

BAB II

GAMBARAN UMUM PT. KERETA API INDONESIA DAN GAMBARAN UMUM RESPONDEN

2.1 Sejarah PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau sering disebut PT. KAI adalah salah satu perusahaan milik pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang kemudian statusnya berubah menjadi perusahaan terbatas atau persero, di mana yang semula tujuan usahanya memberikan pelayanan atau jasa transportasi dan tidak berorientasi memperoleh keuntungan kemudian berubah menjadi memberikan pelayanan atau jasa transportasi dan berorientasi pada keuntungan perusahaan. PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan salah satu perusahaan besar yang menguasai seluruh jasa angkutan kereta api yang berada di Indonesia, yang dibagi dalam beberapa wilayah di Indonesia yang disebut dengan DAOP (Daerah Operasi) yang mewakili kantor pusat dan bertanggungjawab melaksanakan seluruh kebijakan kantor pusat.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Indonesia No. 57 tanggal 30 Oktober 1990 bahwa Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA). Alasan pengalihan tersebut adalah dalam rangka lebih meningkatkan pelayanan jasa angkutan kereta api dan mendorong pengembangan usaha dalam menunjang pembangunan.

Sejalan dengan PP RI No. 57 tahun 1990 tersebut dikeluarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 8 tahun 1991 tanggal 23 Februari 1991 yang

memutuskan untuk mencabut Keputusan Menteri Perhubungan sehubungan dengan alasan pengalihan bentuk PERJAN menjadi PERUM dengan menetapkan Peraturan Pemerintah (PP). Berdasarkan PP No. 19/1998 tanggal 3 Februari 1998, Keputusan Presiden No. 39/1999 tanggal 17 Mei 1999 dan akta Notaris Imas Fátima, SH No.2 tanggal 1 Juni 1999, Perusahaan Umum Kereta Api berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) (www.kereta-api.co.id).

Sesuai dengan perkembangannya PT Kereta Api Indonesia (Persero) Bandung pun mengalami perubahan. Pertama kalinya PT Kereta Api Indonesia (Persero) Bandung dengan nama Djawatan Kereta Api Indonesia (DKRI) yang lahir pada tanggal 28 September 1945. Pada tahun 1950 DKRI diubah menjadi DKRIS yang pada saat itu Indonesia menjadi Republik Indonesia Serikat. Statusnya diubah kembali menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Pada tanggal 22 Mei 1962, Djawatan Kereta Api Indonesia diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tanggal 1 April 1974 PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Pada tanggal 30 Oktober 1990 kembali diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA). Perubahan status juga terjadi pada tanggal 1 Juni 1999 menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang tujuannya lebih mementingkan untuk memperoleh keuntungan di samping terus berupaya meningkatkan pelayanan dan mengutamakan keselamatan (www.kereta-api.co.id).

Visi dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah terwujudnya kereta api sebagai pilihan utama jasa transportasi dengan fokus keselamatan dan pelayanan. Adapun rincian sebagai berikut (www.kereta-api.co.id):

- a. Memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat.
- b. Berkembang dan terdepan dalam keselamatan dan keandalan.
- c. Pelopor dalam perkembangan yang berwawasan lingkungan.
- d. Keuangan perusahaan sehat.
- e. Memperoleh laba (*profitability*).

Sedang Misi dari PT Kereta Api (Persero) sendiri adalah “Menyelenggarakan jasa transportasi sesuai dengan keinginan *stakeholders* dengan meningkatkan keselamatan dan pelayanan serta penyelenggaraan yang efisien.” (www.kereta-api.co.id).

2.2 Tugas Dan Wewenang PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Pada prinsipnya UU KA menganut negara mempunyai kekuasaan atas kegiatan penyelenggaraan Perkeretaapian. Dengan kekuasaannya tersebut negara, melalui Pemerintah melakukan pembinaan dalam bentuk berupa pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Walaupun dikatakan bahwa Negara berkuasa atas kegiatan Perkeretaapian, tetapi Undang-Undang menyebutkan ada 2 (dua) pihak yang mempunyai peranan besar dalam Perkeretaapian yaitu Pemerintah dan Badan Penyelenggara. Badan penyelenggara Perkeretaapian adalah badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api (yang dimaksud BUMN ini adalah PT KAI (Persero)).

Peraturan Pemerintah No.56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian memberikan hak atau kewenangan kepada Badan Penyelenggara dalam hal:

- a. Pengusahaan prasarana;
- b. Menyediakan dan merawat sarana kereta api;
- c. Pengusahaan sarana
- d. Melakukan pelarangan dalam hal:
 - 1) berada di daerah manfaat jalan kereta api;
 - 2) menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api;
 - 3) menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain selain untuk angkutan kereta api;
 - 4) berada di luar tempat yang disediakan untuk angkutan penumpang dan/atau barang;
 - 5) mengganggu ketertiban dan / atau pelayanan umum.
- e. Menetapkan syarat-syarat umum penyelenggaraan pelayanan angkutan orang atau barang yang dibuat berdasarkan undang-undang.
- f. Melaksanakan pemeriksaan terhadap pemenuhan syarat-syarat umum angkutan bagi penumpang dan/atau barang dan melaksanakan penindakan atas pelanggaran terhadap syarat-syarat umum angkutan.
- g. Membatalkan perjalanan kereta api apabila dianggap dapat membahayakan ketertiban dan kepentingan umum;
- h. Menertibkan penumpang kereta api atau masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api.

Selain hak atau kewenangan tersebut, berdasarkan Peraturan Pemerintah No.56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, Badan penyelenggara mempunyai kewajiban berdasarkan undang-undang yaitu:

- a. Kewajiban mengangkut penumpang dan atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan;
- b. Kewajiban mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh Badan Penyelenggara;
- c. Bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan/atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api;
- d. Mengasuransikan tanggung jawabnya atas kerugian yang diderita pengguna jasa dan/atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api;

Dalam dokumen kerja yang sama dinyatakan bahwa pangsa pasar KA terhadap angkutan penumpang adalah 7,32% dan barang sebesar 0,63%. Untuk itulah Pemerintah memandang perlu untuk mengganti UU perkeretaapian yang lama, yaitu UU No 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian, dengan perundangan baru yang lebih komprehensif dan relevan dengan kondisi terkini.

Nilai penting sarana transportasi perkeretaapian, tujuan dan semangat diberlakukannya Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah No.72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian sebagaimana dapat diketahui dari Penjelasan Umumnya yaitu:

Penyelenggaraan perkeretaapian telah menunjukkan peningkatan peran yang penting dalam menunjang dan mendorong kegiatan perekonomian,

memantapkan pertahanan dan keamanan, memperlancar kegiatan pemerintahan, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta meningkatkan hubungan antarbangsa. Dengan adanya perkembangan teknologi perkeretaapian dan perubahan lingkungan strategis yang semakin kompetitif dan tidak terpisahkan dari sistem perekonomian internasional yang menitikberatkan pada asas keadilan, keterbukaan, dan tidak diskriminatif, dipandang perlu melibatkan peran pemerintah daerah dan swasta guna mendorong kemajuan penyelenggaraan perkeretaapian nasional.

Diberlakukannya Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah No.72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian tersebut Pemerintah ingin menciptakan iklim bisnis perkeretaapian yang kompetitif, sehingga menghilangkan monopoli dari tangan PT Kereta Api (Persero) dengan menerapkan prinsip *open access* dan *multi operator*. Selain itu, pemerintah ingin memisahkan kepemilikan antara prasarana dan sarana, di mana prasarana milik pemerintah dan sarana milik badan penyelenggara.

Untuk menjaga keselamatan, Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah No.72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian mewajibkan kereta api harus memenuhi persyaratan kelaikan. Artinya, kondisi sarana kereta api siap operasi dan secara teknis aman untuk dioperasikan. Dalam hal perawatan, Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah No.72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Perkeretaapian mengamanatkan adanya standar perawatan sarana dan prasarana perkeretaapian seperti sistem, prosedur, dan tolok ukur perawatan prasarana perkeretaapian yang ditetapkan Pemerintah sesuai dengan jenisnya.

Sementara keterlibatan pemerintah dan pemda dalam penyelenggaraan prasarana perkeretaapian yang penyelenggaraannya sudah bersifat komersial, dalam Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah No.72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian diamanatkan agar pelaksanaannya ditugaskan kepada badan usaha yang dibentuk untuk keperluan tersebut.

Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah No.72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian menjamin bagi berkembangnya perkeretaapian perkotaan, perkeretaapian antarkota, tatanan perkeretaapian, perkeretaapian nasional, perkeretaapian provinsi, perkeretaapian kabupaten/kota, dan memberikan jaminan bagi terintegrasi sistem perkeretaapian dengan moda transportasi lain.

Dalam hal pelayanan prima kepada masyarakat, Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah No.72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian memberi amanat agar di stasiun-stasiun disediakan fasilitas kesehatan, juga fasilitas umum seperti toilet, mushala, dan restoran. Sedangkan fasilitas minimal pelayanan penumpang, antara lain tempat duduk, lampu penerangan, kipas angin, dan toilet darurat. Juga ada pelayanan khusus untuk penumpang seperti ruang khusus bagi

penempatan kursi roda atau sarana bantu bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur.

Apabila terjadi musibah yang dialami pihak ketiga, seperti kecelakaan, akan mendapat ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi pengguna jasa yang luka-luka atau santunan bagi pengguna jasa yang meninggal dunia. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian juga memberikan ganti rugi terhadap kehilangan atau kerusakan barang, paling lama satu bulan sejak kejadian. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian, dalam hal kecelakaan kereta api, penyidikan awal dilakukan dengan pemeriksaan dan penelitian dilaksanakan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di bidang perkeretaapian dengan secepat-cepatnya dan berkoordinasi dengan penyidik kepolisian setempat.

2.3 PT. Kereta Api Indonesia DAOP VIII Surabaya

2.3.1 Profil PT. Kereta Api Indonesia DAOP VIII Surabaya

Daerah Operasi VIII Surabaya atau disingkat dengan Daop 8 Surabaya atau Daop VIII SB adalah salah satu daerah operasi perkeretaapian Indonesia, di bawah lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah Direksi PT Kereta Api Indonesia dipimpin oleh seorang Executive Vice President (EVP) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api Indonesia.

Stasiun utama di Daop VIII adalah Stasiun Surabaya Gubeng, Surabaya Pasarturi, Surabaya Kota/Semut, Sidoarjo, Mojokerto, Bojonegoro, Malang,

Wonokromo, dan Lamongan. Dipo Lokomotif terbesar, yakni Dipo Lokomotif Sidotopo (SDT), berada dalam kompleks Stasiun Sidotopo.

2.3.2 Kereta Api Penumpang Operasional PT. Kereta Api Indonesia DAOP VIII Surabaya

Kereta api penumpang di bawah pengoperasian Daop VIII Surabaya adalah:

1. Kereta api Argo Bromo Anggrek, eksekutif argo jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Gambir dengan nomor KA 1-4.
2. Kereta api Bangunkarta, eksekutif satwa jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Gambir dengan nomor KA 55-56.
3. Kereta api Turangga, eksekutif satwa jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Bandung dengan nomor KA 49-50.
4. Kereta api Sancaka, eksekutif dan bisnis jarak menengah relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Yogyakarta dengan nomor KA 83 dan 86.
5. Kereta api Kertajaya, ekonomi AC jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Pasar Senen dengan nomor KA 177-178.
6. Kereta api Pasundan, ekonomi AC jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Kiaracondong dengan nomor KA 179-180.
7. Kereta api Maharani, ekonomi AC jarak menengah relasi Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Semarang Poncol nomor KA 213-214.
8. Kereta api Rapih Dhoho, ekonomi AC lokal relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Blitar via Stasiun Kertosono dengan nomor KA 441-456.

9. KRD Kertosono, ekonomi AC lokal relasi Stasiun Surabaya Kota-Stasiun Kertosono dengan nomor KA 477-480.
10. KRD Bojonegoro, ekonomi AC relasi Stasiun Sidoarjo-Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Bojonegoro dengan nomor KA 471-476.
11. KRD SuLam, komuter non AC relasi Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Lamongan dengan nomor KA 301-304.
12. KRD Surabaya-Sidoarjo/SuSi, komuter non AC relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Sidoarjo-Stasiun Porong dengan nomor KA 295-300.
13. KRD Jenggala, komuter AC relasi Stasiun Sidoarjo-Stasiun Mojokerto via Stasiun Tulangan nomor KA 306-311 dan 314-319.
14. Kereta api Gajayana, eksekutif satwa jarak jauh relasi Stasiun Malang-Stasiun Gambir dengan nomor KA 41-42.
15. Kereta api Majapahit kelas ekonomi AC plus jarak jauh relasi Stasiun Malang-Stasiun Pasar Senen dengan nomor KA 149-150.
16. Kereta api Matarmaja, ekonomi AC jarak jauh relasi Stasiun Malang-Stasiun Pasarsenen nomor KA 171-172.
17. Kereta api Penataran, ekonomi AC lokal relasi Stasiun Surabaya Kota/Gubeng-Stasiun Blitar via Stasiun Malang dengan nomor KA 459, 461-466, dan 468.
18. Kereta api Tumapel, ekonomi AC lokal relasi Stasiun Surabaya Kota/Gubeng-Stasiun Malang dengan nomor KA 460 dan 467.

2.3.3 Lintas beroperasi PT. Kereta Api Indonesia DAOP VIII Surabaya

Batas lintas operasi dari DAOP VIII Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Gambringan-Kandangan (bersama dengan Daerah Operasi IV Semarang)
2. Kandangan-Surabaya Pasarturi
3. Surabaya Kota-Wonokromo
4. Wonokromo-Sidoarjo
5. Sidoarjo-Bangil
6. Sidoarjo-Tarik
7. Surabaya Kota-Sidotopo
8. Surabaya Gubeng-Benteng
9. Sidotopo-Kalimas
10. Surabaya Pasarturi-Kalimas
11. shortcut Surabaya Gubeng-Surabaya Pasarturi
12. Bangil-Kertosono (bersama dengan Daerah Operasi VII Madiun)
13. Kertosono-Wonokromo (bersama dengan Daerah Operasi VII Madiun)

2.3.4 Lintas tak beroperasi PT. Kereta Api Indonesia DAOP VIII Surabaya

Batas lintas tak beroperasi dari DAOP VIII Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Kandangan-Gresik
2. Krian-Gempolkerep
3. Jalur kereta api Blimbing-Tumpang
4. Jalur kereta api Malang Kotalama-Dampit

2.3.5 Bengkel Dan Pusat Perawatan PT. Kereta Api Indonesia DAOP VIII

Surabaya

1. Balai Yasa Surabaya Gubeng (BY SGU)

Terletak di sebelah timur laut Stasiun Surabaya Gubeng, balai yasa ini hanya dikhususkan untuk memperbaiki kereta penumpang, khususnya milik dipo-dipo kereta di Jawa Timur.

2. Dipo Lokomotif, Kereta, dan Mekanik Sidotopo (SDT)

Terletak di Jalan Sidotopo Lor no. 2, Surabaya, satu kompleks dengan Stasiun Sidotopo. Dipo ini merupakan dipo lokomotif terluas yang ada di Pulau Jawa. Uniknya, cara memutar lokomotif Dipo Lokomotif Sidotopo tidak menggunakan pemutar rel, tetapi melalui jalur yang dibentuk seperti setengah lingkaran (balloon loop) yang memutari utara bangunan dipo lokomotif. Selain itu, juga ada dipo kereta dan dipo mekanik yang berada di sebelah utara dan tenggara dipo lokomotif. Dipo kereta tersebut menyimpan rangkaian kereta Bangunkarta, Turangga, Sancaka, Pasundan, Penataran, KRD Kertosono, Rapih Dhoho, Komuter Surabaya-Sidoarjo, dan Komuter Jenggala.

3. Subdipo Lokomotif dan Dipo Lokomotif Surabaya Pasarturi (SBI)

Terletak satu kompleks dengan Stasiun Pasarturi, tepatnya di sebelah barat daya stasiun. Gunanya untuk menyimpan lokomotif dan juga perawatan rangkaian kereta api Argo Bromo Anggrek, Kertajaya, Maharani, KRD Bojonegoro, dan Komuter Surabaya-Lamongan.

4. Subdipo Lokomotif dan Dipo Kereta Malang (ML)

Terletak satu kompleks dengan Stasiun Malang, tepatnya di sebelah timur stasiun. Gunanya untuk menyimpan lokomotif dan juga perawatan rangkaian kereta api yang stasiun terminusnya adalah Stasiun Malang, yaitu Gajayana, Majapahit, Jayabaya Malang, Matarmaja, Penataran, dan Tumapel.

2.3.6 Profil Kereta Api Argo Bromo Anggrek

Kereta api Argo Bromo Anggrek (atau disebut juga Argo Anggrek) adalah kereta api kelas eksekutif argo tertinggi yang dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Pulau Jawa dengan jurusan Stasiun Gambir (GMR)-Stasiun Surabaya Pasarturi (SBI) pergi-pulang. Kereta api Argo Bromo Anggrek merupakan kereta api yang terkenal dengan satu-satunya rangkaian kereta yang memiliki kereta spesial dengan *bogie* K9 dan merupakan kebanggaan Daop 8 Surabaya. Kereta api ini menempuh perjalanan sejauh 725 km selama 9 jam. Kereta api Argo Bromo Anggrek ini merupakan jenis kereta api cepat, penumpang harian rata-rata 1.600/ hari.

Kereta api ini adalah kereta unggulan dari PT Kereta Api Indonesia, dengan kereta yang lebih bagus dari yang lainnya, dibuat di PT INKA (Persero), Madiun, pada tahun 1997 dan 2001. Fasilitasnya juga lebih baik dari kereta eksekutif lain, seperti *legrest* (sandaran kaki), toilet yang lebih bagus, pintumasuk otomatis, dan lain-lainnya; serta kereta ini adalah satu-satunya yang menggunakan *bogie* tipe K9/CL243 *bolsterless*, yaitu bogie yang terkenal nyaman dan menggunakan suspensiudara, serta mampu berlari hingga 120 km/jam, dengan kode jenis kereta seperti tergambar pada tabel di samping (F: kecepatan maksimal 120 km/jam, 40: 40 ton, 9: Bogie tipe K9). Dengan demikian penomoran rangkaian Argo Bromo Anggrek adalah K1-979xx (K1 0 97 xx) dan K1-20019xx (K1 0 01 xx). Bahkan pernah ada kelas Super Eksekutif (penomorannya diawali dengan KZ), yang dioperasikan selama beberapa waktu. Kereta KZ

memiliki fasilitas yang lebih dari kelas eksekutif biasa, yaitu dengan adanya komputer dan kursi yang lebih lega. Kereta api ini juga diutamakan di setiap persilangan.

Tabel 2.1

Jadwal Keberangkatan Kereta Api Argo Bromo Anggrek

Kereta Api Argo Bromo Anggrek Pagi					
KA 1 (Surabaya Pasarturi – Gambir)			KA 2 (Gambir – Surabaya Pasar Turi)		
Setasiun	Datang	Berangkat	Setasiun	Datang	Berangkat
Surabaya (Pasar Turi)	-	08.00	Gambir	-	09.30
Semarang (Tawang)	11.20	11.30	Cirebon	12.09	12.15
Pekalongan	12.37	10.40	Pekalongan	13.49	13.52
Cirebon	14.47	14.23	Semarang (Tawang)	14.59	15.09
Jatinegara	16.45	16.47	Surabaya (Pasar Turi)	18.30	
Gambir	17.00				

Sumber: Data Primer PT. KAI DAOP 8 Surabaya

2.4 Gambaran Umum Responden Penelitian

Responden dalam penelitian ini adalah penumpang Kereta Api Eksekutif Argo Bromo Anggrek sebanyak 100 orang penumpang.

2.4.1 Gambaran Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan jenis kelamin, maka responden dapat dibagi berdasarkan kategori sebagai berikut:

Tabel 2.2
Gambaran Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Keterangan	Jumlah	Persentase
1	Laki-laki	73	73
2	Perempuan	27	27
Total		100	100%

Sumber : data primer, diolah

Berdasarkan tabel 4.1, diketahui bahwa penumpang Kereta Api Eksekutif Argo Bromo Anggrek sebagian besar berjenis kelamin laki-laki dengan jumlah 73 orang (73%), sedangkan penumpang perempuan berjumlah 27 orang (27%). Hal ini menunjukkan bahwa penumpang Kereta Api Eksekutif Argo Bromo Anggrek lebih didominasi oleh penumpang laki-laki yang menumpang Kereta Api Eksekutif Argo Bromo Anggrek untuk keperluan pekerjaan.

2.4.2 Gambaran Responden Berdasarkan Umur

Berdasarkan umur, maka responden dapat dibagi berdasarkan kategori sebagai berikut:

Tabel 2.3
Gambaran Responden Berdasarkan Umur

No	Keterangan	Jumlah	Persentase
1	20-25 tahun	5	5
2	>25-30 tahun	21	21
3	>30-35 tahun	18	18
4	>35-40 tahun	27	27
5	>40 tahun	29	29
Total		100	100%

Sumber : data primer, diolah

Berdasarkan tabel 4.2, diketahui bahwa penumpang Kereta Api Eksekutif Argo Bromo Anggrek sebagian besar berumur >40 tahun dengan jumlah 29 orang (29%), penumpang yang berumur 35-40 tahun berjumlah 27 orang (27%), usia 25-30 tahun berjumlah 21 (21%), penumpang yang berusia 30-35 tahun berjumlah 18 orang (18%) sedangkan jumlah paling sedikit adalah penumpang berumur 20-25 tahun yang berjumlah 5 orang (5%). Hal ini menunjukkan bahwa penumpang Kereta Api Eksekutif Argo Bromo Anggrek cenderung adalah penumpang yang sudah berumur.

2.4.3 Gambaran Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Berdasarkan pendidikan terakhir, maka responden dapat dibagi berdasarkan kategori sebagai berikut:

Tabel 2.4
Gambaran Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No	Keterangan	Jumlah	Persentase
1	Tamat SD	11	11
2	Tamat SLTP	23	23
3	Tamat SLTA	47	47
4	Tamat Akademi/Diploma	7	7
5	Tamat Sarjana	11	11
6	Tamat Pasca Sarjana	1	1
Total		100	100%

Sumber : data primer, diolah

Berdasarkan tabel 4.3, diketahui bahwa penumpang Kereta Api Eksekutif Argo Bromo Anggrek sebagian besar memiliki tingkat pendidikan tamat SLTA dengan jumlah 47 orang (47%), penumpang yang tamat SLTP berjumlah 23 orang (23%), penumpang yang tamat SD dan sarjana masing-masing berjumlah 11 orang (11%), penumpang yang tamat akademi/diploma berjumlah 7 orang (7%), sedangkan jumlah paling sedikit adalah penumpang tamat pasca sarjana yang berjumlah 1 orang (1%).

2.4.4 Gambaran Responden Berdasarkan Frekuensi Pembelian

Berdasarkan frekuensi pembelian, maka responden dapat dibagi berdasarkan kategori sebagai berikut:

Tabel 2.5
Gambaran Responden Berdasarkan Frekuensi Pembelian

No	Keterangan	Jumlah	Persentase
1	< 1 kali sebulan	26	26
2	> 1 - 2 kali sebulan	37	37
3	> 2 - 3 kali sebulan	24	24
4	> 3 kali sebulan	13	13
Total		100	100%

Sumber : data primer, diolah

Berdasarkan tabel 4.2, diketahui bahwa penumpang Kereta Api Eksekutif Argo Bromo Anggrek sebagian besar melakukan pembelian > 1 - 2 kali sebulan dengan jumlah 37 orang (37%), penumpang yang melakukan pembelian < 1 kali sebulan berjumlah 26 orang (26%), melakukan pembelian > 2 - 3 kali sebulan berjumlah 24 (24%), sedangkan jumlah paling sedikit adalah penumpang yang melakukan pembelian > 3 kali sebulan yang berjumlah 13 orang (13%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang Kereta Api Eksekutif Argo

Bromo Anggrek merupakan penumpang yang cukup rutin melakukan perjalanan menggunakan kereta api.

2.4.5 Gambaran Responden Berdasarkan Pendapatan

Berdasarkan pendapatan, maka responden dapat dibagi berdasarkan kategori sebagai berikut:

Tabel 2.6
Gambaran Responden Berdasarkan Pendapatan

No	Keterangan	Jumlah	Persentase
1	2 – 3 juta	12	12
2	>3 – 4 juta	26	26
3	>4 – 5 juta	25	25
4	>5 – 6 juta	24	24
5	>6 juta	13	13
Total		100	100%

Sumber : data primer, diolah

Berdasarkan tabel 4.3, diketahui bahwa penumpang Kereta Api Eksekutif Argo Bromo Anggrek sebagian besar memiliki pendapatan tamat >3 – 4 juta dengan jumlah 26 orang (26%), penumpang yang memiliki pendapatan tamat >4 – 5 juta berjumlah 25 orang (25%), penumpang yang memiliki pendapatan tamat >5 – 6 juta masing-masing berjumlah 24 orang (24%), penumpang yang memiliki pendapatan tamat >6 juta berjumlah 13 orang (13%), sedangkan jumlah paling sedikit adalah penumpang memiliki pendapatan tamat 2 – 3 juta yang berjumlah 12 orang (12%).