

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dari penelitian mengenai analisis pengaruh antara pergerakan terhadap pola konsumsi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma, dapat di jabarkan beberapa kesimpulannya antara lain, sebagai berikut :

##### 1. Karakteristik Sosial, Ekonomi, dan Demografi Tenaga Kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma

- Karakteristik tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma hampir sebagian besar jenis kelamin tenaga kerjanya adalah 62% perempuan, dan sisanya laki-laki. Perempuan lebih memiliki keterampilan dalam berkarya di industri sehingga, lebih banyak di cari disini. Tingkat pendidikan mereka rata-rata adalah tamatan SMA, walaupun ada beberapa yang hanya tamatan SMP dan bahkan ada juga yang sudah perguruan tinggi tetapi, tidak ada tenaga kerja yang tidak bersekolah atau hanya tamatan SD. Usia yang bekerja disini merupakan yang rata-rata bekerja hampir setengahnya pada usia 18 tahun sampai dengan 25 tahun. Usia yang masih cukup produktif untuk bekerja di industri. Rata-rata juga ada yang sudah berkeluarga dan ada yang belum, kalau yang sudah berkeluarga dan punya 1 anak ada sebesar 42% nya, dan yang punya 2 anak ada 5% nya, dan yang sudah menikah, tetapi belum memiliki anak ada 12% nya dan sisanya sebesar 41% nya masih *single*. Pendapatan tenaga kerja dalam penelitian ini di batasi paling maksimal yang berpendapatan Rp 2.500.000,- dan paling banyak sebesar 68% nya sudah memiliki pendapatan antara Rp 1.450.000,- sampai dengan Rp 2.000.000,- namun, masih ada sebesar 14% nya yang mendapatkan pendapatan  $\leq$  Rp 1.400.000,- dimana UMK Semarang adalah Rp 1.423.500,- per bulan. Status pekerjaannya sebesar 74% nya masih berstatus pekerja kontrak 1% pekerja honorer, dan yang sudah menjadi pekerja tetap hanya ada 25% nya. Sudah 87% dari tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma memiliki kendaraan dan sisanya belum atau tidak memiliki kendaraan. Dari 87% tersebut, yang 72% nya memiliki jumlah 1 kendaraan, 11% nya memiliki 2 kendaraan, dan 4% nya memiliki 3 kendaraan. Ada kemampuan daya beli kendaraan tenaga kerja disini karena sudah banyak yang memiliki kendaraan dengan pendapatan yang relatif rendah.

## 2. Karakteristik Pergerakan Tenaga Kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma

- Karakteristik pergerakan tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma jika di lihat dari asal perjalanannya semuanya berasal dari rumah / tempat tinggal mereka. Jarak tempuh mereka kebanyakan 32% nya menempuh > 20 Km, dan sama-sama memiliki 26% ada pada yang < 5 Km serta 5 Km sampai dengan 10 Km, dan 15 sampai dengan 20 Km terdapat 16% nya. Tetapi, waktu tempuh yang paling banyak adalah antara  $\geq$  30 menit sampai dengan < 60 menit ada sebesar 45% nya serta 35% ada pada < 30 menit, 16% pada waktu  $\geq$  60 menit sampai dengan < 90 menit, dan sisanya 4% ada pada  $\geq$  90 menit. Frekuensi perjalanan tenaga kerja 84% nya menjawab tidak melakukan perjalanan lain selain ke tempat bekerja maka dari itu menunjukkan bahwa hanya 2 kali tautan perjalanan dimana dengan rute rumah – tempat kerja (Kawasan Industri Wijayakusuma) – rumah, dan sisanya melakukan tujuan perjalanan lain seperti mengantar anak ke sekolah atau pasangannya ke tempat kerja, dan lain sebagainya. Tentu untuk kelas menengah ke bawah seperti penelitian-penelitian yang sudah ada sebelumnya sebagian besar menggunakan sepeda motornya dan sisanya menggunakan angkutan umum atau kendaraan lainnya. Penggunaan kendaraan sepeda motor menjadi yang paling dominan tidak hanya tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma tetapi, tenaga kerja di tempat lain juga.

## 3. Karakteristik Pola Konsumsi Tenaga Kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma

- Jika di jumlah rata-rata pola konsumsi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma adalah Rp 1.714.008,- per bulannya sedangkan, rata-rata pendapatan antara Rp 1.450.000,- sampai dengan Rp 2.000.000,- namun, biasanya mereka yang menjawab ini menunjukkan bahwa penghasilan mereka sesuai dengan UMK di Kota Semarang sebesar Rp 1.423.500,-. Dengan proporsi masing-masing pola konsumsi adalah 53% nya di gunakan pola untuk konsumsi, 32% nya adalah pola non konsumsi dan sebesar 15% nya di gunakan sebagai pola untuk transportasi. Karakteristik pola konsumsinya disini terlihat bahwa kebutuhan terbesar ada pada pola untuk konsumsinya sebagai suatu kebutuhan yang primer dan tidak dapat di ganti dengan pilihan lain. Namun, terdapat beberapa tenaga kerja yang pola konsumsinya lebih besar dari pada pendapatannya, tentu dalam hal ini ada beberapa faktor yang mempengaruhi lainnya seperti, bisa saja tenaga kerja memiliki pekerjaan lainnya selain menjadi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma atau hal-hal lainnya.

#### 4. Pengaruh Karakteristik Pergerakan Terhadap Pola Konsumsi Tenaga Kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma

- Pada karakteristik sosial-demografi, dan ekonomi dengan karakteristik pergerakan ada beberapa yang memiliki hubungan yang dapat mempengaruhi. Terlihat bahwa jenis kelamin memiliki hubungan dengan penentuan jarak tempuh ke tempat kerja, kebanyakan perempuan memiliki jarak tempuh yang lebih pendek daripada laki-laki. Dilihat secara fisik laki-laki memiliki fisik yang lebih kuat untuk melakukan perjalanan apalagi yang masih dalam usia produktif. Usia juga nantinya menjadi pengaruh juga dalam mengatur pola untuk pangan dan pola non pangannya, karena semakin muda usia maka semakin kecil pola untuk pangan dan pola non pangannya, karena hanya memikirkan keperluan untuk dirinya sendiri tidak untuk keluarganya. Serta, perjuangan laki-laki untuk mendapat pekerjaan agar mendapatkan pendapatan lebih besar karena harus menafkahi keluarganya sehingga, jarak yang jauh tidak menjadi pengaruh seperti pada perempuan yang masih akan mempertimbangkan jarak tempuhnya. Begitu juga dengan waktu tempuhnya tenaga kerja perempuan akan mempertimbangkan waktu tempuhnya karena sebagai perempuan yang memiliki peran lebih dalam rumah tangga mereka harus membagi waktunya jangan sampai waktu yang ada di luar rumah habis karena waktu tempuh yang terlalu lama di jalan sedangkan, berbeda dengan laki-laki yang tidak menjadi masalah jika memiliki waktu tempuh yang lebih lama dan penguasaan kendaraan laki-laki ini menyebabkan tenaga kerja laki-laki juga dapat lebih cepat dibanding perempuan yang memiliki jarak tempuh yang sama tetapi lebih lama dibanding laki-laki. Ini juga pengaruh dari pemilihan kendaraan yang di gunakan tenaga kerja untuk melakukan perjalanan. Perempuan dan laki-laki kebanyakan dari mereka memang menggunakan sepeda motor namun, jika dilihat kendaraan yang di gunakan adalah angkutan umum yang menggunakan kebanyakan adalah perempuan, hanya sedikit laki-laki yang mau menggunakan angkutan umum. Ini mengapa dengan jarak tempuh yang sama jika menggunakan kendaraan yang berbeda antara angkutan umum dengan sepeda motor tentu lebih menghabiskan waktu tempuh di jalan yang menggunakan angkutan umum. Maka dari itu, jenis kelamin memiliki hubungan dengan jarak tempuh, waktu tempuh, dan kendaraan yang di gunakan karena ketiganya memiliki hubungan dan perbedaan antara perempuan dan laki-laki.
- Pendapatan mempengaruhi kendaraan yang di gunakan oleh tenaga kerja. Pendapatan yang mereka terima jika memiliki kemampuan untuk membayar (*ability to pay*) pada ambang batas yang di tetapkan masing-masing, jika di rasa untuk membayar suatu biaya kendaraan publik tersebut terlalu mahal maka, sebagai alternatifnya harus membelik

kendaraan pribadi seperti sepeda motor. Sehingga, kendaraan yang di miliki akan mempengaruhi juga dengan kendaraan yang akan di gunakan untuk pergi ke tempat kerja. Jika tenaga kerja tidak memiliki kendaraan maka seharusnya mereka menggunakan transportasi publik seperti angkutan umum, namun di temukan beberapa tenaga kerja yang tidak memiliki kendaraan tetapi menggunakan sepeda motor ke tempat bekerja ini bisa di karenakan kendaraan ini milik pinjaman orang lain. Namun, jika hanya 1 kendaraan yang di miliki maka tenaga kerja ada kemungkinan menggunakan sepeda motor miliknya atau menggunakan angkutan umum. Akan berbeda jika, sudah memiliki 2 atau 3 kendaraan maka sudah pasti kendaraan yang di gunakan adalah sepeda motor miliknya. Maka dari itu, jika sudah memiliki kendaraan maka terdapat kemudahan untuk melakukan aktivitas kegiatan tujuan perjalanan lainnya. Walaupun hampir kebanyakan tenaga kerja hanya memiliki 2 kali tauatan perjalanan, yaitu rumah – tempat kerja – rumah namun, karena faktor shift kerja mereka yang berganti-ganti, tetapi tidak menutup kemungkinan jika kendaraan yang di gunakan maka dapat melakukan perjalanan ke tujuan lainnya karena terdapat kemudahan akses perjalanan jika menggunakan kendaraan sendiri.

- Pada karakteristik sosial-demografi dan ekonomi dengan karakteristik pola konsumsi hanya memiliki hubungan pada pola untuk pangan dan pola non pangannya. Pada karakteristik sosial-demografi dan ekonomi tidak memiliki pengaruh sama sekali pada pola untuk transportasinya, karena pola untuk transportasi hanya di pengaruhi dari pergerakan tenaga kerjanya saja. Pola untuk pangan sedikit di pengaruhi juga karena status pekerjaannya, tenaga kerja yang memiliki status pekerja tetap dan pekerja honorer memiliki pola untuk pangan yang lebih kecil di bandingkan dengan yang berstatus pekerja honorer. Pekerja tetap dan pekerja kontrak memiliki pola untuk pangan sebesar 55% dan 53%, sedangkan yang berstatus honorer mencapai 64% ini. Ini karena pekerja tetap memiliki kepastian untuk mendapatkan penghasilan yang tetap dalam jangka waktu yang panjang, dan pekerja kontrak memiliki masa kerja yang di kontrak dalam kurun waktu yang di tetapkan, sehingga pola konsumsinya bisa di gunakan untuk berbagai keperluan di luar pangan. Sedangkan, yang masih berstatus pekerja honorer menggunakan pendapatannya untuk pangan, karena pangan harus di utamakan terlebih dahulu di utama sebelum penggunaan di luar pangan sehingga, pola untuk pangannya lebih besar. Tingkat pendidikan juga memiliki pengaruh terhadap pola pangannya, karena semakin tinggi tingkat pendidikan tenaga kerja maka, memiliki kecenderungan pola pangan yang lebih besar. Ini di karenakan seseorang yang memiliki tingkat pendidikan yang lebih tinggi akan memiliki pengetahuan yang lebih banyak,

sehingga akan semakin bervariasi kebutuhan untuk pangannya. Pola untuk pangan bagi tenaga kerja yang memiliki tingkat pendidikan tamatan SMP dan SMP adalah 58% dan 52%, sedangkan yang tamatan Perguruan Tinggi adalah 67%.

- Pada karakteristik pergerakan dengan karakteristik pola konsumsi memiliki hubungan juga. Jenis kelamin memiliki hubungan dengan jarak tempuh, waktu tempuh, dan kendaraan yang di gunakan. Dimana jarak tempuh dan waktu tempuh akan mempengaruhi pola untuk transportasinya dan pada jarak tempuh juga akan berpengaruh pada pola non pangannya juga. Tenaga kerja yang memiliki waktu tempuh < 30 menit memiliki pengaruh terhadap pola untuk transportasinya sebesar 11%, tidak berpengaruh terhadap pola untuk pangan dan pola non pangannya. Pola untuk pangan pada waktu tempuh < 30 menit 55%, pola non pangannya 34%. Sedangkan, tenaga kerja yang mempunyai waktu tempuh  $\geq$  30 menit sampai dengan < 60menit menghabiskan pola untuk transportasi sebesar 16%, pola untuk pangannya 54%, dan pola non pangannya sebesar 30%. Waktu tempuh yang dilalui oleh tenaga kerja antara  $\geq$  60 menit sampai dengan < 90 menit menghabiskan pola untuk transportasi sebesar 18%, pola untuk pangannya sebesar 47%, dan pola non pangannya sebesar 35%. Sedangkan, ada sedikit penurunan pola untuk transportasi sedangkan waktu tempuhnya mencapai > 90 menit sebesar 17%, ini bisa disebabkan tidak semua tenaga kerja menggunakan pola untuk transportasinya untuk biaya servis atau membeli *sparepart* sehingga, biayanya lebih kecil. Sedangkan, pola non pangan tenaga kerja yang menghabiskan waktu tempuh > 90 menit, yaitu 26% dan 57% pola untuk pangan. Jenis kelamin perempuan akan memiliki jarak tempuh dan waktu tempuh yang lebih pendek daripada laki-laki maka dari itu juga, perempuan memiliki pola untuk transportasi yang lebih kecil daripada laki-laki. Serta, pola non pangan perempuan lebih kecil di bandingkan dengan laki-laki karena pengaruh dari jarak tempuh tenaga kerja perempuan yang lebih kecil itu. Perempuan memiliki pola konsumsi dengan pola untuk transportasinya sebesar 13%, pola non pangannya 34%, dan pola untuk pangannya 53%, sedangkan laki-laki pola untuk transportasi lebih besar, yaitu 17%, dan pola non pangannya lebih kecil sebesar 29%, dan pola untuk pangannya 54%. Perempuan akan mempertimbangkan baik jarak tempuh dan waktu tempuh juga dalam memilih ke lokasi tempat kerja karena secara fisik laki-laki lebih kuat dalam melakukan perjalanan jauh dan waktu yang lebih lama di bandingkan perempuan, dan perempuan juga memiliki tanggungjawab lebih untuk mengurus rumah tangga, sehingga, jangan sampai waktunya terlalu banyak habis di luar. Jarak tempuh juga mempengaruhi pola non pangan tenaga kerja juga, karena jika jaraknya semakin dekat maka biasanya mereka memiliki pola non pangan yang

lebih besar, sedangkan jika jarak tempuhnya sudah jauh maka mereka harus menekan biaya pada pola non pangannya agar kebutuhan dapat terpenuhi semuanya. Pola untuk transportasi tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh < 5 Km sebesar 11%, sedangkan pola non pangannya sebesar 35%, dan pola untuk pangannya sebesar 54%. Tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh 5 Km sampai dengan 10 Km pola untuk transportasinya terdapat kenaikan menjadi 15%, pola non pangannya menurun menjadi 31%, dan pola untuk pangannya tetap sama. Pola untuk transportasi pada jarak tempuh 15 Km sampai dengan 20 Km menjadi 17%, pola non pangannya tetap 31%, dan pola untuk pangannya sebesar 52%. Sedangkan, pola untuk transportasi tenaga kerja yang menghabiskan jarak > 20 Km sebesar 16%, pola non pangannya 32% dan pola untuk pangannya sebesar 52%.

- Sedangkan, kendaraan yang di gunakan atau pemilihan moda tenaga kerja pada dasarnya memiliki pengaruh tidak hanya dari jenis kelamin, melainkan juga dari pendapatan dan jumlah kendaraan yang di miliki. Jika pendapatannya kecil menyebabkan kemampuan untuk membayar suatu unit pelayanan transportasi publik seperti angkutan umum pada ambang batas yang di tentukan oleh masing-masing, maka tenaga kerja harus memiliki alternatif lain agar dapat melakukan pergerakan ke tempat bekerjanya. Jika, di rasa sepeda motor memiliki biaya yang lebih murah di badningkan menggunakan angkutan umum maka, tenaga kerja akan memilih untuk memiliki kendaraan dan menggunakannya untuk bekerja. Apalagi jika jumlah kendaraan yang di miliki lebih dari 1 sudah pasti moda atau kendaraan yang digunakan adalah sepeda motor, sedangkan jika hanya memiliki 1 tenaga kerja bisa menggunakan sepeda motor itu atau menggunakan angkutan umum karena kendaraan yang di miliki di gunakan oleh anggota keluarga lainnya. Jumlah kendaraanpun juga memiliki pengaruhnya terhadap frekuensi perjalanan, jika jumlah kendaraan yang di miliki semakin banyak maka, akan semakin banyak juga frekuensi perjalanannya karena kemudahan dalam bergerak dari tujuan yang satu ke tujuan lainnya.
- Dari analisis ini juga di ketahui juga semakin jauh jarak tempuhnya maka akan semakin besar pola untuk transportasinya namun, pola non pangannya semakin kecil, begitu juga dengan sebaliknya. Tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh < 5 km memiliki pola untuk transportasi sebesar 11% sedangkan pola non pangannya sebesar 35%. Sedangkan, tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh lebih jauh, yaitu antara 15 Km sampai dengan 20 Km, memiliki pola untuk transportasi sebesar 17% dan pola non pangannya sebesar 31%. Ini disebabkan karena pola untuk transportasinya semakin besar akibat dari jarak tempuh yang lebih jauh maka, tenaga kerja akan menekan pada pola non pangannya,

namun, tidak merubah pola untuk pangannya. Pola untuk pangan merupakan kebutuhan primer sehingga, tidak dapat di gantikan dengan kebutuhan lainnya. Sehingga, bagaimanapun pergerakannya tidak mempengaruhi pola untuk pangannya. Begitu juga dengan waktu tempuh, semakin lama waktu tempuhnya maka akan semakin besar pola untuk transportasinya naumn, tidak akan merubah pola non pangan dan pola untuk pangannya.

## 5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil kesimpulan yang sudah di uraikan di atas, penelitian ini memiliki rekomendasi khususnya untuk peningkatan kesejahteraan tenaga kerja dengan melihat bagaimana pergerakan apakah dapat mempengaruhi pola konsumsinya. Adapun rekomendasi dari hasil penelitian yang dapat di jadikan masukan bagi pihak-pihak terkait, yaitu :

- Pada beberapa pihak terkait perlu mengusahakan untuk meminimalisir biaya transportasi ini maka perlu adanya penyediaan bus untuk karyawan atau penyediaan alat transportasi lainnya sehingga, pengeluaran untuk biaya transportasinya lebih minim. Karena kendaraan yang di gunakan juga akan mempengaruhi pola konsumsinya. Dalam penemuan ini dapat di ketahui mengenai karakteritik-karakteristik pergerakan yang mempengaruhi pola konsumsinya. Sehingga, melihat dari karakteristik jenis kelamin saja ternyata dapat terlihat akan mempengaruhi perilaku mereka dalam menentukan jarak tempuh, waktu tempuh, dan kendaraan yang di gunakan.
- Rekomendasi untuk meminimalkan jarak tempuh dan waktu tempuh juga bisa dengan penyediaan pemukiman di sekitar Kawasan Industri Wijayakusuma. Perlu juga adanya pengembangan kawasan industri tidak hanya sekedar kawasan untuk masing-masing pabrik tetapi, juga perlu adanya penyediaan perumahan untuk tenaga kerja di sekitar kawasan. Agar jarak tempuh yang di lalui oleh tenaga kerja semakin pendek, dan waktu tempuhnya juga semakin singkat. Sehingga, energi yang di habiskan di jalan oleh tenaga kerja tidak mengganggu kinerjanya, maka tingkat kinerjanya akan semakin maksimal. Serta, tenaga kerja tidak hanya dapat efektif dalam bekerja namun, juga bisa lebih efisien dalam melakukan jarak tempuh dan waktu tempuh perjalanannya.
- Pergerakan tenaga kerja dalam hal ini mempengaruhi proporsi pola untuk transportasinya, seperti semakin jauhnya jarak tempuh dan semakin lamanya waktu yang di tempuh dalam perjalanan bekerja tenaga kerja maka, kecenderungannya akan semakin besar proporsi pola untuk transportasinya. Jika, biaya operasional untuk transportasi publik meningkat dan kondisi lain tidak berubah maka, kemampuan finansial tenaga kerja tetap dan mengindikasikan bahwa tenaga kerja harus membayar

biaya perjalanannya sampai pada mendekati ambang batasnya atau dengan istilah lain kemampuan daya beli atau *ability to pay*. Tenaga kerja memerlukan alternatif lain jika biaya yang di keluarkan untuk membayar satu unit pelayanan dan di rasa biaya menggunakan kendaraan pribadi khususnya motor lebih murah maka, tenaga kerja akan mengambil alternatif ini. Fenomena ini juga sudah banyak terjadi di Indonesia, karena faktor-faktor lain juga yang mempengaruhi tenaga kerja memiliki tingkat penggunaan sepeda motor yang tinggi. Maka, perlu pertimbangan-pertimbangan seperti melihat karakteristik sosial-demografi dan ekonomi serta karakteristik pergerakannya juga. Apalagi melihat frekuensi perjalanan tenaga kerja yang kecil ini bisa jika disediakan bus karyawan atau angkutan umum yang sesuai dengan kebutuhan, karena jarang tenaga kerja selama perjalanan ke tempat bekerjanya melakukan tujuan perjalan lainnya.

- Lokasi Kawasan Industri Wijayakusuma sudah cukup strategis karena terletak di jalan raya ekonomi Jakarta-Semarang. Namun, perlu di sadari dimana terdapat lokasi industri inilah menyebabkan terdapatnya pergerakan seseorang karena motif ekonomi untuk datang ke kawasan ini. Penyediaan transportasi publik yang lebih mudah dan nyaman khususnya daerah pinggiran atau perbatasan Kota Semarang, karena banyak juga tenaga kerja *commuter* dari daerah sekitar Semarang seperti Kabupaten Kendal dan Kabupaten Demak. Tidak hanya itu, pertimbangan biaya akan mempengaruhi seseorang dalam menentukan kendaraan yang di gunakan juga, jika harga yang di rasa tidak memberatkan dan memiliki efisiensi yang lebih tinggi di bandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi maka, tidak menutup kemungkinan untuk mengubah kendaraan yang akan di gunakan untuk bekerja. Perlu adanya peninjauan lebih lanjut mengenai penggunaan transportasi publik. Sehingga, lalu lintas tidak semakin padat dengan banyaknya sepeda motor yang melintas karena jika di biarkan begitu saja seperti yang sudah terjadi sekarang terus meningkatnya penggunaan kendaraan sepeda motor di jalan dan tidak menutup kemungkinan ke depannya akan terus bertambah. Dengan melihat karakteristik sosial-demografi dan ekonomi akan diketahui apa saja yang mempengaruhi pola konsumsinya, seperti faktor usia, status pekerjaan, jumlah anggota keluarga dapat mempengaruhi pola untuk pangannya. Sedangkan, faktor usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan jumlah anggota keluarga akan mempengaruhi pola non pangannya. Dari penelitian ini juga dapat di teruskan karena perbedaan-perbedaan karakteristik sosial-demografi dan ekonomi seseorang akan mempengaruhi perilaku pergerakannya sehari-hari, seperti jenis kelaminnya, pendapatan yang mereka terima, dan jumlah kendaraan yang di miliki. Sedangkan, jika karakteristik pergerakannya juga



berbeda maka akan mempengaruhi juga perilaku seseorang untuk mengatur pola konsumsinya.

- Peningkatan mutu pendidikan tenaga kerja juga perlu di tingkatkan karena rata-rata hanya tamatan SMA, maka dari itu perilaku seseorang akan mempengaruhi dengan sesamanya maupun dengan lingkungannya, salah satunya yaitu perilaku seseorang dalam pergerakannya sehari-hari. Dalam penelitian ini di temukan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikannya maka, akan semakin besar pola konsumsinya, karena pendidikan akan memperluas pikiran seseorang, sehingga kebutuhannya akan semakin beragam. Aspek pendidikan memiliki pengaruh terhadap produktivitas karena pada dasarnya pendidikan adalah sumber daya terbesar bagi manusia. Melalui pendidikan manusia dapat berpikir lebih sistematis, kreatif, dan kritis dalam menghadapi berbagai permasalahan serta memandang kehidupan jauh ke depan khususnya untuk memilih pola pergerakan agar dapat mengatur pola konsumsinya lebih baik lagi.