

Studi Kelayakan Tarif Baru Kereta Api Komuter Rute Surabaya – Bangil

Fathurrahman Aditya Nugraha, & Nugroho Utomo

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pembangunan Nasional
“Veteran” Jawa Timur, Indonesia

ABSTRAK

Kereta api komuter rute Surabaya – Bangil merupakan kereta api yang dihadirkan oleh PT. KAI Daop 8 untuk meningkatkan pelayanan masyarakat terhadap transportasi umum menggunakan kereta api, hal itu membuat kelayakan tarif terhadap kereta api komuter rute Surabaya – Bangil perlu untuk ditinjau. Data yang dikelola pada penelitian ini berupa data primer (kuesioner kepada pengguna kereta api (KA) komuter rute Surabaya – Bangil) dan data sekunder (komponen biaya operasional kereta api (BOKA)). Metode yang dikelola pada penelitian ini adalah *willingness to pay* (WTP) dan *importance performance analysis* (IPA). Berdasarkan hasil analisis *importance performance analysis* (IPA) tingkat kesesuaian antara harapan penumpang dengan kinerja kualitas pelayanan PT KAI Daop 8 masih belum memuaskan harapan para penumpang karena pada kuadran 1 memiliki persentase sebesar 25%, dan pada kudran 3 memiliki persentase sebesar 31,25%.

Kata Kunci: Kereta Api, Biaya Operasional Kereta Api, *Willingness To Pay*, *Importance Performance Analysis*

ABSTRACT

The Surabaya – Bangil commuter train route is a train service provided by PT. KAI Daop 8 to improve public transportation services using trains. This makes it necessary to review the fare structure for the Surabaya – Bangil commuter train route. The data managed in this study consists of primary data (questionnaires to users of the Surabaya – Bangil commuter train) and secondary data (train operational cost components (BOKA)). The methods managed in this study are *willingness to pay* (WTP) and *importance performance analysis* (IPA). Based on the results of the *importance performance analysis* (IPA), the level of conformity between passenger expectations and the service quality performance of PT KAI Daop 8 is still not satisfactory because quadrant 1 has a percentage of 25%, and quadrant 3 has a percentage of 31.25%.

Keywords: Railway Operational Cost, *Willingness To Pay*, *Importance Performance Analysis*.



This article is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

*Corresponding Author:

E-Mail : adty_ngrh@gmail.com

Address : Jl. Raya Rungkut Madya No. 1, Gunung Anyar, Surabaya, 60294

Page: 75-86



PENDAHULUAN

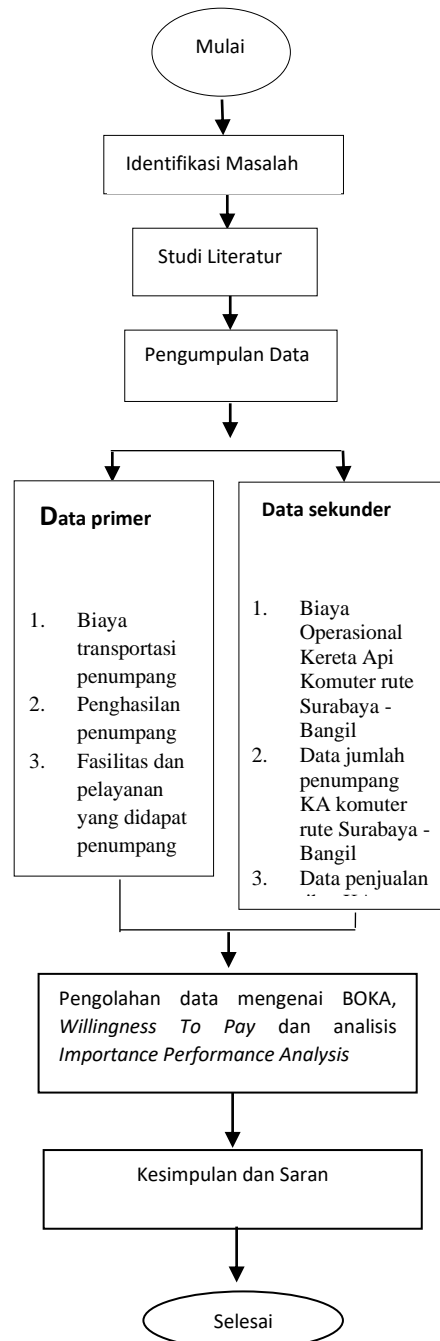
Kota Bangil adalah sebuah wilayah di Kabupaten Pasuruan yang berdekatan dengan Kota Sidoarjo merupakan salah satu wilayah bagian dari Satuan Wilayah Pembangunan (SWP) Gerbangkertosusila. Pembangunan yang dimaksud adalah pembangunan dari segi ekonomi, transportasi dan juga pariwisata, hal ini menyebabkan banyak pergerakan dari wilayah Kota Bangil ke Kota Surabaya. Pergerakan dari Kota Bangil ke Kota Surabaya dan sebaliknya dapat ditempuh dengan jalur darat melalui jalan raya dari Bangil-Porong-Tanggulangin-Sidoarjo-Buduran-Waru-Surabaya. Selain melalui jalan raya, pergerakan dari area Kota Bangil ke Kota Surabaya juga bisa ditempuh dengan kereta api.

Transportasi adalah faktor pendukung penting pada aspek kegiatan sosial terutama aspek ekonomi. Mudahnya akses pada transportasi saat ini maka semakin mudah hubungan sesama manusia terjalin [1]. Aspek ekonomi diartikan sebagai nilai pengorbanan seseorang dalam bentuk barang dan jasa untuk imbalan yang sepadan lainnya. Kesiediaan membayar atau *Willingness To Pay* (WTP) yang dimaksud bagaimana kondisi seseorang terhadap barang dan jasa yang disebabkan oleh pengelola, faktor yang mempengaruhi nilai WTP adalah kualitas pelayanan yang didapat penumpang, frekuensi penumpang pada transportasi umum yang digunakan, fasilitas yang diberikan oleh pengelola dan pendapatan bulanan penumpang [2]. Kemampuan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 8 dalam memberikan fasilitas yang berkualitas tetapi operasional perusahaan tetap stabil dengan tidak mengabaikan mutu kepada penumpangnya. Tarif pada kereta api adalah faktor yang mempengaruhi stabilitas operasional kereta api. Ketentuan penetapan tarif kereta api yang berlaku dinilai dengan dua pertimbangan, pertimbangan pertama penumpang selaku konsumen angkutan umum kereta api dan pengelola angkutan umum kereta api yaitu PT. KAI [3].

Besaran nilai kelayakan tarif yang berlaku dan dibayar oleh penumpang kereta api yang menentukan ialah pengelola atau penyedia jasa yaitu PT. KAI. Tarif pada angkutan umum kereta api dapat diartikan sebagai nominal yang dikeluarkan penumpang atas jasa pelayanan pada suatu lintasan dengan kereta api, apabila tarif saling menguntungkan dari pihak penumpang dan pengelola maka dapat dikatakan tarif tersebut sudah sesuai. Apabila tarif kereta api yang berlaku dianggap belum mampu untuk menutup operasional perusahaan maka perlu dilakukan alokasi anggaran atau subsidi tarif sehingga harga tarif kereta api yang berlaku dapat dijangkau oleh penumpang kereta api.

METODE

Untuk tercapainya tujuan penelitian ini maka diperlukan tahapan pada kereta api komuter rute Surabaya –Bangil. Adapun diagram alir metodologi penelitian ditunjukkan pada gambar 1 berikut:



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

Pengumpulan Data

Untuk mendukung kelangsungan penelitian ini, penulis mengumpulkan data yang diperlukan yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang didapatkan langsung oleh penulis berdasarkan data pada lapangan [4]. Data primer pada penelitian diambil melalui kuisisioner yang disebarakan kepada responden penumpang kereta api komuter rute Surabaya – Bangil. Jumlah responden yang dipakai untuk kelancaran penelitian ini berjumlah 100 responden, jumlah reponden ditentukan pada jumlah sampel yang layak dilakukan pada penelitian yaitu 30 sami 500 sampel [5]. Data sekunder adalah data lainnya yang digunakan untuk menyelesaikan suatu penelitian [5]. Data sekunder diperoleh melalui instansi terkait yaitu PT. KAI Daop 8 Surabaya, data sekunder yang diperoleh adalah biaya operasional kereta api, data jumlah penumpang, dan data penjualan tiket.

Analisis Data

Data yang digunakan untuk mengetahui kesesuaian tarif pada kereta api antara lain biaya operasional kereta api (BOKA), dan kemauan atau *willingnes to pay* (WTP) penumpang KA untuk mengeluarkan uang atas perjalanan dan pelayanan yang didapatkan oleh penumpang KA [6]. Data primer dan data sekunder yang didapat kemudian diolah menggunakan metode penelitian yang dipakai yaitu biaya operasional kereta api (BOKA), *load factor*, *willingness to pay*, *importance performance analysis*. Terdapat beberapa komponen pada biaya operasional kereta api yaitu biaya modal KA, biaya operasi KA, biaya perawatan sarana KA, dan keuntungan pada KA tersebut [7]. Adapun rumus perhitungan biaya operasional transportasi adalah sebagai berikut:

Biaya operasional = Biaya Modal KA + Biaya Operasi KA + Biaya Perawatan Sarana KA + keuntungan.

Load factor atau faktor muat adalah perbandingan atau persentase penumpang KA yang terangkut terhadap jumlah kursi yang tersedia [7]. Adapun rumus perhitungan load factor atau faktor muat adalah sebagai berikut:

$$LF = \frac{M}{S} \times 100 \%$$

Dengan: LF = faktor muat

M = penumpang KA yang terangkut

S = kursi yang tersedia pada KA

Tarif merupakan jumlah materi atau uang yang diperlukan untuk memperoleh barang dan jasa [8]. Tarif merupakan faktor pada angkutan umum yang mempengaruhi kelancaran dan keberlangsungan operasional pada penyedia jasa. Adapun tarif berdasarkan biaya operasional kereta api adalah sebagai berikut:

$$\text{Tarif dasar} = (100\% + \text{keuntungan}) + \frac{(\text{Jumlah biaya Pokok})}{LF \times \text{kapasitas} \times \text{jarak tempuh}}$$

Tarif jarak = Tarif dasar x Jarak tempuh

Dengan: Keuntungan = Keuntungan yang diperoleh pada penjualan tiket

LF = Persentase faktor muat pada tahun sebelumnya

Kapasitas = jumlah total kursi tersedia pada KA

Jarak tempuh = jarak tempuh atau total rute KA

Willingness to pay (WTP) diartikan tentang kemauan atau kesanggupan penumpang KA dalam mengeluarkan materi berbentuk uang karena jasa yang didapatkannya [9]. Besarnya nilai WTP didapatkan dari besaran tarif persepsi penumpang KA dengan penambahan tarif apabila terdapat peningkatan pelayanan atau jasa yang diperoleh. Adapun rumus perhitungan WTP adalah sebagai berikut:

$$WTP = T + B$$

Dengan: T = Persepsi awal tarif menurut penumpang KA

B = Biaya tambahan untuk peningkatan layanan

Setelah menghitung tarif kereta api komuter rute Surabaya – Bangil melalui metode BOKA dan metode analisis WTP, selanjutnya menilai hasil perbandingan dari tingkat kesesuaian antara penilaian kinerja PT. KAI Daop 8 dalam pelayanannya dengan nilai kepentingan pelayanan yang didapat penumpang KA, sehingga nilai kesesuaian tersebut dapat menentukan perbandingan prioritas yang akan dipakai untuk menangani item pelayanan yang mempengaruhi kepuasan penumpang KA. *Importance performance analysis* (IPA) adalah metode analisis untuk mengetahui item-item kinerja penting yang ditunjukkan suatu penyedia layanan jasa atau perusahaan guna memenuhi kepuasan pengguna jasa atau konsumennya [10]. Adapun rumus perhitungan importance performance analysis adalah sebagai berikut:

$$Tk = \frac{X}{Y} \times 100 \%$$

Dengan: Tk = Nilai kesesuaian penumpang KA

X = Total nilai kinerja PT. KAI Daop 8

Y = Total nilai kepentingan penumpang KA

HASIL DAN PEMBAHASAN

Biaya Operasional KA Komuter Surabaya-Bangil

Dalam perhitungan biaya operasional kereta api komuter rute Surabaya – Bangil. PT. KAI Daop 8 mengeluarkan nilai anggaran biaya operasional kereta api ditunjukkan pada tabel 1. Dapat diketahui besaran nilai biaya operasional untuk kereta api komuter rute Surabaya – Bangil, dapat disajikan dengan hasil sebagai berikut:

Biaya operasional = Biaya Modal KA + Biaya Operasi KA + Biaya Perawatan Sarana KA + keuntungan

$$\begin{aligned} \text{Biaya operasional} &= \text{Rp } 17.547.655 + \text{Rp } 432.820.050 + \text{Rp } 30.876.333 + \\ &\quad \text{Rp } 48.124.403,80 \\ &= \text{Rp } 529.368.442 \end{aligned}$$

Tabel 1. Rekapitulasi biaya operasional kereta api rute Surabaya – Bangil

No	Uraian	Biaya Pengeluaran
	Modal	17.547.655
	Biaya Langsung Tetap	
1.	Biaya Pegawai awak Sarana Kereta Api	79.991.667
	Biaya Langsung Tidak Tetap	
	BBM	
1.	Air Bersih	75.532.883
2.	On Training Cleaning (OTC)	22.300.698
3.	Cuci Sarana Harian	13.234.778
4.	Pelumas	15.976.221
5.	Fumigasi	85.433.276
6.	Pest Control	8.500.888
7.	Biaya Tidak Langsung Tetap	7.465.974
	Gaji Pegawai non awak Kereta Api	
1.	Biaya Umum Kantor dan Pajak	33.539.344
2.	Biaya Tidak Langsung Tidak Tetap	38.900.621
	Biaya Pemasaran	
	Biaya Pengembangan SDM	
1.	Biaya Perawatan Sarana	25.943.200
2.		26.000.500
		30.876.333
	Total	481.244.038

Sumber: Data Analisis

Tabel 2. *Load factor* kereta api komuter rute Surabaya – Bangil

Vol	No KA Gapeka 2019					
	391	392	393	394	395	396
Jan	354	9.857	5.577	3.613	7.549	1.198
Feb	378	9.781	5.851	3.752	6.542	1.167
Mar	386	9.948	6.629	4.521	8.332	1.445
Apr	428	10.006	6.332	4.213	8.604	1.629
Mei	367	10.085	4.498	2.780	4.801	1.209
Jun	431	8.208	7.262	5.352	6.553	1.900
Jul	426	10.917	6.418	4.553	7.858	1.548
Agu	383	10.624	4.575	3.134	7.244	1.581
Sep	479	11.275	5.208	3.447	7.480	1.836
Okt	418	12.107	5.687	3.370	8.263	1.741
Nov	480	11.620	5.747	3.686	8.950	1.826
Des	559	13.474	9.162	9.237	13.760	2.358
Total	5.089	127.902	72.946	51.658	95.936	19.438
	372.969					

Sumber: Angkutan Penumpang PT. KAI Daop 8

Load Factor

Dari data yang didapatkan dari unit angkutan penumpang PT. KAI Daop 8 Surabaya mengenai load factor atau faktor muat kereta api komuter rute Surabaya - Bangil ditunjukkan pada tabel 2. Dapat diketahui nilai load factor untuk kereta api komuter rute Surabaya – Bangil dapat disajikan dengan hasil sebagai berikut:

$$LF = \frac{M}{S} \times 100 \%$$

$$LF = \frac{372.969}{559.453} \times 100\% \\ = 66,6 \%$$

Tarif

Tarif yang berlaku saat ini pada kereta api komuter rute Surabaya – Bangil sebesar Rp 5.000 per lintasan atau flat dengan pemberhentian pada Stasiun Surabaya Kota - Stasiun Surabaya Gubeng - Stasiun Wonokromo - Stasiun Waru - Stasiun Gedangan - Stasiun Sidoarjo - Stasiun Tanggulangin – Stasiun Porong dan terakhir Stasiun Bangil. Tarif menurut biaya operasional kereta api dapat disajikan dengan hasil sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Tarif dasar KA} &= (100\% + \text{keuntungan}) + \frac{(\text{Jumlah biaya Pokok})}{\text{LF} \times \text{kapasitas} \times \text{jarak tempuh}} \\ &= (100\% + 10\%) + \frac{481.244.038}{66,6\% \times 559.453 \times 47} \\ &= \text{Rp } 40,23/\text{km} \end{aligned}$$

Jika tarif dasar KA sudah diketahui, maka tarif berdasarkan jarak KA dapat disajikan dengan hasil sebagai berikut:

$$\text{Tarif jarak KA} = \text{Tarif dasar KA} \times \text{Jarak tempuh}$$

$$\begin{aligned} \text{Tarif jarak KA} &= 40,23 \times 47 \text{ km} \\ &= \text{Rp } 1.890,81/\text{lintas} \end{aligned}$$

Dapat diketahui tarif yang sesuai dan berlaku untuk kereta api komuter rute Surabaya – Bangil menurut perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional kereta adalah Rp 1.890,81/lintas.

Willingness To Pay

Willingness to pay (WTP) didapat dari kemauan pengguna KA dalam membayar materi berbentuk uang untuk memperbaiki layanan jasa yang sesuai dengan yang diharapkannya. Tabel distribusi frekuensi untuk tarif persepsi awal atau tarif semestinya yang akan dibayarkan oleh penumpang kereta api komuter rute Surabaya – Bangil sebelum dilakukan perbaikan pelayanan jasa yang sesuai dengan yang diharapkan oleh penumpang ditunjukkan pada tabel 3.

Tarif persepsi awal sebelum dilakukan perbaikan pelayanan sesuai dengan yang diinginkan oleh penumpang persentase tertinggi adalah 38% berada pada kelas 1 dengan besaran tarif Rp 5.000 – Rp 5.625. Setelah mengetahui besaran tarif persepsi awal sebelum dilakukan perbaikan pelayanan sesuai dengan yang diinginkan oleh penumpang. Item prioritas perbaikan dalam pelayanan jasa kereta api komuter rute Surabaya – Bangil ditunjukkan pada tabel 4.

Perbaikan prioritas pelayanan dari pengguna kereta api komuter rute Surabaya – Bangil yaitu “waktu keberangkatan dan kedatangan lebih singkat dan tepat waktu” sebesar 37%. Jika perbaikan pelayanan dilakukan sesuai yang diinginkan oleh pengguna kereta api komuter rute Surabaya – Bangil, maka tabel distribusi frekuensi untuk besarnya penambahan tarif sesuai dengan kesediaan penumpang ditunjukkan pada tabel 5.

Besarnya nilai willingness to pay (WTP) didapatkan dari nilai penjumlahan antara tarif persepsi awal menurut penumpang KA dengan biaya tambahan jika terdapat peningkatan pelayanan jasa, dapat disajikan dengan hasil sebagai berikut:

$$WTP = T + B$$

$$WTP = Rp 5.000 + Rp 3.751 \\ = Rp 8.751$$

Besar tarif berdasarkan kesediaan membayar atau willingness to pay jika diikuti dengan peningkatan kualitas pelayanan yaitu “Waktu keberangkatan dan kedatangan lebih singkat dan tepat waktu” menjadi Rp 8.751 atau dibulatkan sebesar Rp 8.500 untuk sekali perjalanan.

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Kumulatif Tarif Persepsi

Interval		Frekuensi	Persen (%)
Valid	5000 - 5937.5	38	38,0
	5937.6 – 6875	10	10,0
	6876 - 7812.5	29	29,0
	7812.6 – 8750	11	11,0
	8751 - 9687.5	5	5,0
	9687.6 – 10625	4	4,0
	11562.6 – 12500	3	3,0
Total	100	100.0	

Sumber: Pengolahan Data, *Software SPSS 26 For Windows*

Tabel 4. Item Prioritas Perbaikan Pelayanan Jasa

No	Item	Frekuensi	Persen (%)
1.	Waktu keberangkatan dan kedatangan lebih singkat dan tepat waktu	37	37%
2.	Pembelian tiket mudah dan cepat	13	13%
3.	Keamanan dan keselamatan	17	17%
4.	Petugas ramah dan sopan	2	2%
5.	Penjelasan jelas dan mudah dimengerti	1	1%
6.	Ruang tunggu bersih dan nyaman	15	15%
7.	Jumlah loket tiket memadai	5	5%
8.	Gerbong rapih, bersih, dan nyaman	5	5%
9.	Petugas memahami bantuan yang diinginkan	2	2%
10.	Petugas sigap dalam memberikan layanan	1	1%
11.	Bantuan petugas cepat dan tepat	2	2%
Total		100	100%

Sumber: Analisis Data

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Kumulatif Penambahan

Interval		Frekuensi	Persen (%)
Valid	0 – 1250	19	19,0
	1251 – 2500	29	29,0
	2501 – 3750	8	8,0
	3751 – 5000	35	35,0
	6251 – 7500	4	4,0
	7501 – 8750	3	3,0
	8751 - 10000	2	2,0
Total	100	100.0	

Sumber: Pengolahan Data, *Software SPSS 26 For*

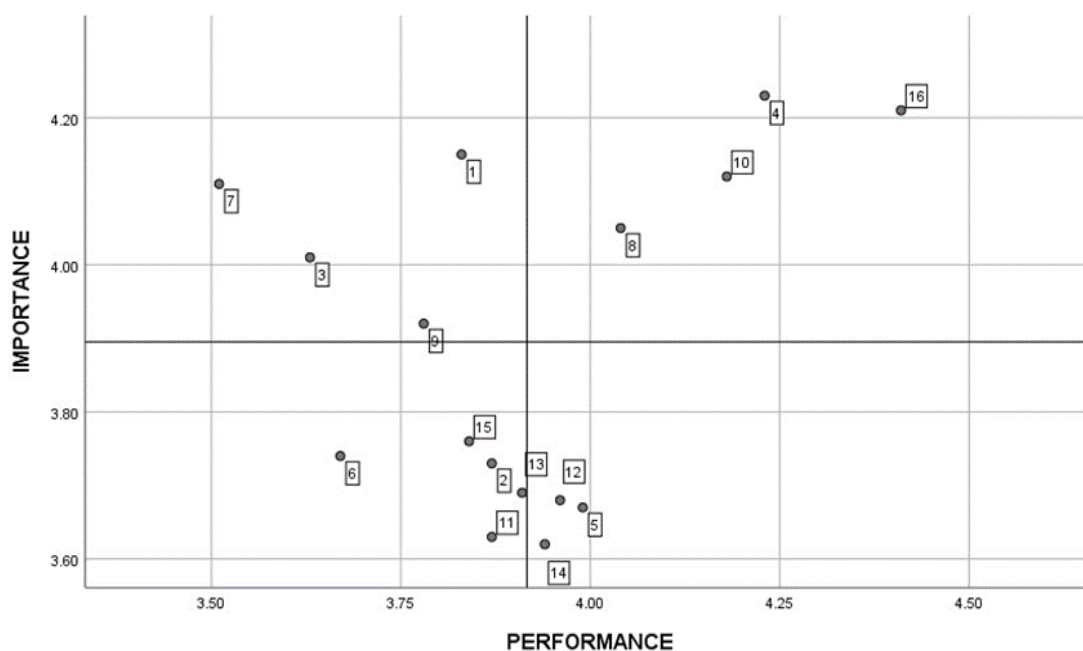
Importance Performance Analysis

Identifikasi matriks IPA terdiri dari dua variabel yaitu sumbu mendatar (X) adalah kinerja atau kepuasan yang diterima penumpang kereta api komuter rute Surabaya-Bangil, sedangkan sumbu tegak (Y) adalah tingkat kepentingan atau harapan dari penumpang kereta api komuter rute Surabaya-Bangil. Nilai x dan y atau nilai kinerja dan nilai kepentingan dari penumpang membentuk matriks yang berisi empat kuadran yang masing-masing kuadrannya menjelaskan perbandingan prioritas dalam mengambil tindakan berupa peningkatan kinerja pelayanan atau mempertahankan kinerja pelayanan perusahaan. Diagram kartesius *importance performance analysis* (IPA) ditunjukkan pada gambar 1.

Kuadran 1

Pada kuadran 1 terdapat item-item atribut pernyataan yang mempengaruhi kepuasan penumpang kereta api komuter rute Surabaya – Bangil dan perbaikannya perlu didahulukan oleh perusahaan yaitu PT. KAI Daop 8, keberadaan item-item ini dinilai sangat penting oleh penumpang, tetapi tingkat pelaksanaan atau kinerjanya masih belum mendapatkan hasil maksimal. Item-item pada kuadran 1 adalah sebagai berikut:

- a. Kebersihan dan kerapihan di dalam gerbong kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (T1).
- b. Ketersediaan petugas security dalam perjalanan di kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (T3).
- c. Perjalanan kereta api yang relatif tepat waktu dan cepat sesuai dengan jadwal kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (R3).
- d. Kemampuan petugas kereta api komuter rute Surabaya-Bangil untuk cepat tanggap menghadapi masalah yang timbul (Res1).



Gambar 1. Diagram Kaertesius IPA

Kuadran 2

Pada kudran 2 terdapat item-item atribut pernyataan yang mempengaruhi kepuasan penumpang kereta api komuter rute Surabaya – Bangil dan penanganannya perlu dipertahankan oleh perusahaan yaitu PT. KAI Daop 8, keberadaan item-item ini dinilai pelaksanaan atau kinerjanya telah sesuai dengan kepentingan dan harapan penumpang. Item-item pada kuadran 2 adalah sebagai berikut:

- a. Ketersediaan dan kebersihan toilet di kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (T4).
- b. Kenyamanan dan ketenangan penumpang di kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (R4).
- c. Kemampuan petugas kereta api komuter rute Surabaya-Bangil untuk cepat tanggap terhadap keluhan yang disampaikan penumpang (Res2).
- d. Kepekaan petugas untuk menerima keluhan maupun pengaduan terhadap penumpang kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (E3).

Kuadran 3

Pada kudran 3 terdapat item-item atribut pernyataan yang mempengaruhi kepuasan penumpang kereta api komuter rute Surabaya – Bangil. Keberadaan item-item ini dinilai masih kurang penting bagi penumpang, sedangkan tingkat pelaksanaan atau kinerjanya biasa atau cukup. Item-item pada kuadran 3 ini adalah sebagai berikut:

- a. Kelengkapan peralatan medis di dalam gerbong kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (T2).
- b. Prosedur pembelian tiket kereta api komuter rute Surabaya - Bangil yang mudah dan cepat (R2).
- c. Jaminan keamanan pelayanan dan kepercayaan terhadap penumpang kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (A1).
- d. Petugas memiliki sifat ramah dan sopan dalam melayani penumpang kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (A3).
- e. Bertanggung jawab terhadap keamanan dan kenyamanan penumpang kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (E2).

Kuadran 4

Pada kuadran 4 terdapat item-item atribut pernyataan yang mempengaruhi kepuasan penumpang kereta api komuter rute Surabaya – Bangil dan penanganannya dilakukan dengan baik oleh perusahaan yaitu PT. KAI Daop 8. Item-item pada kuadran 4 ini adalah sebagai berikut:

- a. Kesesuaian antara fasilitas yang ditawarkan penumpang kereta api komuter rute Surabaya-Bangil dengan kenyataan di lapangan (R1).
- b. Pengetahuan dan kecakapan petugas kereta api komuter rute Surabaya-Bangil dalam menghadapi keluhan penumpang (A2).
- c. Petugas memberikan perhatian secara individu terhadap penumpang kereta api komuter rute Surabaya-Bangil (E1).

KESIMPULAN

Dari hasil perhitungan Biaya Operasional Kereta Api (BOKA) menggunakan data Kereta Komuter rute Surabaya – Bangil pada tahun 2011 didapatkan hasil biaya operasional sebesar Rp 481.244.038, dan keuntungan sebesar Rp 48.124.403,80. Maka besarnya biaya operasional kereta api yang dikeluarkan PT. KAI Daop 8 untuk kereta api komuter rute Surabaya – Porong pada tahun 2011 adalah Rp 529.368.442. Berdasarkan hasil survei tarif yang berlaku di lapangan saat ini untuk kereta api komuter rute Surabaya - Bangil adalah Rp 5.000 untuk sekali perjalanan, dan tidak sesuai dengan perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional kereta api yang sebesar Rp 1.890,81 untuk sekali perjalanan.

Dari hasil perhitungan besar tarif berdasarkan kesediaan membayar atau *Willingness To Pay* penumpang kereta api komuter rute Surabaya - Bangil jika diikuti dengan peningkatan kualitas pelayanan yaitu “Waktu keberangkatan dan kedatangan kereta api komuter rute Surabaya – Bangil lebih singkat dan tepat waktu” maka penumpang kereta api komuter rute Surabaya – Bangil bersedia membayar tarif tiket sebesar Rp 8.500 untuk sekali perjalanan.

Dari hasil penelitian menggunakan metode *Importance Performace Analysis* (IPA) tingkat kesesuaian antara harapan penumpang kereta api komuter rute Surabaya – Bangil dengan kinerja PT. KAI Daop 8 selaku perusahaan penyedia jasa transportasi terdapat pada kuadran 1 – kuadran 4.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Asep. Iswahyudi. Rachman, “Perlindungan Hukum dengan Hak – Hak Pekerja di PT Grab Semarang,” *Jurnal Daulat Hukum*, vol. 1, no. 1, pp. 22-29, 2018.
- [2] Tamin. Ofyar Z, “Studi Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan *Analisis Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) di DKI Jakarta,” Bandung, 1996.
- [3] Pradika. Dkk, “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),” *Jurnal Teknik Sipil*, vol. 3, no. 2, pp. 1-5, 2015.
- [4] M. Iqbal. Hasan. *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002.
- [5] Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif R&D*, Bandung: Alfabet, 2015.
- [6] Hartasantoso. Dkk, “Kajian Tarif Kereta Api Penataran Jurusan Blitar-Surabaya.” *Jurnal Teknik Sipil*, vol. 1, no. 2, pp 1-7, 2015.
- [7] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2018 tentang Perhitungan dan Penetapan Pedoman Tata Cara Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api,” Jakarta, 2018.
- [8] Swastha dan Irawan. *Manajemen Pemasaran Modern*, Yogyakarta: Liberty, 2005.

- [9] Whitehead, “Combining Willingness to Pay and Behavior Data with Limited Information,” *Jurnal Resource and Energy Economics*, vol. 27, no. 2, pp. 143-145, 2005.
- [10] John dan James, “Importance-Performance Analysis,” *Jurnal Of Marketting*, vol. 47, no. 1, pp. 77-79, 1977.