

Analisis *Ability To Pay* (ATP) Dan *Willingness To Pay* (WTP) Pada Pengguna Jasa Kereta Api Penumpang Lintas Stasiun Tanjung Karang – Stasiun Kertapati

Danno Anugrah Putra Agnur^{1*}, Herawati Zetha Rahman¹, dan Azaria Andreas¹

¹Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila, Jakarta

Abstrak. Sumatra Selatan merupakan wilayah dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup besar dengan penambahan jumlah penduduk rata – rata sebesar 8,5 juta jiwa dengan persentase pertumbuhan penduduk sebesar 1,48%. Untuk memenuhi pertumbuhan permintaan operasional maka PT. KAI membangun *double track* jalan rel kereta api yang menghubungkan antara Prabumulih dengan Tarahan di provinsi Sumatra Selatan. Jalur rel ganda dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan pertumbuhan ekonomi. Rel ini bertujuan untuk mampu mengoptimalkan pertumbuhan ekonomi dan mengoptimalkan mobilisasi perpindahan manusia dan barang dengan cepat, nyaman, dan aman. Penelitian ini menggunakan metode kuesioner dengan penumpang kereta api sebagai pengguna kereta api penumpang di Sumatera Selatan dan Lampung. Dari hasil analisis yang dilakukan didapat pendapatan rata – rata penumpang sebesar Rp 2.235.000 dengan pengeluaran rata – rata untuk transportasi dalam satu bulan sebesar Rp 183.250 didapat *Ability To Pay* (ATP) sebesar Rp 3.358 per km dan dengan adanya penambahan fasilitas yang diharapkan dengan rata – rata keinginan membayar Rp 13.700, dari rata – rata tersebut didapat *Willingness To Pay* (WTP) sebesar Rp 62,75 per km, dari hasil analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) didapat kenaikan tarif yang semula Rp 30.000 untuk kereta Kuala Stabas menjadi Rp 43.000 dengan jarak tempuh 215 km dan kenaikan tarif untuk kereta Rajabasa yang semula Rp 32.000 menjadi Rp 50.000 dengan jarak tempuh 389 km setelah adanya penambahan fasilitas yang diharapkan.

Kata kunci— *Ability To Pay* (ATP), *Willingness To Pay* (WTP), *Kereta Penumpang*

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan suatu aspek dalam pembangunan pada suatu negara, baik itu negara yang sudah maju maupun negara yang masih berkembang. Dalam era globalisasi, mobilitas masyarakat dalam beraktifitas sehari-hari sangat membutuhkan layanan jasa transportasi. Dengan adanya transportasi akan memudahkan perpindahan barang ataupun manusia dari satu tempat ke tempat lainnya. Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan, mobilitas orang serta barang ke seluruh pelosok tanah air.

Sumatra Selatan merupakan wilayah dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup besar dengan penambahan jumlah penduduk rata – rata sebesar 8,5 juta jiwa dengan persentase pertumbuhan penduduk sebesar 1,48%, dari data tersebut dapat mempengaruhi peningkatan penggunaan transportasi yang akan memenuhi kapasitas jalan arteri yang ada.

Kapasitas lalu lintas jalan yang terbatas membuat moda transportasi kereta api semakin menunjukkan keunggulannya. Keunggulan ini tidak terlepas dari kereta api sebagai alat transportasi yang paling berkelanjutan. Selain itu, perkembangan teknologi perkeretaapian yang cepat, aman, hemat energi, dan ramah lingkungan yang belum pernah terjadi sebelumnya semakin meningkatkan keunggulan perkeretaapian dibandingkan moda transportasi lainnya.

Untuk perpindahan mobilitas dan kemudahan dalam berpindah tempat dari suatu tempat ke tempat yang lain dibutuhkan kendaraan yang digerakan dengan mesin atau manusia. Transportasi dapat membantu dan memudahkan mobilitas bagi manusia ataupun barang ke tempat tujuan tertentu. Seiring pertumbuhan ekonomi daerah, kebutuhan akan transportasi juga akan meningkat.

Untuk memenuhi pertumbuhan permintaan operasional maka PT. KAI membangun *double track* jalan rel kereta api yang menghubungkan antara Prabumulih dengan Tarahan di provinsi Sumatra selatan. Jalur rel ganda dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan pertumbuhan ekonomi. Rel ini bertujuan untuk mampu

* Corresponding author: dannoanugrah@gmail.com

mengoptimalkan pertumbuhan ekonomi dan mengoptimalkan mobilisasi perpindahan manusia dan barang dengan cepat, nyaman, dan aman.

Berdasarkan latar belakang diatas untuk itu perlu dilakukan penelitian untuk melakukan analisis ATP (*ability to pay*/kemampuan orang membayar) berdasarkan pendapatan dan pengeluaran (Transportasi umum, Transportasi KA, pengeluaran dalam stasiun) dan WTP (*willingness to pay*/kemauan orang membayar) berdasarkan penambahan operasional dan layanan yang ada.

a. Tarif

Menurut warpani 2002 Tarif ialah penggunaanya membayar jasa dari angkutan umum yang tergantung jarak tempuh penumpang dan satuan berat. Sementara itu ditetapkan tarif dengan serupa sehingga memberikan keuntungan kepada pengusaha angkutan umum penumpang dengan penempatan tarif untuk mendorong agar terciptanya maksud dan tujuannya. Prasarana dan sarana perangkutan secara optimum dengan berbagai pertimbangan yang bersangkutan dengan penggunaanya, pemerintah dapat menetapkan batas dari maksimum yang ditetapkan, agar dianggap menjadi pemacu dengan persaingan secara sehat. Penentuan kebijaksanaan tarif ada beberapa macam jasa angkutan umum yang diserahkan pada mekanisme dipasar, yaitu kesepakatan (proses tawar menawar) antar pengguna jasa dengan penyedia jasa.

b. Ability To Pay (ATP)

Menurut Irmalia Nursita, Budi Yulianto, S. Jauhari Legowo, 2017 *Ability to Pay* (ATP) merupakan seseorang untuk membayar jasa pelayanan berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya pengiriman dengan pendapatan normal yang diterima. Dengan kata lain, solvabilitas adalah kemampuan membayar biaya perjalanan yang ditanggung oleh masyarakat. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi *ability to pay* diantaranya :

1. Besaran pendapatan.
2. Kebutuhan transportasi.
3. Total biaya transportasi.
4. Persentase penghasilan yang dikeluarkan

Perhitungan *Ability To Pay* (ATP) dapat dihitung dengan:

$$ATP = \frac{I_t \times P_p \times P_t}{T_p} \quad (1)$$

Keterangan :

I_t = Total pendapatan

P_p = Persentase pendapatan untuk transportasi perbulan

P_t = Persentase untuk angkutan dari pendapatan perbulan

T_p = Total Panjang perjalanan

c. Willingness To Pay (WTP)

Menurut Isnain Anugrah Dkk, 2018 *Willingness To Pay* (WTP) adalah kemampuan calon pelanggan untuk membayar atas jasa yang diperolehnya. Metode yang digunakan dalam analisis *Willingness To Pay* (WTP) berdasarkan pada persepsi pelanggan terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Beberapa faktor yang mempengaruhi WTP adalah :

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

Keterangan :

MWTP = Rata – rata WTP

N = Ukuran sampel

WTP_i = Nilai WTP maksimum responden ke i

d. Hubungan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)

Ketidaksamaan besaran nilai antara ATP dan WTP dapat didefinisikan menjadi beberapa kesimpulan yaitu :

1. ATP lebih besar dari WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar layanan . Ini terjadi ketika pendapatan pengguna relatif tinggi, tetapi kegunaan layanan relatif rendah. Pengguna dalam keadaan ini disebut *choiced riders*.

2. ATP lebih kecil dari WTP

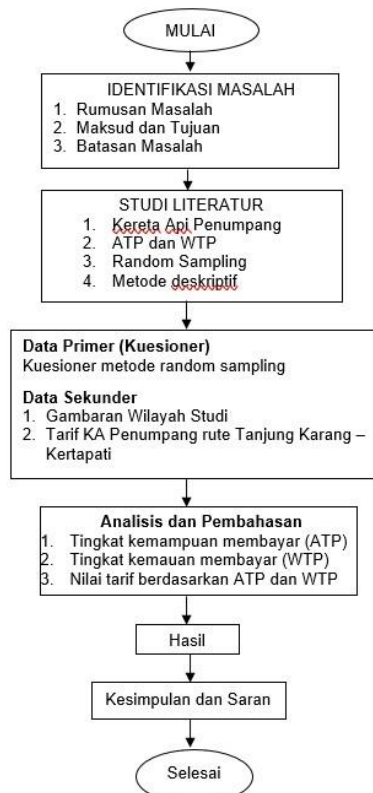
Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi di atas, dan kesediaan pengguna untuk membayar layanan melebihi kemampuan membayar layanan tersebut. Hal ini dimungkinkan bagi pengguna yang berpenghasilan relatif rendah, tetapi utilitas layanan ini sangat tinggi sehingga kesediaan pengguna untuk membayar layanan ini kemungkinan besar akan terpengaruh oleh utilitas tersebut. Dalam keadaan ini, pengguna disebut *captive riders*.

3. ATP sama dengan WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa pengguna memiliki kemampuan dan kemauan yang sama untuk membayar layanan yang mereka gunakan. Dalam kondisi ini, ada keseimbangan antara kepentingan pengguna dan biaya untuk membayar layanan ini.

2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Menurut Sugiyono, 2011 Metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Adapun diagram alir penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1 dibawah ini.



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

Pengambilan data primer, berupa kuesioner. Kuesioner diambil dari responden yang menggunakan kereta api penumpang relasi stasiun tanjung karang – stasiun kertapati dan diambil secara acak dan tidak membedakan dengan sampel yang lain atau responden dianggap setara atau homogen.

Suatu penelitian akan membutuhkan sekelompok orang yang akan menjadi target atau partisipan penelitian sesuai dengan masalah yang diteliti. Partisipan dalam penelitian disebut dengan populasi. Sampel adalah bagian dari populasi yang di dapatkan dengan menggunakan metode tertentu untuk kemudian dianggap menjadi wakil dari populasi. Dapatlah dikatakan sampel ada di dalam bagian populasi yang dianggap menjadi wakil atau mewakili karakteristik tertentu di dalam populasi yang diambilnya. Sedangkan Sampling adalah kegiatan menentukan sampel. Dalam pengambilan sampel yang perlu diperhatikan adalah bahwa karakteristik yang ada dalam populasi harus terwakili oleh sampel. Pada penelitian kali ini metode yang dipilih untuk menentukan responden dilakukan secara *random sampling*. Jumlah responden ditentukan menggunakan rumus slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N e^2} \quad (3)$$

Keterangan:

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

e = persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan penarikan sampel yang masih dapat ditolerir atau diinginkan.

Survey ini dilakukan secara *offline* dengan cara penyebaran secara langsung kepada 100 responden yang akan ditinjau dalam penelitian ini. Hasil kuesioner yang telah diisi oleh responden akan dikumpulkan sehingga diperoleh data dari penelitian ini.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Karakteristik Responden

Karakteristik responden Kereta Api Penumpang lintas Tanjung Karang – Kertapati dibagi menjadi empat yang membahas data pribadi responden yaitu jenis kelamin, usia, pendidikan, pekerjaan. Penentuan variabel responden ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana gambaran umum responden dalam penelitian ini. Berikut merupakan karakteristik responden dengan responden sebanyak 100 orang.

Tabel 1. Karakteristik Responden

Karakteristik	Pernyataan	Persentase (%)
Jenis Kelamin	Wanita	49 %
	Pria	51 %
Usia	20-25 tahun	43 %
	25-30 tahun	14 %
	30-35 tahun	12 %
	35-40 tahun	9 %
	45-50 tahun	10 %
	>50 tahun	12 %
Pendidikan	SMP	8 %
	SMA	59 %
	Diploma	3 %
	Sarjana	29 %
	Pascasarjana	1 %
Pekerjaan	Mahasiswa	25 %
	Pegawai Negeri	8 %
	Pegawai Swasta	33 %
	Wiraswasta	11 %
	Rumah Tangga	23 %

Berdasarkan analisa karakteristik bahwa jenis kelamin yang paling dominan adalah pria sebesar 51% atau 51 orang, usia responden yang paling dominan adalah berkisar 20 - 25 tahun dengan persentase 43% atau 43 orang, pendidikan terakhir responden paling dominan berpendidikan terakhir SMA sebanyak 59% atau 59 orang, pekerjaan responden paling dominan bekerja sebagai pegawai swasta sebanyak 33% atau 33 orang, dengan responden sebanyak 100 orang.

b. Karakteristik Perjalanan Responden

Karakteristik perjalanan penumpang Kereta Api Penumpang lintas Tanjung Karang – Kertapati dibagi menjadi enam yang membahas data perjalanan responden yaitu stasiun asal, stasiun tujuan, maksud perjalanan, moda transportasi menuju stasiun, pengeluaran menuju stasiun, frekuensi perjalanan. Penentuan variabel responden ini digunakan untuk mengetahui gambaran umum dari perjalanan responden dalam penelitian ini.

Tabel 2. Karakteristik Perjalanan Responden

Karakteristik	Pernyataan	Persentase (%)
Stasiun Asal	Kertapati	17 %
	Baturaja	12 %
	Kota Bumi	10 %
	Negeri Agung	1 %
	Tanjung Karang	60 %
Stasiun Tujuan	Tanjung Karang	38 %
	Kota Bumi	14 %
	Batu Raja	15 %
	Kertapati	24 %
	Martapura	6 %
Maksud Perjalanan	Prabumulih	11 %
	Keluarga / Liburan	61 %
	Dinas / Bekerja	27 %
Moda Transportasi Menuju Stasiun	Lainnya	12 %
	Angkutan Pribadi	35 %
	Angkutan Online	32 %
	Angkutan Umum	24 %
Pengeluaran Menuju Stasiun (Rp)	Lainnya	9 %
	< 5000	24 %
	5000 – 10000	19 %
	10000 – 15000	27 %
	15000 – 20000	11 %
Frekuensi Perjalanan	>20000	19 %
	Sangat Jarang (1 – 2 kali/tahun)	45 %
	Jarang (3 – 4 kali/tahun)	16 %
	Sering (5 – 6 kali/tahun)	23 %
	Sangat Sering (> 6 kali/tahun)	16 %

Berdasarkan analisa karakteristik perjalanan responden bahwa stasiun asal yang paling dominan adalah stasiun tanjung karang sebesar 60% atau 60 orang, stasiun tujuan yang paling dominan adalah stasiun tanjung karang sebesar 38% atau 38 orang, maksud perjalanan responden yang paling dominan adalah keluarga/liburan dengan persentase 61% atau 61 orang, moda transportasi menuju stasiun yang paling dominan digunakan adalah angkutan pribadi sebesar 35% atau 35 orang, pengeluaran menuju stasiun responden paling dominan responden mengeluarkan tarif sebesar <5.000 sebanyak 24% atau 24 orang, frekuensi perjalanan responden paling dominan melakukan perjalanan sangat jarang (1 – 2 kali/tahun) dengan persentase 45% atau 45 orang, dengan responden sebanyak 100 orang.

c. Ability To Pay (ATP)

Karakteristik *Ability To Pay* (ATP) Kereta Api Penumpang lintas Tanjung Karang – Kertapati dibagi menjadi empat yang membahas pengeluaran pribadi responden yaitu pendapatan perbulan, pengeluaran transportasi umum dalam satu bulan, pengeluaran transportasi KA dalam sebulan, pengeluaran dalam stasiun. Penentuan variabel responden ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana kemampuan membayar responden berdasarkan pendapatannya dalam penelitian ini.

Tabel 3. Ability To Pay (ATP)

<i>Ability To Pay (ATP)</i>	Pernyataan	Persentase (%)
Pendapatan Per Bulan	<1500000	49 %
	1500000 – 2000000	7 %
	2000000 – 2500000	13 %
	> 3500000	31 %
Pengeluaran Transportasi Umum Per Bulan	< 150000	64 %
	150000 – 200000	14 %
	> 350000	22 %
Pengeluaran Transportasi KA dalam Per Bulan	< 150000	72 %
	150000 – 200000	13 %
	> 350000	15 %
	< 10000	35 %
	10000 - 20000	25 %
Dalam Stasiun	20000 – 30000	24 %
	30000 – 40000	5 %
	>50000	11 %

Berdasarkan analisa *ability to pay* (ATP) responden bahwa pendapatan perbulan responden yang paling dominan adalah sebesar <1.500.000 dengan persentase sebesar 49% atau 49 orang dengan rata – rata pendapatan seluruh responden sebesar Rp. 2.235.000, pengeluaran transportasi umum dalam sebulan responden yang paling dominan adalah sebesar <150.000 dengan persentase sebesar 64% atau 64 orang dengan rata – rata pengeluaran untuk transportasi umum seluruh responden sebesar Rp. 161.000, pengeluaran transportasi umum dalam sebulan responden yang paling dominan adalah sebesar <150.000 dengan persentase sebesar 72% atau 72 orang dengan rata – rata pengeluaran untuk transportasi KA seluruh responden sebesar Rp. 183.250, pengeluaran dalam stasiun seluruh responden yang paling dominan adalah sebesar <10.000 dengan persentase sebesar 35% atau 35 orang dengan rata – rata pengeluaran dalam stasiun seluruh responden sebesar Rp. 20.500, dengan responden sebanyak 100 orang.

Dalam analisis *Ability To Pay* (ATP) pengguna jasa kereta api penumpang lintas Stasiun Tanjung Karang – Stasiun Kertapati besarnya nilai *Ability To Pay* (ATP) dibuat berdasarkan pendapatan perbulan responden, pengeluaran terhadap transportasi dan pengeluaran dalam stasiun, pengeluaran transportasi KA dalam satu bulan dan perjalanan responden sebagai pendekatan penumpang kereta api lintas Stasiun Tanjung Karang – Stasiun Kertapati.

Dengan kebutuhan data sebagai berikut :

- Pendapatan rata – rata responden : Rp 2.235.000
- Persentase rata rata pengeluaran responden : 17,95%
- Pengeluaran transportasi dan pengeluaran dalam stasiun : Rp 401.250
- Persentase pengeluaran transportasi KA dalam sebulan : 45,67%
- Rata – rata pengeluaran transportasi KA dalam sebulan : Rp 183.250
- Frekuensi perjalanan menggunakan kereta : 3
- Jarak rata – rata perjalanan responden : 218,284 Km

Dari data yang disebutkan diatas dapat dihitung menggunakan rumus 2.2 dan didapat hasil analisis *Ability To Pay* (ATP) sebesar Rp 3.358/km.

d. *Willingness To Pay* (WTP)

Karakteristik *Willingness To Pay* (WTP) Kereta Api Penumpang lintas Tanjung Karang – Kertapati dibagi menjadi dua yang membahas kemauan responden untuk membayar tarif kereta api yaitu fasilitas bangunan stasiun yang diharapkan, dan peningkatan tarif setelah penambahan fasilitas. Penentuan variabel responden ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana kemampuan membayar responden berdasarkan pendapatannya dalam penelitian ini.

Tabel 4. Fasilitas Bangunan Yang Diharapkan

Keterangan	Persentase (%)
Dilengkapi pendingin udara	13%
Dilengkapi CCTV	10%
Dilengkapi layar informasi	13%
Dilengkapi sistem informasi audio	2%
Dilengkapi pusat informasi	8%
Dilengkapi fasilitas parkir berbayar	5%
Desain interior modern	8%
Toilet yang dibersihkan 3 kali sehari	41%

Pada hasil penelitian ini didapatkan data pengeluaran dalam stasiun, dengan persentase 13% responden mengharapkan bangunan yang dilengkapi pendingin udara atau sebanyak 13 responden, dengan persentase 10% responden mengharapkan bangunan yang dilengkapi CCTV atau sebanyak 10 responden, dengan persentase 13% responden mengharapkan bangunan yang dilengkapi layar informasi atau sebanyak 13 responden, dengan persentase 2% responden mengharapkan bangunan yang dilengkapi sistem informasi audio atau sebanyak 2 responden, dengan persentase 8% responden mengharapkan bangunan yang dilengkapi pusat informasi atau sebanyak 8 responden, dengan persentase 5% responden mengharapkan bangunan yang dilengkapi fasilitas parkir berbayar atau sebanyak 5 responden, dengan persentase 8% responden mengharapkan bangunan dengan desain interior modern atau sebanyak 8 responden, dengan persentase 41% responden mengharapkan bangunan dengan toilet yang dibersihkan 3 kali sehari atau sebanyak 41 responden.

Tabel 5. Peningkatan Tarif Setelah Penambahan Fasilitas

Keterangan	Persentase (%)
Ya	96%
Tidak	4%

Pada hasil penelitian ini didapatkan data peningkatan tarif setelah penambahan fasilitas, dengan persentase 94% responden berkeinginan peningkatan tarif setelah adanya penambahan fasilitas sesuai yang diharapkan atau sebanyak 94 responden, dengan persentase 6% responden tidak berkeinginan adanya peningkatan tarif setelah adanya penambahan fasilitas sesuai yang diharapkan atau sebanyak 6 responden.

Tabel 6. Perhitungan WTP

Tarif KA yang dibutuhkan Rp.	Jumlah
1000	1
3000	14
5000	6
8000	11
10000	8
13000	3
15000	3
18000	13
20000	16
21000	12
25000	1
38000	13
Total	1287011
rata - rata	13406
WTP	61,42

Berdasarkan **Tabel 6.** diatas didapat nilai rata – rata perhitungan *Willingness To Pay* (WTP) menggunakan rumus 2 dan didapat hasil analisis *Willingness To Pay* (WTP) sebesar Rp 61,42/Km. Dimana *Willingness To*

Pay (WTP) terbesar dari responden sebesar Rp 38.000 dengan dilengkapinya fasilitas toilet yang dibersihkan 3 kali sehari, dan *Willingness To Pay* (WTP) terkecil Rp 3.000 dengan dilengkapinya fasilitas toilet yang dibersihkan 3 kali sehari.

e. Tarif

Melihat kondisi $ATP > WTP$ dimana nilai ATP berdasarkan kemampuan membayar yang berlaku saat ini pada kereta api penumpang lintas Stasiun Tanjung Karang – Stasiun Kertapati mampu untuk membayar dengan kondisi tarif diantara kondisi saat ini dan untuk kondisi setelah adanya penambahan fasilitas yang diharapkan pada kereta api penumpang lintas Stasiun Tanjung Karang – Stasiun Kertapati.

Tabel 7. Harga Tiket Setelah Penambahan Fasilitas Yang Diharapkan

Nama Kereta	Jarak (KM)	Harga Tiket (Rp)	Harga per km (Rp)
Kuala Stabas	215	43.000	200
Rajabasa	389	50.000	145
Rata - rata harga KA per km			172,5

4. KESIMPULAN

- Berdasarkan hasil analisis didapatkan nilai ATP sebesar Rp. 3.358/km dan nilai WTP sebesar Rp. 61,42/km. Dalam hal ini $ATP > WTP$ dimana pendapatan lebih besar dibandingkan dengan utilitas pengguna yang disebut juga sebagai *choiced riders*.
- Berdasarkan analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP), maka diperoleh hasil tarif setelah adanya penambahan fasilitas :
 - Tarif kereta Kuala Stabas dengan stasiun asal stasiun Tanjung Karang dan stasiun tujuan stasiun Baturaja dengan jarak 215 km berdasarkan nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) dengan harga tiket sebesar Rp 43.000 masih memenuhi dari kemampuan membayar penumpang
 - Tarif kereta Rajabasa dengan stasiun asal stasiun Tanjung Karang dan stasiun tujuan stasiun Kertapati dengan jarak 389 km berdasarkan nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) dengan harga tiket sebesar Rp 50.000 masih memenuhi dari kemampuan membayar penumpang.

UCAPAN TERIMA KASIH

- Allah SWT yang memberikan limpahan nikmat serta karunia-Nya kepada penulis sehingga penulis diberi kesempatan untuk dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
- Ibu saya Siti Nurul Qomariyah yang senantiasa mendoakan dan memberi dukungan penuh dan Alm. Ayah saya Agus Wahyudi yang menjadi suri tauladan penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
- Mba Dr. Herawati Zetha Rahman, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing Tugas Akhir yang sudah meluangkan waktu, memberikan bimbingan serta arahan dan memberikan ilmu kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
- Bapak Azaria Andreas, S.T., M.T yang telah membantu penulis dalam membimbing, memberi arahan, dan ilmu dalam mengikuti dan menyelesaikan tugas akhir ini.
- Mas Salman, Mas Lero dan Atika sebagai rekan-rekan karyawan PT. Kreasi Pola Utama yang sudah membantu dan memfasilitasi penulis dalam pengambilan data.
- PT KAI yang sudah membantu dalam survey dan seluruh responden yang sudah membantu saya dalam pengisian kuesioner yang penulis berikan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] U. R. Indonesia, *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN*. 2007.
- [2] U. R. Indonesia, *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 13 TAHUN 1992 TENTANG PERKERETAAPIAN*. 1992.

-
- [3] W. P. Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. 2002.
 - [4] H. Herman and R. Tamara, "Penetapan Tarif pada Reaktivasi Kereta Api Bandung – Ciwidey dengan Metode Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP)," *RekaRacana J. Tek. Sipil*, vol. 6, no. 1, p. 54, 2020, doi: 10.26760/rekaracana.v6i1.54.
 - [5] N. Irmalia, B. Yulianto, and S. J. Legowo, "Analisis Potensi Demand, Ability To Pay (Atp) Dan Willingness To Pay (Wtp) Bst Koridor 1 Dengan Adanya Sistem Contra Flow Di Jalan Brigjen Slamet Riyadi Pada Instansi Sekolah," *Matriks Tek. Sipil*, vol. 5, no. 1, pp. 229–234, 2017, [Online]. Available: <https://jurnal.uns.ac.id/matriks/article/view/36979>
 - [6] A. Anggunani, "Analisis Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Layanan Kereta Api Kaligung dan Kereta Api Kamandaka (Studi Kasus: Kereta Api Kaligung dan Kereta Api Kamandaka Lintas Layanan Semarang-Tegal)," no. October, pp. 11–13, 2016.
 - [7] I. A. Anugrah, H. Moetrisono, and S. W. Mudjanarko, "Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Gubeng – Juanda (Lokasi Kota Surabaya – Sidoarjo)," *Astonjadro*, vol. 7, no. 2, 2018, doi: 10.32832/astonjadro.v7i2.2278.
 - [8] C. Viryananda, D. Linggasari, and H. Angkat, "Analisis Atp-Wtp Penumpang Kereta Bandara Lintas Manggarai-Soekarno Hatta," *JMTS J. Mitra Tek. Sipil*, vol. 4, no. 1, p. 53, 2021, doi: 10.24912/jmts.v0i0.10452.
 - [9] I. Sutisna, "Statistika Penelitian: Teknik Analisis Data Penelitian Kuantitatif," *Univ. Negeri Gorontalo*, vol. 1, no. 1, pp. 1–15, 2020, [Online]. Available: <https://repository.ung.ac.id/get/karyailmiah/4610/Teknik-Analisis-Data-Penelitian-Kuantitatif.pdf>.