

KEMAMPUAN DAYA BELI MASYARAKAT TERHADAP HARGA TIKET KERETA REL LISTRIK (KRL) JABODETABEK

THE ABILITY TO PAY TRAIN TICKETS JABODETABEK

Sri Lestari

Badan Litbang Perhubungan Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

slestari 481@yahoo.co.id

Submitted: 7 Mei 2013, Review 1: 21 Mei 2013, Review 2: 4 Juni 2013, Eligible articles: 11 Juni 2013

ABSTRACT

The study was conducted related to the planning of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) in July 2013 will remove the operation of electric train (KRL) in economy class and will be replaced with the Jabodetabek KRL Commuter Line AC. The study was conducted on a track Bekasi - Jakarta Kota and Bogor - Jakarta Kota. The purpose of the study was to determine the ability of the economy KRL passengers pay fares Jabodetabek KRL Commuter Line. The method of analysis used in this study is to use methods Ability to Pay (ATP) and the Willingness to Pay (WTP). Analysis showed that the ability to pay train tickets of KRL Commuter Line Jabodetabek (ATP) is Rp. 3,196,- (Rp 3,500,-) and WTP is Rp. 3,374,- (Rp 3,500,-). Passenger of economic KRL Jabodetabek expect if the economic KRL Jabodetabek operation removed and replaced with KRL Commuter Line then prevailing ticket price of Rp. 3,500, - , and the difference of the rates set by PT. Kereta Api Indonesia (Persero) conducted subsidy by the government with the PSO, in accordance with Law No. 23 Year 2007 on Railways.

Keywords: *Ability to Pay (ATP), Willingness to Pay (WTP), KRL Jabodetabek*

ABSTRAK

Penelitian dilakukan sehubungan dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada Bulan Juli 2013 akan menghapus operasi kereta rel listrik (KRL) kelas ekonomi Jabodetabek dan akan diganti dengan KRL AC Commuter Line. Penelitian dilakukan pada lintas Bekasi-Jakarta Kota dan Bogor-Jakarta Kota. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui kemampuan dan kesanggupan penumpang KRL ekonomi Jabodetabek membayar harga tiket KRL Commuter Line Jabodetabek. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP). Hasil analisis menunjukkan bahwa kemampuan daya beli penumpang KRL ekonomi terhadap harga tiket KRL Commuter Line Jabodetabek (ATP) adalah Rp. 3.196,- (Rp. 3.500,-) dan WTP Rp. 3.374,- (Rp. 3.500,-). Penumpang KRL ekonomi Jabodetabek berharap apabila operasi KRL ekonomi dihapus dan diganti dengan KRL Commuter Line maka harga tiket yang berlaku sebesar Rp. 3.500,-, dan selisih dari tarif yang ditetapkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dilakukan subsidi oleh pemerintah dengan dana PSO, sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Kata Kunci: *Ability to Pay (ATP), Willingness to Pay (WTP), KRL Jabodetabek*

PENDAHULUAN

Transportasi berkaitan langsung dengan kepentingan hajat hidup orang banyak. Transportasi kereta api merupakan salah satu moda andalan yang paling banyak diminati oleh pengguna jasa transportasi, karena kereta api merupakan angkutan yang memiliki beberapa keunggulan bila dibandingkan dengan moda transportasi lain. Kereta rel listrik (KRL) Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi) adalah kereta rel listrik yang beroperasi dalam jarak dekat, menghubungkan kota-kota besar dengan kota-kota kecil di sekitar Jakarta (Kota Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi) atau dua kota yang berdekatan. Penumpang KRL Jabodetabek melakukan kegiatan transportasi rutin setiap hari menuju Jakarta untuk bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil, pegawai swasta, pelajar, mahasiswa, dan pedagang.

KRL Jabodetabek saat ini mengoperasikan kereta api dengan menyediakan dua kelas layanan yaitu

KRL Ekonomi AC (*Commuter Line*), yaitu kereta api yang menggunakan pendingin udara (AC) dengan tarif sebesar Rp. 8.500,- dan kereta api kelas ekonomi yang merupakan kereta api tanpa pendingin udara (AC) dengan tarif sebesar Rp 1.500,- s.d. Rp. 2.000,-. KRL ekonomi saat ini yang masih beroperasi hanya pada lintas Bekasi-Jakarta Kota dan Bogor-Jakarta Kota dengan jumlah sarana yang terbatas, sehingga selalu penuh penumpang khususnya pada hari kerja dan jam-jam sibuk pada pagi dan sore hari. KRL Jabodetabek setiap hari rata-rata mengangkut kurang lebih 12.000 penumpang.

Wilayah Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Bodetabek) merupakan kota-kota yang berdekatan dengan Ibu Kota Jakarta, memiliki permasalahan berkaitan dengan kemiskinan yang mempengaruhi daya beli masyarakat. Untuk memahami kemiskinan di Bodetabek dapat dilakukan dengan mempelajari permasalahan kemiskinan yang

berkaitan dengan karakteristik masyarakat miskin dan kemampuan daya belinya, dan perlu juga mengetahui hubungan antara tingkat kemiskinan dengan karakteristik masyarakat. Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kemiskinan antara lain: pendidikan, pekerjaan, pendapatan perbulan, jumlah tanggungan keluarga, pengeluaran transportasi per bulan dan usaha sampingan untuk menambah penghasilan. Hal-hal tersebut mempengaruhi kemampuan daya beli masyarakat Bodetabek terhadap harga tiket KRL Jabodetabek apabila KRL ekonomi Jabodetabek dihapus, sementara KRL Jabodetabek sebagai sarana utama untuk melakukan kegiatan sehari-hari bagi pegawai, pelajar, mahasiswa dan lain sebagainya. Besarnya tingkat pendapatan masyarakat akan mempengaruhi daya beli masyarakat terhadap harga tiket kereta api. Dengan adanya rencana PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada Bulan Juli 2013 akan menghapus KRL kelas ekonomi diganti dengan KRL *Commuter Line*, dimana sistem tiket menggunakan tarif progresif yaitu untuk 5 (lima) stasiun pertama dari stasiun pemberangkatan penumpang dikenakan tarif Rp. 3000,- dan untuk selanjutnya tarif dihitung per 3 stasiun ditambah Rp 1.000,-.

Seiring dengan pemberlakuan tarif progresif tersebut, perlu adanya penelitian kemampuan daya beli masyarakat untuk membayar harga tiket KRL Jabodetabek dengan melihat karakteristik calon penumpang kereta api Jabodetabek sebagai dasar pemerintah dalam mengambil kebijakan untuk memberikan pelayanan KRL Jabodetabek bagi masyarakat.

Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana karakteristik penumpang KRL ekonomi Jabodetabek? Bagaimana kemampuan daya beli masyarakat terhadap harga tiket KRL Jabodetabek? Seberapa kesanggupan masyarakat untuk membayar harga tiket KRL Jabodetabek?

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kemampuan daya beli atau kemampuan membayar tarif KRL Jabodetabek dan besaran kesanggupan membayar harga tiket sesuai kemampuan masyarakat, namun di lain pihak tidak mengganggu operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi

Transportasi adalah proses pergerakan atau perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan.

Menurut Abbas Salim (2008) tujuan transportasi

sebagai dasar untuk membangun ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat suatu bangsa atau daerah.

Menurut Anonim, Perencanaan Sistem Angkutan Umum (1997) pembenahan sistem transportasi harus dilakukan melalui spektrum yang luas, menyeluruh, terkoordinasi dan tentu saja konsisten. Untuk itu diperlukan koordinasi yang baik dari setiap faktor penentu kebijakan yang langsung atau tidak langsung berpengaruh terhadap kinerja sistem transportasi dan aksesibilitas perkotaan.

Berdasarkan Edward Morlok (1991) kegunaan aksesibilitas berkaitan erat dengan perjalanan itu sendiri karena manusia sebagai pelaku perjalanan untuk mempermudah aktifitas atau kegiatan. Manusia dalam melakukan perjalanan tergantung dari beberapa faktor. Faktor pertama adalah tingkat penghasilan yang berhubungan dengan kemampuan untuk membayar biaya transportasi. Faktor kedua kepemilikan kendaraan, dengan memiliki kendaraan maksimal orang akan mempunyai kesempatan untuk melakukan perjalanan lebih banyak dibandingkan dengan orang yang tidak memiliki kendaraan. Faktor ketiga adalah kepadatan dari pemukiman. Kepadatan suatu daerah rendah maka penggunaan kendaraan umumnya rendah pula meskipun hal tersebut tidak berlaku mutlak. Faktor keempat yang mempengaruhi orang melakukan perjalanan adalah faktor sosial ekonomi, berapa besarnya keluarga, struktur jenis kelamin, usia anggota keluarga, proporsi angkatan kerja dan jenis pekerjaannya.

Menurut Warpani P. Suwardjoko (2002) transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam suatu sistem, karena tanpa transportasi keterhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak akan terwujud secara baik.

Menurut Ofyar, Z Tamin (2000) dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar.

B. Tarif Angkutan Umum

Yang dimaksud dengan sistem tarif adalah struktur umum dari pentarifan pada suatu daerah, sedangkan jenis-jenis pentarifan adalah bagaimana membayar ongkos tersebut dibayarkan oleh penumpang. Tarif pada jenis angkutan umum perkotaan adalah tarif yang sesuai dengan pasar yang berlaku, dimana

nilai riil yang diberlakukan cenderung tidak menimbulkan konflik tarif antara masyarakat dengan pemerintah, maupun pengusaha angkutan kota.

Tarif angkutan umum merupakan biaya yang harus dibayar oleh pengguna jasa angkutan umum atas fasilitas yang diterima sesuai dengan harga yang dikeluarkan oleh operator yang menyediakan jasa angkutan umum tersebut seperti dikemukakan oleh Muchtarudin Siregar (1990). Sedangkan bagi pengguna jasa, besarnya tarif merupakan biaya yang harus dibayarkan untuk jasa yang telah dipakainya. Penentuan tarif ini harus berdasarkan sistem pembentukannya yang diatur oleh pemerintah sesuai UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian bagian VI Pasal 151 tentang Tarif Angkutan Kereta Api, menyatakan bahwa pedoman tarif angkutan orang dan barang pada ayat (1) ditetapkan oleh pemerintah atau pemerintah daerah, khususnya angkutan pelayanan kelas ekonomi dengan memperhatikan kemampuan daya beli masyarakat, serta menurut PPNN/Ka Bappenas Tahun 1999, Nomor KM 19 Tahun 1999, Nomor: 83/KMK.03/1999 dan Nomor: Kep. 024/K/03/1999 tentang Pembiayaan atas Pelayanan Umum Angkutan Kereta Api Penumpang Kelas Ekonomi, Pembiayaan atas Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api serta Biaya atas Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api atas Penggunaan Prasarana yang disebut *Publik Service Obligation* (PSO).

Konflik kepentingan antara pengguna jasa yang biasanya menghendaki tarif yang serendah-rendahnya dan penyedia jasa (operator) angkutan umum menghendaki tarif setinggi-tingginya menempatkan peran dan campur tangan pemerintah untuk mengatur agar tercapai keseimbangan dalam penetapan tarif (Salim, A:2008).

C. *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP)

Menurut Bambang Pujianto (2002) *Ability To Pay* (ATP) adalah kemampuan membayar dari

masyarakat terhadap suatu jasa atau barang berdasarkan prosentase pengeluaran dari anggaran pendapatan dimana prosentase dari pendapatan ditentukan terlebih dahulu.

1. Menghitung biaya transportasi per perjalanan

Data dari responden berupa total biaya transportasi per bulan.

Dihitung:

- Biaya transportasi per hari = total biaya transportasi per bulan/25 hari kerja
- Biaya transportasi per perjalanan = biaya transportasi per hari/2 (pulang pergi)

2. Kemampuan membayar (ATP) untuk kereta api

Data dari responden: biaya transportasi dari rumah ke stasiun dan biaya transportasi dari stasiun ke tempat kerja.

Dihitung:

Biaya transportasi kereta api = biaya transportasi perjalanan

- Biaya transportasi dari rumah ke stasiun
- Biaya transportasi dari stasiun ke tempat kerja.

Sedangkan *Willingness to Pay* (WTP) menurut Bambang Pujianto (2002) adalah kemauan membayar dari masyarakat terhadap suatu jasa atau barang secara langsung berdasarkan keinginan untuk mendapatkan pelayanan yang setimpal dengan uang yang dimiliki. Yang berarti juga kesediaan pengguna jasa untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya.

Untuk mengetahui kemampuan dan kemauan membayar tersebut dapat dilakukan analisis keterjangkauan daya beli pengguna jasa angkutan kota dalam membayar tarif yang meliputi analisis kemauan membayar (*willingness to pay*) dan analisis kemampuan membayar (*affordability to pay*) terhadap tarif yang diberlakukan (Soemarsono:2002).

Tabel 1. Faktor yang Digunakan Untuk Menentukan ATP dan WTP

Faktor Penentu	Variabel
- Ukuran rumah tangga	- Jumlah anggota keluarga
- Penghasilan keluarga	- Rata-rata penghasilan yang diterima keluarga per bulan
- Kebutuhan transportasi	- Jumlah perjalanan yang dilakukan per hari
- Total biaya transportasi	- Rata-rata prosentase penghasilan untuk biaya transportasi

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan *on board* pada KRL Ekonomi Jabodetabek lintas Bekasi-Jakarta Kota dan Bogor-Jakarta Kota, mengingat pada waktu survei dilakukan KRL Ekonomi Jabodetabek yang masih beroperasi hanya di lintas Bekasi dan Bogor. Lintas Bekasi hanya terdapat 5 trip dan lintas Bogor 8 trip dalam sehari.

Data primer berupa sampel opini pengguna jasa KRL ekonomi Jabodetabek dengan menanyakan kemampuan dan kesanggupan daya beli masyarakat sebagai pengguna jasa terhadap harga tiket KRL Jabodetabek apabila KRL ekonomi dihapuskan dan diganti dengan KRL *Commuter Line* yang menggunakan *single* tarif. Survei dilakukan dengan membagikan kuesioner terhadap 400 penumpang KRL ekonomi Jabodetabek, namun yang dapat diolah hanya 230 kuesioner. Sampel merupakan sebagian dari seluruh elemen yang menjadi obyek penelitian yang terpilih, yang digeneralisasikan ke populasi menjadi valid, maka sampel yang diambil harus representatif yaitu yang dapat mencerminkan karakteristik yang dimiliki populasi (Awal Isgianto:2009). Analisis dan evaluasi dengan menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif untuk menggambarkan karakteristik responden dan persepsi responden mengenai *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) penumpang KRL Ekonomi Jabodetabek terhadap pemberlakuan tarif baru pada KRL *Commuter*

line yang layak. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri tanpa membuat perbandingan (Sugiyono:2007).

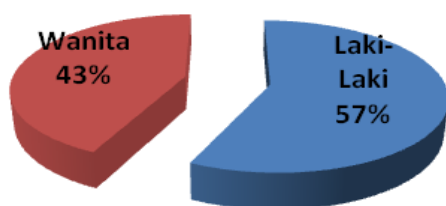
HASIL DAN PEMBAHASAN

Penumpang KRL Ekonomi Jabodetabek adalah penumpang kelas ekonomi yang menjadikan kereta api sebagai andalan bagi pengguna transportasi menuju tempat tugas rutin sebagai PNS, pegawai swasta, buruh, pelajar, mahasiswa, dan pedagang. KRL Ekonomi Jabodetabek saat ini yang beroperasi hanya pada lintas Bekasi dan Bogor dengan sarana kereta api sangat terbatas, sehingga penumpang setiap hari selalu penuh khususnya pada jam kerja pagi dan sore hari. Dengan akan dihapuskannya KRL ekonomi Jabodetabek dan diganti dengan KRL *Commuter Line* yang menggunakan *single* tarif dengan sistem tarif progresif, akan menambah permasalahan penumpang KRL ekonomi Jabodetabek mengingat bahwa penumpang KRL ekonomi berpenghasilan rendah.

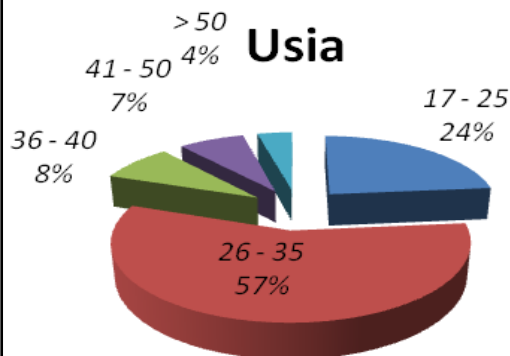
A. Karakteristik Responden

Karakteristik sosial penumpang KRL ekonomi Jabodetabek berdasarkan hasil penelitian dibagi dalam 7 karakteristik yaitu jenis kelamin, usia, penghasilan, pekerjaan, pendidikan, tujuan perjalanan, dan alasan menggunakan KRL ekonomi Jabodetabek.

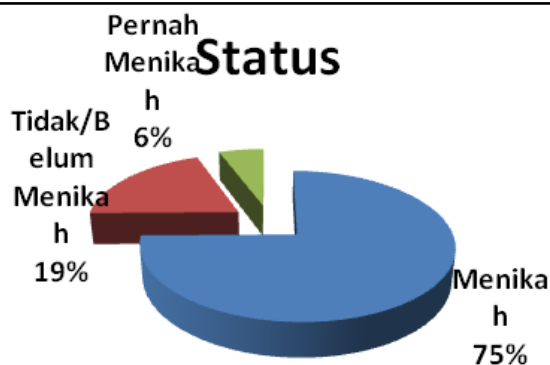
Jenis Kelamin



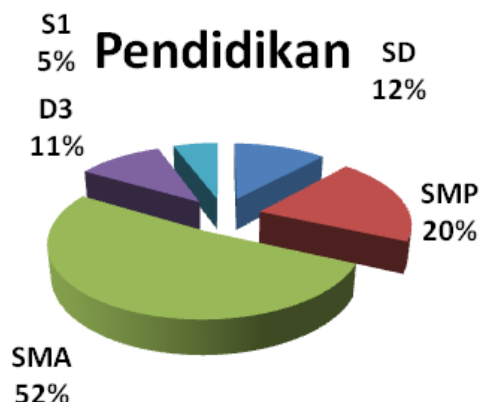
Usia

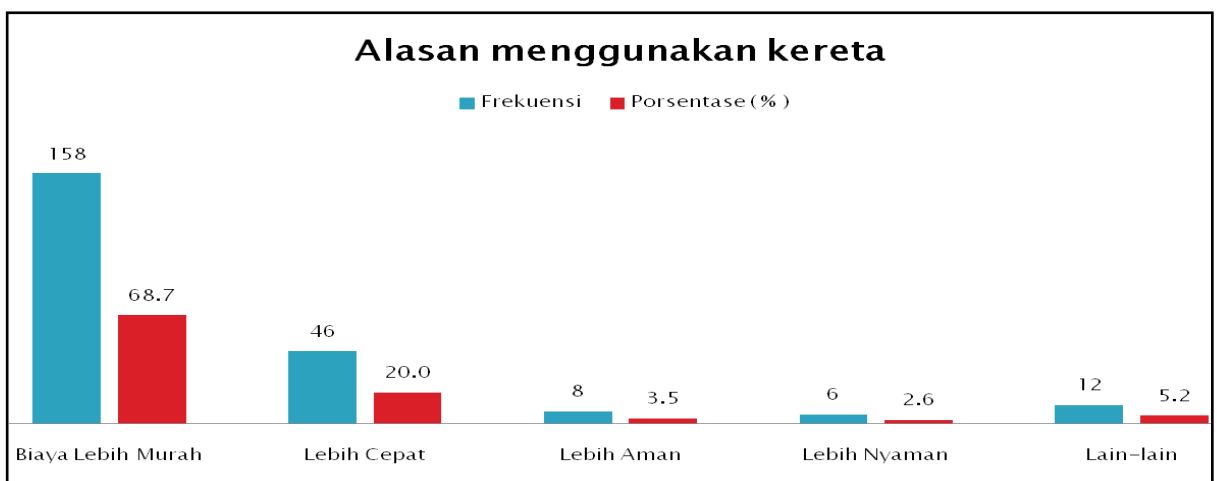
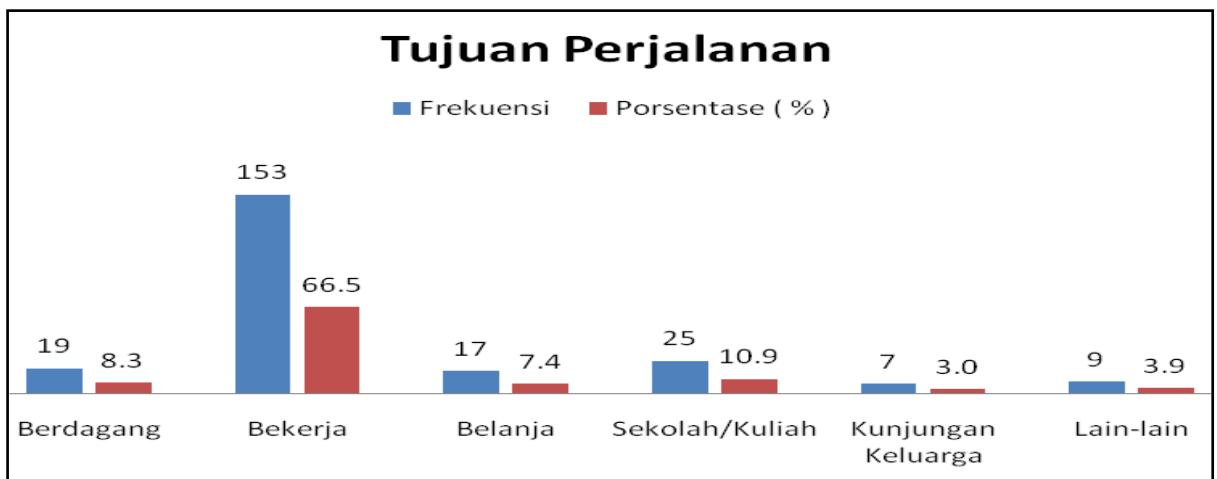
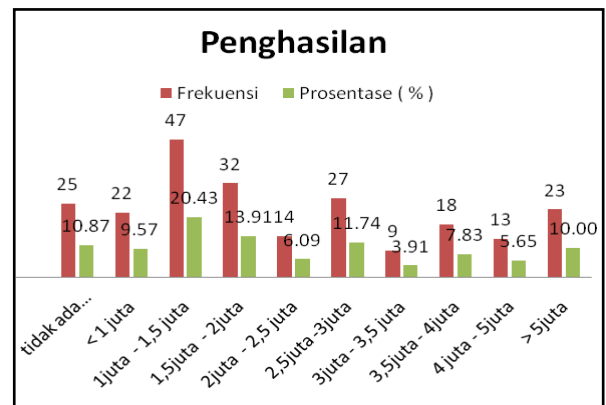
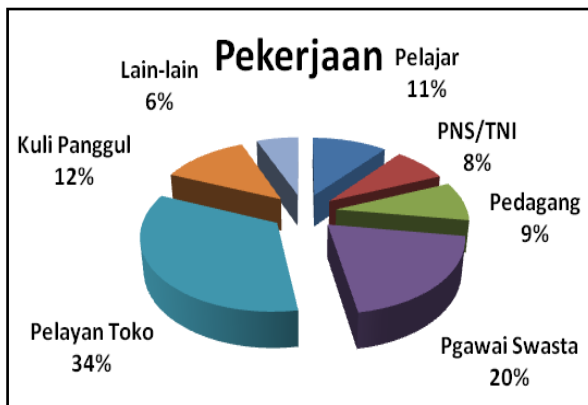


Status



Pendidikan





Sesuai hasil pengolahan data menunjukkan bahwa penumpang KRL ekonomi Jabodetabek mayoritas adalah berjenis kelamin laki-laki (57%), usia antara 26-35 tahun (56,96%), pekerjaan swasta 81,3%, berpendidikan menengah kebawah 84% (SMA 52%, SMP 20%, SD 12%), alasan menggunakan KRL ekonomi untuk bekerja 66,5%, alasan naik kereta karena biaya lebih murah 69%, dan alasan naik kereta api karena cepat sampai 20%. Dari hasil survei didapatkan penumpang KRL ekonomi Jabodetabek merupakan golongan ekonomi dengan penghasilan di bawah 2 juta rupiah mencapai 54,4%

(berpenghasilan 1 juta s.d. 1,5 juta sebesar 20,43%, 1,5 juta s.d. 2 juta 14%, dibawah 1 juta 9%, dan pelajar 11 %).

B. *Ability To Pay* (ATP) Tarif KRL Ekonomi Jabodetabek

Pendekatan metode *Ability to Pay* didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterima oleh penumpang KRL ekonomi Jabodetabek dan kemauan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukan. Disini terlihat bahwa penghasilan penumpang KRL ekonomi Jabodetabek sesuai hasil survei dan pengolahan

data dapat dianalisis dengan perhitungan jumlah nilai tengah dari penghasilan dikalikan frekuensi dibagi jumlah frekuensi sehingga dapat menghasilkan rata-rata per bulan sebesar

Rp. 2.255.434,-, dimana nilai paling tinggi sebesar Rp. 2.909.500,- dan terendah sebesar Rp. 750.000,-.

Tabel 2. Penghasilan Keluarga Dalam Sebulan

No.	Penghasilan keluarga (Rp x 10000)	Nilai Tengah	Frekuensi	Jumlah
1.	tidak ada penghasilan (pelajar)		25	-
2.	< 100	75	22	16.500.000,00
3.	100 - 150	125	47	58.750.000,00
4.	150 - 200	175	32	56.000.000,00
5.	200 - 250	225	14	31.500.000,00
6.	250-300	275	27	74.250.000,00
7.	300 - 350	325	9	29.250.000,00
8.	350 - 400	375	18	67.500.000,00
9.	400 - 500	450	13	58.500.000,00
10.	> 500	550	23	126.500.000,00
Jumlah			230	518.750.000,00
Rata-rata Penghasilan/Bln				2.255.434,00
Penghasilan Paling Tinggi				2.909.500,00
Penghasilan Paling Rendah				750.000,00

Sumber: Hasil Analisis, 2013

Sedangkan biaya transportasi penumpang KRL ekonomi yang dikeluarkan setiap bulan sesuai hasil survei dan pengolahan data yang kami peroleh dapat dianalisis dengan jumlah nilai tengah biaya transportasi dalam sebulan dikalikan frekuensi dan dibagi dengan jumlah frekuensi, dapat menghasilkan rata-rata biaya

transportasi sebulan sebesar Rp. 761.087,- dengan transportasi paling tinggi sebesar Rp.1.050.000,- dan paling rendah sebanyak Rp. 250.000,- dan dari rata-rata transportasi sebulan dibagi dengan hari kerja sebulan (25 hari) sebesar Rp. 30.443,- dan sekali perjalanan dibagi 2 (pp) sebesar Rp. 15.222,-.

Tabel 3. Biaya Transportasi per Bulan

No.	Biaya Transport/bulan (Rp x 1000)	Nilai Tengah	Frekuensi	ATP Tarif
1.	200 – 300	250	32	8.000.000,00
2.	300 – 500	400	11	4.400.000,00
3.	500 – 600	550	33	18.150.000,00
4.	600 – 700	650	14	9.100.000,00
5.	700 – 800	750	19	14.250.000,00
6.	800 – 900	850	7	5.950.000,00
7.	900 – 1.000	950	45	42.750.000,00
8.	1.000 – 1.100	1.050	69	72.450.000,00
Jumlah			230	175.050.000,00
rata-rata transportasi per bulan				761.086,96
transportasi per bulan paling tinggi				1.050.000,00
transportasi per bulan paling rendah				250.000,00
biaya transport per hari				30.443,48
rata-rata biaya transport per perjalanan				15.221,74

Sumber: Pengolahan Data Tahun 2013

Sesuai pengolahan dan analisis data menunjukkan bahwa biaya transportasi penumpang KRL ekonomi Jabodetabek dalam sebulan dilihat dari penghasilan ideal

penumpang KRL ekonomi Jabodetabek sebesar 33,25% dari penghasilan setiap bulannya. Hal ini dianggap sangat tinggi.

Tabel 4. Besar Biaya Transportasi/Bulan dari Penghasilan/Bulan

Penghasilan/Bulan	Transportasi/Bulan	Persentase
2.255. 434.78	761.086.96	33,25%

Sumber: Hasil Analisis Data

Penumpang KRL ekonomi Jabodetabek dalam melakukan perjalanan sehari-hari dari rumah hingga tujuan akhir (tempat kerja) melakukan 3 tahap yaitu *pertama* dari rumah menuju stasiun dengan menggunakan angkutan jalan, *kedua* naik kereta api hingga sampai stasiun yang dituju, dan *ketiga* dari stasiun menuju tempat kerja.

Untuk mencari ATP penumpang KRL ekonomi Jabodetabek, kita harus mencari ATP dari rumah hingga stasiun dan ATP menuju tempat

kerja. Dengan demikian jumlah biaya perjalanan dikurangi dengan ATP menuju Stasiun dan ATP menuju tempat kerja dari sisa itu merupakan ATP KRL ekonomi Jabodetabek.

Untuk mencari ATP dari rumah hingga stasiun yaitu dengan jumlah nilai tengah biaya transportasi dari rumah menuju stasiun dikalikan frekuensi dibagi jumlah frekuensi sehingga menghasilkan ATP menuju stasiun sebesar Rp. 6.078,-.

Tabel 5. ATP Penumpang KRL Ekonomi Jabodetabek Menuju Stasiun

No.	Transport dari Rumah ke Stasiun	Nilai Tengah	Frekuensi	Prosentase (%)	ATP Menuju Stasiun KRL
1.	2.000 – 4.000	3.000	48	21	144.000
2.	4.000 – 6.000	5.000	77	33	385.000
3.	6.000 – 8.000	7.000	54	23	378.000
4.	8.000 – 10.000	9.000	35	15	315.000
5.	10.000 – 12.000	11.000	16	7	176.000
Jumlah			230	100	1.398.000
Rata-rata Ongkos Menuju Stasiun					6.078

Sumber: Hasil Pengolahan Data Tahun 2013

Untuk mencari rata-rata besar biaya transportasi dari stasiun menuju tempat kerja seperti halnya rumus dari rumah hingga

stasiun, sehingga menghasilkan rata – rata biaya transportasi dari stasiun menuju tempat kerja sebesar Rp. 5.948,-.

Tabel 6. ATP Penumpang KRL Ekonomi Jabodetabek dari Stasiun ke Tempat Kerja

No.	Transport dari Rumah ke Stasiun	Nilai Tengah	Frekuensi	Prosentase (%)	ATP Menuju Tempat Kerja
1.	2.000 – 4.000	3.000	87	38	261.000
2.	4.000 – 6.000	5.000	34	15	170.000
3.	6.000 – 8.000	7.000	41	18	287.000
4.	8.000 – 10.000	9.000	49	21	441.000
5.	10.000 – 12.000	11.000	19	8	209.000
Jumlah			230	100	1.368.000
Rata-rata Ongkos Menuju Tempat Kerja					5.948

Sumber: Hasil Pengolahan Data Tahun 2013

Jadi ATP tarif KRL ekonomi Jabodetabek dapat dihitung dengan besar biaya transportasi per perjalanan dikurangi ATP biaya transportasi dari rumah menuju stasiun dan ATP biaya

transportasi dari stasiun menuju tempat kerja, sehingga menghasilkan ATP tarif KRL ekonomi Jabodetabek sebesar Rp. 3.196,-.

Tabel 7. ATP Tarif KRL Ekonomi Jabodetabek

No.	ATP Biaya Transport/Perjalanan	ATP Biaya Transport	ATP Biaya	ATP Tarif KRL Ekonomi
1.	15.222	6.078	5.948	3.196

Sumber: Hasil Pengolahan Data Tahun 2013

C. Willingness To Pay (WTP) Tarif KRL Ekonomi JABODETABEK

Sesuai hasil survei yang diolah menunjukkan bahwa kemauan penumpang KRL ekonomi Jabodetabek apabila KRL ekonomi dihapus dan diganti KRL AC ekonomi dengan tarif progresif, sebanyak 74,78% responden berharap harga tiket/tarif KRL Jabodetabek sebesar

Rp. 3.000,-. Oleh karena itu hasil WTP KRL Jabodetabek sebesar Rp. 3.374,- menunjukkan bahwa penumpang KRL Jabodetabek khususnya penumpang KRL ekonomi apabila kereta ekonomi di hapus dan diganti dengan kereta ekonomi AC hanya bersedia membayar sebesar Rp. 3.374,-.

Tabel 8. WTP Tarif KRL Jabodetabek

No.	Tarif	Frekuensi WTP Tarif KAE	Persentase	Jumlah
1.	3.000	172	74.78	516.000
2.	4.000	37	16.09	148.000
3.	5.000	14	6.09	70.000
4.	6.000	7	3.04	42.000
5.	7.000	0	0	0
Jumlah		230	100	776.000
Rata – rata Tarif				33.739.104
WTP.Penumpang KRL Jabodetabek				3.374

Sumber: Hasil Pengolahan Data Tahun 2013

ATP tarif KRL ekonomi Jabodetabek berdasarkan pengeluaran untuk biaya angkutan KRL ekonomi, rata-rata biaya transportasi per bulan sebesar Rp. 761.09, rata-rata besarnya penghasilan perbulan adalah Rp. 2.530.488,-, dimana penghasilan per keluarga per bulan yang terbesar adalah sebesar Rp. 2.909.500,- sementara penghasilan yang terkecil adalah Rp. 750.000,-. Sedangkan rata-rata besarnya pengeluaran per keluarga per bulan untuk transportasi dari penghasilan sebesar 33,25%. Hal ini dianggap sangat tinggi mengingat bahwa standar Bank Dunia untuk persentase biaya perjalanan masyarakat di Indonesia sebesar 12,5 % dari penghasilan.

Rata-rata ATP tarif KRL ekonomi Jabodetabek adalah Rp. 3.196,-. Dari rata-rata tersebut, jumlah yang mampu membayar sama atau lebih dari rata-rata tarif KRL ekonomi sebesar 25,26% dan WTP sebesar Rp. 3.374,- (Rp. 3.500,-). Diketahui apabila dibandingkan antara ATP dan WTP KRL Ekonomi Jabodetabek hampir seimbang yaitu ATP sebesar Rp.3.196,- dan WTP sebesar Rp. 3.374,-. Dengan demikian terlihat bahwa kemampuan penumpang dan kesanggupan penumpang KRL Jabodetabek sebesar antara RP. 3.196,- s.d. Rp. 3.374,-. Untuk memudahkan dibulatkan menjadi Rp. 3.500,- (selisih 5%).

Tabel 9. Perbandingan Besaran ATP dan WTP KRL Jabodetabek

ATP	WTP	Selisih
3.196	3.374	5%

Sumber: Hasil Pengolahan Data Tahun 2013

KESIMPULAN

Karakteristik penumpang KRL ekonomi Jabodetabek mayoritas adalah berjenis kelamin laki-laki (57 %), usia antara 26-35 tahun (56,96 %), pekerjaan swasta 81,3%, berpendidikan menengah kebawah 84% (SMA 52%, SMP 20%, SD 12%), alasan menggunakan KRL ekonomi untuk bekerja 66,5%, alasan naik kereta karena biaya lebih murah 69%, dan alasan naik kereta api karena cepat sampai 20%. Dari hasil survei didapatkan penumpang KRL ekonomi Jabodetabek merupakan golongan ekonomi dengan penghasilan dibawah 2 juta rupiah mencapai 54,4% (berpenghasilan 1 juta s.d. 1,5 juta sebesar 20,43%, 1,5 juta s.d. 2 juta 14%, dibawah 1 juta 9%, dan pelajar 11 %).

Rata-rata penghasilan keluarga per kepala keluarga adalah Rp. 2.530.488,-/bulan dan pengeluaran biaya transportasi rata-rata sebesar 33,25% dari penghasilan. Hal ini melebihi dari standar Bank Dunia.

Berdasarkan analisis *Ability to Pay* (ATP) terhadap penumpang KRL ekonomi Jabodetabek sebesar Rp. 3.196,- dan *WTP* (*Willingnes to Pay*) sebesar Rp. 3.374. Dengan demikian terlihat bahwa kemampuan penumpang dan kesanggupan penumpang KRL ekonomi Jabodetabek untuk membayar tarif KRL Jabodetabek sebesar Rp. 3.196,- s.d. Rp. 3.374,- dan untuk memudahkan dibulatkan menjadi Rp. 3.500,-. Apabila KRL ekonomi Jabodetabek diganti dengan KRL AC ekonomi penumpang bersedia membayar tarif sebesar Rp. 3.500,/perjalanan.

SARAN

Dengan penghapusan KRL ekonomi Jabodetabek dan diganti dengan KRL ekonomi AC diharapkan dapat meningkatkan pelayanan secara aman, nyaman, selamat sampai tujuan dengan tarif sebesar Rp. 3.500,- sesuai WTP.

Pelayanan KRL Jabodetabek ditetapkan dengan satu jenis harga tiket, dan mengingat bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara yang mempunyai tujuan memperoleh keuntungan untuk meningkatkan nilai perusahaan, maka perlu adanya pengawasan langsung oleh pemerintah (cq. Ditjen Perkeretaapian) sehingga dana PSO dapat terealisasi dengan baik sesuai sarannya.

DAFTAR PUSTAKA

Abas, Salim. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Anomim. 1997. *Perencanaan Sistem Transportasi*.

Edward, K. Morlok. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

Isgianto, Awal. 2009. *Teknik Pengambilan Sempel Pada Penelitian Non Eksperimen*.

Pujianto, B. 2000. *Bahan Kuliah Sistem Angkutan Umum dan Barang*. PPs, MTS. Jakarta: Fakultas Indonesia.

Santoso, Singgih. 2002. *Panduan Lengkap Menguasai Statistik Dengan SPSS 17*.

Siregar, Mutharudin. 1990. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Soemarsono. 2002. *Badan Kuliah Sistem Angkutan Umum dan Barang, PPs MTS Konsentrasi Transportasi*. Semarang: Undip

Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.

Suwardjoko, Warpani P. 2002. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. ITB Bandung.

Tamin, Ofyar Z at al. 2009. *Kajian Tarif Angkutan Kota Trayek 011 di Kota Tasikmalaya*. Tesis Magister. Institut Teknologi Bandung.

Tamin. Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Institut Teknologi Bandung.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Kereta Api.

PPNN/Ka Bappenas tahun 1999 No.KM 19 Tahun 1999, No. 83/KMK.03/1999 dan No. Kep. 024/K/03/1999 tentang Pembiayaan atas Pelayanan Umum Angkutan Kereta Api Penumpang Kelas Ekonomi.

