

## KEMISKINAN TRANSPORTASI DAN KEBAHAGIAAN DI INDONESIA

Raja Mangaratua Nainggolan<sup>1</sup>; Achmad Solihin<sup>2</sup>

Universitas Airlangga<sup>1,2</sup>

Email : raja.m.nainggolan@gmail.com<sup>1</sup>; raja.mangaratua.nainggolan@-  
2020@feb.unair.ac.id<sup>2</sup>

### ABSTRAK

Kebahagiaan merupakan salah satu pengukuran kesejahteraan sebagai alternatif menggantikan PDB yang memiliki beberapa kelemahan. Pengukuran kebahagiaan dalam studi ekonomi dipengaruhi oleh beberapa faktor yang berkaitan dengan utilitas, salah satunya yaitu kemiskinan transportasi. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh kemiskinan transportasi terhadap kebahagiaan di Indonesia. Data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari data IFLS 5 (2014) dengan 11.1117 observasi terpilih pada tingkat individu dan rumah tangga. Penelitian ini menggunakan tingkat kebahagiaan individu sebagai variabel tak bebas (ordinal), sehingga metode yang digunakan adalah *ordered logit*. Secara umum, penelitian ini menemukan bahwa mereka yang tinggal dalam rumah tangga yang miskin transportasi akan memiliki peluang yang lebih rendah untuk merasakan kebahagiaan yang lebih baik. Selain itu mereka yang memiliki kendaraan serta menerima tunjangan transportasi akan memiliki preferensi yang lebih banyak untuk transportasi sehingga meningkatkan kebahagiaan.

Kata kunci : Kebahagiaan; Kemiskinan Transportasi; *Ordered Logit*

### ABSTRACT

*Happiness is a measure of well-being as an alternative to GDP which has several weaknesses. Measurement of happiness in economic studies is influenced by several factors related to utility, one of which is transportation poverty. This research aims to analyze the influence of transportation poverty on happiness in Indonesia. The data used in this research comes from IFLS 5 (2014) with 11,1117 selected observations at the individual and household level. This research uses an individual's level of happiness as a dependent variable (ordinal), so the method used is order logit. In general, this research found that those living in transport-poor households would have a lower chance of experiencing greater happiness. In addition, those who own a vehicle and receive transportation benefits will have more preferences for transportation, thereby increasing happiness.*

*Keywords : Happiness; Transport Poverty; Ordered Logit*

### PENDAHULUAN

Pada dasawarsa terakhir, sebagian ekonom memberi perhatian pada tingkat rumah tangga dan kesejahteraan subjektif (*subjective well-being*) atau secara umum disebut kebahagiaan (Fleche et al., 2012). *Subjective well-being* (SWB) dianggap identik dengan kebahagiaan. SWB sering digunakan karena makna dan komponennya lebih mudah untuk disepakati (Griffin & Ward, 2016). SWB terdiri dari evaluasi

kognitif yang dibuat individu tentang kehidupan mereka secara keseluruhan dan domain peran tertentu, serta pengalaman afektif suasana hati yang menyenangkan maupun yang tidak menyenangkan yang terjadi di seluruh situasi dan waktu (Diener, 2000).

Beberapa peneliti mencoba menghubungkan kebahagiaan dengan variabel lain pada kasus berbagai negara. Pertumbuhan ekonomi tidak membawa lebih banyak kebahagiaan dan lebih memilih kualitas udara sebagai kontributor penting (Želinský et al., 2021; Zhang et al., 2017). Pada penelitian lainnya, kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) secara signifikan berpengaruh negatif kebahagiaan (Prakash et al., 2020).

Kebahagiaan dalam lingkup ilmu ekonomi semakin berkembang dengan adanya variabel kemiskinan transportasi. Kerugian transportasi secara umum diakui sebagai konstruksi multidimensi dengan karakteristik yang terkait dengan lokasi, akses terhadap mobilitas dan keterbatasan akses pribadi yang terkait dengan karakteristik fisik, sosial dan psikologis individu (Delbosc & Currie, 2011). Kemiskinan transportasi didefinisikan sebagai deprivasi yang berkaitan dengan, atau kesulitan dalam keterjangkauan dan akses transportasi (Mattioli et al., 2017).

Kemiskinan transportasi dari aspek aksesibilitas memperjelas bahwa perencanaan harus mempertimbangkan penyediaan transportasi dalam kaitannya dengan bidang-bidang pelaksanaan kebijakan sosial lainnya seperti perumahan dan akses terhadap kegiatan (Porter, 2014). Dewita et al., (2020) mengkaji keterjangkauan transportasi dan perumahan secara kuantitatif. Penelitian tersebut menemukan bahwa keterjangkauan rumah tangga tidak hanya dipengaruhi oleh tipe rumah, tetapi juga oleh pemilihan moda transportasi.

Terdapat literatur yang membahas spesifik hubungan antara kemiskinan transportasi dengan kebahagiaan. Penelitian ini menggunakan 12 gelombang data longitudinal dari *The Household, Income and Labour Dynamics in Australia* (HILDA). Penelitian ini memilih beberapa variabel yang berkaitan dengan aspek keterjangkauan dan aksesibilitas. Kesimpulannya, terdapat hubungan negatif antara kemiskinan transportasi dengan kesejahteraan subjektif (Awaworyi Churchill & Smyth, 2019).

Subjective well-being dan kemiskinan transportasi menjadi perhatian yang berkembang di banyak negara maju. Penelitian tentang faktor penentu kemiskinan transportasi relatif sedikit (Awaworyi Churchill, 2020). Penelitian ini memberikan alternatif variabel keterjangkauan dan aksesibilitas dengan menghitung beberapa aspek

pada benefit ketenagakerjaan. Secara garis besar penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh kemiskinan transportasi terhadap kebahagiaan di Indonesia.

### TINJAUAN PUSTAKA DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS

Kebahagiaan adalah evaluasi kognitif dan afektif individu terhadap kehidupannya (Diener, 2000). Evaluasi ini berkaitan dengan respon emosional serta pengukuran kognitif terhadap kepuasan atau pemenuhan hidup. Seligman (2002) mengenalkan teori kebahagiaan modern yang dikenal sebagai *authentic happiness*. Teori ini menjelaskan bahwa kebahagiaan dalam hidup (*full life*) dapat dicapai apabila memenuhi tiga kriteria kebahagiaan yaitu *pleasant life* (kehidupan menyenangkan), *good life* (kepuasan dan keterlibatan), dan *meaningfull life* (kehidupan yang lebih bermakna). Ekonom tidak membedakan antara kebahagiaan (*happiness*) dengan kesejahteraan subjektif. Tetapi dalam penelitian tertentu istilah SWB sering digunakan karena makna dan komponennya lebih mudah untuk disepakati (Griffin & Ward, 2016).

Konsep ekonomi kebahagiaan menerapkan gagasan utilitas dan kesejahteraan yang lebih komprehensif, dimana fungsi utilitas berfokus pada variabel non-pendapatan yang diasumsikan mempengaruhi kesejahteraan individu (Graham, 2005). Utilitas akan terpenuhi apabila seseorang dapat mengurutkan kemungkinan dari semua alternatif yang ada, mulai dari yang diinginkan sampai yang paling tidak diinginkan. Hal ini memenuhi unsur rasionalitas bahwa alternatif yang diinginkan akan memberikan lebih banyak manfaat daripada yang tidak diinginkan (Nicholson & Snyder, 2011).

Transportasi adalah permintaan turunan yang berarti bahwa mobilitas memfasilitasi individu untuk mengakses pelayanan penting seperti kesehatan, pendidikan, pekerjaan dan keterlibatan dalam kegiatan sosial (Mattioli et al., 2017). Mattioli mendefinisikan kemiskinan transportasi sebagai deprivasi yang berkaitan atau kesulitan dalam keterjangkauan dan akses transportasi.

Menurut Lucas et al., (2016), seseorang dikatakan miskin transportasi jika dalam memenuhi kebutuhan dasar sehari-harinya, paling tidak berada pada salah satu kondisi berikut ini (1) tidak ada pilihan transportasi yang tersedia yang sesuai dengan kondisi fisik dan kemampuan individu, (2) pilihan transportasi yang ada tidak mencapai tujuan dimana individu dapat memenuhi kebutuhan dasar dari aktivitas sehari-harinya, (3) jumlah pengeluaran mingguan untuk transportasi membuat rumah tangga tersebut memiliki sisa pendapatan di bawah garis kemiskinan, (4) menghabiskan banyak waktu

dalam perjalanan dan menyebabkan kemiskinan waktu atau isolasi sosial, (5) kondisi perjalanan yang berbahaya, tidak aman atau tidak sehat.

Kemiskinan transportasi disusun atas beberapa dimensi yaitu keterjangkauan, mobilitas, aksesibilitas, dan pengaruh dari eksternalitas transportasi (Lucas et al., 2016). Pengukuran kemiskinan transportasi menggunakan kombinasi atau setidaknya salah satu dimensi di atas sebagai dasar perhitungan. Dari dimensi keterjangkauan, seseorang atau rumah tangga merupakan golongan miskin transportasi apabila menghabiskan lebih dari 10% dari pendapatannya untuk transportasi (Lucas et al., 2016).

Awaworyi Churchill & Smyth (2019), dengan menggunakan data *Household Income and Labour Dynamics in Australia* (HILDA), menemukan hubungan sebab akibat antara kemiskinan transportasi dan kesejahteraan subjektif dengan ukuran dampak yang cukup besar. Hasil penelitian ini dengan jelas menunjukkan dampak negatif kemiskinan transportasi terhadap kesejahteraan.

Lorenz (2018) menemukan bukti bahwa perjalanan pulang pergi secara umum dikaitkan dengan kepuasan hidup yang lebih rendah. Perjalanan yang lebih lama hanya berhubungan dengan rendahnya kepuasan terhadap bidang kehidupan tertentu, terutama kehidupan keluarga dan waktu senggang. Hipotesis penelitian ini adalah kemiskinan transportasi memiliki hubungan negatif terhadap kebahagiaan individu di Indonesia.

## METODE PENELITIAN

### Model Analisis

Penelitian ini menggunakan data panel dengan model analisis yang terdiri dari kebahagiaan sebagai variabel tidak bebas serta komponen penyusun kemiskinan transportasi dan variabel kontrol lainnya sebagai variabel bebas.

$$SWB_i = \beta_0 + \beta_1 TP + \beta_2 HhT_i + \beta_3 TT_i + \beta_4 usia_i + \beta_5 bekerja_i + \beta_6 statkawin_i + \beta_7 didik1_i + \beta_8 didik2_i + \beta_9 didik3_i + \beta_{10} lokasi_i + e_i$$

Dimana:

SWBi	= Tingkat kebahagiaan
TPi	= Kemiskinan Transportasi
HhTi	= Kepemilikan kendaraan dalam rumah tangga
TTi	= Tunjangan transportasi
usia	= Usia
bekerja	= status pekerjaan
statkawini	= Status perkawinan
didik1i	= Pendidikan dasar (SD/SMP sederajat)
didik2i	= Pendidikan menengah (tamat SMA sederajat)
didik3i	= Pendidikan tinggi (tamat D1/D2/D3/D4/S1/S2/S3)

lokasii = Lokasi tempat tinggal (jawa/non jawa)  
ei = error term

Variabel SWBi memiliki empat kategori sehingga salah satu kategori akan dipakai menjadi katogori acuan. Kategori acuan yang dipakai adalah sangat tidak bahagia (kode 0). Kemudian akan terbentuk tiga persamaan logit berikut:

Persamaan 1

$$\ln \frac{p_1}{p_0} = \beta_{0,1} + \beta_{1,1}TP + \beta_{2,1}HhT_i + \beta_{3,1}TT_i + \beta_{4,1}usia_i + \beta_{5,1}bekerja_i + \beta_{6,1}statkawin_i + \beta_{7,1}didik1_i + \beta_{8,1}didik2_i + \beta_{9,1}didik3_i + \beta_{10,1}lokasi_i + e_i$$

Persamaan 2

$$\ln \frac{p_2}{p_0} = \beta_{0,2} + \beta_{1,2}TP + \beta_{2,2}HhT_i + \beta_{3,2}TT_i + \beta_{4,2}usia_i + \beta_{5,2}bekerja_i + \beta_{6,2}statkawin_i + \beta_{7,2}didik1_i + \beta_{8,2}didik2_i + \beta_{9,2}didik3_i + \beta_{10,2}lokasi_i + e_i$$

Persamaan 3

$$\ln \frac{p_3}{p_0} = \beta_{0,3} + \beta_{1,3}TP + \beta_{2,3}HhT_i + \beta_{3,3}TT_i + \beta_{4,3}usia_i + \beta_{5,3}bekerja_i + \beta_{6,3}statkawin_i + \beta_{7,3}didik1_i + \beta_{8,3}didik2_i + \beta_{9,3}didik3_i + \beta_{10,3}lokasi_i + e_i$$

Dimana:

$\ln \frac{p_1}{p_0}$  = logit dari kejadian tidak bahagia dibandingkan sangat tidak bahagia

$\ln \frac{p_2}{p_0}$  = logit dari kejadian bahagia dibandingkan sangat tidak bahagia

$\ln \frac{p_3}{p_0}$  = logit dari kejadian sangat bahagia dibandingkan sangat tidak bahagia

### Teknik Analisis

Penelitian ini menggunakan regresi *ordered logit* karena kebahagiaan sebagai variabel bebas memiliki empat kategori bertingkat. Keempat kategori kebahagiaan yang dimaksud yaitu sangat tidak bahagia (kode 0), tidak bahagia (kode 1), bahagia (kode 2), sangat bahagia (kode 3). Penelitian ini menggunakan salah satu kategori variabel tak bebas sebagai acuan pada regresi logit ordinal. Kategori acuan dalam penelitian ini adalah sangat tidak bahagia (kode 0).

Penelitan ini mengguakan nilai *marginal effect* untuk interpretasi model. *Marginal effect* adalah besar perubahan variabel tab bebas saat terjadi perubahan pada variabel bebas (variabel lainnya tetap). *Marginal effect* pada variabel biner akan

mengukur perubahan diskrit, sedangkan *marginal effect* pada variabel kontinu akan mengukur tingkat perubahan sesaat.

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Seluruh variabel bebas memiliki pengaruh terhadap kebahagiaan. Variabel pada penelitian ini bersifat nominal dan ordinal sehingga menggunakan nilai *Pseudo R<sup>2</sup>* sebagai ukuran kebaikan model (Tabel 1). Berdasarkan nilai *Pseudo R<sup>2</sup>* (nilai *R<sup>2</sup>*), variabel bebas dalam model dapat menjelaskan 2,46% variabel tak bebas, selebihnya ditentukan oleh faktor lain di luar model.

Penelitian ini menggunakan pengujian *goodness of fit (GOF)* serta memperhatikan nilai *Count R<sup>2</sup>* untuk melihat kebaikan model dalam mengklasifikasikan data. Hasil estimasi menunjukkan nilai *Count R<sup>2</sup>* sebesar 99,23 persen dan uji GOF sebesar 100 persen. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa model layak untuk digunakan. Diketahui bahwa seluruh variabel bebas dalam penelitian ini signifikan mempengaruhi kebahagiaan pada taraf signifikansi satu persen dan lima persen. Untuk melihat besar perubahan tingkat respon (kebahagiaan) seiring perubahan masing-masing variabel bebas, penelitian ini menggunakan nilai *marginal effect* pada Tabel 2.

Berdasarkan *marginal effect*, mereka yang tinggal dalam rumah tangga miskin transportasi memiliki peluang 0,08 persen lebih tinggi untuk sangat tidak bahagia, 0,64 persen lebih tinggi untuk tidak bahagia, 0,68 persen lebih tinggi untuk bahagia, dan 1,40 persen lebih rendah untuk sangat bahagia. Variabel kepemilikan kendaraan dalam rumah tangga berpengaruh signifikan dan memiliki hubungan positif terhadap kebahagiaan. Individu yang tinggal dalam rumah tangga yang memiliki kendaraan akan berpeluang 3,66 persen lebih tinggi untuk sangat bahagia. Tunjangan transportasi berpengaruh signifikan dan memiliki hubungan positif terhadap kebahagiaan. Mereka yang memiliki tunjangan transportasi berpeluang 3,53 persen lebih tinggi untuk sangat bahagia.

Hasil dari regresi dan *marginal effect* menunjukkan bahwa kemiskinan transportasi berpengaruh negatif terhadap kebahagiaan individu. Kebahagiaan akan meningkat apabila mereka tidak tinggal di dalam rumah tangga yang memiliki konsumsi transportasi yang besar. studi ini menunjukkan bahwa kemiskinan transportasi diakibatkan oleh tidak terjangkaunya biaya transportasi yang ada. Hal ini mendukung

temuan penelitian sebelumnya (Awaworyi Churchill et al., 2022; Awaworyi Churchill & Smyth, 2019).

Kelompok miskin transportasi akan kekurangan sumber daya untuk menjangkau pilihan transportasi umum maupun pribadi (Lucas et al., 2016). Keterbatasan ini memiliki dampak yang multidimensional seperti terbatasnya akses terhadap mata pencaharian dan partisipasi dalam kegiatan sosial (Dewita et al., 2020). Biaya transportasi dalam penelitian ini merupakan permintaan turunan. Apabila pengeluaran transportasi sangat besar, maka akan membatasi keterlibatan dalam berbagai aktivitas sosial yang berakibat pada kesejahteraan subjektif yang lebih rendah. Kebahagiaan individu yang bekerja memiliki tanda negatif. Hal ini dipengaruhi oleh faktor lain seperti *quality work-life* yang mempengaruhi psikologi (Purwani & Sukestiningsih, 2022).

### KESIMPULAN

Kemiskinan transportasi berpengaruh signifikan terhadap kebahagiaan. Mereka yang masuk dalam kelompok miskin transportasi akan memiliki peluang yang lebih besar untuk tidak bahagia. Kepemilikan kendaraan dalam rumah tangga dan tunjangan transportasi memiliki hubungan positif terhadap kebahagiaan individu. Peningkatan pada kedua variabel tersebut memberikan lebih banyak pilihan transportasi. Bertambahnya preferensi transportasi dan kemampuan untuk mengaksesnya, maka utilitas serta kebahagiaan individu akan meningkat. Keunikan penelitian ini terdapat pada variabel bekerja yang memiliki pengaruh negatif terhadap kebahagiaan. Hal ini terjadi karena faktor lainnya seperti jam kerja dan kepuasan dalam dunia kerja.

### DAFTAR PUSTAKA

- Awaworyi Churchill, S., Koomson, I., & Munyanyi, M. E. (2022). Transport poverty and obesity: The mediating roles of social capital and physical activity. *Transport Policy*, 130(March 2022), 155–166. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.11.006>
- Awaworyi Churchill, S., & Smyth, R. (2019). Transport poverty and subjective wellbeing. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 124(January), 40–54. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.03.004>
- Delbosc, A., & Currie, G. (2011). Transport problems that matter - social and psychological links to transport disadvantage. *Journal of Transport Geography*, 19(1), 170–178. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.01.003>
- Dewita, Y., Burke, M., & Yen, B. T. H. (2020). The relationship between transport, housing and urban form: Affordability of transport and housing in Indonesia. *Case Studies on Transport Policy*, 8(1), 252–262. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.01.004>
- Diener, E. (2000). Subjective well-being: The science of happiness and a proposal for a national index. *American Psychologist*, 55(1), 34–43. <https://doi.org/10.1037/0003->

066X.55.1.34

- Fleche, S., Smith, C., & Sorsa, P. (2012). Exploring determinants of subjective wellbeing in OECD countries: Evidence from the World Values Survey. *Journal of Poverty and Social Justice*, 20(2), 227–228. <https://doi.org/10.1332/175982712X652122>
- Griffin, P. W., & Ward, P. M. (2016). Happiness and Subjective Well-Being. *Encyclopedia of Mental Health: Second Edition*, 2, 285–293. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-397045-9.00041-0>
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*, 169(6), 353–365. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Mattioli, G., Lucas, K., & Marsden, G. (2017). Transport poverty and fuel poverty in the UK: From analogy to comparison. *Transport Policy*, 59(June), 93–105. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.007>
- Nicholson, W., & Snyder, C. (2011). *Microeconomic Theory - Basic Principles And Extension* (Issue 1). Nelson Education.
- Porter, G. (2014). Transport Services and Their Impact on Poverty and Growth in Rural Sub-Saharan Africa: A Review of Recent Research and Future Research Needs. *Transport Reviews*, 34(1), 25–45. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.865148>
- Prakash, K., Awaworyi Churchill, S., & Smyth, R. (2020). Petrol prices and subjective wellbeing. *Energy Economics*, 90, 104867. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2020.104867>
- Purwani, W., & Sukestiningsih. (2022). the Effect of Relationship Quality of Work Life, Quality of Human Resources on Organizational Citizenship Behavior (Ocb): an .... *Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen ...)*, 6(2), 1642–1657. <http://www.journal.stiemb.ac.id/index.php/mea/article/view/2303%0Ahttps://www.journal.stiemb.ac.id/index.php/mea/article/download/2303/1120>
- Seligman, M. E. P. (2002). *Authentic happiness : using the new positive psychology to realize your potential for lasting fulfillment*. <https://doi.org/10.1037/a0002195>
- Želinský, T., Hudec, O., Mojsejová, A., & Hricová, S. (2021). The effects of population density on subjective well-being: A case-study of Slovakia. *Socio-Economic Planning Sciences*, 78(April 2020). <https://doi.org/10.1016/j.seps.2021.101061>
- Zhang, X., Zhang, X., & Chen, X. (2017). Happiness in the air: How does a dirty sky affect mental health and subjective well-being? *Journal of Environmental Economics and Management*, 85, 81–94. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2017.04.001>

## TABEL

Tabel 1 Hasil Regresi Ordered Logit

Variabel	Koefisien (Std, Error)
Variabel Bebas	
Kemiskinan transportasi ( <i>TP</i> )	-0,1181** (0,0523)
Kepemilikan kendaraan ( <i>HhT</i> )	0,3376* (0,0603)
Tunjangan transportasi ( <i>TT</i> )	0,2789** (0,0805)
Usia Produktif ( <i>umur</i> )	0,5706**



	(0,1664)
Status pekerjaan ( <i>bekerja</i> )	-.1839** (0,0707)
Status pernikahan ( <i>marital</i> )	0,5429* (0,0566)
Pendidikan dasar ( <i>didik1</i> )	0,4532* (0,0774)
Pendidikan menengah ( <i>didik2</i> )	0,7393* (0,0801)
Pendidikan tinggi ( <i>didik3</i> )	1,0050* (0,0939)
Lokasi ( <i>Lokasi</i> )	-0,1785* (0,0465)
Variabel tak bebas	
Kebahagiaan	
<i>cut 1</i> (tidak bahagia)	-3,4813 (0,2097)
<i>cut 2</i> (bahagia)	-1,1460 0,1846
<i>cut 3</i> (sangat bahagia)	3,3460 0,1891
Jumlah observasi	11,117
Uji simultan model ( <i>p-value</i> )	0,0000
<i>Pseudo R</i> <sup>2</sup>	2,46%
<i>Count R</i> <sup>2</sup>	99,23%
<i>Goodness of fit test (p-value)</i>	100%

Keterangan: \*signifikan  $\alpha=1\%$ ; \*\*signifikan pada  $\alpha=5\%$   
Sumber: Olahan Data IFLS 5 (2014)

Tabel 2 Hasil Marginal Effect

Variabel Bebas	Dy/dx (Std, Error)				
	Sangat bahagia	tidak bahagia	Tidak bahagia	Bahagia	Sangat bahagia
<i>TP</i>	0,0008** (0,0003)		0,0064** (0,0028)	0,0068** (0,0032)	-0,0140** (0,0063)
<i>HhT</i>	-0,0026* (0,0006)		-0,0205* (0,0040)	-0,0135* (0,0019)	0,0366* (0,0061)
<i>TT</i>	-0,0017* (0,0004)		-0,0141* (0,0037)	-0,0194** (0,0069)	0,0353** (0,0110)
<i>umur</i>	-0,0052** (0,0020)		-0,0402** (0,0145)	-0,0088** (0,0042)	0,0542* (0,0126)
<i>bekerja</i>	0,0012** (0,0004)		0,0097** (0,0035)	0,0116** (0,0052)	-0,0225** (0,0091)
<i>marital</i>	-0,0043* (0,0007)		-0,0344* (0,0041)	-0,0183* (0,0019)	0,0571* (0,0053)
<i>didik1</i>	-0,0030* (0,0006)		-0,0244* (0,0041)	-0,0273* (0,0054)	0,0547* (0,0097)
<i>didik2</i>	-0,0046* (0,0007)		-0,0379* (0,0039)	-0,0514* (0,0071)	0,0939* (0,0110)
<i>didik3</i>	-0,0050* (0,0006)		-0,0416* (0,0031)	-0,1050* (0,0145)	0,1516* (0,0173)
<i>lokasi</i>	0,0012* (0,0003)		0,0099* (0,0026)	0,0098* (0,0026)	-0,0209* (0,0055)

Keterangan: \*signifikan  $\alpha=1\%$ ; \*\*signifikan pada  $\alpha=5\%$   
Sumber: Olahan Data IFLS 5 (2014)