

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM PT. KERETA API INDONESIA DAOP IV SEMARANG & PROFIL RESPONDEN**

#### **2.1 Sejarah PT. Kereta Api Indonesia**

Jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) dibangun oleh perusahaan swasta Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) di bawah pimpinan Gubernur Jenderal Hindia Belanda pada 17 Juni 1864. Tuan L.A.J. Baron Sloet van de Beele, dan pada 08 April 1875, pemerintah Hindia Belanda melakukan pembangunan Staatsspoorwegen (ss) sebagai jalur kereta api negara dengan jalur pertama melintasi Surabaya, Pasuruan, dan Malang. Perusahaan kereta api swasta memanfaatkan keberhasilan Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij dan Staatsspoorwegen, yang membuat investor swasta membangun jalur kereta api di berbagai wilayah Indonesia. Pendirian KAI berdasarkan akta tertanggal 01-06-1999 Nomor 2 yang dibuat atas sepengetahuan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta, lalu diubah menggunakan akta tanggal 13-09-1999 nomor 14. Akta pendirian ini sudah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia dengan Surat Keputusan tertanggal 01 Oktober 1999 Nomor C-17171HT.01.01. TH.99 dan mengumumkannya melalui Berita Negara Republik Indonesia pada 14 Januari 2000 Nomor 4 Tambahan Nomor 240/2000.

Dalam kedua statusnya selaku perusahaan negara maupun jasa, perusahaan me menjalankan kegiatan operasionalnya untuk menawarkan layanan kepada masyarakat melalui dana yang disediakan oleh pemerintah. Berdasar Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990, PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum

Perkeretaapian (Perumka). Ini membuka era baru dalam pengelolaan perkeretaapian. Perumka memperoleh keuntungan dari produk dan layanan yang ditawarkannya sambil melayani masyarakat. Perumka menawarkan tiga jenis layanan penumpang: eksekutif, bisnis maupun ekonomi. 31 Juli 1995, Perumka meluncurkan layanan KA penumpang kelas eksekutif dengan merek KA Argo Bromo JS-950. Kemudian diubah menjadi KA Argo Bromo Anggrek (KA) dan 24 September 1997, dan memulai pengembangan KA Argo Bromo lainnya, seperti KA Argo Lawu, KA Argo Mulia, dan KA Argo Anggrek.

Sekarang, KAI pun menjalankan aktivitas usaha pendukung lain menggunakan ketersediaan sumber daya, seperti tata kelola properti berkaitan dengan jasa kereta api api, restoran di dalam kereta api maupun di stasiun, begitu pun dengan menyediakan layanan katering maupun distribusi logistik. November 2017 KAI mulai mencari sumber pembiayaan alternatif guna mengekspansi bisnis mereka melalui penerbitan obligasi untuk kali pertama semenjak pendirian perusahaan ini pada tahun 1946. Masyarakat dan investor sangat menyambut penerbitan Obligasi I Perkeretaapian Indonesia Tahun 2017. Hasil ini mendorong KAI untuk terus memenuhi keinginan masyarakat atas kinerja maupun mutu pelayanan perseroan. Selama proses itu, KAI mampu membuktikan diri sebagai komponen terpenting dalam hal tumbuh kembang negara melalui peran selaku tulang punggung transportasi darat yang menghubungkan negeri. 01 Agustus 2018 KAI sukses mengomersialisasikan transportasi kereta ringan (*light rail transit* /LRT) pertamakalinya di Palembang, Sumatera Selatan dengan panjang jalur 23,4 km. Pada Mei 2019 KAI menjalankan dua kereta api bandara baru, terdiri dari KA

Bandara New Yogyakarta International Airport dan Desember 2019 KA Bandara Adi Soemarmo, dan pada tahun 2023, KAI menyampaikan pengumuman terkait rencana penerbitan obligasi II Kereta Api Indonesia senilai Rp 2 triliun.

## **2.2 Visi Misi PT. Kereta Api Indonesia**

### **a. Visi**

Visi ialah uraian secara luas perihal nilai dari suatu perusahaan, visi itu sebagai tujuan perusahaan kedepan yang menunjukkan sebuah cita-cita, atau impian perusahaan. Visi PT. KAI, yaitu sebagai solusi atas ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia.

### **b. Misi**

Misi ialah cara atau tahapan suatu perusahaan dalam mencapai visi perusahaan tersebut. Adapun misi PT. KAI yang mendukung guna mencapai visi PT. Kereta Api Indonesia yaitu:

- Memfasilitasi sistem transportasi yang dapat menjamin keamanan, kenyamanan, efisien, berbasis digital, dan tumbuh kembang secara pesat guna memenuhi segala kebutuhan konsumen.
- Menciptakan alternatif yang tepat terkait transportasi massal dengan mengintegrasikannya terintegrasi dengan investasi dalam infrastruktur, sumber daya manusia maupun teknologi.
- Mendorong perkembangan pada Pembangunan nasional dengan menjalin kemitraan dengan pemangku kepentingan, serta turut merancang maupun menjalankan upaya untuk mengembangkan infrastruktur penting mengenai transportasi.

### 2.3 Logo Kereta Api

Logo ialah suatu simbol visual yang mewakili nama perusahaan, yang memiliki arti tertentu, yang memiliki fungsi sebagai tanda pengenal kepada konsumen. Selain itu, logo sangat penting untuk mencegah adanya penyalahgunaan identitas oleh pihak lainnya. Pada logo PT Kereta Api Indonesia (Persero) terdapat makna tersendiri. Bentuk logo kereta api mendapat inspirasi dari bentuk rel kereta yang ditunjukkan melalui garis yang tersambung pada huruf A. Makna tersebut dimaksudkan bahwa KAI bisa tetap berkembang dan terdapat dalam hal solusi ekosistem transportasi terbaik yang terpercaya, sinergi, dan terintegrasi. Pada akhirnya, itu akan bisa menjadi penghubung dari Sabang hingga Merauke.

Karakter KAI digambarkan sebagai progresif, berpikiran terbuka, dan percaya diri dengan *typeface italic* yang dinamis dan diubah pada huruf A. Diharapkan tampilan grafik yang tegas, tetapi ramah dan adanya disimilaritas warna huruf memungkinkan KAI menunjukkan hubungan yang harmonis dan kompeten dengan semua pemangku kepentingan. Kemudian warna pada logo kereta api merupakan Kombinasi warna biru tua mempertegas kestabilan, profesional, terpercaya, dan percaya diri, sedangkan warna jingga merepresentasikan semangat, kreatif, tekad kuat, keberhasilan maupun kebahagiaan.



*Gambar 2.1 Logo Kereta Api  
Sumber : [www.kai.id](http://www.kai.id), 2023*

## **2.4 Budaya PT. Kereta Api Indonesia**

Budaya perusahaan berisi sebuah norma yang menjadi pedoman perilaku setiap anggota yang tergabung dalam perusahaan, yang akan mempengaruhi cara karyawan saat bekerja, beraktivitas, serta berperilaku. PT. KAI mempunyai budaya perusahaan, yaitu:

- Amanah  
Berpegang teguh terhadap kepercayaan yang diberikan
- Kompeten  
Tetap belajar dan meningkatkan kemampuan
- Harmonis  
Saling memedulikan maupun menghargai perbedaan
- Loyal  
Memiliki dedikasi dan memprioritaskan kepentingan bangsa dan negara
- Adaptif  
Tetap berinovasi maupun berantusias untuk menggerakkan atau menghadapi dinamika zaman
- Kolaboratif  
Membangun kerja sama yang sinergis.

## **2.5 Produk dan Jasa**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah perusahaan yang dimiliki negara, yang bertanggung jawab untuk menyediakan, mengawasi, dan mengelola layanan jasa angkutan kereta api di Indonesia. Namun, PT. KAI sekarang ini pun melaksanakan aktivitas usaha pendukung lain melalui pemanfaatan ketersediaan

sumber daya, seiring perkembangan dunia bisnis dan perkembangan tuntutan pasar. Angkutan penumpang, angkutan barang, pendukung angkutan kereta api, pendapatan nonangkut, dan subsidi pemerintah yang didalamnya terdapat PSO, IMO maupun Perintis adalah beberapa segmen bisnis PT. KAI yang menghasilkan pendapatan bagi Perseroan.

### **Angkutan Penumpang Kereta**

Sebagai perusahaan pengelola kereta api di Indonesia, PT. KAI sudah menjalankan kereta api penumpang, baik kereta api utama (komersial maupun nonkomersial) atau kereta api lokal atau di Sumatra, meliputi:

- KA Eksekutif
- KA Bisnis
- KA Campuran (Eksekutif, Bisnis dan Ekonomi)
- KA Ekonomi
- KA Lokal
- KRL Commuter Line

### **2.5.2 Restorasi**

Setiap rangkaian kereta api memiliki Restorasi, yang menawarkan makan dan minuman selama perjalanan. PT Reska Multi Usaha, juga dikenal sebagai PT. KAI Services, adalah anak perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang menjalankan atau menunjang kebijakan maupun program perusahaan induk, terutama yang berkaitan dengan bisnis restoran kereta api dan bisnis lainnya. Bisnis inti PT. KAI Services terdiri dari tiga (tiga) bisnis utama, yakni:

- *On board services* meliputi *sales on train, on train cleaning* maupun *passenger amenities*.
- *Integrated facility service* meliputi *security, parking, cleaning service, juga outsourcing*.
- *Commercial services* meliputi *restaurant, catering, general trading, cafe* dan *catering*

### **2.5.3 Angkutan Barang**

PT. Kereta Api Logistik (KAI Logistik) ialah anak perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang beroperasi dalam bidang layanan distribusi logistik berbasis kereta api. PT. KAI Logistik mengelola terminal peti kemas (TPK), bongkar muat, pergudangan, pengemasan, , pengangkutan, penjejakan, pengawasan logistik, dan manajemen logistik dengan menawarkan layanan *door to door* (DTD) yang ditunjang oleh angkutan pra maupun purna dan layanan pendukungnya. Orientasi bisnis KAI Logistik ialah sebagai penyedia layanan distribusi logistik secara keseluruhan dengan cara *end-to-end services*, atau penyedia layanan *SCM service provider*. Peranan KAI Logistik terhadap layanan yang sudah tersedia ialah sebagai pihak yang menciptakan nilai tambah (*value-added creator*) sepanjang rantai nilai (*value chain*) layanan distribusi logistik.

### **2.5.4 Pendukung Angkutan Kereta Api**

Sebagai anak perusahaan PT. KAI, KAI Wisata mendukung pengadaan suku cadang, alat kerja, dan material-material yang dibutuhkan untuk operasional; pembangunan sarana dan prasarana perkeretaapian; dan pengadaan alat dan bahan bantu kerja yang dibutuhkan oleh perusahaan pemberi pekerjaan. Semua ini

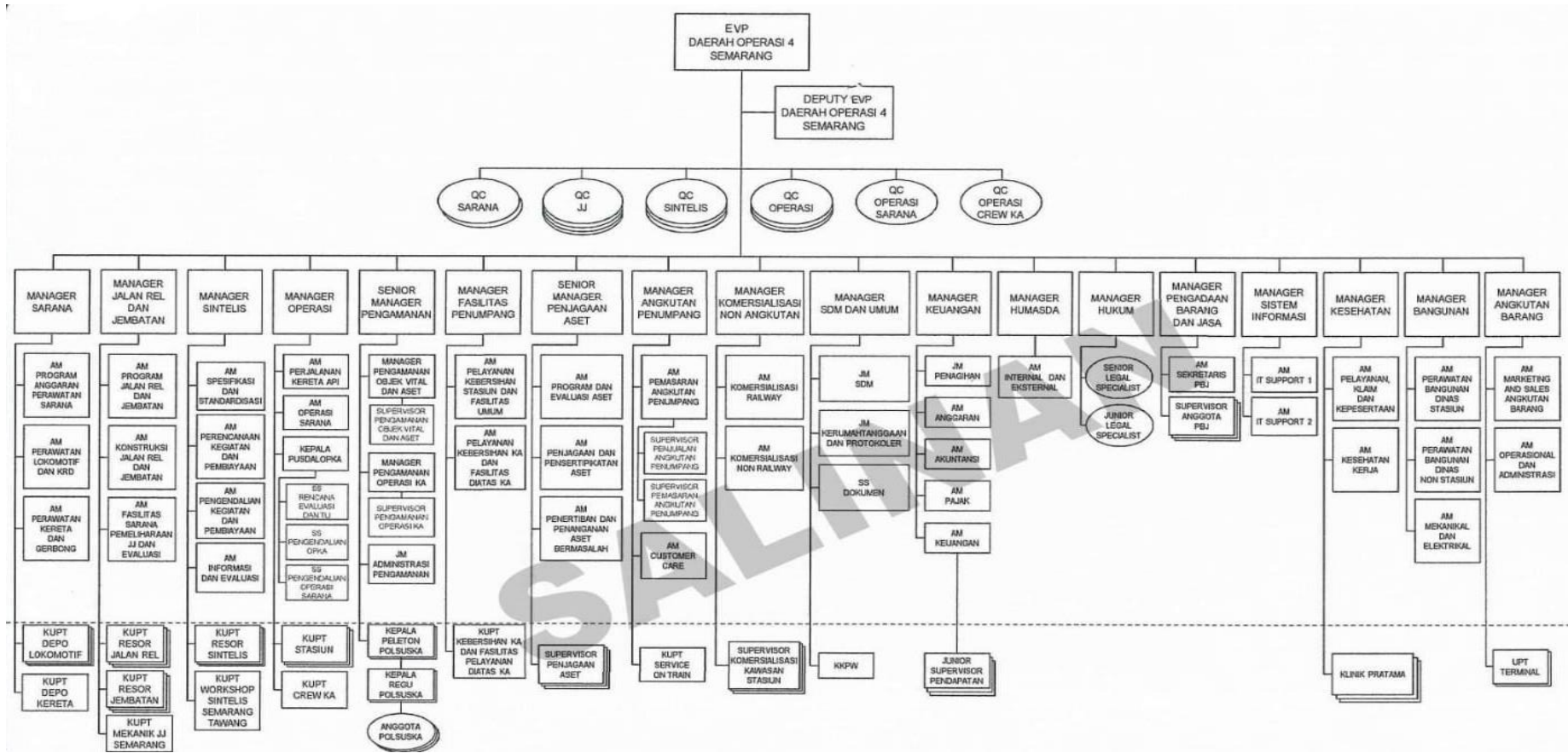
dilakukan dalam bidang jasa pendukung angkutan kereta api. Untuk mendukung PT. KAI untuk menjadi penyedia perkeretaapian terbaik, KAI Properti juga memiliki lini bisnis Perawatan Jalan Rel dan Jembatan.

#### **2.5.5 Non Angkutan**

Bisnis inti PT. KAI ialah konstruksi, properti, perdagangan, dan perawatan infrastruktur perkeretaapian. Proyek konstruksi KAI Properti termasuk Jalan dan Jembatan, Gedung dan Fasilitas, serta Telekomunikasi dan Listrik Aliran Atas. KAI Wisata juga mengembangkan bisnis dengan Induk yaitu KAI di bidang properti, seperti pembangunan residensial, hotel, CoLiving, dan CoWorking space.



2.6 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop IV Semarang



Gambar 2.2 Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop IV Semarang

Sumber : SDM PT. KAI (Persero) Daop IV Semarang

## 2.7 Job Description PT. KAI (Persero) Daop IV Semarang

*Job Description* merupakan pendefinisian atau penjabaran dari pekerjaan, tanggungjawab karyawan, dan jabatan karyawan, agar karyawan menjalankan tugasnya sesuai dengan kedudukannya. Berikut ini merupakan deskripsi dari setiap divisi di PT. KAI (Persero) Daop IV Semarang:

### 1. EVP (Executive Vice President)

EVP bertanggung jawab terhadap Presiden Direktur. Tugas dari EVP yaitu mengatur dan memaksimalkan pelaksanaan operasional bisnis di Daop IV Semarang. EVP bertanggung jawab terhadap Presiden Direktur

### 2. Sarana

Tugas bidang sarana, yaitu membuat rencana terkait sarana siap operasi, pengendalian maupun pengevaluasian kinerja sarana, memelihara secara rutin, membina secara teknis terhadap unit pelaksana teknis depo lokomotif maupun depo kereta, menerima atau menguraikan keluhan pengguna jasa. Manager Sarana dalam melaksanakan tugasnya akan mendapat bantuan dari oleh asistem manajer program anggaran perawatan sarana, asisten perawatan lokomotif maupun KRD, asisten manajer perawatan kereta maupun gerbong.

### 3. Jalan Rel dan Jembatan

Tugas bidang jalan rel dan jembatan bertanggung jawab mengenai perumusan dan menyelenggarakan program pemeliharaan jalan rel, sepur simpang maupun jembatan, pengevaluasian kinerja memelihara jalan rel, sepur simpang maupun jembatan, mengoperasikan fasilitas sarana dengan memelihara jalan rel maupun rel, dan jembatan di wilayah Daop IV Semarang. Manager jalan rel maupun jembatan dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh asisten manajer program jalan rel dan jembatan, asisten manajer konstruksi jalan rel maupun jembatan, asisten manajer fasilitas sarana pemeliharaan JJ maupun pengevaluasian.

#### 4. Sintelis (Sinyal, telekomunikasi, dan listrik)

membuat program, melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan program, melakukan pemeliharaan listrik umum, sinyal serta telekomunikasi untuk fasilitas kereta api. Manager Sintelis dalam menjalankan tugasnya dibantu asisten manajer spesifikasi atau standardisasi, asisten manajer perencanaan aktivitas maupun pembiayaan, asisten manajer untuk mengendalikan maupun pembiayaan, asisten manajer informasi atau evaluasi.

#### 5. Operasi

bertanggungjawab terhadap penyelenggaraan operasional setiap kereta api sudah terlaksana dengan baik. Manager Operasi dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh asisten manajer perjalanan kereta api, asisten manajer operasi sarana, kepala pusdalopka dibantu oleh senior staf rencana evaluasi dan TU, senior staf pengendalian opka, senior staf pengendalian operasi sarana. Serta KUPT stasiun, dan KUPT crew kereta api.

#### 6. Pengamanan

Tugas bidang pengamanan yaitu menjamin keamanan, ketertiban dan keselamatan di dalam kereta api, stasiun, kantor, serta aset perusahaan. Senior Manager pengamanan dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh manajer pengamanan objek vital dan aset; supervisor pengamanan objek vital dan aset, manajer pengamanan operasi kereta api; supervisor pengamanan operasi kereta api, junior manager administrasi pengamanan, kepala peleton polsuska; kepala regu polsuska, anggota polsuska.

#### 7. Fasilitas Penumpang

Tugas bidang fasilitas penumpang yaitu melakukan pengoptimalan pada pelayanan maupun fasilitas penumpang kereta. Manager fasilitas penumpang dalam melaksanakan tugasnya dibantu asisten manajer pelayanan kebersihan stasiun maupun

fasilitas umum, asisten manajer pelayanan kebersihan kereta api maupun fasilitas di atas kereta api, KUPT kebersihan kereta api maupun fasilitas pelayanan di atas kereta api.

#### 8. Penjagaan Aset

Tugas bidang penjagaan aset yaitu mengadakan program untuk kegiatan – kegiatan mengenai penjagaan, penertiban, dan pensertipikatan aset di wilayah Daop IV Semarang. Senior manager penjagaan aset dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh asisten manajer program dan evaluasi aset, asisten manajer penjagaan maupun penyertifikatan aset, asisten manajer tata tertib maupun penanganan aset bermasalah, penjagaan aset.

#### 9. Angkutan penumpang

Tugas bidang angkutan penumpang yaitu melakukan pengoptimalan pada pemasaran angkutan di wilayah Daop IV Semarang. Manager angkutan penumpang dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh assistant manager pemasaran angkutan penumpang; supervisor penjualan angkutan penumpang, supervisor pemasaran angkutan penumpang, assistant manager *customer care*, KUPT *service on train*.

#### 10. Komersialisasi nonangkutan

Tugas bidang komersialisasi non angkutan yaitu melakukan pengoptimalan pada aset-aset yang dimiliki PT. KAI, menawarkan kerja sama mengenai penggunaan fasilitas museum, aset sarana, *right of way* (jalur lintas) dan *nonright of way* untuk dijadikan barang dagang kepada para penyewa aset. Manager komersialisasi nonangkutan dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh asisten manajer ager komersialisasi *railway*, asisten manajer komersialisasi *nonrailway*, dan pengawas komersialisasi kawasan stasiun.

#### 11. Sumber Daya Manusia dan Umum

Bertugas guna menyelenggarakan kegiatan terkait kegiatan SDM, kerumahtanggaan, dokumen, protokol, serta pemberian informasi dinas. Junior manager kerumahtanggaan dan protokoler, serta senior supervisor dokumen membantu manager SDM dan Umum.

#### 12. Keuangan

Bertanggung jawab terhadap kegiatan keuangan seperti mengenai perpajakan, anggaran, akuntansi dan penagihan di Daop IV Semarang. Manajer junior penagihan, asisten manajer anggaran, asisten manajer keuangan, asisten manajer akuntansi, serta asisten manajer pajak membantu manajer keuangan dalam menjalankan tugas maupun tanggungjawabnya.

#### 13. Hubungan Masyarakat Daerah (Humasda)

Tugas humasda, yakni merencanakan program, misal penyukuhan, membangun citra internal maupun eksternal perusahaan di sekitar wilayah Daop IV Semarang. Manager humasda dibantu oleh asisten manager internal dan eksternal dalam melaksanakan tugasnya

#### 14. Hukum

Tugas bidang hukum, yaitu menjadi sumber mengenai hal-hal yang berhubungan dengan informasi hukum, dan memberi bantuan hukum dari dalam maupun luar pengadilan, membangun hubungan yang baik dengan pihak eksternal di wilayah Daop IV Semarang. Legal Manager Hukum dibantu oleh senior legal specialist dan junior legal specialist dalam menjalankan tugasnya.

#### 15. Pengadaan Barang dan JASA (PBJ)

PBJ bertugas sebagai penyusun program kerja maupun persyaratan untuk mengadakan jasa atau barang perkreta apian, melakukan pengevaluasian administrasi dan teknis, menyusun dan melaporkan hasil pengadaan barang maupun jasa perkeretaapian. Manager pengadaan barang/jasa dibantu oleh sekretaris dan anggota.

#### 16. Sistem Informasi

Bertanggung jawab untuk mengelola aplikasi untuk pengguna, mengelola perangkat keras dan lunak penunjang maupun perangkat jaringan, memastikan kualitas layanan sistem informasi, menangani gangguan pada sistem informasi di wilayah Daop IV Semarang. Manager sistem informasi dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh asisten manajer IT support 1 maupun asisten manajer IT support 2.

#### 17. Kesehatan

Tugas bidang kesehatan yaitu mengoptimalkan pelayanan kesehatan di wilayah Daop IV Semarang. Manager kesehatan selama melakukan tugasnya dibantu oleh asisten manajer klaim maupun kepersertaan, asisten manajer kesehatan kerja.

#### 18. Bangunan

Tugas bidang bangunan yaitu melakukan pengoptimalan pada pengelolaan bangunan dinas. Manager bangunan selama melakukan tugasnya akan dibantu oleh asisten manajer perawatan bangunan dinas stasiun, asisten manajer perawatan bangunan dinas nonstasiun, serta asisten manajer kesehatan kerja.

#### 19. Angkutan Barang

Tugas bidang angkutan barang, yaitu pengoptimalan pada penyelenggaraan angkutan barang. Manager angkutan barang selama melakukan tugasnya akan mendapat bantuan dari asisten manajer marketing and sales angkutan barang, asisten manajer operasional maupun administrasi.

### **2.8 Gambaran Umum Responden**

Pada penelitian ini responden ialah karyawan PT Kereta Api Indonesia Daop IV Semarang sebanyak 100 pegawai. Gambaran umum responden pada penelitian ini diperlukan untuk mengetahui latar belakang dan keadaan responden yang menjadi sampel. Pemilihan responden menggunakan teknik *purposive sampling* yang memiliki syarat, yaitu karyawan PT.

Kereta Api Daop IV Semarang Indonesia dari semua bidang, bersedia mengisi kuesioner, bekerja lebih dari satu tahun. Identifikasi responden terbagi atas jenis kelamin, usia, pendidikan, lama bekerja, status, pendapatan, bidang kerja, dan penelitian ini menggunakan kuesioner dalam pengambilan data responden.

### 2.8.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis kelamin

Pengumpulan data responden sesuai jenis kelamin bermaksud guna memperjelas perbandingan seberapa banyak pegawai laki-laki dan perempuan yang menjawab angket yang telah dibagikan. Data mengenai jenis kelamin responden sebagai berikut:

Tabel 2.1 Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1	Laki - Laki	80	80
2	Perempuan	20	20
Jumlah		100	100

Sumber:

Data Primer, 2023

### 2.8.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Pada penelitian ini, data usia diambil berkaitan dengan penerimaan informasi karyawan dalam melakukan proses pengolahan informasi yang telah diperoleh. Data perihal usia responden PT. KAI Daop IV Semarang, yaitu:

Tabel 2.2 Usia Responden

No.	Usia	Jumlah	Persentase
1	20-24 Tahun	29	29
2	25-29 Tahun	17	17
3	30-34 Tahun	29	29
4	> 35 Tahun	25	25
Jumlah		100	100

Sumber: Data Primer, 2023

Uraian pada tabel 2.2 menjelaskan perihal usia responden terbanyak dari penelitian ini berusia 20-24 tahun sejumlah 29% responden (29 orang) dan 30-34 tahun sejumlah 29% responden (29 orang). Hasil itu memberi simpulan, usia responden ialah usia produktif.

### 2.8.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

Tingkat pendidikan berkaitan dengan pekerjaan serta pendapatan responden. Data pendidikan responden sebagai berikut:

Tabel 2.3 Pendidikan Responden

No.	Pendidikan	Jumlah	Persentase
1	SD	0	0
2	SMP	0	0
3	SMA/SMK	60	60
4	D3/S1	40	40
5	S2	0	0
Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasar uraian tabel 2.3 tersebut, mayoritas responden memiliki pendidikan terakhir SMA/SMK dengan jumlah responden 60% (60 orang), dan pendidikan terakhir D3/S1 sejumlah 40% (40 orang).

### 2.8.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja

Lama bekerja menjadikan seorang karyawan mampu dalam memahami pekerjaan mereka termasuk mengolah informasi yang ada. Berikut data yang peneliti dapat dari angket terkait lama bekerja responden:

Tabel 2.4 Lama Bekerja

No.	Pendidikan	Jumlah	Persentase
1	>1-5 tahun	37	37
2	5-10tahun	25	25
3	>10 tahun	38	38
Jumlah		100	100

Sumber: Data primer, 2023

Sesuai pemaparan tabel 2.4, memperlihatkan bila sebagian besar responden bekerja dengan rentang waktu >10 tahun sejumlah 38% (38) responden. Urutan kedua lama bekerja



>1-5 tahun sejumlah 37% (37) responden, dan urutan terakhir lama bekerja responden 5-10 tahun sejumlah 25% responden (25 orang).

### 2.8.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Perkawinan Responden

Status perkawinan responden berhubungan dengan emosional karyawan yang berpengaruh terhadap situasi yang dihadapi di lingkungan kerja dan perilaku karyawan saat bekerja, serta akan memengaruhi tiap keputusan yang diambil oleh karyawan. Berikut ini merupakan data responden berdasarkan status perkawinan:

Tabel 2.5 Status Responden

No.	Status Responden	Jumlah	Persentase
1	Belum Menikah	39	39
2	Menikah	61	61
Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2023

Berdasarkan data tabel 2.5, memperlihatkan bila sebagian besar responden bekerja dengan rentang waktu >10 tahun sejumlah 38% (38) responden. Urutan kedua lama bekerja >1-5 tahun sejumlah 37% (37) responden, dan urutan terakhir lama bekerja responden 5-10 tahun sejumlah 25% responden (25 orang).

### 2.8.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan

Pendapatan yang diterima responden dalam bentuk uang yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan, tingkat pendapatan reponden dipengaruhi juga oleh lama bekerja responden. Berikut data pendapatan perbulan responden:

Tabel 2.6 Pendapatan Responden

No.	Pendapatan	Jumlah	Persentase
1	>Rp1.000.000	3	3
2	>Rp1.000.000 – Rp2.000.000	0	0
3	>Rp2.000.000 – Rp3.000.000	5	5
4	>Rp3.000.000 – Rp4.000.000	5	5
5	>Rp4.000.000	87	87
Jumlah		100	100

Sumber: Data primer, 2023

Berdasarkan data tabel 2.6, menunjukkan bila pendapatan paling banyak >Rp.4.000.000 perbulannya berjumlah 87% responden atau 87 orang. Sebanyak 5% responden atau 5 orang berpendapatan sebesar >Rp2.000.000 – Rp3.000.000, dan sebanyak 5% responden atau 5 orang berpendapatan >Rp3.000.000 – Rp4.000.000, dan sisanya sebanyak 3% responden atau 3 orang berpendapatan >Rp1.000.000.