

Analisis Preferensi Penumpang Kereta Api Tanjung Karang - Kertapati Dan *Ability To Pay* Serta *Willingness To Pay*

(Analysis of Passenger Preferences on the Tanjung Karang–Kertapati Railway Route and Their Ability to Pay (ATP) and Willingness to Pay (WTP))

Ayu Ning Trias Pratiwi^{1*}, Aleksander Purba², Rahayu Sulistyorini^{1,2}

¹ Program Studi Magister Teknik Sipil, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Lampung, Jl. Prof. Dr. Soemantri Brodjonegoro No. 1, Bandar Lampung, 35145, Indonesia

Riwayat Artikel

Submitted :21/01/2026

Published :28/04/2026

* Email Korespondensi:
aningtriaspratiwi@gmail.com



Abstrak: Kereta api merupakan moda transportasi massal yang memiliki keunggulan dari sisi kapasitas, keselamatan, dan ketepatan waktu, sehingga berperan penting dalam mobilitas antarkota. Penetapan tarif layanan kereta api perlu mempertimbangkan kemampuan dan kesediaan membayar penumpang agar tercapai keseimbangan antara keterjangkauan dan kualitas pelayanan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) penumpang kereta api rute Tanjung Karang–Kertapati serta mengidentifikasi faktor preferensi pemilihan moda. Metodologi penelitian menggunakan survei kuesioner terhadap 150 responden yang merupakan pengguna jasa kereta api, dengan pengumpulan data primer berupa karakteristik sosial ekonomi, pola perjalanan, persepsi pelayanan, serta ATP dan WTP. Analisis dilakukan secara deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai ATP penumpang masyarakat umum sebesar Rp53.333 per perjalanan dan pelajar/mahasiswa sebesar Rp32.692 per perjalanan, yang secara umum berada di atas tarif yang berlaku. Sementara itu, nilai rata-rata WTP sebesar Rp44.680 per perjalanan menunjukkan adanya kesediaan penumpang membayar lebih apabila kualitas layanan ditingkatkan. Faktor tarif, kenyamanan, dan keamanan menjadi pertimbangan utama dalam pemilihan moda. Kesimpulannya, tarif kereta api saat ini dinilai masih sesuai dan dapat diterima oleh penumpang, dengan peluang penyesuaian tarif berbasis peningkatan kualitas pelayanan.

Kata kunci: *Ability To Pay*, Kereta Api, Preferensi Moda, Tarif Transportasi, *Willingness To Pay*.

Abstract: Railway transportation is a mass transit mode that offers advantages in terms of capacity, safety, and punctuality, making it an essential component of intercity mobility. Fare determination for railway services should consider passengers' financial capability and willingness to pay to ensure a balance between affordability and service quality. This study aims to analyze the *Ability to Pay* (ATP) and *Willingness to Pay* (WTP) of passengers on the Tanjung Karang–Kertapati railway route and to identify factors influencing mode choice preferences. The research employed a questionnaire-based survey involving 150 respondents who were active railway users. Primary data included socio-economic characteristics, travel patterns, service perceptions, and ATP and WTP values. Data were analyzed using a descriptive quantitative approach. The results indicate that the average ATP value for general passengers is IDR 53,333 per trip, while for students it is IDR 32,692 per trip, both exceeding the current applicable fare. Meanwhile, the average WTP value of IDR 44,680 per trip suggests that passengers are willing to pay a higher fare if service quality is improved. Fare level, comfort, and safety were identified as the main factors influencing mode choice. In conclusion, the existing railway fare is considered acceptable and affordable for passengers, with potential for fare adjustment through service quality enhancement.

Keywords: *Ability to Pay*, Railway Service, Mode Choice Preferences, Railway Fare, *Willingness to Pay*.

1. PENDAHULUAN

Moda kereta api, sebagai salah satu angkutan massal, memiliki karakteristik keunggulan berupa kapasitas angkut yang besar, tingkat keselamatan yang relatif tinggi, serta ketepatan waktu karena beroperasi pada jalur khusus yang terpisah dari lalu lintas jalan raya. Kereta api berkontribusi signifikan terhadap kelancaran mobilitas masyarakat sekaligus meningkatkan produktivitas dan konektivitas antarwilayah [1]. Keberlanjutan layanan transportasi publik tidak hanya ditentukan oleh aspek teknis operasional, tetapi juga oleh kebijakan tarif yang diterapkan. Penetapan tarif

angkutan umum idealnya mempertimbangkan tiga komponen utama, yaitu Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability to Pay* (ATP), dan *Willingness to Pay* (WTP), sehingga tercapai keseimbangan antara kepentingan operator dan keterjangkauan masyarakat [2]. Konsep *Ability to Pay* (ATP) mengacu pada kemampuan finansial pengguna dalam membayar tarif berdasarkan tingkat pendapatan serta alokasi pengeluaran transportasi. Sementara itu, *Willingness to Pay* (WTP) mencerminkan kesediaan subjektif pengguna untuk membayar suatu layanan berdasarkan persepsi terhadap manfaat dan

kualitas pelayanan yang diterima. WTP sangat dipengaruhi oleh faktor kenyamanan, kecepatan, keamanan, dan keandalan layanan; semakin tinggi kepuasan pengguna, semakin besar kecenderungan mereka untuk membayar lebih [8]. Responden yang memiliki kemampuan membayar yang relatif tinggi, namun keinginan membayar berada pada kisaran lebih rendah ($ATP > WTP$), yang mengindikasikan adanya batas psikologis dalam persepsi tarif [5]. Sebaliknya, nilai ATP yang relatif seimbang dengan WTP dikatakan ideal yang dirumuskan berdasarkan titik temu kedua variabel tersebut [6]. Responden yang mampu membayar dengan tarif norma mengalami penurunan ketika tarif dinaikkan, sehingga sensitivitas terhadap perubahan harga perlu diperhitungkan dalam kebijakan tarif [7]. Dalam kajian yang dilakukan pada kereta bandara untuk rute bandara radin inten II ditemukan bahwa tarif ideal berada pada rentang yang masih dapat dijangkau mayoritas responden, dengan kondisi ATP lebih tinggi dibanding WTP [3]. Pada kajian kereta api Malioboro Ekspres menunjukkan bahwa pada kelas ekonomi dan eksekutif terdapat kondisi $ATP < WTP$, yang mengindikasikan bahwa sebagian pengguna memiliki kemauan membayar lebih tinggi dibandingkan kemampuan riilnya [9]. Fenomena serupa juga tercermin pada BRT Trans Jateng, yang menunjukkan bahwa peningkatan kualitas layanan dapat mendorong kesediaan membayar yang lebih tinggi [10]. Dari sisi preferensi moda transportasi dipengaruhi oleh faktor usia dan pendidikan terhadap pemilihan moda antara kereta api dan travel pada rute Lampung–Palembang, sementara faktor pendapatan tidak selalu menjadi determinan utama [4].

Dengan demikian, diduga bahwa karakteristik sosial ekonomi serta faktor pelayanan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kesesuaian antara tarif yang berlaku dengan kondisi kemampuan dan kesediaan membayar penumpang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) penumpang sebagai dasar evaluasi terhadap tarif yang berlaku. Selain itu untuk mengidentifikasi pengaruh karakteristik sosial ekonomi dan kualitas pelayanan terhadap preferensi pemilihan moda serta terhadap kesediaan membayar pengguna jasa.

2. BAHAN DAN METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan pada stasiun kereta api Tanjung Karang yang terletak di Kecamatan Enggal, Kota Bandar Lampung. Pengambilan data dilakukan pada pagi hari pukul 07.00 WIB dengan menyebarkan kuesioner yang berfungsi untuk mengumpulkan data dari penumpang berupa kemampuan membayar dan keinginan membayar penumpang. Responden survei adalah pengguna jasa transportasi kereta api trayek Tanjung Karang - Kertapati sebanyak 150 responden.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Data primer diperoleh secara langsung berasal dari subjek penelitian melalui wawancara yang dilaksanakan di lokasi penelitian. Data ini diperoleh dari responden melalui pertanyaan pertanyaan yang diajukan kepada mereka, yang meliputi:

a. Identitas Responden

1. Nama pengguna kereta api
2. Jenis kelamin
3. Usia
4. Jenis Pekerjaan
5. Total pendapatan bulanan rata-rata dan persen alokasi
6. Pendapatan yang digunakan guna mengukur kemampuan untuk memberikan imbalan atas layanan kereta api
7. Jenis kendaraan yang dimiliki pengguna kereta api, yang dapat menentukan apakah mereka termasuk kelompok *choice* atau kelompok *captive*.
8. Penggunaan kereta api, untuk analisis ATP dan memiliki kemampuan untuk menentukan permintaan.

b. Preferensi Responden Terhadap Moda Kereta Api

Dalam penelitian yang dilakukan, hasil persepsi atau preferensi responden akan menjadi penilaian yang mendasar terkait moda transportasi kereta api khususnya rute Tanjungkarang – Kertapati. Kondisi yang diamati merupakan kondisi kereta api pada saat ini atau kondisi terbaru yang sudah mengalami peningkatan baik dari segi fasilitas dan pelayanan serta biaya untuk melakukan perjalanan.

c. Karakteristik Perjalanan Responden

Karakteristik responden kereta api trayek Bandar Lampung-Palembang dibahas dalam pertanyaan berikut:

1. Maksud dan tujuan: menjelaskan maksud perjalanan responden yang memengaruhi tingkat permintaan terhadap moda ini.
2. Jenis kendaraan yang sering digunakan: kendaraan yang biasa dipilih untuk tujuan perjalanan menggunakan moda ini.
3. Alternatif kendaraan: faktor-faktor yang memengaruhi tingkat permintaan terhadap moda ini.
4. Tarif perjalanan, durasi perjalanan, dan durasi tunggu: Menggambarkan tentang penyediaan layanan kereta api, termasuk

ongkos yang dibayar responden, durasi pergerakan, dan durasi tunggu.

5. Aspek-aspek pemilihan moda kereta api, yang disusun sesuai tingkat kepentingan, menunjukkan alasan utama mengapa responden memilih untuk menggunakan kereta api. Kriteria tambahan dari responden termasuk lama perjalanan, informasi tentang waktu akses menuju stasiun, kenyamanan, keselamatan, dan lebih efisien.

d. Persepsi Responden Terhadap Pelayanan Kereta Api

Pengguna moda angkutan kereta api memberikan ulasan mereka tentang layanan yang mereka terima, seperti apakah kondisi untuk waktu perjalanan, waktu tunggu, kenyamanan, keamanan, keselamatan, informasi rute, dan media pengaduan tergolong sangat baik, baik, buruk, atau sangat buruk.

e. ATP dan WTP

Pertanyaan yang diajukan untuk mengidentifikasi tarif yang mampu dibayar oleh pengguna kereta api dalam situasi berikut:

1. Situasi saat ini, yang memengaruhi kemampuan pengguna mengeluarkan biaya untuk transportasi kereta api pada masa sekarang;
2. Tingkat penggunaan kereta api perbulan, yang mengidentifikasi kemampuan pengguna mengeluarkan biaya untuk transportasi kereta api.
3. Durasi pelayanan ditingkatkan: data ini menunjukkan berapa banyak responden akan membayar untuk jasa jika waktu pelayanan kereta api ditingkatkan, seperti waktu tunggu atau waktu tempuh.
4. Peningkatan frekuensi layanan, yang menunjukkan bahwa responden akan bersedia membayar jasa jika frekuensi layanan ditingkatkan, seperti menambahkan lebih jadwal keberangkatan untuk meningkatkan kualitas pengguna kereta api.
5. Peningkatan kenyamanan, yang menunjukkan bahwa responden akan berkenan membayar biaya layanan jika kenyamanan yang lebih baik, seperti menambahkan pendingin ruangan dan fasilitas tempat duduk.

Data sekunder terdiri dari tarif resmi, dan jadwal perjalanan kereta api yang didapat dari lembaga yang relevan dengan subjek penelitian.

3. ANALISIS DATA DAN DISKUSI

Analisis kemampuan membayar pengguna jasa kereta api dilakukan dengan membandingkan pembagian biaya untuk pemakaian kereta api perbulan dengan tingkat pemakaian dalam sebulan. Penghasilan bulanan, distribusi biaya untuk transportasi, seberapa sering perjalanan, serta banyaknya orang dalam keluarga adalah beberapa parameter yang mempengaruhi ATP.

$$ATP = \frac{Irs \times Pp \times Pt}{Trs} \quad (1)$$

ATPresp = ATP responden berdasarkan jenis pekerjaan (Rp/Resp/Trip)

Irs = Pendapatan responden per bulan (Rp/bulan)

Pp = Persentase pendapatan responden untuk biaya transportasi dari total pendapatan keluarga (Rp/bulan)

Pt = Persentase biaya transportasi kereta api dari total biaya transportasi yang ada (Rp/bulan)

Trs = Total frekuensi perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/bulan).

Perhitungan WTP memakai data kuesioner tarif kereta api menurut persepsi penumpang dan biaya yang ditambahkan untuk program pelayanan. WTP dipengaruhi oleh pelayanan atau fasilitas yang disediakan oleh operator transportasi, kualitas dan kuantitas layanan yang diberikan, manfaat atau keinginan pengguna terhadap transportasi, dan pendapatan pengguna.

$$WTP = \frac{\text{Tarif Kereta Api Menurut Penumpang}}{\text{Biaya Saat Ini + Biaya Yang Ditambahkan}} \times 100 \quad (2)$$

$$MWTP = \frac{1}{n} WTP \sum_i^n = 1 \quad (3)$$

3.1 Analisis Ability to Pay (ATP)

Dalam melakukan analisis nilai ATP parameter yang diambil adalah :

- a. Penghasilan responden setiap bulan
- b. Total biaya untuk transportasi
- c. Jumlah biaya yang dikeluarkan untuk kereta api
- d. Frekuensi perjalanan responden.

Untuk menghitung nilai ATP responden kereta api digunakan persamaan berikut :

Contoh Perhitungan ATP (Masyarakat Umum)

1. Biaya Transportasi (Pp) (%)

$$\begin{aligned} & \frac{\text{Biaya Transportasi Perbulan}}{\text{Pendapatan Per Bulan}} \\ &= \frac{\text{Rp.198.000}}{\text{Rp.1.800.000}} \\ &= 11\% \end{aligned}$$

2. Biaya Transportasi Kereta Api (Pt) (%)

$$\begin{aligned} & \frac{\text{Biaya Transportasi Kereta Perbulan}}{\text{Biaya Transportasi Perbulan}} \times 100\% \\ &= \frac{\text{Rp.100.000}}{\text{Rp.198.000}} \times 100\% \\ &= 50,50\% \end{aligned}$$

3. ATP Responden Ke-1

$$\begin{aligned} & \frac{\text{Biaya Transportasi Kereta Perbulan}}{\text{Biaya Transportasi Perbulan}} \times 100\% \\ &= \frac{\text{Rp.1.800.000} \times 11\% \times 50,50\%}{2} \times 100\% \\ &= 50.000 \end{aligned}$$

Tabel 1. Perhitungan ATP Responden Trip (Masyarakat Umum)

No	Irs	Pp (%)	a	Pt (%)	b	Trs	ATP
1	Rp. 1.800.000	11	Rp. 198.000	50,51	Rp. 100.000	2	Rp. 50.000
2	Rp. 1.800.000	7,5	Rp. 135.000	74,07	Rp. 100.000	2	Rp. 50.000
3	Rp. 1.500.000	11	Rp. 165.000	60,61	Rp. 100.000	3	Rp. 33.333
88	Rp. 6.000.000	11	Rp. 660.000	15,15	Rp. 100.000	1	Rp. 100.000
89	Rp. 6.000.000	9	Rp. 540.000	18,52	Rp. 100.000	1	Rp. 100.000
90	Rp. 5.500.000	7	Rp. 385.000	25,97	Rp. 100.000	1	Rp. 100.000
ATP							Rp.53.333

Tabel 2. Perhitungan ATP Responden/Trip (Pelajar/Mahasiswa)

No	Irs	Pp (%)	a	Pt (%)	b	Trs	ATP
1	Rp. 500.000	11	Rp. 55.000	58,18	Rp. 100.000	2	Rp. 30.250
2	Rp. 500.000	7,5	Rp. 37.500	85,33	Rp. 100.000	2	Rp. 14.062
3	Rp. 400.000	21	Rp. 84.000	38,10	Rp. 100.000	3	Rp. 35.280
58	Rp. 450.000	8,5	Rp. 38.250	83,66	Rp. 100.000	1	Rp. 14.630
59	Rp. 400.000	25	Rp. 52.000	32	Rp. 100.000	3	Rp. 9.013
60	Rp. 450.000	8	Rp. 36.000	88,89	Rp. 100.000	1	Rp. 12.960
ATP							Rp.32.692

Hasil perhitungan di atas menunjukkan bahwa masyarakat umum dapat menggunakan kereta api sebesar Rp53.333 per perjalanan, sedangkan siswa dan mahasiswa dapat menggunakannya sebesar Rp32.692. Penumpang kereta api tidak keberatan dengan tarif yang ditetapkan oleh PT. KAI, karena (ATP) responden lebih tinggi daripada tarif yang berlaku saat ini, yaitu Rp32.000 per trip.

3.2 Analisis Willingness To Pay (WTP)

Analisis WTP digunakan untuk menentukan biaya yang siap dibayarkan oleh masyarakat untuk transportasi umum yang dimanfaatkan. Pada Tabel 3. Perhitungan WTP Responden Kereta Api

penelitian ini, responden diminta untuk menjawab berapa tarif yang dianggap tepat untuk perjalanan dengan kereta api. Untuk menghitung nilai (WTP) responden kereta api digunakan persamaan (2), maka didapat nilai WTP responden sebagai berikut :

$$\frac{\text{Tarif Kereta Menurut Penumpang}}{\text{Biaya Saat Ini} + \text{Biaya Yang Ditambahkan}} \times 100$$

Responden 1 = Rp. 32.000 + 0 = Rp. 32.000
 Responden 2 = Rp. 32.000 + 0 = Rp. 32.000
 Responden 3 = Rp. 32.000 + Rp. 5.000 = Rp. 37.000

No	Tarif	Faktor Pemilihan Moda	Keinginan Membayar	Biaya Tambahan	WTP
1	Rp32.000	Keamanan dan Kenyamanan	Ya	Rp15.000	Rp47.000
2	Rp32.000	Tarif/Biaya Perjalanan	Ya	Rp10.000	Rp42.000
3	Rp32.000	Daerah Keterjangkauan Rute	Tidak	Rp -	Rp32.000
4	Rp32.000	Ketepatan Waktu	Ya	Rp15.000	Rp47.000
5	Rp32.000	Tidak Ada Alternatif Lain	Ya	Rp10.000	Rp42.000
146	Rp32.000	Keamanan dan Kenyamanan	Ya	Rp20.000	Rp52.000
147	Rp32.000	Tarif/Biaya Perjalanan	Ya	Rp5000	Rp37.000
148	Rp32.000	Daerah Keterjangkauan Rute	Ya	Rp15.000	Rp47.000
149	Rp32.000	Ketepatan Waktu	Ya	Rp10.000	Rp42.000
150	Rp32.000	Tidak Ada Alternatif Lain	Tidak	Rp -	Rp32.000
Rata-Rata				Rp12.680	Rp44.680

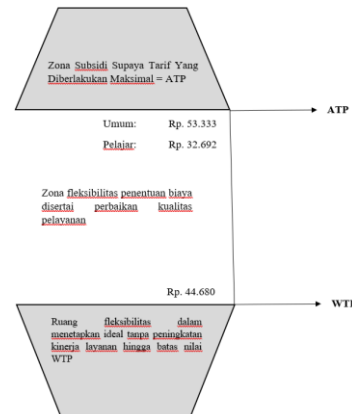
WTP ditentukan oleh layanan atau sarana yang ditawarkan oleh penyedia jasa transportasi, standar dan kuantitas layanan yang diberikan, kegunaan atau preferensi pengguna terhadap jasa angkutan, serta pendapatan pengguna. Hasil menunjukkan bahwa 34,67% orang yang berpartisipasi dalam survei berpendapat bahwa

kenyamanan layanan kereta api harus ditingkatkan. Beberapa faktor yang berkontribusi terhadap kenyamanan penumpang antara lain kondisi tempat duduk yang harus empuk, bersih, memiliki ruang kaki yang cukup, dan tidak terlalu berdesakan, terutama pada rute yang cukup

panjang seperti Bandar Lampung – Kertapati maupun sebaliknya.

3.3 Hubungan *Ability to Pay* (ATP) dengan *Willingness To Pay* (WTP)

Berdasarkan evaluasi ATP dan WTP diketahui bahwa ATP penumpang kereta api rute Tanjung Karang–Kertapati untuk masyarakat umum sebesar Rp53.333 dalam satu perjalanan dan untuk pelajar/mahasiswa sebesar Rp32.692 dalam satu perjalanan. Selain itu didapatkan nilai WTP penumpang kereta api sebesar Rp44.680 dalam satu perjalanan.



Gambar 2. Diagram Hubungan ATP dan WTP

Tabel 4. Hasil Analisa Jenis Tarif dan Nilai Tarif yang Dibayar Penumpang

Jenis Tarif	Nilai Tarif
Berdasarkan ATP	1. Masyarakat Umum : Rp53.333 2. Pelajar/Mahasiswa : Rp32.692
Berdasarkan WTP	Masyarakat Umum dan Pelajar/Mahasiswa : Rp44.680
Tarif yang Berlaku	Hari Libur dan Kerja : Rp32.000

Nilai ATP setiap jenis pekerjaan untuk Masyarakat Umum merupakan yang paling tinggi, yaitu sejumlah Rp53.333 dalam satu perjalanan. Penyebab tingginya nilai ATP dipengaruhi oleh besarnya biaya transportasi dan frekuensi perjalanan per bulan. Tingginya alokasi biaya untuk transportasi dan rendahnya frekuensi perjalanan membuat pembagian antara biaya transportasi dan jumlah perjalanan menghasilkan kemampuan membayar yang juga tinggi. Sementara itu, nilai ATP terendah untuk setiap jenis pekerjaan adalah pada Pelajar/Mahasiswa yaitu sebesar Rp Rp32.692 dalam satu perjalanan. Hal ini terjadi karena frekuensi perjalanan yang tinggi namun biaya transportasi yang rendah. Jika dibandingkan dengan tarif saat ini, nilai ATP berada jauh lebih. Situasi ini terjadi karena sebagian besar penumpang menyediakan biaya transportasi yang cukup besar, namun frekuensi perjalanan mereka dalam sebulan terbatas.

Tarif kereta api berdasarkan WTP ketika hari kerja maupun hari libur sejumlah Rp44.680 dalam satu perjalanan, bagi masyarakat umum dan pelajar berada dibawah tarif menurut ATP. Hal ini dapat terjadi ketika pengguna merasa bahwa tarif Rp44.680 dalam satu perjalanan sudah mencerminkan nilai yang wajar untuk layanan yang mereka terima, atau jika mereka tidak merasa memerlukan atau ingin membayar lebih untuk layanan tersebut, meskipun secara finansial mereka mampu membayar tarif yang lebih tinggi (ATP). Faktor-faktor seperti persepsi terhadap kualitas layanan, prioritas pengeluaran, atau ketersediaan alternatif transportasi yang lebih

3.4 Preferensi Moda Transportasi Kereta Api

Preferensi moda transportasi kereta api didefinisikan sebagai kecenderungan pengguna dalam memilih kereta api sebagai sarana perjalanan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Preferensi ini terbentuk melalui proses penilaian terhadap berbagai layanan seperti waktu tempuh, biaya perjalanan, tingkat kenyamanan, keselamatan, keandalan jadwal, serta kemudahan akses menuju dan dari stasiun.

1. Faktor Pemilihan Moda Transportasi Kereta Api

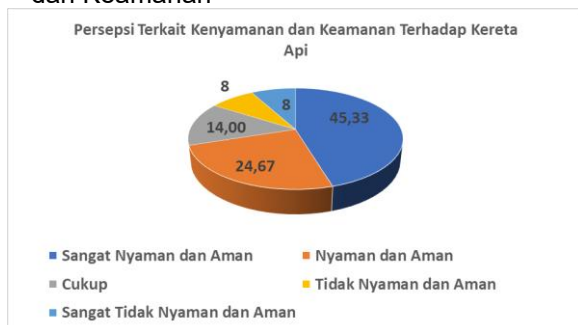


Gambar 3. Diagram Faktor Pemilihan Moda Transportasi Kereta Api

Berdasarkan gambar 3, faktor tarif atau biaya perjalanan menjadi pertimbangan utama dengan persentase tertinggi sebesar 34,67% atau sebanyak 52 responden, yang mengindikasikan bahwa keterjangkauan biaya masih menjadi aspek dominan dalam pengambilan keputusan pemilihan

moda. Selanjutnya, faktor keamanan dan kenyamanan menempati urutan kedua dengan persentase sebesar 23,33%, mencerminkan pentingnya kualitas pelayanan dan rasa aman dalam meningkatkan daya tarik kereta api sebagai moda transportasi. Faktor daerah keterjangkauan rute berkontribusi sebesar 18%, yang menunjukkan bahwa cakupan jaringan dan kemudahan akses stasiun turut memengaruhi minat pengguna. Sementara itu, faktor waktu tempuh dan ketepatan waktu masing-masing memiliki persentase sebesar 12%, menandakan bahwa efisiensi perjalanan dan keandalan jadwal juga menjadi pertimbangan, meskipun tidak sebesar faktor biaya dan kenyamanan. Adapun faktor tidak adanya alternatif moda lain tidak menunjukkan kontribusi signifikan, yang mengindikasikan bahwa mayoritas responden memilih kereta api berdasarkan preferensi rasional terhadap kualitas layanan, bukan karena keterbatasan pilihan. Secara keseluruhan, temuan ini menggambarkan bahwa preferensi moda kereta api dipengaruhi oleh kombinasi faktor ekonomi, pelayanan, dan aksesibilitas, yang saling berinteraksi dalam membentuk pola perilaku pengguna transportasi.

2. Persepsi Responden Terhadap Kenyamanan dan Keamanan

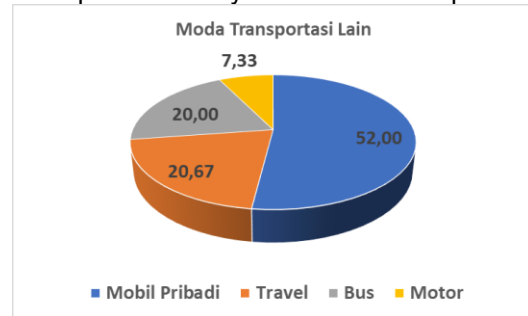


Gambar 4. Diagram Persepsi Terkait Kenyamanan dan Keamanan Terhadap Kereta Api

Berdasarkan gambar 4, mayoritas responden menilai layanan kereta api berada pada kategori sangat nyaman dan aman dengan persentase sebesar 45,33%, diikuti oleh kategori nyaman dan aman sebesar 24,67%. Temuan ini menunjukkan bahwa lebih dari setengah responden memiliki persepsi positif terhadap kualitas pelayanan yang diberikan, yang berpotensi meningkatkan minat dan loyalitas pengguna terhadap moda kereta api. Sementara itu, sebanyak 14% responden menilai kondisi layanan berada pada tingkat cukup nyaman dan aman, yang mengindikasikan masih terdapat ruang untuk perbaikan dalam aspek fasilitas maupun operasional. Di sisi lain, persepsi negatif yang tercermin pada kategori tidak nyaman dan aman serta sangat tidak nyaman dan aman masing-masing sebesar 8% menunjukkan adanya sebagian kecil pengguna yang mengalami ketidakpuasan terhadap aspek keselamatan dan kenyamanan perjalanan. Secara keseluruhan, distribusi persepsi ini memperlihatkan bahwa

tingkat kenyamanan dan keamanan memiliki peran strategis dalam membentuk preferensi pengguna.

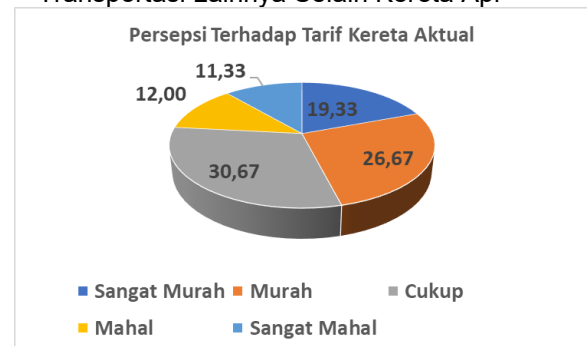
3. Persepsi Responden Terhadap Moda Transportasi Lainnya Selain Kereta Api



Gambar 5. Diagram Pemilihan Moda Transportasi Selain Kereta Api

Berdasarkan gambar 5, mayoritas responden menggunakan mobil pribadi dengan jumlah 78 responden (52%), yang menunjukkan bahwa kendaraan pribadi masih menjadi alternatif utama dalam mobilitas sehari-hari. Selanjutnya, moda transportasi travel dipilih oleh 31 responden (20,67%) dan bus oleh 30 responden (20%), yang mengindikasikan bahwa transportasi umum berbasis jalan masih memiliki peran cukup signifikan sebagai pelengkap atau alternatif terhadap penggunaan kereta api. Sementara itu, sepeda motor dipilih oleh 11 responden (7,33%), yang mencerminkan proporsi relatif kecil dibandingkan moda lainnya.

4. Persepsi Responden Terhadap Moda Transportasi Lainnya Selain Kereta Api



Gambar 6. Diagram Persepsi Terhadap Tarif Kereta Aktual

Berdasarkan gambar 6, mayoritas responden memberikan penilaian pada kategori cukup sebanyak 46 responden (30,67%), yang menunjukkan bahwa biaya perjalanan kereta api dinilai berada pada tingkat yang masih dapat diterima oleh sebagian besar pengguna. Selanjutnya, kategori murah menempati urutan kedua dengan 40 responden (26,67%), diikuti oleh kategori sangat murah sebanyak 29 responden (19,33%), yang mencerminkan adanya persepsi positif terhadap efisiensi biaya kereta api sebagai moda transportasi. Di sisi lain, penilaian mahal dan sangat mahal masing-masing diberikan oleh 18 responden (12%) dan 17 responden (11,33%), yang mengindikasikan bahwa sebagian kecil

responden masih menilai biaya kereta api relatif tinggi.

4. KESIMPULAN

1. Penelitian ini menunjukkan bahwa karakteristik pengguna kereta api rute Tanjung Karang–Kertapati didominasi oleh kelompok usia produktif dengan latar belakang pelajar/mahasiswa dan pekerja, sehingga kereta api memiliki peran penting sebagai moda transportasi antarkota untuk mendukung mobilitas pendidikan maupun aktivitas ekonomi. Dalam pemilihan moda, tarif perjalanan menjadi faktor yang paling dominan, diikuti oleh aspek keamanan dan kenyamanan, yang menunjukkan bahwa selain keterjangkauan biaya, kualitas pelayanan juga menjadi pertimbangan utama bagi penumpang.
2. Hasil analisis *Ability to Pay* (ATP) menunjukkan bahwa rata-rata kemampuan membayar masyarakat umum sebesar Rp53.333 per perjalanan dan pelajar/mahasiswa sebesar Rp32.692 per perjalanan, sedangkan rata-rata *Willingness to Pay* (WTP) sebesar Rp44.680 per perjalanan. Nilai ATP yang berada di atas tarif eksisting sebesar Rp32.000 per perjalanan menunjukkan bahwa tarif yang berlaku masih berada dalam batas kemampuan ekonomi pengguna. Di sisi lain, nilai WTP yang lebih tinggi dari tarif eksisting mengindikasikan bahwa penumpang memiliki kesediaan untuk membayar tarif yang lebih tinggi apabila diikuti dengan peningkatan kualitas pelayanan.
3. Berdasarkan hasil tersebut, tarif kereta api Rajabasa S8 pada rute Tanjung Karang–Kertapati masih tergolong sesuai dan dapat diterima oleh pengguna. Namun demikian, adanya selisih antara tarif eksisting dan nilai WTP memberikan peluang bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk menerapkan kebijakan penyesuaian tarif secara bertahap yang disertai dengan peningkatan kualitas layanan. Prioritas peningkatan sebaiknya difokuskan pada aspek kenyamanan sarana, seperti peningkatan kualitas tempat duduk, kebersihan interior kereta, ketersediaan ruang kaki yang lebih memadai, pengaturan kapasitas penumpang agar tidak terlalu padat, serta peningkatan fasilitas ruang tunggu, sistem informasi perjalanan, dan ketepatan waktu pelayanan. Strategi tersebut diharapkan mampu meningkatkan kepuasan pengguna sekaligus menjaga keseimbangan antara keterjangkauan tarif, keberlanjutan operasional, dan daya saing layanan kereta api.

UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, bantuan, serta kontribusi dalam pelaksanaan penelitian ini. Ucapan terima

kasih disampaikan kepada dosen pembimbing atas arahan, masukan, dan bimbingan yang sangat berarti selama proses penelitian hingga penyusunan naskah jurnal. Tidak lupa, penulis mengucapkan terima kasih kepada keluarga dan rekan-rekan atas doa, dukungan moral, serta semangat yang senantiasa diberikan selama proses penelitian dan penyusunan artikel. Besar harapan penulis agar hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] F. I. Kamila, D. Christianto, and H. R. S. Angkat, "Analisis Keselamatan pada Perlintasan Sebidang No. 46 Jl. KH. Ahmad Dahlan Jakarta Timur," *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, vol. 6, no. 3, pp. 731–744, 2023.
- [2] J. H. Frans, Y. A. Messah, and N. T. Issu, "Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability to Pay* (ATP), dan *Willingness to Pay* (WTP) di Kabupaten TTS," *Jurnal Teknik Sipil*, vol. 5, no. 2, pp. 185–198, 2016.
- [3] D. N. Afni, A. Purba, and C. Niken, "Analisis *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) Kereta Bandara Radin Inten II Stasiun Tanjungkarang," *Jurnal Teknik Sains*, vol. 5, no. 1, pp. 19–26, 2020.
- [4] A. W. Janatilla, R. Sulistyorini, S. Ofrial, A. M. P., et al., "Analisis Preferensi Pemilihan Moda Angkutan Umum Kereta Api dan Travel Rute Lampung–Palembang," *Jurnal Momen*, vol. 6, no. 2, pp. 123–128, 2023.
- [5] P. Prasetya and A. T. Handayani, "Analisis *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) Kereta Kompartemen (Studi Kasus: KA Semeru Relasi Yogya–Gambir PP)," *Jurnal Pendidikan Tambusai*, vol. 9, no. 1, pp. 3737–3743, 2025.
- [6] M. I. Ramli, S. P. Mullyani, S. A. Adisasmita, et al., "Analisis *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* Non-Komuter untuk Penentuan Tarif pada Perencanaan Layanan Operasi Kereta Api Makassar–Parepare," *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil*, vol. 20, no. 1, 2023.
- [7] I. A. Anugrah, H. Moertiono, and S. W. Mudjanarko, "Analisis *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP) Pengguna Jasa Kereta Api Gubeng–Juanda (Lokasi Kota Surabaya–Sidoarjo)," *Jurnal Rekayasa Sipil*, vol. 7, no. 2, 2018.
- [8] A. Rahman, R. Mudiyo, and K. Wibowo, "Analisis *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* Tarif Bus Rapid Transit Trans Jateng," *Rang Teknik Journal*, vol. 6, no. 1, pp. 86–99, 2023.
- [9] A. A. Devani, "Kajian Kinerja Pelayanan dan Tarif Kereta Api Malioboro Ekspres Trayek Malang–Yogyakarta," B.S. thesis, Universitas Brawijaya, Malang, Indonesia, 2018.

- [10] A. Rahman, "*Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) Tarif Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Koridor Semarang–Gubug*," M.S. thesis, Universitas Islam Sultan Agung, Semarang, Indonesia, 2022.