.
5. Swastono S, Tarikan Perjalanan Kekampus Perguruan Tinggi (Studi Kasus Kampus UGM) Dalam forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Prosidingc Simposium III Yogyakarta (2000)
6. Budiman, Arief, Analisis Model Tarikan Perjalanan Pada Kawasan Pusat Pemerintahan Provinsi Banten, Univeritas Jember, (2014)
7. Masrianto , Tesis Analisa Karakteritik Tarikan Perjalanan Pengunjung Objek Pariwisata (Studi Kasus :Objek Pariwisata Situs Ratu Boko Yogyakarta) (2004)
8. Rahmad Syah Putra, Skripsi Potensi Bangkitan Perjalanan Berbasis Guna Lahan Sekolah , Universitas Lampung, (2018)
9. Wels,G.R, Traffic Engineering an Introduction, Grifin, London.
10. Tamin O.Z ,Perencanaan Dan Permodelan Transportasi Penerbit ITB Bandung.(2003)
11. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib, PT.Zaiyan Putra/Putra Perdana Desain ,Jakarta (1995)
12. Warpani, Suwardjoko Merencanakan Sistem Perangkutan Penerbit. ITB Bandung.(1990)