

KAJIAN TARIF KERETA API PENATARAN JURUSAN BLITAR-SURABAYA

Fakhrul Hartasantoso, Rina Puspita Wahyuningaji

Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Brawijaya

Jalan M.T. Haryono 167, Malang 65145

Email : fakhrulsantoso@gmail.com, puspitarina678@gmail.com

ABSTRAK

Dicabutnya subsidi bahan bakar minyak (BBM) yang dilakukan pemerintah menyebabkan terjadinya fluktuasi harga BBM yang mengikuti harga minyak dunia. Hal ini mengakibatkan berubahnya biaya operasional kereta api sebelum dicabut dan setelah dicabutnya subsidi, sehingga nanti akan berpengaruh pada penetapan tarif kereta api. Oleh karena itu, kajian ini bertujuan untuk mengetahui kesesuaian tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), kesesuaian tarif berdasarkan kemampuan (ATP) dan kemauan (WTP) penumpang dalam membayarkan jasa transportasi KA, dan mengetahui tingkat pelayanan KA Penataran saat ini. Kajian ini bertujuan untuk mengetahui kesesuaian tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan dengan tarif yang berlaku saat ini, untuk mengetahui kesesuaian tarif berdasarkan kemampuan (*Ability To Pay*) dan kemauan (*Willingness To Pay*) membayar jasa transportasi massal kereta api dengan tarif yang berlaku saat ini dan tarif berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, untuk mengetahui tingkat pelayanan Kereta Api Penataran saat ini ditinjau dari sisi penumpang.

Kajian ini menggunakan metode survei wawancara. Jumlah populasi penelitian ini sebanyak 809 penumpang dengan jumlah sampel sebanyak 300 dengan menggunakan bantuan rumus Slovin. Digunakan asumsi tingkat keterandalan 95% sehingga nilai galat pendugaan sebesar 5% (0,05). Data dikumpulkan dengan metode angket. Dilakukan di Stasiun Blitar, kota Blitar dengan penumpang yang bertujuan dari Blitar ke Surabaya lewat Malang. Metode analisis dalam kajian ini menggunakan metode Importance-Performance Analysis (IPA), Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP). Metode IPA digunakan untuk melihat bagaimana kinerja kendaraan ditinjau dari tingkat kinerja dan tingkat kepentingannya. Metode ATP digunakan untuk menentukan besaran tarif yang mampu dibayar oleh responden, sementara metode WTP digunakan untuk menentukan besaran tarif yang bersedia dibayar oleh responden untuk menggunakan jasa.

Berdasarkan analisis IPA didapatkan nilai rata-rata kepentingan dari keseluruhan atribut pelayanan sebesar 4,435 dan nilai rata-rata kinerjanya sebesar 3,213. Berdasarkan analisis BOKA yang didapatkan dari perhitungan PT.KAI sebesar Rp43.918,- jauh lebih besar dari tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp15.000,- yang artinya untuk menurunkan besaran tarif dari perhitungan BOKA menjadi tarif yang berlaku saat ini sudah dialokasikan subsidi sebesar Rp28.918,-. Berdasarkan analisis *Ability to Pay* didapatkan persamaan regresi $Y=0,0007X+444,1$ dengan rata-rata pendapatan sebesar Rp4.435.074,- sehingga diperoleh nilai ATP sebesar Rp7.459,-. Persentase responden yang mampu membayar tarif yang berlaku saat ini sebanyak 25,33%. Berdasarkan analisis *Willingness to Pay* didapatkan persamaan regresi $Y=0,0003X+9954,7$ dengan rata-rata pendapatan sebesar Rp4.435.074,- sehingga diperoleh nilai WTP sebesar Rp11.285,-. Persentase responden yang bersedia membayar sesuai tarif yang berlaku saat ini sebanyak 53,67%. Selanjutnya berdasarkan kesesuaian ATP dan WTP diperoleh nilai tarif yang memenuhi keduanya sebesar Rp10.500,-

Kata kunci : Pelayanan, Tarif, KA Penataran, Blitar-Surabaya, BOKA, ATP, WTP, IPA

PENDAHULUAN

Kereta Api Ekonomi Penataran dioperasikan oleh PT.KAI (Persero) Daerah Operasi VIII Surabaya dengan melayani rute Blitar-Surabaya.

Jarak tempuh Kereta Api Ekonomi Penataran total sekitar 170 km, dengan lama tempuh selama sekitar 5-6 jam. Tarif lama Kereta Api Ekonomi Penataran adalah Rp5.500,00. Tarif baru yang keluar kini berlaku tanggal 1 April 2015 adalah sebesar Rp15.000,00 untuk sekali perjalanan.

Penelitian ini dilakukan untuk memperkirakan besaran tarif Kereta Api Ekonomi Penataran akibat dicabutnya subsidi BBM dengan juga memperhitungkan kemampuan dan kemauan membayar dari penggunaannya. Fakta bahwa kereta api merupakan angkutan pilihan masyarakat.

TINJAUAN PUSTAKA

Importance Performance Analysis (IPA)

Metode IPA menggunakan penilaian penumpang tentang kinerja suatu barang atau jasa dan tingkat kepentingan dengan indikator penilaian yang ditetapkan sebagai berikut.

Tabel 2.1 Kriteria Interpretasi Skor

Nilai (%)	Interpretasi
0-20	Sangat Lemah
21-40	Lemah
41-60	Cukup
61-80	Kuat
81-100	Sangat Kuat

Sumber : Riduwan (2009)

Nilai rata-rata kinerja mewakili koordinat X dan nilai rata-rata kebutuhan mewakili koordinat Y.

$$x' = \frac{\sum xi}{n} \quad y' = \frac{\sum yi}{n}$$

Dengan

x = skor rata-rata tingkat pelaksanaan
 y' = skor rata-rata tingkat kepentingan
 n = jumlah responden

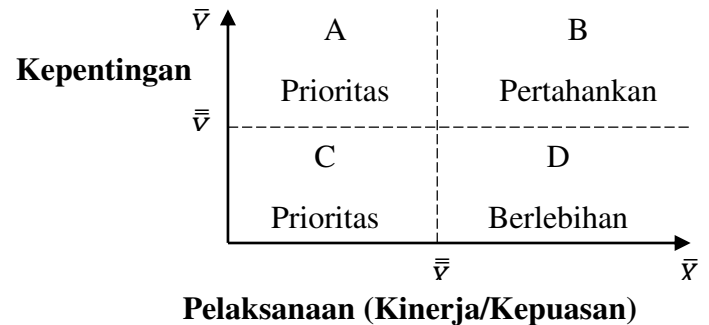
Pada diagram kartesius terbagi menjadi empat kuadran yang dibatasi dengan garis berpotongan, dengan rumus sebagai berikut.

$$x'' = \frac{\sum x'}{k} \quad y'' = \frac{\sum y'}{k}$$

Dengan

k = jumlah indikator

Berikut adalah diagram kartesius untuk pengukuran IPA.



Gambar 2.1 Diagram kartesius analisis kepentingan dan kinerja

Sumber : Supranto (1997)

1. Kuadran 1 : atribut yang mempengaruhi kepuasan pengguna jasa yang menimbulkan ketidakpuasan atas jasa yang diberikan.
2. Kuadran 2 : atribut yang dinilai sangat penting dan memuaskan, sehingga wajib dipertahankan oleh perusahaan.
3. Kuadran C : atribut yang dianggap kurang penting dan kurang memuaskan atas pelaksanaannya.
4. Kuadran D : atribut yang dianggap kurang penting namun dalam pelaksanaannya berlebihan.

Tarif Berdasarkan Biaya Operasi Kereta Api (BOKA)

Perhitungan biaya yang dibutuhkan oleh perusahaan yang mengeluarkan jasa berdasarkan sistem yang diatur oleh pemerintah. Dengan rincian biaya oleh

Peraturan Menteri Perhubungan No.28 tahun 2012 sebagai berikut.

1. Biaya Langsung Tetap
2. Biaya Langsung Tidak Tetap
3. Biaya Tidak Langsung Tetap
4. Biaya Tidak Langsung Tidak Tetap

Analisis Daya Beli Penumpang

Kemauan Membayar (*Willingnes To Pay*)

WTP merupakan kemauan pengguna untuk membayar suatu barang/jasa yang diterima. Hal-hal yang mempengaruhi WTP adalah.

1. Produksi jasa angkutan yang disediakan oleh operator
2. Kualitas dan kuantitas pelayanan dari operator
3. Utilitas pengguna jasa
4. Penghasilan pengguna jasa

Kemampuan Membayar (*Ability to Pay*)

ATP merupakan kemampuan pengguna untuk membayar suatu barang/jasa yang diterima. Hal-hal yang mempengaruhi ATP adalah.

1. Besarnya Penghasilan
2. Kebutuhan transportasi
3. Total biaya transportasi
4. Intensitas perjalanan
5. Pengeluaran total perbulan
6. Jenis kegiatan
7. Persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi

Hubungan ATP dan WTP dengan Tarif

1. ATP > WTP

Dengan pendapatan yang relatif tinggi dari penumpang namun kepuasan pengguna atas jasa yang diberikan relatif rendah. Kondisi tersebut adalah *choise riders*.

2. ATP < WTP

Keinginan pengguna yang tinggi atas kepuasan yang diterima, tetapi kemampuan untuk membayarkan barang/jasa yang diterima relatif rendah. Kondisi tersebut adalah *captive riders*.

3. ATP = WTP

Kondisi seimbang antara kemampuan dan kemauan dari pengguna atas barang/jasa yang diterima.

Tarif Angkutan

Pembayaran yang dikeluarkan oleh pengguna sebagai imbalan jasa yang diterima. Tarif yang dibayarkan terbagi menjadi empat yaitu.

1. Tarif seragam (*Flat Fare*)
2. Tarif berdasarkan jarak (*Distance Fare*)
3. Tarif Bertahap
4. Tarif Zona

Penelitian Sebelumnya

Taty Yuniarti (2009), melakukan penelitian tentang analisis tarif angkutan umum berdasarkan BOK, ATP dan WTP dengan studi kasus PO. ATMO trayek Palur-Kartasura di Surakarta, dengan tarif yang berlaku apakah bisa memenuhi biaya operasional kendaraan dimana dapat menguntungkan perusahaan dan sesuai dengan daya beli pengguna.

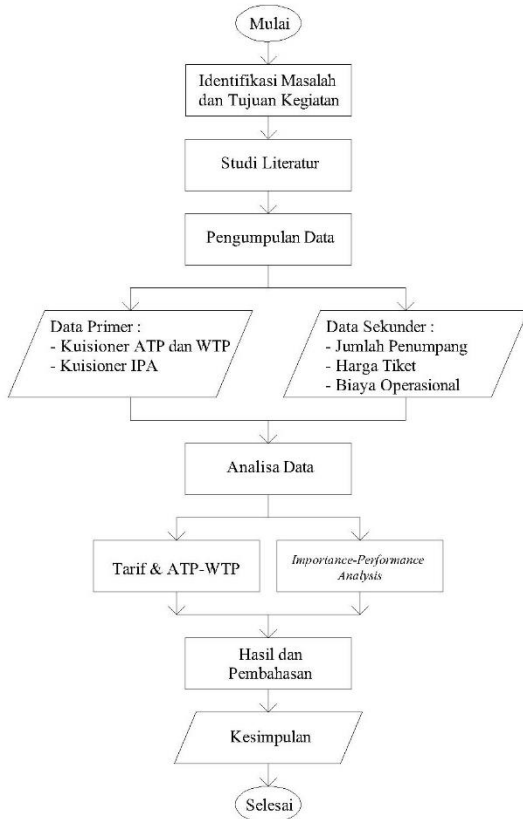
Persamaan dengan penelitian ini adalah penggunaan tarif berdasarkan BOK, ATP, dan WTP. Perbedaannya terletak pada responden yang ditinjau, angkutan umum yang berbeda, dan atribut yang disesuaikan dengan peraturan perkeretaapian.

Pio Sebo P dan Riski Aditya P (2013), melakukan penelitian tentang evaluasi biaya operasional, load factor, dan tarif kereta api Penataran Jurusan Surabaya-Blitar. Biaya operasional yang dibutuhkan Kereta Api Penataran jurusan Surabaya-Blitar pada tahun 2011 senilai Rp4.921.694.900,- dan tidak sebanding dengan pendapatan maksimum yang didapatkan Kereta Api Penataran.

Persamaan dengan penelitian ini adalah penggunaan analisa tarif berdasarkan BOKA. Perbedaannya adalah kenaikan tarif yang berlaku setelah kenaikan tarif tanggal 1 April 2015 dan pengurangan subsidi yang diberikan oleh pemerintah.

METODE PENELITIAN

Tahapan Penelitian

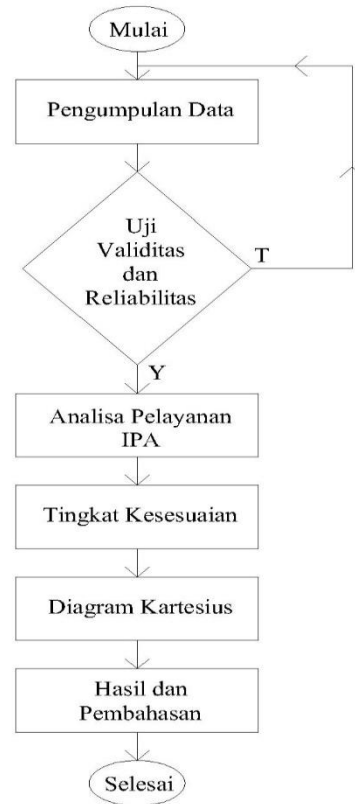


Gambar 3.1 Diagram Alir Pelaksanaan Studi

Uji Instrumental Penelitian

Menurut Sugiono (2011), dilakukan dengan uji validitas data dan reliabilitas data. Dapat dikatakan valid jika pertanyaan pada kuisisioner mampu menyatakan suatu yang akan diukur oleh kuisisioner tersebut dan yang dikatakan reliabel apabila jawaban responden pada pertanyaan itu konsisten atau stabil dari waktu yang berbeda.

Diagram Analisi *Importance-performance analysis* (IPA)



Gambar 3.2 Diagram Analisis Kinerja KA dengan metode IPA

Skala Pengukuran

Menggunakan Skala *Likert*, yang ditunjukkan pada tabel dibawah ini.

Tabel 3.2 Skala Likert (Tingkat Kepentingan)

Kategori	Nilai
Tidak Penting (TP)	1
Kurang Penting (KP)	2
Cukup Penting (CP)	3
Penting (B)	4
Sangat Penting (SP)	5

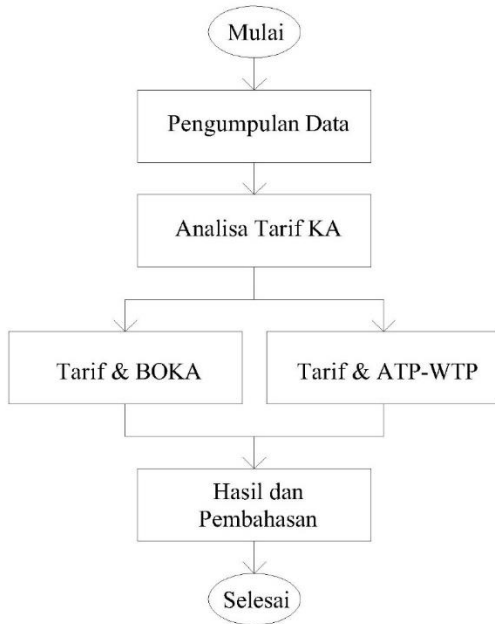
Sumber : Sugiyono (2011)

Tabel 3.3 Skala Likert (Tingkat Kinerja)

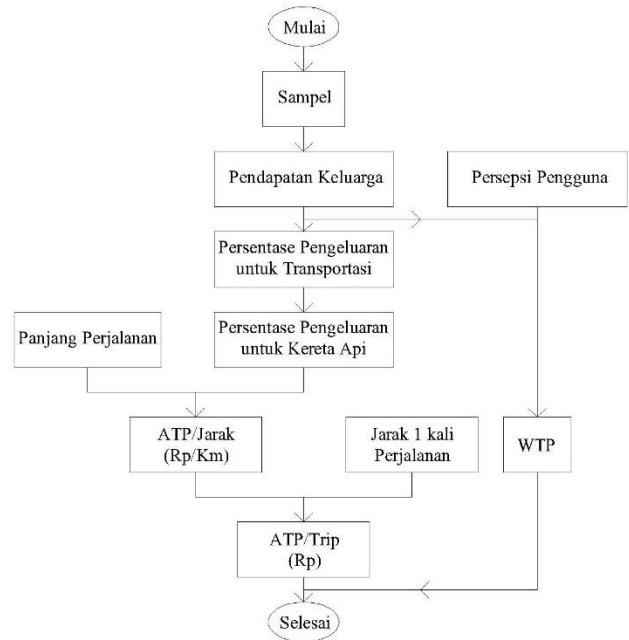
Kategori	Nilai
Tidak Baik (TB)	1
Kurang Baik (KB)	2
Cukup Baik (CB)	3
Baik (B)	4
Sangat Baik (SB)	5

Sumber : Sugiyono (2011)

Analisis Kemampuan Membayar (*Ability to Pay*) dan Kemauan Membayar (*Willingnes To Pay*)



Gambar 3.3. Diagram Analisis Tarif KA dengan BOKA dan ATP-WTP



Gambar 3.4 Penentuan ATP dan WTP

HASIL DAN PEMBAHASAN
Pelaksanaan dan Hasil Survei

Jumlah sampel yang di ambil adalah sejumlah 300 responden. Pembagian kuisioner tersebut dilakukan secara acak dan diberikan pada tiap responden yang akan turun di Surabaya saja.

Waktu Pengambilan Data

Cara pengambilan data yaitu, dengan memberikan kuisioner kepada setiap penumpang yang berangkat dari Kota Blitar berhenti di kota Surabaya. Survei dilakukan di ruang tunggu dan di dalam gerbong. Untuk yang di ruang tunggu penumpang ditanya terlebih dahulu tujuan perjalanannya kemudian diberi kuisioner sambil menjelaskan garis besar isi kuisionernya. Untuk yang di dalam gerbong penumpang cara pelaksanaan survei sama dengan yang dilakukan di ruang tunggu yaitu menanyakan dahulu tujuan perjalanan kemudian memberikan kuisioner pada sambil menjelaskan garis besar kuisioner.

Pengolahan Data
Uji Validitas Data

Hasil perhitungan menyatakan bahwa tingkat kepentingan dan kinerja pada KA Ekonomi Penataran dikatakan valid karena hasil nilai korelasi (R) hitung lebih besar dari (R) tabel senilai 0,113.

Uji Reliabilitas Data

Hasil perhitungan uji reliabilitas menyatakan bahwa tingkat kepentingan (0,805) dan kinerja (0,817) pada KA Ekonomi Penataran dikatakan reliabel. Sebab nilai korelasi hitung berada diantara 0,7-0,9 sehingga dapat dikatakan memiliki tingkat reliabilitas tinggi.

Karakteristik Responden

Dari hasil survei keseluruhan didapatkan hasil dimana pengguna terbanyak adalah rata-rata perempuan dengan Persentase 57,67%. Dilihat dari segi usia yang mendominasi pengguna KA Ekonomi Penataran ini berusia antara 18 tahun hingga 23 tahun mencapai Persentase 41,00%. Dengan rentan usia yang masih produktif tersebut terlihat nilai yang mendominasi pada tingkat pendidikan terakhir adalah SMA adalah 48,33% dan pekerjaan yang dominan adalah sebagai Pelajar/Mahasiswa dengan Persentase 42,67%. Dikarenakan meningkatnya volume penumpang pada libur akhir pekan maka tujuan wisata/keluarga/pribadi menjadi lebih tinggi yaitu dengan Persentase 43,67%. Dari pendapatan Rp2.764.429,00 hasil perbandingan mulai dari yang tertinggi sampai yang terendah dengan jalan diambil nilai tengahnya maka diperoleh Persentase 26,00%. Pemilihan moda transportasi kereta api ini dikarenakan lebih nyaman di bandingkan dengan moda transportasi lainnya, dengan Persentase yang didapat adalah 26,70%. Sehingga dapat disimpulkan karakteristik penumpang KA Penataran adalah perempuan dengan pendidikan terakhir SMA yang pekerjaannya sebagai pelajar/mahasiswa dengan tujuan perjalanan untuk wisata baik keluarga maupun wisata pribadi.

Analisis Metode Importance Performance Analysis (IPA)

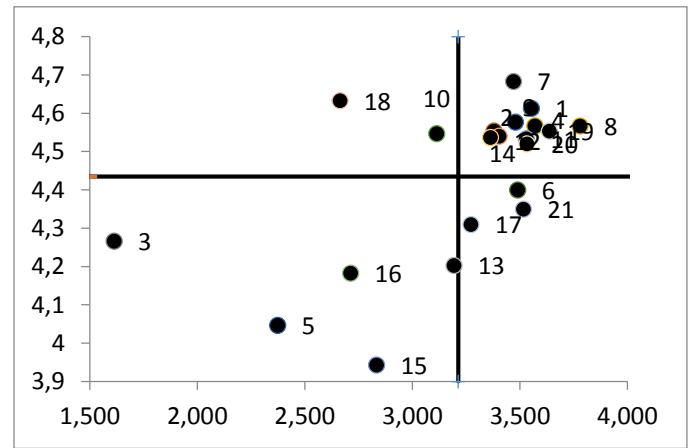
Pengukuran IPA menggunakan diagram Kartesius dimana.

$$Y'' = \frac{\sum Y}{21}$$

$$= \frac{93,127}{21} = 4,435$$

$$X'' = \frac{\sum X}{21}$$

$$= \frac{67,483}{21} = 3,213$$



Gambar 4.8 Diagram Kartesius

Keterangan Gambar 4.8

1. Kuadran I (Prioritas Utama)

- a. Toilet (atribut 10)
- b. Fasilitas bagi penumpang difable, yang meliputi penyandang disabilitas, wanita hamil, orang sakit dan lansia (atribut 18)

2. Kuadran II (Pertahankan Prestasi)

- a. Ketersediaan dan peralatan penyelamatan darurat (atribut 1)
- b. Ketersediaan dan fasilitas kesehatan untuk penanganan keadaan darurat (atribut 2)
- c. Petugas penjaga ketertiban/security (atribut 4)
- d. Ketepatan/kepastian waktu keberangkatan dan kedatangan KA (atribut 7)
- e. Nomor tempat duduk sesuai tiket (atribut 8)
- f. Tempat duduk (atribut 9)

- g. Larangan Merokok (atribut 11)
- h. Fasilitas Kebersihan (atribut 12)
- i. AC/Kipas angin/ventilasi udara (atribut 14)
- j. Informasi stasiun yang akan disinggahi/dilewati secara berurutan (atribut 19)
- k. Informasi gangguan perjalanan KA (atribut 20)

3. Kuadran III (prioritas rendah)

- a. Tersedia CCTV (atribut 3)
- b. Stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan yang ditempel (atribut 5)
- c. Lampu penerangan untuk membaca (atribut 13)
- d. Fasilitas restoransi (atribut 15)
- e. Fasilitas pegangan penumpang berdiri (atribut 16)

4. Kuadran IV (berlebihan)

- a. Lampu penerangan (atribut 6)
- b. Rak bagasi (atribut 17)
- c. Nama/relasi dan nomor urut KA (atribut 21)

Interpretasi dari *Importance Performance Analysis* (IPA)

Kuadran I (Prioritas Utama)

a. Toilet (atribut 10)

.Kondisi toilet saat ini tidak bersih, seperti masih adanya bekas air kencing sehingga menimbulkan bau tidak sedap. Solusi atas masalah tersebut adalah dengan menambah petugas OTC (*On Train Cleaning*) untuk mengontrol kebersihan setiap gerbongnya dan memperlancar saluran air bersih yang dibutuhkan penumpang saat buang air besar ketika tidak adanya *tissue* yang tersedia di dalam toilet.

b. Fasilitas bagi penumpang *difable*, yang meliputi penyandang disabilitas, wanita hamil, orang sakit dan lansia (atribut 18)

Di dalam KA Ekonomi Penataran belum dijumpai fasilitas tersebut, sehingga sangat di sarankan untuk diadakannya fasilitas tersebut. Untuk

penambahan fasilitas *difable* bisa ditambahkan *platform* pada stasiun pemberhentian.

Analisa Biaya Operasional KA

Biaya operasional kereta api yang dibutuhkan oleh KA Ekonomi Penataran jurusan Blitar-Surabaya pada tanggal 1 April 2015 akan ada kenaikan harga tiket yang mencapai Rp 43.918,00. Tarif yang berlaku sekarang adalah Rp 15.000,00 sampai 31 Desember 2015.

Analisa ATP dan WTP

Berdasarkan *Ability to Pay*

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, diperoleh Persentase ATP terbesar adalah 53% dengan range tarif sebesar Rp5000,- sampai Rp10.000,- dan Persentase ATP terkecil adalah 0,67% dengan range tarif sebesar Rp20.000,- sampai dengan Rp25.000,- dan Rp25.000,- sampai dengan Rp30.000,-.

Gambar 4.10 Grafik Persentase Kumulatif IPA