

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai “Evaluasi Kinerja Operasional dan Kelayakan Tarif Kereta Api *Commuter Line* Rute Surabaya – Kertosono Berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)” maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut.

1. Karakteristik penumpang Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya–Kertosono didominasi oleh perempuan sebesar 62% dan berada pada rentang usia 17–25 tahun sebesar 42%. Mayoritas responden merupakan pelajar, mahasiswa, atau santri sebesar 46%, dengan tingkat pendidikan terakhir SMA/SMK/ sederajat sebesar 46%, serta memiliki pendapatan kurang dari Rp1.000.000 per bulan sebesar 34%. Dari karakteristik perjalanan, sebagian besar responden menggunakan kereta untuk keperluan sekolah/kuliah sebesar 30%, dengan frekuensi penggunaan 1–2 kali dalam seminggu sebesar 47%. Moda transportasi menuju stasiun yang paling banyak digunakan adalah sepeda motor sebesar 46%, sedangkan asal perjalanan terbanyak berasal dari Kota Surabaya sebesar 33% dengan tujuan perjalanan menuju Kabupaten Kertosono sebesar 35%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pengguna Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya–Kertosono didominasi oleh kelompok usia produktif yang memanfaatkan layanan kereta untuk mendukung mobilitas sehari-hari, khususnya dalam kegiatan pendidikan, serta memiliki tingkat

pendapatan yang relatif rendah sehingga tarif yang terjangkau menjadi salah satu faktor penting dalam penggunaan layanan tersebut.

2. Berdasarkan hasil analisis, kinerja operasional Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya–Kertosono menunjukkan bahwa kapasitas angkut dan waktu tempuh berjalan dengan baik. *Load factor* rata-rata sebesar 66% menunjukkan kapasitas masih mencukupi tanpa *overcapacity*; berdasarkan PM Nomor 63 Tahun 2019 kondisi tersebut masih memenuhi kebutuhan pelayanan, sedangkan SK.687/AJ.206/DRJD/2002 mencantumkan acuan 70% dalam konteks perhitungan tarif. *Headway* rata-rata sebesar 4 jam 06 menit merupakan *interval* keberangkatan yang disesuaikan dengan pengaturan perjalanan dan kondisi jalur, PM Nomor 63 Tahun 2019 tidak menetapkan batas numerik *headway*, sedangkan acuan SK.687/AJ.206/DRJD/2002 sebesar 5–10 menit dan 2–5 menit pada jam puncak hanya digunakan sebagai pembandingan karena bukan standar khusus kereta api. Waktu tempuh rata-rata 2 jam 58 menit relatif konsisten dan sesuai Gapeka. Dengan demikian, kinerja operasional dari aspek kapasitas angkut dan waktu tempuh berjalan baik, sementara *headway* mengikuti pola pengaturan operasional perkeretaapian. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelayanan operasional Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya–Kertosono berjalan secara konsisten selama periode pengamatan.
3. Hasil analisis *Ability To Pay* (ATP) menunjukkan bahwa rata-rata kemampuan membayar masyarakat pengguna Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono adalah sebesar Rp18.291,05 per perjalanan. Distribusi nilai ATP berada pada *interval* Rp3.428,57 hingga Rp62.000,00 per perjalanan, dengan

sebagian besar responden, yaitu 56%, berada pada *interval* Rp10.749,99–Rp18.071,41. Hasil tersebut menunjukkan bahwa kemampuan membayar responden relatif lebih tinggi dibandingkan tarif eksisting sebesar Rp12.000 per perjalanan, sehingga tarif yang berlaku saat ini masih berada dalam batas kemampuan membayar mayoritas pengguna. Selain itu, nilai ATP yang lebih tinggi dibandingkan WTP sebesar Rp14.112,21 menunjukkan bahwa secara ekonomi penumpang memiliki kemampuan untuk membayar tarif yang lebih tinggi, namun kesediaan membayar tetap dipengaruhi oleh persepsi terhadap manfaat dan kualitas pelayanan yang diterima. Oleh karena itu, meskipun terdapat ruang untuk penyesuaian tarif, kebijakan tarif tetap perlu mempertimbangkan nilai WTP agar sesuai dengan tingkat penerimaan penumpang.

4. Hasil analisis *Willingness To Pay* (WTP) menunjukkan bahwa rata-rata kesediaan membayar masyarakat sebesar Rp 14.112,21 per perjalanan. Sebagian besar responden yang bersedia membayar tarif lebih tinggi terkonsentrasi pada rentang Rp 12.000 – Rp 14.571 per perjalanan. Hasil ini menunjukkan bahwa mayoritas penumpang memiliki kesediaan membayar tarif yang lebih tinggi dibandingkan tarif eksisting, dengan harapan peningkatan kualitas pelayanan Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya–Kertosono.
5. Hasil analisis kesesuaian tarif menunjukkan bahwa tarif eksisting sebesar Rp12.000 berada di bawah nilai rata-rata *Willingness To Pay* (WTP) sebesar Rp14.112,21 dan nilai rata-rata *Ability To Pay* (ATP) sebesar Rp18.291,05, sehingga diperoleh hubungan Tarif Eksisting < WTP < ATP. Kondisi ini

menunjukkan bahwa tarif yang berlaku saat ini masih berada di bawah rata-rata kesediaan dan kemampuan membayar responden. Dengan demikian, tarif eksisting masih tergolong terjangkau bagi pengguna Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya–Kertosono dan secara ekonomi masih dapat diterima oleh penumpang. Hasil tersebut juga menunjukkan adanya ruang antara tarif eksisting dengan WTP dan ATP, namun penyesuaian tarif apabila dilakukan tetap perlu mempertimbangkan kesediaan membayar penumpang serta diimbangi dengan peningkatan kualitas pelayanan, seperti kenyamanan, keamanan, ketepatan waktu, dan efisiensi perjalanan. Oleh karena itu, berdasarkan aspek ATP dan WTP, tarif eksisting sebesar Rp12.000 dapat dinyatakan masih layak dan terjangkau, dengan tetap dilakukan evaluasi secara berkala untuk menjaga keseimbangan antara kemampuan dan kesediaan membayar pengguna dengan keberlanjutan pelayanan.

5.2. Saran

Berdasarkan penelitian mengenai “Evaluasi Kinerja Operasional dan Kelayakan Tarif Kereta Api *Commuter Line* Rute Surabaya – Kertosono Berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)” terdapat beberapa saran yang dapat diusulkan sebagai berikut.

1. Bagi PT Kereta *Commuter* Indonesia (KCI) dan instansi terkait, disarankan untuk melakukan evaluasi tarif secara berkala dengan mempertimbangkan perubahan kemampuan membayar (*Ability To Pay*/ATP), kesediaan membayar (*Willingness To Pay*/WTP), dan daya beli masyarakat. Berdasarkan hasil penelitian, tarif eksisting masih berada di bawah nilai rata-rata WTP dan ATP, sehingga tarif saat ini masih tergolong terjangkau bagi pengguna. Oleh karena

itu, apabila pada masa mendatang diperlukan penyesuaian tarif, penetapan tarif sebaiknya dilakukan berdasarkan hasil evaluasi kondisi sosial ekonomi pengguna dan diimbangi dengan peningkatan kualitas pelayanan. Evaluasi tersebut dapat dilakukan secara berkala untuk memastikan tarif tetap terjangkau bagi masyarakat sekaligus mendukung keberlanjutan operasional dan peningkatan kualitas pelayanan Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya–Kertosono.

2. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan agar penyusunan kuesioner *Willingness To Pay* (WTP) menggunakan rentang pilihan tarif yang dimulai dari nilai di bawah tarif eksisting hingga di atas tarif eksisting. Penyusunan rentang tarif yang lebih luas dan seimbang diharapkan dapat mengakomodasi berbagai tingkat kesediaan membayar responden sesuai dengan preferensi dan kondisi ekonomi masing-masing. Selain itu, pendekatan tersebut dapat mengurangi potensi *anchoring bias*, yaitu kecenderungan responden memberikan jawaban yang dipengaruhi oleh batas awal pilihan tarif yang disajikan dalam kuesioner. Dengan demikian, hasil analisis WTP yang diperoleh diharapkan lebih objektif, representatif, dan mampu menggambarkan kesediaan membayar masyarakat secara lebih akurat sehingga dapat menjadi dasar yang lebih baik dalam evaluasi maupun perumusan kebijakan tarif pada penelitian selanjutnya
3. Untuk pengembangan penelitian selanjutnya, disarankan melakukan analisis mengenai potensi permintaan penumpang Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono pada masa yang akan datang. Analisis tersebut dapat dilakukan dengan mempertimbangkan faktor-faktor yang memengaruhi pertumbuhan jumlah penumpang, seperti perkembangan jumlah penduduk,

perubahan tata guna lahan, perkembangan kawasan permukiman dan pusat kegiatan, serta kondisi sosial ekonomi masyarakat. Dengan demikian, dapat diperoleh proyeksi jumlah penumpang yang berguna sebagai dasar dalam perencanaan peningkatan kapasitas layanan maupun pengembangan operasional kereta api di masa mendatang.

4. Berdasarkan hasil penelitian, tarif eksisting sebesar Rp12.000 dapat disesuaikan secara bertahap menuju kisaran Rp15.000–Rp16.000 dengan tetap mempertimbangkan nilai *Willingness To Pay* (WTP) dan *Ability To Pay* (ATP). Penyesuaian tarif perlu diikuti peningkatan kualitas pelayanan, seperti penambahan dan perbaikan kursi penumpang, peningkatan kebersihan, kenyamanan, fasilitas pendingin udara, keamanan, serta ketepatan waktu perjalanan. Dengan demikian, kenaikan tarif dapat diimbangi dengan peningkatan pelayanan sehingga penumpang memperoleh manfaat yang sebanding dengan biaya yang dibayarkan.
5. Bagi pihak operator, perlu dilakukan peningkatan tingkat keterisian penumpang agar *load factor* dapat mendekati atau mencapai acuan 70% yang digunakan dalam konteks perhitungan tarif. Hal ini penting karena *load factor* sebesar 66% masih berada di bawah acuan tersebut, sehingga perlu diimbangi dengan peningkatan jumlah penumpang dan pemanfaatan kapasitas angkut secara optimal sebagai salah satu pertimbangan dalam evaluasi kelayakan tarif.