

Ability to Pay dan Willingness to Pay Pengguna Jasa dan Efektifitas Pelayanan Kereta Bandara (Studi Kasus: Kereta Bandara Soekarno-Hatta)

Siti Rofiah Afriyanah

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta, Indonesia, 10110
viviafriyanah85@gmail.com

Diterima: 19 Agustus 2019, Direvisi: 20 September 2018, Disetujui: 30 September 2018

ABSTRACT

Ability to Pay and Willing to Pay Service Users and The Effectiveness of Airport Train Services (Case Study: Soekarno-Hatta Airport Train): The purpose of this study is to provide recommendations on the formulation of policies for the Soekarno-Hatta Airport Railway services. The analytical method used is descriptive analysis and ability to pay and willingness to pay, so that the conclusion of this study is Minimum Service Standards for people with trains based on PM No. 48 of 2015 that have been achieved according to the criteria well. The facilities provided at the station and train are maximal and good, there is no need to add, it only needs to be seen from the willingness of the customer to pay, as well as the advanced transport feeder. Train ticket purchases Airports that can order seats are only from online purchases, from vending machines there is no seat choice, so passengers are still often confused about choosing a seat when riding the train. Airport train ticket sales have time, ticket sales are closed 1 hour before departure. The airport train has not been fully integrated with advanced transportation, especially from and to Sudirman Station (BNI City). For follow-up transportation to and from the Airport Station, there is a sky train and shuttle bus, but still requires considerable time to get to the departure terminal. Online transportation dominates as feeder transport to SHIA Airport Train, and commuter line as feeder for Bekasi, Depok and Bogor regions. Public transportation is not in demand for passengers who will use the airport train. The ticket price desired by passengers is Rp 50,000, although based on the Ability to Pay (ATP) analysis passengers are able to pay up to Rp. 91,000.

Keywords: minimum service standards, airport trains, Soekarno-Hatta Airport.

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk memberikan rekomendasi perumusan kebijakan terhadap jasa pelayanan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif serta ability to pay dan willingness to pay, sehingga kesimpulan dari penelitian ini adalah Standar Pelayanan Minimum Angkutan orang dengan Kereta berdasarkan PM Nomor 48 Tahun 2015 telah dicapai sesuai dengan kriteria dengan baik. Fasilitas yang diberikan di stasiun dan kereta sudah maksimal dan bagus, tidak perlu penambahan, hanya perlu dilihat dari kemauan pelanggan untuk membayar, serta feeder angkutan lanjutan. Pembelian tiket KA Bandara yang dapat memesan seat hanya dari pembelian online, dari vending machine tidak ada pilihan seat, sehingga penumpang masih sering bingung memilih seat pada saat naik kereta. Penjualan tiket KA Bandara memiliki waktu, penjualan tiket ditutup 1 jam sebelum keberangkatan. Kereta bandara belum sepenuhnya terintegrasi dengan angkutan lanjutan, khususnya dari dan ke Stasiun Sudirman (BNI City). Untuk angkutan lanjutan dari dan ke Stasiun Bandara, terdapat sky train dan shuttle bus, namun masih memerlukan waktu yang lumayan juga untuk sampai ke terminal keberangkatan. Angkutan daring mendominasi sebagai angkutan feeder menuju Kereta Bandara SHIA, dan commuter line sebagai feeder bagi wilayah Bekasi, Depok dan Bogor. Angkutan umum tidak diminati bagi penumpang yang akan menggunakan kereta bandara. Harga tiket yang diinginkan penumpang adalah ≤Rp 50.000, meskipun berdasarkan analisis Ability to Pay (ATP) penumpang mampu membayar hingga Rp 91.000.

Kata kunci: standar pelayanan minimal, kereta api bandara, Bandara Soekarno-Hatta.

I. Pendahuluan

Bandara Soekarno Hatta merupakan akses masuk menuju ibukota Indonesia yang selama ini hanya dilayani oleh transportasi berbasis jalan, namun sejak November 2017 mulai dioperasikan kereta api yang melayani rute Stasiun Sudirman menuju Bandara Soekarno Hatta. Kereta bandara ini merupakan kereta bandara listrik pertama di Indonesia yang energi listriknya disuplai dari 2 gardu traksi yang saling terintegrasi dan terkontrol secara terpusat.

Layanan ini merupakan tahap awal pengoperasian kereta bandara yang nantinya juga akan melayani penumpang di 5 stasiun, yaitu Stasiun Manggarai, Stasiun Sudirman Baru, Stasiun Duri, Stasiun Batu Ceper, dan Stasiun Bandara Soekarno-Hatta. Namun, pada awal operasional masih melayani penumpang di 2 stasiun terlebih dahulu yaitu Stasiun Sudirman Baru dan Stasiun Bandara Soekarno-Hatta, sedangkan ketiga stasiun lainnya sedang tahap pembangunan.

Layanan kereta api bandara ini menyediakan 10 *train set* (dengan jumlah tempat duduk 272 per *train set*) sehingga total kapasitas tempat duduk sebanyak 21.760 kursi. Kereta yang digunakan adalah kereta buatan Bombardier Transportation dan PT. INKA (Persero), dengan fasilitas yang disediakan di dalam kereta terdiri atas pendingin udara (*air conditioner*), TV LED audio, rak bagasi khusus untuk menempatkan barang bawaan penumpang, pengisi daya ponsel (*port USB*), *running text* berupa layanan informasi kepada penumpang yang berisi tentang posisi kereta, CCTV, *smoke detector*, *priority seat and nursery*. Waktu tempuh rata-rata kereta ini sekitar 55 menit dengan kecepatan maksimal 40-60 km/jam, *headway* keberangkatan disediakan 30 menit, dan jumlah perjalanan per hari sebanyak 42 kereta.

Pelayanan lainnya yakni pada stasiunnya sendiri dilengkapi dengan fasilitas antara lain *vending machine*, *tapping gate*, eskalator, gallery ATM, *waiting lounge*, *commercial area*, *meeting room*, toilet, dan mushola. Khusus di Stasiun Bandara Soekarno-Hatta dilengkapi dengan konektivitas ke *integrated building* dan APMS/skytrain.

Untuk pemesanan tiket KA Bandara Soekarno-Hatta telah dikembangkan sistem sendiri dengan nama *Airport Railways Ticketing System* (ARTS). Di mana transaksi tiket dilakukan secara non tunai melalui *mobile* aplikasi, internet *booking* dan *vending machine*. Fasilitas *vending machine* telah disiapkan di masing-masing stasiun, serta *mobile* aplikasi dan internet *booking* untuk memberi kemudahan pada pengguna kereta api bandara.

Maksud penelitian ini adalah untuk memperoleh gambaran sejauh mana efektivitas layanan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta. Tujuannya adalah memberikan rekomendasi perumusan kebijakan terhadap jasa pelayanan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta.

Hasil penelitian dapat diterapkan oleh operator terkait dengan pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa (penumpang), karena keberadaan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta dapat menjadi salah satu pilihan moda perjalanan menuju dan/atau dari bandara, serta dapat mempermudah mobilitas penumpang bandara baik dari Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta maupun Tangerang.

Penelitian sebelumnya tentang kereta api bandara adalah Analisis *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (*Airport Railink Service*) yang ditulis oleh Julien dan Kasyful Mahalli pada tahun 2014. Hasil dari penelitian ini yaitu prioritas pertama

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

II. Metodologi Penelitian

A. Kereta Bandara

Bandara Soekarno-Hatta merupakan bandara ketiga yang memiliki akses kereta menuju bandara setelah Bandara Kualanamu di Medan dan Bandara Adi Sucipto di Yogyakarta. Kereta Bandara Soekarno-Hatta memiliki kesamaan dengan *commuter line*, yaitu menggunakan rel konvensional dan rel yang berada di permukaan tanah, beroperasi setiap harinya mulai pukul 04.00 WIB s.d. pukul 00.00 WIB, 124 perjalanan pulang pergi dengan setiap kereta memiliki 6 rangkaian gerbong dan dapat mengangkut 272 penumpang. Stasiun Batu Ceper menjadi satu-satunya stasiun di dalam Kota Tangerang yang akan disinggahi KA bandara. Stasiun lain yang masih masuk wilayah Kota Tangerang adalah Stasiun Bandara Soekarno-Hatta yang saat ini tengah dibangun di kawasan M1 bandara.

B. Fasilitas Stasiun

Fasilitas stasiun kereta api umumnya terdiri atas pelataran parkir di muka stasiun; tempat penjualan tiket, dan loket informasi; peron atau ruang tunggu; ruang kepala stasiun; dan ruang Pengatur Perjalanan Kereta Api beserta peralatanannya, seperti sinyal, wesel (alat pemindah jalur), telepon, telegraf, dan lain sebagainya. Stasiun besar biasanya diberi perlengkapan yang lebih banyak daripada stasiun kecil untuk menunjang kenyamanan penumpang maupun calon penumpang kereta api, seperti ruang tunggu (VIP ber AC), restoran, toilet, mushola, area parkir, sarana keamanan (Polsuska), sarana komunikasi, dipo lokomotif, dan sarana pengisian bahan bakar.

C. Metode Pengumpulan Data

Data primer diperoleh dengan melakukan observasi lapangan guna menentukan fasilitas

pelayanan kereta bandara di stasiun dan di dalam kereta, serta angkutan lanjutan dari dan ke stasiun kereta bandara. Data sekunder umumnya merupakan data yang diperoleh atau bersumber dari pihak lain (instansi lain), maupun dari berbagai sumber. Metode pengumpulan data sekunder adalah dengan mendatangi instansi-instansi terkait guna mendapatkan data yang dibutuhkan dan mencari berbagai sumber yang relevan dengan topik penelitian.

D. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif. Menurut Sugiyono (2012), analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Menurut Hidayat (2010), penelitian deskriptif merupakan metode penelitian yang digunakan untuk menemukan pengetahuan yang seluas-luasnya terhadap objek penelitian pada suatu masa tertentu. Menurut Punaji (2010) penelitian deskriptif adalah penelitian yang tujuannya untuk menjelaskan atau mendeskripsikan suatu peristiwa, keadaan, objek apakah orang, atau segala sesuatu yang terkait dengan variabel-variabel yang bisa dijelaskan baik menggunakan angka-angka maupun kata-kata.

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

Willingness to pay pada umumnya diartikan sebagai kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan (dalam bentuk uang) atas jasa yang diperolehnya. *Willingness to pay* juga diartikan sebagai jumlah maksimum yang akan dibayarkan

konsumen untuk menikmati peningkatan kualitas (Whitehead, 2005). Analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif atas jasa pelayanan angkutan umum yang dipengaruhi oleh beberapa faktor (Permata, 2012), yaitu kuantitas dan kualitas jasa transportasi, utilitas pengguna, dan penghasilan pengguna.

E. Metode Survei

Metode survei yang digunakan dalam penelitian ini adalah melakukan observasi lapangan serta penyebaran kuesioner kepada penumpang Kereta Bandara Soekarno Hatta, sehingga diperoleh karakteristik perjalanan penumpang kereta bandara dan pelayanan di stasiun dan kereta bandara. Observasi dilakukan guna mengetahui fasilitas pelayanan Kereta Bandara Soekarno Hatta serta integrasi angkutan lanjutan dari dan ke bandara.

III. Hasil dan Pembahasan

A. Stasiun Bandara Soekarno-Hatta

Stasiun Bandara Soekarno-Hatta adalah stasiun kereta bandara (*airport raillink station*) kelas I yang berada di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Kota Tangerang, Provinsi Banten. Stasiun ini termasuk dalam Daerah Operasi I Jakarta, melayani penumpang bandara yang akan menuju ke Stasiun Batuceper, Stasiun Sudirman Baru, hingga Stasiun Manggarai. Mulai melayani penumpang pada tanggal 26 Desember 2017, dan diresmikan pada tanggal 2 Januari 2018. Stasiun ini terhubung dengan bangunan integrasi yang melayani moda pengangkut penumpang kereta api layang Bandara Soekarno-Hatta, menghubungkan stasiun ini dengan tiga terminal bandara yang ada.

B. Stasiun Sudirman Baru

Stasiun Sudirman Baru disebut juga Stasiun BNI City (BNC) adalah stasiun kereta api kelas II yang terletak di Jalan Tanjung Karang No. 1, Kebon Melati, Tanah Abang, Jakarta Pusat. Stasiun ini termasuk dalam Daerah Operasi I Jakarta. Stasiun ini mempunyai dua jalur kereta api dengan keduanya merupakan sepur lurus. Awalnya stasiun ini diberi nama Sudirman Baru, karena letaknya berada di pinggir Jalan Jenderal Sudirman. Artinya, nama stasiun ini harus dibedakan dengan Stasiun Sudirman yang hanya melayani rute KRL/*commuter line*. Bank BNI, PT. KAI, dan PT. *Railink* telah menyetujui penamaan stasiun ini sebagai BNI City sebagai strategi dalam mewujudkan sinergi antar badan usaha milik negara. Jadi, BNI turut serta mengelola stasiun ini bersama PT. *Railink* dan

PT. KAI. Di stasiun ini, BNI menyediakan fasilitas penunjang berupa ATM dan mesin tiket. Stasiun tersebut mulai melayani penumpang pada tanggal 26 Desember 2017 dan diresmikan pada 2 Januari 2018. Diharapkan dengan hadirnya stasiun ini akan mempermudah mobilitas penumpang bandara baik dari Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta maupun Tangerang.

C. Rute Perjalanan

Stasiun Bandara Soekarno-Hatta-Stasiun Batu Ceper-Stasiun Sudirman Baru-Stasiun Manggarai, mulai beroperasi 26 Desember 2017. Penumpang dari dan menuju bandara naik dan turun dari Sudirman Baru. Stasiun Manggarai tidak melayani penumpang, hanya untuk kereta berbalik arah.

Stasiun Bandara Soekarno-Hatta-Stasiun Batu Ceper-Stasiun Sudirman Baru-Stasiun Manggarai-Stasiun Bekasi-Stasiun Tambun, mulai beroperasi 19 Juni 2018. Penumpang dari dan menuju bandara naik dan turun dari Sudirman Baru dan Bekasi. Stasiun Manggarai dan Tambun tidak melayani penumpang, hanya untuk kereta berbalik arah.

D. Jadwal Kereta Bandara

Perjalanan kereta dimulai dari pukul 03.51 WIB berangkat dari Stasiun BNI City dan keberangkatan terakhir dari Stasiun BNI City pukul 21.51 WIB dengan 21 kali keberangkatan kereta. Sementara perjalanan kereta dari Stasiun Bandara menuju Stasiun BNI City dimulai dari pukul 6.10 WIB dan keberangkatan terakhir adalah pukul 23.10 WIB dengan 21 kali keberangkatan (**Tabel 1 dan 2**).

Tarif Kereta Bandara

Pada awal beroperasi, tarif yang ditentukan masih dalam tahap promo yakni Rp 30.000,00, sedangkan mulai 2 Januari 2018 ditetapkan tarif Rp 70.000,00. Tarif dari Stasiun Sudirman Baru (BNI City) ke Stasiun Batuceper sebesar Rp. 35.000,00.

E. Persepsi Responden

Survei dilakukan dengan melakukan penyebaran kuesioner dan diambil sampel sebanyak 200 orang, diketahui bahwa penghasilan responden yang paling dominan adalah antara Rp 3.000.000,00-Rp 5.000.000,00 dengan persentase 28%, pendapat

Tabel 1.
Dari Stasiun BNI City ke Stasiun Bandara

BNI City Keberangkatan	Batuceper		SHIA
	Kedatangan	Keberangkatan	Kedatangan
03.51	04.31	04.33	04.48
04.21	05.01	05.03	05.18
04.51	05.31	05.33	05.48
05.51	06.31	06.33	06.48
06.21	07.01	07.03	07.18
07.51	08.31	08.33	08.48
09.51	10.31	10.33	10.48
10.21	11.01	11.03	11.18
10.51	11.31	11.33	11.48
12.51	13.31	13.33	13.48
13.21	14.01	14.03	14.18
13.51	14.31	14.33	14.48
15.51	16.31	16.33	16.48
16.21	17.01	17.03	17.18
16.51	17.31	17.33	17.48
18.51	19.31	19.33	19.48
19.21	20.01	20.03	20.18
19.51	20.31	20.33	20.48
20.21	21.01	21.03	21.18
21.21	22.01	22.03	22.18
21.51	22.31	22.33	22.48

Sumber: PT. Railink, 2018

Tabel 2.
Dari Stasiun Bandara ke Stasiun BNI City

SHIA		Batuceper		BNI City	
Keberangkatan		Kedatangan	Keberangkatan	Kedatangan	
06.10		06.25	06.27	07.06	
07.10		07.25	07.27	08.06	
07.40		07.55	07.57	08.36	
08.10		08.25	08.27	09.06	
08.40		08.55	08.57	09.36	
09.10		09.25	09.27	10.06	
11.10		11.25	11.27	12.06	
11.40		11.55	11.57	12.36	
12.10		12.25	12.27	13.06	
14.10		14.25	14.27	15.06	
14.40		14.55	14.57	15.36	
15.10		15.25	15.27	16.06	
17.10		17.25	17.27	18.06	
17.40		17.55	17.57	18.36	
18.10		18.25	18.27	19.06	
20.10		20.25	20.27	21.06	
20.40		20.55	20.57	21.36	
21.10		21.25	21.27	22.06	
21.40		21.55	21.57	22.36	
22.40		22.55	22.57	23.36	
23.10		23.25	23.27	00.06	

Sumber: PT. Railink, 2018

responden yang lebih dominan tentang harga tiket KA bandara yang berlaku saat ini adalah murah/ terjangkau bagi masyarakat dengan persentasi 47%, penilaian responden yang paling dominan tentang harga tiket KA bandara yang sesuai dengan kondisi saat ini adalah di bawah Rp 50.000,00 dengan persentase 57%, kemampuan responden untuk membayar tiket KA bandara yang lebih dominan adalah di bawah Rp 50.000,00 dengan persentase 38% (**Gambar 1, 2, 3, dan 4**).

F. Analisis Deskriptif

1. Keselamatan dan Keamanan di Stasiun

Pada *gate* masuk dan keluar Stasiun BNI City dan Stasiun Bandara terdapat petugas keamanan untuk mengecek tiket dan memantau tindak kejahatan sehingga penumpang merasa aman dan nyaman. Terdapat papan petunjuk arah serta papan informasi keberangkatan kereta. Alat Pemadam Api Ringan (APAR) untuk mencegah kebakaran di stasiun diletakkan di tempat yang mudah terjangkau dan terlihat oleh orang dewasa baik petugas stasiun

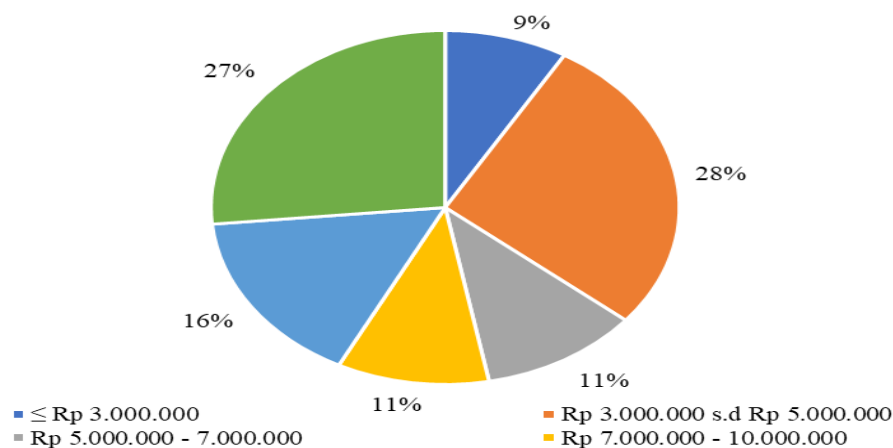
maupun penumpang, dan CCTV untuk pengawasan terhadap tindak kejahatan ataupun kegiatan turun naik penumpang di Stasiun Bandara.

2. Kehandalan/Keteraturan di Stasiun

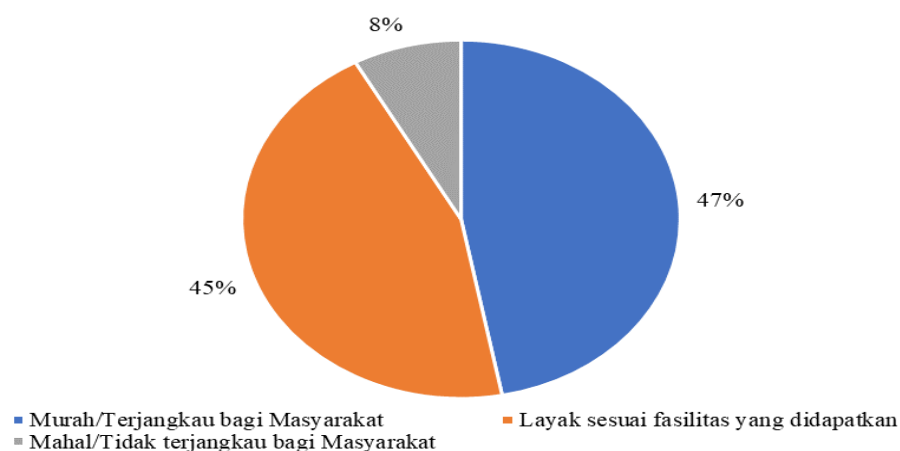
Terdapat 12 loket tiket di Stasiun Bandara, 4 loket di lantai atas, 4 loket di bawah tangga, dan 4 loket di dekat ruang tunggu. Terdapat papan informasi jadwal kereta bandara sehingga calon penumpang dapat memilih jam keberangkatan sebelum membeli tiket dan ada petugas yang siap membantu dan mendampingi calon penumpang yang akan membeli tiket kereta bandara.

3. Kenyamanan di Stasiun

Stasiun Bandara yang terdiri dari 2 lantai terdapat ruang tunggu hanya di lantai bawah, lantai atas digunakan untuk perkantoran dan tempat makan. Stasiun BNI City juga terdiri dari 2 lantai, lantai bawah digunakan untuk ruang tunggu menuju peron, sedangkan lantai atas digunakan untuk perkantoran, ruang tunggu VIP (*lounge*), dan tempat makan.



Gambar 1.
Penghasilan Responden.



Gambar 2.
Pendapat Responden Mengenai Harga Tiket KA Bandara Saat Ini.

4. Kemudahan di Stasiun

Untuk kemudahan para penumpang, di Stasiun BNI City dan Stasiun Bandara dipasang banyak papan petunjuk dan informasi, di lantai atas Stasiun BNI City terdapat meja petugas informasi yang selalu siap membantu calon penumpang untuk bertanya maupun melakukan transaksi, di Stasiun Bandara, meja petugas informasi terletak di lantai bawah. Di Stasiun BNI City terdapat petunjuk di lantai berupa tempelan sepatu yang menunjukkan arah ke peron, arah keluar, dan lain-lain.

Eskalator menggunakan eskalator yang rata (bukan tangga) sehingga memudahkan bagi penumpang yang membawa banyak barang, disabilitas, serta bayi yang menggunakan *stroller*. Tempat parkir untuk kendaraan pribadi dapat juga dipakai untuk kendaraan yang menginap, ukurannya yang luas dan dekat dengan pintu belakang dan eskalator di Stasiun Sudirman, memudahkan calon penumpang untuk membeli tiket.

5. Kesetaraan di Stasiun

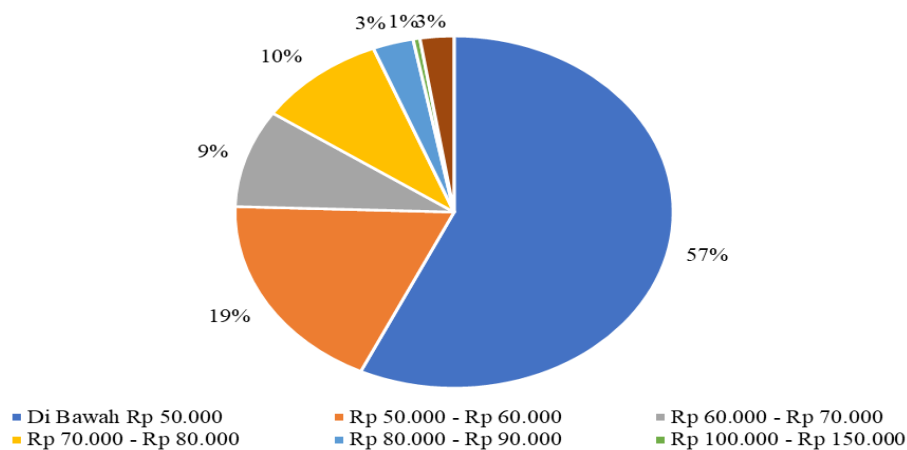
Jarak antara peron dengan kereta yang tidak terlalu lebar dan sama tingginya dapat memudahkan

penumpang disabilitas yang menggunakan kursi roda ataupun tongkat untuk memasuki kereta ataupun bayi yang menggunakan *stroller* tidak perlu diangkat lagi. Ruang menyusui terletak di lantai bawah dekat dengan ruang tunggu menuju peron, dan toilet sehingga ibu menyusui tidak perlu terburu-buru apabila ada kereta yang akan berangkat.

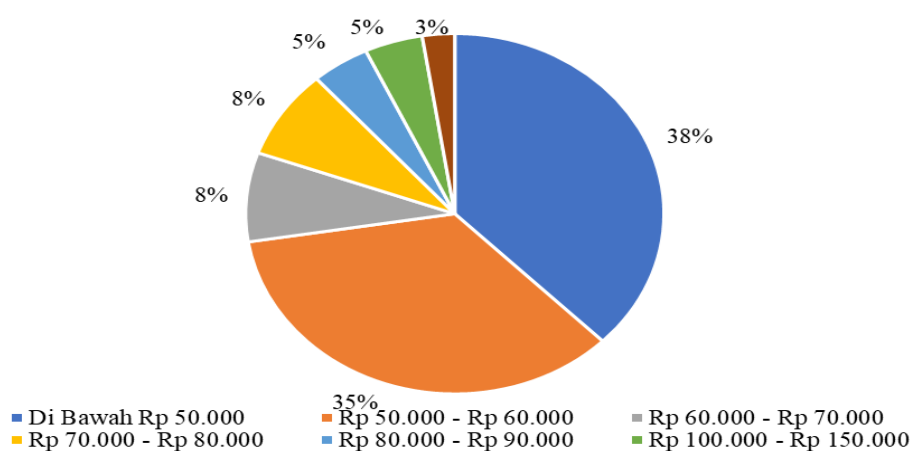
6. Keselamatan, Keamanan, Kemudahan dan Kejelasan Informasi di Dalam Kereta

Terdapat peralatan keselamatan di dalam kereta, APAR terdapat di setiap pintu kereta. Alat pemecah kaca dan alarm darurat berada di pinggir jendela, setiap kereta terdapat masing-masing 2 alat pemecah kaca dan alarm darurat. *Smoke detector* ada 2 di masing-masing kereta.

Peralatan keamanan dan petunjuk informasi sudah lengkap di dalam kereta bandara. Tempat barang bagasi di atas tempat duduk dan di ujung kereta dekat pintu untuk barang bawaan dengan ukuran yang lebih besar. Layar informasi untuk menunjukkan posisi kereta dan menampilkan iklan-iklan promosi. CCTV yang terdapat di setiap ujung kereta dapat memantau semua pergerakan



Gambar 3.
Harga Tiket KA Bandara yang Sesuai Dengan Kondisi Saat Ini.



Gambar 4.
Kemampuan Responden Untuk Membayar Harga Tiket KA Bandara.

penumpang sehingga penumpang dapat merasa aman dan terhindar dari kehilangan ataupun pencurian.

Tempat duduk yang nyaman dengan sandaran tangan yang bisa diangkat dan USB *Port* untuk mengisi daya HP, membuat penumpang lebih santai dan nyaman. Toilet yang bersih dan berada di setiap kereta dapat menambah kenyamanan penumpang dalam melakukan perjalanan. Kedatangan dan keberangkatan kereta bandara sudah sesuai dengan jadwal, sehingga penumpang tidak khawatir ketinggalan pesawat dari Stasiun Bandara ataupun jemputan pada saat di Stasiun BNI City.

7. Kesetaraan

Tempat duduk prioritas disediakan masing-masing 4 setiap kereta, terletak di ujung kereta, berhadapan-hadapan.

G. Analisis ATP dan WTP

Responden yang mampu membayar di bawah Rp 50.000,00 sebesar 38%, mampu membayar antara Rp 50.000,00 s.d. Rp 60.000,00 sebesar 35%, mampu membayar antara Rp 60.000,00 s.d. Rp

80.000,00 sebesar 8%. Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar responden lebih besar daripada keinginan membayar jasa, dilihat dari penghasilan per bulan yang besar, namun kemauan membayar jasa di bawah tarif saat ini. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa relatif rendah. Pengguna pada konsisi ini disebut *choiced riders*.

IV. Kesimpulan

Fasilitas yang diberikan di stasiun dan kereta sudah maksimal dan bagus, tidak perlu penambahan, hanya perlu dilihat dari kemauan pelanggan untuk membayar, serta *feeder* angkutan lanjutan. Pembelian tiket KA Bandara yang dapat memesan *seat* hanya dari pembelian *online*, dari *vending machine* tidak ada pilihan *seat*, sehingga penumpang masih sering bingung memilih *seat* pada saat naik kereta. Penjualan tiket KA Bandara memiliki waktu, penjualan tiket ditutup 1 jam sebelum keberangkatan. Apabila jumlah tiket untuk jam keberangkatan sudah habis, walaupun waktu penjualan belum habis, penjualan tiket tetap

ditutup. Kereta bandara belum sepenuhnya terintegrasi dengan angkutan lanjutan, khususnya dari dan ke Stasiun Sudirman (BNI City). Apabila menggunakan KRL, perjalanan (berjalan kaki) masih membutuhkan waktu sekitar 5 menit, angkutan lanjutan lainnya taksi konvensional, taksi/ojek *online*, angkutan pribadi. Ada wacana untuk angkutan integrasi menggunakan MRT, namun sampai saat ini belum terlihat kemungkinan tersebut. Untuk angkutan lanjutan dari dan ke Stasiun Bandara, terdapat *sky train* dan *shuttle bus*, namun masih memerlukan waktu yang lumayan juga untuk sampai ke terminal keberangkatan. Angkutan daring mendominasi sebagai angkutan *feeder* menuju Kereta Bandara SHIA, dan *commuter line* sebagai *feeder* bagi wilayah Bekasi, Depok dan Bogor. Angkutan umum tidak diminati bagi penumpang yang akan menggunakan kereta bandara. Harga tiket yang diinginkan penumpang adalah $\leq$ Rp 50.000, meskipun berdasarkan analisis *Ability To Pay* (ATP) penumpang mampu membayar hingga Rp 91.000. Standar Pelayanan Minimum Angkutan orang dengan Kereta berdasarkan PM Nomor 48 Tahun 2015 telah dicapai sesuai dengan kriteria dengan baik.

V. Saran

Pembelian tiket KA bandara baik dari *online* ataupun melalui *vending machine* seharusnya sudah menyebutkan *seat* (tempat duduk) dan nomor kereta, sehingga penumpang yang baru melakukan perjalanan dengan KA Bandara tidak kebingungan (seperti pembelian tiket KA jarak jauh/luar kota). Perlu ditinjau/dikaji lagi kemampuan dan kemauan pelanggan dalam membayar harga tiket KA bandara, angkutan lanjutan dari dan ke bandara Soekarno-Hatta (khususnya dari Stasiun Sudirman Baru), karena masih banyak penumpang yang belum mengetahui alternatif angkutan lanjutan, serta persaingan dengan moda transportasi lain. Pembuatan aplikasi *real time* posisi KA bandara serta waktu tempuh perjalanan dari dan ke bandara, sehingga penumpang dapat menghitung kebutuhan waktu perjalanan, mengetahui posisi kereta, dan membeli tiket kereta sesuai waktu keberangkatan. Menyediakan *E-Money* yang terintegrasi dengan *busway* dan *commuter line* sehingga pembayaran dengan sekali *tapping*. Menyediakan layanan *porter* dan *trolley* sehingga memudahkan penumpang yang membawa bagasi banyak. Menjalinkan kerja sama dengan Pemerintah Pusat/Daerah, BUMN/BUMD penyedia jasa transportasi untuk menyediakan angkutan umum lanjutan setelah menggunakan kereta bandara.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, PT. Railink Indonesia, tim studi perorangan dan Para Peneliti sehingga penelitian ini dapat disusun.

Daftar Pustaka

- Alimul Hidayat A.A. 2010. *Metode Penelitian Kesehatan Paradigma Kuantitatif*. Jakarta: Heath Books.
- Julien. Mahalli, Kasyful. 2014. Analisis *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (*Airport Railink Service*). Universitas Sumatera Utara: Jurnal Ekonomi dan Keuangan Vol. 2, No. 3, 2014.
- Permata, Muhammad Rahmad. 2012. Analisa *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai. Jakarta: Universitas Indonesia. <http://lib.ui.ac.id>. Diakses tanggal 24 April 2019.
- Rumiati, Khairul Fahmi dan Bambang Edison. 2013. Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar Tarif Angkutan Umum Mini Bus (*SUPERBEN*) di Kabupaten Rokan Hulu. Jurnal Online Teknik Sipil Universitas Pasir Pengaraian, Vol.1, No.1. <http://ejournal.upp.ac.id>. Diakses tanggal 24 April 2019.
- Setyosari, Punaji. 2010. *Metode Penelitian Penelitian dan Pengembangan*. Jakarta: Kencana.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Whitehead, John C. 2005. *Combining Willingness to Pay and Behavior Data with Limited Information*. Resource and Energy Economics, Vol.27, No.2, pp.143-155. <http://libres.uncg.edu>. Diakses tanggal 24 April 2019.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2007. *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2011. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2011. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2003 tentang Pengoperasian Kereta Api*. Jakarta.
- PT. Railink. 2018. *Jadwal Perjalanan Kereta Api Bandara Soekarno –Hatta*. Jakarta.