



**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENUMPANG
DALAM MEMILIH KERETA API SEBAGAI
MODA TRANSPORTASI
(STUDI KASUS RUTE JEMBER / BANYUWANGI - SURABAYA)**

SKRIPSI

Oleh
Fitria Trisnawati Cahyani
NIM. 071910301051

**PROGRAM STUDI STRATA 1 TEKNIK
JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS JEMBER
2011**



**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENUMPANG
DALAM MEMILIH KERETA API SEBAGAI
MODA TRANSPORTASI
(STUDI KASUS RUTE JEMBER / BANYUWANGI - SURABAYA)**

SKRIPSI

**diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Studi Teknik Sipil (S1)
dan mencapai gelar Sarjana Teknik**

Oleh

Fitria Trisnawati Cahyani

NIM. 071910301051

**PROGRAM STUDI STRATA 1 TEKNIK
JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS JEMBER**

2011

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada :

1. Allah SWT dan Nabi Muhammad SAW untuk terkabulnya semua doa dan puji-pujian yang ku panjatkan.
2. Almh. Mama Mimin Mukminatun di surga *always love and miss you mom*, Bapak Drs. Gisan Sutrisno yang telah mendukung, mendoakan, memberi semangat, bantuan moril dan materi, *your the best father in the world dad*.
3. *Special wedding gift to my big brotha* Jimi Cahyo and Mb Linda Rachman.
4. *My big sista* si Balgendut Mb Shandra yang selalu mengganggu, menjahili, dan memberi semangat, *saranghae eonni*.
5. Dandy Haris Firdianda *for the love, caring, and supporting*.
6. *All members of MICHIN* Rury, Syamsi, Intan, Juwi, Nia, and NONAME band Jayeng, Tomi, Dani, Prima and other friends Muha, Eeng, Cikita, Ratih “Okem” yang selalu ada dan membantu pada kondisi apapun dan selalu membuatku tersenyum, *we'll best friend for eva*.
7. Keluarga besar dulur-dulur LIVICHO'07 yang ngga bisa disebutin satu-satu.
8. Para Surveyor PT KAI, Mas Tatang, Mas Pig, Hari, Feby, Aga terima kasih untuk semua bantuannya.
9. Ibu dan saudari-saudari “Green Kost” Icha, Mb Ucil, Devi, dan Alvin terima kasih atas canda tawa yang kalian berikan selama aku stress di kosan.
10. Dosen-Dosen jurusan teknik sipil, administrasi jur. teknik sipil, dan seluruh staff Fakultas Teknik Universitas Jember.
11. Almamater Teknik Sipil Universitas Jember.

MOTTO

There Is nothing impossible
to him who will try
(Alexander The Great)

I try to learn from the past, but i plan for the future
by focusing exclusively on the present. Thats were the fun is
(Donald Trump)

*Tiada daya kekuatan kecuali dengan
pertolongan Allah yang Maha Tinggi dan Maha Agung
(Al Anfal 40)*

**When you use your imagination
You can do anything
(Spongebob Squarepants)**

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fitria Trisnawati Cahyani

NIM : 071910301051

menyatakan dengan ini sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penumpang Dalam Memilih Kereta Api Sebagai Moda Transportasi (Studi Kasus Rute Jember / Banyuwangi – Surabaya)” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi mana pun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, Oktober 2011

Yang menyatakan,

Fitria Trisnawati Cahyani

NIM 071910301051

SKRIPSI

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PENUMPANG DALAM MEMILIH KERETA API
SEBAGAI MODA TRANSPORTASI
(STUDI KASUS RUTE JEMBER/BANYUWANGI-SURABAYA)**

Oleh

Fitria Trisnawati Cahyani

NIM 071910301051

Dosen Pembimbing Utama : Sonya Sulistyono, ST. MT.

Dosen Pembimbing Anggota : Ahmad Hasanuddin, ST. MT.

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penumpang Dalam Memilih Kereta Api Sebagai Moda Transportasi (Studi Kasus Rute Jember / Banyuwangi – Surabaya)” telah diuji dan disahkan pada :

hari, tanggal : Jumat, 21 Oktober 2011

tempat : Fakultas Teknik Universitas Jember

Tim Penguji,

Ketua (Penguji I)

Sekretaris (DPU)

Jojok Widodo S, ST.,MT

Sonya Sulistyono, ST., MT

NIP 19720527 200003 1 001

NIP 19740111 199903 1 001

Anggota I (DPA)

Anggota II (Penguji II)

Ahmad Hasanuddin, ST., MT

Gusfan Halik, ST., MT

NIP 19710327 199803 1 003

NIP 19710804 199803 1 002

Mengesahkan

a.n Dekan Fakultas Teknik,

Pembantu Dekan I

Mahros Darsin, ST.M.Sc

NIP 19700322 199501 1 001

RINGKASAN

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penumpang Dalam Memilih Kereta Api Sebagai Moda Transportasi ; Fitria Trisnawati Cahyani, 071910301051; 2011: 119 halaman; Jurusan Teknik Sipil Fakultas teknik Universitas Jember.

Kereta Api merupakan salah satu moda transportasi yang paling banyak digunakan di Indonesia. Berdasarkan data penumpang per hari tiap tahunnya jumlah penumpang dari tahun ke tahun mayoritas mengalami kenaikan yang cukup signifikan, dari data tersebut dapat diketahui kereta api tidak pernah kehilangan minat para penumpang, itu disebabkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi masyarakat pecinta kereta api untuk menggunakan kereta api sebagai moda transportasi dibanding dengan moda transportasi lain seperti bus, travel dan lainnya. Lokasi penelitian mengambil rute Jember / Banyuwangi menuju arah Surabaya dikarenakan rute antara kereta api, dan transportasi darat lainnya seperti bus, travel dan lainnya tidak jauh berbeda, sebagian besar jalan raya yang dilalui bus dan travel serta jalan yang dilalui kereta api sejajar. Untuk itu timbul pertanyaan mengapa para penumpang harus memilih untuk menggunakan kereta api dibandingkan transportasi darat lainnya.

Penelitian ini menggunakan analisa faktor sebagai alat ujinya, yang sebelumnya dilakukan uji validitas dan reliabilitas data untuk memastikan kevalidan dan reliabilitas data. Pada penelitian ini proses dari analisa faktor itu sendiri terdiri dari beberapa tahap diantaranya adalah tabulasi data pada data *view*, pembentukan matrik korelasi, ekstraksi faktor, rotasi faktor, dan penamaan faktor yang terbentuk. Output yang dihasilkan adalah *KMO and barlett's test, Anti image matrices, Total variance explained, Communalities, Component matrix, Rotated component matrix*. Dan menghasilkan faktor-faktor yang mempengaruhi dan faktor yang paling dominan diantaranya adalah pada kereta api kelas ekonomi faktor yang mempengaruhi adalah kenyamanan pada bebas rokok, kenyamanan pada kebersihan sarana, dan pelayanan fasilitas kamar kecil dalam KA, pada faktor ke 2 terdiri dari variabel kenyamanan pada ruang tunggu stasiun, pelayanan

antar dari stasiun ke rumah, dan jumlah petugas keamanan dalam kereta. Pada faktor ke 3 terdiri dari variabel keamanan dalam KA, dan keamanan dari tindak kriminal. Pada faktor ke 4 terdiri dari variabel kesesuaian jam keberangkatan, dan kenyamanan pada jadwal KA. Pada faktor terakhir yaitu faktor ke 5 terdiri dari variabel kenyamanan pada pedagang asongan dan kenyamanan pada bagasi. Sedangkan yang menjadi faktor dominan adalah pada faktor 5 yang sudah tersebut diatas.

Pada kereta api kelas bisnis faktor yang mempengaruhi diantaranya adalah pada faktor 1 terdiri dari variabel kenyamanan pada kebersihan sarana, dan kenyamanan pada ruang tunggu stasiun, pada faktor ke 2 terdiri dari kenyamanan pada bebas rokok, dan pelayanan fasilitas charger hp, pada faktor ke 3 terdiri dari kenyamanan pada bagasi, peralihan ke moda lain jika tarif naik, dan pelayanan tiket terusan, pada faktor ke 4 terdiri dari kesesuaian jam keberangkatan, kenyamanan pada pedagang asongan, dan pelayanan antar dari stasiun ke rumah, kemudian pada faktor ke 5 terdiri dari variabel jumlah petugas keamanan dalam kereta dan penambahan jumlah petugas keamanan, pada faktor ke 6 terdiri dari variabel kenyamanan pada jadwal KA, dan keamanan dalam KA. Dan yang terakhir adalah faktor ke 7 yang terdiri dari variabel ketepatan waktu jam keberangkatan, pelayanan fasilitas kamar kecil dalam KA, dan pelayanan media informasi tentang KA. Sedangkan yang menjadi faktor dominan adalah pada faktor ke 1 yang sudah tersebut diatas.

Pada kelas terakhir yaitu kereta api kelas eksekutif faktor yang mempengaruhi diantaranya adalah pada faktor 1 terdiri dari variabel kenyamanan pada kebersihan sarana, kenyamanan pada bagasi, kenyamanan pada ruang tunggu stasiun, kenyamanan pada jadwal KA, pelayanan fasilitas charger hp, dan pelayanan antar dari stasiun ke rumah, pada faktor ke 2 terdiri dari variabel keamanan dalam KA, dan jumlah petugas keamanan dalam kereta, pada faktor ke 3 terdiri dari variabel kenyamanan pada bebas rokok dan pelayanan media informasi tentang KA dan yang terakhir pada faktor ke 4 terdiri dari variabel kesesuaian tarif dan daya beli masyarakat, dan pelayanan fasilitas kamar kecil dalam KA. Sedangkan yang menjadi faktor dominan adalah pada faktor ke 1 yang sudah tersebut diatas.

SUMMARY

Factor Analysis of Affecting the Passenger to Choose the Train as a Transportation Mode;Fitria Trisnawati Cahyani, 071910301051; 2011; 119 pages; Civil Engineering Department, Faculty of Engineering, Jember University.

Train is one of the most transportation mode widely used in Indonesia. Based on data from passengers per day of each year majority the number of passengers year to year had a significant increase, from this data can be known train never lost interest in the passengers, it was caused by several factors that affect the community for train lovers of using the railway as modes of transportation compared with other modes of transportation such as buses, travel and more. The location of research taking Jember / Banyuwangi to Surabaya route because the route between the railway, and other transportation such as buses, travel and others are not much different, most of the the bus and travel road way with railway line are in the same line. Because of that emerged some question why the passengers have to choose and to use train as a transportation mode compared with the other land transportation.

This study used factor analysis as a tool of the test, which previously had the validity and reliability of data test, to ensure the validity and reliability of data. In this study the process of factor analysis itself consists of several step, including the tabulation of data in the data view, the establishment of a correlation matrix, factor extraction, factor rotation, and give the factors name. The resulting output is KMO and barlett's test, Anti-image matrices, total variance explained, Communalities, Component matrix, and rotated component matrix. And producing factors that influence and the most dominant factor on the train, include the factors that affect the economy class is comfort in smoking rooms, comfort on the cleanliness of facilities, restroom facilities and services in the railway, the second factor consists of a variable comfort station waiting room, the service delivery from the station to the house, and the number of security guards in the train. On the third factor consists of variables in the railway safety, and

security from crime. On the fourth factor consists of variable suitability hours of departure, and comfort on railway schedules. In the last factor is a factor number 5 consists of a variable on hawkers convenience and comfort in the trunk. While the dominant factor is the factor number 5 that have been mentioned above.

In the railway business class factors that affect them is the factor number 1 consists of a variable means comfort in cleanliness, and comfort at the station waiting room, on the second factor consisted of comfort in smoking rooms, and service facilities phone charger, on the third factor consisted of comfort in the trunk, switching to other modes if the rates go up, and service tickets, on the fourth factor consisted of the suitability of the hour of departure, the convenience of the street peddlers, and service delivery from the station to the house, then on to the fifth factor consists of a variable number of security guards in the train and the additional number of security officers, the factors number 6 consist of a variable comfort on railway schedules, and security in the train. And the latter is a factor number 7 which consists of a variable hours of departure punctuality, service restroom facilities in the railway, and media information about train services. While the dominant factor is the factor to 1 that has been mentioned above.

In the last class of the executive class train factors affecting them are on the first factor consists of variables means comfort in cleanliness, comfort in the trunk, at the station waiting room comfort, comfort on trains schedule, phone charger service facilities, and service delivery from the station to home, on the second factor consists of variables in the railway safety, and the number of security guards in the train, on the third factor consists of variables in the comfort of non smoking rooms and media services and information about the last train on the number 4 factors consisting of variable compliance rates and purchasing power, restroom facilities and services in the railway. While the dominant factor is the factor number 1 that has been mentioned above.

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penumpang Dalam Memilih Kereta Api Sebagai Moda Transportasi (Studi Kasus Rute Jember / Banyuwangi – Surabaya)”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Ir. Widyono Hadi, MT., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Jember;
2. Jajok Widodo, ST. MT., selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember;
3. Sonya Sulistyono, ST. MT., selaku Dosen Pembimbing Utama;
4. Ahmad Hasanuddin, ST. MT., selaku Dosen Pembimbing Anggota;
5. Jajok Widodo, ST. MT., selaku Dosen Penguji I;
6. Gusfan Halik, ST. MT., selaku Dosen Penguji II;
7. Seluruh guru sejak SD sampai Perguruan Tinggi, yang telah memberikan ilmu dan membimbing dengan penuh kesabaran;
8. Teman-teman S1 Teknik Sipil Angkatan 2007;
9. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis juga menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya penulis berharap, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Jember, Oktober 2011

Penulis

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|--------------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| PERSEMBAHAN..... | iii |
| MOTTO | iv |
| PERNYATAAN..... | v |
| PEMBIMBINGAN..... | vi |
| PENGESAHAN | vii |
| RINGKASAN | viii |
| SUMMARY | x |
| PRAKATA | xii |
| DAFTAR ISI..... | xiii |
| DAFTAR TABEL | xvi |
| DAFTAR OUTPUT SPSS | xviii |
| DAFTAR GAMBAR..... | xx |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xxii |
| BAB 1. PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang..... | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah | 2 |
| 1.3 Tujuan Penelitian..... | 2 |
| 1.4 Manfaat Penelitian..... | 2 |
| 1.5 Batasan Studi..... | 3 |
| BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA..... | 4 |
| 2.1 Studi Penelitian Terdahulu | 4 |
| 2.2 Angkutan Umum Kereta Api..... | 5 |
| 2.3 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penumpang Dalam Memilih Moda Kereta Api | 6 |
| 2.4 Hubungan Antara Kinerja PT Kereta Api Indonesia Dengan Variabel Penelitian | 10 |
| 2.5 Analisa Faktor | 11 |

| | |
|--|-----------|
| 2.6 Analisis Mean | 19 |
| 2.7 Validitas dan Reliabilitas Data | 20 |
| 2.7.1 Validitas | 20 |
| 2.7.2 Reliabilitas | 22 |
| BAB 3. METODE PENELITIAN | 24 |
| 3.1 Jenis Penelitian | 24 |
| 3.2 Lokasi Penelitian | 24 |
| 3.3 Alat Bantu Penelitian | 24 |
| 3.4 Variabel Penelitian | 25 |
| 3.5 Data Penelitian | 25 |
| 3.5.1 Data Primer | 25 |
| 3.5.2 Data Sekunder | 26 |
| 3.6 Metode Pengumpulan Data | 26 |
| 3.6.1 Metode Studi Pustaka | 26 |
| 3.6.2 Kuisisioner | 26 |
| 3.6.3 Wawancara | 26 |
| 3.7 Teknik Pengambilan Sampel | 27 |
| 3.7.1 Populasi | 27 |
| 3.7.2 Sampel | 27 |
| 3.8 Pengolahan Data | 28 |
| 3.9 Skala Pengukuran | 29 |
| 3.10 Teknik Analisa Data | 30 |
| 3.10.1 Uji Validitas | 30 |
| 3.10.2 Uji Reliabilitas | 31 |
| 3.10.3 Uji Statistik Deskriptif | 32 |
| 3.10.4 Analisis Faktor | 32 |
| 3.10.5 Tahapan Penelitian | 34 |
| BAB 4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN | 38 |
| 4.1 Deskripsi Umum Obyek Penelitian | 38 |
| 4.2 Deskripsi Hasil Kuisisioner | 38 |
| 4.3 Data Responden | 38 |

| | |
|---|------------|
| 4.4 Analisis Deskriptif..... | 39 |
| 4.5 Hasil Pengujian Validitas Dan Reliabilitas | 56 |
| 4.5.1 Hasil Pengujian Validitas..... | 56 |
| 4.5.2 Hasil Pengujian Reliabilitas..... | 59 |
| 4.6 Hasil Pengujian Analisis Faktor | 62 |
| 4.6.1 Hasil Pengujian Analisis Faktor Pada Kereta Api Kelas Ekonomi | 62 |
| 4.6.2 Hasil Pengujian Analisis Faktor Pada Kereta Api Kelas Bisnis | 75 |
| 4.6.3 Hasil Pengujian Analisis Faktor Pada Kereta Api Kelas Eksekutif..... | 87 |
| 4.6.4 Hasil Pengujian Analisis Faktor Pada Kereta Api Semua Kelas | 99 |
| 4.7 Pembahasan..... | 110 |
| 4.7.1 Analisis Faktor | 110 |
| BAB 5. PENUTUP..... | 116 |
| 5.1 Kesimpulan..... | 116 |
| 5.2 Saran | 118 |
| DAFTAR PUSTAKA | 119 |
| LAMPIRAN..... | 120 |

DAFTAR TABEL

Halaman

| | |
|---|-----------|
| 2.1 Hubungan Variabel Visi Misi PT KAI Dengan Variabel Pertanyaan Pada Kuisisioner | 11 |
| 2.2 Identifikasi Signifikansi Faktor Loading | 17 |
| 3.1 Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Terhadap Koefisien Korelasi | 30 |
| 4.1 Data Responden Berdasarkan Kelas Kereta Api | 37 |
| 4.2 Hasil Uji Validitas Variabel KA Kelas Ekonomi | 56 |
| 4.3 Hasil Uji Validitas Variabel KA Kelas Bisnis | 56 |
| 4.4 Hasil Uji Validitas Variabel KA Kelas Eksekutif | 57 |
| 4.5 Hasil Uji Reliabilitas Variabel KA Kelas Ekonomi | 58 |
| 4.6 Hasil Uji Reliabilitas Variabel KA Kelas Bisnis | 59 |
| 4.7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel KA Kelas Eksekutif | 60 |
| 4.8 Anti Image Matrics Awal Pada KA Kelas Ekonomi | 62 |
| 4.9 Ringkasan Anti Image Matrics Pada KA Kelas Ekonomi | 64 |
| 4.10 Anti Image Matrics Akhir Pada KA Kelas Ekonomi | 66 |
| 4.11 Pedoman Interval Mean | 71 |
| 4.12 Mean Variabel dan Mean Faktor Pada KA Ekonomi | 72 |
| 4.13 Urutan Mean Variabel dan Mean Faktor Pada KA Ekonomi | 72 |
| 4.14 Anti Image Matrics Awal Pada KA Kelas Bisnis | 74 |
| 4.15 Ringkasan Anti Image Matrics Pada KA Kelas Bisnis | 76 |
| 4.16 Anti Image Matrics Akhir Pada KA Kelas Bisnis | 78 |
| 4.17 Pedoman Interval Mean | 84 |

| | |
|---|------------|
| 4.18 Mean Variabel dan Mean Faktor Pada KA Bisnis | 84 |
| 4.19 Urutan Mean Variabel dan Mean Faktor Pada KA Bisnis..... | 85 |
| 4.20 Anti Image Matrics Awal Pada KA Kelas Eksekutif..... | 86 |
| 4.21 Ringkasan Anti Image Matrics Pada KA Kelas Eksekutif | 88 |
| 4.22 Anti Image Matrics Akhir Pada KA Kelas Eksekutif | 90 |
| 4.23 Pedoman Interval Mean | 95 |
| 4.24 Mean Variabel dan Mean Faktor Pada KA Eksekutif..... | 95 |
| 4.25 Urutan Mean Variabel dan Mean Faktor Pada KA Eksekutif | 96 |
| 4.26 Anti Image Matrics Awal Pada KA Semua Kelas | 98 |
| 4.27 Ringkasan Anti Image Matrics Pada KA Semua Kelas | 100 |
| 4.28 Anti Image Matrics Akhir Pada KA Semua Kelas | 102 |
| 4.29 Pedoman Interval Mean | 107 |
| 4.30 Mean Variabel dan Mean Faktor Pada KA Semua Kelas | 107 |
| 4.31 Urutan Mean Variabel dan Mean Faktor Pada KA Semua Kelas.... | 108 |
| 4.32 Ringkasan Hasil Analisis Faktor | 110 |
| 4.33 Jawaban Variabel Tarif 1..... | 113 |
| 4.34 Jawaban Variabel Tarif 2..... | 113 |
| 4.35 Jawaban Variabel Tarif 3..... | 113 |
| 4.36 Jumlah Proporsi Responden Berdasarkan Pendapatan Per Bulan .. | 114 |

DAFTAR OUTPUT SPSS

Halaman

| | |
|--|-----------|
| 4.1 Hasil Awal KMO Bartletts Test Pada KA Ekonomi..... | 62 |
| 4.2 Ringkasn Hasil Awal Hingga Akhir KMO Bartletts Test | 64 |
| 4.3 Hasil Akhir KMO Bartletts Test Pada KA Ekonomi | 66 |
| 4.4 Total Variance Explained KA Kelas Ekonomi | 67 |
| 4.5 Communalities Hasil Pengujian Pada Kelas Ekonomi..... | 68 |
| 4.6 Component Matrix Hasil Pengujian Pada Kelas Ekonomi..... | 69 |
| 4.7 Rotated Component Matrix Hasil Pengujian Pada Kelas Ekonomi ... | 70 |
| 4.8 Hasil Awal KMO Bartletts Test Pada KA Bisnis..... | 74 |
| 4.9 Ringkasn Hasil Awal Hingga Akhir KMO Bartletts Test | 76 |
| 4.10 Hasil Akhir KMO Bartletts Test Pada KA Bisnis | 78 |
| 4.11 Total Variance Explained KA Kelas Bisnis | 79 |
| 4.12 Communalities Hasil Pengujian Pada Kelas Bisnis | 80 |
| 4.13 Component Matrix Hasil Pengujian Pada Kelas Bisnis | 81 |
| 4.14 Rotated Component Matrix Hasil Pengujian Pada Kelas Bisnis | 83 |
| 4.15 Hasil Awal KMO Bartletts Test Pada KA Eksekutif..... | 86 |
| 4.16 Ringkasn Hasil Awal Hingga Akhir KMO Bartletts Test | 88 |
| 4.17 Hasil Akhir KMO Bartletts Test Pada KA Eksekutif | 90 |
| 4.18 Total Variance Explained KA Kelas Eksekutif..... | 91 |
| 4.19 Communalities Hasil Pengujian Pada Kelas Eksekutif..... | 92 |
| 4.20 Component Matrix Hasil Pengujian Pada Kelas Eksekutif..... | 93 |
| 4.21 Rotated Component Matrix Hasil Pengujian Pada Kelas Eksekutif | 94 |
| 4.22 Hasil Awal KMO Bartletts Test Pada KA Semua kelas..... | 98 |

| | |
|---|------------|
| 4.23 Ringkasn Hasil Awal Hingga Akhir KMO Bartletts Test | 100 |
| 4.24 Hasil Akhir KMO Bartletts Test Pada Semua Kelas..... | 102 |
| 4.25 Total Variance Explained KA Semua Kelas..... | 103 |
| 4.26 Communalities Hasil Pengujian Pada Semua Kelas..... | 104 |
| 4.27 Component Matrix Hasil Pengujian Pada Semua Kelas..... | 105 |
| 4.28 Rotated Component Matrix Hasil Pengujian Pada Semua Kelas | 106 |

DAFTAR GAMBAR

Halaman

| | |
|---|-----------|
| 3.1 Diagram Alir Penelitian..... | 36 |
| 4.1 Proporsi Responden KA Ekonomi Berdasarkan Jenis Kelamin..... | 38 |
| 4.2 Proporsi Responden KA Bisnis Berdasarkan Jenis Kelamin | 38 |
| 4.3 Proporsi Responden KA Eksekutif Berdasarkan Jenis Kelamin | 39 |
| 4.4 Proporsi Responden KA Ekonomi Berdasarkan Usia..... | 39 |
| 4.5 Proporsi Responden KA Bisnis Berdasarkan Usia..... | 40 |
| 4.6 Proporsi Responden KA Eksekutif Berdasarkan Usia..... | 40 |
| 4.7 Proporsi Responden KA Ekonomi Berdasarkan Jenis Pekerjaan | 41 |
| 4.8 Proporsi Responden KA Bisnis Berdasarkan Jenis Pekerjaan | 42 |
| 4.9 Proporsi Responden KA Eksekutif Berdasarkan Jenis Pekerjaan | 42 |
| 4.10 Proporsi Responden KA Ekonomi Berdasarkan Besar Pendapatan | 43 |
| 4.11 Proporsi Responden KA Bisnis Berdasarkan Besar Pendapatan | 44 |
| 4.12 Proporsi Responden KA Eksekutif Berdasarkan Besar Pendapatan | 44 |
| 4.13 Proporsi Responden KA Ekonomi Berdasarkan Pendidikan Terakhir | 45 |
| 4.14 Proporsi Responden KA Bisnis Berdasarkan Pendidikan Terakhir | 46 |
| 4.15 Proporsi Responden KA Eksekutif Berdasarkan Pendidikan Terakhir | 46 |
| 4.16 Proporsi Responden KA Ekonomi Berdasarkan Tujuan Bepergian | 47 |
| 4.17 Proporsi Responden KA Bisnis Berdasarkan Tujuan Bepergian | 48 |
| 4.18 Proporsi Responden KA Eksekutif Berdasarkan Tujuan Bepergian | 48 |

| | |
|---|-----------|
| 4.19 Proporsi Responden KA Ekonomi Berdasarkan Kota Tujuan | 49 |
| 4.20 Proporsi Responden KA Bisnis Berdasarkan Kota Tujuan | 50 |
| 4.21 Proporsi Responden KA Eksekutif Berdasarkan Kota Tujuan | 50 |
| 4.22 Proporsi Responden KA Ekonomi Berdasarkan Alasan Memilih KA | 51 |
| 4.23 Proporsi Responden KA Bisnis Berdasarkan Alasan Memilih KA .. | 52 |
| 4.24 Proporsi Responden KA Eksekutif Berdasarkan Alasan Memilih KA | 52 |
| 4.25 Proporsi Responden KA Ekonomi Berdasarkan Penilaian KA | 53 |
| 4.26 Proporsi Responden KA Bisnis Berdasarkan Penilaian KA | 54 |
| 4.27 Proporsi Responden KA Eksekutif Berdasarkan Penilaian KA | 54 |

DAFTAR LAMPIRAN

1. Kuisisioner dan Data Hasil Kuisisioner.
2. Uji Validitas Data.
3. Uji Reliabilitas Data.
4. Hasil Output SPSS Kereta Api Kelas Ekonomi.
5. Hasil Output SPSS Kereta Api Kelas Bisnis.
6. Hasil Output SPSS Kereta Api Kelas Eksekutif.
7. Dokumentasi Penelitian