

## ANALISIS ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY TARIF KRL TERHADAP RENCANA PENGOPERASIAN KRL RELASI MADIUN- SOLO

**Safrudin Kurniawan**

Manajemen Transportasi Perkeretaapian, PPI Madiun

[safrudin@ppi.ac.id](mailto:safrudin@ppi.ac.id)

### ABSTRAK

Dengan adanya rencana pengoperasian KRL relasi Madiun - Solo PP yang merupakan perpanjangan dari rute KRL Yogya – Solo yang saat ini sudah beroperasi tentunya diperlukan penelitian terkait *Ability To Pay (ATP)* dan *Willingness To Pay (WTP)* calon penumpang dalam membayar tarif yang nanti akan diterapkan. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif deskriptif dimana akan mengambil data dengan melaksanakan survey kepada calon pengguna KRL Relasi Madiun – Solo. Hasil penelitian ini menunjukkan *Ability To Pay (ATP)* secara rata – rata dari keseluruhan responden untuk membayar tarif KRL adalah Rp 48.968,- sedangkan rata – rata *Willingness To Pay (WTP)* dari seluruh responden untuk membayar tariff KRL adalah sebesar Rp 20.000,-. Dari perhitungan diatas dapat dilihat bahwa nilai *Ability To Pay* lebih besar daripada nilai *Willingness To Pay* ini dapat diartikan bahwa responden mempunyai penghasilan yang relatif tinggi namun tingkat utilitas yang rendah terhadap moda transportasi, responden seperti ini masuk kategori Choced Raiders.

**Kata Kunci:** *Ability To Pay, Willingness To Pay, Tarif, KRL.*

### ABSTRACT

*With the planned operation of the Madiun - Solo PP KRL connection which is an extension of the Yogya - Solo KRL route which is currently operating, of course, research is needed regarding the Ability To Pay (ATP) and Willingness To Pay (WTP) of prospective passengers in paying fares which will later be applied. . This research is a descriptive quantitative study which will collect data by conducting a survey to prospective users of the Madiun – Solo KRL Relation. The results of this study indicate that the average Ability To Pay (ATP) of all respondents to pay KRL tariffs is Rp. 48,968, - while the average Willingness To Pay (WTP) of all respondents to pay KRL tariffs is Rp. 20,000. From the calculation above, it can be seen that the Ability To Pay value is greater than the Willingness To Pay value. This means that the respondent has a relatively high income but a low level of utility for the mode of transportation, such a respondent is included in the Choced Raiders category.*

**Keywords:** *Ability To Pay, Willingness To Pay, Tarif, KRL.*

## PENDAHULUAN

---

Sesuai dengan pernyataan dari Menteri Perhubungan Bapak Budi Karya Sumadi pada keterangan resmi yang dimuat di laman bisnis.com pada tanggal 12 Maret 2022 bahwa Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merencanakan pengembangan KRL Yogyakarta--Solo sampai ke Kutoarjo dan Madiun selama 5 tahun mendatang (No, 2011). Menindaklanjuti hal diatas tentu diperlukan studi pendahuluan termasuk terkait kemampuan dan kemauan membayar tarif KRL tersebut oleh penumpang sehingga nantinya dalam penentuan tarif didapat hasil yang optimal.

Kondisi saat ini untuk transportasi dari Madiun ke Solo masyarakat Kota Madiun dan sekitarnya menggunakan berbagai moda yaitu antara lain, bus umum, Kereta Api jarak jauh dan kendaraan pribadi baik lewat jalan tol maupun melalui jalan umum non tol. Pada beberapa tahun yang lalu dari Madiun – Solo sudah pernah dilayani oleh Kereta Rel Diesel KRD Madiun Jaya. KA Madiun Jaya merupakan KRD Relasi Madiun-Solo-Yogyakarta yang beroperasi dari tahun 2009 – 2016 (Wikipedia, 2015). Dengan tiket bervariasi antara Rp 15.000,- sampai dengan Rp 50.000,- sesuai jarak okupansi penumpang KA Madiun Jaya pada saat itu cukup tinggi yaitu antara 70 % – 90 % dengan penumpang tujuan Yogyakarta sebesar 54%, tujuan solo 24 % dan tujuan lainnya sebesar 22% (SEBAN, 2013). Dengan kondisi saat ini dimana ada beberapa alternatif pilihan moda transportasi dari Madiun ke Solo tentunya penentuan tarif akan menjadi salah satu faktor penting keberhasilan rencana pengoperasian KRL Madiun – Solo. Hal tersebut dapat diketahui jika kita sudah menghitung *Ability To Pay* (ATP) atau kemampuan calon penumpang dalam membayar tarif KRL dan *Willingness To Pay* (WTP) atau besaran tarif yang diinginkan dari calon penumpang.

Rumusan masalah dari penelitian ini adalah :

- a) Bagaimanalah karakteristik responden calon penumpang KRL relasi Madiun Solo?
- b) Berapakah *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) atau kemampuan dan kemauan dari calon penumpang membayar tarif angkutan terhadap rencana dioperasikannya KRL relasi Madiun – Solo?

*Ability To Pay* adalah sebuah kemampuan penumpang dalam membayar tarif angkutan umum (dalam hal ini adalah KRL). Faktor – faktor yang mempengaruhi *Ability To Pay* diantaranya adalah jumlah pendapatan, alokasi biaya transportasi, biaya yang dikeluarkan untuk rute tersebut dan frekuensi perjalanan (Yulianto et al., 2017). Sedangkan *Willingness To Pay* dipengaruhi oleh jenis produk atau layanan jasa transportasi, kualitas dan kuantitas layanan, frekuensi perjalanan dan perilaku/karakteristik pengguna (Triono & Mediantoro, 2022)

Dalam penelitian ini untuk mengetahui *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) yaitu dengan melaksanakan survey kuisioner kepada responden yang merupakan calon

penumpang KRL Madiun – Solo. Survey dilakukan kepada responden yang berdomisili di Kota Madiun dan sekitarnya.

Batasan masalah pada penelitian ini adalah :

- a. Penelitian ini hanya mengukur Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) untuk rencana pengoperasian KRL relasi Madiun – Solo.
- b. Responden untuk penelitian ini adalah calon penumpang potensial KRL relasi Madiun – Solo.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik responden calon penumpang KRL Madiun – Solo dan untuk mengetahui *Ability To Pay (ATP)* dan *Willingness To Pay (WTP)* atau kemampuan dan kemauan dari calon penumpang membayar tarif angkutan terhadap rencana dioperasikannya KRL relasi Madiun – Solo didasarkan pada jumlah pendapatan dan layanan yang akan diberikan.

Menurut Farid Susanto, *Ability To Pay (ATP)* adalah kemampuan penumpang untuk membayar tarif jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan atau jumlah pendapatan (Susanto et al., 2015). Faktor - faktor yang mempengaruhi besaran *Ability To Pay (ATP)* yaitu :

- a) Jumlah Pendapatan
- b) Kebutuhan akan transportasi
- c) Total biaya transportasi yang dikeluarkan
- d) Frekuensi jumlah perjalanan
- e) Jenis kegiatan
- f) Prosentase biaya transportasi terhadap jumlah pendapatan.

Sedangkan *Willingness To Pay (WTP)* adalah kesediaan pengguna jasa angkutan atau penumpang untuk membayar tarif atas jasa yang diterimanya (Susanto et al., 2015) . *Willingness To Pay (WTP)* dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu :

- a) Jenis transportasi atau jasa angkutan yang disediakan
- b) Kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan
- c) Frekuensi perjalanan
- d) Jumlah pendapatan

Hubungan antara ATP dan WTP menurut (Ridwan, 2018) ada beberapa kondisi, yaitu sebagai berikut :

- a) Jika ATP lebih besar daripada WTP, ini dapat terjadi bila pengguna memiliki penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah. Pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.
- b) Jika WTP lebih besar daripada ATP, ini dapat terjadi pada pengguna yang memiliki penghasilan relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi. Pengguna pada kondisi ini disebut *captive passengers*.
- c) ATP sama dengan WTP, pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk jasa tersebut.

KRL adalah sistem transportasi angkutan cepat komuter berbasis Kereta Rel Listrik (KRL) yang dioperasikan oleh PT Kereta Commuter Indonesia (KAI Commuter), anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) (PT KAI). KRL ini telah beroperasi di wilayah Jakarta sejak tahun 1925, hingga kini melayani rute komuter di wilayah Jabodetabek serta lintas Yogyakarta–Solo (Wikipedia, 2017).

Tarif KRL didasarkan pada Peraturan Menteri (PM) No 17 Tahun 2015 tentang Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (Public Service Obligation), PM No. 17 Tahun 2015 merupakan penyempurnaan dari PM No. 5 Tahun 2014. Dalam PM tersebut, disebutkan bahwa pengaturan tarif KRL, 1-25 kilometer penumpang dikenakan tarif Rp. 2.000 dan 10 km berikutnya, berlaku kelipatan, akan dikenakan tarif Rp. 1.000/penumpang (Perhubungan, 2015).

## **METODE PENELITIAN**

---

Tahapan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a) Studi literatur.
- b) Penentuan sample.
- c) Penyusunan kuisioner.
- d) Pengumpulan data primer dengan melakukan penyebaran kuisioner.
- e) Analisis deskriptif.
- f) Analisis *Ability To Pay*
- g) Analisis *Willingness To Pay*
- h) Analisis hubungan ATP dan WTP
- i) Penarikan kesimpulan.

Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kuantitatif dengan metode pengumpulan data berupa survey menggunakan kuisioner. Penentuan jumlah sample menggunakan rumus dari (Lemeshow et al., 1997) dengan teknik simple random sampling dimana target responden adalah calon penumpang KRL relasi Madiun – Solo.

Penentuan jumlah sample dengan rumus Lemeshow :

$$n = \frac{Z^2 P(1-P)}{d^2} \quad (1)$$

Keterangan:

n = jumlah sampel

z = skor z pada kepercayaan 95% = 1,96

p = maksimal estimasi = 0,5

d = sampling error = 10%

Melalui rumus di atas, maka dapat dihitung jumlah sampel yang akan digunakan adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5(1-0,5)}{0,1^2}$$

$$n = 96,04 = 100$$

Sesuai perhitungan rumus diatas maka sample yang dibutuhkan adalah 96,04 dibulatkan menjadi 100 orang responden.

Untuk mengukur *Ability To Pay* (ATP) digunakan rumus sebagai berikut :

$$ATP = \frac{Lt \times Pt}{Tt} \quad (2)$$

Dimana :

Lt = Jumlah Pendapatan perbulan.

Pt = Persentase biaya moda transportasi

Tt = Frekuensi Perjalanan

Sedangkan untuk mengukur *Willingness To Pay* (WTP) digunakan rumus sebagai berikut :

$$WTP_{rata-rata} = \frac{\Sigma(Tarif\ yg\ dipilih)}{(Jumlah\ responden)} \quad (3)$$

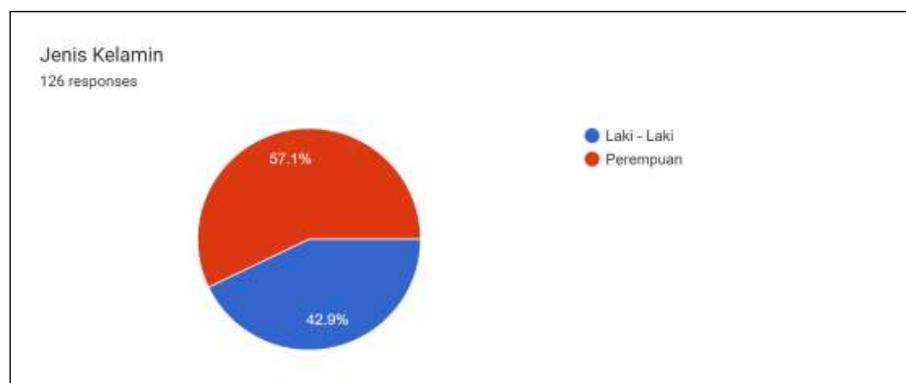
## HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Setelah dilaksanakan survey terhadap 126 responden yang merupakan calon penumpang KRL relasi Madiun – Solo didapatkan hasil karakteristik sebagai berikut :

a) Jenis Kelamin.

Untuk jenis kelamin didominasi Perempuan sebesar 56,1 % dan laki – laki sebesar 43,9%.

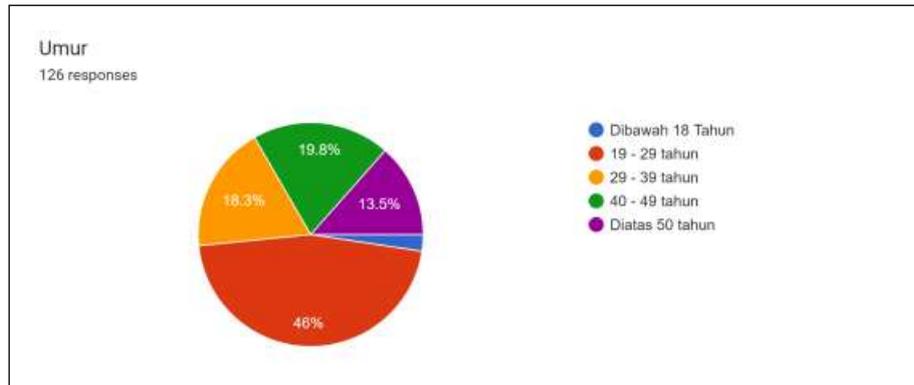
**Gambar 1**  
**Grafik Jenis Kelamin**



b) Umur responden.

Umur responden didominasi usia 19 – 29 tahun sebesar 46%, usia 40-49 tahun sebesar 19,8%, usia 29-39 tahun sebesar 18,3%, kelompok diatas 50 tahun sebesar 13,5% dan terakhir kelompok usia dibawah 18 tahun sebesar 2,4%.

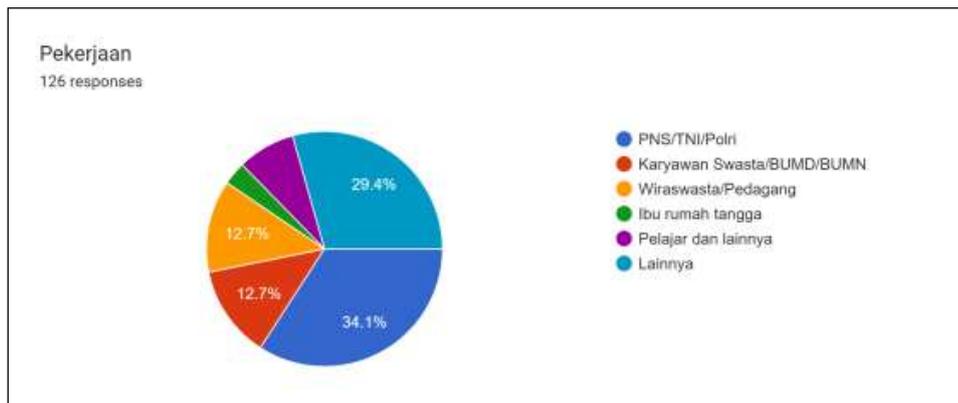
**Gambar 2**  
**Grafik Umur Responden**



c) Pekerjaan.

Pekerjaan responden didominasi oleh Pelajar dan lainnya sebesar 37,8%, kemudian PNS/TNI/Polri sebesar 34,1%, Wiraswasta/Pedagang 12,7%, Karyawan 12,7%, dan terakhir Ibu Rumah Tangga sebesar 2,4%.

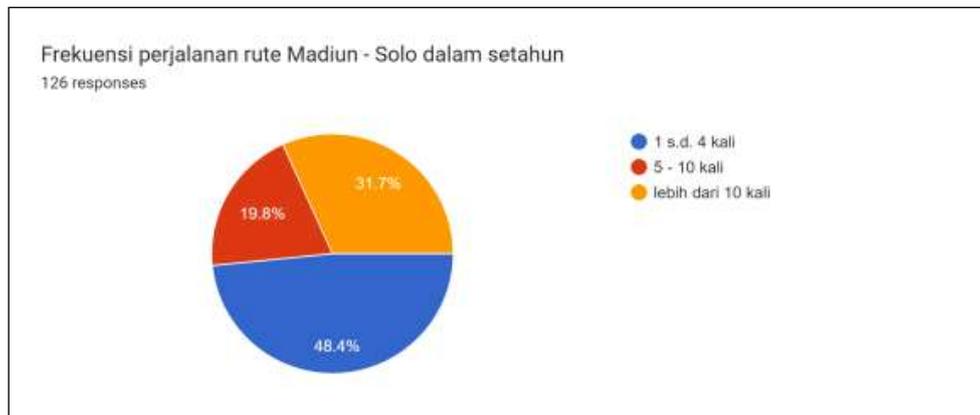
**Gambar 3**  
**Grafik Pekerjaan Responden**



d) Frekuensi Perjalanan.

Sebanyak 48,4% responden melakukan 1 sampai dengan 4 perjalanan dalam setahun kemudian 31,7% responden melakukan lebih dari 10 perjalanan dalam setahun dan 19,8 % responden melakukan 5 sampai dengan 10 perjalanan dalam setahun.

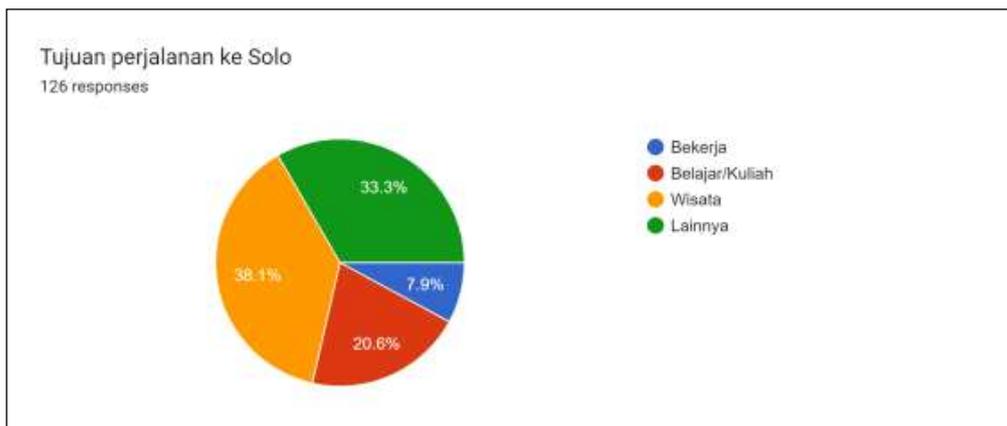
**Gambar 4**  
**Grafik Frekuensi Perjalanan**



e) Tujuan Melakukan Perjalanan.

Tujuan perjalanan responden terbanyak yaitu untuk wisata sebesar 38,1% kemudian untuk bekerja sebesar 33,3 % disusul untuk belajar sebesar 20,6% dan tujuan lainnya sebesar 7,9%.

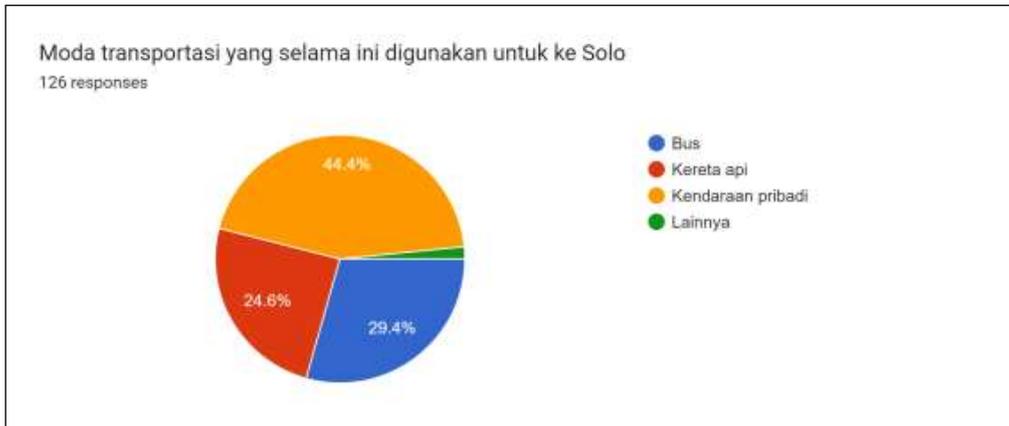
**Gambar 5**  
**Grafik Tujuan Perjalanan**



f) Moda yang digunakan

Moda transportasi yang digunakan saat ini oleh responden adalah 44,4% menggunakan kendaraan pribadi, 29,4% menggunakan bus, 24,6% menggunakan kereta api dan sisanya menggunakan moda lainnya.

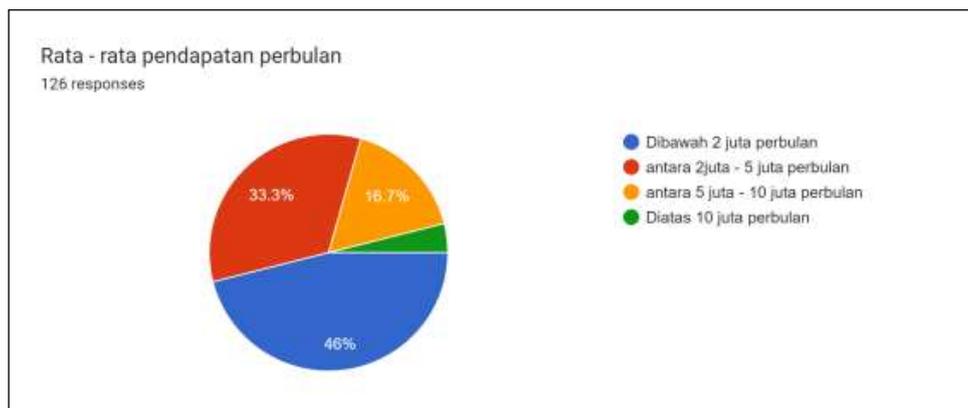
**Gambar 6**  
**Grafik moda yang digunakan**



g) Jumlah Pendapatan Perbulan

Rata rata pendapatan perbulan dari responden adalah 46 % berpenghasilan dibawah 2 juta perbulan, 33,3% antara 2 juta sampai dengan 5 juta perbulan, 18,7% berpenghasilan antara 5 sampai dengan 10 juta perbulan dan 2% responden berpenghasilan diatas 10 juta perbulan.

**Gambar 7**  
**Grafik Pendapatan Perbulan**



h) Analisis hubungan ATP dan WTP

Untuk persentase alokasi biaya transportasi dari pendapatan perbulan didominasi oleh besaran alokasi 5%-10% yaitu 43%, kemudian dibawah 5% sebesar 18,3% kemudian 11-15% sebesar 18,3% disusul 16,20% sebesar 9,5%.

**Gambar 8**  
**Persentase Biaya Transportasi**



**Analisis Ability To Pay**

Dari 126 responden yang telah mengisi kuisoner kemudian dilakukan penghitungan menggunakan rumus yang ada maka didapatkan hasil *Ability To Pay* responden untuk membayar tarif KRL yang kemudian dikelompokkan dalam beberapa kategori yaitu, *Ability To Pay* dalam kategori Jenis Pekerjaan, Tujuan Perjalanan dan Jumlah Pendapatan dalam sebulan.

Berikut ini adalah hasil penghitungan *Ability To Pay* yang dikelompokkan dalam Jenis Pekerjaan dimana *Ability To Pay* tertinggi ada pada jenis pekerjaan PNS/TNI/Polri sebesar Rp 62.500,- kemudian disusul oleh Karyawan Swasta/BUMN/BUMD sebesar Rp 51.718,- Pelajar dan lainnya Rp 41.489,- ,Wiraswasta/Pedagang Rp 38.125,- dan yang terendah adalah Ibu Rumah Tangga sebesar Rp 23.750,-.

**Tabel 1**  
**ATP berdasar jenis pekerjaan**

Pekerjaan	Ability To Pay						Rat a <sup>2</sup>
	225 00	275 00	35r b	50r b	80r b	20 0rb	
PNS/TNI/P olri	17	2	8	5	4	7	62.5 00
Karyawan Swasta/ BUMN	11	0	0	2	1	2	51.7 18
Wiraswast a/ Pedagang	11	1	1	2	0	1	38.1 25
Ibu rumah tangga	3	1	0	0	0	0	23.7 50
Pelajar,	26	8	3	4	3	3	41.4

lainnya 89

Untuk *Ability To Pay* yang dikelompokkan berdasarkan Tujuan Perjalanan maka didapat hasil yang tertinggi adalah Bekerja sebesar Rp 63.500,-, kemudian Lainnya sebesar Rp 50.654,-, kemudian Belajar sebesar Rp 46.250,-, dan yang terendah untuk tujuan wisata sebesar Rp 45.833,- dengan selisih yang tipis dengan tujuan Belajar.

**Tabel 2**  
**ATP Berdasarkan tujuan perjalanan**

Tujuan Perjalanan	<i>Ability To Pay</i>						
	225 00	275 00	35r b	50r b	80r b	20 0rb	Rat a <sup>2</sup>
Bekerja	6	0	0	2	0	2	63.5 00
Belajar	12	5	3	1	3	2	46.2 50
Wisata	28	2	5	6	3	4	45.8 33
Lainnya	23	4	4	4	2	5	50.6 54

Sedangkan *Ability To Pay* yang dikelompokkan berdasarkan Pendapatan yang tertinggi ada pada kelompok pendapatan diatas Rp 10 juta/bulan sebesar Rp 75.000,- kemudian disusul oleh kelompok pendapatan Rp 2 – 5 juta/bulan sebesar Rp 59.642,- kemudian kelompok pendapatan Rp 5 – 10 Juta/perbulan sebesar Rp 52.380,- dan *Ability To Pay* terendah ada pada kelompok berpendapatan kurang dari Rp 2 Juta/bulan yaitu sebesar Rp 37.758,-.

**Tabel 3**  
**ATP berdasarkan pendapatan perbulan**

Pendapata n	<i>Ability To Pay</i>						
	225 00	275 00	35r b	50r b	80r b	20 0rb	Rat a <sup>2</sup>
Dibawah 2 juta	37	9	2	4	3	3	37.7 58
2 – 5 juta	15	3	9	5	4	6	59.6 42
5 – 10 juta	14	0	1	3	0	3	52.3 80

Diatas 10	2	0	0	1	1	1	75.0
juta							00

---

Secara keseluruhan jika dihitung dengan menjumlahkan seluruh *Ability To Pay* dari semua responden dan dibagi jumlah responden maka akan didapatkan *Ability To Pay* rata – rata, yaitu :

$$ATP_{rata-rata} = \frac{\sum(ATP_{responden})}{(Jumlah\ responden)}$$

$$ATP_{rata-rata} = \frac{6170000}{26}$$

$$ATP_{rata-rata} = 48968$$

Jadi *Ability To Pay* secara rata – rata dari keseluruhan responden untuk membayar tariff KRL adalah Rp 48.968,-

#### Analisis Willingness To Pay

Untuk mengukur *Willingness To Pay* respoden diberikan beberapa skenario tarif seperti dibawah ini. Dari 126 responden ketika diberikan pertanyaan berapakah tarif KRL yang anda mau membayar, sebanyak 50,8% menjawab sebesar Rp 15.000,- kemudian 23 % menjawab Rp 20.000,- 15,1% menjawab Rp 25.000,- , sebesar 5,6% menjawab Rp 35.000,-, 3,2% menjawab Rp 30.000,- . sebanyak 1,6% menjawab Rp 50.000,-, sebanyak 0,8 % menjawab Rp 40.000,-.

**Gambar 9**  
**Grafik Willingness To Pay**



Untuk mencari *Willingness To Pay* rata – rata secara keseluruhan maka digunakan rumus sebagai berikut :

$$WTP_{\text{rata - rata}} = \frac{\sum(\text{Tarif yg dipilih})}{(\text{Jumlah responden})}$$

$$WTP_{\text{rata - rata}} = \frac{2520000}{126}$$

$$= 20000$$

Jadi rata – rata *Willingness To Pay* (WTP) dari seluruh responden untuk membayar tariff KRL adalah Rp 20.000,-.

#### Hubungan antara *Willingness To Pay* dan *Ability To Pay*

Dari perhitungan diatas dapat dilihat bahwa nilai *Ability To Pay* sebesar Rp 48.968,- lebih besar daripada nilai *Willingness To Pay* sebesar Rp 20.000,- ini dapat diartikan bahwa responden mempunyai penghasilan yang relative tinggi namun tingkat utilitas yang rendah terhadap moda transportasi. Hal ini dikuatkan oleh hasil survey dimana mayoritas responden yaitu 48,4% hanya melakukan 1 sampai dengan 4 kali perjalanan dalam setahun untuk rute Madiun – Solo. Hal ini juga diperkuat hasil survey bahwa mayoritas sebesar 38,1% responden tujuan perjalanannya adalah untuk wisata. Nilai *Ability To Pay* yang lebih besar daripada *Willingness To Pay* pada responden ini disebut sebagai *Choiced Raiders*.

## KESIMPULAN

---

Dari hasil survey didapatkan karakteristik responden adalah mayoritas wanita sebesar 57.1 %, kemudian sebesar 49% didominasi responden berusia 19 – 29 tahun, 34,1% pekerjaan PNS/TNI/Polri, kemudian 48,4% responden frekuensi perjalanan adalah 1 sampai dengan 4 kali dalam setahun, untuk tujuan perjalanan sebesar 38,1% untuk wisata dan pendapatan responden 46% dibawah 2 juta rupiah perbulan.

*Ability To Pay* (ATP) secara rata – rata dari keseluruhan responden untuk membayar tarif KRL adalah Rp 48.968,- sedangkan rata – rata *Willingness To Pay* (WTP) dari seluruh responden untuk membayar tariff KRL adalah sebesar Rp 20.000,-. Dari perhitungan diatas dapat dilihat bahwa nilai *Ability To Pay* sebesar Rp 48.968,- lebih besar daripada nilai *Willingness To Pay* sebesar Rp 20.000,- ini dapat diartikan bahwa responden mempunyai penghasilan yang relative tinggi namun tingkat utilitas yang rendah terhadap moda transportasi. Nilai *Ability To Pay* yang lebih besar daripada *Willingness To Pay* pada responden ini disebut sebagai *Choiced Raiders*.

## BLIBLIOGRAFI

---

- Lemeshow, S., Hosmer, D. W., Klar, J., & Lwanga, S. K. (1997). Besar sampel dalam penelitian kesehatan. *Yogyakarta: Gajah Mada University*.
- No, J. M. M. B. (2011). *Kementerian perhubungan ditjen perkeretaapian*.
- Ridwan, U. (2018). *ANALISIS ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) CALON PENGGUNA PADA RENCANA PENGOPERASIAN KERETA API PERKOTAAN STUDI KASUS: KERETA API PERKOTAAN MAGELANG-YOGYAKARTA-BANTUL*. Universitas Gadjah Mada.
- SEBAN, M. (2013). *ANALISIS KINERJA OPERASIONAL KERETA API MADIUN JAYA EKSPRES (Rute Yogyakarta-Solo-Madiun)*. Universitas Gadjah Mada.
- Susanto, F., Anwar, M. R., & Wicaksono, A. (2015). Analisis Kemampuan Dan Kemauan Membayar (ATP-WTP) Penumpang Bus Kota Surabaya Rute P1 Purabaya â€œDarmo â€œPerak. *Jurnal Tata Kota Dan Daerah*, 7(2), 89–98.
- Triono, D., & Mediantoro, A. (2022). Tourism Object Valuation Determined Based on Environmental Services Using Travel Cost Method at Tegal City Alam Indah Beach. *International Journal of Social Service and Research (IJSSR)*, 2(8), 742–757.
- Yulianto, B., Legowo, S. J., & Atmojo, M. S. (2017). Analisis potensi demand pada sekolah serta ability to pay (ATP) dan willingness to pay (WTP) pada Batik Solo Trans (BST) Koridor Empat di Surakarta. *Matriks Teknik Sipil*, 5(3).
- Lemeshow, S. a. (1997). *Besar Sampel dalam Penelitian Kesehatan (terjemahan)*. Yogyakarta: UGM Press.

- Perhubungan, K. (2015). *Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (Publik Service Obligation)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Puspa, A. W. (2022, Maret 12). *Bisnis.com*. Retrieved 10 31, 2022, from *Bisnis.com*: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220312/98/1509856/krl-yogyakarta-solo-bakal-dikembangkan-sampai-madiun>
- Susanto, F. A. (2017). Analisis Kemampuan Dan Kemauan Membayar (ATP-WTP) Penumpang Bus Kota Surabaya Rute P1 Purabaya. *Jurnal Tata Kota Dan Daerah*, 89–98.
- Ustadi Ridwan, S. P. (2018). Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP). *Jurnal Riset Daerah*, 2953.
- Wikipedia. (2015, April 13). *Wikipedia*. Retrieved 10 31, 2022, from [id.wikipedia.org](https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Madiun_Jaya_Ekspres): [https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta\\_api\\_Madiun\\_Jaya\\_Ekspres](https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Madiun_Jaya_Ekspres)
- Wikipedia. (2017, September 20). *Wikipedia*. Retrieved Oktober 31, 2022, from [id.wikipedia.org](https://id.wikipedia.org/wiki/KRL_Commuter_Line#cite_note-ReferenceA-3): [https://id.wikipedia.org/wiki/KRL\\_Commuter\\_Line#cite\\_note-ReferenceA-3](https://id.wikipedia.org/wiki/KRL_Commuter_Line#cite_note-ReferenceA-3)
- Yulianto, B. (2017). Analisis Potensi Demand Pada Sekolah Serta Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Pada Batik Solo Trans (BST) Koridor Empat Di Surakarta. *Matriks Tek. Sipil*, 5.
- Zehban, M. (2013). ANALISIS KINERJA OPERASIONAL KERETA API MADIUN JAYA EKSPRES (Rute Yogyakarta-Solo-Madiun). *Skripsi UGM*, Abstrak.
- Zohra, E. (2020). Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) untuk Penentuan Tarif Pada Perencana Angkutan Umum BRT di Kota Pontianak. *Jurnal Universitas Tanjung Pura*, 2.

---

**Copyright holder:**

Safrudin Kurniawan (2023)

**First publication right:**

[Jurnal Syntax Admiration](#)

**This article is licensed under:**

