

# **ANALISIS ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY PENGGUNA JASA KERETA API BANDARA KUALANAMU (AIRPORT RAILINK SERVICE)**

Julien  
Kasyful Mahalli

**Abstract :** *The objectives of this research are to analyze the users' ability and willingness to pay the Kuala Namu airport railink services, to find the ideal fare of the train services and to investigate the basic consideration in determining the services fare from PT.Railink. Data is collected by interviews based on the questionnaire. Moreover, in analyzing the data, household budget method and stated preference method are used to measure the ability and the willingness respectively. The results shows that the average respondent's ability to pay is Rp 78,375 and the average respondent's willingness to pay is Rp 60,375. However, after the increase in quality of priority, the average respondent's ability to pay will become Rp 71,375 with the average amount of money that is willing to be added by respondent is Rp 22,632. In determining the fare, PT. Railink has considered the operation fee and the quality of services given to the customers as its primary reasons. Based on the current fare, respondent who have the ability to pay is only 50%. The research reveal that the ideal fare for the train services is Rp 69.375, which will increase the percentage of respondents who have the ability to pay to 72.5%*

*Key Words : Ability to Pay (ATP), Willingness to Pay (WTP), Ideal Fare, PT.Railink.*

## **PENDAHULUAN**

Kelancaran aktivitas ekonomi sangat dipengaruhi oleh perkembangan moda transportasi. Kebutuhan untuk memperlancar aktivitas ekonomi mendorong usaha manusia untuk mencari moda transportasi terbaik yang dapat digunakan. Penemuan baru dan perkembangan teknologi telah memperbanyak pilihan moda transportasi dan memudahkan manusia dalam melakukan perjalanan. Transportasi yang paling mutakhir dan tercepat adalah transportasi udara dengan terminal yang disebut bandar udara. Saat ini, bandar udara memiliki peranan yang penting dalam memperlancar hubungan dan kegiatan antar wilayah. Bandar udara merupakan salah satu akses masuk yang menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lain baik antar provinsi (nasional) maupun antar negara (internasional).

Selama 85 tahun, Kota Medan memiliki bandar udara internasional dengan nama Polonia. Namun sejak tanggal 25 Juli 2013, aktivitas penerbangan sipil kota Medan secara resmi dipindahkan ke Bandar Udara Internasional Kuala Namu (KNIA), Deli Serdang, Sumatera Utara. Perpindahan bandar udara dari Polonia ke Kuala Namu dikarenakan kebutuhan masyarakat kota Medan terhadap pelayanan transportasi udara dari waktu ke waktu semakin meningkat. Perpindahan bandar udara internasional kota Medan dari Polonia ke Kuala Namu sudah lama direncanakan oleh pemerintah pusat dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41/1995 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kwalanamu Sebagai Pengganti Bandar Udara Polonia-Medan.

KNIA merupakan bandara pertama di Indonesia yang menyediakan layanan kereta api bandara (*Airport Railink Service*). Layanan kereta api bandara ini dikelola oleh PT.Railink

yaitu sebuah perusahaan swasta yang merupakan anak perusahaan dari PT.Angkasa Pura II (persero) dan PT.Kereta Api Indonesia (persero). Kereta api bandara ini melayani penumpang dari kota Medan menuju Bandara Kuala Namu dengan jarak  $\pm$  30 km dan juga sebaliknya. PT.Railink mengelola dua stasiun yang menjadi tempat pemberhentian layanan kereta api bandara, yaitu:

1. *City Railway Station (CRS)* di kota Medan.
2. *Airport Railway Station (ARS)* di Bandara Kuala Namu.

Usaha angkutan kereta api pada dasarnya bersifat monopoli yang terbentuk melalui peraturan pemerintah tetapi tidaklah bersifat monopoli absolut karena adanya kompetisi dari moda angkutan lain (bus DAMRI, taxi, kendaraan pribadi). Pemilihan moda transportasi pada umumnya dipengaruhi oleh jarak yang ditempuh, harga dan waktu perjalanan. Beberapa alasan yang menjadi kelebihan penggunaan kereta api adalah (Kamaluddin, 2003: 51):

1. Bebas dari hambatan kemacetan lalu lintas. Waktu perjalanan akan lebih singkat dan biaya bertransportasi akan lebih murah dengan menggunakan kereta api, khususnya untuk perjalanan jarak jauh.
2. Transportasi yang cocok dalam segala cuaca. Kereta api tidak terhalang oleh cuaca buruk akibat hujan dan badai.

Penentuan tarif mempengaruhi dan melibatkan berbagai pihak yakni pengguna, penyelenggara, dan pemerintah. Dalam menentukan tarif, pemerintah berperan sebagai regulator harus menjadi penengah yang mempertimbangkan kepentingan masyarakat dan kepentingan penyelenggara angkutan. Tarif yang berlaku seyogyanya merupakan titik pertemuan antara kemampuan dan keinginan membayar pengguna dengan biaya minimum yang diperlukan oleh penyelenggara angkutan dalam mengoperasikan kegiatan penyediaan jasa.

Tarif yang dikenakan oleh PT.Railink sebesar Rp 80.000/ penumpang. Nominal ini merupakan hasil perhitungan yang didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api. Jika dibandingkan dengan tarif kereta api regional medan dan moda angkutan lain menuju bandara Kualanam, tarif kereta api bandara ini masih tergolong tinggi.

Tarif bus DAMRI dari terminal Amplas sebesar Rp 10.000 dan dari Plaza Medan Fair sebesar Rp 15.000 dengan lama perjalanan 45 menit – 60 menit. Sedangkan taxi membutuhkan waktu sekitar 60 menit – 90 menit dengan tarif rata-rata sekali jalan adalah sekitar Rp 150.000. Tarif kereta api regional Medan - Binjai sebesar Rp 5.000 dengan jarak tempuh 21 km, Medan - Tj.Balai sebesar Rp 35.000 dengan jarak tempuh 175 km, dan Medan – Tebing Tinggi sebesar Rp 50.000 - 55.000 (kelas bisnis) dan Rp 65.000 - 75.000 (kelas eksekutif) dengan jarak tempuh 81 km.

Tarif kereta api bandara yang sedang berlaku sudah mengakomodasi seluruh komponen biaya PT.Railink namun dari pihak pengguna jasa transportasi kereta api kebanyakan merasakan tarif yang dikenakan tidak adil dan kurang bersaing. Oleh karena itu, sangat perlu untuk mengetahui hal yang mendasari penetapan tarif kereta api bandara Kuala Namu oleh PT.Railink sebesar Rp 80.000/ penumpang, menganalisis kemampuan dan keinginan membayar pengguna jasa kereta api serta mengetahui tarif ideal yang seyogyanya berlaku.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

Transportasi adalah sebuah proses kegiatan yang membawa sesuatu (penumpang maupun barang) dan adanya pergerakan yang memindahkan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan yang didasarkan pada tujuan tertentu. Dalam kegiatan transportasi tidak terlepas dari empat unsur transportasi (Kamaluddin, 2003: 17-18), yaitu jalan, alat angkutan, tenaga penggerak, dan tempat pemberhentian. Moda transportasi juga dapat dibedakan atas transportasi darat, transportasi air dan transportasi udara.

Menurut Simbolon (2003: 18-25), jasa transportasi yang digolongkan dalam kelompok tersier memiliki empat karakteristik, yaitu tidak berwujud (*intangibility*), tidak terpisahkan (*inseparability*), beragam (*variability*) dan mudah lenyap (*perishability*). Jasa berhubungan erat dengan kualitas jasa dan kepuasan pelanggan. Kepuasan adalah perasaan senang atau kecewa seseorang yang timbul setelah membandingkan kinerja yang diharapkan pelanggan (*expected*) dan yang diterima pelanggan (*perceived*). Apabila harapan lebih tinggi daripada yang diterima maka kepuasan tidak tercapai. Apabila yang diterima lebih tinggi atau sama dengan yang diharapkan maka kepuasan tercapai atau meningkat (Kotler dan Keller, 2009: 138-139).

Kualitas jasa adalah suatu ukuran yang menggambarkan sebaik apa penyediaan jasa dilakukan. Pengukuran kualitas jasa dapat dilakukan dengan pendekatan SERVQUAL yang terdiri atas lima item kualitas jasa (Parasuraman, Zeithaml dan Berry, 1988: 23). Lima item kualitas jasa disimbolkan dalam RATER (Gaspersz, 1997: 15) yaitu kehandalan (*reliability*), jaminan (*assurance*), bukti fisik (*tangible*), empati (*empathy*), dan ketanggapan (*responsiveness*).

*Ability to pay* adalah kemampuan seseorang untuk membayar suatu jasa berdasarkan penghasilan yang didapat (Rumiati, Fahmi, dan Edison, 2013: 1). *Ability to pay* juga dapat didefinisikan sebagai batas maksimum kemampuan dari penghasilan seseorang yang dialokasikan untuk membayar jasa yang diterimanya. Pendekatan yang digunakan dalam menganalisis nilai ATP didasarkan pada alokasi dana untuk transportasi dan intensitas perjalanan. Nilai ATP merupakan hasil perbandingan antara dana transportasi dan intensitas perjalanan. Nilai ATP menunjukkan batas maksimum kemampuan seseorang membayar ongkos dalam sekali perjalanan. Faktor-faktor yang mempengaruhi besaran nilai ATP menurut Permata (2012: 30-31) adalah penghasilan keluarga per bulan, alokasi dana untuk transportasi, intensitas perjalanan dan jumlah anggota keluarga.

*Willingness to pay* pada umumnya diartikan sebagai kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan (dalam bentuk uang) atas jasa yang diperolehnya. *Willingness to pay* juga diartikan sebagai jumlah maksimum yang akan dibayarkan konsumen untuk menikmati peningkatan kualitas (Whitehead, 2005: 4). Analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif atas jasa pelayanan angkutan umum yang dipengaruhi oleh beberapa faktor (Permata, 2012: 33), yaitu kuantitas dan kualitas jasa transportasi, utilitas pengguna, dan penghasilan pengguna.

Dalam penentuan tarif angkutan sering terjadi ketidaksesuaian antara ATP dan WTP. Ada beberapa kondisi yang mungkin terjadi (Tamin, Rahman, Kusumawati, Munandar dan Setiadji, 1999: 133), yaitu:

1.  $ATP > WTP$

Kondisi ini menunjukkan kemampuan membayar lebih besar dari keinginan membayar jasa transportasi. Hal ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut pengguna yang bebas memilih (*choice riders*).

2.  $ATP = WTP$

Menunjukkan kemampuan dan keinginan untuk membayar jasa yang dikonsumsi pengguna tersebut sama. Pada kondisi ini telah terjadi keseimbangan antara utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan oleh pengguna jasa tersebut.

3.  $ATP < WTP$

Kondisi ini menggambarkan keinginan pengguna untuk membayar jasa lebih besar dari kemampuan yang dimiliki. Sangatlah wajar bagi seseorang yang memiliki nilai ATP rendah memiliki nilai WTP yang tinggi karena nilai WTP ditentukan oleh pertimbangan psikologis pengguna (Ajzen, Rosenthal dan Brown, 2000: 2448). Hal ini dapat terjadi karena pengguna yang berpenghasilan rendah memiliki utilitas yang tinggi terhadap jasa

tersebut. Keinginan pengguna membayar jasa yang tertahan oleh kemampuan membayar jasa disebut pengguna tertahan (*captive riders*).

Bila parameter ATP dan WTP yang ditinjau, maka aspek pengguna dalam hal ini dijadikan subyek yang menentukan nilai tarif yang diberlakukan dengan prinsip sebagai berikut (Permata, 2012: 36):

1. ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar sehingga nilai tarif yang diberlakukan sedapat mungkin tidak melebihi nilai ATP kelompok masyarakat sasaran. Campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung, subsidi silang maupun dukungan pemerintah lainnya dibutuhkan pada kondisi nilai tarif berlaku lebih besar dari ATP. Hal ini diperlukan agar nilai tarif sama dengan nilai ATP.
2. WTP merupakan fungsi dari tingkat kepuasan terhadap pelayanan angkutan umum, sehingga bila nilai WTP masih berada dibawah ATP maka masih dimungkinkan melakukan peningkatan nilai tarif dengan perbaikan kinerja pelayanan.
3. Apabila perhitungan tarif berada jauh dibawah ATP dan WTP, maka terdapat keleluasaan dalam perhitungan/pengajuan nilai tarif baru.

## **METODE PENELITIAN**

### **Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian deskriptif yang digunakan untuk menggambarkan kemampuan dan keinginan membayar masyarakat dalam penggunaan jasa kereta api bandara Kuala Namu.

### **Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Medan *City Railway Station* (CRS) dan *Airport Railway Station* (ARS), dengan alasan pemilihan lokasi sebagai berikut:

1. Medan *City Railway Station* dan *Airport Railway Station* merupakan stasiun pelayanan jasa kereta api bandara Kuala Namu (*Airport Railink Service*).
2. *Airport Railink Service* merupakan pelayanan jasa kereta api bandara yang disediakan pemerintah sebagai jalur utama yang langsung menuju bandara Kuala Namu.
3. Belum adanya penelitian mengenai kemampuan dan keinginan membayar pengguna jasa kereta api Bandara Kuala Namu.

### **Populasi Penelitian**

Populasi adalah kelompok elemen yang lengkap, yang biasanya berupa orang, objek, transaksi, atau kejadian di mana kita tertarik untuk mempelajarinya atau menjadi objek penelitian (Kuncoro, 2009: 118). Populasi penelitian ini adalah pengguna jasa kereta api bandara Kuala Namu (*Airport Railink Service*).

### **Sampel Penelitian**

Sampel adalah bagian dari populasi yang diharapkan dapat mewakili populasi penelitian. Oleh karena jumlah populasi penelitian tidak diketahui maka dalam pengambilan sampel penelitian digunakan metode *Purposive Sampling* yaitu sampel penelitian yang dipilih berdasarkan beberapa karakteristik yang disesuaikan dengan maksud peneliti (Kuncoro, 2009: 139). Sampel dalam penelitian ini adalah sebanyak 40 responden, dengan kondisi responden yang menjadi sampel adalah sebagai berikut:

1. Responden merupakan pengguna jasa kereta api bandara Kuala Namu.
2. Responden berumur lebih dari 20 tahun.

### **Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan kuesioner dan wawancara. Apabila responden menemui kesulitan dalam mengisi kuesioner maka peneliti dapat membantu

responden dengan melakukan wawancara yang berpedoman pada kuesioner. Wawancara berguna untuk menghindari pengisian kuesioner yang tidak tepat karena kurangnya pemahaman dan kesegaran responden untuk bertanya. Selain itu, wawancara juga dilakukan kepada petugas dan pihak berwenang pelayanan jasa kereta api bandara Kuala Namu.

**Teknik Analisis**

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *household budget* dan metode *stated preference*. Metode *household budget* digunakan untuk mengukur tingkat kemampuan membayar pengguna jasa kereta api bandara dan metode *stated preference* untuk mengukur tingkat kesediaan membayar pengguna jasa kereta api bandara. Kemudian data diolah menggunakan program Excel dan SPSS sehingga dapat diketahui nilai ATP, WTP serta rekomendasi tarif ideal sesuai dengan nilai ATP dan WTP pengguna jasa kereta api bandara Kuala Namu.

Dengan menggunakan metode *household budget* dapat dicari besaran ATP. Ada dua besaran ATP, yaitu:

$$ATP_{umum} = \frac{It.Pp.Pt}{Tt} \dots \dots \dots (1)$$

Dimana :

- It = Total pendapatan keluarga per bulan (Rp/Kel/Bulan)
- Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari total pendapatan keluarga
- Pt = Persentase untuk angkutan dari pendapatan transportasi keluarga per bulan
- Tt = Total panjang perjalanan keluarga per bulan per trip (trip/kel/bulan)

$$ATP_{resp/trip} = \frac{Irs.Pp.Pt}{Trs} \dots \dots \dots (2)$$

Dimana :

- ATP resp = ATP responden berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/Resp/Trip)
- Irs = Pendapatan responden per bulan (Rp/Bulan)
- Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari pendapatan responden
- Pt = Persentase untuk angkutan dari pendapatan untuk transportasi
- Trs = Total panjang perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/Bulan)

Pengukuran nilai WTP menggunakan metode *stated preference*. Metode *stated preference* mengukur kesediaan membayar responden dengan menanyakan berapa jumlah yang responden bersedia untuk membayar dan penilaian responden terhadap situasi tertentu dapat diketahui dengan memberikan pernyataan yang dapat dinilai responden melalui ranking, rating atau choice. Nilai WTP masing-masing responden yaitu berupa nilai maksimum rupiah yang bersedia dibayarkan oleh responden untuk jasa kereta api bandara, diolah untuk mendapatkan nilai rata-rata (*mean*) dari nilai WTP tersebut, dengan rumus :

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i \dots \dots \dots (3)$$

Dimana :

- MWTP = Rata-rata WTP
- n = Ukuran sampel
- WTP<sub>i</sub> = Nilai WTP Maksimum responden ke i

**HASIL**

Perpindahan bandara Polonia ke Kuala Namu dilengkapi oleh sebuah layanan jasa kereta api bandara (*Airport Railink Service*). *Airport Railink Service* adalah jasa layanan kereta api bandara yang disediakan oleh pemerintah sebagai salah satu akses utama dalam mencapai bandara. Dalam penyelenggaraan layanan kereta api bandara, melibatkan dua badan usaha milik negara (BUMN) yang bergerak di bidang perkeretaapian dan bandara yaitu PT.Kereta Api Indonesia (PT.KAI) dan PT.Angkasa Pura II (PT.AP II). Kerja sama antara

kedua BUMN ini terbentuk dalam usaha patungan dan berstatus sebagai perusahaan swasta yaitu PT.Railink.

Status PT.Railink sebagai perusahaan swasta dikarenakan PT.Railink merupakan anak perusahaan patungan dari 2 BUMN. PT.Railink tidak berstatus sebagai BUMN karena BUMN merupakan kepemilikan dari kementerian. Penyertaan modal yang dilakukan antara PT. Angkasa Pura II (PT.AP II) dan PT. Kereta Api Indonesia (PT.KAI) adalah sebesar 60% oleh PT.KAI dan 40% oleh PT.AP II. Hasil keuntungan akan dibagi kepada tiga pihak yaitu PT.AP II, PT.KAI dan PT.Railink. PT.KAI menyediakan jalur rel kereta api dan stasiun di kota Medan, PT.AP II menyediakan tanah, lahan, dan stasiun di bandara Kuala Namu, dan PT.Railink menyediakan kereta api bandara.

Layanan jasa kereta api bandara Kuala Namu merupakan proyek kereta api bandara pertama yang ada di Indonesia. Untuk pembangunan kereta api bandara di kota-kota lainnya juga akan dikelola oleh PT.Railink. PT.Railink secara khusus dibentuk untuk mengelola kereta api bandara yang berada di seluruh Indonesia nantinya. Penetapan tarif oleh PT.Railink terutama didasarkan pada pertimbangan biaya operasional dan kualitas layanan yang diberikan.

Berdasarkan data yang dikumpulkan dari hasil wawancara dan kuesioner, diperoleh rata-rata kemampuan membayar responden adalah sebesar Rp 78.375. Kebanyakan responden berpenghasilan antara Rp 1.400.000 – Rp 17.800.000 yaitu sebanyak 85% (34 orang). Rata-rata alokasi penghasilan pribadi untuk transportasi dari seluruh responden adalah 22.54%. Frekuensi perjalanan 1-2 kali setiap bulannya dilakukan oleh 75% responden (30 orang).

Tujuan perjalanan responden cukup bervariasi, 35% (14 orang) untuk keperluan liburan, 22.5% (9 orang) untuk keperluan dinas, 20% (8 orang) untuk keperluan bisnis dan 22.5% (9 orang) lainnya memiliki tujuan perjalanan yang berbeda-beda seperti seminar, training kerja, pendidikan dan sebagainya. Rata-rata keinginan membayar responden adalah sebesar Rp 60.375. Kesiediaan untuk membayar lebih atas peningkatan prioritas pelayanan jasa kereta api bandara disetujui oleh 50% responden. Rata-rata kesiediaan membayar responden setelah adanya peningkatan kualitas prioritas adalah sebesar Rp 71.375 dengan rata-rata jumlah yang akan ditambahkan atas peningkatan prioritas pelayanan adalah sebesar Rp 22.632.

Prioritas pertama responden adalah ketepatan jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api, prioritas kedua adalah kondisi kereta api yang rapi, bersih dan nyaman, prioritas ketiga adalah keamanan dan keselamatan kereta api bandara. Kualitas terbaik pada urutan pertama menurut responden adalah kondisi kereta api bandara yang rapi, bersih dan nyaman. Kemudian ketepatan jadwal kereta api bandara dianggap sebagai kualitas terbaik pada urutan kedua. Pada urutan ketiga, disusul oleh kualitas layanan pembelian tiket yang mudah dan cepat. Tarif ideal yang direkomendasikan adalah sebesar Rp 69.375, yang mana terdapat 72.5% responden yang mampu membayar pada tarif ini.

## **PEMBAHASAN**

### **Dasar Penetapan Tarif oleh PT.Railink**

PT.Railink menetapkan tarif kereta api bandara Kuala Namu sebesar Rp 80.000/ penumpang berdasarkan survei yang dilakukan PT.Railink secara internal yaitu survei yang ditinjau dari sisi biaya operasional. Kondisi break event point (BEP) berada pada nominal  $\pm$  Rp 70.000/ penumpang, dengan asumsi setiap rute perjalanan kereta api bandara terisi 70% atau  $\pm$ 120 penumpang/rute.

Untuk meningkatkan minat masyarakat dalam penggunaan kereta api bandara, PT.Railink melakukan promosi harga dan bekerjasama dengan beberapa maskapai

penerbangan. Tarif promo berlaku sejak tanggal 14 November 2013 seiring pergantian gerbong kereta api bandara baru yaitu kereta api Woojin.

Secara keseluruhan PT.Railink mengalami keuntungan akan tetapi jika hanya mengandalkan tiket penumpang PT.Railink masih mengalami kerugian dan ditutupi dari sewa iklan. Target penumpang per hari adalah 4.200 penumpang, walaupun target belum tercapai PT.Railink tetap optimis karena jumlah penumpang setiap bulan dapat dikatakan terus meningkat. Hal ini juga di dasari oleh kereta api bandara Kuala Namu merupakan satu-satunya kereta api bandara di Medan.

**Tabel 1.1**  
**Jumlah Penumpang 25 Juli 2013 – 31 Maret 2014**

Bulan	City Railway Station	Airport Railway Station	Total
Juli 2013	8.786	6.647	15.433
Agustus 2013	39.188	27.900	67.088
September 2013	26.365	19.757	46.122
Oktober 2013	23.322	16.458	39.780
November 2013	23.826	19.161	42.987
Desember 2013	32.346	27.204	59.550
Januari 2014	31.779	28.136	59.915
Februari 2014	32.149	25.895	58.044
Maret 2014	35.116	31.869	66.985

Sumber : wawancara dengan pihak PT.Railink

Berdasarkan tabel diatas, jumlah penumpang kereta api bandara dapat dikatakan terus meningkat setiap bulannya terutama sejak diberlakukan tarif promo pada tanggal 14 November 2013. Dengan tarif kereta api bandara sebesar Rp 80.000/ penumpang, PT.Railink mengunggulkan layanan kereta api bandara pada ketepatan waktu, kenyamanan, dan keamanan yang diberikan. Penetapan tarif juga didasarkan pada pertimbangan agar tidak mematikan saingan moda transportasi lainnya dan target segmen pengguna kereta api bandara adalah masyarakat menengah keatas.

### **Karakteristik Responden**

Dari 40 responden kebanyakan pengguna jasa kereta api bandara adalah responden yang berumur 20-29 tahun sebesar 47.5% (19 orang), umur 30-39 tahun sebesar 20% (8 orang), umur 40-49 tahun sebesar 22.5% (9 orang), umur 50-59 tahun sebesar 7.5% (3orang) dan >59 tahun sebesar 2.5% (1 orang). Responden pria dan wanita dalam penelitian ini hampir seimbang jumlahnya yaitu 55% pria (22 orang) dan 45% wanita (18 orang). Status perkawinan responden antara menikah dan belum menikah jumlahnya seimbang, yaitu 50% menikah (20 orang) dan 50% belum menikah (20 orang).

Pengalaman dalam menggunakan kereta api bandara didominasi oleh responden yang pernah menggunakan lebih dari tiga kali. Jumlah responden yang berpengalaman dalam menggunakan kereta api bandara lebih dari tiga kali adalah sebanyak 23 orang (57.5%), tiga kali sebanyak 1 orang (2.5%), dua kali sebanyak 7 orang (17.5%) dan satu kali sebanyak 9 orang (22.5%).

Sebanyak 75% responden (30 orang) lebih memilih menggunakan kereta api bandara dibandingkan moda transportasi lain karena kehematan waktu. Alasan pemilihan kereta api bandara karena kebutuhan kenyamanan dilakukan 15% responden (6 orang), kebutuhan akan keamanan 5% reponden (2 orang) dan untuk mencoba kereta api bandara sebanyak 5% (2 orang).

Jika tidak menggunakan kereta api bandara untuk menuju Kuala Namu maka responden menggunakan taxi, bus DAMRI dan kendaraan pribadi. Perbandingan ketiga alternatif transportasi yang digunakan tidak memiliki selisih yang begitu besar. Responden yang memilih taxi sebanyak 14 orang (35%), bus DAMRI sebanyak 13 orang (32.5%), kendaraan pribadi sebanyak 12 orang (30%) dan 1 responden lainnya (2.5%) memilih menggunakan fasilitas yang disediakan oleh hotel yang ditempatinya.

Setengah dari jumlah responden yaitu 20 orang (50%) tidak memiliki tanggungan. Dua orang (5%) memiliki satu tanggungan dan 18 orang lainnya (45%) terbagi secara proposional dalam dua tanggungan (15%), tiga tanggungan (15%), dan lebih dari tiga tanggungan (15%).

Responden kebanyakan berasal dari Medan yaitu sebanyak 55% (22 orang). Responden yang berasal dari Jakarta adalah sebanyak 15% (6 orang); Pekanbaru sebanyak 5% (2 orang); Padang, Palembang dan Yogyakarta masing-masing sebanyak 2.5% (1 orang), dan 17.5% lainnya (7 orang) berasal dari Aceh, Malang, Penang, dan Kuala Lumpur.

### Analisis Kemampuan Membayar (Ability to Pay)

Kemampuan membayar responden diperoleh dengan menggunakan metode *household budget* yaitu dengan membandingkan alokasi biaya transportasi untuk penggunaan kereta api bandara dengan frekuensi perjalanan dengan menggunakan kereta api bandara setiap bulannya. Hasil perhitungan kemampuan membayar dengan menggunakan metode *household budget* dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 1.2**  
**Kemampuan Membayar atau Ability to Pay (ATP)**

Kategori	Frekuensi	Persentase
Rendah (Rp 10,000 – Rp 40,000)	0	0
Sedang (Rp 41,000 – Rp 80,000)	36	90
Tinggi (Rp 81,000 – Rp 120,000)	2	5
Sangat Tinggi (>Rp 120,000)	2	5
Total	40	100

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Responden didominasi oleh pengguna kereta api bandara yang memiliki kemampuan membayar dalam kategori sedang (Rp 41.000 – Rp 80.000) adalah sebanyak 90% (36 orang), kategori tinggi (Rp 81.000 – Rp 120.000) adalah sebanyak 5% (2 orang) dan kategori sangat tinggi (Rp > 120.000) adalah sebanyak 5% (2 orang). Rata-rata kemampuan membayar responden adalah sebesar Rp 78.375. Kemampuan membayar responden yang paling minimum adalah Rp 50.000, paling maksimal adalah Rp 250.000 dan nilai median kemampuan membayar responden adalah sebesar Rp 77.500.

### Analisis Keinginan Membayar (Willingness to Pay)

Dengan menggunakan metode *stated preference*, responden menyatakan jumlah yang bersedia dibayarkan. Keinginan membayar responden dikelompokkan dalam beberapa kategori yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini :



**Tabel 1.3**  
**Kesediaan Membayar atau *Willingness to Pay* (WTP)**

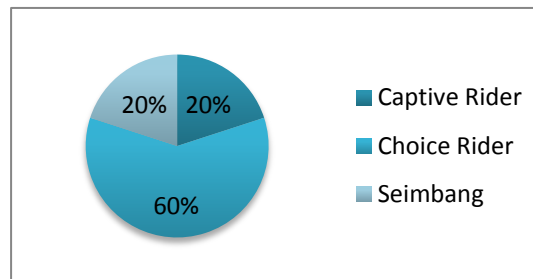
Kategori	Frekuensi	Persentase
Rendah (Rp 10,000 – Rp 40,000)	4	10
Sedang (Rp 41,000 – Rp 80,000)	34	85
Tinggi (Rp 81,000 – Rp 120,000)	2	5
Sangat Tinggi (>Rp 120,000)	0	0
Total	40	100

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Sebagian besar responden memiliki kesediaan membayar yang termasuk dalam kategori sedang yaitu berkisar antara Rp 41.000 – Rp 80.000 sebanyak 34 responden (85%). Kesediaan membayar responden kategori rendah berkisar antara Rp 10.000 – Rp 40.000 sebanyak 4 orang (10%) dan kesediaan membayar kategori tinggi berkisar antara Rp 81.000 – Rp 120.000 sebanyak 2 orang (5%). Tidak ada responden yang bersedia membayar > Rp 120.000 (kategori tinggi), batas maksimum kesediaan membayar responden adalah Rp 100.000, batas minimum kesediaan membayar responden adalah Rp 30.000 dan nilai median kesediaan membayar responden adalah Rp 50.000.

**Kondisi antara ATP dan WTP Responden**

Setelah membandingkan antara ATP dan WTP responden, terdapat sejumlah responden pada kondisi tertentu yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Sumber : Hasil Pengolahan Data

**Gambar 1.1**  
**Kondisi ATP dan WTP Responden**

Pada gambar 4.11, terlihat bahwa terdapat 8 responden (20%) yang tergolong sebagai *captive riders*, 24 responden (60%) tergolong sebagai *choice riders*, dan 8 responden (20%) dalam kondisi ATP dan WTP yang seimbang.

**Rekomendasi Tarif Ideal**

Dengan tarif kereta api bandara yang sedang berlaku saat ini, kemampuan membayar responden adalah sebesar 50%. Rekomendasi tarif ideal adalah sebesar Rp 69.375, nominal ini merupakan hasil rata-rata dari penjumlahan antara rata-rata kemampuan membayar responden dan rata-rata kesediaan membayar responden. Pada rekomendasi tarif Rp 69.375, terdapat 72.5% responden yang berkemampuan untuk membayar tarif tersebut.

Setelah adanya peningkatan kualitas prioritas responden yang diberikan oleh pihak operator, maka rekomendasi tarif adalah sebesar Rp 74.875. Pada rekomendasi tarif setelah peningkatan kualitas jasa, jumlah responden yang berkemampuan untuk membayar adalah sama dengan jumlah responden yang berkemampuan untuk membayar tarif pada Rp 69.375

yaitu 72.5%. Dalam menentukan tarif ideal sangat perlu diperhatikan seberapa banyak pengguna berkemampuan membayar pada tarif tertentu.

### **KESIMPULAN**

Setelah data-data yang telah diperoleh dari berbagai sumber diolah dan dianalisis oleh peneliti, maka dapat disimpulkan beberapa hal yaitu:

1. Dasar penetapan tarif kereta api bandara sebesar Rp 80.000/ penumpang oleh PT.Railink didasari oleh pertimbangan :
  - a. Biaya operasional sebesar Rp 70.000/ penumpang yang diperoleh melalui survei internal perusahaan.
  - b. Keunggulan layanan kereta api bandara seperti kehematan waktu, kenyamanan dan keamanan.
  - c. Optimisme jumlah penumpang akan semakin meningkat karena kereta api bandara yang dikelola oleh PT.Railink merupakan kereta api bandara satu-satunya di Medan.
  - d. Segmentasi pengguna jasa kereta api bandara adalah masyarakat menengah keatas.
  - e. Agar tidak mematikan saingan moda transportasi lain yang menjadi alternatif transportasi pengguna apabila tidak menggunakan kereta api bandara.
2. Hasil olahan data dari responden menunjukkan kemampuan rata-rata membayar responden adalah sebesar Rp 78.375 dan kesediaan rata-rata membayar responden adalah sebesar Rp 60.375. Jika ada peningkatan kualitas maupun pengadaan prioritas responden, maka rata-rata jumlah yang bersedia ditambahkan oleh responden adalah sebesar Rp 22.632 sehingga rata-rata kesediaan membayar responden menjadi Rp 71.375.
3. Rekomendasi tarif ideal pada saat ini adalah sebesar Rp 69.375, pada tarif ideal ini terdapat 72.5% responden yang berkemampuan untuk membayar.

## KESIMPULAN

- Adi. 2013. "Tarif Kereta Bandara Kualanamu Tak Terjangkau". *Medium*, No.202 TH.X 7 Agustus- 26 Agustus 2013, Halaman 50-51.
- Ajzen, Icek, Lori H. Rosenthal, dan Thomas C.Brown. 2000. "Effect of Perceived Fairness on Willingness to Pay", *Journal of Applied Social Psychology*, Vol.30, No.12, pp.2439-2647. Diakses pada tanggal 10 Maret 2014 pukul 19.32 WIB dari [http://www.fs.fed.us/rm/value/docs/perceived\\_fairness\\_willingness\\_pay.pdf](http://www.fs.fed.us/rm/value/docs/perceived_fairness_willingness_pay.pdf).
- Ariani, Dorothea Wahyu. 2002. *Manajemen Kualitas : Pendekatan Sisi Kualitatif*. Yogyakarta: Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi.
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktis, Edisi Revisi VI*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.
- Boyd, Harper W., Raph Westfall, dan Stanly F. Stasch. 2005. *Marketing Research Text and Cases 7<sup>th</sup> edition*. Delhi : AITBS.
- Bunting, Mark. 2004. *Making Public Transport Work*. Canada : McGill-Queen's University Press. Diakses pada tanggal 05 Maret 2014 pukul 03.16 WIB dari <http://books.google.co.id/books?id=S3HIQhc5-bUC&printsec=frontcover&dq=mark+bunting&hl=id&sa=X&ei=5VYoU5nMDMbvoASOx4KYBw&ved=0CCsQ6AEwAA#v=onepage&q=mark%20bunting&f=false>.
- Eboli, L. dan G.Mazzulla. 2008. "Willingness-to-pay of Public Transport Users for Improvement In Service Quality", *European Transport \ Trasporti Europei*, No.38, pp.107-118. Diakses pada tanggal 1 Desember 2014 pukul 19.38 WIB dari [http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/5971/1/Eboli\\_Mazzulla\\_ET38.pdf](http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/5971/1/Eboli_Mazzulla_ET38.pdf).
- Edvardsson, Bo. 1997. "Quality in New Service Development : Key Concepts and a Frame of Reference", *International Journal of Production Economics*, Vol.52, No.1-2, pp.31-46. Diakses pada tanggal 05 Maret 2014 pukul 04.05 WIB dari <http://www.deepdyve.com/lp/elsevier/quality-in-new-service-development-key-concepts-and-a-frame-of-L6D6hlCMDd/3>.
- Elliot. 1993. *Management of Quality In Computing Systems Education: ISO 9000* dalam Ariani, Dorothea Wahyu. 2002. *Manajemen Kualitas : Pendekatan Sisi Kualitatif*. Yogyakarta : Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi.
- Gaspersz, Vincent. 1997. *Membangun Tujuh Kebiasaan Kualitas Dalam Praktek Bisnis Global*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Isya, Muhammad, Nurlely, dan Romaynoor Ismy. 2011. "Analisis Penentuan Tarif Angkutan Umum Minibus Lintas Lhoksumawe - Banda Aceh", *Teras Jurnal*, Vol.1, No.2, hh.85-94. Diakses tanggal 25 November 2013 pukul 23.07 WIB dari [http://www.ft.unimal.ac.id/jurnal\\_teknik\\_sipil/index.php/download/volume-1-no-2-juni-2011?download=10:muhammad-isya-nurlely-romaynoor-ismy-analisis-penentuan-tarif-angkutan-umum-minibus-lintas-lhokseumawe-banda-aceh](http://www.ft.unimal.ac.id/jurnal_teknik_sipil/index.php/download/volume-1-no-2-juni-2011?download=10:muhammad-isya-nurlely-romaynoor-ismy-analisis-penentuan-tarif-angkutan-umum-minibus-lintas-lhokseumawe-banda-aceh).
- Joewono, Tri Basuki. 2009. "Exploring The Willingness and Ability To Pay For Paratransit In Bandung, Indonesia", *Journal of Public Transportation*, Vol. 12, No. 2, pp.85-103. Diakses tanggal 1 Desember 2013 pukul 19.37 WIB dari <http://www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT12-2Joewono.pdf>.
- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 1995 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kwalanamu sebagai Pengganti Bandar Udara Polonia-Medan. Diakses pada tanggal 1 Desember 2013 pukul 19.26 WIB dari <http://hubud.dephub.go.id/files/km/1996/KM%2066.pdf>.

- Kotler, Philip dan Gary Amstrong. 1997. *Dasar-dasar Pemasaran, Jilid 2*. Jakarta : Prehallindo.
- Kotler, Philip, dan Kevin Lane Keller. 2009. *Manajemen Pemasaran Edisi 13 Jilid 1*. Jakarta : Erlangga.
- Kotler, Philip, dan Kevin Lane Keller. 2009. *Manajemen Pemasaran Edisi 13 Jilid 2*. Jakarta : Erlangga.
- Kuncoro, Mudrajat. 2009. *Metode Riset Untuk Bisnis & Ekonomi : Bagaimana Meneliti & Menulis Tesis? Edisi 3*. Jakarta : Erlangga.
- Lewis, R.C. dan Booms, B.H. 1983. *The Marketing Aspect of Service Quality* dalam Sunarto, Retno Sari. 2009. “Undelivering Service Quality in Public Transport Case of: Commuter Railway of Jabodetabek”. Sweden : Karlstad University.
- Lupiyoadi, Rambat. 2001. *Manajemen Pemasaran Jasa : Teori dan Praktik*. Jakarta : Salemba Empat.
- Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta : Erlangga.
- Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta : Beta Offset.
- Nasution, M.N. 2005. *Manajemen Mutu Terpadu (Total Quality Management) Edisi Kedua*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Noor, Juliansyah. 2013. *Metodologi Penelitian Skripsi, Tesis, Disertasi dan Karya Ilmiah*. Jakarta : Kencana.
- Parasuraman, A., Valerie A. Zeithaml, dan Leonard L. Berry. 1988. “SERVQUAL : A Multiple-Item Scale for Measuring Consumer Perceptions of Service Quality”, *Journal of Retailing*, Vol.64, No.1, pp.12-40. Diakses pada tanggal 04 Maret 2014 pukul 12.05 WIB dari <http://areas.kenan-flagler.unc.edu/Marketing/FacultyStaff/zeithaml/Selected%20Publications/SERVQUAL-%20A%20Multiple-Item%20Scale%20for%20Measuring%20Consumer%20Perceptions%20of%20Service%20Quality.pdf>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api. Diakses pada tanggal 3 Desember 2013 pukul 11.02 WIB dari [http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/2012/pm\\_no.\\_28\\_tahun\\_2012.pdf](http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/2012/pm_no._28_tahun_2012.pdf)
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api. Diakses pada tanggal 3 Desember 2013 pukul 13.08 WIB dari [http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/2011/pm\\_no.\\_9\\_tahun\\_2011.pdf](http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/images/stories/doc/permen/2011/pm_no._9_tahun_2011.pdf)
- Permata, Muhammad Rahmad. 2012. “Analisa Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai”. Jakarta : Universitas Indonesia. Diakses tanggal 29 Oktober 2013 pukul 00.07 WIB dari <http://lib.ui.ac.id/opac/ui/detail.jsp?id=20315245&lokasi=lokal>.
- Pratiwi, Ade Duana dan Sutopo. 2012. “Pengaruh Kualitas Layanan dan Harga Tiket Terhadap Kepuasan Pelanggan Pengguna Jasa Kereta Api Kaligung Mas Kelas Eksekutif Pada PT.KAI DAOP 4 Semarang”, *Diponegoro Journal of Management*, Vol.1, No.2, hh.267-273. Diakses tanggal 28 Oktober 2013 pukul 23.48 WIB dari <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/djom/article/view/810/784>.
- Profil Railink. Diakses pada tanggal 4 Maret 2014 pukul 18.23 WIB dari <http://www.railink.co.id/profil-railink>
- Purnama, Nursya'bani. 2006. *Manajemen Kualitas : Perspektif Global*. Yogyakarta : Ekonisia.
- Reinhard, Agus Hermani, dan Andi Wijayanto. 2013. “Pengaruh Kualitas Layanan dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan (Studi Pada Penumpang Kereta Api Kelas Argo

- Jurusan Semarang-Jakarta PT.KAI DAOP IV Semarang)”, *Jurnal Online Universitas Diponegoro Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis*, Vol.2, No.4 . Diakses tanggal 28 Oktober 2013 pukul 23.48 WIB dari <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jiab/article/view/3626>.
- Rumiati, Khairul Fahmi dan Bambang Edison. 2013. “Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar Tarif Angkutan Umum Mini Bus (SUPERBEN) di Kabupaten Rokan Hulu”. *Jurnal Online Teknik Sipil Universitas Pasir Pengaraian*, Vol.1, No.1. Diakses tanggal 25 November 2013 pukul 23.10 WIB dari <http://ejournal.upp.ac.id/index.php/sipil/article/view/130/101>.
- Santoso, Singgih. 2001. *Buku Latihan SPSS Statistik Parametrik*. Jakarta : PT. Elex Media Komputindo.
- Scherkenbach. 1991. *Deming’s Road to Continual Improvement* dalam Ariani, Dorothea Wahyu. 2002. *Manajemen Kualitas : Pendekatan Sisi Kualitatif*. Yogyakarta : Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi.
- Simbolon, Maringan Masry. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Situmorang, Syafrizal Helmi, Doli M.Ja’far Dalimunthe, Iskandar Muda, Muslich Lutfi, dan Syahyunan. 2008. *Analisis Data Penelitian (Menggunakan Program SPSS)*. Medan : USU PRESS.
- Sukmawati, Kartika. 2011. “Pengaruh Kualitas Layanan, Harga dan Kepuasan Pelanggan Terhadap Loyalitas Pelanggan Jasa Transportasi Kereta Api Eksekutif”. Depok : Universitas Gunadharma. Diakses tanggal 28 Oktober 2013 pukul 23.52 WIB dari <http://www.share-pdf.com/3494625d544d41c4bf47fde4026fb4e6/tesis%20perijinan.pdf>.
- Sunarto, Retno Sari. 2009. “Undelivering Service Quality in Public Transport Case of: Commuter Railway of Jabodetabek”. Sweden : Karlstads University. Diakses pada tanggal 29 Oktober 2013 pukul 00.11 WIB dari <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:248932/FULLTEXT01.pdf>.
- Tamin, Ofyar Z., Harmein Rahman, Aine Kusumawati, Ari Sarif Munandar, dan Bagus Hario Setiadji. 1999. “Evaluasi Angkutan Umum dan ‘Ability To Pay’ (ATP) dan ‘Willingness To Pay’ (WTP) di DKI Jakarta”. *Jurnal Transportasi*, Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT), Vol.1, No.2, h.121-139. Diakses pada tanggal 10 Maret 2014 pukul 20.01 WIB dari [http://digilib.itb.ac.id/files/disk1/37/jbptitbpp-gdl-grey-1999-02ofyartzta-1835-1999\\_gl\\_-2.pdf](http://digilib.itb.ac.id/files/disk1/37/jbptitbpp-gdl-grey-1999-02ofyartzta-1835-1999_gl_-2.pdf).
- Transportasi Menuju Bandara Internasional Kuala Namu. Diakses pada tanggal 4 Maret 2014 pukul 17.58 WIB dari <http://www1.angkasapura2.co.id/branch/?CdAirport=KNO>
- Wahyuni, Atik dan Achmad Wicaksono. 2008. “Kajian Ability To Pay, Willingness To Pay dan Willingness To Use Calon Penumpang Kereta Api Commuter Malang Raya”. Seminar Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah : ISBN No.978-979-18342-0-9 D6. Diakses tanggal 29 Oktober 2013 pukul 00.07 WIB dari <http://atpw.files.wordpress.com/2013/03/d6-atik-wahyuni.pdf>.
- Waty, Putu Linda Astrini dan Ketut Suarjana. 2013. “The Analysis of Ability and Willingness to Pay of Inpatients in Kapal Bandung Hospital”, *Community Health*, Vol.1 No.1, hh.48-53. Diakses pada tanggal 25 November 2013 pukul 23.04 WIB dari <http://ojs.unud.ac.id/index.php/jch/article/view/5923/4419>.
- Whitehead, John C. 2005. “Combining Willingness to Pay and Behavior Data with Limited Information”. *Resource and Energy Economics*, Vol.27, No.2, pp.143-155. Diakses pada tanggal 10 Maret 2014 pukul 14.37 WIB dari [http://libres.uncg.edu/ir/asu/f/Whitehead\\_John\\_2005\\_Combining\\_Willingness.pdf](http://libres.uncg.edu/ir/asu/f/Whitehead_John_2005_Combining_Willingness.pdf).