

**ANALISIS *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY*  
(WTP) PADA PENGGUNA JASA KERETA API BANDARA  
SOEKARNO HATTA-BNI CITY**

**Disusun Oleh :**

Afifah Alifrianingrum

153060069



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS  
PASUNDAN BANDUNG  
2020**

## **PERNYATAAN ORIGINALITAS DAN TIDAK MELAKUKAN PLAGIARISME TUGAS AKHIR**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Afifah Alifrianingrum  
NPM : 153060069  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas : Teknik

Dengan ini menyatakan bahwa judul tugas akhir, "**ANALISIS *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP) PADA PENGGUNA JASA KERETA API BANDARA SOEKARNO HATTA – BNI CITY**" benar bebas dari plagiat. Apabila pernyataan ini terbukti tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

**Bandung, Februari 2020**

**Afifah Alifrianingrum**

**ANALISIS *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY*  
(WTP) PADA PENGGUNA JASA KERETA API BANDARA  
SOEKARNO HATTA – BNI CITY**

**TUGAS AKHIR**



**Nama : Afifah Alifrianingrum**  
**NRP : 153060069**

**Menyetujui,**

**Pembimbing Utama**

**Co-Pembimbing**

**(Ir. Jajan Rohjan, M.T)**

**(Ir. Reza Martani Surdia, M.T)**

**Mengetahui,**

**Ketua Program Studi  
Perencanaan Wilayah dan Kota**

**(Deden Syarifudin, ST, MT)**

**ANALISIS *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY*  
(WTP) PADA PENGGUNA JASA KERETA API BANDARA  
SOEKARNO HATTA – BNI CITY**

***TUGAS AKHIR***

**Oleh:**

**Afifah Alifrianingrum**

**153060069**

**Bandung, Februari 2020**

**Menyetujui,**

- |                                   |                    |       |
|-----------------------------------|--------------------|-------|
| 1. Ir. Reza Martani Surdia, M.T   | (Ketua Sidang)     | ..... |
| 2. Ir. Jajan Rohjan, M.T          | (Pembimbing Utama) | ..... |
| 3. Ir. Reza Martani Surdia, M.T   | (Co-Pembimbing)    | ..... |
| 4. Apriadi Budi Raharha, ST., MSi | (Penguji)          | ..... |
| 5. Meyliana Lisanti, ST.,MSi      | (Penguji)          | ..... |

**Mengetahui,**

**Koordinator TA dan Sidang Sarjana**

**Ketua Program Studi**

**Perencanaan Wilayah dan Kota**

**(Dr. Ir. Firmansyah, M.T)**

**(Deden Syarifudin, ST.,MT)**

## **PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH TUGAS AKHIR**

Sebagai sivitas akademik Universitas Pasundan, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Afifah Alifrianingrum  
NPM : 153060069  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas : Teknik  
Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Pasundan Hak Bebas Royalti Noneklusif (*Non Exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul: **“ANALISIS ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) PADA PENGGUNA JASA KERETA API BANDARA SOEKARNO HATTA – BNI CITY”** beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan *non exclusive royalty free right* atau hak bebas royalti non eksklusif ini, Universitas Pasundan berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

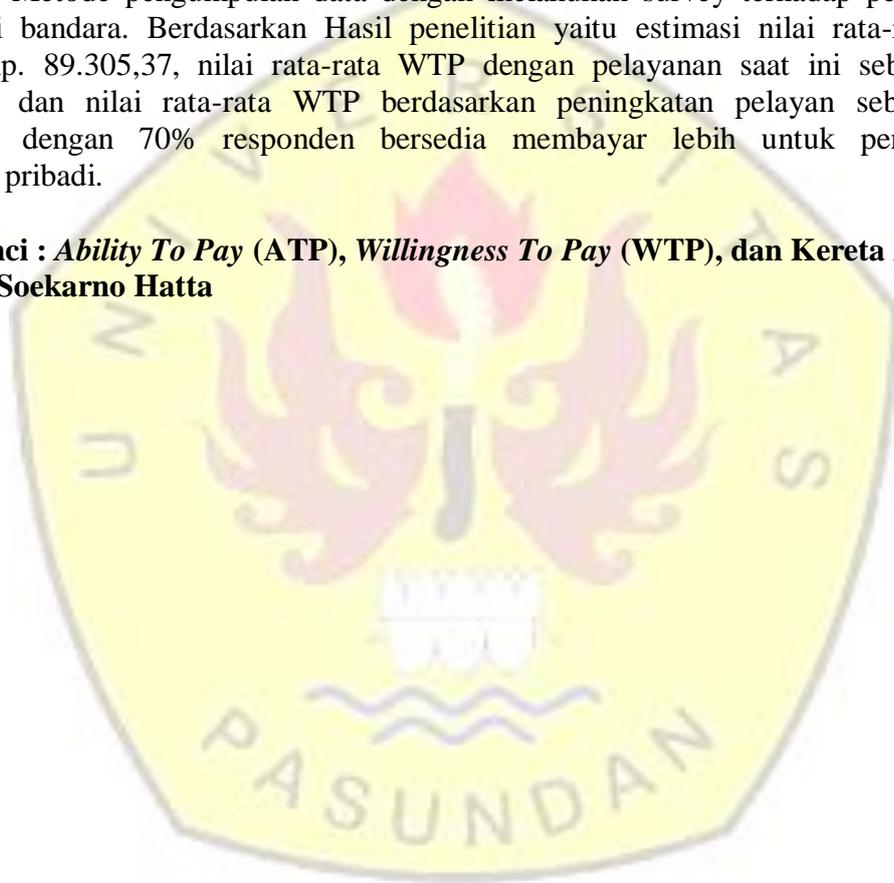
Bandung, Februari 2020

Afifah Alifrianingrum

## ABSTRAK

Bandara Soekarno Hatta adalah bandara internasional yang berada di Tangerang dengan pergerakan penumpang datang pada tahun 2014 sebanyak 28.074.338 jiwa dan pergerakan penumpang pergi sebanyak 26.524.307 jiwa. Namun, Bandara Soekarno Hatta belum memiliki akses yang memadai. Sampai saat ini akses ke bandara Soekarno Hatta hanya masih dapat dijangkau dengan menggunakan jalan tol, maka sering terjadi kemacetan pada jam sibuk untuk mengurangi terhambatnya perjalanan menuju bandara dibutuhkan suatu jenis transportasi yang bebas dari kemacetan tersebut yaitu kereta api. Dalam menetapkan tiket/tarif angkutan orang dan/atau barang dengan kereta api Bandara perlu dibandingkan dengan kemampuan (*Ability To Pay*) dan kemauan (*Willingness To Pay*) membayar, Maka dari itu perlu ada kajian mengenai Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City. Metode pengumpulan data dengan melakukan survey terhadap penumpang kereta api bandara. Berdasarkan Hasil penelitian yaitu estimasi nilai rata-rata ATP sebesar Rp. 89.305,37, nilai rata-rata WTP dengan pelayanan saat ini sebesar Rp. 50.478,47 dan nilai rata-rata WTP berdasarkan peningkatan pelayanan sebesar Rp. 58.191,39 dengan 70% responden bersedia membayar lebih untuk peningkatan pelayanan pribadi.

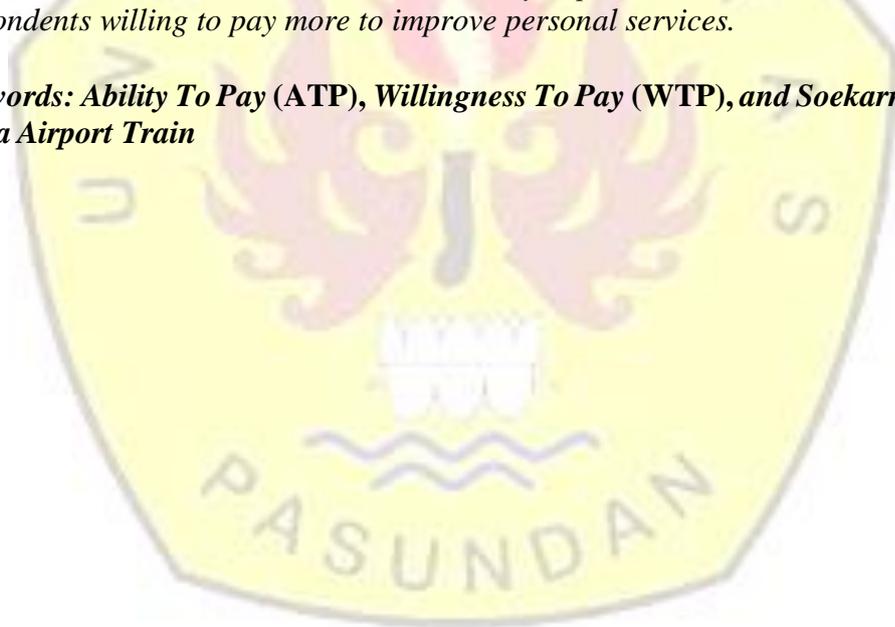
**Kata Kunci :** *Ability To Pay* (ATP), *Willingness To Pay* (WTP), dan Kereta Api Bandara Soekarno Hatta



## **ABSTRACT**

*Soekarno Hatta Airport is an international airport located in Tangerang with the movement of passengers coming in 2014 as many as 28,074,338 inhabitants and as many as 26,524,307 departing passengers. However, Soekarno Hatta Airport does not yet have adequate access. Until now access to Soekarno Hatta airport can only be reached by using the toll road, so there is often congestion during rush hour to reduce obstruction of travel to the airport requires a type of transportation that is free from congestion, namely trains. In determining the ticket / tariff for transportation of people and / or goods by the Airport train, it needs to be compared with the ability (Ability to Pay) and Willingness to Pay, therefore there is a need to study the Analysis of Ability to Pay (ATP) and Willingness To Pay (WTP) to users of Soekarno Hatta Airport Airport, BNI City. Data collection method is by conducting a survey of airport train passengers. Based on the results of the study is the estimated average value of ATP of Rp. 89,305.37, the average value of PAPs with current service is Rp. 50,478.47 and the average value of PAPs based on an increase in service by Rp. 58,191.39 with 70% of respondents willing to pay more to improve personal services.*

**Keywords: Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP), and Soekarno Hatta Airport Train**



## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	i
ABSTRAK .....	iii
<i>ABSTRACT</i> .....	iv
DAFTAR ISI .....	v
DAFTAR TABEL .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	xi
BAB I PENDAHULUAN .....	14
1.1    Latar Belakang .....	14
1.2    Isu Permasalahan.....	15
1.3    Tujuan dan Sasaran .....	17
1.3.1    Tujuan.....	17
1.3.2    Sasaran.....	17
1.4    Ruang Lingkup.....	18
1.4.1    Ruang Lingkup Substansi .....	18
1.4.2    Ruang Lingkup Wilayah .....	19
1.5    Metodologi.....	22
1.5.1    Metode Pendekatan.....	22
1.5.2    Metode Pengumpulan Data .....	22
1.5.3    Metode Analisis .....	27
1.6    Batasan Studi .....	33
1.7    Kerangka Pemikiran .....	34
1.8    Sistematika Pembahasan .....	35
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	36

2.1	Tinjauan Teori.....	36
2.1.1	Angkutan Umum Penumpang.....	36
2.1.2	Teori Permintaan.....	41
2.1.3	Teori Biaya.....	47
2.1.4	Teori Tarif .....	51
2.1.5	<i>Ability To Pay (ATP)</i> dan <i>Willingness To Pay (WTP)</i> .....	56
2.2	Tinjauan Kebijakan .....	63
2.2.1	Undang-undang No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian .....	63
2.2.2	Peraturan Menteri Perhubungan No.43 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional.....	64
2.2.3	Peraturan Menteri Perhubungan No.17 Tahun 2018 tentang Pedoman Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api.....	64
2.2.4	Keputusan Direksi PT.Kereta Api Indonesia (PERSERO) No. KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 tentang Syarat-syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang .....	65
2.3	Studi Terdahulu.....	67
2.4	Sintesa dari Teori, Kebijakan, dan Kajian Empiris (Studi Terdahulu) ...	89
BAB III GAMBARAN UMUM.....		92
3.1	Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta.....	92
3.1.1	Kebijakan Terkait Dengan Pengembangan Kereta Api Bandara Soekarno Hatta .....	92
3.1.2	Profil Sistem Transportasi di Sekitar Trase Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City .....	93
3.2	Gambaran Umum Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City.....	98
3.2.1	Tarif Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City .....	102

3.2.2	Jumlah Pengguna Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City ....	104
3.2.3	Fasilitas-fasilitas Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City .....	105
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....		111
4.1	Analisis Karakteristik Responden .....	112
4.2	Analisis <i>Ability To Pay</i> (ATP) .....	116
4.3	<i>Willingness To Pay</i> (WTP).....	119
4.3.1	<i>Willingness To Pay</i> (WTP) Pada Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City Berdasarkan Kualitas Pelayanan Saat Ini .....	119
4.3.2	<i>Willingness To Pay</i> (WTP) Pada Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City Berdasarkan Peningkatan Kualitas Pelayanan.....	126
4.4	Rekomendasi Kelayakan Tarif Berdasarkan Nilai <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) .....	134
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....		135
5.1	Kesimpulan .....	135
5.1.1	Karakteristik penumpang kereta api Bandara Soekarno Hatta – BNI City .....	135
5.1.2	Estimasi nilai <i>Ability To Pay</i> (ATP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City .....	136
5.1.3	Estimasi nilai <i>Willingness To Pay</i> (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City .....	136
5.2	Rekomendasi.....	137
5.3	Kelemahan Studi .....	137
5.4	Saran Studi Lanjutan .....	137
DAFTAR PUSTAKA .....		139

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Menurut Dirjen Perhubungan Udara (2018), Bandar Udara merupakan lapangan terbang yang diperuntukkan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik/turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi. Bandar Udara merupakan juga sebagai gerbang penting penghubung antara satu negara dengan negara lain atau dunia. Dikatakan penting karena didalamnya terdapat pergerakan perekonomian secara global. Tanpa adanya moda transportasi bandara yang tidak maksimal dapat menimbulkan tidak keefektifan serta dampak-dampak negatif yang berimpas pada sektor lainnya, maka dari itu untuk mencegah dampak-dampak negatif maka diperlukan sarana dan prasarana pendukung dalam moda transportasi bandara untuk mempermudah hubungan dengan negara lain.

Menurut PT.Angakasa Pura II (2015) Bandara Soekarno Hatta merupakan bandara internasional yang berada di Tangerang dengan pergerakan penumpang datang dan pergi. Pergerakan penumpang datang pada tahun 2014 sebanyak 28.074.338 jiwa dan pergerakan penumpang pergi pada tahun 2014 sebanyak 26.524.307 jiwa. Namun sayangnya, Bandara Soekarno Hatta belum memiliki akses yang memadai. Sampai saat ini akses ke bandara Soekarno Hatta hanya masih dapat dijangkau dengan menggunakan jalan tol.

Menurut Jasamarga (2016) Jalan tol dibangun untuk melengkapi pembangunan bandara Soekarno-Hatta di Tangerang adalah jalan tol Prof Dr.Sedyatmo sepanjang 14,30 km mulai dioperasikan pada tahun 1985. Namun jalan tol tersebut tidak hanya digunakan untuk akses menuju bandara Soekarno-Hatta saja tetapi menghubungkan juga ke jalur tol

dalam kota dan lingkaran luar Jakarta, sehingga menambah volume kendaraan yang melintasi jalan tol tersebut. Volume kendaraan dari tahun 2015-2016 yang melintas di jalan tol Prof Dr.Sedyatmo mengalami peningkatan yaitu dari 37,8 juta kendaraan menjadi 38,5 juta kendaraan. Dengan tingginya volume kendaraan karena adanya pergerakan menuju Bandara Soekarno Hatta, maka sering terjadi kemacetan pada jam sibuk, sehingga menghambat perjalanan menuju bandara Soekarno Hatta, untuk mengurangi terhambatnya perjalanan menuju bandara dibutuhkan suatu jenis transportasi yang bebas dari kemacetan tersebut yaitu kereta api. Terdapat beberapa alasan yang mendukung dalam pengadaan kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City, berikut ini adalah faktor-faktor tersebut :

1. Kepadatan lalu lintas yaitu salah satu penyebab terhambatnya suatu perjalanan. Sehingga adanya Kereta Api Bandara merupakan suatu solusi akses menuju bandara.
2. Angkutan ke Bandara itu sangat tergantung kepada jalan tol, kurangnya akses menuju ke bandara dapat menyebabkan perjalanan ke bandara membutuhkan waktu yang lama. Salah satu hal yang dapat menghambat perjalanan adalah tingkat kemacetan di jalan tol bandara yang semakin meningkat.
3. Angkutan umum yang dapat digunakan menuju bandara yaitu hanya taxi, travel, dan bus damri. Sehingga berdampak pada menumpuknya kendaraan di area bandara baik dari kendaraan umum maupun pribadi yang akhirnya mengakibatkan terjadinya kemacetan di area bandara tersebut.

Kereta api merupakan salah satu jenis transportasi massal untuk melengkapi kebutuhan masyarakat. Kereta api bandara Soekarno-Hatta ini pemberhentian terakhir pada stasiun kereta bandara saja, tidak berhenti pada terminal-terminal yang akan kita tuju, dan untuk melanjutkan ke terminal-terminal yang kita tuju bisa menggunakan *Skytrain*.

Dalam menetapkan tiket/tarif angkutan orang dan/atau barang dengan

kereta api Bandara perlu dibandingkan dengan kemampuan dan kemauan pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta untuk membayar sejumlah uang demi pelayanan jasa yang diberikan. Maka dari itu perlu ada kajian mengenai Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City.

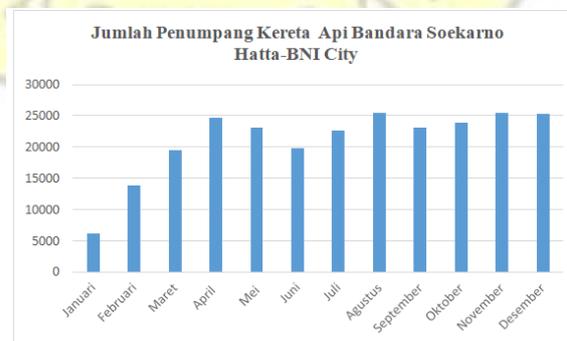
## 1.2 Isu Permasalahan

Berdasarkan dari gambaran latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa untuk mengurangi kemacetan menuju Bandara Soekarno Hatta karena adanya peningkatan volume kendaraan yaitu dari 37,8 juta kendaraan menjadi 38,5 juta kendaraan. Maka, dibutuhkan suatu jenis transportasi yang bebas dari kemacetan tersebut yaitu kereta api Bandara. Berikut adalah jumlah pengguna Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City :

**Tabel 1.1 Jumlah Pengguna Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City**

Bulan	Jumlah Penumpang
Januari	6266
Februari	13817
Maret	19433
April	24627
Mei	23140
Juni	19848
Juli	22665
Agustus	25453
September	23065
Oktober	23967
November	25386
Desember	25251

Sumber : PT.Railink (2018)



**Gambar 1.1 Diagram Jumlah Pengguna Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City**

Sumber : PT.Railink (2018)

Berdasarkan tabel dan grafik diatas bahwa pada tahun 2018 jumlah pengguna Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City mengalami kenaikan pada bulan januari-april, bulan juni-agustus, dan bulan oktober-november, serta mengalami penurunan pada bulan mei-juni, bulan agustus-september. Salah satu faktor yang mempengaruhi penurunan jumlah pengguna kereta api Bandara tersebut yaitu perbedaan tingkat pendapatan serta preferensi pengguna terhadap kualitas pelayanan kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City. Sehingga hal tersebut dijadikan sebagai faktor untuk melihat tarif yang harus dibayar oleh pengguna, apakah sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan membayar seseorang sehingga dapat meminimalisir terjadinya penurunan di kemudian hari dalam penggunaan kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City. Oleh karena itu terdapat berbagai macam pertanyaan yang terkait dengan Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) Pada pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City, diantaranya adalah

- a. Bagaimana Karakteristik Penumpang Kereta Api Bandara Soekarno Hatta- BNI City?
- b. Berapa estimasi nilai Ability To Pay (ATP) pada pengguna jasa Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City?
- c. Berapa estimasi nilai Willingness To Pay (WTP) pada pengguna jasa Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-BNI City?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

Tujuan dan sasaran disusun berdasarkan gambaran dari latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, yaitu sebagai berikut:

#### **1.3.1 Tujuan**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta- BNI City.

### 1.3.2 Sasaran

Adapun sasaran dalam penelitian ini, yaitu :

1. Teridentifikasinya karakteristik penumpang kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City
2. Teridentifikasinya estimasi nilai *Ability To Pay* (ATP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City
3. Teridentifikasinya estimasi nilai *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City
4. Terumuskannya rekomendasi kesesuaian atau kelayakan tarif berdasarkan nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City

### 1.4 Ruang Lingkup

Ruang Lingkup menjelaskan mengenai dari Ruang Lingkup Substansi dan Ruang Lingkup Wilayah Kajian, yaitu sebagai berikut:

#### 1.4.1 Ruang Lingkup Substansi

Adapun ruang lingkup substansi yang akan terdapat dalam kajian penelitian ini, meliputi :

1. Identifikasi karakteristik penumpang kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City, yaitu dengan menanyakan umur, jumlah pergerakan ke Bandara, moda yang sering digunakan, alternatif moda yang biasa digunakan, tempat tinggal/asal, maksud perjalanan, jumlah keluarga yang ditanggung
2. Identifikasi estimasi nilai *Ability To Pay* (ATP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City
  - Nilai *Ability To Pay* (ATP)

Dalam *Ability To Pay* (ATP) yaitu untuk mengetahui penghasilan pengguna perbulan, alokasi biaya transportasi, intensitas perjalanan

3. Identifikasi estimasi nilai *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City yang dilihat dari :

- Nilai *Willingness To Pay* (WTP)

Dalam *Willingness To Pay* (WTP) yaitu untuk mengetahui tarif kereta api per trip, dimensi kualitas jasa (kemudahan mendapatkan pelayanan, nyaman dalam memperoleh pelayanan, ketepatan waktu, tanggung jawab, kelengkapan), Utilitas atau maksud pengguna (tujuan perjalanan)

4. Terumuskannya rekomendasi kesesuaian atau kelayakan tarif berdasarkan nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City berdasarkan hasil analisis *Ability To Pay* (ATP) dan analisis dan *Willingness To Pay* (WTP)

#### **1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah**

Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta secara geografis berada di kecamatan Benda, Kota Tangerang. Bandara ini mulai beroperasi pada tahun 1985, menggantikan Bandar Udara Kemayoran (penerbangan domestik) di Jakarta Pusat, dan Halim Perdanakusuma di Jakarta Timur. Bandar Udara Kemayoran telah ditutup, sementara Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma masih beroperasi, melayani penerbangan charter dan militer. Terminal 2 dibuka pada tahun 1992.

Bandara Soekarno-Hatta memiliki luas 18 km<sup>2</sup>, memiliki 2 landasan paralel yang dipisahkan oleh 2 *taxiway* sepanjang 2,4 km. Terdapat dua bangunan terminal utama yaitu terminal 1 untuk semua penerbangan domestik kecuali penerbangan yang dioperasikan oleh Garuda Indonesia dan Terminal 2 melayani semua penerbangan internasional kecuali penerbangan Garuda.

Menurut PT.Angkasa Pura II (2015) Bandara Soekarno Hatta adalah bandara internasional yang berada di Tangerang dengan pergerakan penumpang datang dan pergi Pergerakan penumpang datang pada tahun 2014 sebanyak

28.074.338 jiwa dan pergerakan penumpang pergi pada tahun 2014 sebanyak

26.524.307 jiwa. Namun sayangnya, Bandara Soekarno Hatta belum memiliki akses yang memadai. Sampai saat ini akses ke bandara Soekarno Hatta hanya

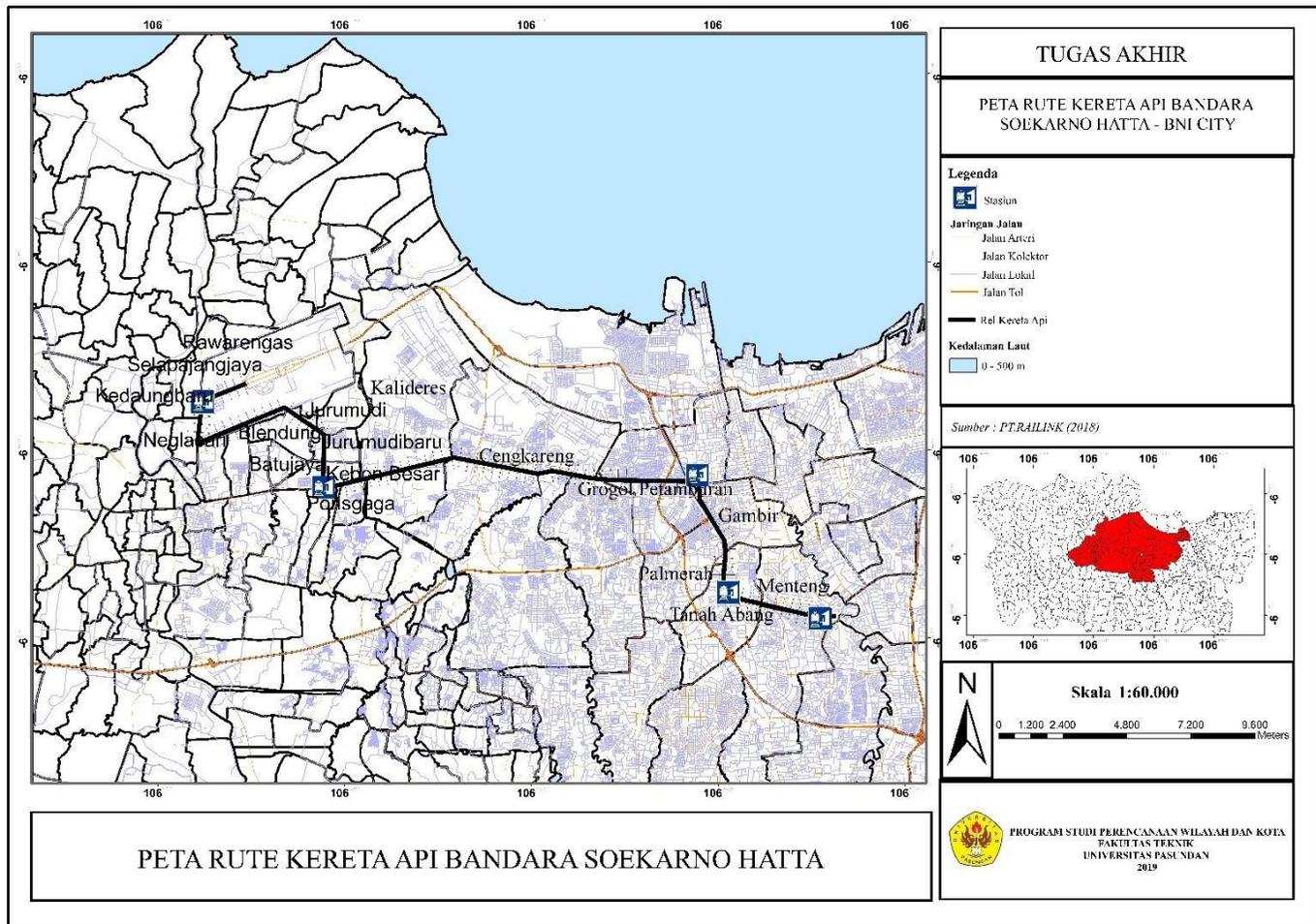
masih dapat dijangkau dengan menggunakan jalan tol. Dengan tingginya volume kendaraan karena adanya pergerakan menuju Bandara Soekarno Hatta, maka sering terjadi kemacetan pada jam sibuk, sehingga menghambat perjalanan menuju bandara Soekarno Hatta, untuk mengurangi terhambatnya perjalanan menuju bandara dibutuhkan suatu jenis transportasi yang bebas dari kemacetan tersebut yaitu kereta api.

Berdasarkan hasil observasi lapangan (2019) bahwa Kereta api merupakan salah satu jenis transportasi massal untuk melengkapi kebutuhan masyarakat. Kereta api bandara telah dibangun dengan stasiun utama di BNI City dan di Bandara Soekarno-Hatta. Stasiun BNI City berfungsi sebagai *City Air Terminal* yaitu dimana penumpang pesawat dapat melakukan check-in di Stasiun BNI City tersebut, dan jalur kereta api telah dibangun mulai dari Stasiun BNI City menuju Bandara Soekarno-Hatta melalui Pluit. Kereta api bandara Soekarno-Hatta ini pemberhentian terakhir pada stasiun kereta bandara, tidak berhenti pada terminal- terminal yang akan kita tuju, dan untuk melanjutkan ke terminal-terminal yang kita tuju bisa menggunakan *Skytrain*.

Berikut rute kereta api Bandara Soekarno Hatta.



Gambar 1.2 Rute KA Bandara Soekarno Hatta  
Sumber : PT Railink (2018)



**Gambar 1.3** Peta Rute Kereta Api Bandara Soekarno Hatta

Sumber : PT.Railink (2018)

## **1.5 Metodologi**

Sub bab ini yaitu menjelaskan mengenai metode-metode yang digunakan oleh peneliti yang terdiri dari Metode Pendekatan, Metode Pengumpulan Data, dan Metode Analisis

### **1.5.1 Metode Pendekatan**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif analisis dengan pendekatan kuantitatif, yaitu penelitian dengan data kuantitatif yang kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulan.

Pengertian metode deskriptif menurut Sugiyono (14:2015) merupakan metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Sedangkan menurut Drs.S. Margono (35:2005), metode pendekatan deskriptif kuantitatif merupakan pendekatan penelitian kuantitatif lebih banyak menggunakan logika hipotetiko verifikatif. pendekatan tersebut dimulai dengan berfikir deduktif untuk menurunkan hipotesis, kemudian melakukan pengujian di lapangan. kesimpulan atau hipotesis itu ditarik berdasarkan data empiris. dengan demikian penelitian kuantitatif lebih menekankan pada indeks-indeks dan pengukuran empiris.

### **1.5.2 Metode Pengumpulan Data**

Metodologi pengumpulan data berupa suatu teknik atau cara yang dilakukan dalam pengumpulan data. Pengumpulan data dilakukan untuk mendapatkan suatu informasi yang dibutuhkan dalam mencapai tujuan penelitian. Dalam melakukan pengumpulan data dapat dilakukan dengan cara pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder.

## A. Pengumpulan Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara) yang terdapat di wilayah kajian, yang mana sesuai dengan tujuan sebelum penelitian. Pengumpulan data primer terdiri dari:

### 1. Observasi Lapangan

Menurut Drs.S. Margono (158:2005), observasi adalah pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Dalam observasi penelitian ini yaitu untuk mengidentifikasi kondisi eksisting kereta api Bandara Soekarno Hatta seperti jumlah gerbong, trase atau jalur kereta api Bandara Soekarno Hatta, sarana dan prasarana yang mendukung kereta api Bandara Soekarno Hatta dengan menggunakan metode observasi dengan cara melakukan dokumentasi mengenai kondisi eksisting kereta api Bandara Soekarno Hatta dengan menggunakan alat berupa kamera digital atau kamera *handphone* dan hasilnya berupa dokumentasi foto.

**Tabel 1.1 Observasi Lapangan**

Sub Sasaran	Metode Observasi	Alat	Bentuk Data	Yang Diamati	Output
Kondisi Eksisting Kereta Api Bandara Soekarno Hatta	Dokumentasi	Kamera	Foto, LHS	Jumlah Gerbong	Dokumentasi fasilitas pada Kereta Api Bandara Soekarno Hatta
				Trase atau Jalur Kereta Api Bandara Soekarno Hatta	
				Sarana dan Prasarana yang mendukung Kereta Api Bandara Soekarno Hatta	

Sumber : Hasil Analisis (2019)

### 2. Wawancara atau Interview

Menurut Drs.S. Margono (165:2005), Wawancara atau *interview* adalah alat pengumpul informasi dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula, hal ini dilakukan kepada responden yang dapat dianggap mewakili suatu kelompok yang ada di wilayah kajian studi. Wawancara atau *interview* merupakan teknik pengumpulan data dalam metode survey yang menggunakan pertanyaan

secara lisan kepada responden atau pihak terkait. Dalam penelitian ini, wawancara ini dilakukan untuk mengetahui nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City.

**Tabel 1.2 Matriks Wawancara Penelitian**

Topik Wawancara	Tujuan Topik Wawancara	Metode Wawancara	Alat Wawancara	Narasumber
Jalur atau trase kereta bandara	Untuk mengetahui jalur atau trase kereta bandara Soekarno Hatta –BNI City	Teknik <i>Stratified Random Sampling</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Form Wawancara</li> <li>• Perekam suara</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PT.Railink</li> </ul>
Ketetapan tarif Kereta api bandara	Untuk mengetahui landasan di tetapkan tarif dengan harga tersebut			

Sumber : Hasil Analisis (2019)

### 3. Kuesioner

Menurut Drs.S. Margono (2005: 167), kuesioner merupakan alat pengumpul informasi dengan cara menyampaikan sejumlah pertanyaan tertulis unuk menjawab secara tertulis pula oleh responden, dengan sejumlah pertanyaan atau pernyataan tertulis tentang data faktual atau opini yang berkaitan dengan diri responden, yang dianggap fakta atau kebenaran yang diketahui dan perlu dijawab oleh responden.hal ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik penumpang, kemampuan membayar, keinginan membayar. Data penelitian ini diperoleh melalui wawancara dengan metode survei Teknik *Stratified Random Sampling*.

**Tabel 1.3 Matriks Kuesioner Penelitian**

Konsep Variabel	Topik Kuisisioner	Tujuan	Metode	Alat	Narasumber
<i>Ability To Pay (ATP)</i>	Penghasilan pengguna perbulan	Mengetahui penghasilan	Teknik <i>Stratified Random Sampling</i> (Teori Isaac and Michael) 209 responden dilihat dari tabel isaac secara langsung dengan tingkat error 5%	Form Kuisisioner	Masyarakat yang menggunakan jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City
	Alokasi biaya transportasi	Mengetahui biaya untuk transportasi			
	Intensitas perjalanan	Mengetahui Frekuensi perjalanan			
<i>Willingness To Pay (WTP)</i>	Dimensi kualitas jasa	Mengetahui kemudahan mendapatkan pelayanan, kenyamanan dalam memperoleh pelayanan, ketepatan waktu pelayanan, ketepatan waktu pelayanan, tanggungjawab, kelengkapan, kesopanan dan keramahan dalam memberikan pelayanan, pelayanan			

Konsep Variabel	Topik Kuisisioner	Tujuan	Metode	Alat	Narasumber
		pribadi, atribut pendukung linnya			
	Utilitas atau maksud pengguna	Mengetahui maksud pengguna menuju Bandara Soekarno Hatta			

Sumber : Hasil Analisis (2019)

## B. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder merupakan dari data-data tertulis yang didapatkan dari sumber-sumber lain yang dapat mendukung data-data yang diperoleh dari data primer yang di dapat dari buku-buku, sumber lain yang berkaitan dengan studi yang di kaji atau kegiatan kunjungan ke instansi terkait pada daerah yang telah ditetapkan sebagai wilayah. Instansi yang menjadi sasaran dalam pengumpulan data sekunder yaitu PT.Railink yang berlokasi pada Jalan Tanjung Karang No.1 Kelurahan Kebon Melati Kecamatan Tanah Abang, Jakarta Pusat.

**Tabel 1.4 Checklist Data Sekunder**

No.	Data	Instansi/Perusahaan	Jenis Data
1.	Jalur atau trase Kereta Api Bandara	PT.Railink	Peta dan SHP
2.	Ketetapan tarif Kereta Api Bandara		Dokumen
3.	Jumlah Penumpang Kereta Api Bandara		Dokumen
4.	Panjang Jalur atau Trase Kereta Api Bandara		Dokumen

Sumber : Hasil Analisis (2019)

## C. Metode Sampling

Menurut Sugiyono (2010) Teknik penentuan sampel yang digunakan dalam kajian ini adalah *Stratified Random Sampling* dimana penelitian ini

tidak dilakukan pada seluruh populasi atau penduduk yang berada di wilayah kajian, tapi terfokus pada target yaitu populasi yang menggunakan jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta yang berada di wilayah kajian untuk kepentingan pekerjaan, pendidikan, bisnis dan lain-lain.

Dalam penelitian ini, penentuan sampel menggunakan teknik *Stratified Random Sampling* yaitu ditentukan berdasarkan atas suatu pertimbangan tertentu dengan kriteria usia >15 tahun yang menggunakan jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta, berpenghasilan, dan melakukan perjalanan ke Bandara Soekarno Hatta lebih dari 2 kali perjalanan/tahun. Metode ini digunakan untuk melakukan wawancara pada PT. Railink, dan Masyarakat Pengguna Jasa Kereta Api Bandara. *Stratified Random Sampling* akan selesai digunakan ketika sudah mendapatkan data yang diperlukan.

#### D. Metode Analisis

##### A. Variabel Analisis

Penentuan variabel analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta – BNI City dapat dirinci berdasarkan sasaran sebagai berikut :

**Tabel 1.5 Variabel Analisis**

No	Analisis	Variabel	Sumber
1.	Karakteristik penumpang kereta api bandara Soekarno Hatta – BNI City	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umur</li> <li>- Jumlah pergerakan ke Bandara</li> <li>- Moda yang sering digunakan</li> <li>- Alternatif moda yang biasa digunakan, tempat tinggal/asal</li> <li>- Maksud perjalanan</li> <li>- Jumlah keluarga yang ditanggung</li> </ul>	Safitri, 2016

No	Analisis	Variabel	Sumber
2.	Estimasi nilai <i>Ability To Pay</i> (ATP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta – BNI City	<b><i>Ability To Pay</i> (ATP)</b> a. Penghasilan keluarga perbulan b. Alokasi biaya transportasi c. Itensitas perjalanan	Safitri, 2016
3.	Estimasi nilai <i>Willingness To Pay</i> (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta – BNI City	<b><i>Willingness To Pay</i> (WTP)</b> a. Produk yang ditawarkan b. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan c. Utilitas atau maksud tujuan	Safitri, 2016
4.	Rekomendasi nilai <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta – BNI City	Analisis <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan Analisis <i>Willingness To Pay</i> (WTP)	Safitri, 2016

Sumber : Hasil Analisis (2019)

## B. Teknis Analisis

Teknik analisis dirincikan berdasarkan sasaran yang sebelumnya telah ditentukan sebagai berikut :

### 1. Identifikasi karakteristik penumpang kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City

- a. Umur
- b. Jumlah pergerakan ke Bandara
- c. Moda yang sering digunakan
- d. Alternatif moda yang biasa digunakan, tempat tinggal/asal
- e. Maksud perjalanan
- f. Jumlah keluarga yang ditanggung

### 2. Identifikasi estimasi nilai Ability To Pay (ATP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City

Estimasi nilai *Ability To Pay* (ATP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta dengan melihat :

#### - Analisis *Ability To Pay* (ATP)

Menurut Safitri, tahun 2016 yaitu menggunakan metode Household Budget dapat dicari besaran *Ability To Pay* (ATP) yaitu terdapat 2 (dua) besaran ATP :

$$1. \text{ATP}_{\text{Pumum}} = \frac{\text{It.Pp.Pt}}{\text{Tt}}$$

**Dimana :**

It : Total pendapatan keluarga per bulan (Rp/Kel/Bulan)

Pp : Persentase pendapatan untuk transportasi perbulan 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)

$$2. \text{ATP}_{\text{resp/trip}} = \frac{\text{Irs.Pp.Pt}}{\text{Trs}}$$

**Dimana :**

ATP<sub>resp</sub> : 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)

Dengan menggunakan metode travel cost individual ATP yang dapat diterima oleh pengguna jasa, yaitu :

$$\text{ATP}_{\text{individual}} = \frac{tc. \%TC}{D}$$

**Dimana :**

Ic : Penghasilan

%TC : Persentase dari penghasilan untuk travel cost

D : Frekuensi perjalanan

### 3. Identifikasi estimasi nilai *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City

Estimasi nilai *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta dengan melihat :

- Analisis *Willingness To Pay* (WTP)

*Willingness To Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut.

Menurut Safitri (2016), Nilai WTP yang diperoleh dari masing-masing responden yaitu berupa nilai maksimum rupiah yang bersedia dibayarkan oleh responden untuk tarif angkutan jasa kereta api, dan diolah untuk mendapatkan nilai rata-rata (*mean*) dari nilai WTP tersebut, dengan rumus sebagai berikut :

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i$$

**Dimana:**

MWTP : Rata-rata WTP

n : Ukuran Sampel

WTP<sub>i</sub> : Nilai WTP maksimum responden ke i

### 4. Terumuskannya rekomendasi nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City

Rekomendasi nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City

dapat diperoleh melalui Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan Analisis *Willingness To Pay* (WTP)

### A. Teknik Sampling

Menurut Masyhuri dan Zainuddin (2008: 155) sampel adalah satu contoh yang diambil dari populasi. Teknik sampling yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah *Stratified Random Sampling*. Menurut Sugiyono dalam teknik *Stratified Random Sampling* yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu, yaitu sampel dari masyarakat yang menggunakan jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta. Maka dalam menentukan banyak sampel penelitian terhadap populasi yaitu menggunakan tabel Isaac dan Michael yang dimana jumlah populasi sebesar 395 penumpang/hari dengan tingkat error sebesar 5% didapatkan jumlah responden sebanyak 209 responden.

### B. Matriks Analisis

Untuk memudahkan proses penelitian, dapat dibentuk suatu matriks analisis yang dapat dilihat pada tabel berikut ini :

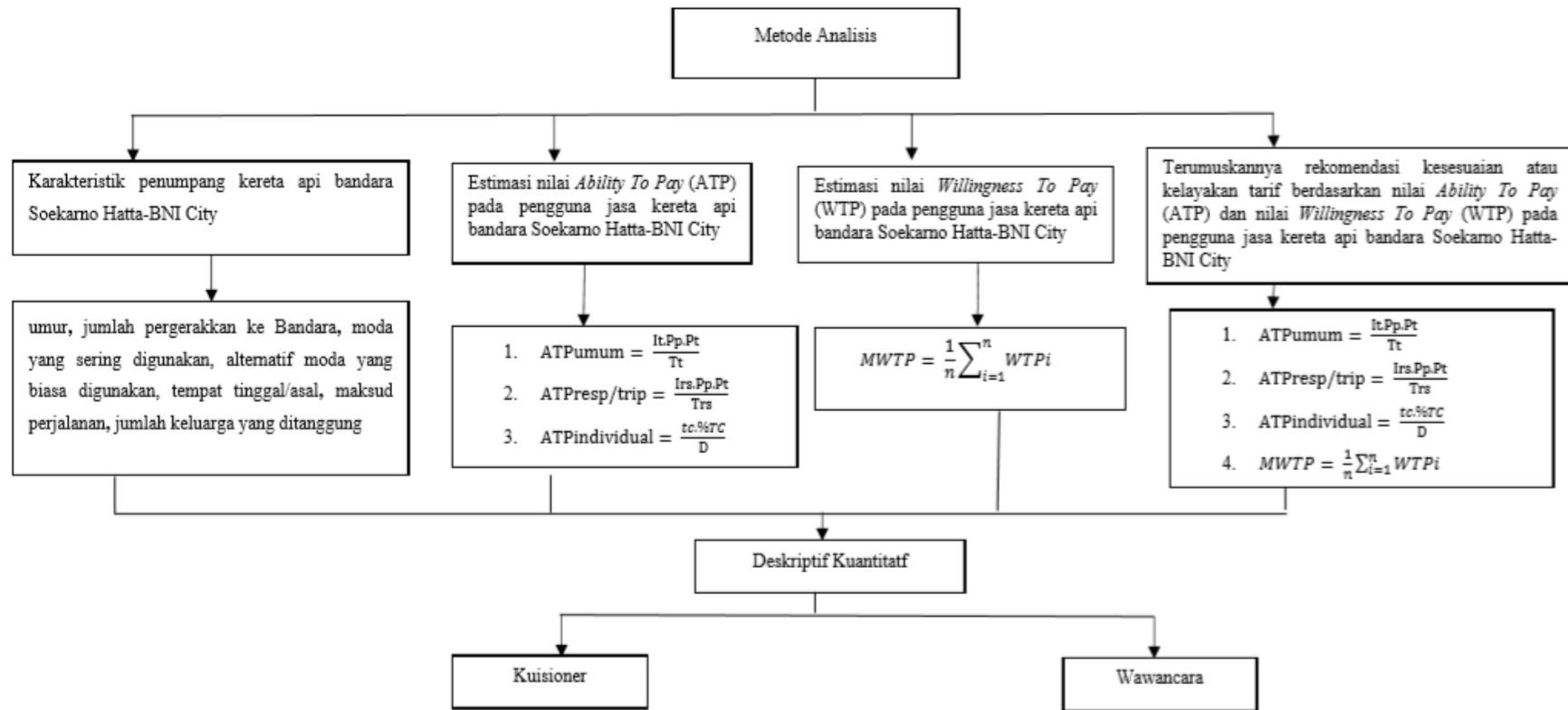
**Tabel 1.6 Matriks Analisis**

No	Output	Metodologi	Teknik Analisis	Jenis Data	Sumber
1.	karakteristik penumpang kereta api Soekarno Hatta-BNI City	Observasi Lapangan	Deskriptif Kuantitatif	Karakteristik Responden 2019	Pengumpulan data primer : Kuesioner dan Wawancara
2.	Estimasi nilai <i>Ability To Pay</i> (ATP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observasi Lapangan</li> <li>- Pengumpulan data dari instansi</li> <li>- <math>ATP_{\text{Pumum}} = \frac{It.Pp.Pt}{Tt}</math></li> <li>- <math>ATP_{\text{Presp}} = \frac{Irs.Pp.Pt}{\text{trip} \times Trs}</math></li> <li>- <math>ATP_{\text{individual}} = \frac{tc.\%TC}{D}</math></li> </ul>	Deskriptif Kuantitatif	Nilai ATP ( <i>Ability To Pay</i> ) tahun 2019	

No	Output	Metodologi	Teknik Analisis	Jenis Data	Sumber
3.	Estimasi nilai Willingness To Pay (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observasi Lapangan</li> <li>- Pengumpulan data dari instansi</li> <li>- <math>MWTP = \sum_{i=1}^n WTP_i</math></li> </ul>	<p>Deskriptif</p> <p>Kuantitatif</p>	<p>Nilai WTP (<i>Willingness To Pay</i>) tahun 2019</p>	
4.	Rekomendasi kesesuaian atau kelayakan tarif berdasarkan nilai Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) pada pengguna jasa kereta api bandara Soekarno Hatta-BNI City	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observasi Lapangan</li> <li>- Pengumpulan data dari instansi</li> <li>- <math>ATP_{\text{umum}} = \frac{It.Pp.Pt}{Tt}</math></li> <li>- <math>ATP_{\text{presp}} = \frac{Irs.Pp.Pt}{\text{trip} \times Trs}</math></li> <li>- <math>ATP_{\text{individual}} = \frac{tc.\%TC}{D}</math></li> <li>- <math>MWTP = \sum_{i=1}^n WTP_i</math></li> </ul>	<p>Deskriptif</p> <p>Kuantitatif</p>	<p>Rekomendasi kesesuaian atau kelayakan tarif berdasarkan nilai <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) tahun 2019</p>	

Sumber : Hasil Analisis (2019)

### C. Kerangka Analisis



Gambar 1.3 Kerangka Analisis

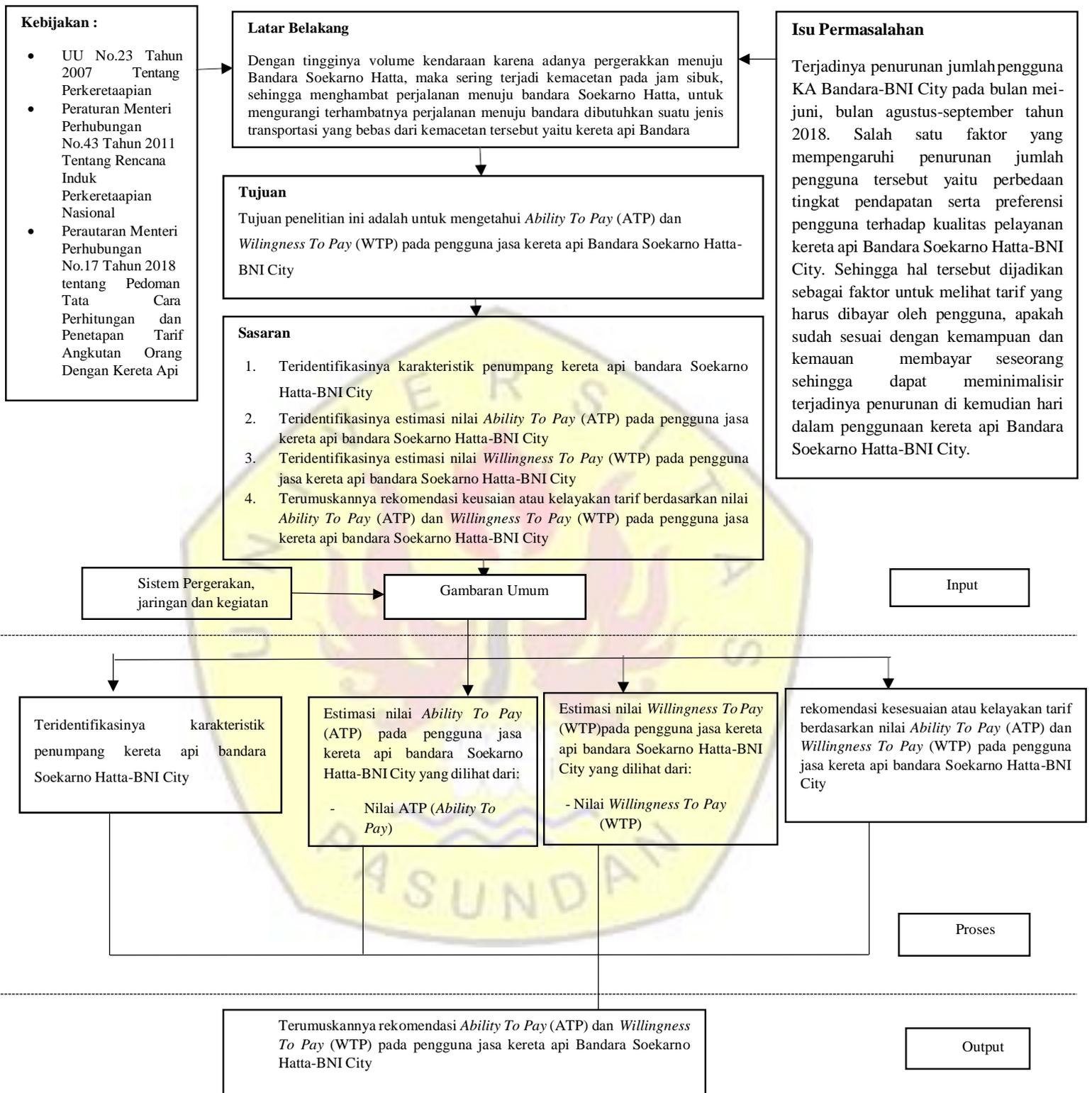
## 1.6 Batasan Studi

**Batasan studi untuk penelitian ini adalah :**

- a. Ruang lingkup wilayah hanya mengkaji kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City
- b. Penelitian ini ditujukan pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City



## 1.7 Kerangka Pemikiran



Gambar 1.4 Kerangka Pemikiran

## **1.8 Sistematika Pembahasan**

Sistematika laporan proposal Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta, antara lain meliputi:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Membahas mengenai latar belakang, Rumusan Masalah, Tujuan dan Sasaran, Ruang Lingkup yang terdiri atas Ruang Lingkup Wilayah dan Ruang Lingkup Substansi, Metodologi, Kerangka Pemikiran, serta sistematika pembahasan mengenai Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Membahas mengenai berbagai tinjauan kebijakan, tinjauan teori, dan studi terdahulu yang terkait dengan kajian Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City

### **BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH**

Membahas mengenai gambaran umum wilayah yang terkait dengan Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Membahas mengenai hasil dan pembahasan yang terkait kajian Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City

### **BAB V PENUTUP**

Membahas mengenai kesimpulan dan sasaran yang terkait kajian Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada pengguna jasa kereta api Bandara Soekarno Hatta-BNI City

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. Jurnal

- Ahman, Eeng., & Rohmana, Yana. 2009. Teori Ekonomi Mikro. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia
- Edison, Bambang. 2011. Analisis Nilai Willingness To Pay (WTP) Angkutan Pengguna Angkutan Becak Motor Di Kota Ujung Batu. Jurnal Aptek. Volume 3. Nomer 3 : Halaman 102-105
- Frans, J. H., Messah, Y.A., & Issu, N. T. 2016. Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP), dan Willingness To Pay (WTP) di Kabupaten TTS. Jurnal Teknik Sipil. Volume 5. Nomer 2 : Halaman 185-198
- Hariwahyudi, R., Suprpto, D. F., & Malkhamah, S. 2016. Pelayanan Dan Tarif Kereta Api Perkotaan Di Yogyakarta. Jurnal Transportasi. Jurnal Transportasi. Volume 16. Nomer 3 : Halaman 173-182
- Kasyful Mahalli, Julien. 2014. Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Railink Service). Jurnal Ekonomi dan Keuangan. Volume 2. Nomer 3 : Halaman 167-179
- Nisa Febrianti, Yopi. 2014. Permintaan Dalam Ekonomi Mikro. Jurnal Edunomic. Volume 2. Nomer 1 : Halaman 16-24
- Rahardja, Prathama dan Mandala Manurung. 2008. Pengantar Ilmu Ekonomi (Mikroekonomi & Makroekonomi) Edisi Ketiga. Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia
- Ridwan. 2018. Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Pengguna Sepeda Motor Di Wilayah DIY Terhadap Rencana Pengoperasian Kereta Api Perkotaan (Studi Kasus Kereta Api perkotaan Magelang-Yogyakarta-Bantul). Jurnal Civil Engineering and Environmental Symposium 2018. Universitas Gajah Mada

- Ridwan, U., Priyanto, S., & Suparma, L. B. 2018. Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Pengguna Sepeda Motor, Mobil Pribadi dan Bus di Wilayah Yogyakarta dan Bantul terhadap Pengoperasian Kereta Api Perkotaan. *Jurnal Riset Daerah*. Volume 17. Nomer 1 : Halaman 2941-2971
- Rohani. 2015. Evaluasi Kelayakan Tarif Angkutan Penyeberangan (Pelayaran Rakyat) Di Kawasan Wisata Gili Pemenang Lombok Utara. *Jurnal Spektrum Sipil*. Volume 2. Nomer 2 : Halaman 172- 181
- Safitri, Revy. 2016. Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (Atp) Dan Willingness To Pay (Wtp) Di Kota Pangkalpinang. *Jurnal Fropil*. Volume 4. Nomer 2 : Halaman 156- 164
- Sekar, Arum dan Samin. 2014. Analisa Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, ATP, dan WTP. *Jurnal Media Teknik Sipil*. Volume 12. Nomer 2 : Halaman 183-190
- Setiawan, Danny. 2018. Analisis Preferensi Penggunaan Moda Kereta Api Bandara Menuju New Yogyakarta International Airport. *Semesta Teknika*. Volume 21. Nomer 1 : Halaman 43-52
- Suhartono, Sumarsono, & Handajani.. 2003. Analisis Keterjangkauan Daya beli Pengguna Jasa Angkutan Umum Dalam Membayar Tarif . *Jurnal Pilar*. Volume 12. Nomer 2 : Halaman : 73-88
- Yudaningrum, Farida dkk. 2016. Evaluasi Penerapan Tarif Angkutan Umum Kereta Api Berdasarkan BOKA, ATP dan WTP (Studi Kasus: KA Kamandaka Jurusan Semarang-Purwokerto). *Jurnal Prosiding seminar Nasional*. Universitas PGRI Semarang

## **2. Buku**

- Masyhuri dan Zainuddin,M. 2008. *Metodologi Penelitian: Pendekatan Praktis dan Aplikasi*. Bandung: Refika Aditama
- Margono. 2005. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta

Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Manajemen. Bandung: Alfabeta.

Salim, Abbas. 2002. Manajemen Transportasi. PT. Raja Grafindo Persada.  
Jakarta

Tamin, Ofyar Z, 2000, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, ITB,  
Bandung

Verma dan Ramanayya. 2015. Public Transport Planning and Management in  
Developing Countries. Boca Raton : Taylor & Francis Group

Warpani, P. Suwardjoko. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.  
ITB. Bandung

### **3. Kebijakan/Peraturan**

Keputusan Direksi PT.Kereta Api Indonesia (PERSERO) No.  
KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 tentang Syarat-syarat dan Tarif  
Angkutan Kereta Api Penumpang

Keputusan Menteri Perhubungan Nomer Km.35 Tahun 2003 Tentang  
Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum

Peraturan Menteri Perhubungan No.17 Tahun 2018 tentang Pedoman Tata  
Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan  
Kereta Api

Peraturan Menteri Perhubungan No.43 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk  
Perkeretaapian Nasional

UU No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

UU No.26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang

### **4. Dinas/Badan/Lembaga**

Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No.1 Tahun 2012 tentang Rencana  
Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi DKI Jakarta tahun 2030

Peraturan Presiden No.83 tahun 2011 tentang penugasan kepada  
PT.Kereta Api Indonesia (PERSERO)

PT.Railink

## 5. Skripsi/Tesis

Purwono, Rudi. 2005. Tesis : Evaluasi Pelayanan Angkutan Kereta Api Komuter Koridor Jakarta Kota-Bogor

Sontikasyah, Elyis. 2010. Tesis : Analisis Kesiediaan Membayar Pengguna Jasa Bus Trans Pakuan Kota Bogor (Willingness To Pay) Dengan Metode Valuasi Kontingensi

Yuniarti, Tati. 2009. Skripsi : Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Wilingness To Pay (Studi Kasus PO. ATMO Trayek Palur-Kartasura di Surakarta)

