



## Determinan Pekerja Komuter di Indonesia

Nisrina Nurhaniyah\*, Erni Panca Kurniasih

Magister Ilmu Ekonomi, Universitas Tanjungpura

Alamat: Jl. Prof. Dr. H. Hadari Nawawi, Pontianak, Kalimantan Barat.

Email: [nisrinaa.yh@email.com](mailto:nisrinaa.yh@email.com)

**Abstract.** *The decline in the number of commuters in Indonesia over the past ten years indicates a shift in labor mobility behavior. This study analyzes the influence of education, minimum wages, economic growth, and unemployment rates on commuting dynamics using a quantitative descriptive approach based on 2015–2024 BPS data. The results show that increases in education and wages have not yet encouraged commuting due to inequality in employment opportunities and high transportation costs. Economic growth has the potential to increase commuting, but is hampered by poor intermodal transportation connectivity. Meanwhile, the post-pandemic decline in unemployment has not increased commuting intensity due to the increasing preference for hybrid and remote work. These findings confirm that commuter mobility in Indonesia is influenced not only by financial incentives, but also by the efficiency of physical mobility and changes in the labor market structure.*

**Keywords:** *Commuter Workers, Education, Minimum Wage, Economic Growth, Unemployment.*

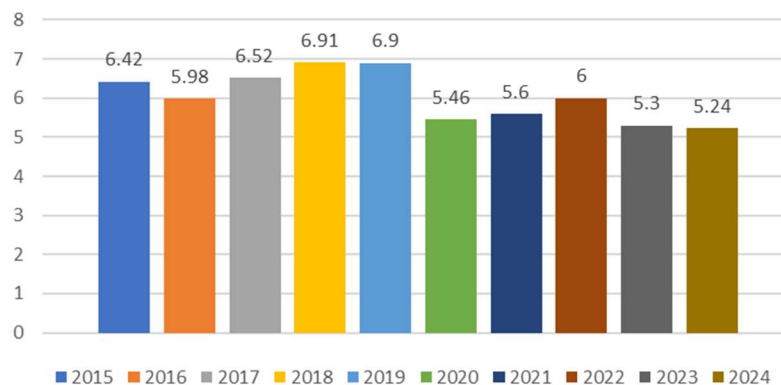
**Abstrak.** Penurunan jumlah pekerja komuter di Indonesia dalam sepuluh tahun terakhir menunjukkan adanya perubahan perilaku mobilitas tenaga kerja. Penelitian ini menganalisis pengaruh pendidikan, upah minimum, pertumbuhan ekonomi, dan tingkat pengangguran terhadap dinamika komuter menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif berbasis data BPS 2015–2024. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peningkatan pendidikan dan upah belum mendorong komuter karena ketidakmerataan lapangan kerja dan tingginya biaya transportasi. Pertumbuhan ekonomi berpotensi meningkatkan komuter, tetapi terhambat oleh rendahnya konektivitas transportasi antarmoda. Sementara itu, penurunan pengangguran pascapandemi tidak menaikkan intensitas komuter akibat meningkatnya preferensi kerja hybrid dan remote. Temuan ini menegaskan bahwa mobilitas komuter di Indonesia dipengaruhi tidak hanya oleh insentif finansial, tetapi juga oleh efisiensi mobilitas fisik dan perubahan struktur pasar kerja.

**Kata kunci:** Pekerja Komuter, Pendidikan, Upah Minimum, Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran.

### LATAR BELAKANG

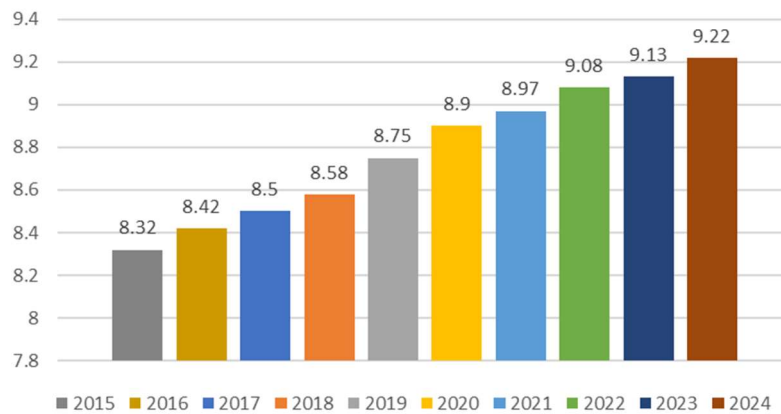
Mobilitas tenaga kerja merupakan salah satu aspek penting dalam pembangunan ekonomi, terutama dalam konteks urbanisasi dan pertumbuhan wilayah metropolitan. Di Indonesia, peningkatan jumlah pekerja komuter telah menjadi fenomena yang dapat menunjukkan adanya ketimpangan distribusi pusat-pusat ekonomi dan lapangan kerja antarwilayah. Akan tetapi, dalam beberapa tahun terakhir jumlah pekerja komuter

mengalami penurunan. Berdasarkan gambar 1.1, tahun 2022 hingga 2024 tetap mengalami penurunan hingga sebesar 5,24%, karena beberapa perusahaan tetap mempertahankan sistem hybrid atau WFH. Adanya pemangkasan anggaran Kementerian Perhubungan terhadap layanan transportasi umum menyebabkan biaya transportasi individu meningkat sehingga banyak pekerja lebih memilih bekerja di tempat yang lebih dekat dengan rumah, tidak hanya itu peran digitalisasi yang meningkat juga mengakibatkan beberapa pekerjaan dapat dikerjakan dimana saja tidak harus di kantor (Bloomberg Technoz, 2024).



Gambar 1 Persentase Pekerja Komuter Indonesia 2015--2024  
Sumber : BPS Indonesia

Banyak pekerja terpaksa menempuh perjalanan panjang setiap hari untuk mengakses tempat kerja. Akan tetapi, perjalanan ini tidak selalu positif atau efisien. Kemacetan lalu lintas, keterbatasan moda transportasi umum, serta buruknya konektivitas antar moda menjadi hambatan utama dalam perjalanan harian para komuter. Konektivitas antar moda khususnya pada titik awal (first-mile) dan akhir (last-mile) perjalanan komuter, masih menjadi titik lemah yang belum banyak ditangani secara serius. Akibatnya, banyak komuter harus mengandalkan kendaraan pribadi atau ojek online, yang justru meningkatkan beban biaya transportasi. Bagi pekerja berpendidikan tinggi, biaya ini meskipun dapat ditanggung, tetap mengurangi daya beli dan keseimbangan kehidupan kerja, terlebih ketika jarak tempuh dan waktu perjalanan melebihi dua jam per hari (Antara, 2023). Pendidikan tinggi semestinya menjadi pendorong mobilitas ekonomi dan akses terhadap pekerjaan berkualitas, namun tanpa dukungan transportasi publik yang layak dan terjangkau, potensi tersebut sulit terealisasi sepenuhnya.



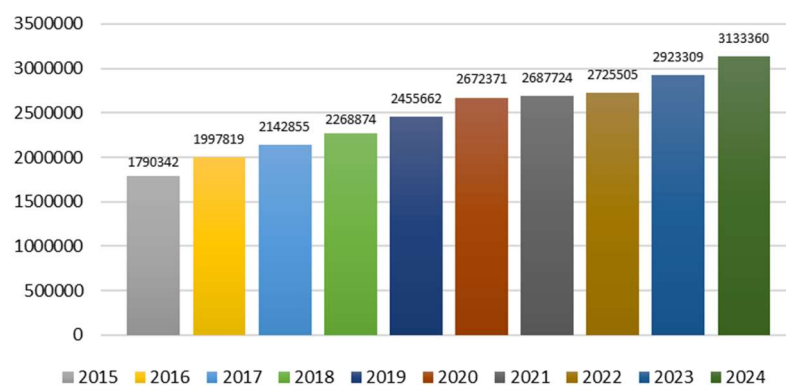
Gambar 2 Tingkat Pendidikan Indonesia 2015-2024  
Sumber : BPS Indonesia

Berdasarkan gambar 1.2, peningkatan dalam pendidikan yang ditempuh penduduk Indonesia dari sekitar 8,32 tahun pada 2025 menjadi 9,22 tahun pada 2024 artinya masyarakat Indonesia menempuh semakin banyak pendidikan formal. Adanya kebijakan pemerintah untuk pemeratakan akses pendidikan di daerah-daerah terpencil melalui program pembangunan sekolah, bantuan operasional sekolah, serta Kartu Indonesia Pintar (KIP) sehingga banyak anak yang dapat melanjutkan sekolah hingga jenjang SMP dan SMA. Lembaga non-pemerintah juga turut andil dalam menyediakan akses pendidikan alternatif seperti beasiswa, sekolah gratis, dan program pendidikan informal (Saptati R, 2025).

Selain itu, pola urbanisasi yang tidak terkontrol telah memicu urban sprawl, yaitu menyebarnya permukiman ke wilayah pinggiran kota tanpa perencanaan spasial yang matang. Hal ini tidak hanya memperpanjang jarak tempuh komuter, tetapi juga menimbulkan tekanan terhadap infrastruktur dan layanan publik di wilayah pinggiran kota. Konsep Transit Oriented Development (TOD) yang seharusnya dapat menjadi solusi untuk mendekatkan hunian dan pusat transportasi belum sepenuhnya terimplementasi dengan baik di Indonesia (Christiawan, 2018).

Banyak pekerja menghabiskan hingga 25–30% dari pendapatan bulanan mereka untuk biaya transportasi harian. Pada saat transportasi memakan sebagian besar upah, efektivitas kenaikan UMR menjadi tergerus. Secara khusus, pekerja dengan upah minimum rendah bisa jadi tetap merasa terbebani oleh biaya transportasi yang tinggi, sehingga peningkatan UMR belum tentu memperbaiki kondisi ekonomi mereka secara signifikan (Kompas, 2022).

Berdasarkan gambar 1.3, perkembangan UMR di Indonesia dari 2015 hingga 2024 terus meningkat dari Rp 1,97 juta menjadi Rp 3,13 juta yang disebabkan karena harga barang dan kebutuhan pokok dari tahun ke tahun cenderung naik sehingga pemerintah menaikkan UMR agar daya beli pekerja tetap terjaga. Pemerintah menetapkan UMR berdasarkan inflasi, pertumbuhan ekonomi, dan produktivitas sehingga ketika ekonomi membaik dan inflasi naik maka UMR pun akan disesuaikan. Penelitian UMR terhadap pekerja komuter di Indonesia memiliki hasil yang berbeda. Menurut French et al (2020) dan Aboylkacem et al (2022), menyatakan upah yang lebih tinggi dapat mendorong suatu individu melakukan komuter. Akan tetapi menurut Liu G. et al (2024), dan Simon et al (2020), menyatakan lama waktu perjalanan dapat mengurangi kepuasan kerja sehingga manfaat finansial dianggap tidak sepenuhnya dapat mengimbangi biaya perjalanan. Upah minimum dirancang untuk mengangkat derajat pekerja berpenghasilan rendah, namun efektivitasnya dapat bervariasi berdasarkan kondisi ekonomi lokal dan biaya hidup, yang berpotensi menyebabkan kesenjangan dalam perilaku komuter.

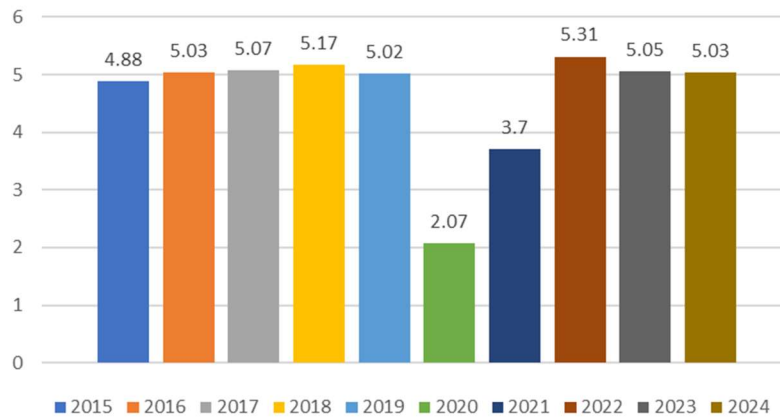


Gambar 3 Upah Minimum Indonesia 2015-2024

Sumber : BPS Indonesia

Persoalan tata kelola dan kebijakan transportasi masih belum terkoordinasi dengan baik. Banyak kebijakan yang tumpang tindih antara pemerintah pusat, provinsi, dan kota/kabupaten, serta minimnya kolaborasi lintas sektor. Kurangnya mekanisme evaluasi dan akuntabilitas juga membuat banyak proyek infrastruktur berjalan tanpa dampak yang optimal terhadap perbaikan sistem transportasi komuter. Walaupun ada tumpang tindih, sebenarnya terdapat peluang besar untuk memahami dan mengelola fenomena komuter secara lebih baik. Akses transportasi yang memadai berpotensi memperluas jangkauan pencari kerja dan menghubungkan tenaga kerja dengan pusat-pusat ekonomi baru sejalan dengan temuan bahwa mobilitas komuter mencerminkan perluasan pasar kerja lokal

akibat perbaikan sarana transportasi (Nabilah, 2020). Namun, hingga saat ini, penelitian mengenai keterkaitan antara mobilitas komuter dan dinamika pasar kerja di Indonesia masih sangat terbatas.



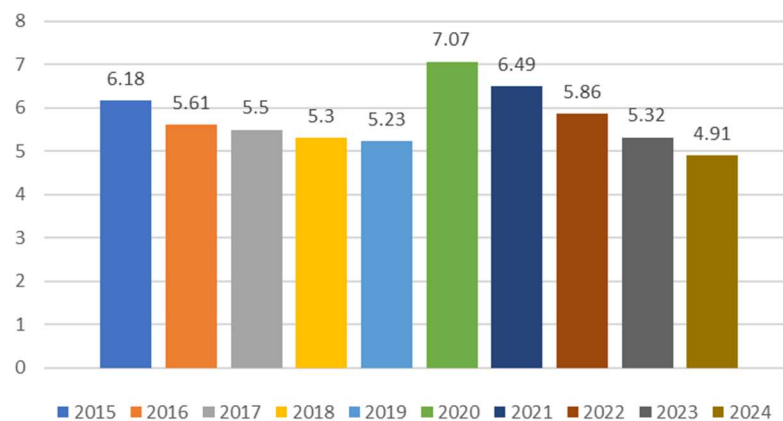
*Gambar 4 Persentase Pertumbuhan Ekonomi Indonesia 2015-2024*  
Sumber : BPS Indonesia

Berdasarkan gambar 1.4, perekonomian Indonesia tumbuh stabil pada tahun 2015 hingga 2019. Akan tetapi pada tahun 2020, mengalami penurunan drastis hingga 2,07% yang disebabkan oleh pandemi COVID-19 sehingga berdampak pada terjadinya peningkatan pengangguran dan penurunan pengeluaran konsumen karena berlakunya kebijakan lockdown yang mengakibatkan pengeluaran konsumen dialihkan ke perawatan kesehatan dan bantuan sosial. Akan tetapi, pada tahun 2023 dan 2024 perekonomian kembali stabil. Hal ini diakibatkan adanya penyesuaian pasar global pasca pandemi, inflasi yang mulai terkendali, serta adaptasi bertahap yang berhasil dijalankan untuk realitas ekonomi baru di Indonesia.

Pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan tersebut berperan sebagai katalisator dalam mendorong penciptaan lapangan kerja dan pembangunan infrastruktur. Dengan adanya peningkatan aktivitas ekonomi, peluang kerja menjadi lebih terbuka, termasuk bagi masyarakat yang sebelumnya berada di daerah dengan akses ekonomi terbatas. Dalam konteks ini, mobilitas komuter menjadi lebih relevan, karena pertumbuhan ekonomi mendorong keterhubungan antara pusat-pusat pertumbuhan dan wilayah hunian pekerja.

Berdasarkan gambar 1.5, tingkat pengangguran turun secara bertahap dari 6,18% pada tahun 2015 menjadi 5,23% tahun 2019 yang artinya lapangan kerja dan proyek infrastruktur terbuka luas dan investasi mulai tumbuh. Akan tetapi, pada tahun 2020

pengangguran meningkat drastis hingga 7,07% tertinggi dalam rentang 10 tahun yang dikarenakan pandemi COVID-19 menyebabkan beberapa sektor seperti pariwisata dan transportasi tutup, terjadinya pemberhentian pekerja di beberapa perusahaan, serta lulusan baru mengalami kesulitan dalam memasuki pasar kerja. Pada tahun 2021 hingga 2024 mengalami penurunan pengangguran secara signifikan hingga sebesar 4,91% dikarenakan perekonomian yang kembali terbuka dan stabil, adanya pembukaan lapangan kerja melalui program stimulus dan proyek infrastruktur, bahkan lonjakan dalam bidang ekonomi digital seperti bisnis daring melalui media sosial. Penurunan pengangguran pasca pandemi menunjukkan bagaimana individu secara bertahap dapat kembali bekerja dan memulai aktivitas ekonomi menjadi stabil kembali.



Gambar 5 Tingkat Pengangguran Indonesia 2015-2024  
Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia

Memahami fenomena ini sangat penting bagi para pembuat kebijakan yang ingin mendorong pembangunan ekonomi yang inklusif dan mendukung mobilitas pekerja komuter di negara berkembang. Dengan mempertimbangkan berbagai tantangan dan potensi tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji fenomena pekerja komuter di Indonesia dari perspektif ekonomi dan kebijakan publik. Diharapkan, hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi terhadap perumusan kebijakan transportasi dan perencanaan kota yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

## KAJIAN TEORITIS

Teori migrasi menjelaskan bahwa perpindahan tenaga kerja antarwilayah terjadi untuk memperoleh keuntungan ekonomi yang lebih tinggi. Individu mengambil keputusan migrasi secara rasional guna meningkatkan pendapatan, sehingga perbedaan upah dan peluang kerja menjadi pendorong utama mobilitas tenaga kerja. Mobilitas

tersebut tidak selalu berbentuk perpindahan menetap, tetapi juga tercermin melalui pergerakan komuter, yakni perjalanan rutin ke luar wilayah domisili untuk bekerja tanpa berpindah tempat tinggal secara permanen.

Mayoritas penelitian menemukan bahwa pendidikan yang lebih tinggi meningkatkan peluang seseorang menjadi pekerja komuter, karena individu berpendidikan cenderung mencari pekerjaan berketerampilan tinggi yang mungkin tidak tersedia di daerah domisili, sehingga perjalanan komuter dilakukan untuk mengakses pasar kerja yang lebih sesuai (Huertas et al., 2024; Wardhana et al., 2020; Arranz et al., 2025; Kornblum, 2018). Namun, terdapat pandangan berbeda: pendidikan yang terlalu tinggi dapat menyebabkan mismatch pekerjaan, memicu ketidakpuasan kerja, hingga keinginan berpindah sehingga tidak secara konsisten mendorong pekerja komuter (Pan, 2025; Arranz, 2025). Bahkan ada temuan yang menyatakan pendidikan tidak berpengaruh terhadap mobilitas tenaga kerja ketika kondisi ekonomi stabil maupun krisis (Zhekova, 2017)

Sebagian besar penelitian menunjukkan bahwa perbedaan tingkat upah antarwilayah mendorong pekerja melakukan perjalanan komuter. Individu bersedia bekerja jauh dari domisili ketika upah yang ditawarkan di wilayah lain lebih tinggi, bahkan dengan risiko biaya perjalanan yang lebih besar (McKinnish, 2017; Bogataj et al., 2019; Chen Hui et al., 2021). Namun dalam beberapa kasus, upah tinggi tidak selalu meningkatkan preferensi komuter, karena waktu perjalanan yang panjang menurunkan kepuasan kerja maupun kepuasan hidup (Liu et al., 2024; Simon et al., 2020). Selain itu, di Beijing ditemukan bahwa efek upah terhadap jarak perjalanan dipengaruhi tingkat pendapatan—bagi pekerja berpendapatan tinggi, waktu komuter tidak menjadi isu, sedangkan bagi pekerja berpenghasilan rendah—menengah efeknya bergantung pada ketersediaan infrastruktur transportasi (Lin et al., 2016).

Pertumbuhan ekonomi dan industrialisasi cenderung menciptakan urbanisasi dan peningkatan kesempatan kerja di kota, sehingga menarik pekerja dari daerah pinggiran untuk melakukan komuter demi standar hidup yang lebih baik (Joshi, 2021; Benna, 2017). Akan tetapi, pertumbuhan ekonomi yang terlalu cepat juga dapat meningkatkan kemacetan dan durasi perjalanan, yang justru menurunkan produktivitas dan daya tarik wilayah (Morrison et al., 2017; Wu et al., 2019). Penelitian terbaru menunjukkan bahwa

infrastruktur transportasi menjadi faktor moderator transportasi yang baik dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi dan komuter, tetapi tanpa regulasi masuk–keluar wilayah, efeknya dapat bersifat positif, negatif, atau netral (Deshpande et al., 2024).

Sebagian penelitian menunjukkan pengangguran lokal mendorong individu melakukan perjalanan lebih jauh untuk memperoleh pekerjaan, sehingga partisipasi komuter meningkat (Jacob et al., 2019; Hadam, 2023; Roberts et al., 2016). Guncangan ekonomi besar yang mengurangi akses pasar kerja dapat meningkatkan pengangguran dan memperpanjang durasi jobless bagi pekerja berpendidikan rendah, yang kemudian mengubah pola komuter (Ragab et al., 2022). Selain itu, peningkatan pengangguran di wilayah tujuan komuter dapat membuat individu beralih ke pekerjaan digital seperti platform micro-tasking sebagai strategi bertahan hidup (Leitenberger et al., 2023).

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan memanfaatkan data sekunder untuk menganalisis tren makro pekerja komuter di Indonesia. Data diperoleh dari publikasi Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia meliputi variabel persentase pekerja komuter, rata-rata pendidikan penduduk, upah minimum provinsi, pertumbuhan ekonomi, dan tingkat pengangguran selama periode 2015–2024. Pendekatan ini dipilih karena mampu menjelaskan dinamika perubahan mobilitas komuter secara longitudinal sehingga hubungan setiap variabel terhadap fenomena komuter dapat dianalisis secara agregat. Model deskriptif kuantitatif banyak digunakan dalam studi mobilitas tenaga kerja antarwilayah untuk mengidentifikasi pengaruh faktor ekonomi dan sosial terhadap perilaku komuter (Huertas et al., 2024; McKinnish, 2017; Joshi, 2021).

Analisis dilakukan melalui penyusunan grafik tren, perbandingan tahun ke tahun (year-to-year), serta interpretasi hubungan fenomenologis berdasarkan teori dan bukti empiris terdahulu. Teknik deskriptif digunakan untuk menggambarkan kemungkinan arah hubungan antara pendidikan, upah minimum, pertumbuhan ekonomi, dan tingkat pengangguran terhadap intensitas komuter. Pendekatan serupa banyak digunakan dalam penelitian mobilitas tenaga kerja di Spanyol, Filipina, Polandia, dan China dalam menganalisis dinamika komuter berbasis variabel makro (Arranz et al., 2025; Ragab et al., 2022; Chen Hui et al., 2021).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Penelitian ini bertujuan memahami dinamika pekerja komuter di Indonesia melalui analisis tren makro 2015–2024 berdasarkan variabel pendidikan, upah minimum, pertumbuhan ekonomi, dan tingkat pengangguran. Hasil analisis menunjukkan bahwa penurunan persentase pekerja komuter selama satu dekade dipengaruhi bukan hanya oleh faktor ekonomi, tetapi juga oleh transformasi struktur pasar kerja, preferensi pekerja terhadap keseimbangan kehidupan kerja, serta perkembangan digitalisasi pascapandemi. Temuan ini memperkaya literatur komuter karena menunjukkan bahwa penyesuaian perilaku pekerja tidak selalu mengikuti model ekonomi klasik yang menekankan insentif moneter sebagai penentu mobilitas.

Peningkatan pendidikan rata-rata penduduk Indonesia menjadi 9,22 tahun pada 2024 secara teoritis seharusnya meningkatkan kecenderungan melakukan komuter, karena tenaga kerja berpendidikan cenderung mencari pekerjaan spesialis dengan upah lebih tinggi yang biasanya berada di kota inti. Hal ini sesuai dengan teori modal manusia yang menyatakan bahwa individu berpendidikan tinggi akan melakukan mobilitas spasial untuk memaksimalkan keuntungan ekonomi. Temuan ini sejalan dengan penelitian Huertas et al. (2024), Wardhana et al. (2020), dan Kornblum (2018) yang mencatat bahwa pekerja berpendidikan lebih sering berkomuter untuk mengakses pekerjaan dengan keterampilan tinggi.

Namun, pola tersebut tidak dominan terjadi di Indonesia. Pekerja berpendidikan tinggi justru cenderung mengurangi frekuensi komuter dan berpindah pada pekerjaan hybrid maupun remote setelah pandemi. Fenomena mismatch turut memperjelas hasil ini: sebagian tenaga kerja berpendidikan tinggi bekerja di bidang yang tidak sejalan dengan latar belakang keilmuannya, sehingga komuter tidak memberikan manfaat yang signifikan temuan yang selaras dengan Pan (2025) dan Arranz et al. (2025). Dengan demikian, pendidikan bukan hanya pendorong komuter, tetapi juga penentu seleksi pekerjaan yang mempertimbangkan kenyamanan, fleksibilitas, dan keseimbangan hidup. Implikasi empirisnya menunjukkan bahwa akses pendidikan tidak lagi berjalan seiring dengan mobilitas fisik, tetapi semakin terhubung dengan peluang pekerjaan digital dan kerja fleksibel.

Upah minimum nasional meningkat secara konsisten, tetapi tidak diikuti oleh peningkatan jumlah pekerja komuter. Kondisi ini menunjukkan bahwa kenaikan UMR belum cukup mengimbangi kenaikan biaya perjalanan akibat pemangkasan anggaran transportasi publik serta meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi untuk perjalanan first-mile dan last-mile. Temuan ini memperkuat penelitian Simon et al. (2020) dan Liu et al. (2024) yang menegaskan bahwa panjangnya waktu tempuh dan tingginya biaya transportasi mengurangi kepuasan kerja dan menurunkan minat komuter.

Di sisi lain, studi French et al. (2020) dan Aboylkacem et al. (2022) di negara maju menemukan bahwa upah tinggi mendorong pekerja komuter karena insentif finansial lebih besar daripada biaya transportasi. Perbedaan ini menunjukkan bahwa respons pekerja terhadap upah sangat bergantung pada konteks spasial dan struktur transportasi publik. Di Indonesia, peningkatan upah belum menjamin peningkatan pendapatan riil karena sebagian besar tergerus oleh biaya perjalanan. Dengan demikian, pengaruh upah terhadap komuter di Indonesia bukan hanya fungsi selisih pendapatan antarwilayah, tetapi juga fungsi efisiensi perjalanan. Ketika biaya perjalanan meningkat lebih cepat daripada kenaikan upah, preferensi pekerja beralih dari komuter harian ke pilihan kerja lain yang meminimalkan mobilitas fisik.

Pertumbuhan ekonomi kembali stabil setelah 2022 dan memperluas kesempatan kerja, khususnya pada sektor jasa dan digital. Secara teoretis, pertumbuhan ekonomi menarik mobilitas komuter karena lapangan pekerjaan terkonsentrasi di pusat kota (Benna, 2017; Joshi, 2021). Namun, data Indonesia menunjukkan bahwa peningkatan aktivitas komuter tidak terjadi secara signifikan meskipun pertumbuhan ekonomi positif. Ada tiga alasan utama fenomena ini:

1. Kegiatan ekonomi bertumbuh lebih cepat dibanding kapasitas infrastruktur transportasi, sehingga kemacetan menurunkan efisiensi perjalanan seperti ditegaskan Morrison et al. (2017) dan Wu et al. (2019).
2. Pertumbuhan pekerjaan di sektor digital tidak mensyaratkan mobilitas fisik, sehingga ekspansi ekonomi tidak selalu menghasilkan ekspansi komuter.
3. Distribusi investasi tetap terkonsentrasi di kota inti, sehingga pekerja di pinggiran menghadapi trade-off besar antara peluang kerja dan beban perjalanan.

Sejalan dengan Deshpande et al. (2024), transportasi menjadi faktor moderasi: pertumbuhan ekonomi akan meningkatkan komuter hanya jika transportasi publik mampu menekan biaya dan waktu tempuh. Ketika transportasi lemah, pertumbuhan ekonomi hanya meningkatkan ketimpangan spasial bukan mobilitas tenaga kerja. Penurunan tingkat pengangguran dari 7,07% pada 2020 menjadi 4,91% pada 2024 menunjukkan pemulihan ekonomi dan kembalinya tenaga kerja ke pasar kerja. Secara teori, penurunan pengangguran mengurangi intensitas komuter karena kesempatan kerja di wilayah domisili semakin terbuka (Jacob et al., 2019; Hadam, 2023). Namun pola yang terjadi di Indonesia menunjukkan dinamika baru: turunnya pengangguran tidak sejalan dengan meningkatnya perjalanan komuter.

Hal ini disebabkan oleh perubahan struktur pasar kerja selama dan setelah pandemi. Pekerja mengisi lowongan pekerjaan berbasis digital (e-commerce, content creator, micro-tasking), sehingga tidak perlu melakukan perjalanan fisik. Banyak industri mempertahankan sistem hybrid karena terbukti efisien. Sebagian pekerja yang sebelumnya komuter beralih ke pekerjaan informal berbasis lokasi domisili. Fenomena ini sejalan dengan temuan Leitenberger et al. (2023) yang menjelaskan bahwa pemulihan pasar kerja pascapandemi ditandai dengan penurunan intensitas mobilitas fisik pekerja karena substitusi oleh mobilitas digital.

Berdasarkan keempat variabel, dapat disimpulkan bahwa fenomena pekerja komuter di Indonesia tidak lagi hanya mengikuti logika ekonomi klasik, tetapi dipengaruhi oleh transformasi teknologi, preferensi waktu, dan fleksibilitas kerja. Insentif finansial masih penting, tetapi bukan lagi satu-satunya faktor yang membentuk keputusan komuter. Pekerja Indonesia semakin menilai aspek kualitas hidup, efisiensi perjalanan, dan fleksibilitas kerja dalam pengambilan keputusan mobilitas. Dengan demikian, perumusan kebijakan ke depan tidak cukup hanya meningkatkan upah atau memperluas lapangan kerja, tetapi harus mengintegrasikan kebijakan transportasi, perencanaan kota, digitalisasi pekerjaan, dan biaya hidup untuk menjaga keberlanjutan mobilitas tenaga kerja nasional.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

Penelitian menyimpulkan bahwa penurunan jumlah pekerja komuter di Indonesia bukan hanya dipengaruhi oleh faktor ekonomi, tetapi juga perubahan struktur pasar kerja

dan mobilitas sosial pascapandemi. Peningkatan pendidikan belum mendorong komuter karena keterampilan pekerja tidak terserap merata secara spasial. Upah minimum meningkat, tetapi tidak cukup untuk menutupi kenaikan biaya transportasi. Pertumbuhan ekonomi membuka peluang kerja, namun terkonsentrasi di kota inti sehingga beban perjalanan menekan intensitas komuter. Penurunan tingkat pengangguran juga tidak meningkatkan komuter karena semakin banyak pekerjaan dilakukan secara hybrid dan remote.

Berdasarkan temuan penelitian, diperlukan strategi pembangunan ekonomi yang tidak hanya berorientasi pada peningkatan pendapatan pekerja, tetapi juga pada efisiensi mobilitas kerja. Pemerintah perlu mengintegrasikan perencanaan transportasi, tata ruang, dan pasar kerja melalui pengembangan kawasan berbasis Transit Oriented Development (TOD) di wilayah pinggiran untuk menekan beban biaya perjalanan sekaligus memperpendek jarak komuter. Kebijakan upah minimum idealnya disesuaikan dengan indeks biaya hidup dan biaya transportasi sehingga kenaikan upah benar-benar meningkatkan pendapatan riil pekerja komuter. Selain itu, perkembangan kerja hybrid dan remote tidak dapat dihindari sehingga dibutuhkan kerangka regulasi yang mendukung fleksibilitas kerja tanpa mengurangi perlindungan tenaga kerja. Pemerataan pusat pertumbuhan ekonomi juga perlu dipercepat melalui penyebaran investasi ke luar kota inti agar kesempatan kerja dapat lebih dekat dengan domisili tenaga kerja. Dengan menggabungkan dimensi transportasi, digitalisasi, dan pemerataan ekonomi, kebijakan ke depan berpotensi menciptakan sistem mobilitas yang lebih efisien, inklusif, dan berkelanjutan bagi pekerja komuter di Indonesia.

## DAFTAR REFERENSI

- Arranz, A., et al. (2025). Education mismatch and commuting behavior in metropolitan labor markets. *Journal of Regional Studies*.
- Benna, U. (2017). Economic growth and urban labor mobility in developing countries. *International Urban Review*.
- Chen Hui, et al. (2021). Wage differentials and long-distance commuting decisions in China. *Asian Economic Journal*.
- Deshpande, R., Singh, P., & Kaur, R. (2024). Transportation infrastructure and commuter mobility: A moderating analysis. *Urban Economics Review*.

- French, S., Zhao, L., & Lin, P. (2020). Wages and intercity commuting: Evidence from OECD economies. *Labour Economics*.
- Hadam, R. (2023). Local unemployment shocks and workers' commuting behavior. *Economic Geography Quarterly*.
- Huertas, J., et al. (2024). Education attainment and socioeconomic determinants of commuter mobility. *Applied Human Geography*.
- Jacob, A., et al. (2019). Urban unemployment and household commuting strategies. *Journal of Labor and Society*.
- Leitenberger, P., et al. (2023). Digital employment and the transformation of mobility patterns. *Journal of Digital Economy*.
- Liu, G., et al. (2024). Commuting time, job satisfaction, and labor participation. *Journal of Transport Policy*.
- McKinnish, T. (2017). Regional wages and commuting choices. *Economic Inquiry*.
- Pan, Y. (2025). Overeducation, job mismatch, and interregional commuting decision. *Labor Economics Review*.
- Simon, F., et al. (2020). Commuting stress and job satisfaction in urban labor markets. *Journal of Applied Psychology*.
- Wu, T., et al. (2019). Congestion and productivity loss in fast-growing cities. *Urban Mobility Research*.