

**EVALUASI PENETAPAN TARIF KERETA API  
SANCAKA**  
(Studi Kasus: Kereta Api Sancaka Jurusan Yogyakarta – Surabaya)

**Naskah Publikasi**

untuk memenuhi sebagian persyaratan  
mencapai S-1 Teknik Sipil



diajukan oleh :

**DWI OKTAVIAN PRAJAWAN**  
**NIM : D 100 050 066**  
**NIRM : 05.6.106.03010.50066**

**JURUSAN TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA  
2013**

**LEMBAR PENGESAHAN**  
**EVALUASI PENETAPAN TARIF KERETA API**  
**SANCAKA**  
(STUDI KASUS KA. SANCKA JURUSAN YOGYAKARTA – SURABAYA)

Diajukan oleh :  
**Dwi Oktavian Prajawan**  
**NIM : D 100 500 066**  
**NIRM : 05.6.106.03010.50066**

**Naskah Publikasi**  
Naskah publikasi ini telah diperiksa dan disetujui oleh:

Pada tanggal:

Maret 2013

Pembimbing Pendamping

  
Drs. Gotot Slamet Mulyono, M.T.  
NIK : 475

## **DETERMINATION OF RAILWAY RATES EVALUATION SANCAKA**

(Case Study: Railway Sancaka Department of Yogyakarta - Surabaya)

### **ABSTRACT**

In determining the mode of transport that will be used by users of public transport, is influenced by many factors. One of them is the type of service provided by the transport modes of public transport service providers. Transport modes that include Sancaka KA Yogyakarta, Surabaya travel as far as 311 km to be completed in less than 5 hours. The purpose of this study was to determine the cost of operating the train, comparing tariffs field with rates based on BOKA, the ability and willingness of passengers to pay.

The object of research is KA Sancaka Department Yogyakarta, Surabaya with type CC 203. Research time on Monday, November 29, 2010, Friday, December 2, 2010, Saturday, December 3, 2010. The data required in the form of primary data (characteristics stamformasi train or trains, facilities, number of crew and data questionnaire) and secondary data (name and number of station stops, railway component of operating costs, schedule and frequency of train travel, number of passengers, and train fare Sancaka).

Train operating costs (BOKA) Rp 15,457,268,228.00 per year comprised of direct operating costs (BOL) of Rp 12,529,674,600.00 and indirect operating costs (BOTL) of Rp 2,927,593,628.00. KA Sancaka great rates based on analysis of the load factor of 86.13% to USD 76780.00 executive Sancaka KA / pnp, Rp 55.020.00/pnp business. Rates based on ability to pay (Ability To Pay) executive Rp 71999.00/pnp, Rp 34.095.00/pnp business, willingness to pay (Willingness To Pay) executive before repair Rp 66.899.00/pnp, after repairs Rp 83.499.00/pnp , before repair business Rp 50.099.00/pnp, after repairs Rp 56.799.00/pnp. Reasonable rates imposed by PT KAI to KA Executive Sancaka Rp.107,400.00/pnp and Business Rp.77.980.00/pnp.

Keywords: Cost of Train Operation (BOKA), rates, ATP, WTP.

### **ABSTRAKSI**

*Dalam menentukan moda angkutan yang akan digunakan oleh pengguna jasa angkutan umum, sangat dipengaruhi oleh banyak faktor. Salah satunya yaitu jenis pelayanan moda angkutan yang disediakan oleh penyedia jasa angkutan umum. Moda angkutan itu antara lain adalah KA Sancaka Yogyakarta-Surabaya dengan perjalanan sejauh 311 Km ditempuh dalam waktu kurang dari 5 jam. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui besarnya biaya operasional kereta api, membandingkan besarnya tarif lapangan dengan tarif berdasar BOKA, kemampuan dan kemauan penumpang untuk membayar.*

*Obyek penelitian adalah KA Sancaka Jurusan Yogyakarta–Surabaya dengan tipe CC 203. Waktu penelitian pada hari Senin, 29 November 2010, Jum'at, 2 Desember 2010, Sabtu, 3 Desember 2010. Data-data yang diperlukan berupa data primer (karakteristik kereta api atau stamformasi kereta, fasilitas, jumlah awak dan data kuisisioner) dan data sekunder (nama dan jumlah stasiun pemberhentian, komponen biaya operasional kereta api, jadwal dan frekuensi perjalanan kereta api, jumlah penumpang, serta tarif KA. Sancaka).*

*Biaya operasi kereta api (BOKA) sebesar Rp 15.457.268.228,00 per tahun terdiri dari biaya operasi langsung (BOL) sebesar Rp 12.529.674.600,00 dan biaya operasi tak langsung (BOTL) sebesar Rp 2.927.593.628,00. Besar tarif KA Sancaka berdasarkan analisis dengan load faktor 86.13% untuk KA Sancaka eksekutif Rp 76.780,00/pnp, bisnis Rp 55.020,00/pnp. Tarif berdasar kemampuan membayar (Ability To Pay) eksekutif Rp 71.999,00/pnp, bisnis Rp 34.095,00/pnp, kemauan membayar (Willingness To Pay) eksekutif sebelum perbaikan Rp 66.899,00/pnp, setelah perbaikan Rp 83.499,00/pnp, bisnis sebelum perbaikan Rp 50.099,00/pnp, setelah perbaikan Rp 56.799,00/pnp. Tarif yang layak diberlakukan oleh PT KAI untuk KA Sancaka Eksekutif Rp 107.400,00/pnp dan Bisnis Rp 77.980,00/pnp.*

***Kata kunci : Biaya Operasi Kereta Api (BOKA), Tarif, ATP, WTP.***

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pada tanggal 21 Mei 1997 dioperasikan pertama kalinya KA Sancaka untuk perjalanan koridor Yogyakarta–Surabaya sejauh 311 Km ditempuh dalam waktu kurang dari 5 jam. Rangkaian KA Sancaka memiliki kapasitas tempat duduk sebanyak 496 dan menawarkan layanan untuk perjalanan kelas eksekutif dan bisnis. Nama Sancaka diambil dari nama seekor ular naga sakti yang siap melindungi. Guna memenuhi permintaan pelanggan, pada tanggal 1 Desember 2002

diluncurkan KA Sancaka II yang menawarkan alternatif perjalanan pagi hari dari Yogyakarta–Surabaya dan sore atau malam hari dari arah sebaliknya (berkebalikan dengan perjalanan yang ditawarkan oleh Sancaka I). Dalam satu hari kereta api ini memiliki 2 kali pemberangkatan dari Stasiun Tugu Yogyakarta, begitu pula sebaliknya dari Stasiun Gubeng Surabaya dengan jalur pemberhentian KA Sancaka, yaitu : Stasiun Tugu, Stasiun Klaten, Stasiun Solo Balapan, Stasiun Madiun, Stasiun Kertosono, Stasiun Jombang, dan

Stasiun Gubeng Surabaya. Pemberangkatan kereta api Sancaka dioperasikan dari Stasiun Tugu Yogyakarta 2 kali pemberangkatan yaitu : jam 07.15 dan 16.00 WIB, kemudian dari Stasiun Gubeng Surabaya yaitu : 07.00 dan 15.00 WIB, dengan waktu tempuh kurang lebih 5 jam perjalanan.

Dalam menentukan moda angkutan yang akan digunakan oleh pengguna jasa angkutan umum, sangat dipengaruhi oleh banyak faktor. Salah satunya yaitu jenis pelayanan moda angkutan yang disediakan oleh penyedia jasa angkutan umum. Alternatif moda angkutan umum untuk Yogyakarta-Surabaya sangat banyak dan memiliki kelebihan masing-masing. Apabila dari berbagai macam alternatif moda angkutan umum tersebut tidak mampu bersaing untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa, maka akan ditinggalkan dan tidak dipergunakan lagi. Tetapi dapat kita lihat bahwa persaingan antar moda angkutan umum belakangan ini sangat tinggi. Masing-masing moda angkutan saling berlomba-lomba

meningkatkan mutu dan pelayanan. Oleh karena itu perlu diadakan penelitian tarif Kereta Api seperti apa yang diinginkan pengguna. Kedua kota tersebut juga mempunyai kelebihan yang dapat menarik minat masyarakat untuk melakukan perjalanan dari kota Yogyakarta ke kota Surabaya atau sebaliknya. Dengan pertimbangan tersebut maka evaluasi penentuan tarif angkutan KA Sancaka Yogyakarta-Surabaya menjadi bahan analisa untuk mengetahui pelayanan apa yang membuat pengguna jasa angkutan umum memilih moda angkutan tersebut dalam melakukan perjalanan, serta untuk mengetahui tarif angkutan tersebut.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Berapakah besar tarif BOKA kereta Sancaka Yogyakarta-Surabaya ?
2. Apakah besar tarif lapangan sesuai dengan tarif berdasarkan BOKA ?

3. Berapakah kemampuan membayar dan kemauan membayar pengguna jasa KA Sancaka Yogyakarta- Surabaya?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini, yaitu :

1. Mengetahui besar tarif berdasarkan BOKA KA Sancaka.
2. Membandingkan tarif lapangan dengan tarif berdasar BOKA KA. Sancaka.
3. Mengetahui besar tarif berdasarkan kemampuan dan kemauan membayar masyarakat pengguna KA. Sancaka.

### **E. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini, antara lain :

1. Bagi Penulis, penelitian ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan tentang analisis biaya operasional dan tarif kereta Sancaka jurusan Yogyakarta– Surabaya.
2. Bagi PT. KAI, penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam menentukan

kebijakan tentang tarif KA. Sancaka.

3. Bagi masyarakat pengguna jasa angkutan, dengan adanya penelitian ini dapat mengetahui kemampuan dan kemauan masyarakat pengguna tersampaikan kepada pihak penyedia jasa moda angkutan kereta api.

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Perkeretaapian di Indonesia**

Menurut Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun, dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang berjalan di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Angkutan kereta api adalah kegiatan perpindahan orang dan / atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan

menggunakan kereta api. Kereta api menurut jenisnya terdiri atas :

- a. Kereta api kecepatan normal;
- b. Kereta api kecepatan tinggi;
- c. Kereta api monorel;
- d. Kereta api motor induksi linier;
- e. Kereta api gerak udara;
- f. Kereta api levitasi magnetik;
- g. Trem, dan
- h. Kereta gantung.

### B. Persamaan dan Perbedaan Dengan Penelitian Sejenis

No	Nama	Judul			Keterangan
			Persamaan	Perbedaan	
1.	Ponco Prihat moko	Analisis Kelayakan KA Bisnis (Studi Kasus KA Sawunggalih Kutoharjo-Jakarta)	- Menggunakan moda kereta api - Biaya Operasional KA	- Rute dan KA yang digunakan. - Pada penelitian ini tidak dihitung ATP dan WTP	Tugas Akhir, Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2010
2.	Dwi Novirani	Kajian Tarif Terhadap <i>Vehicle Operation Cost</i> dan <i>Ability to Pay</i> serta <i>Willingness to Pay</i> Penumpang (Studi Kasus: <i>Shuttle Service</i> Bandung Bandara Soekarno-	Kebijakan Tarif berdasarkan: - <i>Ability to Pay</i> Penumpang (ATP) - <i>Willingness to Pay</i> (WTP) penumpang	- Rute dan jenis moda yang digunakan. - VOC	Tesis, Program Studi Transportasi, Institut Teknologi Bandung, 2007

		Hatta Cengkreg)			
3.	Reny Putra	Evaluasi Kinerja dan Tarif Bus Trayek, Yogya-Surabaya Berdasarkan BOK, ATP dan WTP	Kebijakan Tarif berdasar kan: - <i>Ability to Pay</i> Penumpang (ATP) <i>Willingness to Pay</i> (WTP) penumpang	- Jenis moda yang diteliti.	Tugas Akhir, Universitas Muhamma diyah Surakarta, 2011

## METODE PENELITIAN

### A. Metode Dasar

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode studi kasus. Data-data yang diperlukan berupa data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan cara melakukan survai secara langsung dilapangan atau lokasi survai. Sedangkan data sekunder adalah data dari instansi yang terkait seperti KA Sancaka dengan jurusan Yogyakarta-Surabaya.

## HASIL PENELITIAN

Tempat duduk yang tersedia eksekutif = 2 x ((52 tempat duduk eksekutif x 4) x 365 hari)

$$= 2 \times (208 \times 365 \text{ hari})$$

$$= 151.800 \text{ tempat duduk}$$

Tempat duduk yang tersedia bisnis

$$= 2 \times ((64 \text{ tempat duduk bisnis} \times 4) \times 365 \text{ hari})$$

$$= 2 \times (256 \times 365 \text{ hari})$$

$$= 186.900 \text{ tempat duduk}$$

*Load Factor*=

$$\frac{(Kapasitas_{PerjuaEks} \times Tarif_{Eks}) + (Kapasitas_{PerjuaBis} \times Tarif_{Bis})}{(Kapasitas_{PersdiEks} \times Tarif_{Bis}) + (Kapasitas_{PersdiBis} \times Tarif_{Bis})} \times 100\%$$

$$\frac{((133.559 \times Rp.80.000) + (157.286 \times Rp.60.000))}{(151.800 \times Rp.80.000) + (186.900 \times Rp.60.000)} \times 100\%$$

$$= \frac{2.012.000.000}{2.336.000.000} \times 100\%$$

$$= 86.13 \%$$

## A. Perhitungan Tarif Kereta Api

### Sancaka

Persamaan Perhitungn :

Eksekutif adalah X

Bisnis adalah 75% X

$$\begin{aligned} \text{BOKA} &= ((\text{Jumlah Penumpang Eks} \\ &\text{ekutif} \times \text{Tarif Eksekutif}) \\ &+ (\text{Jumlah Penumpang} \\ &\text{Bisnis} \times \text{Tarif Bisnis})) \end{aligned}$$

$$\text{Rp. } 15.457.268.228,00 =$$

$$((151.800X + ((186.900 \times 0.75X)))$$

$$\text{Rp. } 15.457.268.228,00 =$$

$$(151.800X + 140.200X)$$

$$\text{Rp. } 15.457.268.228,00 =$$

$$292.000X$$

$$X = \frac{15.457.268.228}{292.000}$$

$$\text{Eksekutif} = \text{Rp. } 52.940,00$$

$$\text{Bisnis} = \text{Rp. } 52.940 \times 0,75$$

$$= \text{Rp. } 39.710,00$$

### 1. Untuk Kereta Eksekutif

Perhitungan tarif berdasarkan biaya operasi, yaitu dengan menghitung besarnya biaya transportasi ditambah profit, tuslah, dan asuransi penumpang  
Biaya Transportasi =  
Rp. 52.940,00 per penumpang  
Sedangkan besarnya tuslah dan asuransi penumpang sudah

merupakan ketetapan dari PT. KAI untuk penumpang kereta kelas bisnis sesuai yang tercantum dalam S.T.P. Millenium II Tahun 2009.

$$\begin{aligned} \text{Profit} &= 35 \% \times \text{Rp. } 52.940,00 \\ &= \text{Rp. } 18.530,00 \end{aligned}$$

$$\text{Tuslah} = \text{Rp. } 4.950$$

$$\text{Asuransi penumpang} = \text{Rp } 360,00$$

Tarif hasil analisis diperoleh dari penjumlahan biaya transportasi, profit, tuslah, dan asuransi penumpang adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= \text{Biaya transportasi} + \text{Profit} \\ &+ \text{Tuslah} + \text{Asuransi} \\ &= \text{Rp. } 52.940 + \text{Rp. } 18.530 + \\ &\text{Rp. } 4.950 + \text{Rp. } 360 \\ &= \text{Rp. } 76.780,00 \end{aligned}$$

### 2. Untuk Kereta Bisnis

Perhitungan tarif berdasarkan biaya operasi, yaitu dengan menghitung besarnya biaya transportasi ditambah profit, tuslah, dan asuransi penumpang  
Biaya Transportasi =  
Rp. 39.710,00 per penumpang

Sedangkan besarnya tuslah dan asuransi penumpang sudah merupakan ketetapan dari PT. KAI untuk penumpang kereta kelas bisnis

sesuai yang tercantum dalam S.T.P.

Millenium II Tahun 2009.

$$\begin{aligned} \text{Profit} &= 35 \% \times \text{Rp. } 39.710,00 \\ &= \text{Rp. } 13.900,00 \end{aligned}$$

$$\text{Tuslah} = \text{Rp. } 1.045$$

$$\text{Asuransi penumpang} = \text{Rp } 360,00$$

Tarif hasil analisis diperoleh dari penjumlahan biaya transportasi, profit, tuslah, dan asuransi penumpang adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Tarif} &= \text{Biaya transportasi} + \text{Profit} \\ &+ \text{Tuslah} + \text{Asuransi} \\ &= \text{Rp. } 39.710 + \text{Rp. } 13.900 + \\ &\text{Rp. } 1.045 + \text{Rp. } 360 \\ &= \text{Rp. } 55.020,0 \end{aligned}$$

$$\text{Biaya transportasi} =$$

BOKA

$$\begin{aligned} &\frac{((70\% \times \text{Kapasitas}_{\text{PKS}})X + (70\% \times \text{Kapasitas}_{\text{BKS}} \times 75\%X))}{\text{Rp. } 15.457.268.228} \\ &= \frac{(0.70 \times 151800)X + (0.70 \times 186.900 \times 75\%X)}{\text{Rp. } 15.457.268.228} \end{aligned}$$

$$\frac{\text{Rp. } 15.457.268.228}{(106.300X + 98.120X)}$$

$$= \text{Rp. } 75.620,00$$

$$\text{Profit} = 35 \% \times \text{Rp. } 75.620,00$$

$$= \text{Rp. } 26.470,00$$

$$\text{Tuslah} = \text{Rp. } 4.950$$

$$\text{Asuransi penumpang} = \text{Rp } 360,00$$

$$\text{Tarif kereta eksekutif} =$$

$$\begin{aligned} &\text{Biaya transportasi} + \text{Profit} + \text{Tuslah} \\ &+ \text{Asuransi} \end{aligned}$$

$$= \text{Rp. } 75.620,00 + \text{Rp. } 26.470,00 + \text{Rp. } 4.950 + \text{Rp } 360,00$$

$$= \text{Rp. } 107.400,00 \text{ per penumpang}$$

$$\begin{aligned} \text{Bisnis} &= 0.75 \times \text{Rp. } 75.620,00 \\ &= \text{Rp. } 56.720,00 \end{aligned}$$

$$\text{Profit} = 35 \% \times \text{Rp. } 56.720,00$$

$$= \text{Rp. } 19.850,00$$

$$\text{Tuslah} = \text{Rp. } 1.045$$

$$\text{Asuransi penumpang} = \text{Rp } 360,00$$

$$\text{Tarif kereta bisnis} =$$

$$\begin{aligned} &\text{Biaya transportasi} + \text{Profit} + \text{Tuslah} \\ &+ \text{Asuransi} \end{aligned}$$

$$= \text{Rp. } 56.720,00 + \text{Rp. } 19.850,00 + \text{Rp. } 1.045,00 + \text{Rp. } 360,00$$

$$= \text{Rp. } 77.980,00 \text{ per penumpang}$$

Tabel Hasil Perhitungan

Kelas	Tarif lap	Tarif berdasarkan BOKA	Tarif Hitungan Berlaku	Tarif KA Sancaka	
	Tarif (Rp)	LF 0.861	(Rp)	Batas Atas	Batas Bawah
Eksekutif	80.000	76.780	107.400	Rp. 125.000,00	Rp. 80.000,00
Bisnis	60.000	55.020	77.980	Rp. 90.000,00	Rp. 60.000,00

## **B. Analisis Tarif Terhadap BOKA, ATP dan WTP KA Sancaka Eksekutif**

Posisi tarif yang berlaku sekarang dengan perhitungan hasil BOKA, ATP dan WTP sebelum perbaikan yang disarankan oleh penumpang. Tarif berdasarkan ATP (*Ability To Pay*) 38.000,00 sampai Rp 71.999,00 dan WTP (*Willingness To Pay*) Rp 66.899,00 masih dibawah tarif batas atas, tarif hitungan, batas bawah, tarif di lapangan maupun tarif berdasarkan BOKA. Tarif yang berlaku di lapangan dan tarif batas bawah adalah Rp 80.000,00 dan tarif BOKA dengan *load factor* 86.13 % sebesar Rp 76.780,00.

Posisi tarif yang berlaku sekarang dengan hasil perhitungan BOKA, ATP dan WTP sesudah perbaikan peningkatan pelayanan sesuai dengan yang disarankan oleh penumpang. Dimana kemampuan membayar (ATP) dibawah tarif batas atas, tarif berdasar hitungan, batas bawah, tarif yang berlaku dilapangan maupun tarif BOKA dan kemauan membayar (WTP) penumpang berada diatas tarif batas bawah, tarif

yang diberlakukan dilapangan selisih Rp. 3.499,00, maupun tarif BOKA selisih Rp. 6.719,00 pada saat ini. Tarif berdasarkan WTP (*Willingness To Pay*) sesudah perbaikan pelayanan yang disarankan oleh pengguna Rp 83.499,00

## **C. Analisis Tarif Terhadap BOKA, ATP dan WTP Bisnis**

Posisi tarif yang berlaku sekarang dengan perhitungan hasil BOKA, ATP dan WTP sebelum perbaikan yang disarankan oleh penumpang. Tarif berdasarkan ATP (*Ability To Pay*) responden berkisar Rp.27.796,00 sampai Rp 34.095,00 dan tarif WTP (*Willingness To Pay*) sebelum perbaikan pelayanan yang disarankan oleh penumpang hanya berkisar sampai dengan Rp 50.099,00 00 masih dibawah tarif batas atas, tarif hitungan, batas bawah, tarif di lapangan maupun tarif berdasarkan BOKA. Tarif yang berlaku di lapangan adalah Rp 60.000,00 dan tarif BOKA dengan *load factor* 86.13% sebesar Rp 55.020,00. Hal ini berarti pihak KAI harus meningkatkan perbaikan pelayanan seperti yang disarankan

oleh pengguna sehingga kemauan membayar pengguna juga meningkat dan berada diatas tarif di lapangan.

Posisi tarif yang berlaku sekarang dengan hasil perhitungan BOKA, ATP dan WTP sesudah perbaikan peningkatan pelayanan sesuai dengan yang disarankan oleh penumpang.

Tarif berdasarkan WTP (*Willingness To Pay*) sesudah perbaikan pelayanan terjadi peningkatan menjadi Rp 56.799,00 diatas tarif BOKA selisih Rp. 1.779,00 tetapi masih dibawah tarif batas atas, bats bawah, hitungan maupun tarif lapangan.

Biaya operasi kereta api (BOKA) sebesar Rp 15.457.268.228,00 per tahun terdiri dari biaya operasi langsung (BOL) sebesar Rp 12.529.674.600,00 dan biaya operasi tak langsung (BOTL) sebesar Rp 2.927.593.628,00. Besar tarif KA Sancaka berdasarkan analisis dengan load faktor 86.13% untuk KA Sancaka eksekutif Rp 76.780,00/pnp, bisnis Rp 55.020. Tarif berdasar kemampuan membayar (*Ability To Pay*) eksekutif Rp 71.999,00, bisnis Rp 34.095,

kemauan membayar (*Willingness To Pay*) eksekutif sebelum perbaikan Rp 66.899,00, setelah perbaikan Rp 83.499,00, bisnis sebelum perbaikan Rp 50.099,00, setelah perbaikan Rp 56.799,00. Tarif yang layak diberlakukan oleh PT KAI untuk KA Sancaka Eksekutif Rp 107.400,00 dan Bisnis Rp 77.980,00.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada Kereta Api Sancaka jurusan Yogyakarta-Surabaya, disimpulkan sebagai berikut:

1. *Load factor* 86.13% kelas eksekutif Rp 76.780,00 bisnis Rp 55.020,00.
2. Dengan tarif yang berlaku dilapangan yaitu kelas Eksekutif Rp. 80.000,00, kelas Bisnis Rp. 60.000,00 dan *load factor* 86.13% kelas eksekutif Rp 76.780,00 bisnis Rp 55.020,00. Hasil nilai tarif berdasarkan hitungan untuk kereta eksekutif Rp 107.400,00 dan bisnis Rp 77.980,00.

3. Analisis tarif berdasarkan: kemampuan dan kemauan membayar masyarakat pengguna KA Sancaka yaitu:

Kemampuan membayar (*Ability To Pay*) penumpang KA Sancaka eksekutif Yogyakarta-Surabaya Rp 71.999,00. Untuk kelas bisnis Rp 34.095,00. Sedangkan kemauan membayar (*Willingness To Pay*) penumpang KA Sancaka eksekutif sebelum perbaikan Rp 66.899,00 dan sesudah perbaikan pelayanan sesuai yang disarankan penumpang nilai WTP Rp 83.499,00, dan untuk kelas bisnis sebelum perbaikan Rp 50.099,00 dan sesudah perbaikan pelayanan sesuai yang disarankan penumpang nilai WTP Rp 56.799,00.

## **B. Saran**

Ada beberapa hal yang perlu dilakukan untuk mendapatkan jalan keluar yang terbaik dalam menyelesaikan masalah tarif tersebut, yaitu antara masyarakat sebagai pihak pengguna, pengusaha

atau PT KAI dan pemerintah, antara lain :

1. Peningkatan perbaikan kualitas pelayanan sesuai dengan yang diharapkan oleh pengguna, agar para konsumen atau pengguna kereta api tidak beralih pada armada yang lain, sehingga pengguna juga merasakan kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan jasa transportasi tersebut dan kemauan membayar penumpang pun juga meningkat.
2. Bagi operator dalam menentukan tarif harus tetap mementingkan dari segi penumpang, dan segala fasilitas juga diperbaiki demi keamanan dan kenyamanan bersama.
3. Untuk membantu penelitian-penelitian berikutnya, sebaiknya instansi-intansi yang terkait lebih maksimal lagi dalam memberikan data-data/informasi-informasi yang dibutuhkan peneliti sehingga didapatkan hasil yang optimal pula.
4. Agar diperoleh hasil yang lebih optimal bagi penelitian selanjutnya, sebaiknya penelitian

dilakukan dengan waktu yang lebih lama dan jumlah sampel yang lebih banyak.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, 2007, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*, Undang-Undang Republik Indonesia, Jakarta
- \_\_\_\_\_, 2004, *Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang, Begasi, dan Angkutan Terusan*, PT KAI (Persero), Bandung
- Kamaluddin, 1987, *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Kodoatie, Robert. J, 1971, *Analisis Ekonomi Teknik.*, Andi Offset, Yogyakarta
- Morlok, Edward. K, 1988, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta
- Munawar, Ahmad, 2005, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Beta Offset, Yogyakarta
- Novirani, Dwi, 2007, *Kajian Tarif Shuttle service Terhadap Vehicle Operation Cost Operator, Ability To Pay(ATP) Dan Willingness To Pay(WTP) Penumpang*, Thesis S<sub>2</sub> Fakultas Teknik ITB, Bandung
- Prihatmoko, Ponco, 2003, *Analisa Kelayakan Tarif Kereta Api Kelas Bisnis (Studi Kasus KA Sawunggalih Jurusan Kutoharjo-Jakarta)*, Tugas Akhir, Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Prasongko, Reny Putra, 2011, *Evaluasi Kinerja dan Tarif Bus Trayek Yogja-Surabaya Berdasarkan BOK, ATP, WTP*, Tugas Akhir, Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Salim, Abbas, 1993, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Subarkah, Iman, 1993, *Jalan Kereta Api*, Idea Dharma, Bandung
- Suwardi, 2003, *Angkutan Umum*, Fakultas Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Surakarta

Sukandarrumidi, 2002, *Metodologi Penelitian : Petunjuk Praktis Peneliti Pemula*, Fakultas Teknik, Universitas Gajah Mada, Gadjah mada University Press, Yogyakarta

Warpani, Suwardjoko, 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Institut Teknologi Bandung

Warpani, Suwardjoko, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Institut Teknologi Bandung

Wijayanti 2008, *Analisis Kinerja dan Penetapan Tarif Bus Ekonomi Jurusan Solo-Purwodadi*, Tugas Akhir S<sub>1</sub> Fakultas Teknik UMS, Surakarta.

## SURAT PERNYATAAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH

*Bismillahirrahmanirrohim*

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya :

Nama : Dwi Oktavian Prajawan  
NIM/NIK/NIP : D 100 050 066  
Fakultas/Jurusan : Teknik/Sipil  
Jenis : Skripsi (Tugas Akhir)  
Judul : **EVALUASI PENETAPAN TARIF KERETA API  
SANCAKA** Studi Kasus: Kereta Api Sancaka Jurusan  
Yogyakarta – Surabaya)

Dengan ini menyatakan bahwa saya menyetujui untuk :

1. Memberikan hak bebas royalti kepada Perpustakaan UMS atas penulisan karya ilmiah saya, demi pengembangan ilmu pengetahuan.
2. Memberikan hak menyimpan, mengalih mediakan/mengalih formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikan, serta menampilkannya dalam bentuk *softcopy* untuk kepentingan akademis kepada Perpustakaan UMS, tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta.
3. Bersedia dan menjamin untuk menanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak perpustakaan UMS, dari semua bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran hak cipta dalam karya ilmiah ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan semoga dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Surakarta, 25 Maret 2013

Yang bertanda tangan



( Dwi Oktavian Prajawan )