

## WILLINGNESS TO PAY PERBAIKAN KUALITAS PELAYANAN KERETA API

Hardiyani Puspita Sari<sup>1</sup>, Lilies Setiartiti<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Pusat Pengembangan Ekonomi, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

<sup>2</sup>Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Jl. Lingkar Selatan, Bantul, Yogyakarta 55183 Indonesia, Phone +62 274 387656

E\_mail korespondensi: yanipuspita50@gmail.com

Naskah diterima: Januari 2015; disetujui: Agustus 2015

**Abstract:** The research aims to estimate Willingness to Pay of the people who use the economy class train long-distance of Jogja-Jakarta and to know what the factors are influencing willingness to pay motive. The research uses the primary data of 146 respondents that randomly chosen from the random sampling. Willingness to pay can be estimated with the contingent valuation method (CVM). Based on the analysis, the average value of willingness to pay/person for the fare of economic class train of Jogja-Jakarta is around Rp78, 866, 00 with the total willingness to pay is around Rp11, 514, 500, 00. Factors that is predicted to influence the amount of willingness to pay for the respondents are age which has positive influence and significant towards willingness to pay. The variable of education period has positive influence and significant towards willingness to pay. The variable of income has positive influence and significant towards willingness to pay. The variable of children bearing has positive influence and significant towards willingness to pay. The means variable has positive influence and significant towards willingness to pay.

**Keywords:** willingness to pay; the economic class train; contingent valuation method

**JEL Classification:** R41, L91, Q51

**Abstrak:** Studi ini bertujuan untuk mengukur willingness to pay masyarakat pengguna jasa kereta api ekonomi jarak jauh jurusan Jogja - Jakarta dan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi willingness to pay tersebut. Studi ini menggunakan data primer dengan jumlah responden sebanyak 146 responden yang dilakukan secara acak atau random sampling. Willingness to pay dapat diperkirakan dengan menggunakan pendekatan contingent valuation method (CVM). Alat analisis pada studi ini adalah menggunakan regresi linier berganda pada SPSS 20. Berdasarkan analisis, nilai rata-rata willingness to pay per orang untuk tarif kereta api ekonomi jarak jauh Jogja-Jakarta adalah sebesar Rp.78.866,00 dengan nilai total willingness to pay adalah Rp11.514.500,00. Faktor-faktor yang diduga mempengaruhi secara signifikan besarnya nilai willingness to pay untuk responden pengguna kereta api jarak jauh Jogja-Jakarta adalah variabel usia berpengaruh positif dan signifikan terhadap willingness to pay, variabel lama pendidikan berpengaruh positif dan signifikan terhadap willingness to pay, variabel pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap willingness to pay, variabel jumlah tanggungan anak berpengaruh positif dan signifikan terhadap willingness to pay, dan variabel maksud perjalanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap willingness to pay tarif kereta api ekonomi jarak jauh Jogja-Jakarta.

**Kata kunci:** willingness to pay; kereta api ekonomi jarak jauh; contingent valuation method

**Klasifikasi JEL:** R41, L91, Q51

## PENDAHULUAN

Di era modern ini, jasa angkutan yang cukup memadai sangat diperlukan sebgai besar masyarakat didunia untuk menunjang aktivitasnya yang dilakukan setiap hari, terlebih lagi jasa angkutan juga sangat diperlukan sebagai penunjang pembangunan ekonomi. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang maka tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Sebagai bagian dari suatu sistem transportasi nasional, angkutan jalan harus memberikan fasilitas keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara (Penjelasan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 sebagaimana telah diganti dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan UU 22/2009). Ada hubungan yang erat antara transportasi dan jangkauan lokasi kegiatan manusia baik itu barang maupun jasa. Hal ini terlihat bahwa betapa besar peranan penting transportasi dalam kehidupan manusia dalam menjalankan kegiatan sehari-harinya. Makin bertambah baik alat transportasi yang digunakan manusia, makin bertambah tingkat mobilitas manusia itu, baik secara individual maupun secara sosial, berarti makin besar pula kemungkinan manusia dalam memperoleh sumber penghidupan yang lebih baik (Siregar dalam Widyaningtyas, 2010).

Ada banyak sarana angkutan umum yang ditawarkan di Indonesia, salah satunya yaitu transportasi trakereta api. Sesuai dengan Undang-undang RI No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945. Kereta

api merupakan sarana transportasi yang sangat diminati oleh masyarakat. Jika dibandingkan dengan sarana transportasi lain, kereta api dirasakan lebih ekonomis, tertib dan aman.

**Tabel 1. Jumlah Total Penumpang Kereta Api Jawa dan Sumatra Tahun 2006-2014 (satuan dalam Orang)**

Tahun	Penumpang Kereta api
2006	15,900,000
2007	17,500,000
2008	19,400,000
2009	20,700,000
2010	20,300,000
2011	19,900,000
2012	20,210,000
2013	21,600,000
2014	27,700,000

Sumber: BPS (Badan Pusat Statistik Republik Indonesia)

Dengan mengamati tabel 1, betapa banyaknya jumlah masyarakat yang sangat antusias menggunakan jasa transportasi kereta ini hal ini dapat dilihat dari, tahun 2008 jumlah penumpang kereta api Pulau Jawa dan Sumatra meningkat sebesar 19,400,000 orang dan mengalami penurunan jumlah penumpang pada tahun 2011 sebesar 19,900,000 orang. BPS mencatat jumlah penumpang kereta api paling banyak mengalami penurunan berasal dari wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek). Penurunan ini disebabkan oleh tidak adanya *event* spesial seperti hari raya serta beberapa jumlah kereta yang sudah tua (Dilansir di Industri.kontan.co.id). Diikuti dengan kenaikan jumlah penumpang kereta api pada tahun berikutnya yaitu tahun 2012 sampai tahun 2014 yaitu sebesar 27,700,000 orang.

Dalam dunia transportasi harga sangat menentukan kepuasan penumpang dalam menggunakan transportasi tersebut, hal ini berkaitan dengan tingkat pendapatan yang dimiliki oleh penumpang. Semakin tinggi tarif tersebut maka akan membuat penumpang berpikir dua kali dalam menggunakan jasa angkutan itu, dan demikian sebaliknya jika tarif yang ditawarkan rendah maka penumpang cenderung memanfaatkan sarana transportasi tanpa melakukan pertimbangan lebih banyak.

Mulai 1 april 2015, pemerintah merencanakan penerapan tarif baru untuk kereta api kelas ekonomi jarak sedang dan jarak jauh, yang disebabkan karena beberapa faktor yaitu fluktuasi harga bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi, perubahan margin dalam perhitungan biaya operasional kereta api ekonomi yang semula 8% menjadi 10% dan terakhir, fluktuasi kurs dolar Amerika Serikat (USD) terhadap mata uang rupiah yang mana akan mempengaruhi naiknya harga suku cadang (PT KAI).

Selain itu, kenaikan tarif kereta api juga dikarenakan adanya perjanjian antara PT kereta api Indonesia (persero) dengan Dirjen Perkeretaapian No HK221/I/1/kKA-2015 tanggal 2 januari 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Publik (PSO) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2015. Berdasarkan aturan baru itu, kenaikan tarif kereta api ekonomi jarak jauh sekitar 30%-50% sedangkan kereta api lokal naik sekitar 25%-30% (Simomot.com, 2015).

Berdasarkan Pra survei yang peneliti lakukan, bahwa sebagian besar masyarakat keberatan atas diberlakukan kebijakan baru PT KAI tentang kenaikan tarif kereta api ekonomi jarak sedang dan jarak jauh, dikarenakan masyarakat sudah merasakan dampak dari kenaikan BBM november tahun lalu yang mengakibatkan harga sembako dan harga-harga barang lainnya naik. Studi ini menggunakan metode CVM (Contingent valuation method) yang bertujuan untuk mengetahui keinginan membayar dari masyarakat, serta mengetahui keinginan menerima kerusakan suatu lingkungan (Amanda,2009). Studi ini merujuk pada beberapa studi yang menggunakan metode yang sama, seperti Prasetyo dan Saptutyningasih (2013) dalam studinya telah menguji variabel-variabel yang mempengaruhi kesediaan membayar masyarakat di Desa Wisata Kabupaten Sleman pasca erupsi Merapi, studi ini menggunakan metode CVM dengan menggunakan data primer. Hasil studi menunjukkan bahwa usia, pendidikan, pendapatan, jumlah tanggungan keluarga berpengaruh terhadap kesediaan membayar (*willingness to pay*) dalam upaya perbaikan kualitas lingkungan desa-desa wisata di Kabupaten Sleman pasca erupsi Merapi.

Ladiyance S dan Yuliana L (2014) dalam studinya telah menguji variabel-variabel yang mempengaruhi kesediaan membayar (*willingness to pay*) masyarakat Bidaracina Jatinegara Jakarta Timur dan analisis yang digunakan adalah *contingent valuation method* (CVM dan regresi logistik, menyatakan bahwa perkiraan nilai WTP sebagai upaya penanggulangan pencemaran sungai Ciliwung sebesar Rp.4.325/bulan untuk setiap rumah tangga, dan total WTP sebagai gambaran nilai jasa lingkungan sungai Ciliwung oleh masyarakat Bidaracina sebesar Rp1.935.576,92/bulan. Variabel-variabel yang berpengaruh signifikan terhadap kesediaan membayar masyarakat Bidarancina adalah pendidikan, pengetahuan, status kepemilikan rumah dan pendapatan. Sedangkan variabel yang tidak berpengaruh signifikan adalah umur, jenis kelamin, jumlah anggota rumah tangga, dan sumber utama air minum. Kamal (2014) dalam studinya dengan menggunakan metode CVM menyatakan bahwa, berdasarkan data yang diperoleh dengan wawancara langsung kepada 150 pengguna Trans Jogja, total *willingness to pay* 150 responden dalam upaya perbaikan kualitas pelayanan Trans Jogja adalah sebesar Rp731.500,00 dengan nilai *mean* Rp4.877,00. Terdapat beberapa variabel-variabel yang berpengaruh signifikan terhadap *willingness to pay* pengguna jasa Trans Jogja adalah usia, tingkat penghasilan dan jumlah tanggungan anak. Sedangkan variabel yang tidak signifikan adalah lama berjalan ke halte berpengaruh negatif secara signifikan terhadap *willingness to pay* pengguna Trans Jogja. Simanjuntak (2009) dalam studinya menyatakan bahwa, karakteristik utama dari masyarakat pelanggan air dari proyek WSLIC adalah umur responden mayoritas berkisar antara 20-29 tahun, tingkat pendidikan relatif rendah, tingkat pendapatan mayoritas tersebar pada skala Rp750.000,00–Rp1.250.000,00 di mana tingkat penggunaan terhadap air tidak terlalu banyak, hanya sesuai dengan keperluan rumah tangga sehari-hari. Nilai rata-rata kelompok pertama adalah sebesar Rp1000,00, nilai rata-rata kelompok kedua adalah sebesar Rp703,0303 dan nilai rata-rata kelompok ketiga sebesar Rp.498,7273. Bersumber dari ketiga kelompok masyarakat pengguna WSLIC di atas, maka rata-rata WTP dari keseluruhan responden

adalah Rp634,21053. Nilai ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam penentuan iuran WSLIC setelah adanya peningkatan pelayanan WSLIC dan perbaikan sistem distribusi air WSLIC. Faktor-faktor yang berpengaruh secara nyata (signifikan) dalam model yang ditetapkan dalam studi ini adalah faktor tingkat pendapatan (nyata pada  $\alpha = 10$  persen) dan faktor kelompok masyarakat pengguna air dengan proyek WSLIC (nyata pada  $\alpha=1$  persen). Fadilah (2011) dalam studinya menyatakan bahwa, paket wisata *jogging track plus* memiliki nilai rata-rata WTP sebesar Rp56.132,00 dengan nilai total WTP (TWTP) adalah Rp387.366.932,00. Paket konservasi memiliki nilai rata-rata WTP sebesar Rp127.313,00 dan nilai TWTPnya sebesar Rp878.587.013,00. Nilai rata-rata WTP responden terhadap kedua paket tersebut ternyata lebih kecil dari rencana tarif yang akan diberlakukan oleh pihak pengelola yakni Rp65.000 dan Rp170.000. faktor-faktor yang mempengaruhi secara nyata besarnya nilai WTP responden untuk kedua paket wisata tersebut adalah variabel lamanya menempuh pendidikan dan tingkat pendapatan. Variabel biaya perjalanan hanya berpengaruh nyata untuk paket konservasi sedangkan untuk paket *jogging track plus* tidak berpengaruh nyata. Variabel jumlah kunjungan, jumlah tanggungan dan frekuensi kunjungan tidak berpengaruh nyata terhadap nilai WTP responden untuk kedua paket tersebut. Amanda (2009) dalam studinya menyebutkan, nilai rata-rata WTP pengunjung Danau Situgede sebesar Rp3.588,24, sedangkan nilai total WTP (TWTP) pengunjung Danau Situgede sebesar Rp2.342.000,00. Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi besarnya nilai WTP pengunjung Danau Situgede adalah faktor tingkat pendapatan, pemahaman serta pengetahuan responden mengenai manfaat dan kerusakan danau, dan faktor biaya kunjungan responden.

Yunis (2013) dalam studinya menyatakan bahwa, dari 100 orang responden, diperoleh responden yang WTP sama dengan retribusi berjumlah 38 orang, responden yang surplus konsumennya positif berjumlah 31 orang dan responden yang kesediaan membayarnya lebih kecil dibandingkan retribusi juga berjumlah 31 orang. Di antara 31 responden yang surplus konsumennya positif diperoleh rata-ratanya

adalah Rp7000. Kesediaan membayar masyarakat (WTP terhadap kebersihan di Kecamatan Tampan Pekanbaru adalah Rp1000 sampai Rp25000. Berdasarkan perhitungan kesediaan membayar masyarakat Tampan (*Total Willingness to Pay*) adalah sebesar Rp304.838.300 per bulan dengan rata-rata per KK 10.330, sedangkan 10,1% WTP dipengaruhi oleh variabel pendapatan, dan pendidikan. Di sini variabel pendapatan, dan pendidikan berpengaruh positif tetapi lemah terhadap variabel kesediaan membayar masyarakat (WTP). Berdasarkan pengujian secara simultan, diketahui bahwa variabel pendapatan, dan variabel pendidikan berpengaruh terhadap WTP.

Adapun tujuan studi ini adalah sebagai berikut, untuk mengukur *willingness to pay* masyarakat pengguna jasa kereta api ekonomi jarak jauh jurusan Jogja-Jakarta dan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi *willingness to pay* tersebut.

## METODE PENELITIAN

### Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam studi ini adalah data primer. Data primer adalah data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh organisasi yang menerbitkan atau menggunakannya. Data primer diperoleh melalui wawancara langsung atau (*direct interview*) dengan menggunakan kuesioner dengan calon penumpang Kereta Api Ekonomi Jarak jauh sebagai responden. Data tersebut meliputi karakteristik karakteristik calon penumpang Kereta Api Ekonomi jarak jauh seperti, umur, jenis kelamin, status perkawinan, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, jumlah tanggungan, dan lain-lain. Studi ini dilakukan di Stasiun Lempuyangan, Daerah Istimewa Yogyakarta. Pemilihan lokasi ini dikarenakan Stasiun Lempuyangan merupakan stasiun yang melayani semua pemberhentian Kereta Ekonomi yang melintasi Yogyakarta. Dalam studi ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan cara: Studi kepustakaan yaitu merupakan satu cara untuk memperoleh data dengan cara membaca literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti, metode dokumentasi merupakan teknik pe-

ngumpulan data dengan mengambil data yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti dari hasil Dinas Perhubungan, kuesioner yaitu memperoleh informasi dengan cara memberi suatu daftar yang berisikan rangkaian pertanyaan mengenai sesuatu masalah kepada responden yang akan dijadikan sampel.

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari obyek atau Subyek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat tertentu berkaitan dengan masalah studi. Populasi dalam studi ini adalah calon penumpang Kereta Api Ekonomi Jarak Jauh. Pengambilan sampling dilakukan dengan pendekatan *Random Sampling* dimana semua individu dalam populasi baik secara sebdiri-sendiri atau bersama-sama diberi kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi anggota sampel. *Random sampling* yang juga diberi istilah pengambilan sampel secara rambang atau acak yaitu pengambilan sampel yang tanpa pilih-pilih atau tanpa pandang bulu, didasarkan atas prinsip-prinsip matematis yang telah diuji dalam praktek. Karenanya dipandang sebagai teknik *sampling* paling baik dalam studi. Sampel digunakan karena tidak semua unit pada populasi dapat diidentifikasi, biaya dan waktu yang digunakan lebih sedikit dibandingkan menghitung populasi.

Penentuan sampelnya dicari dengan memakai rumus Slovin yaitu:

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

Keterangan : n adalah jumlah sampel yang akan diteliti; N adalah Jumlah Populasi (Pengguna Kereta Api Ekonomi rata-rata per tahun 27.700); E adalah Nilai kritis yang di inginkan, 10%.

Jadi jumlah sampel penelitian adalah:

$$n = \frac{27.700}{1 + 27.700(10\%)^2}$$

$$n = 99,64 \approx 100$$

Hasil dari rumus Solvin diperoleh jumlah responden yang digunakan sejumlah 100 responden sebagai jumlah responden minimum yang digunakan, akan tetapi peneliti menggu-

nakan 146 responden sebagai calon penumpang KA Ekonomi jarak jauh.

### Alat Analisis

Studi ini menggunakan metode *contingent valuation* yaitu metode survei untuk menyatakan tentang nilai atau harga dari penduduk terhadap komoditi yang tidak memiliki pasar seperti barang dan lingkungan. metode ini dilakukan dengan survei secara langsung bertanya kepada calon penumpang kereta api ekonomi jarak jauh, tentang *willingness to pay* tarif kereta api ekonomi jarak jauh sekarang ini.

Persamaan regresi pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$WTP = \beta_0 + \beta_1Age + \beta_2Educ + \beta_3Inc + \beta_4JTA + \beta_5Dest + e \quad 2)$$

Keterangan: *WTP* adalah *Willingness to Pay* (Rp);  $\beta_0$  adalah Intersep;  $\beta_1, \dots, \beta_7$  adalah Koefisien Regresi; *Age* adalah Usia; *Educ* adalah Pendidikan terakhir; *Inc* adalah Tingkat Pendapatan; *Dest* adalah maksud perjalanan; *e* adalah *Error Term*

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil survei yang telah dilakukan tentang *willingness to pay* (WTP) tarif kereta api ekonomi jarak jauh di Yogyakarta, dengan WTP sebagai variabel terikat (dependent), usia, jumlah tanggungan anak, pendidikan terakhir, pendapatan dan maksud perjalanan merupakan variabel bebas dalam studi ini. Statistik deskriptif dari variabel tersebut dijelaskan dalam tabel 2 analisis deskriptif.

Berdasarkan tabel 2, *willingness to pay* terbesar adalah Rp82.000 dan terendah sebesar Rp77.000. Rata-rata *willingness to pay* sebesar Rp78.866 dengan standar deviasi 1423,075, dengan nilai standar deviasi yang lebih rendah dari pada nilai rata-rata maka diindikasikan bahwa sebaran data akan jawaban responden terhadap variabel *willingness to pay* baik. Pada variabel usia juga dapat diketahui usia tertua dan usia termuda dalam studi ini. Usia tertua pada studi ini adalah 64 tahun dan usia termuda adalah 17 tahun, dengan rata-rata usia

Tabel 2. Analisis Deskriptif

Variabel	Definisi	Min	Maks	Mean	Std. Deviation
WTP	<i>Willingness to Pay</i>	77000	82000	78866,44	1423,075
Age	Usia	17	64	26,29	8,969
Educ	Pendidikan terakhir	6	18	14,03	2,217
Income	Tingkat Pendapatan	800000	6200000	2265821,92	1441072,281
JTA	Jumlah Tanggungan Anak	0	2	0,32	0,607
DEST	Maksud Perjalanan	0	1	0,34	0,474

Sumber: Data primer diolah, 2015

adalah 26,29 tahun yang memiliki standar deviasi sebesar 8,969. Standar deviasi yang lebih rendah dari pada rata-rata usia menunjukkan bahwa sebaran data akan jawaban responden terhadap variabel usia adalah baik. Tabel 2 juga menjelaskan pendidikan terakhir tertinggi pada studi ini adalah 18 tahun dan pendidikan terendah adalah 6 tahun yang memiliki nilai rata-rata sebesar 14,03 dengan standar deviasi sebesar 2,217 yang berarti bahwa nilai rata-rata pendidikan terakhir lebih tinggi dari pada standar deviasi, sehingga dapat dikatakan bahwa sebaran data akan jawaban responden terhadap variabel pendidikan terakhir adalah baik. Pada tabel 2 menunjukkan deskriptif variabel tingkat pendapatan. Nilai rata-rata variabel tingkat pendapatan adalah sebesar Rp2.265.821 dengan tingkat pendapatan tertinggi sebesar Rp6.200.000 dan pendapatan terendah sebesar Rp800.000 variabel tingkat pendapatan memiliki skor standar deviasi sebesar 1441072,281 sehingga dapat dikatakan bahwa sebaran data akan jawaban responden terhadap variabel tingkat pendapatan adalah baik. Jumlah tanggungan anak terbanyak pada studi ini adalah sebanyak 2 orang dan jumlah tanggungan anak terendah adalah 0 orang. Rata-rata jumlah tanggungan anak responden adalah 0,32 dengan standar deviasi 0,607 yang berarti bahwa nilai rata-rata lebih rendah dari pada nilai standar deviasi menunjukkan bahwa sebaran data akan jawaban responden terhadap variabel tanggungan anak adalah kurang baik.

Uji validitas dalam studi ini digunakan untuk mengukur valid atau tidak validnya suatu kuesioner. Kriteria pengambilan keputusan untuk validitas adalah ditentukan apabila nilai  $r$  hitung yang dinyatakan dengan nilai *corrected item- total correlation*  $> r$  tabel pada  $df = n-2$  dan

$\alpha = 0,05$  maka indikator dikatakan valid (Widyaningtyas, 2010).

Hasil pengujian validitas menunjukkan bahwa semua variabel (*willingness to pay*, usia, pendidikan terakhir, tingkat pendapatan, jumlah tanggungan anak, dan maksud perjalanan) mempunyai nilai *corrected item- total correlation*  $>$  dari pada nilai  $r$  tabel yaitu sebesar 0,1625.

Uji realibilitas digunakan untuk mengetahui kemantapan alat ukur yang digunakan. Suatu alat ukur dikatakan reliabel apabila dapat memberikan hasil yang sama bila dipakai untuk mengukur ulang obyek yang sama. Hasil uji realibilitas menunjukkan variabel jenis kelamin, usia, jumlah tanggungan anak, pendidikan terakhir, tingkat pendapatan, kualitas pelayanan, dan maksud perjalanan memiliki nilai *cronbach's alpha based on standardized items* lebih dari 0,6 sehingga instrumen yang digunakan dalam studi adalah reliabel.

Berdasarkan hasil uji multikolinearitas, model tidak terkena penyakit multikolinearitas karena telah memenuhi persyaratan ambang toleransi dan nilai VIF. Hasil uji heteroskedastisitas menjelaskan ternyata dalam model regresi tersebut semua menunjukkan signifikansi  $> 0,05$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa dalam model regresi ini tidak terjadi heteroskedastisitas.

Berdasarkan hasil uji autokorelasi, diketahui nilai DW sebesar 1,735, di mana nilai tabel signifikan 5% dengan jumlah sampel 146 dan jumlah variabel 5 maka diperoleh nilai  $du \pm 1,802$  yang artinya nilai DW 1,735 terletak diantara nilai  $du$  yakni 1,802 dan  $(4-du)$  yakni 2,198 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat autokorelasi.

Analisis Regresi linear berganda digunakan dalam studi ini dengan tujuan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Ringkasan hasil

Tabel 3. Ringkasan Hasil Regresi

Variabel	Full Model		Fit Model	
	Koefisien	t-stat	Koefisien	t-stat
Konstanta	75344,544	169,205	75323,172	169,515
Usia (Age)	14,579	1,266	20,307	2,118**
Pendidikan Terakhir (Educ)	116,950	3,092***	106,830	2,960***
Tingkat Pendapatan (Inc)	0,001	8,658***	0,001	10,119***
Jumlah Tanggungan Anak (JTA)	152,235	0,899	-	-
Maksud Perjalanan (Dest)	380,552	2,682***	379,817	2,679***
	R-Squared	0,687	R-squared	0,688
	F-statistik	64,704	F-statistik	80,788
	Prob F-stat	0,000	Prob F-stat	0,000

Keterangan : Variabel Dependen : WTP. \*\*\* Signifikan pada  $\alpha = 1$  persen; \*\* Signifikan pada  $\alpha = 5$  persen; \* Signifikan pada  $\alpha = 10$  persen

pengolahan data dengan menggunakan program SPSS tersebut terdapat dalam tabel 3.

Persamaan regresi pada studi ini adalah sebagai berikut:

$$WTP = 323,172 + 20,307Age + 106,830Educ + 0,001Inc + 379,817Dest \quad 3)$$

Keterangan:

- 1) Ada pengaruh positif *Age* (usia), *Educ* (pendidikan terakhir), *Inc* (tingkat pendapatan), *JTA* (jumlah tanggungan anak), dan *Dest* (maksud perjalanan) terhadap *WTP* (*willingness to pay*).
- 2) Ketika usia bertambah 1 tahun maka *willingness to pay* responden untuk membayar tarif kereta api ekonomi jarak jauh akan naik sebesar Rp774,009 atau sekitar Rp. 775,000 (tujuh ratus tujuh puluh lima rupiah).
- 3) Ketika pendidikan bertambah 1 tahun maka *willingness to pay* responden untuk membayar tarif kereta api naik sebesar Rp1.214,131 atau sekitar Rp1.300,00 (seribu tiga ratus rupiah).
- 4) Ketika pendapatan naik sebesar: Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah) maka akan meningkatkan *willingness to pay* responden untuk membayar tarif kereta api ekonomi jarak jauh sebesar Rp1.000,00 (seribu rupiah).
- 5) Responden yang mempunyai maksud perjalanan untuk bekerja nilai *willingness to pay* nya lebih besar dari responden yang mempunyai maksud perjalanan selain bekerja.

Berdasarkan hasil estimasi regresi pada tabel di atas, pada kolom fit model dapat dilihat bahwa variabel *JTA* (jumlah tanggungan anak) dikeluarkan dari model regresi dan dianggap

tidak mempengaruhi *willingness to pay* (*WTP*). Sedangkan variabel-variabel yang dianggap mempengaruhi *willingness to pay* (*WTP*) adalah *Age* (usia), *Educ* (pendidikan terakhir), *Inc* (tingkat pendapatan), dan *Dest* (maksud perjalanan).

Uji F merupakan alat uji statistik secara simultan untuk mengetahui pengaruh variabel-variabel bebas terhadap variabel terikat secara bersama-sama. Hipotesis nol menyatakan bahwa variabel usia, pendidikan terakhir, tingkat pendapatan dan maksud perjalanan secara bersama-sama mempengaruhi *willingness to pay* untuk membayar tarif kereta api ekonomi jarak jauh. Hipotesis alternatif menyatakan bahwa variabel usia, pendidikan terakhir, tingkat pendapatan dan maksud perjalanan secara bersama-sama tidak mempengaruhi *WTP* untuk membayar tarif kereta api ekonomi jarak jauh.

Derajat kebebasan ( $df_1 = k-1 = 4$ ,  $df_2 = n-k=140$ ) dan taraf signifikansi sebesar 5 persen (0,05) maka diperoleh nilai  $F_{tabel}$  sebesar 2,44. Kriteria pengambilan keputusan adalah sebagai berikut:

$H_0$  diterima jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$  atau probabilitas F-statistik  $< 0,05$

$H_a$  diterima jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$  atau probabilitas F-statistik  $> 0,05$

Berdasarkan tabel 3, hasil perhitungan statistik menunjukkan nilai F hitung = 80,78 yang berarti lebih besar dari pada  $F_{tabel} = 2,44$  dengan signifikansi sebesar 0,000 di mana lebih kecil dari 0,05. Hal ini berarti bahwa  $H_0$  diterima yang artinya secara bersama-sama variabel usia, pendidikan terakhir, tingkat pendapatan, dan maksud perjalanan mempengaruhi

ruhi *willingness to pay* untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh.

*Willingness to pay* (WTP) responden untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh adalah sebesar 75323,172. Usia berpengaruh signifikan terhadap WTP untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh. Pendidikan terakhir berpengaruh signifikan terhadap WTP untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh. Tingkat pendapatan berpengaruh signifikan terhadap WTP untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh. Maksud perjalanan berpengaruh signifikan terhadap WTP untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh.

Berdasarkan tabel 3, persamaan regresi pada studi ini adalah

$$WTP = 75323,172 + 20,307Age + 106,830Educ + 0,001Inc + 379,817Dest.$$

Nilai Koefisien determinasi (*adjusted R<sup>2</sup>*) adalah sebesar 0,688. Hal ini berarti 68,8 persen *willingness to pay* (WTP) dapat dijelaskan oleh, usia, pendidikan terakhir, tingkat pendapatan dan maksud perjalanan, sedangkan sisanya yaitu 31,2 persen *willingness to pay* dipengaruhi oleh variabel-variabel diluar studi ini.

Berdasarkan hasil survei kepada 146 responden, total *willingness to pay* (WTP) untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh adalah sebesar Rp.11.514.500,00-, dengan rata-rata *willingness to pay* per orang sebesar Rp78.866,00-. Besarnya *willingness to pay* dipengaruhi oleh usi, pendidikan, tingkat pendapatan, dan maksud perjalanan.

Berdasarkan total *willingness to pay* dapat diketahui total surplus konsumen dari 146 orang. Surplus konsumen adalah jumlah yang dibayarkan oleh konsumen untuk barang dan jasa dengan *willingness to pay*. PT KAI telah menetapkan harga tiket kereta api ekonomi jarak jauh Jogja-Jakarta adalah sebesar Rp.75.000,00-. Total surplus konsumen dapat diketahui dengan mengurangi total *willingness to pay* dengan harga tiket yang akan dibayarkan oleh 146 responden. Besarnya total surplus konsumen dari 146 orang responden adalah

$$Rp564.500,00 = Rp11.514.500,00 - (146 \times Rp75.000,00) \text{ dengan rata-rata surplus konsumen per orang adalah } Rp3.866,00 = Rp78.866,00 - Rp75.000,00.$$

Berdasarkan hasil tersebut dapat dijelaskan bahwa responden rela menyisihkan uang lebih yang akan dimasukkan kedalam harga tiket baru kereta api ekonomi jarak jauh. Hal ini berarti menjadi masukkan bagi para pengelola kereta api ekonomi jarak jauh untuk dapat menyediakan kualitas transportasi yang baik. Dengan adanya perbaikan kualitas yang diberikan oleh pengelola kereta api ekonomi, diharapkan banyak pengguna kendaraan pribadi yang akan beralih menggunakan moda transportasi publik ini.

Hasil pengolahan data primer menunjukkan bahwa usia berpengaruh positif terhadap *willingness to pay* (WTP) untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh dengan asumsi adanya perbaikan kualitas layanan dari moda transportasi ini. Apabila usia bertambah satu tahun maka *willingness to pay* juga akan mengalami kenaikan dengan asumsi faktor lain dianggap tetap. Hal ini disebabkan karena semakin bertambah usia seseorang maka semakin luas cara berfikir dalam memahami pentingnya suatu kualitas pelayanan.

Hasil studi ini memiliki kesamaan dengan studi yang dilakukan oleh Kamal (2014), yang menjelaskan bahwa variabel usia memiliki tanda positif, yang artinya apabila usia meningkat maka WTP juga akan mengalami peningkatan dengan asumsi faktor lain dianggap tetap.

Hasil pengolahan data primer menunjukkan bahwa pendidikan terakhir berpengaruh positif terhadap *willingness to pay* (WTP) untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh dengan asumsi adanya perbaikan kualitas layanan dari moda transportasi ini. Jika responden memiliki level pendidikan yang lebih tinggi maka *willingness to pay* juga akan mengalami kenaikan dengan asumsi faktor lain dianggap tetap. Hal ini disebabkan karena apabila seseorang menempuh pendidikan yang lebih lama maka pola pikir seseorang itu akan semakin tinggi, biasanya mereka dapat merasakan dampak apa yang akan mereka dapatkan ketika menyisihkan sebagian uang mereka kedalam tiket kereta api ekonomi jarak jauh.



Studi ini mendukung studi sebelumnya yang dilakukan oleh Ladiyance dan Yuliana (2014) yang menyebutkan hubungan pendidikan terakhir dan kesediaan membayar masyarakat Bidaracina adalah positif, artinya bahwa responden yang pendidikan terakhirnya lebih tinggi atau sama dengan SMP/ sederajat memiliki kecenderungan untuk bersedia membayar semakin besar dibandingkan responden yang pendidikan terakhirnya lebih rendah dari SMP. Selain itu hasil ini juga mendukung studi yang dilakukan oleh Fadilah (2011) yang menjelaskan bahwa semakin lama tingkat pendidikan pengunjung, maka peluang pengunjung untuk membayar paket wisata semakin besar, hal ini disebabkan karena seseorang yang menempuh pendidikan lebih lama biasanya pola pikir orang tersebut akan semakin tinggi sehingga dapat lebih merasakan adanya manfaat dari paket-paket wisata tersebut.

Hasil studi ini menunjukkan bahwa tingkat pendapatan berpengaruh positif terhadap *willingness to pay* (WTP) untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh dengan asumsi adanya perbaikan kualitas layanan. Semakin tinggi tingkat pendapatan seseorang maka akan semakin tinggi pula kemampuan seseorang mengeluarkan uang tambahan untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh. Hal ini disebabkan oleh semakin tinggi tingkat pendapatan seseorang maka seseorang tersebut akan lebih mudah mengeluarkan uang untuk kebutuhan lainnya seperti untuk peningkatan suatu kualitas.

Studi ini mendukung studi sebelumnya yang dilakukan oleh Yunis (2013) mengatakan bahwa 10,1 persen *willingness to pay* dipengaruhi oleh variabel pendapatan dan pendidikan berpengaruh positif tetapi lemah terhadap variabel kesediaan membayar *willingness to pay*. Selain itu hasil studi ini juga mendukung studi yang dilakukan oleh Fauzi (2010) mengatakan bahwa variabel pendapatan berpengaruh signifikan secara positif terhadap nilai *willingness to pay*, semakin besar pendapatan maka kemampuan membeli juga akan meningkat. Hasil studi ini juga mendukung studi yang dilakukan oleh Fadilah (2011) mengatakan bahwa semakin tinggi pendapatan maka semakin tinggi pula nilai *willingness to pay* responden terhadap paket-paket wisata, hal ini disebabkan karena

semakin tinggi pendapatan seseorang maka orang tersebut akan lebih memperhatikan kebutuhan lain selain kebutuhan pokok yang sudah terpenuhi seperti rekreasi.

Pada hasil studi ini, variabel maksud perjalanan memiliki pengaruh positif terhadap besarnya *willingness to pay* untuk membayar tarif baru kereta api ekonomi jarak jauh dengan asumsi bahwa adanya peningkatan kualitas pelayan. Apabila tujuan mereka melakukan perjalanan dengan menggunakan kereta api ekonomi jarak jauh untuk bekerja, maka *willingness to pay* mereka lebih besar dari pada mereka yang melakukan perjalanan dengan menggunakan kereta api jarak jauh bukan untuk bekerja, seperti rekreasi, ibadah, pendidikan dan lain-lain.

Hasil studi ini juga serupa dengan studi yang dilakukan oleh Sontikasyah (2010) yang menjelaskan bahwa maksud perjalanan signifikan mempengaruhi pilihan responden dalam menetapkan WTP pada taraf 5 persen ( $P\text{-Value } 0,011 < \alpha (5\%)$ ).

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil survei dari 146 orang responden pengguna kereta api ekonomi jarak jauh, total *willingness to pay* 146 orang responden untuk membayar harga tiket kereta api ekonomi jarak jauh adalah sebesar:

Rp.11.514.500,00 dengan nilai rata-rata:

Rp.78.866,00. Faktor-faktor yang signifikan mempengaruhi *willingness to pay* membayar tarif kereta api ekonomi jarak jauh Jogja - Jakarta adalah usia, pendidikan, pendapatan dan maksud perjalanan. Di antara ke empat variabel tersebut, variabel *maksud perjalanan* yang sangat mempengaruhi *willingness to pay* kereta api ekonomi jarak jauh Jogja-Jakarta.

Studi ini bisa dijadikan rujukan ketika akan dilakukan kebijakan tarif kereta ekonomi jarak jauh Jogja-Jakarta. *Kedua*, studi ini akan lebih baik, dan akurat jika pengambilan sampel dilakukan lebih baik lagi, baik dari sisi jumlah responden yang akan diteliti, maupun metode pengambilan sampel. *Ketiga*, untuk studi selanjutnya, diharapkan untuk menggunakan metode yang berbeda sebagai bahan perbandingan hasil sehingga dapat diperoleh variasi informasi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amanda, S. (2009). *Analisis willingness to pay pengunjung obyek wisata Danau Situgede dalam Upaya Pelestarian Lingkungan*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Fadilah, S. D. (2011). *Analisis willingness to pay (wtp) pengunjung terhadap paket wisata di Wana Wisata Curug Nangka (WWCN) Kabupaten Bogor*. Institut Pertanian Bogor.
- Fauzi, M. (2010). *Faktor-faktor yang mempengaruhi kesediaan membayar pelanggan rumah tangga UPT Kota Metro*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Kamal, M. (2014). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Willingness to Pay Pengguna Trans Jogja*. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Kontan, Januari-April, Jumlah Penumpang Kereta Api Turun 1,89%. <http://industri.kontan.co.id/news/januari-april-jumlah-penumpang-kereta-api-turun-189-1>. Diakses tanggal 11 April 2015 pk 14.05.
- Ladiyance, S., & Yuliana, L. (2014). Variabel-variabel yang memengaruhi kesediaan membayar (willingness to pay) masyarakat bidaracina Jatinegara Jakarta Timur. *Jurnal Ilmiah Widya*, 1(1).
- Prasetyo, N, J, dan Saptutyingsih, E. (2013). Kesediaan untuk membayar peningkatan kualitas lingkungan desa wisata: pendekatan contingent valuation method. *Jurnal Ekonomi dan Studi Pembangunan* Vol.14 No. 2 Oktober 2013. Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Priantinah, D. (2012). Pengaruh return on investment (ROI), earning per share (EPS), dan dividen per share (DPS) terhadap harga saham perusahaan pertambangan yang terdaftar di bursa efek Indonesia (BEI) Periode 2008-2010. *Jurnal Nominal*. Universitas Negeri Yogyakarta..
- Rahmawati, C., (2014). *Analisis willingness to pay wisata air sungai Pleret Kota Semarang*. Universitas Diponegoro.
- Rozi, M., F. (2007). *Analisis pengaruh kualitas pelayanan PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) terhadap kepuasan konsumen (studi pada KA Eksekutif Gejayan di Malang)*. Universitas Islam Negri Malang.
- Saptutyingsih, E, & Basuki, A, T. (2012). Hedonic valuation of marginal willingness to pay for air quality improvement. *Economic journal of emerging markets*, 4(2).
- Simanjuntak, G. E. M. S., (2009). *Analisis willingness to pay (WTP) masyarakat terhadap peningkatan pelayanan sistem penyediaan air bersih dengan WSLIC (Water Sanitation for Low Income Community) (studi kasus desa situdaun, kecamatan Tenjolaya, kabupaten Bogor)*. Institut Pertanian Bogor.
- Simomot. *Daftar Harga Tarif Kereta Api (KA) Terbaru April 2015*. <http://simomot.com/2015/03/04/daftar-harga-tarif-kereta-api-ka-terbaru-april-2015/>. Diakses tanggal 10 April 2015 pk 14.25 WIB.
- Sontikasyah, E. (2010). Analisis kesediaan membayar pengguna jasa bus Trans Pakuan Kota Bogor (*Willingness to Pay*) dengan metode valuasi kontingensi. Universitas Indonesia.
- Widyaningtyas, R. (2010). Faktor-faktor yang mempengaruhi loyalitas serta dampaknya pada kepuasan konsumen dalam menggunakan Jasa Kereta Api Harina (Studi Pada PT. Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang). Universitas Diponegoro.
- Yunis, M. (2013). *Analisis tingkat kesediaan membayar masyarakat terhadap kebersihan di Kecamatan Tampan Pekanbaru*. Universitas Negeri Riau.