



**PENGARUH PERGERAKAN TERHADAP POLA KONSUMSI TENAGA KERJA DI KAWASAN INDUSTRI
WIJAYAKUSUMA**

Raetami Adira Saraswati¹ dan Anita Ratnasari R²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

Email : raetamiadira@gmail.com

Abstrak :

Kawasan industri menyerap banyak tenaga kerja dari berbagai wilayah baik dari dalam kota maupun dari luar kota. Salah satunya Kawasan Industri Wijayakusuma yang terletak di jalan raya ekonomi Semarang-Jakarta. Banyak tenaga kerja industri yang melakukan pergerakan dari tempat tinggalnya menuju ke tempat bekerjanya yaitu Kawasan Industri Wijayakusuma maupun sebaliknya setiap hari. Perlunya mengetahui karakteristik sosial-demografi dan ekonomi, karakteristik pergerakan, dan karakteristik pola konsumsi tenaga kerja agar dapat mengetahui pengaruhnya satu sama lain.

Dalam penelitian ini ternyata di temukan bahwa pergerakan akan mempengaruhi pola konsumsi tenaga kerja. Terlihat dari jenis kelamin akan mempengaruhi jarak tempuh, waktu tempuh, dan kendaraan yang akan di gunakan ke tempat bekerja. Perempuan lebih cenderung memiliki jarak tempuh dan waktu tempuh yang lebih pendek daripada laki-laki. Pendapatan juga akan mempengaruhi kendaraan yang akan di gunakan oleh tenaga kerja, serta jumlah kendaraan yang di miliki akan mempengaruhi juga pada kendaraan yang akan di gunakan dan frekuensi perjalanan si tenaga kerja itu sendiri. Jarak tempuh dan waktu tempuh tenaga kerja ternyata akan mempengaruhi pola konsumsinya khususnya pada proporsi pola untuk transportasi, semakin jauh jarak tempuh atau semakin lama waktu tempuh tenaga kerja akan semakin besar proporsi pola untuk transportasinya. Jika jarak tempuhnya semakin jauh juga maka akan ada perilaku tenaga kerja untuk menekan proporsi pola non pangannya agar semua kebutuhannya akan tercukupi. Namun, bagaimanapun pergerakan tenaga kerja tidak akan mempengaruhi proporsi pola untuk pangannya karena hal ini merupakan kebutuhan primer yang tidak dapat di ganti dengan kebutuhan lainnya.

Penyediaan sarana transportasi yang memadai, melihat juga dari aspek biaya karena hal ini akan menjadi faktor pertimbangan untuk tenaga kerja dalam memilih kendaraan yang akan di gunakan ke tempat kerja. Selain itu, perlunya penyediaan perumahan di sekitar kawasan industri, agar jarak tempuh dan waktu tempuh tenaga kerja akan semakin dekat sehingga, akan semakin efektif dan efisien baik dalam waktu, tenaga, dan biaya yang akan di keluarkan untuk transportasi.

Kata kunci : pergerakan, pola pergerakan, pola konsumsi, kawasan industri

Abstract:

Industrial estates absorb huge number of labors from different regions, intra and across cities. One of Industrial Estate is Wijayakusuma Industrial Areas, which is located on the trade route of Semarang-Jakarta. Rapid city development whilst residential areas are getting father from the city center where people are going for work. There is a need to know the socio-demographic and economic characteristics, the characteristics of the movement itself, and the characteristic of labor's consumption patterns in order to determine how they influence each others.

This study revealed that movement will affects labor's consumption patterns. Gender affects mileage affects travel time, an preferences on vehicle that they use to work. Women are more likely to have shorter mileage and less travel time than men. Income also affects preferences on vehicles that will be used by labors. Number

of vehicles owned affects their choice on on mode transportation that will be used for work and the trip frequency. Positive effect on travel distance and travel time to the consumption pattern, especially on the transportation pattern. Longer travel distance and longer travel time will increase the proportion of the transportation pattern. When travel distance is longer then labors will reduce the proportion of non food products so they can fulfill other necessities. However, labor movement will not affect the proportion for food patterns as food is a primary necessity that can mot be replaced.

Providing sufficient transportation facilities. Also to do a review, on the cost aspect as this will be one of the consideration factor of the labor choosing the mode of transportation that will use for work. In addition, there is a need to provide housing in the surroundings of industrial estate thus will decrease the mileages and travel time of the labors and will increase the effectiveness and efficiencies on time, efforts, and expenses that they have to spend for transporting.

Keywords : movement, patterns on movements, patterns of consumption, industrial estate

PENDAHULUAN

Kota Semarang merupakan ibu kota provinsi Jawa Tengah dan menjadi kota metropolitan terbesar kelima di Indonesia setelah Jakarta, Surabaya, Bandung, dan Medan. Kota Semarang sangat berkembang pesat yang memiliki jumlah penduduk kurang lebih 2 juta jiwa penduduk. Perkembangan pesat jumlah penduduk ini menimbulkan kepadatan lalu lintas dengan berbagai tujuan aktivitas penduduknya. Kawasan industri merupakan salah satu kawasan yang potensial, karena dari kawasan ini dapat menimbulkan suatu rangsangan aktivitas pergerakan bermotif ekonomi. Kawasan Industri Wijayakusuma merupakan salah satu dari beberapa kawasan industri yang terdapat di Semarang, dimana suatu kawasan yang memiliki lokasi yang strategis di jalan ekonomi utama Jakarta-Semarang, serta banyaknya jenis usaha industri yang terdapat disana. Sehingga, dari adanya kegiatan ekonomi ini menciptakan lapangan pekerjaan bagi tenaga kerja baik dari wilayah itu sendiri maupun dari wilayah lain. Tenaga kerja membutuhkan lapangan pekerjaan dimana untuk memenuhi kebutuhannya tersebut dibutuhkan moda transportasi untuk membantu suatu pergerakan dari lokasi tempat tinggal menuju tempat bekerjanya. Banyak ditemukan lokasi tempat tinggal menuju lokasi bekerja jauh sehingga, membutuhkan jarak, biaya dan waktu yang lebih bagi tenaga kerja tersebut dibandingkan dengan yang lokasi tempat tinggalnya dekat dengan lokasi bekerja.

Tenaga kerja industri harus mampu mencukupi kebutuhan hidupnya dari penghasilannya yang ada untuk kebutuhan konsumsinya baik pola untuk pangan, pola non pangan, dan pola untuk transportasi. Perlu dilakukan pendekatan secara disagregat guna menjelaskan perilaku individu konsumen, yang sangat tergantung pada tujuan, ketersediaan sumber daya, teknologi, dan kondisi ekonomi.

Dimana tenaga kerja itu bertempat tinggal dan bekerja terjadi jarak yang cukup jauh karena terjadi perbedaan dua fungsi tata guna lahan yang membuat bangkitan dan tarikan namun, disatu sisi harus terjadi proses pemenuhan kebutuhan kehidupannya. Pergerakan seseorang didukung dengan adanya moda transportasi, baik transportasi pribadi maupun transportasi publik. Hampir sebagian besar tenaga kerja industri memiliki kendaraan pribadi khususnya motor, moda tersebut yang biasa digunakan sehari-hari untuk aktivitas bekerja. Dari hal tersebut, penelitian ini ingin melihat pengaruh pergerakan terhadap pola konsumsinya, seberapa besar pengaruhnya, seperti apa karakteristik sosial-demografi dan ekonomi tenaga kerja industri dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pergerakan terhadap pola konsumsi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma sehingga, dapat memberikan masukan yang berarti dalam pengambilan keputusan terkait dengan perencanaan sistem transportasi tenaga kerja dan kebijakan transportasi yang sesuai dengan kondisi yang ada di lapangan

KAJIAN LITERATUR

Pengertian dan Fungsi Transportasi

Transportasi merupakan usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dimana ditempat lain objek tersebut lebih bermanfaat (Miro, 2002). Transportasi menjadi bagian dari fungsi dan aktivitas masyarakat, dan terdapat gaya hidup, jangkauan, dan lokasi-lokasi kegiatan didalamnya. Dalam permasalahan transportasi membahas mengenai 3 hal mencakup tempat asal, proses pindah, dan tempat tujuan.

Pola Pergerakan

Pola pergerakan merupakan suatu kegiatan satu arah dari tempat asal ke tempat tujuan, dengan menggunakan moda tertentu. Pergerakan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan, bukan yang berasal dari tempat tinggal sehingga pola sebaran dari tata guna lahan suatu kota akan mempengaruhi pola perjalanan seseorang (Tamin, 2000:19).

Ciri pergerakan dapat didasarkan berdasarkan empat faktor, yaitu tujuan, waktu, jarak, dan biaya transportasi. Pilihan untuk melakukan pergerakan apabila seseorang secara langsung menyatakan dirinya dalam sebuah permintaan atau keinginan untuk melakukan pergerakan, ada juga karena adanya suatu permintaan turunan dalam artian perjalanan diinginkan bukan berasal secara langsung tetapi berasal dari sektor lain untuk melakukan perjalanan.

Bangkitan dan Tarikan

Dapat diketahui ada bangkitan dan tarikan, maka dengan adanya tata guna lahan menimbulkan bangkitan dan tarikan pada suatu tempat. Bangkitan perjalanan merupakan tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari satu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona (Tamin, 2000 : 40).

Perilaku Pergerakan

Perilaku manusia merupakan sebuah cerminan dari aksi dan aktivitas yang dilakukan oleh manusia itu sendiri, yang dapat berupa interaksi secara fisik maupun non-fisik antar manusia ataupun dengan lingkungannya (Salman, 2010). Sehingga, perilaku seseorang akan mempengaruhi dengan sesamanya maupun dengan lingkungannya, salah satunya yaitu perilaku seseorang dalam pergerakannya sehari-hari. Aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur dibagi dalam empat komponen, yaitu (Kitamura, 2010) :

- Frekuensi perjalanan (travel frequency), yaitu banyaknya perjalanan yang dilakukan
- Waktu tempuh perjalanan (travel time), yaitu total waktu yang dihasilkan dari perjalanan yang dilakukan
- Biaya perjalanan (travel cost), yaitu total biaya yang dikeluarkan untuk melakukan perjalanan
- Jarak tempuh perjalanan (travel distance), yaitu total panjang perjalanan yang ditempuh.

Pengertian Pola Konsumsi

Pola konsumsi diartikan sebagai tanggapan aktif manusia terhadap lingkungan alam maupun lingkungan sosial yang berkaitan erat dengan kehidupan kebudayaan masyarakat, dimana tanggapan aktif yang ada bisa dalam bentuk pemenuhan kebutuhan primer dan sekunder (Moehadi,dkk, 1981, dalam Tika (2010 : 19)). Maka dari itu, dapat diketahui bahwa pola konsumsi itu sendiri merupakan kebutuhan manusia baik berupa barang atau jasa yang dialokasikan selain untuk kepentingan pribadi, tetapi juga untuk kepentingan rumah tangga yang pada dasarnya berdasarkan tata hubungan dan tanggungjawab baik sebagai kebutuhan primer maupun kebutuhan sekunder.

Pola konsumsi sangat perlu diatur dengan baik sehingga, dapat memaksimalkan keputusan yang diperoleh dari pendapatan seseorang. Sehingga, pengeluaran tidak lebih besar dari pendapatan yang diterima.

Pengeluaran konsumsi dalam rumah tangga antara lain meliputi (Susenas, 1999) :

1. Pengeluaran untuk kebutuhan makan dan minum sehari-hari
Pengeluaran ini merupakan pengeluaran pokok/ utama yang dikeluarkan oleh setiap rumah tangga untuk setiap bulannya.
2. Pengeluaran rekening listrik, rekening telepon, dan rekening air minum
Pengeluaran ini merupakan pengeluaran yang biasanya dikeluarkan oleh rumah tangga setiap bulannya.
3. Pengeluaran untuk aneka barang dan jasa
Pengeluaran ini antara lain meliputi pengeluaran untuk sabun mandi, sabun cuci, pakaian, sepatu, sandal, alat kosmetika, ke salon, ke bengkel, rekreasi, dll
4. Biaya pendidikan
Pengeluaran pendidikan ini antara lain meliputi uang SPP, uang kursus, dll
5. Biaya kesehatan
Pengeluaran ini antara lain meliputi biaya rumah sakit, puskesmas, dokter praktisi, dukun, obat-obatan, dll
6. Barang tahan lama
Pengeluaran ini antara lain meliputi pengeluaran untuk alat rumah tangga, perkakas, alat dapur, alat hiburan, barang elektronik, perhiasan emas, kendaraan, kamera digital, handphone, dll
7. Pengeluaran untuk pajak dan asuransi
Pengeluaran ini merupakan pengeluaran yang dikeluarkan oleh rumah tangga setiap bulannya atau setiap tahunnya.
8. Pengeluaran konsumsi BBM untuk kebutuhan sehari-hari
Pengeluaran ini antara lain meliputi pengeluaran untuk minyak tanah/gas untuk kebutuhan memasak sehari-hari.
9. Pengeluaran konsumsi BBM untuk kebutuhan pergerakan
Pengeluaran ini antara lain meliputi pengeluaran untuk bensin/solar/lainnya untuk kebutuhan pergerakan.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pengaruh pergerakan terhadap pola konsumsi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma. Fokus penelitian ini lebih kepada melihat pergerakan tenaga kerja berupa karakteristik sosial, ekonomi, dan demografi dan karakteristik pergerakan yang dikaitkan dengan melihat pengaruhnya terhadap pola konsumsinya. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif deskriptif. Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang menggunakan asumsi-asumsi pendekatan positivis (Prasetyo dan Lina, 2005). Penelitian ini menggunakan teknik acak terapis (*stratified random sampling*) karena objek penelitian bersifat homogen, maka dari itu membagi lebih dulu populasi atas kelas-kelas atau sub populasi. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini analisis *crosstab* dan analisis deskriptif. Data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi pengumpulan data di lapangan yang dilakukan dengan mengumpulkan melalui observasi, kuisioner, literatur review dan survei instansi atau perusahaan di Kawasan Industri Wijayakusuma. Tahapan analisisnya adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis karakteristik sosial-demografi dan ekonomi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma.
2. Menganalisis dan memahami karakteristik pergerakan tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma.
3. Menganalisis pola konsumsi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma.
4. Menganalisis pengaruh pergerakan terhadap pola konsumsi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma.

1. Analisis Pengaruh Karakteristik Sosial-Demografi dan Ekonomi Terhadap Karakteristik Pergerakan Tenaga Kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma

Karakteristik sosial-demografi dan ekonomi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma menjadi pengaruh terhadap karakteristik pergerakannya juga. Berikut ini merupakan hasil temuan dari analisis pengaruh karakteristik sosial-demografi dan

ekonomi dengan karakteristik pergerakan tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma :

TABEL I
ANALISIS CROSSTAB PENGARUH KARAKTERISTIK SOSIAL-DEMOGRAFI DAN EKONOMI TERHADAP KARAKTERISTIK PERGERAKAN TENAGA KERJA DI KAWASAN INDUSTRI WIJAYAKUSUMA

No	Analisis Crosstab		Nilai		
1		Jarak Tempuh	<i>Chi-Square Tests</i>	0,021	
			<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Phi</i>	0,301
2	Jenis Kelamin	Waktu Tempuh	<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Cramer'sV</i>	0,174
			<i>Chi-Square Tests</i>	<i>Countingency Coefficient</i>	0,289
3		Kendaraan yang di gunakan	<i>Chi-Square Tests</i>	0,14	
			<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Phi</i>	0,285
4	Pendapatan		<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Cramer'sV</i>	0,285
			<i>Chi-Square Tests</i>	<i>Countingency Coefficient</i>	0,274
5	Jumlah Kendaraan	Frekuensi Perjalanan	<i>Chi-Square Tests</i>	0,001	
			<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Phi</i>	0,323
6		Kendaraan yang di gunakan	<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Cramer'sV</i>	0,323
			<i>Chi-Square Tests</i>	<i>Countingency Coefficient</i>	0,308
4			<i>Chi-Square Tests</i>	0,027	
			<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Phi</i>	0,331
5			<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Cramer'sV</i>	0,234
			<i>Chi-Square Tests</i>	<i>Countingency Coefficient</i>	0,324
5			<i>Chi-Square Tests</i>	0,002	
			<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Phi</i>	0,404
6			<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Cramer'sV</i>	0,285
			<i>Chi-Square Tests</i>	<i>Countingency Coefficient</i>	0,374
6			<i>Chi-Square Tests</i>	0,001	
			<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Phi</i>	0,428
			<i>Asymtotic Standart Error</i>	<i>Cramer'sV</i>	0,303
			<i>Chi-Square Tests</i>	<i>Countingency Coefficient</i>	0,394

Sumber : Analisis Penyusun, 2014

Dari tabel di atas, setelah di lakukan analisis *Crosstab* di ketahui bahwa antara variabel karakteristik sosial-demografi dan ekonomi ada yang memiliki hubungan dengan karakteristik pergerakan tenaga kerja. Terlihat dari semua nilai *Chi-Square* nya kurang dari 0,05 maka H_0 di tolak, maka ada hubungan antar variabel yang memiliki hubungan dan nilai *Phi*, *Cramer's V*, dan *Countingency Coefficient* nya lebih mendekati 0 maka hubungannya tidak begitu erat. Dapat dilihat

bahwa jenis kelamin memiliki hubungan dengan pergerakan tenaga kerja, seperti mempertimbangkan jarak tempuh, waktu tempuh, dan pemilihan kendaraan yang di gunakan untuk bekerja. Pendapatan yang di terima tenaga kerja juga mempengaruhi pemilihan kendaraan yang di gunakan untuk bekerja. Jumlah kendaraan yang di miliki oleh tenaga kerja juga akan mempengaruhi frekuensi perjalanannya, dan pemilihan kendaraan yang akan di gunakan untuk bekerja. Keterkaitan ini juga dapat dilihat dari

hubungan masing-masing variabel di bawah ini, yaitu :

TABEL II
HUBUNGAN ANTARA VARIABEL KARAKTERISTIK SOSIAL_ DEMOGRAFI DAN EKONOMI DENGAN VARIABEL KARAKTERISTIK PERGERAKAN TENAGA KERJA DI KAWASAN INDUSTRI

No	Jenis Kelamin	Jarak Tempuh				Jumlah
		< 5 Km	5-10 Km	15-20 Km	> 20 Km	
1	Perempuan	21,5 %	13,1 %	10 %	16,9 %	61,5 %
2	Laki-Laki	4,6 %	13,1 %	5,4 %	15,4 %	38,5 %
Jumlah		26,2 %	26,2 %	15,4 %	32,3 %	100%
No	Jenis Kelamin	Waktu Tempuh				Jumlah
		< 30 Menit	≥ 30 s/d < 60 Menit	≥ 60 s/d < 90 Menit	≥ 90 Menit	
1	Perempuan	26,9 %	23,1 %	10,8 %	0,8 %	61,5 %
2	Laki-Laki	7,7 %	20,8 %	6,9 %	3,1 %	38,8 %
Jumlah		34,6 %	43,8 %	17,7 %	3,9 %	100 %
No	Jenis Kelamin	Kendaraan yang di gunakan				Jumlah
		Sepeda Motor	Mobil	Angkutan Umum	Lain-lain	
1	Perempuan	39,2 %	0 %	20,8 %	1,5 %	61,5 %
2	Laki-Laki	35,4 %	0 %	2,3 %	0,8 %	38,5 %
Jumlah		74,6 %	0 %	23,1 %	2,3 %	100 %
No	Pendapatan	Kendaraan yang di gunakan				Jumlah
		Sepeda Motor	Mobil	Angkutan Umum	Lain-lain	
1	≤ Rp 1.400.000,-	16,2 %	0 %	10 %	0,8 %	26,9 %
2	> Rp 1.450.000,- s/d ≤ Rp 2.000.000,-	55,4 %	0 %	11,5 %	0,8 %	67,7 %
3	> Rp 2.050.000,- s/d ≤ Rp 2.500.000,-	2,3 %	0 %	2,3 %	0,8 %	5,4 %
Jumlah		73,8 %	0 %	23,8 %	2,4 %	100 %
No	Jumlah Kendaraan	Frekuensi Perjalanan			Jumlah	
		2 Kali Tautan	3 s/d 5 Kali Tautan	6 s/d 8 Kali Tautan		
1	Tidak Memiliki Kendaraan	10,8 %	2,3 %	0 %	13,1 %	
2	1 Kendaraan	62,3 %	7,7 %	2,3 %	72,3 %	
3	2 Kendaraan	8,5 %	2,3 %	0 %	10,8 %	
4	3 Kendaraan	1,5 %	0,8 %	1,5 %	3,8 %	
Jumlah		83,1 %	13,1 %	3,8 %	100 %	
No	Jumlah Kendaraan	Kendaraan yang di gunakan				Jumlah
		Sepeda Motor	Mobil	Angkutan Umum	Lain-Lain	
1	Tidak Memiliki Kendaraan	5,4 %	0 %	6,2 %	1,5 %	13,1 %
2	1 Kendaraan	53,8 %	0 %	17,7 %	0,8 %	72,3 %
3	2 Kendaraan	10,8 %	0 %	0 %	0 %	10,8 %

4	3 Kendaraan	3,8 %	0 %	0 %	0 %	3,8 %
	Jumlah	73,8 %	0 %	23,9 %	2,3 %	100 %

Sumber: Analisis Penyusun, 2014

Dari tabel di atas, dapat dilihat bahwa, jenis kelamin perempuan memiliki kecenderungan lebih memilih jarak tempuh dan waktu tempuh yang lebih pendek di bandingkan laki-laki. Fisik laki-laki yang lebih kuat dalam melakukan perjalanan yang lebih jauh, perempuan juga memiliki peran lebih di dalam rumah tangga sehingga, jarak dan waktu yang terlalu jauh akan menghabiskan banyak waktunya di luar rumah. Begitu juga dengan pemilihan kendaraan yang akan di gunakan ke tempat bekerja, tenaga kerja perempuan dan laki-laki sama-sama hampir kebanyakan menggunakan sepeda motor namun, perbedaannya adalah tenaga kerja perempuan masih banyak juga yang menggunakan angkutan umum namun, hanya sedikit laki-laki yang mau menggunakan angkutan umum ke tempat bekerjanya. Ini di sebabkan karena tidak semua perempuan memiliki keahlian mengendarai sepeda motor sehingga, mau tidak mau sebagai alternatifnya maka menggunakan angkutan umum. Maka dari itulah, yang menyebabkan waktu tempuh antara perempuan dan laki-laki tidak memiliki perbedaan waktu yang cukup jauh sedangkan jarak antara laki-laki dan perempuan cukup berbeda jauh, Ini di karenakan masih banyak perempuan yang menggunakan angkutan umum, walaupun sama-sama memiliki jarak yang sama tentu dalam penggunaan angkutan umum akan lebih lama waktu tempuhnya di bandingkan menggunakan sepeda motor.

Jumlah pendapatan akan mempengaruhi juga pemilihan kendaraan yang di gunakan, walaupun sebesar 73,8% dari tenaga kerja yang ada memilih sepeda motor untuk di gunakan bekerja. Berapapun pendapatan mereka dari yang < Rp 1.400.000,- sampai dengan ≤ Rp 2.500.000,- lebih memilih sepeda motor sebagai kendaraan yang di gunakan. Ini dikarenakan efisiensi waktu, biaya, maupun tingkat kenyamanan sehingga, banyak tenaga kerja yang memilih sepeda motor. Selagi pendapatan mereka dapat untuk membeli / menyicil kendaraan mereka akan gunakan

membeli sehingga, memiliki kendaraan untuk di gunakan bekerja. Jika pendapatannya tidak mencukupi maka tidak dapat mampu membayar untuk membeli / menyicil kendaraan. Kemampuan membayar (*ability to pay*) dapat didefinisikan sebagai besarnya rupiah yang masyarakatnya mau mengeluarkan sebagai pembayaran satu unit pelayanan angkutan umum yang dikehendakinya (Rosilawati, 2001 : 46). Besarnya *ability to pay* tenaga kerja terhadap pemilihan moda untuk pergerakan dipengaruhi oleh kondisi ekonomi tenaga kerja yang bersangkutan dan juga tergantung pada kondisi sosial budayanya.

Jumlah kendaraan yang di miliki juga akan mempengaruhi frekuensi perjalanan dan kendaraan yang di akan gunakan ke tempat kerja. Memiliki kecenderungan jika tenaga kerja memiliki kendaraan maka, akan lebih mudah dalam pergerakannya, sehingga, frekuensi perjalanannya bisa lebih tinggi di bandingkan yang tidak memiliki kendaraan. Tenaga kerja hampir sebagian besar hanya memiliki 2 kali tautan perjalanan dengan berapapun jumlah kendaraan yang di milikinya. Ini di karenakan *shift* kerja yang berganti-ganti, dan juga karena masih banyak juga tenaga kerja disini masih belum berkeluarga, maka dari itu, kebutuhannya tidak akan sebanyak jika sudah berkeluarga. Karena jika sudah berkeluarga perlu memikirkan kebutuhan keluarganya dan lebih memiliki banyak tujuan perjalanan. Serta, jumlah kendaraan yang di miliki akan mempengaruhi kendaraan yang akan di gunakan, jika tenaga kerja tidak memiliki kendaraan maka, sudah di pastikan seharusnya menggunakan angkutan umum, namun dalam penelitian ini di temukan yang tidak memiliki kendaraan tetapi, menggunakan sepeda motor untuk bekerja ada sebesar 5,4% nya. Ini bisa di karenakan keefisienan penggunaan sepeda motor sehingga, kendaraan yang mereka gunakan adalah milik pinjaman baik milik orang lain atau milik orang tuanya sendiri. Namun, jika kendaraan yang di

memiliki hanya 1 memiliki kecenderungan, akan memilih sepeda motor atau angkutan umum, karena jika kendaraan yang di miliki di pakai oleh anggota keluarganya maka, harus menggunakan angkutan umum untuk bekerja.

2. Analisis Pengaruh Karakteristik Sosial-Demografi dan Ekonomi Terhadap Karakteristik Pola Konsumsi Tenaga Kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma

Pada penelitian ini ingin melihat pengaruh pergerakan terhadap pola konsumsi tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma. Variabel-variabel yang terdapat pada karakteristik sosial-demografi dan ekonomi adalah pendidikan, usia, jenis

Berbeda jika memiliki 2 atau 3 kendaraan, tentu kendaraan yang di gunakan sudah pasti adalah sepeda motor, karena kemudahan penggunaan dan faktor efisiensi waktu maupun biaya yang di keluarkan. kelamin, jumlah anggota keluarga, pendapatan, status pekerjaan, dan kepemilikan kendaraan. Karakteristik pola konsumsi yang di bagi menjadi 3, yaitu proporsi pola untuk pangan, proporsi pola non pangan, dan proporsi pola untuk transportasi. Apakah terdapat perbedaan jika pergerakan yang satu dengan yang lainnya berbeda dan mempengaruhi ke pola konsumsinya, berikut merupakan hasil analisis *crosstab* :

TABEL V
ANALISIS CROSSTAB PENGARUH KARAKTERISTIK PERGERAKAN TERHADAP KARAKTERISTIK POLA KONSUMSI TENAGA KERJA DI KAWASAN INDUSTRI WIJAYAKUSUMA

No	Analisis Crosstab		Nilai		
1	Jarak Tempuh	Pola Non Konsumsi	Chi-Square Tests	0,039	
			Asymtotic Standart Error	Phi	0,369
2		Pola untuk Transportasi	Asymtotic Standart Error	Cramer'sV	0,213
			Chi-Square Tests	Countingency Coefficient	0,346
3	Waktu Tempuh		Chi-Square Tests	0,028	
			Asymtotic Standart Error	Phi	0,379
			Asymtotic Standart Error	Cramer'sV	0,219
			Chi-Square Tests	Countingency Coefficient	0,355
			Chi-Square Tests	0,033	
			Asymtotic Standart Error	Phi	0,374
			Asymtotic Standart Error	Cramer'sV	0,216
				Countingency Coefficient	0,351

Sumber : Analisis Penyusun, 2014

Dari tabel di atas, setelah di lakukan analisis *Crosstab* di ketahui bahwa antara variabel karakteristik pergerakan dengan karakteristik pola konsumsi ada yang memiliki hubungan. Terlihat dari semua nilai *Chi-Square* nya kurang dari 0,05 maka H_0 di tolak, maka ada hubungan antar variabel yang memiliki hubungan dan nilai *Phi*, *Cramer's V*, dan *Countingency Coefficient* nya lebih mendekati 0

maka hubungannya tidak begitu erat. Dapat dilihat bahwa jarak tempuh akan mempengaruhi pola non konsumsi dengan pola untuk transportasinya dan waktu tempuh juga memiliki pengaruh terhadap pola untuk transportasinya. Keterkaitan ini juga dapat dilihat dari hubungan masing-masing variabel di bawah ini, yaitu :

TABEL VI
HUBUNGAN ANTARA VARIABEL KARAKTERISTIK PERGERAKAN DENGAN VARIABEL KARAKTERISTIK POLA KONSUMSI TENAGA KERJA DI KAWASAN INDUSTRI WIJAYAKUSUMA

No	Jarak Tempuh	Pola Non Pangan			
		≥	≥ Rp	≥ Rp	≥ Rp

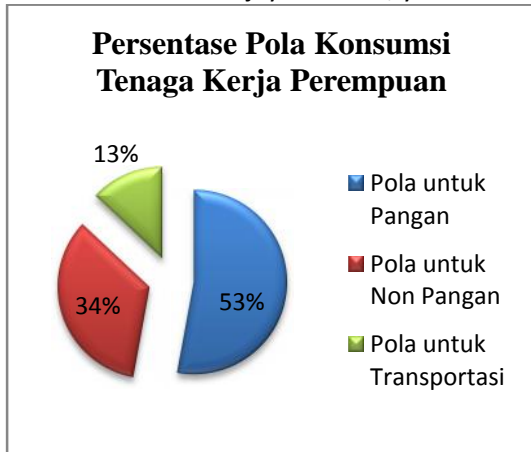
		Rp100.000,- s/d < Rp 600.000,-	600.000,- s/d < Rp 1.100.000,-	1.100.000,- s/d < Rp 1.600.000,-	1.600.000,- s/d Rp 2.200.000,-	
1	< 5 Km	16,9 %	2,3 %	6,2 %	0,8 %	26,2 %
2	5 Km s/d 10 Km	20 %	2,3 %	3,8 %	0 %	26,2 %
3	15 Km s/d 20 Km	13,1 %	1,5 %	0,8 %	0 %	15,4 %
4	> 20 Km	17,7 %	10,8 %	3,1 %	0,8 %	32,2 %
Jumlah		67,7 %	16,9 %	13,8 %	1,5 %	100 %
No	Jarak Tempuh	Pola untuk Transportasi				Jumlah
		≥ Rp 0,- s/d < Rp 150.000,-	≥ Rp 150.000,- s/d < Rp 300.000,-	≥ Rp 300.000,- s/d < Rp 450.000,-	≥ Rp 450.000,- s/d Rp 600.000,-	
1	< 5 Km	12,3 %	5,4 %	6,9 %	1,5 %	26,2 %
2	5 Km s/d 10 Km	6,9 %	11,5 %	6,2 %	1,5 %	26,2 %
3	15 Km s/d 20	2,3 %	6,9 %	3,8 %	2,3 %	15,4 %
4	> 20 Km	3,1 %	13,1 %	10,8 %	5,4 %	32,3 %
Jumlah		24,6 %	36,9 %	27,7 %	10,8 %	100 %
No	Waktu Tempuh	Pola untuk Transportasi				Jumlah
		≥ Rp 0,- s/d < Rp 150.000,-	≥ Rp 150.000,- s/d < Rp 300.000,-	≥ Rp 300.000,- s/d < Rp 450.000,-	≥ Rp 450.000,- s/d Rp 600.000,-	
1	< 30 Menit	13,8 %	10,8 %	7,7 %	2 %	34,6 %
2	≥ 30 Menit s/d < 60 Menit	8,5 %	17,7 %	13,8 %	3,8 %	43,8 %
3	≥ 60 Menit s/d < 90 Menit	1,5 %	5,4 %	6,9 %	3,8 %	17,7 %
4	≥ 90 Menit	0 %	3,1 %	0,8 %	0 %	3,8 %
Jumlah		24,6 %	36,9 %	29,2 %	10 %	100 %

Sumber : Analisis Penyusun, 2014

Pada tabel di atas dapat di ketahui bahwa kecenderungan tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh yang semakin jauh maka akan mempengaruhi proporsi pola non konsumsi dan proporsi pola untuk transportasi. Ini di karenakan tenaga yang memiliki jarak tempuh yang semakin jauh maka akan memiliki proporsi pola untuk transportasi akan semakin besar di bandingkan yang memiliki jarak tempuh yang lebih pendek. Terdapat berbagai cara tenaga kerja untuk dapat memenuhi kebutuhan mereka salah satunya tenaga kerja harus menekan biaya transportasi yang besar dari jarak yang jauh agar pola non konsumsi mereka tercukupi. Bisa juga sebaliknya, jika pola non konsumsinya sudah besar maka, akan ada usaha tenaga kerja untuk meminimalisir jaraknya, agar pemenuhan kebutuhan lainnya tercukupi. Hal tersebut hubungan walaupun tidak erat. Bisa karena, ada tenaga kerja dalam pola untuk

mengindikasikan akan ada perilaku tenaga kerja dalam mempengaruhi pola non konsumsinya. Meskipun hampir sebagian besar tenaga kerja memiliki karakteristik pola non konsumsi \geq Rp 100.000,- sampai dengan < Rp 600.000,- sebesar 67,7% nya. Sama seperti hal nya dengan jarak tempuh, waktu tempuh juga menjadi pertimbangan. Jika, waktu tempuhnya semakin lama maka akan semakin banyak biaya bahan bakar yang di keluarkan bagi yang menggunakan sepeda motor dan begitu juga dengan yang menggunakan angkutan umum. Tenaga kerja akan mempertimbangkan juga waktu tempuhnya, sebisa mungkin waktu tempuhnya semakin singkat agar biaya transportasi yang di keluarkan juga tidak semakin banyak. Sehingga, dalam penelitian ini maka antara jarak tempuh dengan pola untuk transportasi memiliki transportasi ini menganggarkan tidak hanya untuk bahan bakar kendaraannya saja tetapi

biaya perawatannya atau membeli sparepart tetapi ada juga yang tidak. Kemungkinan lainnya juga karena tidak semua tahu hitungan persis pola untuk transportasi mereka atau kurang tepat dalam memprediksi waktu tempuhnya sehingga, dari hasil data tersebut tidak terlalu terlihat signifikan. Berikut merupakan pola konsumsi tenaga kerja berdasarkan jenis kelamin tenaga kerja di Kawasan Industri Wijayakusuma, yaitu :



Sumber : Analisis Penyusun, 2014

GAMBAR 1
PERSENTASE POLA KONSUMSI TENAGA KERJA PEREMPUAN

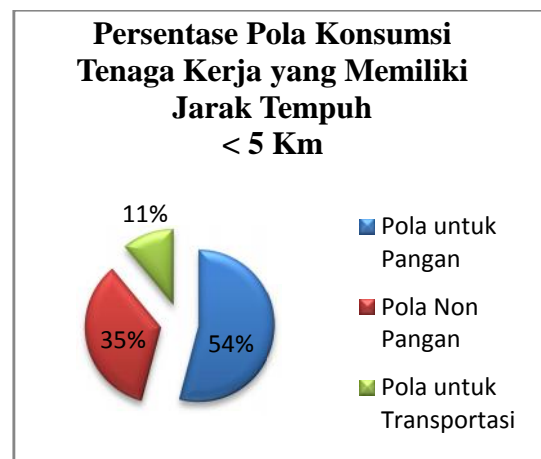


Sumber : Analisis Penyusun, 2014

GAMBAR 2
PERSENTASE POLA KONSUMSI TENAGA KERJA LAKI-LAKI

Persentase yang terlihat berubahannya terdapat pada pola non pangan dengan pola untuk transportasi. Pergerakan perempuan lebih pendek di bandingkan dengan laki-laki sehingga, pola untuk transportasinya lebih kecil di bandingkan laki-laki. Perempuan memiliki pola untuk

transportasi sebesar 13%, sedangkan untuk pola non pangannya lebih besar di bandingkan laki-laki, yaitu sebesar 34%. Ini di sebabkan karena perempuan mempertimbangkan pergerakannya ke tempat bekerja sehingga, pola untuk transportasinya bisa lebih kecil. Berbeda dengan perempuan, laki-laki memiliki pola untuk transportasi 4% lebih besar di bandingkan perempuan, yaitu sebesar 17%. Sedangkan, pola non pangannya lebih kecil di bandingkan perempuan. Ini disebabkan laki-laki memiliki pergerakan yang lebih jauh di bandingkan perempuan, sehingga semakin besar pola untuk transportasinya. Berdasarkan jarak tempuhnya, memiliki pengaruh terhadap pola konsumsinya, sebagai berikut :

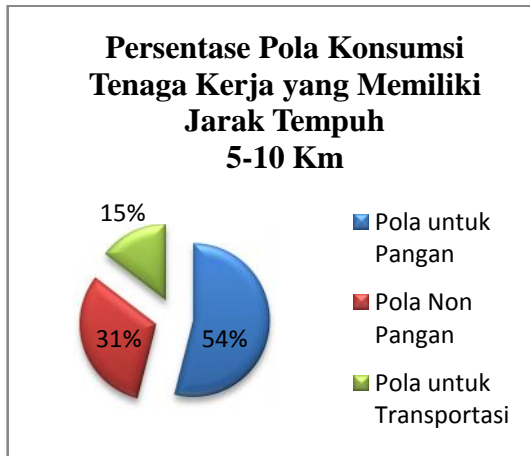


Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2014

GAMBAR 3
PERSENTASE POLA KONSUMSI TENAGA KERJA YANG MEMILIKI JARAK TEMPUH < 5 KM

Berdasarkan jarak tempuhnya, perbedaan pola konsumsi tenaga kerja terletak pada pola non pangan dan pola untuk transportasinya. Semakin kecil jarak tempuhnya maka akan semakin kecil pola untuk transportasinya, sedangkan semakin besar pola untuk pangannya. Tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh < 5 Km akan menghabiskan pola untuk transportasi sebesar 11% sedangkan, pola non pangan sebesar 35%. Ini disebabkan jarak yang semakin dekat membuat biaya transportasi yang di keluarkan lebih sedikit, baik yang menggunakan transportasi pribadi maupun transportasi publik. Berikut pola konsumsi tenaga kerja

yang memiliki jarak tempuh 5 Km sampai dengan 10 Km, yaitu :



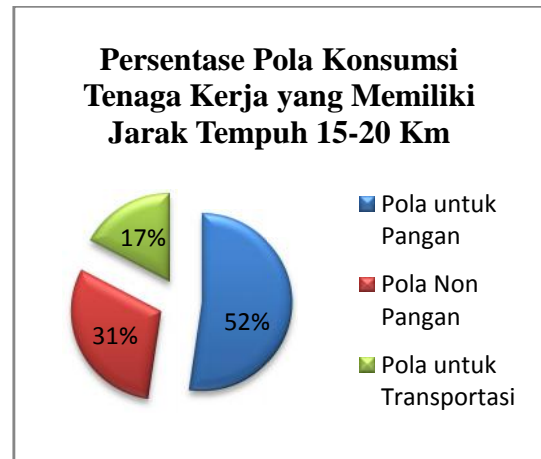
Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2014

GAMBAR 4

PERSENTASE POLA KONSUMSI TENAGA KERJA YANG MEMILIKI JARAK TEMPUH 5-10 KM

Tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh ke tempat bekerjanya 5 Km sampai dengan 10 Km memiliki pembagian pola untuk pangannya 54%, pola non pangannya 31%, dan pola untuk transportasinya 15%. Semakin besar jarak tempuhnya maka, terlihat terjadi sedikit peningkatan pola untuk transportasinya karena biaya yang di keluarkan dari jarak yang jauh menjadi lebih besar. Walaupun pola non pangannya sama dengan yang memiliki jarak tempuh 5 Km sampai dengan 10 Km tetapi, setidaknya lebih kecil di dibandingkan dengan yang berjarak < 5 Km. Sehingga, jarak tempuh akan mempengaruhi pola untuk transportasinya dan pola non pangannya.

Berikut pola konsumsi tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh 15 Km sampai dengan 20 Km, yaitu :



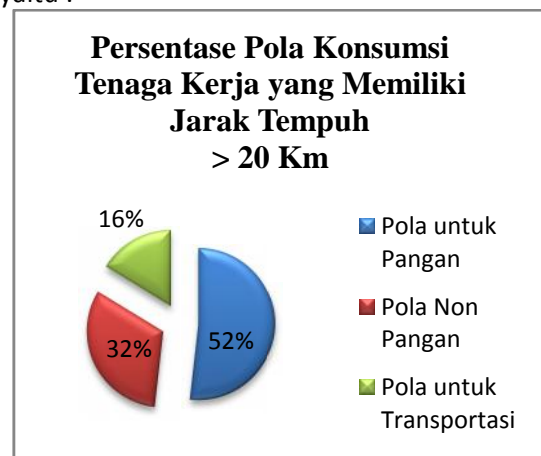
Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2014

GAMBAR 5

PERSENTASE POLA KONSUMSI TENAGA KERJA YANG MEMILIKI JARAK TEMPUH 15-20 KM

Pada gambar di atas tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh 15 Km sampai dengan 20 Km memiliki pola untuk transportasi yang lebih besar daripada jarak-jarak yang lebih kecil sebelumnya. Jarak tempuh 15 Km sampai dengan 20 Km memiliki pola untuk transportasi sebesar 17% dan pola non pangannya menjadi 31%. Walaupun pada pola non pangannya sama seperti yang berjarak tempuh 10 Km sampai dengan 15 Km, namun, dari jarak-jarak yang lebih kecil sebelumnya memiliki kecenderungan terjadi penurunan pola non pangan karena pola untuk transportasinya memiliki kecenderungan peningkatan.

Berikut pola konsumsi tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh lebih dari 20 Km, yaitu :



Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2014

GAMBAR 6

PERSENTASE POLA KONSUMSI TENAGA KERJA YANG MEMILIKI JARAK TEMPUH > 20 KM

Pada tenaga kerja yang memiliki jarak tempuh > 20 Km ke tempat bekerjanya memiliki pola untuk transportasinya sebesar 16% nya dan pola non pangannya sebesar 32%. Pada jarak tempuh ini memang tidak terlihat pola untuk transportasinya meningkat dari yang berjarak tempuh 15 Km sampai dengan 20 Km, dan begitu juga dengan pola non pangannya. Namun, bila di dibandingkan dengan jarak tempuh yang lebih pendek daripada ini, terjadi kecenderungan peningkatan pola untuk transportasinya namun, tidak terlalu signifikan pada jarak

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

1. Kesimpulan

- 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 dibandingkan dengan yang berstatus pekerja honorer. 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

tempuh ini. Bisa di karenakan data yang di terima tidak semua tenaga kerja menganggarkan biaya untuk servis bulanan atau membeli *sparepart*. Sehingga, biaya yang di keluarkan berbeda-beda ada yang hanya untuk biaya bahan bakarnya saja, maka pada beberapa tidak terlalu terlihat signifikan. Namun, dari hal tersebut dapat kita ketahui bahwa semakin jauh jarak tempuhnya maka akan semakin besar pola untuk transportasinya dan dari situ jika pola untuk transportasinya membesar tenaga kerja perlu menekan pola non pangannya. Pola non pangannya akan semakin mengecil karena biaya yang di keluarkan untuk transportasi semakin membesar.

tingkat pendidikan yang lebih tinggi akan memiliki pengetahuan yang lebih banyak, sehingga akan semakin bervariasi kebutuhan untuk pangannya.

- 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

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 karakteristik-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.

- 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.

mempengaruhi pola untuk pangannya. Begitu juga dengan waktu tempuh, semakin lama waktu tempuhnya maka akan semakin besar pola untuk transportasinya namun, tidak akan merubah pola non pangan dan pola untuk pangannya.

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*. 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 perjalanan lainnya.

- 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.

DAFTAR PUSTAKA

- Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB
- Salman, Mohammad Akbar. 2010. *Faktor yang Berperan Terhadap Perilaku Kepemilikan dan Penggunaan Kendaraan Pribadi Penduduk Lokal di Sekitar Kawasan UGM*. Tugas Akhir Tidak Diterbitkan, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Tika, Restiyani. 2010. *Pola Konsumsi Rumah Tangga Pekerja Pembuat Lanting di Desa Lemah Dhuwur Kecamatan Kuwarasan Kabupaten Kebumen*. Skripsi. Yogyakarta : Perpustakaan FISE UNY.
- Prasetyo, Bambang dan Lina Miftahul Jannah. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif Teori dan Aplikasi*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.