

Analisis Tarif Kereta Komuter Surabaya-Porong Ditinjau Dari Kemampuan Dan Kemauan Membayar (Atp Dan Wtp) Pengguna Jasa

Amrita Winaya¹, dan Jenny Caroline¹
Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya¹
e-mail: amrita.winaya@itats.ac.id

ABSTRACT

The increase in population and activities has led to an increase in movement from Surabaya to Sidoarjo and vice versa. To accommodate this movement, the residents of those two areas can use Surabaya-Porong commuter train with tariff of Rp 5000,-. Determination of the amount of this tariff is often not in accordance with the ability of the community as service users, especially the captive riders group. The purpose of this study was to identify the characteristics of respondents of Surabaya-Porong commuter train users, to find out the amount of ATP and WTP value, and to calculate the amount of additional tariffs if service improvements are made. Results indicated that the average cost allocation for the use this train service is 0,96% of the total transportation costs, the average ATP value is Rp 420,5 and the tariff to Rp 10.000,- which is the highest tariff if an improvement in service quality is carried out, namely in the form of vehicle convenience and saving travel time.

keywords: *ability to pay, willingness to pay, commuter train, tariff*

ABSTRAK

Meningkatnya jumlah penduduk dan aktivitasnya menyebabkan bertambahnya pergerakan dari Surabaya menuju ke Sidoarjo dan sebaliknya. Untuk mengakomodasi pergerakan ini masyarakat dapat menggunakan kereta komuter yaitu Komuter Surabaya-Sidoarjo dengan tarif sebesar Rp 5000,-. Penetapan besarnya tarif ini seringkali tidak sesuai dengan kemampuan masyarakat sebagai pengguna jasa, terutama kelompok *captive riders*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik responden pengguna kereta komuter Surabaya-Porong, mengetahui besaran nilai ATP dan WTP, serta menghitung besarnya penambahan tarif apabila dilakukan peningkatan pelayanan. Hasil yang diperoleh adalah rata-rata alokasi biaya untuk penggunaan jasa kereta ini adalah 0,96% dari total biaya transportasi, nilai ATP rata-rata adalah Rp 420,5 dan tarif menjadi Rp 10.000,- yang merupakan tarif tertinggi apabila dilakukan peningkatan kualitas pelayanan yaitu berupa kenyamanan dan hemat waktu tempuh perjalanan.

Kata kunci: ATP WTP, kereta komuter, penentuan tarif

PENDAHULUAN

Dengan semakin berkembangnya teknologi transportasi jalan raya, dominasi kendaraan pribadi dapat terlihat pada daerah urban maupun sub urban [1]. Salah satu solusi untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi adalah dengan penyediaan transportasi publik. Namun adakalanya pelayanan transportasi publik tersebut masih sangat buruk dari segi kuantitas maupun kualitasnya. Demikian halnya dengan pengembangan transportasi massal di Kota Surabaya, penyediaannya masih kurang terintegrasi, baik di dalam kota maupun antara daerah-daerah di sekitarnya.

Bertambahnya jumlah penduduk yang tinggal di luar kota di sekitar Surabaya tetapi mempunyai aktivitas di Kota Surabaya menyebabkan meningkatnya pergerakan dari dan menuju kota tersebut [2]. Untuk mengakomodasi perpindahan tersebut maka pemerintah yaitu PT. KAI menyediakan angkutan jalan raya berbasis rel yang menghubungkan antara Surabaya dengan Sidoarjo berupa kereta komuter, yang melayani trayek dari Stasiun Surabaya Kota sampai dengan Stasiun Porong yang berada di Kabupaten Sidoarjo. Komuter Surabaya-Porong atau juga dikenal dengan KRL Delta Express merupakan sarana transportasi jalan rel yang menghubungkan antara

Kota Surabaya dengan Sidoarjo (Porong). Kereta api ini menjadi pilihan utama bagi masyarakat yang melakukan perjalanan pada koridor Surabaya-Sidoarjo.

Tarif merupakan salah satu indikator pelayanan transportasi publik, hal ini dikarenakan tarif mempengaruhi keberlangsungan operasional angkutan umum. Pada aspek kebijakan, tarif yang berlaku ditinjau dari sisi konsumen dan penyelenggara angkutan umum [3]. Kereta api komuter Surabaya-Porong adalah salah satu kereta api kelas ekonomi jarak dekat yang tarifnya ditetapkan sebesar Rp.5.000/penumpang. Dalam penetapan tarif kereta api di samping memperhatikan faktor daya beli atau kemampuan membayar dari pengguna jasa atau penumpang yaitu *Ability to Pay* (ATP) atau kemampuan membayar dan *Willingness to Pay* (WTP) atau kemauan membayar, mengingat kompetitor pada moda transportasi yang lain misalnya bis dengan rute yang sama dapat menawarkan tarif yang lebih terjangkau dan juga pelayanan yang lebih baik.

Penetapan besarnya tarif KRL ini seringkali tidak sesuai dengan kemampuan masyarakat sebagai pengguna jasa, terutama bagi masyarakat kelompok *captive users* yang mengandalkan angkutan umum dan tidak mempunyai alternatif angkutan lainnya [4]. Penelitian ini mempunyai tujuan untuk mengetahui karakteristik responden pengguna jasa dan mengidentifikasi besaran nilai ATP dan WTP pengguna jasa kereta komuter Surabaya-Porong, serta untuk meninjau jenis pelayanan yang perlu ditingkatkan pada kereta komuter ini apabila dilakukan penambahan tarif. Pada penelitian ini analisis dibatasi hanya pada perhitungan tarif berdasarkan ATP dan WTP tanpa mempertimbangkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

TINJAUAN PUSTAKA

Penentuan Jumlah Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang akan diteliti, sampel haruslah dapat mewakili karakteristik populasi. Jika populasi yang ada berjumlah kurang dari atau sama dengan 100 maka sampel yang diambil juga 100, akan tetapi bila populasinya lebih dari 100 maka sampel yang diambil sebesar 10-15% dari populasi, atau 20-25% dari populasi [5].

Definisi Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)

Ability To Pay (ATP) atau kemampuan membayar merupakan besarnya kemampuan masyarakat untuk membayar jasa angkutan yang digunakannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP terdiri atas besarnya penghasilan, kebutuhan transportasi, intensitas atau frekuensi perjalanan, biaya transportasi, serta persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi. Sedangkan *Willingness To Pay* (WTP) adalah kemauan pengguna jasa memberikan pembayaran atas jasa yang diperoleh. Faktor-faktor yang mempengaruhi besaran WTP adalah produk yang ditawarkan oleh penyedia jasa, kuantitas dan kualitas produk yang disediakan, utilitas pengguna terhadap jasa transportasi tersebut, serta perilaku atau karakteristik pengguna [6].

Penentuan Nilai ATP

Nilai ATP dapat ditentukan berdasarkan alokasi biaya yang digunakan untuk transportasi, persentase biaya untuk penggunaan jasa angkutan, serta intensitas atau frekuensi perjalanan. Nilai ATP ini menunjukkan kemampuan pengguna jasa dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya [7]. Adapun persamaan untuk mengetahui besaran nilai ATP tersebut yaitu:

$$ATP = \frac{I_x \times P_p \times P_t}{T_r} \dots\dots\dots(2)$$

dengan:

ATP : kemampuan membayar responden (Rp)

I_x : tingkat penghasilan responden per bulan (Rp)

Pp : persentase penghasilan untuk transportasi per bulan
Pr : persentase biaya transportasi yang digunakan untuk jasa angkutan
Tr : frekuensi perjalanan responden per bulan

Penentuan Nilai WTP

Besarnya nilai WTP diperoleh dari penjumlahan antara nilai tarif menurut persepsi penumpang dengan biaya yang harus dikeluarkan apabila terdapat peningkatan layanan [8]. Persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$WTP = T + B$$

dimana:

T : tarif angkutan yang layak saat ini menurut penumpang

B : biaya yang perlu ditambahkan untuk peningkatan pelayanan

Hubungan Antara ATP dan WTP

Menurut Zohra (2011) dalam penentuan tarif seringkali terdapat benturan antara besaran nilai ATP dan WTP, yaitu dapat diuraikan sebagai berikut [9]:

1. ATP > WTP

Jika terjadi nilai ATP lebih besar dari WTP, kondisi ini menunjukkan bahwa pengguna jasa mempunyai penghasilan yang relatif tinggi namun utilitas terhadap jasa yang digunakannya cenderung rendah. Sehingga apabila kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar jasa yang digunakan maka pengguna tersebut termasuk dalam kategori *choiced riders*.

2. ATP < WTP

Kondisi ini menunjukkan keinginan pengguna untuk membayar jasa lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Apabila terjadi kondisi seperti ini maka pengguna jasa disebut dengan *captive riders*. Hal ini dapat terjadi jika penghasilan pengguna relatif rendah akan tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif tinggi. Keinginan pengguna jasa untuk mebayar ongkos perjalanan yang dilakukannya dipengaruhi oleh utilitas.

3. ATP = WTP

Pada kondisi ini terdapat keseimbangan antara utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan. Kemampuan membayar sama dengan keinginan membayar jasa yang digunakan oleh konsumen tersebut.

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian ini adalah pada kereta komuter Surabaya-Porong dengan mengambil sampel penumpang kereta tersebut sebagai respondennya. Metode pengambilan sampel pada pengumpulan data primer merupakan bagian penting sebelum mendeskripsikan nilai perkiraan berupa ATP WTP dan variabel-variabel yang mempengaruhinya [10]. Data primer yang digunakan pada penelitian ini yaitu berupa karakteristik responden pengguna jasa kereta komuter Surabaya-Porong, biaya transportasi yang digunakan, frekuensi penggunaan moda, dan besarnya penambahan biaya apabila dilakukan peningkatan kualitas layanan.

Sebelum pengumpulan data primer, terlebih dahulu dilakukan survei pendahuluan untuk mengetahui jumlah penumpang kereta komuter Surabaya-Porong selama satu minggu, yang bertujuan untuk mengetahui rata-rata jumlah penumpang kereta api komuter Surabaya-Sidoarjo. Dari survei pendahuluan tersebut dapat ditentukan jumlah sampel sebanyak 17 orang responden. Pada kuesioner yang diberikan kepada responden diajukan beberapa pertanyaan terkait dengan kemampuan membayar dan kemauan membayar, diantaranya yaitu penghasilan per bulan, alokasi biaya transportasi per bulan, persentase biaya transportasi untuk komuter Surabaya-Porong, besarnya penambahan biaya jika dilakukan perbaikan kualitas pelayanan, serta prioritas pelayanan jasa kereta komuter tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis yang dilakukan pada penelitian ini meliputi analisis deskriptif, analisis nilai ATP dan WTP, serta jenis pelayanan apa yang perlu ditingkatkan pada kereta komuter ini. Masing-masing hasil analisis tersebut diuraikan di bawah ini:

Analisis Deskriptif

Berdasarkan hasil survei kuesioner kemudian dibuat rekapitulasi data, lalu dihitung persentase alokasi biaya transportasi per bulan, selanjutnya juga dihitung persentase alokasi biaya untuk penggunaan jasa kereta komuter Surabaya-Porong. Hasilnya dapat dilihat pada grafik berikut ini:

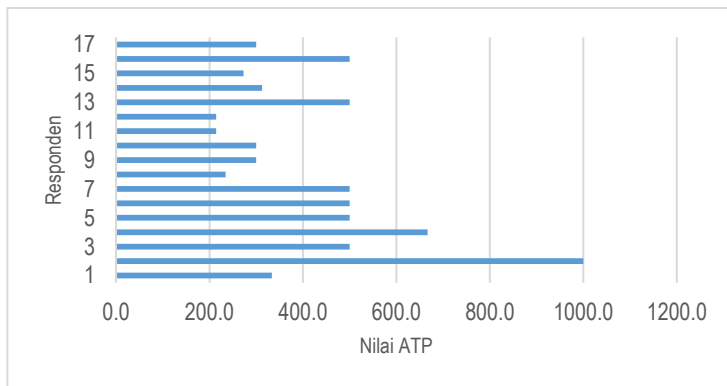


Gambar 1. Persentase Alokasi Biaya Transportasi dan Biaya Komuter Surabaya-Porong

Dari grafik tersebut dapat diketahui bahwa persentase terendah untuk biaya transportasi per bulan adalah 4,29% sedangkan persentase tertinggi adalah 20%. Sedangkan untuk alokasi biaya kereta api komuter Surabaya-Porong yaitu antara 0,14% sampai dengan 3,50%. Angka-angka ini menunjukkan bahwa penggunaan jasa kereta komuter masih sangat jarang, yaitu terlihat dari persentasenya berada di bawah 10%. Persentase biaya transportasi kereta komuter ini diperoleh dari perhitungan jumlah biaya transportasi komuter dibagi dengan jumlah biaya transportasi per bulannya.

Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)

Untuk menghitung nilai ATP yaitu dengan menggunakan rumus (2) diatas. Hasil perhitungannya ditunjukkan pada grafik berikut ini:



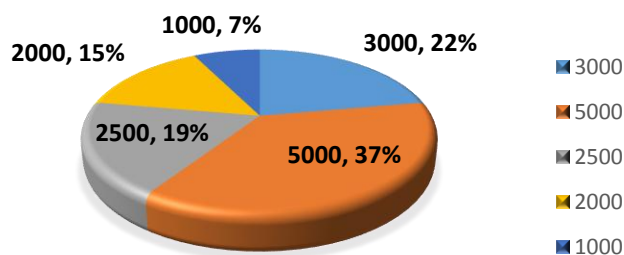
Gambar 2. Nilai ATP Kereta Komuter Surabaya-Porong

Perhitungan nilai ATP sesuai dengan persamaan 2 diatas. Nilai ATP tertinggi adalah sebesar Rp 1000,- dan nilai ATP terendah adalah Rp 214,3 sedangkan ATP rata-rata responden adalah Rp 420,5. Dari angka-angka tersebut dapat diketahui bahwa kemampuan membayar pengguna jasa kereta komuter Surabaya-Porong masih sangat rendah.

Sedangkan tarif menurut persepsi pengguna sudah cukup yaitu sebesar Rp 5000,- . Pada penelitian ini nilai WTP lebih besar dari nilai ATP sehingga dapat dikatakan bahwa responden mempunyai penghasilan yang tinggi namun utilitas terhadap jasa kereta komuter Surabaya-Porong sangat rendah. Dengan demikian sebagian besar responden merupakan kategori *choiced riders*, atau mempunyai alternatif moda transportasi selain kereta komuter ini.

Analisis Penambahan Tarif Kereta Komuter Surabaya-Porong

Berdasarkan hasil survei kuesioner, dapat diidentifikasi besarnya penambahan tarif apabila dilakukan peningkatan kualitas pelayanan. Responden memberikan nominal besarnya tarif yang ditambahkan yaitu antara Rp 1000,- sampai dengan Rp 5000,-. Persentase masing-masing penambahan tarif tersebut digambarkan pada grafik berikut ini:



Gambar 3. Persentase Besaran Penambahan Tarif

Dari grafik diatas dapat diketahui bahwa nilai penambahan tarif terbanyak adalah 37% yaitu sebesar Rp 5000,- dan yang terendah adalah 7% yaitu Rp 1000,-. Sementara tarif menurut persepsi pengguna sesuai dengan tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp 5000,- jika tidak ada peningkatan kualitas pelayanan. Dengan demikian apabila dilakukan peningkatan kualitas pelayanan maka tarif yang berlaku menjadi Rp 10.000,- yang merupakan tarif paling tinggi. Adapun prioritas peningkatan kualitas pelayanannya berupa kenyamanan dan hemat waktu atau dapat mempersingkat waktu tempuh perjalanan.

KESIMPULAN

Dari perhitungan dan analisis yang telah dilakukan, dapat diambil kesimpulan penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Karakteristik responden pengguna jasa kereta komuter Surabaya-Porong ditinjau dari alokasi biaya transportasi per bulan, nilai rata-ratanya adalah 8,41%. Sedangkan jika dilihat dari alokasi biaya penggunaan jasa komuter Surabaya-Porong adalah 0,96%.
2. Nilai ATP rata-rata pengguna kereta komuter Surabaya-Porong adalah sebesar Rp 420,5. Untuk nilai ATP tertinggi adalah Rp 1000,- dan nilai ATP terendah sebesar Rp 214,3.
3. Besarnya WTP menurut persepsi pengguna sudah sesuai dengan tarif yang saat ini berlaku yaitu Rp 5000,- sedangkan jika dilakukan peningkatan kualitas pelayanan maka tarif tertinggi menurut pengguna adalah Rp 10.000, dimana kualitas yang ditingkatkan berupa kenyamanan dan hemat waktu tempuh perjalanan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Munawar, Ahmad., “Pengembangan Transportasi Yang Berkelanjutan”. Pidato Pengukuhan Guru Besar. Universitas Gadjah Mada. 2007.
- [2] Setiawan, Rudy., “Analisa Tingkat Kepuasan Pengguna Kereta Api Komuter Surabaya-Sidoarjo”. Simposium VIII FSTPT. 2005.
- [3] Pradika, R., *et al.*, “Evaluasi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP), dan Analisis Break Even Point (BEP) Bus Batik Solo Trans (Studi Kasus: Koridor 1)”, e-Jurnal Matriks Teknik Sipil. Juni 2015.
- [4] Susanto, Farid., Anwar, M Ruslin., Wicaksono, Ahmad., “Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar (ATP-WTP) Penumpang Bus Kota Surabaya Rute P1 Purabaya-Darmo-Perak”. Jurnal Tata Kota dan Daerah. Volume 7 Nomor 2. 2015.
- [5] Arikunto, Suharsini. “Prosedur Penelitian”. Penerbit Rineka Cipta. 2010.
- [6] Panjaitan, Ferdinan Indra., Surbakti, Medis S. “Analisa Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan Willingness To Pay (WTP) dan Ability To Pay (ATP) (Studi Kasus: Rencana Jalan Tol Medan-Binjai)”, Departemen Teknik Sipil. Universitas Sumatera Utara.
- [7] Rumtily, Albfrets., Setiawan, Rudy., “Kemampuan dan Kesiediaan Membayar Pengguna Bus Trans Sidoarjo”. Jurnal Transportasi Vol.19 No.1 April 2019.
- [8] Sugeng, Risdiyanto., “Kinerja Teknis dan Analisis ATP WTP Angkutan Trans Jogja”, Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil, 2016.
- [9] Zohra, Elia., Suyono, Rudi S., Kadarim, Nurlaily, “Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Untuk Penentuan Tarif Pada Perencanaan Angkutan Umum BRT di Kota Pontianak”. Fakultas Teknik, Universitas Tanjungpura Pontianak.
- [10] Raffel, Anthony F et al., “Analysis of Willingness and Ability To Pay (WTP and ATP) On Waste Management in The City of Ternate”. Journal of Environmental Science, Toxicology, and Food Technology. Volume 9 Issue 5. 2015.