

ANALISIS ATP-WTP PENUMPANG KERETA REL LISTRIK LINTAS BOGOR-JAKARTA KOTA

Jeffry Nathanael¹, Dewi Linggasari², dan Hokbyan Angkat³

¹Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
Jeffry.325160091@stu.untar.ac.id

²Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
dewil@ft.untar.ac.id

³Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
hokbyan@gmail.com

Masuk: 09-01-2021, revisi: 09-02-2021, diterima untuk diterbitkan: 10-02-2021

ABSTRACT

The determination of Kereta Rel Listrik (KRL) rates needs to consider the value of Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) of service users to spend a certain amount of money for the services they get. The purpose of this research was to determine the value of the Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) of KRL service users across Bogor-Jakarta Kota. The method of collecting research data online is by giving questionnaires to respondents who use KRL cross Bogor-Jakarta Kota. The research data obtained were then analyzed and information was obtained about the individual characteristics of the respondent, the characteristics of the respondent's trip, the amount of ATP value, and the amount of the WTP value. Based on the analysis results on the existing tariff of Rp. 3,000, - obtained the value of ATP and WTP is Rp. 3,770, - and Rp. 3,974, -. This shows that the tariff is smaller than ATP, smaller than WTP, so that the current rate is still affordable for users. The 100% condition for ATP and WTP sensitivity is a condition where the increased tariff is proportional to the service received.

Keywords: Ability to Pay (ATP); Willingness to Pay (WTP); KRL cross Bogor-Jakarta Kota; Tariff

ABSTRAK

Penetapan tarif Kereta Rel Listrik (KRL) perlu mempertimbangkan antara nilai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pengguna jasa untuk mengeluarkan sejumlah uang demi pelayanan jasa yang didapatkannya. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui besaran nilai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pengguna jasa KRL lintas Bogor-Jakarta Kota. Metode pengumpulan data penelitian secara *online* dengan cara memberikan kuesioner kepada responden yang menggunakan KRL lintas Bogor-Jakarta Kota. Data penelitian yang diperoleh kemudian dianalisis dan didapatkan informasi mengenai karakteristik individu responden, karakteristik perjalanan responden, besaran nilai ATP, dan besaran nilai WTP. Berdasarkan hasil analisis pada tarif eksisting sebesar Rp. 3.000,- didapat besaran nilai ATP dan WTP adalah Rp. 3.770,- dan Rp. 3.974,-. Hal ini menunjukkan bahwa tarif tersebut lebih kecil dari ATP lebih kecil dari WTP sehingga tarif yang diberikan saat ini masih dapat terjangkau bagi pengguna. Kondisi 100% pada sensitivitas ATP dan WTP merupakan kondisi dimana tarif yang ditingkatkan sebanding dengan pelayanan yang diterima.

Kata kunci: *Ability to Pay* (ATP); *Willingness to Pay* (WTP); KRL lintas Bogor-Jakarta Kota; Tarif

1. PENDAHULUAN

Kereta api merupakan moda transportasi yang diminati masyarakat hingga saat ini. Fungsi kereta api sebagai alat untuk mengangkut penumpang maupun barang. Kereta api digunakan untuk masyarakat luas sebagai penunjang roda perekonomian, termasuk masyarakat ekonomi lemah. Suatu sistem transportasi dapat dinilai berhasil dilihat dari beberapa aspek yaitu mobilitas, aksesibilitas, dan ekonomi.

Salah satu keunggulan kereta *Commuter Line* adalah sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan transportasi yang efisien, cepat dan murah. Kereta *Commuter line* mampu mengurangi kemacetan di wilayah Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi). Perlu adanya kebijakan tarif yang mempertimbangkan pengguna kendaraan pribadi untuk berpindah menggunakan KRL dengan memperhitungkan variabel-variabel yang berpengaruh dalam penggunaan moda KRL.

Perlu adanya nilai *Ability to Pay* (ATP) untuk menetapkan tarif pengguna jasa kereta dalam hal membayar untuk mendapatkan pelayanan jasa yang diterima. ATP berhubungan dengan penghasilan sehingga kemampuan seseorang dalam melakukan kegiatan transportasi dapat berlangsung. Sedangkan nilai WTP mempengaruhi kualitas pelayanan yang diterima oleh pengguna jasa transportasi. Kualitas pelayanan ini sebagai bentuk usaha untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan pelanggan untuk mengimbangi harapan pengguna

Penyedia jasa transportasi perlu mengikuti Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang sudah ditetapkan. Sistem tiket KRL menggunakan tarif progresif berupa 25 kilometer pertama sebesar Rp. 3.000,- dan akan ditambah Rp 1.000,- setiap 10 kilometer berikutnya.

Rumusan masalah yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

- Berapa besaran nilai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pengguna jasa KRL lintas Bogor-Jakarta Kota?
- Bagaimana pengaruh ATP dan WTP terhadap tarif pada pengguna jasa KRL lintas Bogor-Jakarta Kota?

Tujuan penelitian dalam sebuah penelitian berdasarkan rumusan masalah adalah sebagai berikut:

- Mengetahui besaran nilai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pengguna jasa KRL lintas Bogor-Jakarta Kota
- Pengaruh ATP dan WTP terhadap tarif pengguna jasa KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

Tarif

Tarif adalah jumlah uang yang dibutuhkan untuk mendapatkan sejumlah kombinasi dari barang beserta pelayanannya (Swastha dan Irawan). Tarif angkutan umum adalah tarif yang dikenakan pada angkutan umum. Terdapat beberapa aspek untuk menentukan besarnya seperti: kepentingan konsumen pengguna, operator pengguna jasa dan kepentingan pemerintah. Hal yang mempengaruhi tingkat tarif angkutan adalah perubahan biaya operasi alat angkutan yang ditetapkan berdasarkan biaya operasi satu unit (*unit cost*) dari jasa angkutan tersebut.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2019 menjelaskan menteri dapat menetapkan tarif angkutan kepada masyarakat yang belum mampu yang ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian untuk angkutan pelayanan kelas ekonomi sebagai bentuk kewajiban pelayanan publik. Tarif yang diberlakukan harus lebih rendah dari tarif yang ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.

Ability to Pay (ATP)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Menurut (Tamin dan dkk) pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan pendapatan yang diterimanya. Besar ATP adalah rasio anggaran untuk transportasi dengan intensitas perjalanan. Besaran ini menunjukkan kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP adalah:

- Besar penghasilan penumpang
- Kebutuhan transportasi
- Total biaya transportasi
- Persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi

Willingness to Pay (WTP)

Willingness to Pay adalah bentuk kesediaan pengguna mengeluarkan sejumlah uang atas jasa yang didapatnya (Tamin dan dkk). Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Beberapa faktor yang mempengaruhi WTP adalah:

- Produk yang disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi
- Kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan
- Utilitas pengguna dalam angkutan tersebut
- Penghasilan pengguna

Hubungan ATP dan WTP

Menurut (Safitri) terdapat 3 kondisi hubungan antara ATP dan WTP, yaitu:

- ATP lebih besar dari WTP
Kondisi ini menunjukkan kemampuan membayar jasa transportasi lebih besar daripada kemauan membayar jasa tersebut. Pada kondisi ini, besar penghasilan pengguna relatif lebih tinggi dibandingkan utilitas terhadap jasa yang relatif lebih rendah, dimana pengguna disebut *choiced riders*.
- ATP sama dengan WTP
Kondisi dimana kemampuan dan kemauan membayar jasa transportasi adalah sama. Hal ini dapat terjadi karena keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.
- ATP lebih kecil dari WTP
Kondisi dimana kemampuan membayar jasa transportasi lebih kecil daripada kemauan membayar. Pengguna dapat disebut *captive riders* karena besar penghasilan pengguna relatif lebih rendah dibandingkan utilitas terhadap jasa yang relatif lebih tinggi.

Penentuan tarif berdasarkan ATP dan WTP

Dalam menentukan tarif terdapat 3 aspek utama pada sistem angkutan umum, yaitu pengguna (*user*), operator, dan pemerintah (regulator) (Safitri). Aspek pengguna merupakan aspek yang utama untuk menentukan tarif ATP dan WTP.

Prinsip-prinsip dalam menentukan nilai tarif berdasarkan ATP dan WTP adalah sebagai berikut

- ATP merupakan fungsi dari kemampuan daya beli untuk membayar yang dimana nilai tarif yang diberlakukan tidak melebihi nilai ATP kelompok sasaran. Intervensi/campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau silang dibutuhkan bila nilai tarif lebih besar dari nilai ATP, sehingga nilai tarif tersebut sama besarnya dengan nilai ATP.
- WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, peningkatan nilai tarif dengan adanya perbaikan tingkat pelayanan angkutan umum dapat dilakukan bila nilai WTP masih dibawah ATP.
- WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, sehingga bila nilai WTP masih dibawah ATP

2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian deskriptif kuantitatif untuk menggambarkan karakteristik responden, besaran nilai ATP, dan besaran nilai WTP pengguna jasa transportasi KRL.

Metode pengumpulan data

Pengumpulan data didapat dari data primer. Respon yang diberikan langsung dari penumpang Kereta Bandara secara online menggunakan kuesioner. Karena kondisi dimana terdapat banyak keterbatasan yakni tidak dapat mengklarifikasi responden dalam situasi pandemi covid-19 sehingga hanya menyebarkan kusioner secara *online*.

Metode analisis data

Analisis masalah berdasarkan hasil-hasil yang didapat dari pengolahan data terdiri dari analisis karakteristik responden, analisis ATP, dan analisis WTP.

- Analisis Karakteristik Responden
Data karakteristik responden yang diperoleh dari kuesioner kemudian dimasukkan ke dalam tabel rekapitulasi. Hasil data yang diperoleh dapat dianalisis dan ditampilkan dalam bentuk tabel dan grafik.
- Analisis ATP
Data ATP responden yang diperoleh dari kuesioner kemudian dimasukkan ke dalam tabel rekapitulasi. Hasil data yang diperoleh dapat dianalisis dan ditampilkan dalam bentuk diagram ATP responden. Berikut merupakan rumus untuk menghitung nilai besaran ATP responden

$$ATP_{rata-rata} = \frac{i}{n} \sum_{i=1}^n ATP_i \quad (1)$$

- Analisis WTP

Data Data WTP responden yang diperoleh dari kuesioner kemudian dimasukan ke dalam tabel rekapitulasi. Hasil data yang diperoleh dapat dianalisis dan ditampilkan dalam bentuk diagram WTP responden.

Nilai besaran WTP responden dihitung dengan menggunakan rumus:

$$WTP_{rata-rata} = \frac{i}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i \quad (2)$$

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

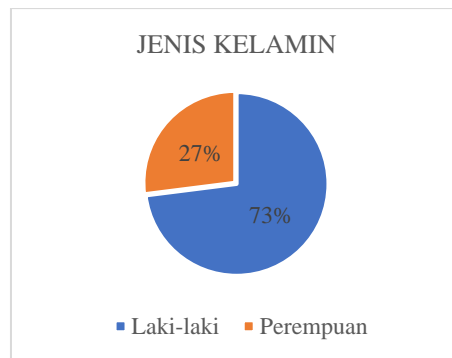
Data responden

Survei ini dilakukan secara *online* dengan cara penyebaran kuesioner melalui *Google Forms*. Hasil dari kuesioner yang telah diisi oleh responden akan dikumpulkan sehingga memperoleh data penelitian ini. Formulir kuesioner yang diajukan kepada responden.

Karakteristik individu responden

- Jenis Kelamin

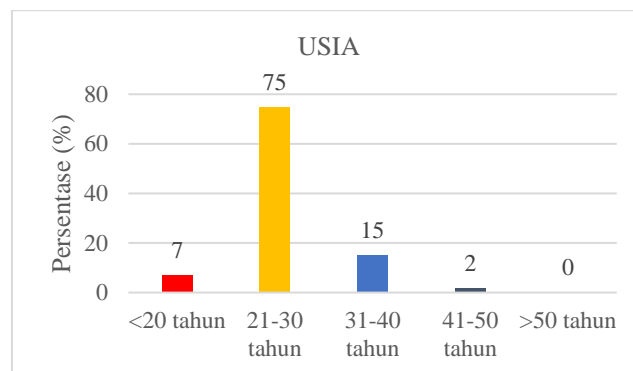
Data jenis kelamin responden didominasi laki-laki sebesar 73% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Jenis kelamin responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Usia

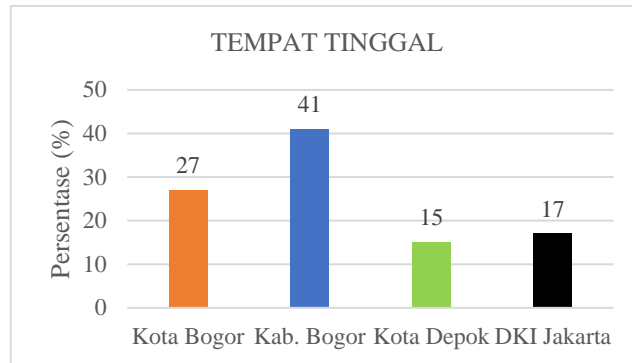
Data usia responden didominasi berusia 21-30 tahun sebesar 75% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Usia responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

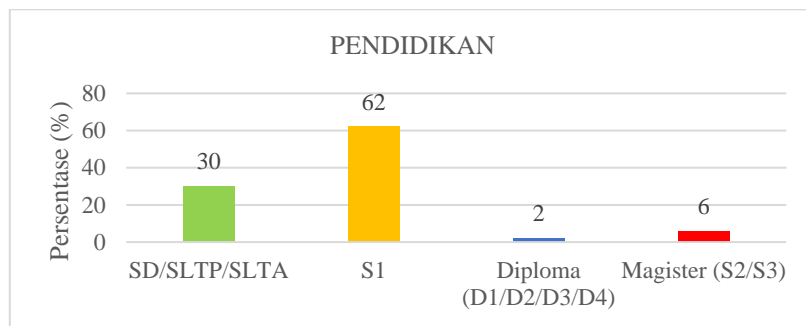
- Wilayah Tempat Tinggal

Data tempat tinggal responden pada penelitian ini terbanyak domisili Kab. Bogor sebesar 41% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 3.



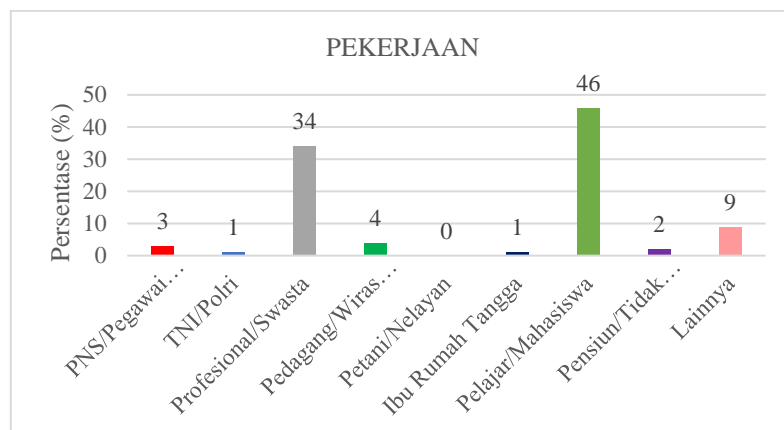
Gambar 3. Tempat tinggal responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Pendidikan
Data pendidikan responden pada penelitian ini sebesar 62% lulusan S1 selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 4.



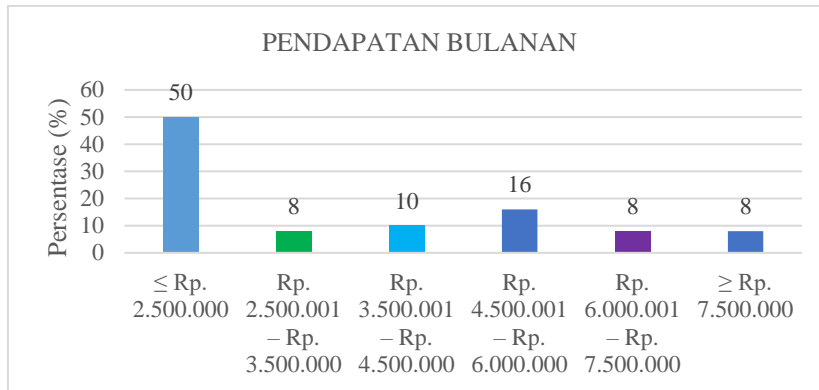
Gambar 4. Pendidikan responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Pekerjaan
Data pekerjaan responden didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebesar 46% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 5.



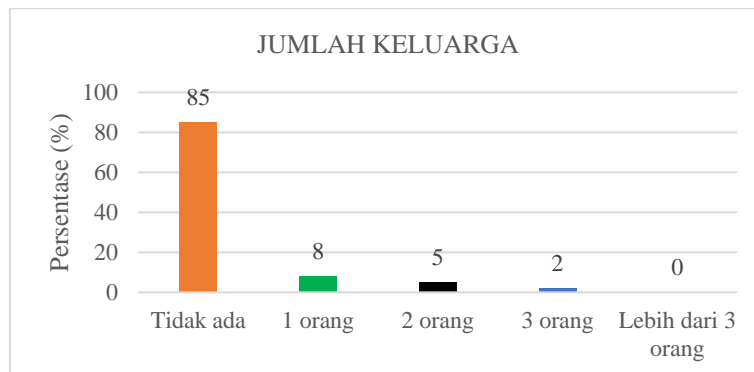
Gambar 5. Pekerjaan responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Pendapatan bulanan
Data penghasilan bulanan responden pada penelitian ini sebesar 50% berpenghasilan \leq Rp. 2.500.000 selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Pendapatan bulanan responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

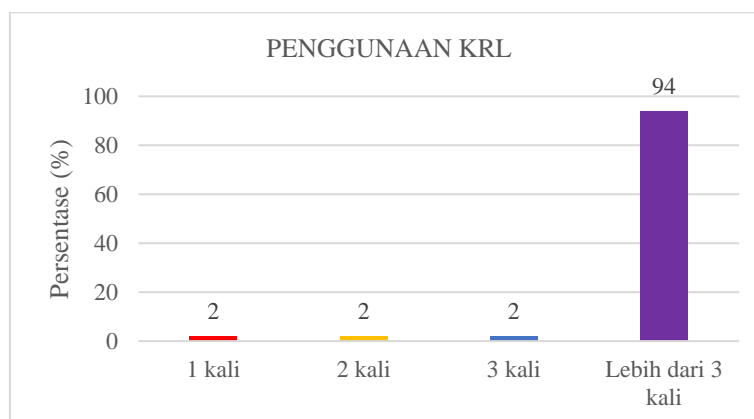
- Jumlah keluarga yang ditanggung
Data jumlah keluarga yang ditanggung pada penelitian ini mayoritas adalah tidak ada sebesar 85% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7. Jumlah keluarga yang ditanggung responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

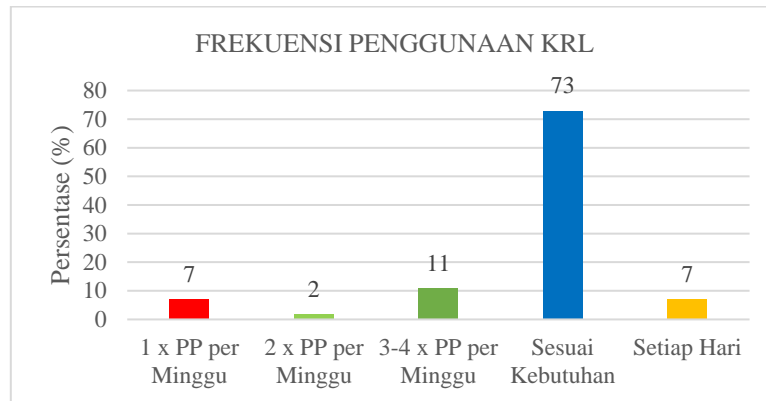
Karakteristik perjalanan responden

- Penggunaan KRL
Data penggunaan KRL responden pada penelitian ini sebanyak lebih dari 3 kali sebesar 94% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 8.



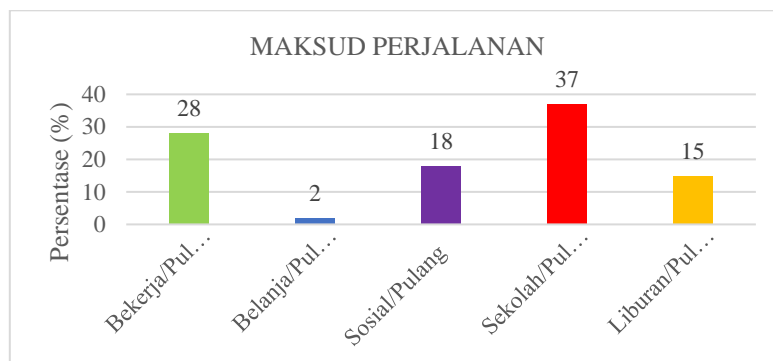
Gambar 8. Penggunaan KRL responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Frekuensi penggunaan KRL
Data frekuensi penggunaan KRL responden pada penelitian ini sebesar 73% menjawab sesuai kebutuhan selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 9.



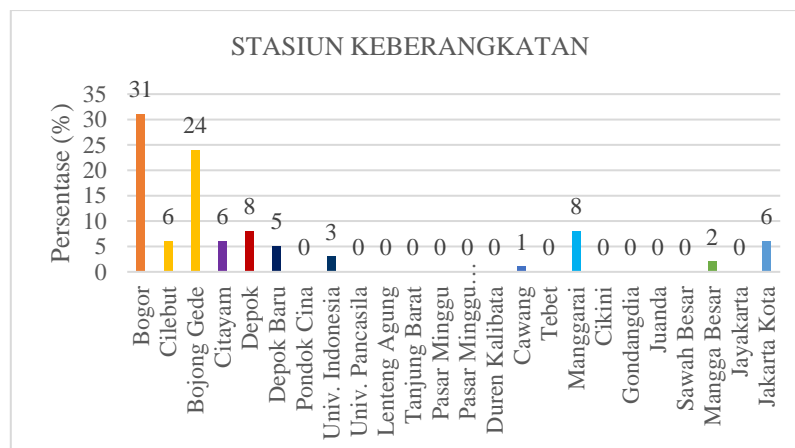
Gambar 9. Frekuensi perjalanan responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Maksud Perjalanan
Data maksud perjalanan responden pada penelitian ini sebesar 37% untuk sekolah/pulang dapat dilihat pada Gambar 10.



Gambar 10. Maksud perjalanan responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

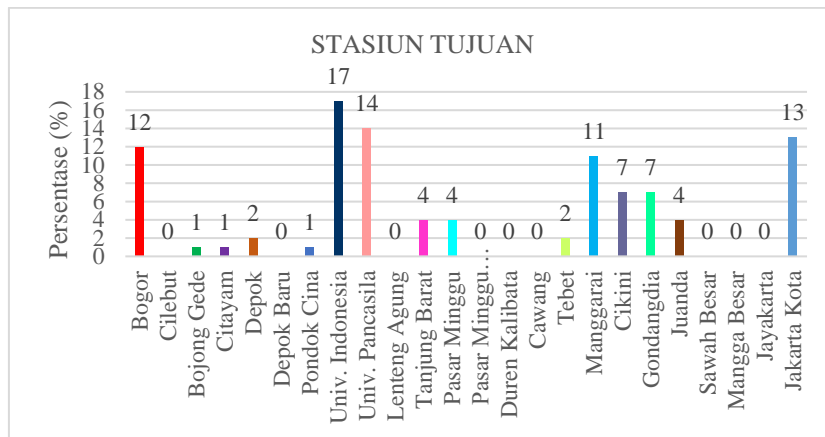
- Stasiun keberangkatan
Data stasiun keberangkatan responden pada penelitian ini mayoritas dari Stasiun Bogor sebesar 31% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 11.



Gambar 11. Stasiun keberangkatan responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Stasiun tujuan

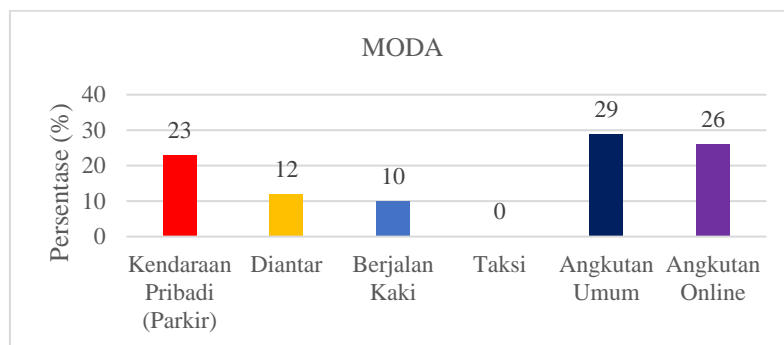
Data stasiun tujuan responden pada penelitian ini terbanyak menuju Stasiun Univ. Indonesia sebesar 17% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 12.



Gambar 12. Stasiun tujuan responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Moda menuju/dari stasiun

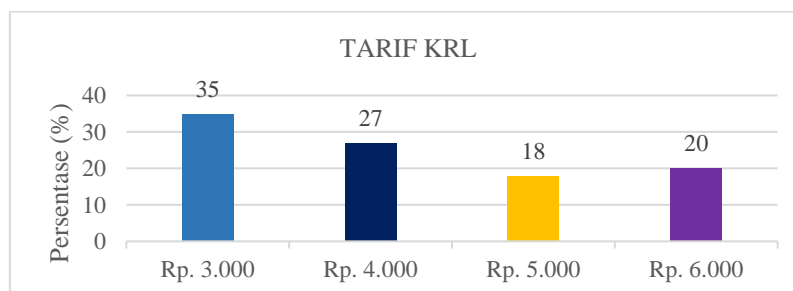
Data maksud perjalanan responden pada penelitian ini sebesar 29% menggunakan angkutan umum selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 13.



Gambar 13. Moda responden pada saat datang/berangkat ke /dari stasiun KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Tarif KRL

Data tarif KRL responden pada penelitian ini terbanyak pada tarif Rp. 3.000 sebesar 35% dapat dilihat pada Gambar 14.



Gambar 14. Tarif responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

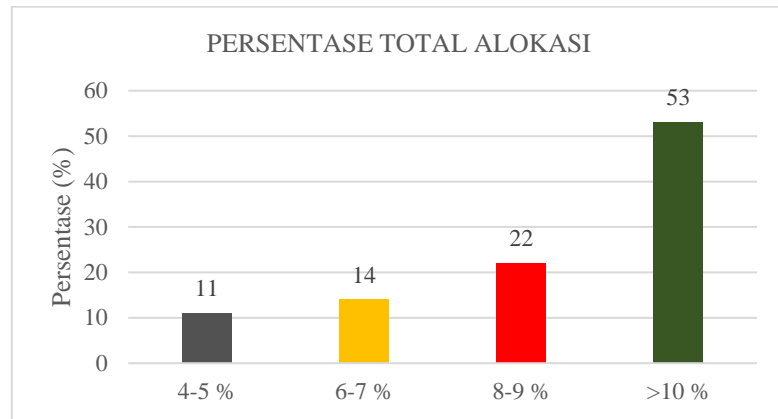
- Biaya angkutan ke/dari stasiun dari/ke rumah

Data biaya angkutan responden pada penelitian ini sekitar Rp. 5.001 – Rp. 10.000 sebesar 37% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 15.



Gambar 15. Biaya angkutan responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

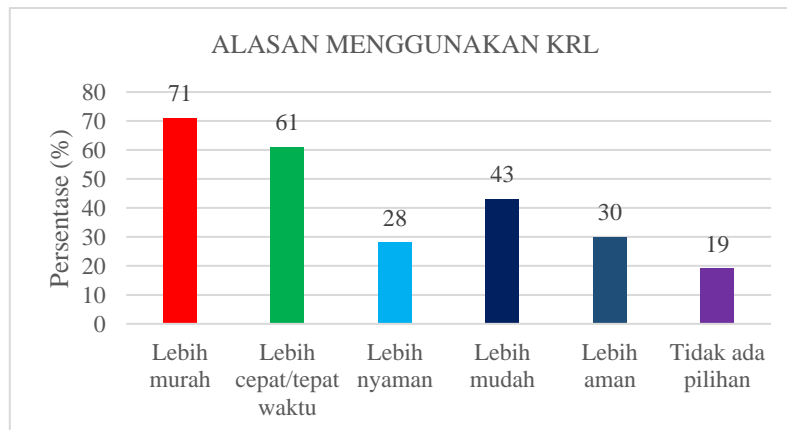
- Persentase total alokasi untuk biaya transportasi per bulan
Data persentase total alokasi untuk biaya transportasi per bulan responden pada penelitian ini sebesar 53% menjawab >10% selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 16.



Gambar 16. Persentase total alokasi untuk biaya transportasi per bulan responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

Analisis ATP

- Alasan penggunaan KRL
Data alasan penggunaan KRL responden pada penelitian ini 71% lebih murah dan 61% lebih cepat/tepat waktu selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 17.



Gambar 17. Alasan responden menggunakan KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Besaran nilai ATP

Data frekuensi ATP responden KRL litnas Bogor-Jakarta Kota dapat dilihat pada Tabel 1 .

Tabel 1. Frekuensi ATP responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

ATP	Tarif (Rp)				Total
	3000	4000	5000	6000	
Tarif Eksisting	35	27	18	20	100
Tarif Naik 10%	35	27	18	20	100
Tarif Naik 20%	33	20	14	14	81
Tarif Naik 30%	25	16	11	13	65
Tarif Naik 40%	20	10	8	8	46
Tarif Naik 50%	14	5	7	6	32

Data persentase ATP responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Persentase ATP responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

ATP	Tarif (Rp)			
	3000	4000	5000	6000
Tarif Naik 10%	100%	100%	100%	100%
Tarif Naik 20%	94%	74%	78%	70%
Tarif Naik 30%	71%	59%	61%	65%
Tarif Naik 40%	57%	37%	44%	40%
Tarif Naik 50%	40%	18%	33%	30%

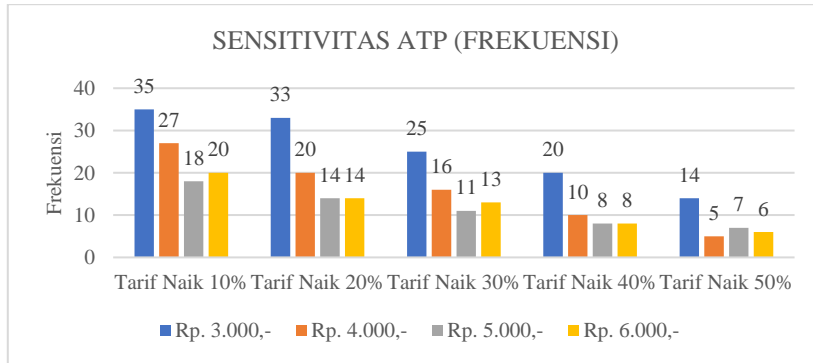
Berikut adalah contoh perhitungan besaran nilai ATP rata-rata KRL lintas Bogor-Jakarta Kota untuk tarif Rp. 3.000,- berdasarkan Persamaan 1. Data selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 3.

$$\begin{aligned}
 \text{ATP Rata-rata} &= \frac{3300 \times 35 + 3600 \times 33 + 3900 \times 25 + 4200 \times 20 + 4500 \times 14}{35 + 33 + 25 + 20 + 14} \\
 &= \text{Rp. 3.770,-}
 \end{aligned}$$

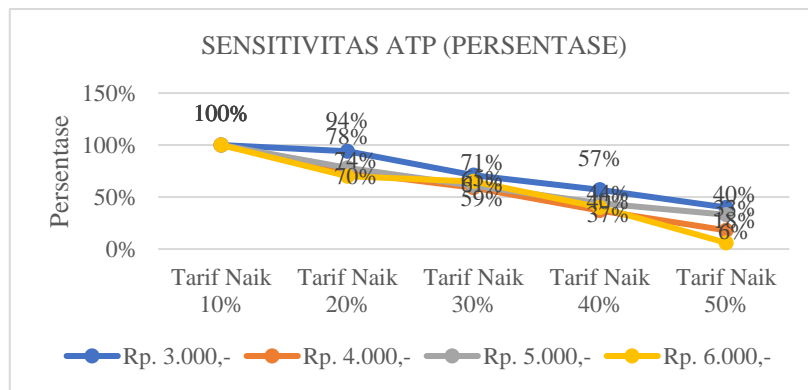
Tabel 3. ATP rata-rata KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

Tarif (Rp)	ATP Rata-rata (Rp)	Selisih Tarif dan ATP Rata-rata (Rp)
3000	3770	770
4000	4923	923
5000	6258	1258
6000	7465	1465

- Sensitivitas besaran nilai ATP
Sensitivitas besaran nilai ATP responden KRL Lintas Bogor-Jakarta Kota dapat dilihat pada Gambar 18 dan Gambar 19.



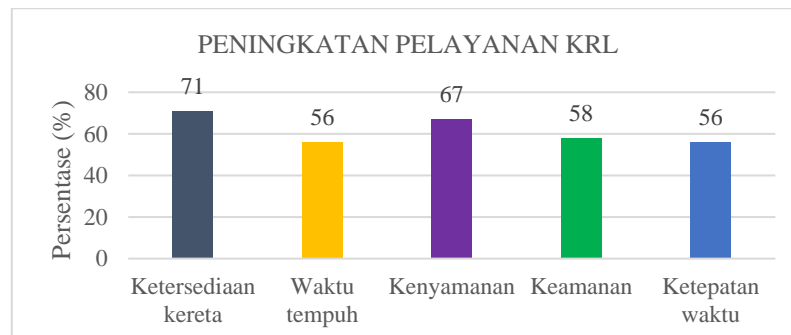
Gambar 18. Sensitivitas ATP (frekuensi) KRL lintas Bogor-Jakarta Kota



Gambar 19. Sensitivitas ATP (persentase) KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

Analisis WTP

- Peningkatan pelayanan KRL
Data harapan peningkatan pelayanan KRL responden pada penelitian ini 71% ketersediaan kereta dan 67% kenyamanan selengkapanya dapat dilihat pada Gambar 20.



Gambar 20. Peningkatan pelayanan KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

- Besaran nilai WTP
Data frekuensi WTP responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Frekuensi WTP responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

WTP	Tarif (Rp)			
	3000	4000	5000	6000
Tarif Eksisting	35	27	18	20
Tarif Naik Rp. 500,-	35	27	18	20
Tarif Naik Rp. 1.000,-	34	26	18	20
Tarif Naik Rp. 1.500,-	30	26	16	19
Tarif Naik Rp. 2.000,-	-	25	14	15
Tarif Naik Rp. 2.500,-	-	-	10	13
Tarif Naik Rp. 3.000,-	-	-	-	9

Data persentase WTP responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Persentase WTP responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

WTP	Tarif (Rp)			
	3000	4000	5000	6000
Tarif Naik Rp. 500,-	100%	100%	100%	100%
Tarif Naik Rp. 1.000,-	97%	96%	100%	100%
Tarif Naik Rp. 1.500,-	86%	96%	89%	95%
Tarif Naik Rp. 2.000,-	-	93%	78%	75%
Tarif Naik Rp. 2.500,-	-	-	56%	65%
Tarif Naik Rp. 3.000,-	-	-	-	45%

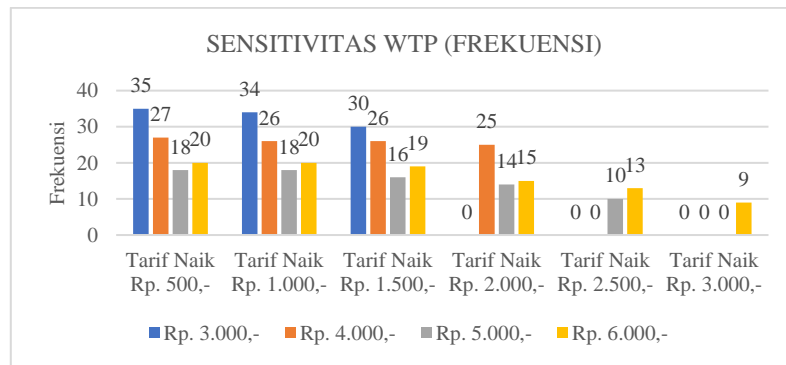
Berikut adalah contoh perhitungan besaran nilai WTP rata-rata KRL lintas Bogor-Jakarta Kota untuk tarif Rp. 6.000,- berdasarkan Persamaan 2. Data selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 6.

$$\begin{aligned}
 \text{WTP Rata-rata KRL lintas Bogor-Jakarta Kota} &= \frac{6500 \times 20 + 7000 \times 20 + 7500 \times 19 + 8000 \times 15 + 8500 \times 13 + 9000 \times 9}{20 + 20 + 19 + 15 + 13 + 9} \\
 &= \text{Rp. 7.541,-}
 \end{aligned}$$

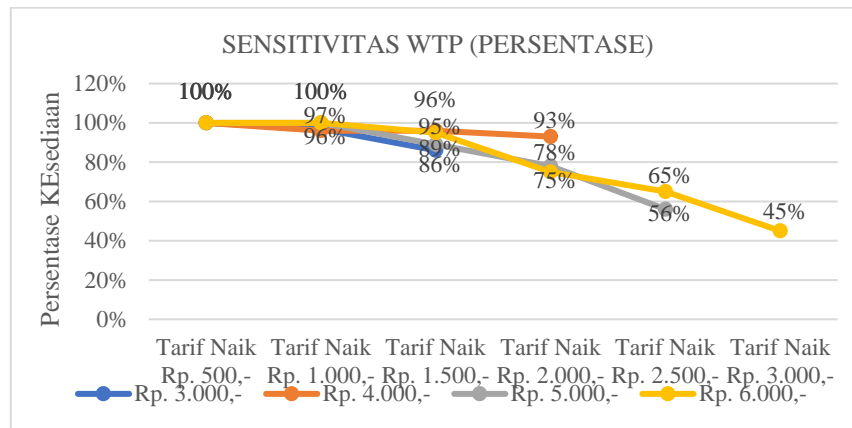
Tabel 6. WTP rata-rata KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

Tarif (Rp)	WTP Rata-rata (Rp)	Selisih Tarif dan WTP Rata-rata (Rp)
3000	3974	974
4000	5235	1235
5000	6368	1368
6000	7541	1541

- Sensitivitas besaran nilai WTP
Sensitivitas besaran nilai WTP responden KRL lintas Bogor-Jakarta Kota dapat dilihat pada Gambar 21 dan Gambar 22.



Gambar 21. Sensitivitas WTP (frekuensi) KRL lintas Bogor-Jakarta Kota



Gambar 22. Sensitivitas WTP (persentase) KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

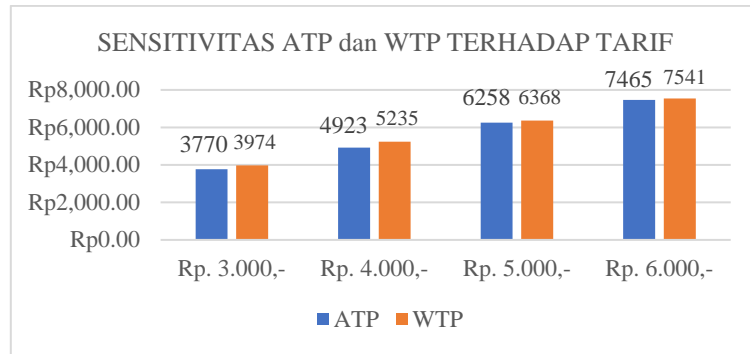
Analisis ATP dan WTP terhadap tarif KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

Besaran nilai ATP rata-rata dan WTP rata-rata responden terhadap tarif KRL dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7. ATP dan WTP terhadap tarif KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

Tarif (Rp)	ATP Rata-rata (Rp)	WTP Rata-rata (Rp)
3000	3770	3974
4000	4923	5235
5000	6258	6368
6000	7465	7541

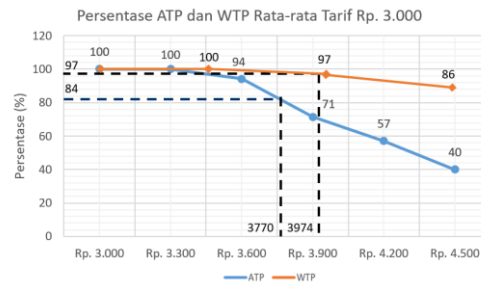
Sensitivitas besaran nilai ATP rata-rata dan WTP rata-rata responden terhadap tarif KRL dapat dilihat pada Gambar 23.



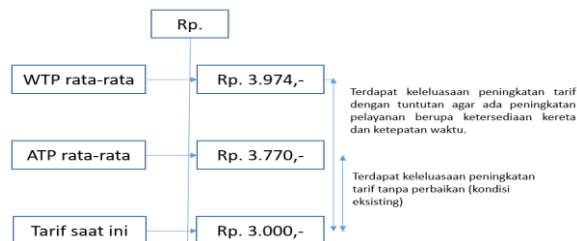
Gambar 23. Sensitivitas ATP dan WTP terhadap tarif KRL lintas Bogor-Jakarta Kota

Pembahasan dari analisis ATP dan WTP terhadap tarif KRL lintas Bogor-Jakarta Kota pada Gambar 24 dan Gambar 25.

- Pengguna KRL lintas Bogor-Jakarta Kota untuk tingkat tarif Rp. 3.000,- diperoleh nilai ATP rata-rata = Rp. 3.770,- dan nilai WTP rata-rata = Rp. 3.974,-. Dari hasil data tersebut menunjukkan bahwa besaran nilai WTP > ATP > tarif, sehingga mempunyai keleluasaan untuk meningkatkan tarif hingga ATP rata-rata sebesar Rp. 770,- tanpa adanya perbaikan tingkat pelayanan.



Gambar 24. Persentase ATP dan WTP rata-rata tarif Rp. 3.000,-



Gambar 25. Pengguna KRL lintas Bogor-Jakarta Kota pada tarif Rp. 3.000,-

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

- Faktor utama yang mempengaruhi pengguna KRL dari segi ATP didasari oleh tarif yang lebih murah sedangkan dari segi WTP diharapkan adanya peningkatan ketersediaan kereta.
- Potensi kenaikan tarif KRL dari segi ATP adalah sebagai berikut:
 - Tarif Rp. 3.000,- memiliki potensi kenaikan sebesar Rp. 770,- (71% lebih murah dan 61% lebih cepat/tepat waktu)
 - Tarif Rp. 4.000,- memiliki potensi kenaikan sebesar Rp. 923,- (71% lebih murah dan 61% lebih cepat/tepat waktu)

- c. Tarif Rp. 5.000,- memiliki potensi kenaikan sebesar Rp. 1.258,- (71% lebih murah dan 61% lebih cepat/tepat waktu)
- d. Tarif Rp. 6.000,- memiliki potensi kenaikan sebesar Rp. 1.465,- (71% lebih murah dan 61% lebih cepat/tepat waktu)
- Potensi kenaikan tarif KRL dari segi WTP adalah sebagai berikut:
 - a. Tarif Rp. 3.000,- memiliki potensi kenaikan sebesar Rp. 974,- (71% ketersediaan kereta dan 56% ketepatan waktu)
 - b. Tarif Rp. 4.000,- memiliki potensi kenaikan sebesar Rp. 1.235,- (71% ketersediaan kereta dan 67% kenyamanan)
 - c. Tarif Rp. 5.000,- memiliki potensi kenaikan sebesar Rp. 1.368,- (71% ketersediaan kereta dan 67% kenyamanan)
 - d. Tarif Rp. 6.000,- memiliki potensi kenaikan sebesar Rp. 1.541,- (71% ketersediaan kereta dan 67% kenyamanan)
- Kondisi 100% pada sensitivitas ATP dan WTP merupakan kondisi dimana tarif yang ditingkatkan sebanding dengan pelayanan yang diterima.

Saran

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian ini dapat diberikan saran sebagai berikut:

- Dari segi ATP, operator mempunyai keleluasaan untuk meningkatkan tarif tanpa perlu adanya perbaikan pelayanan dikarenakan tarif yang berlaku saat ini lebih rendah dari besaran nilai ATP rata-rata. Peningkatan tarif tersebut harus mempertimbangkan tingkat penerimaan penumpang yang pada dasarnya mayoritas memilih KRL.
- Dari segi WTP, pengguna dapat menerima kenaikan tarif hingga WTP rata-rata dengan tuntutan agar ada peningkatan pelayanan tetapi pada saat penetapan tarif, pemerintah harus mempertimbangkan besaran nilai ATP.
- Penelitian ini dilakukan saat pandemi covid-19 yang terjadi di Indonesia sehingga penulis hanya melakukan survei secara *online* untuk mendapatkan hasil data kusioner, Hal ini berakibat hasil yang diperoleh tidak maksimal maka disarankan untuk melakukan survei *offline* secara tatap muka untuk dapat dikonfirmasi langsung oleh responden.

DAFTAR PUSTAKA

- Basuki, Imam dan Steven Chuadinata. "Analisis Ability To Pay dan Willingness to Pay Jasa Kereta Api." *Spektran* (2019): 140-146.
- Safitri, Revy. "Evaluasi Tarif Angkutan Umum berdasarkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) di kota Pangkalpinang." *Fropil* (2016).
- Swastha, Basu dan Irawan. *Manajemen Pemasaran Modern*. Yogyakarta, 2005.
- Tamin, Ofyar Z dan dkk. "Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) di DKI Jakarta." *Transportasi Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT)* (1999).
- Wulansari, Dwi N dan Milla D Astari. "Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) Pengguna Jakarta Light Rail Transit (Jakarta LRT)." (2017): 14.