

ANALISIS ATP-WTP PENUMPANG KERETA BANDARA LINTAS MANGGARAI-SOEKARNO HATTA

Calvin Viryananda¹, Dewi Linggasari², dan Hokbyan Angkat³

¹Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
calvin.325160064@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
hokbyanr@dt.untar.ac.id

Masuk: 09-01-2021, revisi: 04-02-2021, diterima untuk diterbitkan: 05-02-2021

ABSTRACT

In determining public transport rates, it is necessary to compare the value of Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP) for Soekarno-Hatta Airport Train service users to pay a sum of money to pay for the services and facilities they receive. The purpose of this research is to analyze the value of ATP and WTP of Soekarno-Hatta Airport Train service users. The method of collecting research data online is to all respondents of the Soekarno-Hatta Airport Train who have used this service. The research data obtained were then processed and analyzed to obtain the results of the characteristics of the respondents, the ATP value, and the WTP value. The results of the analysis on the existing tariff at the BNI City / Manggarai Station are Rp. 70,000, - the ATP and WTP values are Rp. 75,260, - and Rp. 63,887, -. The ATP and WTP values for Duri Station are Rp. 75,260, - and Rp. 64,424, -. The results of this study indicate that the ATP value is greater than the WTP and the WTP value is smaller than the existing tariff. This data shows that the prevailing tariffs are not commensurate with the services received.

Keywords: Ability to Pay; Willingness to Pay; Tariff; Soekarno-Hatta Airport Train

ABSTRAK

Dalam menentukan tarif angkutan umum perlu dibandingkan nilai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pengguna jasa Kereta Bandara Soekarno Hatta untuk membayar sejumlah uang untuk membayar jasa dan fasilitas yang diterimanya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis besaran nilai ATP dan WTP pengguna jasa Kereta Bandara Soekarno-Hatta. Metode pengumpulan data penelitian secara *online* kepada seluruh responden Kereta Bandara Soekarno-Hatta yang pernah menggunakan jasa tersebut. Data penelitian yang diperoleh kemudian diolah dan dianalisis untuk mendapatkan hasil karakteristik responden, nilai ATP, dan nilai WTP. Hasil analisis pada tarif eksisting pada Stasiun BNI City/Manggarai sebesar Rp.70.000,- didapat nilai ATP dan WTP masing-masing adalah Rp. 75.260,- dan Rp. 63.887,-. Nilai ATP dan WTP untuk Stasiun Duri masing-masing adalah Rp. 75.260,- dan Rp. 64.424,-. Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa nilai ATP lebih besar dibandingkan WTP dan nilai WTP lebih kecil dibandingkan tarif eksisting. Data ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku saat ini tidak sepadan dengan pelayanan yang diterima.

Kata kunci: *Ability to Pay; Willingness to Pay; Tarif; Kereta Bandara Soekarno-Hatta*

1. PENDAHULUAN

Perkembangan bidang ekonomi sangat tergantung pada moda transportasi. Seiring berjalan waktu transportasi berkembang dengan alasan untuk memberikan kemudahan dan mencari yang terbaik untuk dapat digunakan. Dengan pertumbuhan penduduk dan teknologi manusia menciptakan beberapa jenis transportasi yang dapat digunakan. Transportasi tercepat untuk menempuh jarak yang sangat jauh menggunakan transportasi udara. Bandar Udara atau biasa disebut sebagai bandara merupakan salah satu akses yang menghubungkan dari satu wilayah ke wilayah lainnya baik nasional maupun internasional.

Hal tersebut meningkatkan kemacetan di berbagai lokasi. Kemacetan yang sering terjadi merupakan tujuan pemukiman, tempat kerja, stasiun, dan juga bandara. Sering sekali terjadi keterlambatan akibat kemacetan lalu lintas karena volume kendaraan roda 4 yang semakin padat. Pemerintah membangun KA Bandara untuk mempersingkat

waktu dan ketepatan. Transportasi merupakan perindahan tempat atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan ataupun tanpa kendaraan berhenti dimana kegiatan pengangkutan diakhiri (Nasution).

Kereta Bandara Soekarno Hatta akan melayani jalur Manggarai - Bandara Soekarno Hatta sepanjang 36,3 km, melewati Stasiun Sudirman Baru, Stasiun Duri, Stasiun Bekasi, dan Stasiun Batuceper. Kereta ini melayani total 70 keberangkatan setiap hari dengan headway 30 menit, jam operasional yang terus ditingkatkan dengan perubahan jadwal penerbangan, dan kapasitas angkut 33.728 penumpang per hari. Alur sirkulasi penumpang di Stasiun Manggarai menggunakan jalur bawah tanah (*underpass*) yang terhubung dengan peron kereta bandara. Design ini dipilih agar penumpang bisa menyeberang jalan dengan leluasa saat kegiatan di lintasan kereta semakin sibuk (Ella).

Kereta Bandara merupakan transportasi yang menjadi pilihan terbaik untuk berpergian menuju Bandara Soekarno-Hatta. Dengan mempertimbangkan 2 sisi pengguna jasa (*user* dan penyedia jasa dengan harapan peningkatan kualitas pelayanan pada KA Bandara seperti fasilitas, kenyamanan, keamanan, dan juga kemudahan dalam menggunakan KA Bandara. mempertimbangkan antusiasme penumpang kereta Bandara Soekarno Hatta (Haerul). Tidak hanya tarif namun operasional perjalanan pun ditambah dari 42 menjadi 50 perjalanan setiap hari. Dengan perubahan tersebut masyarakat akan lebih leluasan untuk memilih jam keberangkatan.

Ability To Pay (ATP) merupakan kemampuan orang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap sepadan. Sedangkan *Willingness To Pay* (WTP) merupakan kesediaan orang untuk membayar jasa jika sesuai dengan apa yang diberikan oleh penyedia jasa tersebut.

Permasalahan yang akan diteliti perlu diperjelas, maka perumusan masalah penelitian adalah sebagai berikut:

- Apakah tingkat konsumtif pengguna jasa bisa dipengaruhi oleh besaran nilai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP)?
- Bagaimana pengaruh ATP dan WTP pengguna jasa Kereta Bandara Soekarno-Hatta terhadap tarif?

Tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam sebuah penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Besaran nilai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) pengguna jasa Kereta Bandara Soekarno-Hatta.
- Pengaruh ATP dan WTP pengguna jasa Kereta Bandara Soekarno-Hatta terhadap tarif.

Tarif

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ditetapkan oleh pemerintah dalam mengindikasikan penetapan tarif angkutan umum harus melibatkan 3 pihak, yaitu:

- a. Pengelola jasa angkutan kota
- b. Pengguna jasa angkutan kota
- c. Pemerintah

Tarif angkutan kota adalah harga yang sudah disusun secara teratur bagi pemakai jasa angkutan. Jenis tarif yang berlaku dikelompokan sebagai berikut:

- Tarif menurut trayek
Tarif ini dikenakan berdasarkan memperhitungkan jarak tempuh yang dilalui oleh moda transportasi tersebut.
- Tarif lokal
Tarif ini berlaku dalam satu daerah tertentu.
- Tarif diferensial
Tarif angkutan yang memiliki perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut.
- Tarif peti kemas
Jenis tarif ini diberlakukan untuk mengangkut barang berdasarkan ukuran boks atau kotak yang diangkut.

Ability to Pay (ATP)

Ability to Pay (ATP) merupakan dimana kemampuan seseorang untuk dapat membayar jasa angkutan yang digunakannya berdasarkan penghasilan yang di dapatnya. Terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi *Ability to Pay* (ATP) antara lain:

- a. Besar penghasilan
- b. Kebutuhan transportasi
- c. Harga sebuah transportasi
- d. Rasio penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi

Ability to Pay adalah pertimbangan seseorang dalam mengeluarkan penghasilannya untuk membeli suatu barang atau jasa pelayanan lain. Hal ini berhubungan dengan keterbatasan toleransi secara ekonomis dengan kepuasan yang maksimal. (Russel)

***Willingness to Pay* (WTP)**

Willingness to Pay (WTP) merupakan jumlah maksimum yang bersedia dibayar oleh pelanggan untuk suatu barang atau jasa. Hal tersebut membuat kesediaan untuk membayar berperan sangat penting ketika menentukan harga pada produk baik untuk penjual maupun pembeli.

WTP bervariasi berdasarkan beberapa faktor tetapi merupakan salah satu cara terbaik untuk mengkonseptualisasikan permintaan secara menyeluruh dalam waktu tertentu. Karena variasi ini, WTP biasanya dinyatakan sebagai angka agregat dengan kisaran batas atas dan bawah yang sesuai.

Hubungan ATP dan WTP

Hubungan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) guna untuk menentukan tarif yang seringkali terdapat benturan antara besaran nilai ATP dan WTP. Hubungan antara ATP dan WTP dapat dilihat dari 3 kondisi berikut:

- ATP lebih besar dari WTP ($ATP > WTP$)

Kondisi ini bisa disebut sebagai *choiced rider* yang dimana memiliki kemampuan membayar yang lebih besar daripada keinginan membayar jasa tersebut. Pengguna pada kondisi ini umumnya mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah.

- ATP lebih kecil dari WTP ($ATP < WTP$)

Kondisi ini bisa disebut sebagai *captive rider* yang berkebalikan dengan *choiced rider*, keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar dari pada kemampuan membayarnya. Pengguna pada kondisi ini memiliki utilitas terhadap jasa yang sangat tinggi tetapi penghasilannya relatif rendah sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih dipengaruhi oleh utilitas.

- ATP sama dengan WTP ($ATP = WTP$)

Kondisi yang menunjukkan antara keinginan dan kemampuan dalam membayar jasa yang dikonsumsi pengguna tersebut sama karena terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian

Metode yang digunakan dengan menggunakan deskriptif kuantitatif. Menurut (Kasiram) Penelitian Kuantitatif merupakan suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat analisis yang menggambarkan garis besar dari kejadian sebenarnya yang terjadi pada lokasi penelitian.

Metode pengumpulan data

Pengumpulan data pada penelitian ini

- Data Primer

Respon yang diberikan langsung dari penumpang Kereta Bandara secara *online* menggunakan kuisioner. Karena kondisi yang tidak memungkinkan untuk wawancara dalam situasi pandemi Covid-19 maka hanya menyebarkan kuisioner secara *online* yang disebarluaskan. Kemudian data yang diambil untuk perhitungan adalah responden yang pernah menggunakan jasa Kereta Bandara Soekarno-Hatta.

Metode analisis data

Analisis masalah berdasarkan hasil-hasil yang didapat dari pengolahan data terdiri dari analisis karakteristik responden, analisis ATP, dan analisis WTP dengan rumus pendekatan sebagai berikut:

- Analisis Karakteristik Responden
Data yang didapat dari jawaban responden melalui kuisisioner akan di rekap. Data-data yang diperoleh kemudian dapat dianalisis dan ditampilkan dalam bentuk tabel dan grafik.
- Analisis ATP
Data ATP yang didapat dari jawaban responden melalui kuisisioner akan di rekap. Data-data tersebut dianalisis dan ditampilkan dalam bentuk diagram ATP responden. Nilai besaran ATP responden dihitung dengan menggunakan rumus:

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

- Analisis WTP
Data WTP yang didapat dari jawaban responden melalui kuisisioner akan di rekap. Data-data tersebut 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 yang dilaksanakan pada penelitian ini secara primer berupa penyebaran kuisisioner daring (dalam jaringan) melalui *Google Forms*. Proses penyebaran kuisisioner dilakukan secara *online* dengan memberikan formulir kuisisioner dalam bentuk *link* kepada responden yang pernah menggunakan Kereta Bandara Soekarno-Hatta. Pengumpulan data primer yang sudah dilaksanakan diperoleh sebanyak 103 responden Kereta Bandara Soekarno-Hatta tetapi ada 5 responden yang tidak punya pengalaman menggunakan jasa tersebut sehingga 98 responden yang dibuat sebagai perhitungan analisis.

Karakteristik individu responden

Berikut ini merupakan data-data dari karakteristik individu responden pada penelitian ini:

- Jenis Kelamin
Data jenis kelamin laki-laki sebesar 62% dan perempuan sebesar 38%
- Usia
Data usia responden pada penelitian ini sebesar 72% persen 21-29 tahun.
- Tempat tinggal
Data tempat tinggal responden pada penelitian ini terbanyak domisili Jakarta sebesar 81,55%.
- Pendidikan
Data pendidikan responden pada penelitian ini sebesar 78,64% lulusan S1.
- Pekerjaan
Data pekerjaan responden pada penelitian ini sebesar 39,8% pekerjaan diluar pilihan yang disediakan.
- Penghasilan bulanan
Data penghasilan bulanan responden pada penelitian ini 39,8% berpenghasilan 4jt-7jt.

Karakteristik perjalanan responden

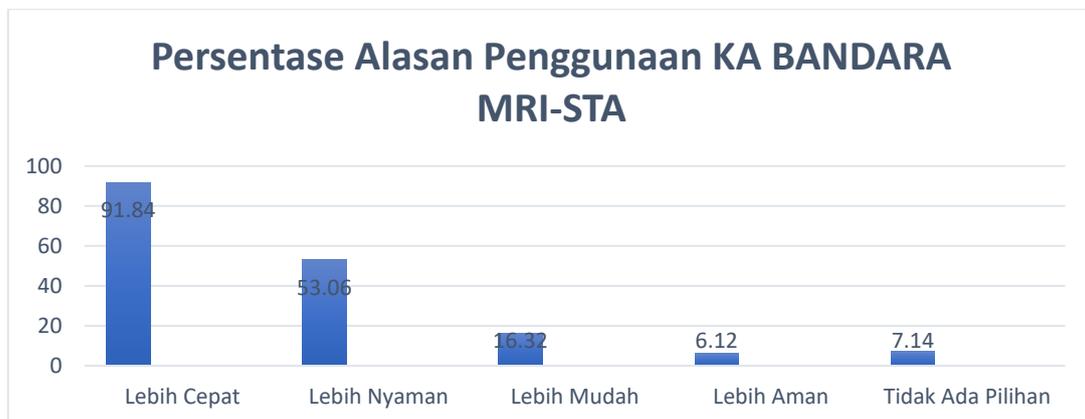
Berikut ini merupakan data-data dari karakteristik perjalanan responden pada penelitian ini:

- Pengalaman menggunakan KA Bandara Soekarno Hatta
Data pengalaman menggunakan KA Bandara Soekarno Hatta sebesar 95% pernah menggunakan KA Bandara.

- Frekuensi menuju Bandara Soekarno Hatta
 Data dari frekuensi menuju bandara Soekarno Hatta responden pada penelitian ini sebesar 66,99% menjawab sangat jaran (1-2 kali/tahun)
- Maksud Perjalanan
 Data maksud perjalanan responden pada penelitian ini sebesar 86,41% untuk Keluarga/Liburan.
- Stasiun Keberangkatan
 Data stasiun keberangkatan responden pada penelitian ini 38,8% dari Stasiun BNI City, 23,3% Stasiun Duri.
- Stasiun Tujuan
 Data stasiun tujuan responden pada penelitian ini 89,3% menuju Bandara Soekarno Hatta.
- Moda Menuju Stasiun
 Data moda menuju Stasiun responden pada penelitian ini 48,98% menggunakan angkutan *online*.
- Biaya Menuju Stasiun
 Data biaya menuju Stasiun responden pada penelitian ini 80,6% mengeluarkan biaya >Rp. 20.000

Analisis ATP

- Alasan penggunaan KA Bandara
 Data alasan penggunaan KA Bandara responden pada penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Data alasan responden menggunakan KA Bandara Soekarno Hatta

- Besaran nilai ATP
 Data frekuensi dan persentase ATP responden KA Bandara dapat dilihat pada Tabel 1 dan Tabel 2.

Tabel 1. Frekuensi ATP responden KA Bandara Manggarai-Soekarno Hatta

ALP	Tarif (Rp)	
	35	70
Tarif Saat ini (Tetap)	18	80
Tarif Naik Rp. 5.000	18	76
Tarif Naik Rp. 10.000	16	47
Tarif Naik Rp. 15.000	10	20
Tarif Naik Rp. 20.000	7	4
Tarif Naik Rp. 25.000	2	3

Tabel 2. Persentase ATP responden KA Bandara Manggarai-Soekarno Hatta

ATP	Tarif Dasar (Rp)	
	35	70
Tarif Saat ini (Tetap)	100%	100%
Tarif Naik Rp. 5.000	100%	95%
Tarif Naik Rp. 10.000	88,90%	58,75%
Tarif Naik Rp. 15.000	55,60%	25%
Tarif Naik Rp. 20.000	38,90%	5%
Tarif Naik Rp. 25.000	11,10%	3,75%

Besaran nilai ATP rata-rata KA Bandara terhadap tingkat tarif saat ini selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 3. Berikut adalah contoh perhitungan besaran nilai ATP rata-rata KA Bandara untuk tarif dasar Rp. 70.000,- berdasarkan Persamaan 1.

$$\begin{aligned} \text{ATP Rata-rata KA Bandara} &= \frac{70000 \times 80 + 75000 \times 76 + 80000 \times 47 + 85000 \times 20 + 90000 \times 4 + 95000 \times 3}{80 + 76 + 47 + 20 + 4 + 3} \\ &= \text{Rp. 75.260,-} \end{aligned}$$

Tabel 3. ATP Rata-rata KA Bandara Soekarno Hatta

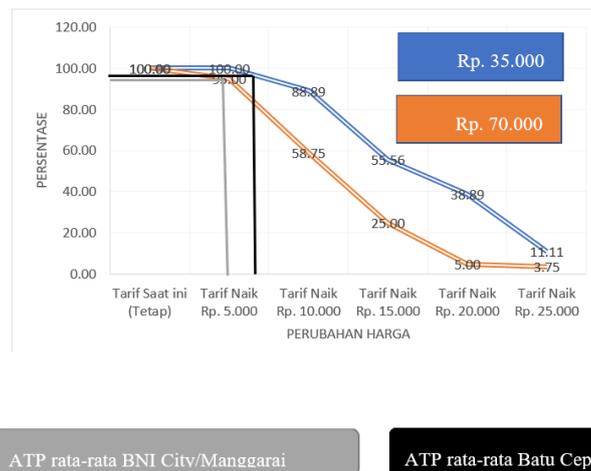
Tarif (Rp)	ATP Rata-rata (Rp)	Selisih Tarif (Rp)
35000	43.313	8.313
70000	75.261	5.261

- Frekuensi Sensitivitas ATP
Data frekuensi sensitivitas ATP responden KA Bandara Soekarno Hatta dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Frekuensi sensitivitas ATP responden KA Bandara MRI-STA

- Persentase Sensitivitas ATP
Data persentase sensitivitas ATP responden KA Bandara Soekarno Hatta dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Persentase Sensitivitas ATP KA Bandara Soekarno Hatta

Analisis WTP

- Harapan peningkatan pelayanan KA Bandara
Data harapan peningkatan pelayanan KA Bandara pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Harapan peningkatan pelayanan KA Bandara MRI-STA

Peningkatan Pelayanan	Frekuensi	Persentase
Penambahan Stasiun	45	45,9
Ketersediaan KA Bandara	29	29,6
Waktu Tempuh	39	39,8
Kenyamanan	74	75,5
Lainnya	16	16,3

- Besaran nilai WTP
Data frekuensi WTP responden KA Bandara dapat dilihat pada Tabel 5 dan Tabel 6. Dari segi WTP berdasarkan tarif dasar terdapat under utilitas. Operator perlu mempertimbangkan harapan penumpang Kenyamanan dan Penambahan Stasiun agar ketersediaan penumpang menggunakan moda Kereta Bandara meningkat karena $ATP < Tarif\ Dasar < WTP$.

Tabel 5. Frekuensi WTP responden KA Bandara Manggarai-Soekarno Hatta Stasiun BNI/Manggarai/Duri

WTP	Tarif (Rp)	
	70000 (BNI/Manggarai)	70000 (Duri)
Tarif Rp. 50.000	49	24
Tarif Rp. 60.000	46	23
Tarif Rp. 70.000	41	18
Tarif Rp. 80.000	39	12
Tarif Rp. 90.000	18	6
Tarif Rp. 100.000	10	3

Tabel 6. Frekuensi WTP responden KA Bandara Manggarai-Soekarno Hatta Stasiun Batu Ceper

WTP	Tarif (Rp)
	35000 (Batu Ceper)
Tarif Rp. 25.000	17
Tarif Rp. 30.000	16
Tarif Rp. 35.000	16
Tarif Rp. 40.000	16
Tarif Rp. 45.000	11
Tarif Rp. 50.000	6

Data persentase WTP responden KA Bandara Soekarno Hatta dapat dilihat pada Tabel 7 dan Tabel 8.

Tabel 7. Persentase WTP responden KA Bandara Manggarai-Soekarno Hatta

WTP	Tarif (Rp)	
Tarif (Rp)	70000 (BNI/Manggarai)	70000 (Duri)
Tarif Rp. 50.000	100	100
Tarif Rp. 60.000	93,88	95,83
Tarif Rp. 70.000	83,67	75
Tarif Rp. 80.000	79,59	50
Tarif Rp. 90.000	36,73	25
Tarif Rp. 100.000	20,41	12,5

Tabel 8. Persentase WTP responden KA Bandara Manggarai-Soekarno Hatta

WTP	Tarif (Rp)
	35000 (Batu Ceper)
Tarif Rp. 25.000	100
Tarif Rp. 30.000	94,12
Tarif Rp. 35.000	94,12
Tarif Rp. 40.000	94,12
Tarif Rp. 45.000	64,71
Tarif Rp. 50.000	35,29

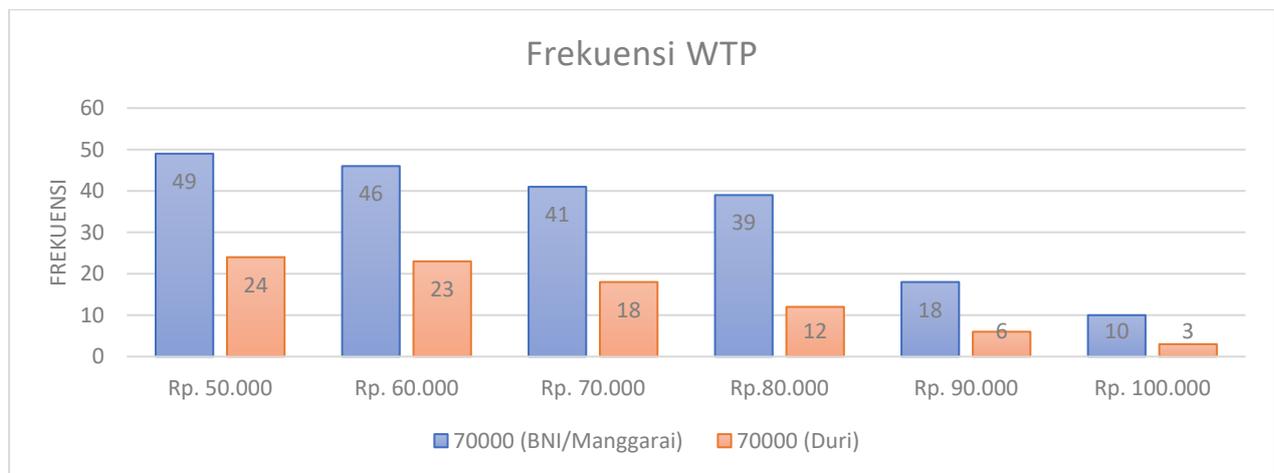
Besaran nilai WTP rata-rata KA Bandara terhadap tingkat tarif saat ini selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 9. Berikut adalah contoh perhitungan besaran nilai WTP rata-rata KA Bandara untuk tarif Rp. 70.000,- (BNI City/Manggarai) berdasarkan Persamaan 2.

$$\begin{aligned}
 \text{WTP Rata-rata KA Bandara} &= \frac{50000 \times 80 + 60000 \times 75 + 70000 \times 62 + 80000 \times 29 + 90000 \times 13 + 100000 \times 6}{80 + 75 + 62 + 29 + 13 + 6} \\
 &= \text{Rp. 63.887,-}
 \end{aligned}$$

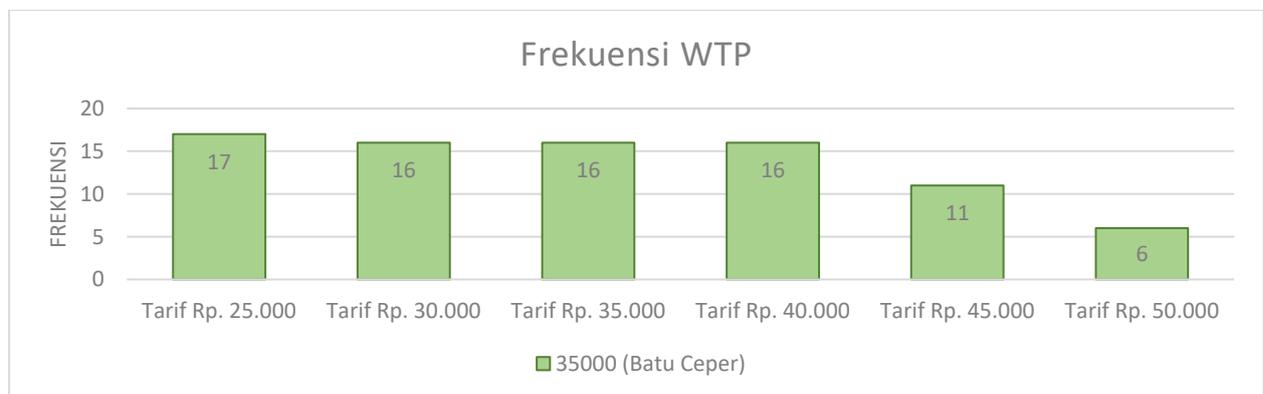
Tabel 9. WTP rata-rata responden KA Bandara MRI-STA

Tarif	WTP Rata-rata (Rp)	Selisih Tarif (Rp)
35.000 (Batu Ceper)	32.727	2.273
70.000 (BNI City/Manggarai)	63.887	6.113
70.000 (Duri)	64.424	5.576

- Frekuensi Sensitivitas WTP
 Frekuensi sensitivitas WTP responden KA Bandara dapat dilihat pada gambar 4 dan 5.

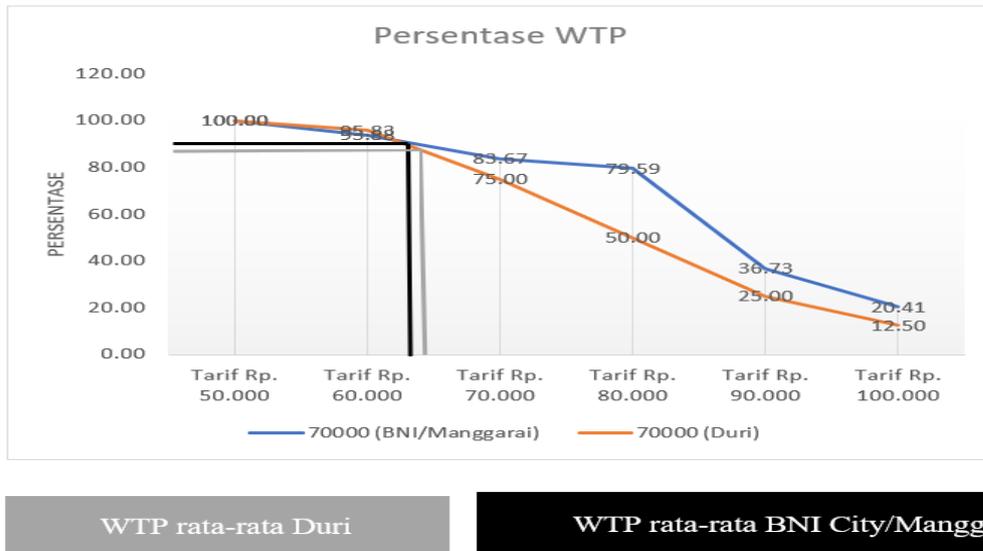


Gambar 4. Frekuensi sensitivitas WTP responden KA Bandara pada Stasiun BNI City dan Manggarai

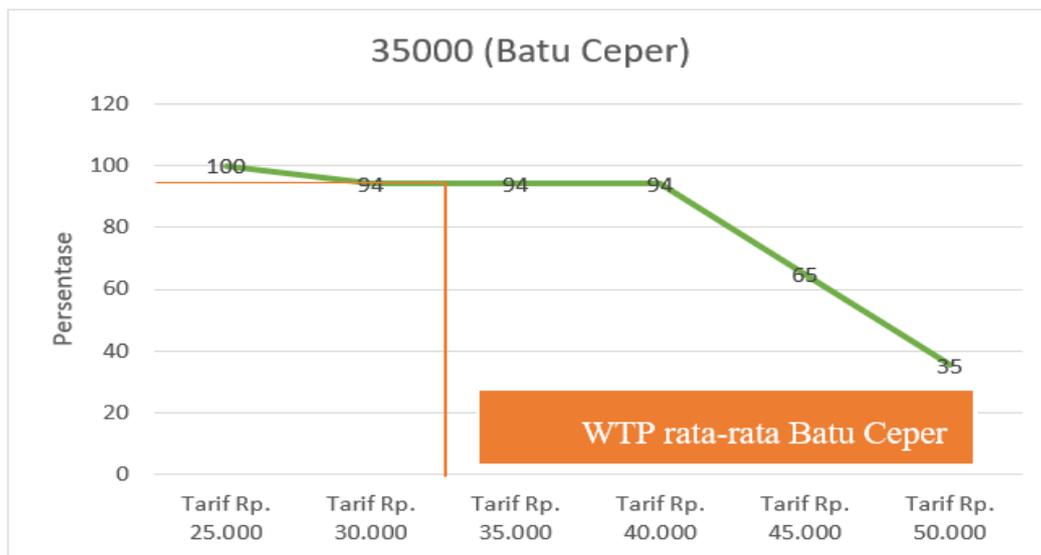


Gambar 5. Frekuensi sensitivitas WTP responden KA Bandara pada Stasiun Batu Ceper

- Persentase Sensitivitas WTP
 Persentase sensitivitas WTP responden KA Bandara dapat dilihat pada gambar 6 dan 7.



Gambar 6. Persentase sensitivitas WTP responden KA Bandara pada Stasiun BNI City dan Manggarai



Gambar 7. Persentase sensitivitas WTP responden KA Bandara pada Stasiun Batu Ceper

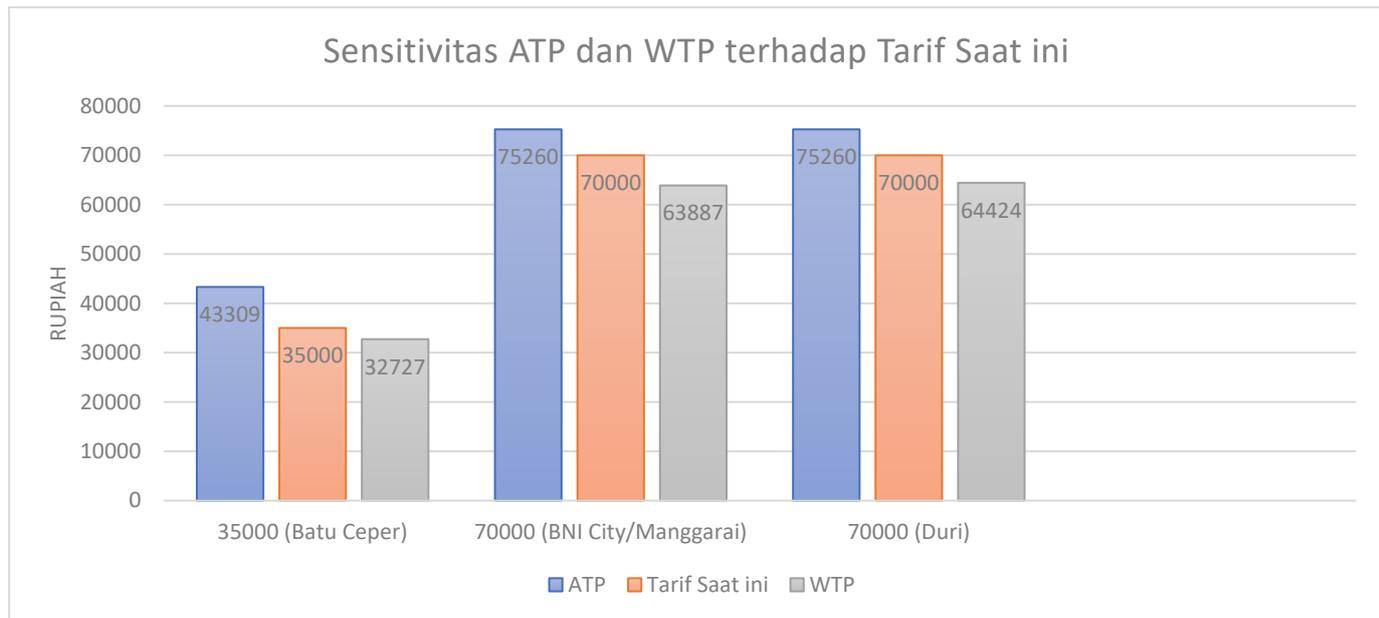
Analisis ATP dan WTP terhadap tarif KA Bandara Soekarno Hatta

Besaran nilai ATP rata-rata dan WTP rata-rata responden terhadap tarif KA Bandara dapat dilihat pada Tabel 10.

Tabel 10. ATP dan WTP terhadap tarif KA Bandara MRI-STA

Tarif Dasar	ATP Rata-rata (Rp)	WTP Rata-rata (Rp)
35000 (Batu Ceper)	43.309	32.727
70000 (BNI City/Manggarai)	75.260	63.887
70000 (Duri)	75.260	64.424

Sensitivitas ATP dan WTP terhadap tarif KA Bandara Soekarno Hatta dapat dilihat pada Gambar 8.



Gambar 8. Sensitivitas ATP dan WTP terhadap tarif KA Bandara MRI-STA

Berikut adalah pembahasan dari analisis ATP dan WTP terhadap tarif KA Bandara MRI-STA:

- Pengguna KA Bandara untuk tingkat tarif dasar Rp. 35.000,- diperoleh nilai ATP rata-rata = Rp. 43.309,- dan nilai WTP rata-rata = Rp. 32.727,-. Dengan data ini dapat ditunjukkan nilai ATP > tarif dasar > WTP. Hal tersebut menunjukkan kemampuan responden untuk membayar tarif KA Bandara MRI-STA di atas tarif saat ini namun keinginan untuk membayar jasa tersebut masih dibawah tarif saat ini. Dapat terjadi karena pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa untuk pengguna tidak sebanding atau tidak sesuai dengan napa yang diharapkan. Penyedia jasa harus memperbaiki dengan meningkatkan fasilitas untuk menarik perhatian masyarakat untuk menggunakan jasa yang telah disediakan.
- Pengguna KA Bandara untuk tingkat tarif dasar Rp. 70.000,- Stasiun BNI City/Manggarai diperoleh nilai ATP rata-rata = Rp. 75.260,- dan nilai WTP rata-rata = Rp. 63.887,-. Dengan data ini dapat ditunjukkan nilai ATP > tarif dasar > WTP. Keinginan responden dalam menggunakan pelayanan KA Bandara masih kurang karena pelayanan yang diberikan penyedia jasa kurang dengan apa yang diharapkan. Hal ini dapat dilihat dari besaran WTP yang lebih kecil dibandingkan dengan tarif saat ini.
- Pengguna KA Bandara untuk tingkat tarif dasar Rp. 70.000,- Stasiun Duri diperoleh nilai ATP rata-rata = Rp. 75.260,- dan nilai WTP rata-rata = Rp. 64.424,-. Dengan data ini dapat ditunjukkan nilai ATP > tarif dasar > WTP. Dari data diatas dapat dilihat bahwa responden kurang tertarik pada jasa yang diberikan penyedia KA Bandara MRI-STA sekarang dengan harga saat ini. Penyedia jasa harus meningkatkan pelayanan agar jasa yang mereka berikan dapat berguna bagi masyarakat dengan begitu keinginan orang untuk menggunakan jasa tersebut akan meningkat.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Hasil dan pembahasan dari analisis penelitian ini dapat diambil beberapa kesimpulan:

- Faktor utama penggunaan KA Bandara didasari oleh waktu tempuh cepat jika mengacu pada ATP dan peningkatan kenyamanan yang mengacu pada WTP.
- Analisis ATP KA Bandara MRI-STA pada tarif dasar Rp. 70.000,- memperlihatkan tingkat kesetujuan sebesar 100%, kenaikan tarif Rp. 5.000,- sebesar 95%, kenaikan tarif Rp. 10.000 sebesar 58,75%, kenaikan tarif Rp 15.000,- sebesar 25%, kenaikan tarif Rp. 20.000,- sebesar 5%, kenaikan tarif Rp. 25.000,- sebesar 3,75%.
- Analisis ATP KA Bandara MRI-STA pada tarif dasar Rp. 35.000,- memperlihatkan tingkat kesetujuan sebesar 100%, kenaikan tarif Rp. 5.000,- sebesar 100%, kenaikan tarif Rp. 10.000 sebesar 88,9%, kenaikan tarif Rp 15.000,- sebesar 55,6%, kenaikan tarif Rp. 20.000,- sebesar 38,9%, kenaikan tarif Rp. 25.000,- sebesar 11.1%.

- Analisis WTP KA Bandara MRI-STA pada tarif dasar Rp. 70.000,- Stasiun BNI City/Manggarai memperlihatkan tingkat kesetujuan jika tarif diturunkan menjadi Rp.50.000,- sebesar 100%, jika tarif diturunkan menjadi Rp. 60.000,- sebesar 93,75%, jika tarif tetap Rp.70.000 sebesar 77,5%, jika tarif dinaikkan menjadi Rp. 80.000,- sebesar 36,25%, jika tarif dinaikkan menjadi Rp. 90.000,- sebesar 16,25%, jika tarif dinaikkan menjadi Rp. 100.000,- sebesar 7,5%.
- Analisis WTP KA Bandara MRI-STA pada tarif dasar Rp. 70.000,- Stasiun Duri memperlihatkan tingkat kesetujuan jika tarif diturunkan menjadi Rp.50.000,- sebesar 100%, jika tarif diturunkan menjadi Rp. 60.000,- sebesar 93,75%, jika tarif tetap Rp.70.000 sebesar 83,75%, jika tarif dinaikkan menjadi Rp. 80.000,- sebesar 46,25%, jika tarif dinaikkan menjadi Rp. 90.000,- sebesar 17,5%, jika tarif dinaikkan menjadi Rp. 100.000,- sebesar 6.25%.
- Analisis WTP KA Bandara MRI-STA pada tarif dasar Rp. 70.000,- Stasiun Batu Ceper memperlihatkan tingkat kesetujuan jika tarif diturunkan menjadi Rp.25.000,- sebesar 100%, jika tarif diturunkan menjadi Rp. 35.000,- sebesar 94,4%, jika tarif tetap Rp.35.000 sebesar 83,3%, jika tarif dinaikkan menjadi Rp. 40.000,- sebesar 61,1%, jika tarif dinaikkan menjadi Rp. 45.000,- sebesar 16,7%, jika tarif dinaikkan menjadi Rp. 50.000,- sebesar 11.1%.
- Sensitivitas nilai ATP rata-rata KA Bandara MRI-STA terdapat 100% penumpang yang mampu membayar tapi WTP rata-rata menunjukkan bahwa penumpang yang mau membayar tarif eksisting sekarang berada dibawah. Ini menunjukkan bahwa perlu adanya peningkatan pelayanan terhadap jasa yang diberikan agar penumpang bersedia membayar dengan tarif yang ada sekarang. Hal seperti ini dapat dibilang kalau penumpang tidak puas dengan apa yang diberikan penyedia jasa saat ini karena tidak sebanding dengan harga yang dikeluarkan.

Saran

Berikut merupakan beberapa saran yang dapat diberikan penulis berdasarkan analisis untuk perkembangan selanjutnya:

- Operator perlu menjaga/meningkatkan pelayanan yang ada sekarang.
- Dari segi WTP berdasarkan tarif dasar penumpang ingin ada peningkatan pelayanan agar proses transit lebih efisien sehingga masyarakat dapat menikmati perjalanannya.
- Penelitian ini dilakukan secara *online* dikarenakan pandemi Covid-19 yang tidak memungkinkan untuk melakukan *survey* lapangan. Peneliti menyadari penggunaan survei secara *online* memiliki keterbatasan tertentu, perlu dilakukan penelitian lebih lanjut jika ingin mendapatkan hasil yang optimal baik dengan *onboard* atau *offboard* kepada pengguna KA Bandara MRI-STA.

DAFTAR PUSTAKA

- Kasiram. "Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif." 2008. 149.
- Russel, Steven. "Ability to Pay for Health Care: Concepts and Evidence. Health Policy." (1996): 219.
- Nasution. *MANAJEMEN TRANSPORTASI*. Ghalia Indonesia, 2008.
- Haerul. *Skema Tarif Berubah, Tiket Kereta Bandara Soetta Lebih Murah?* Jakarta: Liputan6, 2018.
- Ella. *Proyek Kereta Bandara, Design Baru Stasiun Manggarai Rampung*. Jakarta: Tempo.co, 2015.