

ANALISIS ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY PENGGUNA JASA KERETA API GUBENG – JUANDA (LOKASI KOTA SURABAYA – SIDOARJO)

Isnain Alpin Anugrah¹, Hary Moetriono¹, Sri Wiwoho Mudjanarko^{2*}

¹Program Studi Teknik Sipil, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

²Program Studi Teknik Sipil, Universitas Narotama Surabaya

*E-mail: sri.wiwoho@narotama.ac.id

ABSTRAK

Bandara Juanda adalah Bandara Internasional yang terletak kota di Sidoarjo dengan pergerakan penumpang sebanyak 17.651.183 penumpang pada tahun 2016 atau naik 14% dari tahun 2015. Namun Bandara Juanda tersebut belum memiliki akses yang memadai sehingga mengakibatkan sering terjadinya kemacetan pada akses menuju bandara pada jam-jam sibuk. Untuk mengurangi terhambatnya perjalanan menuju bandara maka akan dibangun kereta api. Dalam menetapkan tarif kereta api perlu mengetahui kemampuan membayar (*Ability to Pay*) dan kemauan membayar (*Willingness to Pay*) pengguna jasa kereta api. Metode pengumpulan data dengan melakukan survey terhadap penumpang di bandara. Pengukuran kemampuan membayar (*Ability To Pay /ATP*) menggunakan metode household budget dan kemauan membayar (*Willingness To Pay /WTP*) menggunakan metode state preference. Hasil penelitian yaitu estimasi rata-rata nilai ATP sebesar Rp. 86.761,- dan rata-rata nilai WTP sebesar Rp. 24.595,- dengan 60% responden bersedia membayar lebih untuk peningkatan keselamatan.

Kata Kunci: Kereta api bandara; kemampuan membayar; *ability to pay*; kemauan membayar; *willingness to pay*.

ABSTRACT

Juanda Airport is an International Airport located in the city of Sidoarjo with a passenger movement of 17,651,183 passengers in 2016 or up 14% from 2015. However, the Juanda Airport does not have adequate access resulting in frequent congestion at access to the airport at hours busy. To reduce the obstruction of the journey to the airport a train will be built. In setting the train fare, it is necessary to know the ability to pay (Ability to Pay) and Willingness to Pay for train service users. Method of collecting data by conducting a survey of passengers in the airport. Ability To Pay (ATP) uses the household budget method and Willingness To Pay (WTP) using the state preference method. The results of the study were the average estimation of the ATP value of Rp.86,761, - and the average value of the PAPs was Rp.24,595, - with 60% of respondents willing to pay more for increased safety.

Keywords: Airport railroad; paying ability; *ability to pay*; *willingness to pay*; *willingness to pay*.

PENDAHULUAN

Bandara Juanda adalah bandara internasional di Sidoarjo dengan pergerakan penumpang datang dan pergi di Bandara Juanda pada tahun 2016 sebanyak 17.651.183 penumpang meningkat 14% dari tahun 2015. Namun sayangnya, Bandara Juanda yang termasuk bandara internasional tersebut belum memiliki Sarana angkutan masal yang memadai. Sampai saat ini Sarana angkutan masal dari Surabaya menuju ke Bandara Juanda akses ke bandara hanya dapat dijangkau dengan menggunakan jalan umum dari Rungkut dan Aloha.

Dengan tingginya volume kendaraan yang melintasi jalan menuju bandara tersebut maka sering terjadi kemacetan pada jam sibuk, sehingga menghambat perjalanan menuju bandara. Untuk mengurangi terhambatnya perjalanan menuju bandara maka dibutuhkan suatu jenis transportasi yang bebas dari kemacetan yaitu kereta api. Kereta api bandara dapat menjadi pilihan utama karena dinilai minim kendala, terutama oleh

kemacetan lalu lintas. Terdapat beberapa alasan yang mendukung pengadaan kereta api bandara, berikut ini adalah faktor-faktor tersebut:

1. Kepadatan lalu lintas merupakan salah satu penyebab terhambatnya suatu perjalanan. Sehingga pengadaan Kereta Api Bandara merupakan suatu solusi pemecahan masalah mengenai akses ke bandara.
2. Kurangnya akses ke bandara menyebabkan perjalanan ke bandara memakan waktu yang lama. Salah satu hal yang menghambat perjalanan adalah tingkat kemacetan di jalan menuju bandara semakin meningkat.
3. Angkutan umum yang dapat digunakan menuju bandara hanya bus damri dan taksi. Sehingga berdampak pada menumpuknya kendaraan bermotor di area bandara baik dari kendaraan umum maupun pribadi yang akhirnya mengakibatkan terjadinya kemacetan di area bandara tersebut

Kereta api merupakan salah satu jenis transportasi masal yang merupakan kebutuhan masyarakat. Namun disisi lain, korban meninggal akibat kecelakaan kereta api terus meningkat dari tahun 2014 sebanyak 13 korban menjadi 28 korban meninggal pada tahun 2015. Sehingga diharapkan kereta api Bandara nantinya harus mempunyai tingkat keselamatan yang tinggi.

Kereta api bandara akan dibangun dengan stasiun utama di Gubeng dan di Bandara Juanda. Stasiun Gubeng akan berfungsi sebagai *City Air Terminal* yaitu dimana penumpang pesawat dapat melakukan *check-in* di stasiun Gubeng. Jalur kereta api bandara akan dibangun mulai dari Gubeng menuju Bandara Juanda

Dalam menetapkan tiket/ tarif angkutan orang dan barang dengan kereta api perlu dibandingkan dengan kemampuan dan kemauan pengguna jasa kereta api untuk membayar sejumlah uang demi pelayanan jasa yang diberikan. Karena besarnya nilai kemampuan membayar (*Ability To Pay /ATP*) dan kemauan(*Willingness To Pay /WTP*) mempengaruhi tingkat konsumtif pengguna jasa.

Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran latar belakang dan identifikasi permasalahan di atas maka dapat disusun rumusan masalah yang digunakan sebagai petunjuk dalam melaksanakan penelitian yaitu :

1. Berapa besar nilai kemampuan membayar (*Ability To Pay /ATP*) dan kemauan(*Willingness To Pay /WTP*) pengguna jasa kereta api Gubeng - Bandara Juanda?
2. Bagaimana ATP dan WTP pengguna jasa Kereta Api Gubeng - Juanda terhadap tarif?

Tujuan Penelitian

Tujuan dari dilaksanakannya penelitian ini adalah untuk :

1. Mengestimasi nilai kemampuan membayar (*Ability To Pay /ATP*) dan kemauan(*Willingness To Pay /WTP*) pengguna jasa kereta api Juanda – Gubeng
2. Mendapatkan penetapan tarif Kereta Api Juanda – Gubeng berdasarkan nilai ATP dan WTP.

Batasan Masalah

Penelitian dilaksanakan dengan mengambil studi kasus yaitu pengembangan kereta api Bandara Juanda – Gubeng dengan batasan masalah :

1. Penelitian dilaksanakan pada proyek pengembangan kereta api Bandara Juanda – Gubeng
2. Penelitian dilakukan pada calon pengguna jasa kereta api Bandara Juanda – Gubeng yaitu penumpang di Bandara Juanda
3. Analisis dilakukan terhadap pengolahan data yang diperoleh selama kurun waktu penelitian.

Mahalli (2014) dalam jurnal yang berjudul "*Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Ralink Service)*" Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kemampuan dan kemauan pengguna untuk membayar layanan penjaagaan bandara Kuala Namu, untuk menemukan tarif ideal layanan kereta api dan untuk menyelidiki pertimbangan dasar dalam menentukan tarif layanan dari PT.Railink. Data dikumpulkan dengan wawancara berdasarkan kuesioner.Selain itu, dalam menganalisis data, metode anggaran rumah tangga dan metode preferensi terdahulu digunakan untuk mengukur kemampuan dan kemauan masing-masing.Hasilnya menunjukkan bahwa rata-rata kemampuan responden untuk membayar adalah Rp 78.375 dan rata-rata kemauan responden untuk membayar adalah Rp 60.375. Namun, setelah kenaikan kualitas prioritas, rata-rata kemampuan responden untuk membayar akan menjadi Rp 71.375 dengan rata-rata jumlah uang yang bersedia ditambahkan oleh responden sebesar Rp 22.632. Dalam menentukan tarifnya, PT. Railink telah mempertimbangkan biaya operasi dan kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggan sebagai alasan utamanya.Berdasarkan tarif saat ini, responden yang memiliki kemampuan membayar hanya 50%. Penelitian tersebut mengungkapkan bahwa tarif ideal untuk layanan kereta api adalah Rp 69,375, yang akan meningkatkan persentase responden yang memiliki kemampuan membayar sampai 72,5%.

Kereta Api

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 dijelaskan bahwa Kereta Api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Sedangkan perkeretaapian sendiri adalah satu kesatuan system yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan

prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.

Transportasi Kereta Api atau angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.

Tarif

Tarif adalah pungutan yang dikenakan saat menggunakan jasa atau saat kita mengambil (membeli) barang. Dalam kamus besar bahasa Indonesia dijelaskan bahwa harga satuan jasa, aturan pungutan serta daftar bea masuk disebut tarif.

Ability To Pay (ATP)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna. Besar ATP adalah rasio anggaran untuk transportasi dengan intensitas perjalanan. Besaran ini menunjukkan kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya.

Willingnes To Pay (WTP)

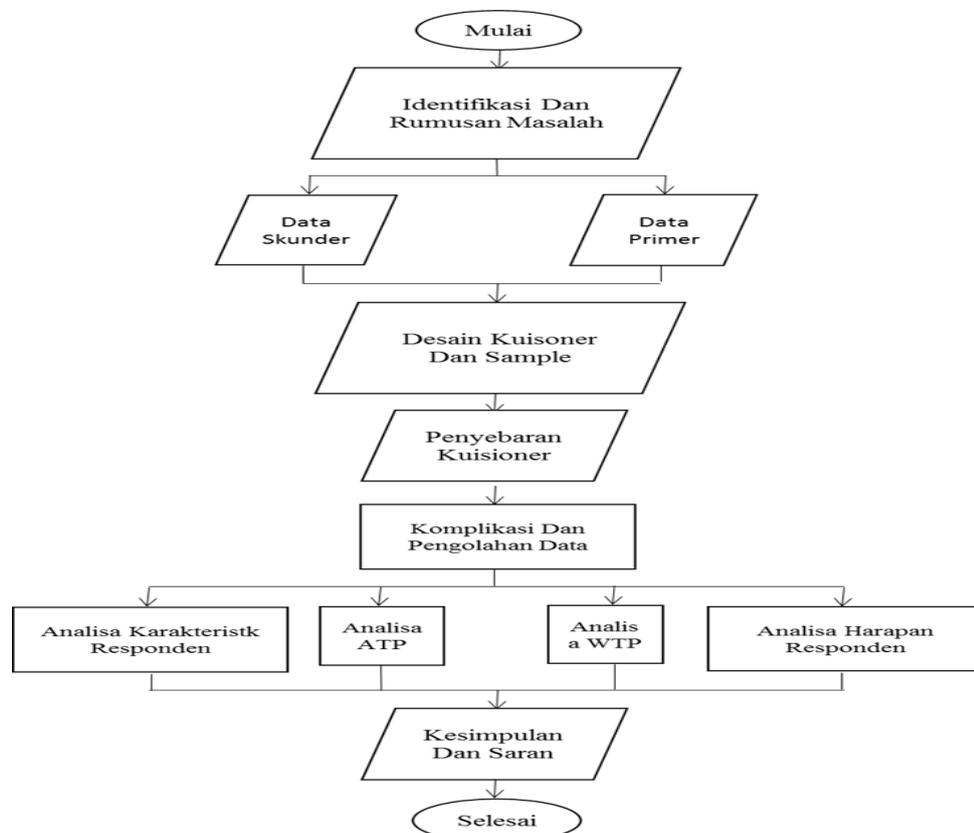
Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut.

Uji Validitas.

Validitas menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat mengukur apa yang ingin diukur. Validitas alat pengumpul data menurut pendapat beberapa ahli dapat digolongkan dalam beberapa jenis (Singarimbun & Effendi, hal.124, 2011) yaitu validitas konstruk (*construct validity*), validitas isi (*content validity*), validitas eksternal (*external validity*), validitas prediktif (*predictive validity*) dan validitas rupa (*face validity*). Selain itu ada jenis validitas lain yang oleh para ahli diatas tidak dibicarakan, tetapi amat penting bagi penelitian di Indonesia yang penduduknya terdiri dari berbagai budaya. Validitas tersebut adalah validitas budaya (*crosscultural validity*).

METODE PENELITIAN

Langkah-langkah dalam penelitian ini ditampilkan dalam bagan alir penelitian berikut ini:



Gambar 1. Bagan alir penelitian

Lokasi dan Waktu

Penelitian ini dilaksanakan di kawasan Bandara Juanda dengan alasan Belum adanya penelitian mengenai kemampuan dan keinginan membayar pengguna jasa kereta api Gubeng – Juanda . Sedangkan waktu penelitian dilakukan bulan November 2017 – Maret 2018.

Prosedur Pengumpulan Data

Jenis dan Metode pengumpulan data

Pada penelitian ini menggunakan metode sistem sampling yang memakai kuisisioner. Jumlah semple yang diambil didasarkan analisis kecukupan data berdasarkan survey pendahuluan terhadap parameter pengguna jasa *Elevated Gubeng – Juanda* dan metode analisis nilai atp berdasarkan kemampuan membayar pengguna jasa dan metode wtp berdasarkan

kemauan membayar pengguna jasa. jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang di peroleh dari Badan Otoritas Bandara Juanda.

Teknik Analisa data

Analisis masalah berdasarkan hasil-hasil yang didapat dari pengolahan data yang terdiri dari analisis karakteristik responden, analisis ATP, analisis WTP. Pengolahan data ATP dan WTP akan diolah dengan menggunakan alat bantu Exel untuk perhitungan validitas dan reliabilitas, digunakan Exel untuk membantu mempercepat proses pengolahan data yang berasal dari kuesioner.

HASIL DAN BAHASAN

Menentukan Sampel Responden

Dalam Menentukan Sampel

Tabel 1. Data penumpang Bandara Juanda tahun 2012-2017

No	Tahun	Penumpang Per Tahun	Penumpang Per Hari
1	2012	15.857.252	43445
2	2013	15.763.686	43188
3	2014	15.498.057	42460
4	2015	15.456.858	42348
5	2016	17.651.183	48359
6	2017	12.589.022	34490
Jumlah			254291
Rata-Rata			42381

Sumber : Data Oalahan Badan Otoritas Bandara Juanda

Dari data harian diatas didapat jumlah rata – rata penumpang Bandara Juanda

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

$$n = \frac{42381}{42381 \cdot 10\%^2 + 1} = 101 \approx 100 \text{ orang}$$

Dimana :

- N = Jumlah sampel
- N = Jumlah populasi
- d² = Presisi yang ditetapkan

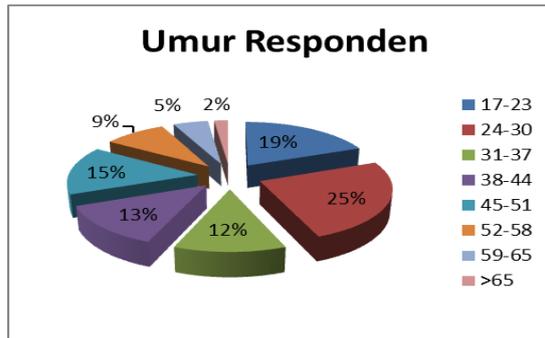
Dari perhitungan diatas diketahui jika populasi penumpang Bandara Juanda berjumlah rata – rata 42.381 orang dapat diambil sampel sebesar kurang lebih 101 yang dibulatkan menjadi 100 orang.

Analisa karakteristik responden

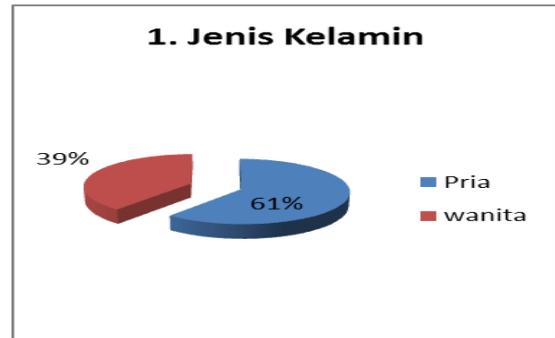
Analisis karakteristik reponden terdiri dari informasi umur, jenis kelamin, jumlah ke

sebesar 42381 orang. Untuk menentukan sampel responden sebagai berikut :

bandara, frekuensi ke Bandara juanda , alat transportasi yang paling sering digunakan, alternatif alat tranportasi yang biasa dipilih, waktu tempuh menuju bandara, posisi tempat tinggal/asal, maksud perjalanan, jumlah keluarga yang di tanggung dan biaya satu kali perjalanan ke bandara. Data karakteristik responden sebagai berikut:



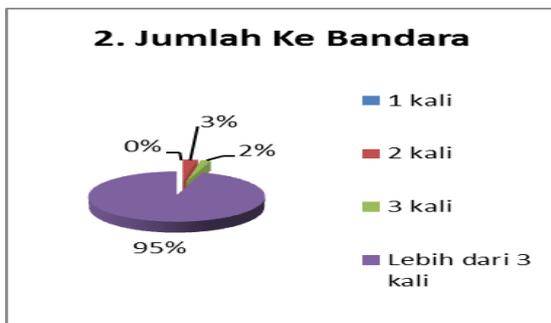
Gambar 2. Diagram Umur Responden



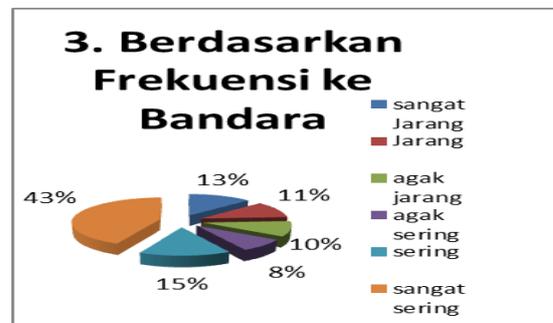
Gambar 3. Diagram Jenis Kelamin

Berdasarkan data tersebut diatas sebagaimana besar umur responden berada diantara 17 – 44 tahun (50%). Rata-rata umur responden 36,54 tahun yang termasuk dalam usia produktif.

Responden yang diambil dari penumpang di Bandara Juanda mempunyai karakteristik sebagaimana pada gambar 3 Responden didominasi oleh pria (61%) dan 39% wanita.



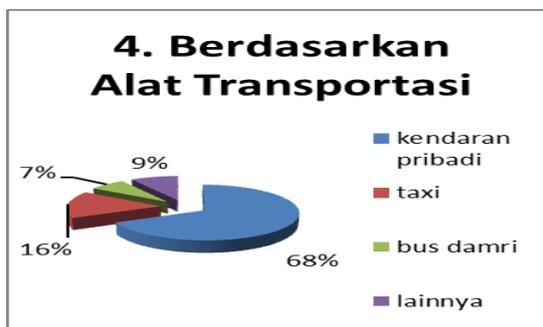
Gambar 4. Jumlah ke Bandara



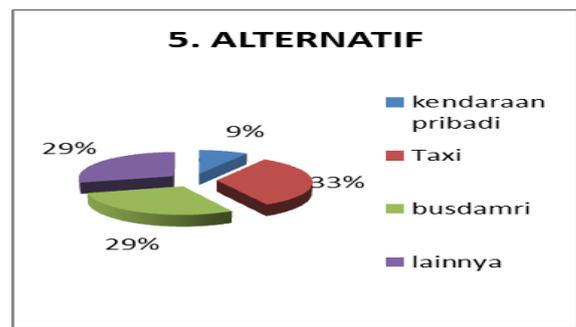
Gambar 5. Berdasarkan Frekuensi ke Bandara

Berdasarkan data tersebut diatas sebagaimana besar pernah ke Bandara Juanda lebih dari tiga kali (95%), 2 kali 3%, 3 kali 2% dan 1 kali 0% .

Berdasarkan frekuensi responden dalam melakukan perjalanan menuju Bandara Juanda sebagian besar sangat sering (43%), sering (15%), agak sering (8%), agak jarang (10%), jarang (11%) dan sangat jarang (13%).



Gambar 6. Berdasarkan Alat Transportasi



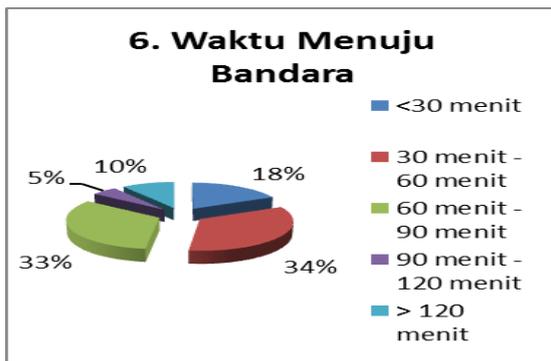
Gambar 7. Berdasarkan Alat Transportasi Alternatif

Alat transportasi yang paling sering digunakan responden menuju Bandara Juanda yaitu Kendaraan pribadi (68%) Bus DAMRI (7%), Taxi (16%), dan Lainnya (9%).

Bandara Juanda yaitu Taxi (33%), Kendaraan pribadi (9%), Bus DAMRI (29%) dan Lainnya (29%). Dari data alat transportasi yang paling sering digunakan dan alternatif yang dipilih maka dengan dibangunnya Kereta Api

Bandara akan menambah pilihan moda

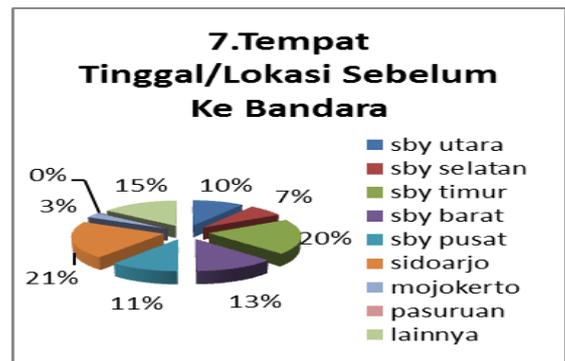
transportasi menuju Bandara Juanda.



Gambar 8. Berdasarkan Waktu Menuju Bandara

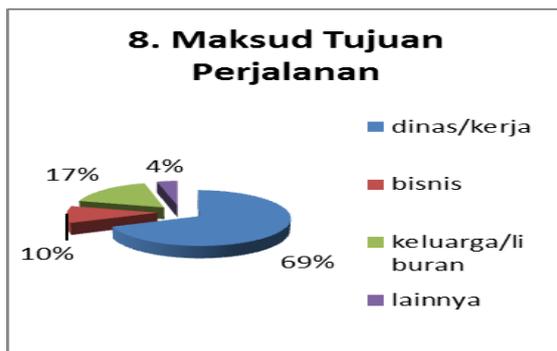
Waktu yang dibutuhkan responden menuju Bandara Juanda yaitu antara 60 – 90 menit (33%), 30 – 60 menit (34%), 90 – 120 menit (5%), > 120 menit (10%) dan < 30 (10%).

Surabaya Utara (10%), Surabaya Pusat (13%), Surabaya Timur (20%) dan Surabaya



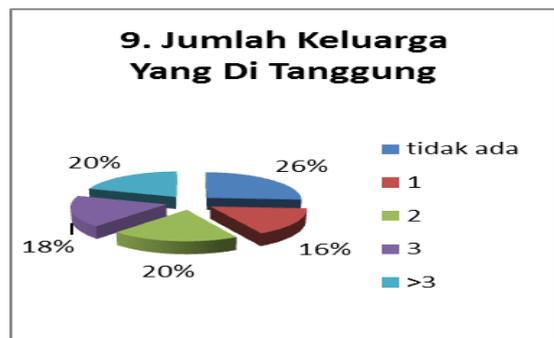
Gambar 9. Berdasarkan Tempat/Lokasi Sebelum Ke Bandara

Barat (13%). Sisanya 39% berasal dari Sidoarjo (21%), Mojokerto (3%) dan lainnya (15%). Dari data waktu tempuh dan tempat tinggal/lokasi responden dapat menjadi masukan dalam menentukan lokasi stasiun dan waktu tempuh kereta bandara nantinya.



Gambar 10. Berdasarkan Maksud Dan Tujuan

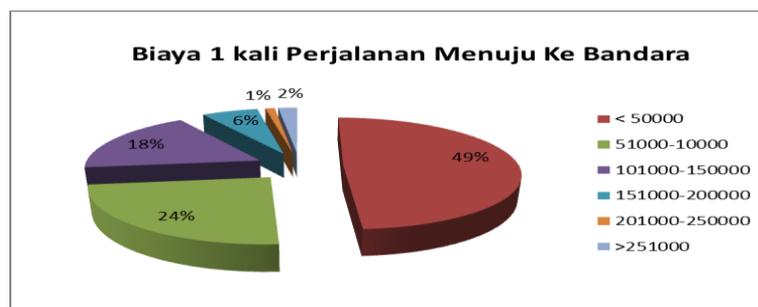
Maksud tujuan dari responden dalam melakukan perjalanan ke Bandara Juanda sebesar 69% dalam rangka dinas/kerja, 10% bisnis, 17% keluarga/liburan dan lainnya 4%. Dominannya dinas/kerja sebagai maksud tujuan responden dalam melakukan perjalanan ke Bandara Juanda dapat menjadi masukan pengelola jasa Kereta Api Bandara untuk



Gambar 11. Berdasarkan Jumlah Keluarga Yang Di Tanggung

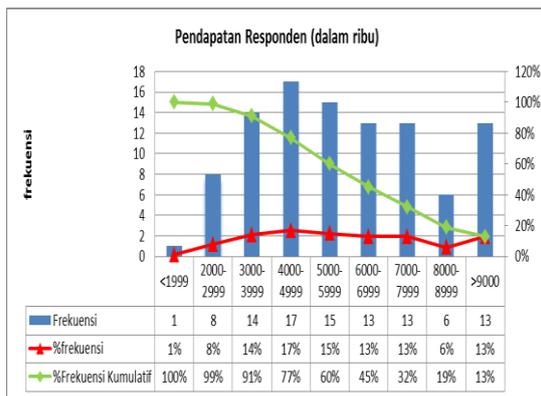
bekerjasama dengan instansi- instansi dan perusahaan-perusahaan.

Jumlah tanggungan keluarga dari responden berturut-turut dari yang terbesar yaitu tidak ada tanggungan (26%), 3 orang (18%), > 3 orang (20%), 1 orang (16%) dan 2 orang (20%).



Gambar 12. Diagram Karakteristik Responden Berdasarkan Biaya 1 Kali Perjalanan Menuju Ke Bandara

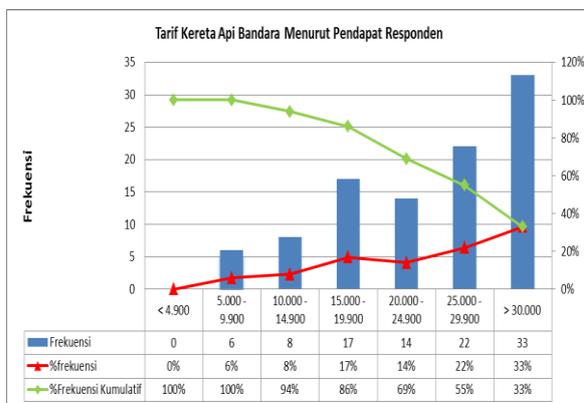
Besarnya biaya yang di keluar oleh responden untuk satu kali perjalanan menuju Bandara Juanda dapat dilihat pada gambar 11. Rata - rata biaya yang di keluar oleh responden untuk satu kali perjalanan menuju Bandara Juanda – Hatta adalah sebesar Rp. 82.505,-.



Gambar 13. Diagram Pendapatan Responden

Pendapatan responden paling banyak yaitu 17% antara Rp. 4.000.000 – Rp. 4.999.000 kemudian 14% antara Rp. 3.000.000 – Rp. 3.999.000, dan 13% dengan pendapatan > Rp. 9.000.000 dan 8% antara Rp. 2.000.000 – Rp. 2.999.000. Rata – rata pendapatan responden adalah sebesar Rp. 4.724.560,-. Hasil lebih lengkap dapat dilihat pada gambar 12

Jika tarif kereta api bandara ditetapkan antara Rp. 40.000 – Rp. 59.900 maka kemampuan membayar responden adalah sebesar 41%. Dan jika tarif yang ditetapkan antara Rp. 80.000 – Rp. 99.900 maka kemampuan membayar responden menjadi sebesar 53%

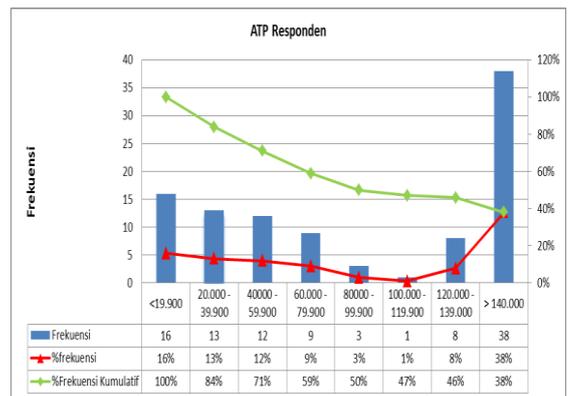


Gambar 15.2 Diagram Tarif Yang Di Harapkan Responden

Tarif minimum responden sebesar Rp. 5.000 dan maksimum sebesar 100.000. Tarif yang

Analisis Ability To Pay (ATP)

Dalam analisis ATP pengguna jasa kereta api Bandara Juanda ATP dibuat berdasarkan pendapatan responden, alokasi pendapatan terhadap transportasi, alokasi biaya transportasi ke Bandara Internasional Juanda per bulan dan frekuensi menuju Bandara Internasional Juanda per bulan.

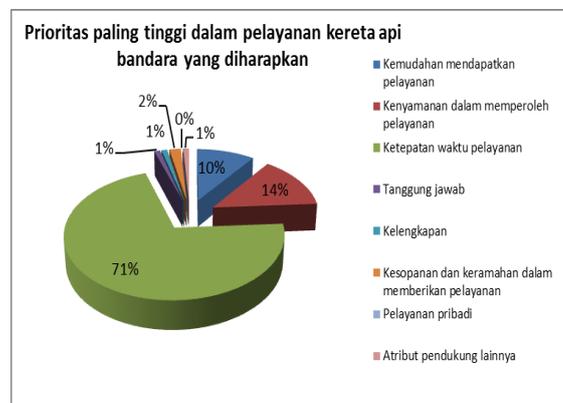


Gambar 14. Diagram ATP Responden

ATP minimum responden sebesar Rp. 2.000 dan maksimum sebesar Rp. 1.312.500. Range ATP responden yang terbesar yaitu 16% pada range < Rp. 19.900, kemudian 3% pada range Rp. 80.000 – Rp. 99.900 dan 38% > Rp. 140.000, 13% pada range Rp. 20.000 – 39.900. Hasil lebih lengkap dapat dilihat pada gambar 13. Rata – rata nilai ATP responden sebesar Rp. 86.761,-

Analisis Willingness To Pay (WTP)

Analisis WTP adalah rata-rata tarif yang diharapkan, prioritas pelayanan yang diharapkan, dan kemauan membayar lebih untuk peningkatan keselamatan.



Gambar 16. Diagram Prioritas Pelayanan Yang Diharapkan Responden

diharapkan responden paling banyak pada range > Rp. 30.000 sebesar 33%, kemudian

range Rp. 5.000 – Rp. 9.900 sebesar 6% dan range < Rp. 4.900 sebesar 0% Hasil dari tarif yang diharapkan dapat dilihat pada gambar 7. Rata – rata tarif yang diharapkan responden adalah sebesar Rp. 23.540,-.

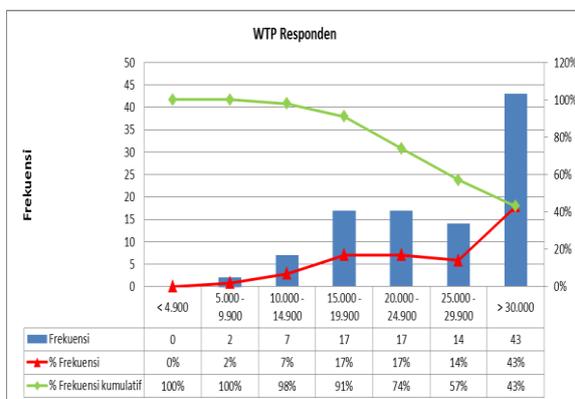
Tarif yang diharapkan responden merupakan WTP awal sebelum adanya tambahan yang dikeluarkan responden untuk peningkatan keselamatan. Jika tarif kereta api bandara ditetapkan antara Rp. 10.000 – Rp. 14.900 maka kemauan membayar responden adalah sebesar 8%. Dan jika tarif yang ditetapkan antara Rp. 20.000 – Rp. 24.900 maka kemauan membayar responden menjadi sebesar 14%.



Gambar 37. Diagram Persentase Responden Yang Mau Membayar Lebih Untuk Peningkatan Keselamatan

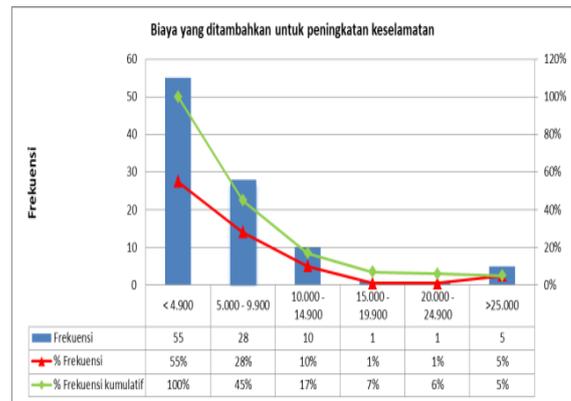
Dalam rangka meningkatkan keselamatan, 60% responden mau membayar lebih dari tarif yang akan berlaku dan sisanya 40% tidak mau membayar lebih untuk peningkatan keselamatan tersebut.

Besarnya nilai kemauan membayar lebih dari responden untuk peningkatan keselamatan yaitu minimum Rp. 0 dan maksimum sebesar Rp. 25.000. Besarnya nilai kemauan membayar lebih dari responden untuk peningkatan keselamatan paling banyak pada



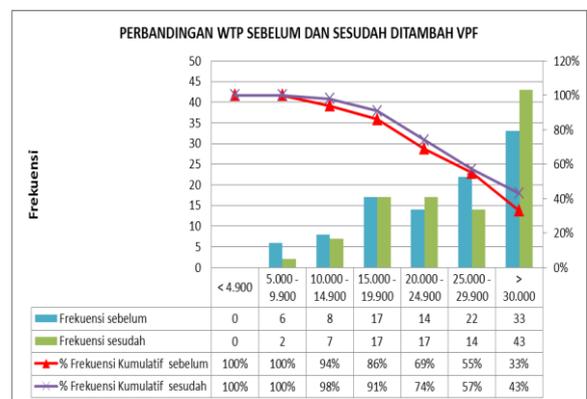
Gambar 4. Diagram WTP Responden

Kemudian hasil dari kuesioner WTP yang kedua yaitu prioritas pelayanan yang diharapkan oleh responden dalam memilih menggunakan kereta api bandara. Dari hasil survey yang diperoleh bahwa responden memprioritaskan pelayanan dalam memilih menggunakan kereta api bandara adalah 71% ketepatan waktu pelayanan, 14% kenyamanan dalam memperoleh pelayanan, 10% kemudahan mendapatkan pelayanan dan sisanya 5% terdiri dari tanggungjawab, kelengkapan, kesopanan dan keramahan dalam memberi pelayanan dan atribut pendukung lainnya. Ini dapat dilihat pada gambar 15.



Gambar 18. Diagram Biaya Yang Ditambahkan Untuk Peningkatan Keselamatan

range < Rp. 4.900 sebesar 55%, kemudian range Rp. 5.000 – 9.900 sebesar 28%, dan range Rp. 10.000 – Rp. 14.900 sebesar 10%. . Rata – rata besarnya nilai kemauan membayar lebih dari responden untuk peningkatan keselamatan adalah sebesar Rp. 7.675,-. Besarnya nilai kemauan membayar lebih dari responden untuk peningkatan keselamatan merupakan nilai WTP dari *Value of Preventing a Fatality* (VPF).



Gambar 5. Diagram WTP Responden Sebelum dan Sesudah Ditambah

Dengan adanya kemauan membayar lebih dari responden untuk peningkatan keselamatan maka nilai WTP responden menjadi naik dengan nilai WTP minimum sebesar Rp. 5.500,- dan maksimum menjadi Rp. 105.000,-. WTP responden setelah peningkatan keselamatan paling banyak pada range Rp. > 30.000 sebesar 43%, kemudian range Rp. 15.000 – 19.900 dan range Rp. 20.000 – Rp. 24.900 dengan persentase sama besar yaitu 17%. Hasil dari tarif yang diharapkan dapat dilihat pada gambar 19. Rata – rata WTP responden adalah sebesar Rp. 24.595,-.

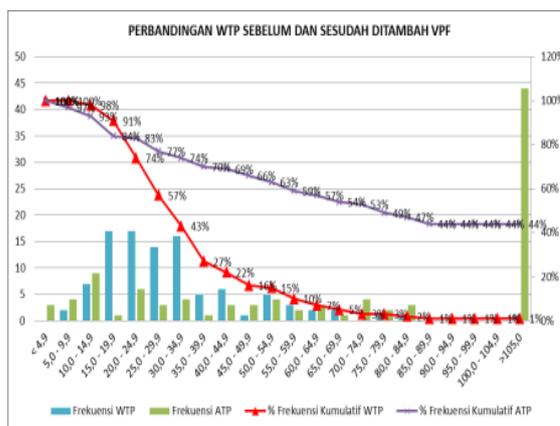
Jika tarif kereta api bandara ditetapkan antara Rp. 10.000 – Rp. 14.900 maka kemauan membayar responden adalah sebesar 7%. Dan jika tarif yang ditetapkan antara Rp. 20.000 – Rp. 24.900 maka kemauan membayar responden menjadi sebesar 14%.

Dari hasil analisis data penelitian diketahui bahwa nilai rata - rata ATP responden lebih besar dari pada nilai WTP. Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar responden lebih besar dari pada keinginan membayar untuk jasa tersebut. Sehingga pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders* yaitu pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi

tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah.

Pada penelitian ini nilai rata - rata ATP responden jauh lebih besar dari pada nilai WTP, ini dapat terjadi dikarenakan oleh :

- Utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah namun penghasilan penumpang yang relatif tinggi.
- Persepsi atau psikologis responden tentang kereta api bandara masih dipengaruhi oleh anggapan bahwa kereta api bandara merupakan transportasi umum, sama seperti transportasi umum lainnya yang menuju bandara (DAMRI) sehingga tarif yang diharapkan sama dengan transportasi umum yang ada meskipun kemampuan membayarnya tinggi.
- Persepsi atau psikologis responden yang terbentuk masih menggambarkan pelayanan jasa kereta api yang ada sekarang (karena responden belum merasakan pelayanan yang diberikan oleh kereta api bandara) meskipun telah dijelaskan sebelumnya bahwa kereta api bandara akan berbeda tingkat pelayanannya dengan kereta api yang ada sekarang.



Gambar 6 Diagram ATP dan WTP Terhadap

Analisa dilakukan untuk mengetahui bagaimana pengaruh ATP dan WTP terhadap tarif yang akan ditetapkan. Dari gambar 20 dapat dilihat bahwa semakin tinggi tarif yang ditetapkan maka semakin rendah persentase ATP dan WTP responden. Persentase WTP responden lebih cepat menurun daripada ATP responden. Pada saat tarif yang ditetapkan

Rp. 80.000,- maka persentase WTP responden menjadi 3% atau dengan kata lain hanya ada 3 orang responden yang mau membayar sebesar tarif untuk pelayanan kereta api bandara. Namun persentase ATP masih sebesar 49%, artinya bahwa 49% responden mempunyai kemampuan membayar terhadap tarif.

Tabel 2 Persentase ATP dan WTP Terhadap Tarif

Tarif	ATP	WTP
Rp.20.000 s/d Rp.24.900	84%	74%
Rp.30.000 s/d Rp.34.900	77%	43%
Rp.40.000 s/d Rp.44.900	70%	22%
Rp.50.000 s/d Rp.54.900	66%	16%

(Sumber : Data yang diolah)

Jika tarif yang ditetapkan sebesar Rp.50.000 – Rp.54.900 maka ATP responden 66% dan WTP responden 16%. Ini berarti bahwa persentase penumpang bandara yang akan menggunakan kereta api bandara jika berdasarkan persentase terkecil dari ATP dan WTP maka pengguna kereta api bandara sebesar 16%.

Jika tarif yang ditetapkan sebesar Rp.40.000 – Rp.44.900 maka ATP responden 70% dan WTP responden 22%.

Jika tarif yang ditetapkan sebesar Rp.30.000 – Rp.34.900 maka ATP responden 77% dan WTP responden 43%. Ini berarti bahwa persentase penumpang bandara yang akan menggunakan kereta api bandara jika berdasarkan persentase terkecil dari ATP dan WTP maka pengguna kereta api bandara sebesar 43%.

Jika tarif yang ditetapkan sebesar Rp.20.000 – Rp.24.900 maka ATP responden 84% dan WTP responden 74%. Ini berarti bahwa persentase penumpang bandara yang akan menggunakan kereta api bandara jika berdasarkan persentase terkecil dari ATP dan WTP maka pengguna kereta api bandara sebesar 74%.

Analisa Harapan Responden

Kuesioner ini dirancang untuk mengetahui penilaian konsumen terhadap jasa yang diharapkan dan kepuasan responden untuk pelayanan yang sudah ada. Data kuesioner harapan ini digunakan sebagai alat

ukur untuk mengetahui validitas dan reliabilitas kuesioner.

Proses uji validitas dilakukan dengan menggunakan software Microsoft Excel. Hasil dari pengujian validitas tersebut dibandingkan dengan t_{table} dengan derajat kebebasan ($dk = n - 2$).

Kaidah keputusan : jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ berarti

valid

: jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ berarti

tidak valid

Jika instrument itu valid, maka dilihat dari kriteria penafsiran mengenai indeks korelasinya (r) sebagai berikut :

Antara 0,800 sampai dengan 1,000 :

sangat tinggi

Antara 0,600 sampai dengan 0,799 :

tinggi

Antara 0,400 sampai dengan 0,599 :

cukup tinggi

Antara 0,200 sampai dengan 0,399 :

rendah

Antara 0,000 sampai dengan 0,199 :

sangat rendah (tidak valid)

Hasil dari uji validitas dari data 100 responden dapat dilihat pada Tabel 4.5. Dari hasil rekapitulasi pada tabel 3 seluruh item pernyataan valid karena $t_{hitung} > t_{tabel}$, yaitu $t_{tabel} > 1,676$. Jika seluruh item pertanyaan valid maka hasil kuesioner dapat dipercaya.

Tabel 3. Uji Validitas Kuesioner Harapan

No Item Pertanyaan	Koef. Korelasi	Harga	Harga	Keputusan
	<i>r hitung</i>	<i>t hitung</i>	<i>t tabel</i>	
1	0.498	5.689	1.676	VALID
2	0.486	5.505	1.676	VALID
3	0.470	5.275	1.676	VALID
4	0.606	7.550	1.676	VALID
5	0.536	6.288	1.676	VALID
6	0.698	9.659	1.676	VALID
7	0.603	7.481	1.676	VALID
8	0.601	7.448	1.676	VALID
9	0.614	7.704	1.676	VALID
10	0.598	7.395	1.676	VALID
11	0.630	8.039	1.676	VALID
12	0.637	8.170	1.676	VALID
13	0.614	7.703	1.676	VALID
14	0.553	6.579	1.676	VALID
15	0.451	5.003	1.676	VALID
16	0.428	4.684	1.676	VALID
17	0.358	3.793	1.676	VALID

(Sumber : Data yang diolah)

KESIMPULAN

Estimasi nilai kemampuan membayar (*Ability To Pay /ATP*) Rata-Rata Rp.86.761 dan kemauan membayar (*Willingness To Pay /WTP*) Rata-Rata Rp.24.595 pengguna jasa kereta api Juanda – Gubeng.

Penetapan tarif Kereta Api Juanda – Gubeng berdasarkan nilai ATP 84% dan WTP 74% adalah Rp.22.450

DAFTAR PUSTAKA

Dardela Yasa Guna, PT, Engineering Consultant, Ability to Pay/Willingness to Pay. Jakarta: <http://www.dardela.com>

Gaspersz, Vincent. (1997). Manajemen Kualitas. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.

Harinaldi. (2005). Prinsip-prinsip statistik: untuk teknis dan Sains. Jakarta: Erlangga.

Joewono, Tri Basuki. (2009). Exploring the Willingness and Ability to Pay for Paratransit in Bandung, Indonesia. *Journal of Public Transportation*, Vol. 12, No.2. .

Lupiyoadi, Rambar., & A. Hamdani., (2006). Pemasaran Jasa. Jakarta: Salemba Empat.

Mahalli. (2014). Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Ralink Service)

Maharannisa. (2016). Analisis Kelayakan Batik Solo Trans (BST) Ditinjau Dari Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api.

Permata. (2012). Analisa Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai.

Purwono, Rudi., (2005). Evaluasi Pelayanan Angkutan Kereta Api Komuter Koridor Jakarta Kota-Bogor. Semarang: Tesis Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro.

Suharsono., Sumarsono., & Handajani, Mudjiastuti. (2003). Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Jasa Angkutan Umum Dalam Membayar Tarif (Studi Kasus : Pengguna Jasa Angkutan Kota di Kabupaten Kudus).

