

**EVALUASI PENETAPAN TARIF KERETA API MALABAR
JURUSAN BANDUNG – MALANG**

TUGAS AKHIR

Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata 1 pada
Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik



diajukan oleh :

SITI HAJAR ASARI
NIM : D 100 130 214

Kepada,
**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

**EVALUASI PENETAPAN TARIF KERETA API MALABAR JURUSAN
BANDUNG – MALANG**

TUGAS AKHIR

Diajukan oleh :

SITI HAJAR ASARI
NIM : D100 130 214

Disetujui oleh :

Pembimbing Utama

Tanggal : 24 April 2019



Ika Setivaningsih, S.T., M.T.
NIDN. 0629117501

HALAMAN PENGESAHAN

**EVALUASI PENETAPAN TARIF KERETA API MALABAR JURUSAN
BANDUNG – MALANG**

Diajukan oleh :

SITI HAJAR ASARI
NIM : D100 130 214

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta

Pada hari Rabu, 24 April 2019

Susunan Dewan Penguji

Pembimbing



Ika Setyaningsih, S.T., M.T.
NIDN. 0629117501

Penguji I



Nurul Hidayati, S.T., M.T., Ph.D.
NIDN. 0609057102

Penguji II



Drs. Gotot Slamet M., M.T.
NIDN. 0615105801

Tugas Akhir ini diterima sebagai salah satu persyaratan untuk mencapai derajat
sarjana S-1 Teknik Sipil

Surakarta, 24 April 2019



Dekan Fakultas Teknik

Ir. Sri Sunarjono, M.T., Ph.D.
NIDN. 0630126302



Ketua Program Studi Teknik Sipil

Mochamad Solikin, S.T., M.T., Ph.D.
NIDN. 0617127201

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Siti Hajar Asari

NIM : D100130214

Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas : Teknik

Judul TA : EVALUASI PENETAPAN TARIF KERETA API MALABAR
JURUSAN BANDUNG – MALANG

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

1. Penulisan Tugas Akhir ini berdasarkan hasil penelitian penulis (Siti Hajar Asari) sebagai peneliti utama dan dalam naskah ini tidak terdapat karya ilmiah orang lain untuk memperoleh gelar akademik disuatu perguruan tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan diterbitkan dalam sumber kutipan atau daftar pustaka secara jelas.
2. Apabila terdapat bukti unsur *plagiat* dalam Tugas Akhir ini atau penyimpangan dan ketidakbenaran dalam penyusunan ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Surakarta.
3. Tugas Akhir ini dapat dijadikan sumber pustaka yang merupakan hak bebas *royalty non-eksklusif* untuk penelitian selanjutnya.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tanpa paksaan dari pihak manapun.

Surakarta, 24 April 2019

Yang membuat pernyataan



Siti Hajar Asari
NIM. D100130214

KATA PENGANTAR

Puji syukur penyusun panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan segala rahmat, taufik dan hidayah-Nya, sehingga dapat menyelesaikan penyusunan laporan Tugas Akhir dengan judul “EVALUASI PENETAPAN TARIF KERETA API MALABAR JURUSAN BANDUNG – MALANG” ini dengan lancar, sholawat serta salam selalu tercurahkan kepada junjungan kita Rasulullah SAW yang akan kita nanti syafaatnya di hari kiamat.

Tugas akhir ini disusun sebagai salah satu syarat untuk mencapai derajat gelar sarjana S-1 pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta. Dalam penyusunan Tugas Akhir ini banyak kendala dan permasalahan yang harus dihadapi penyusun, sehingga penyusun perlu mengucapkan terima kasih atas segala bentuk dukungan, bimbingan dan bantuan kepada :

1. Bapak Ir. Sri Sunarjono, M.T, Ph.D., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta.
2. Bapak Mochammad Solikin, S.T., M.T., Ph.D., selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Surakarta.
3. Ibu Ika Setiyaningsih, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing.
4. Ibu Nurul Hidayati, S.T., M.T., Ph.D., selaku Penguji I.
5. Bapak Drs. Gotot Slamet M, M.T., selaku Penguji II.
6. Bapak Gurawan Djati W, S.T., M.Eng., selaku Pembimbing Akademik.
7. Bapak dan Ibu dosen Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta.
8. Jajaran staff Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta.
9. Bapak Zaenal Abidin selaku Junior Manager Sumber Daya Manusia, Bapak Gotro Nur Riyadi selaku Senior Manager Angkutan Penumpang, Bapak Bachoirullazi selaku Manager Keuangan, Bapak Suharyanto selaku Kepala UPT Stasiun Besar A Solobalapan, Ibu Intan Dwi Agusti, Ibu Brigita Anita

Sari selaku Asisten Manager Sarpen serta jajaran staff PT. KAI (Persero) DAOP VI Yogyakarta.

10. Semua Mahasiswa Teknik Sipil 2013 serta rekan-rekan Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Surakarta.
11. Semua pihak yang tidak mampu ditulis satu per satu yang telah membantu dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini.

Penyusun menyadari bahwa laporan Tugas Akhir ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penyusun harapkan agar laporan Tugas Akhir ini menjadi lebih baik. Penyusun berharap semoga laporan Tugas Akhir ini bermanfaat bagi penyusun dan pembaca.

Surakarta, 24 April 2019

Penyusun

Motto

“Hanya Allah hakim yang seadil-adilnya.”

– *QS. At-Tin 95 : 8* –

“Hanya kepada Engkaulah kami menyembah dan hanya kepada Engkaulah kami memohon pertolongan.”

– *QS. Al-Fatihah 1:5* –

”Boleh jadi kamu tidak menyenangi sesuatu, padahal itu baik bagimu, dan boleh jadi kamu menyukai sesuatu, padahal itu tidak baik bagimu; Allah mengetahui, sedang kamu tidak mengetahui.”

– *QS. Al-Baqarah 2 : 216* –

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR	iv
KATA PENGANTAR	v
MOTTO	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR RUMUS	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
ABSTRACT	xvi
ABSTRAK	xvii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah	3
E. Manfaat Penelitian	3
F. Keaslian Penelitian	4
G. Luaran	4

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Sarana dan Prasarana Transportasi Kereta Api	5
B. Tarif	9
C. <i>Ability to Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness to Pay</i> (WTP)	9
D. Penelitian Sejenis	13

BAB III LANDASAN TEORI

A. Biaya Operasional Kereta Api.....	14
B. Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	19
C. Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kereta Api.....	19
D. Populasi dan Sampel.....	20
E. Kuisisioner.....	20

BAB IV METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Objek Penelitian.....	22
B. Data.....	22
C. Tahapan Pelaksanaan Penelitian.....	24

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Kereta Api Malabar	29
B. Karakteristik Responden	31
C. <i>Load Factor</i>	38
D. Biaya Operasional Kereta Api.....	44
E. Tarif Berdasarkan BOKA.....	50
F. <i>Ability To Pay</i>	53
G. <i>Willingness To Pay</i>	61
H. Tarif Terhadap BOKA, ATP, WTP.....	77

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.....	82
B. Saran.....	82

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel II.1	Jumlah lokomotif PT. KAI (Persero)	5
Tabel II.2	Klasifikasi jenis kereta	6
Tabel II.3	Panjang jalan kereta api per September 2015	7
Tabel II.4	Jumlah perlintasan kereta api	9
Tabel IV.1	Jadwal penyebaran kuisisioner	26
Tabel V.1	Jarak antar Stasiun Pemberhentian KA Malabar	30
Tabel V.2	Jadwal KA Malabar 91 dan 92.....	30
Tabel V.3	Waktu pemberhentian KA Malabar disetiap Stasiun	31
Tabel V.4	Jumlah penumpang KA Malabar	39
Tabel V.5	<i>Load factor</i> berdasarkan jumlah penumpang.....	41
Tabel V.6	<i>Load factor</i> berdasarkan km penumpang.....	43
Tabel V.7	Daftar BOKA kelas campuran Tahun 2017.....	45
Tabel V.8	Komponen Biaya Operasional KA Malabar	47
Tabel V.9	Perhitungan Biaya Operasional Kereta Api	48
Tabel V.10	Tarif kelas eksekutif.....	50
Tabel V.11	Tarif kelas bisnis	51
Tabel V.12	Tarif kelas ekonomi	51
Tabel V.13	Hasil analisis tarif.....	52
Tabel V.14	Pendapatan pribadi perbulan kelas eksekutif.....	53
Tabel V.15	Persentase biaya transportasi per bulan.....	54
Tabel V.16	Persentase biaya transportasi keluar kota per bulan.....	54
Tabel V.17	Persentase biaya transportasi dengan KA Malabar per bulan ..	54
Tabel V.18	Distribusi frekuensi ATP responden kelas eksekutif	55
Tabel V.19	Pendapatan pribadi perbulan kelas bisnis	56
Tabel V.20	Persentase biaya transportasi per bulan.....	56
Tabel V.21	Persentase biaya transportasi keluar kota per bulan.....	56
Tabel V.22	Persentase biaya transportasi dengan KA Malabar per bulan ..	57
Tabel V.23	Distribusi frekuensi ATP responden kelas bisnis.....	57
Tabel V.24	Pendapatan pribadi perbulan kelas ekonomi.....	58

Tabel V.25	Persentase biaya transportasi per bulan.....	59
Tabel V.26	Persentase biaya transportasi keluar kota per bulan.....	59
Tabel V.27	Persentase biaya transportasi dengan KA Malabar per bulan ..	59
Tabel V.28	Distribusi frekuensi ATP responden kelas ekonomi	60
Tabel V.29	Tarif persepsi awal kelas eksekutif	61
Tabel V.30	Distribusi frekuensi tarif persepsi awal.....	62
Tabel V.31	Prioritas perbaikan	62
Tabel V.32	Persentase prioritas perbaikan.....	63
Tabel V.33	Kenaikan tarif sesudah peningkatan perbaikan.....	63
Tabel V.34	Persentase kenaikan tarif sesudah peningkatan perbaikan.....	64
Tabel V.35	Pengolahan data WTP	64
Tabel V.36	Distribusi frekuensi tarif persepsi akhir	65
Tabel V.37	Tarif persepsi awal kelas bisnis.....	66
Tabel V.38	Distribusi frekuensi tarif persepsi awal.....	67
Tabel V.39	Prioritas perbaikan	68
Tabel V.40	Persentase prioritas perbaikan.....	68
Tabel V.41	Kenaikan tarif sesudah peningkatan perbaikan.....	69
Tabel V.42	Persentase kenaikan tarif sesudah peningkatan perbaikan.....	69
Tabel V.43	Pengolahan data WTP	70
Tabel V.44	Distribusi frekuensi tarif persepsi akhir	70
Tabel V.45	Tarif persepsi awal kelas ekonomi.....	71
Tabel V.46	Distribusi frekuensi tarif persepsi awal.....	72
Tabel V.47	Prioritas perbaikan	73
Tabel V.48	Persentase prioritas perbaikan.....	73
Tabel V.49	Kenaikan tarif sesudah peningkatan perbaikan.....	74
Tabel V.50	Persentase kenaikan tarif sesudah peningkatan perbaikan.....	74
Tabel V.51	Pengolahan data WTP	75
Tabel V.52	Distribusi frekuensi tarif persepsi akhir	76

DAFTAR GAMBAR

Gambar II.1	Kurva ATP dan WTP	11
Gambar IV.1	Peta jalur lintasan Kereta Api Malabar	22
Gambar IV.2	Bagan alir proses penelitian	28
Gambar V.1	Jenis kelamin responden kelas eksekutif.....	32
Gambar V.2	Jenis kelamin responden kelas bisnis	32
Gambar V.3	Jenis kelamin responden kelas ekonomi	32
Gambar V.4	Usia responden kelas eksekutif	33
Gambar V.5	Usia responden kelas bisnis.....	33
Gambar V.6	Usia responden kelas ekonomi	33
Gambar V.7	Tingkat pendidikan terakhir responden kelas eksekutif.....	34
Gambar V.8	Tingkat pendidikan terakhir responden kelas bisnis	34
Gambar V.9	Tingkat pendidikan terakhir responden kelas ekonomi.....	35
Gambar V.10	Jenis pekerjaan responden kelas eksekutif.....	35
Gambar V.11	Jenis pekerjaan responden kelas bisnis	36
Gambar V.12	Jenis pekerjaan responden kelas ekonomi.....	36
Gambar V.13	Maksud perjalanan responden kelas eksekutif.....	37
Gambar V.14	Maksud perjalanan responden kelas bisnis	37
Gambar V.15	Maksud perjalanan responden kelas ekonomi.....	38
Gambar V.16	Perbandingan jumlah penumpang KA Malabar	39
Gambar V.17	Distribusi frekuensi ATP responden kelas eksekutif	55
Gambar V.18	Distribusi frekuensi ATP responden kelas bisnis.....	58
Gambar V.19	Distribusi frekuensi ATP responden kelas ekonomi	60
Gambar V.20	Distribusi frekuensi tarif persepsi awal kelas eksekutif.....	62
Gambar V.21	Prioritas perbaikan pelayanan	63
Gambar V.22	Kenaikan tarif sesudah peningkatan perbaikan	64
Gambar V.23	Distribusi frekuensi tarif persepsi akhir kelas eksekutif	66
Gambar V.24	Distribusi frekuensi tarif persepsi awal kelas bisnis	67
Gambar V.25	Prioritas perbaikan pelayanan	68
Gambar V.26	Kenaikan tarif sesudah peningkatan perbaikan	69

Gambar V.27	Distribusi frekuensi tarif persepsi akhir kelas bisnis.....	71
Gambar V.28	Distribusi frekuensi tarif persepsi awal kelas eksekutif.....	72
Gambar V.29	Prioritas perbaikan pelayanan	73
Gambar V.30	Kenaikan tarif sesudah peningkatan perbaikan	74
Gambar V.31	Distribusi frekuensi tarif persepsi akhir kelas eksekutif	76
Gambar V.32	Kondisi tarif sebelum perbaikan kelas eksekutif.....	77
Gambar V.33	Kondisi tarif setelah perbaikan kelas eksekutif.....	78
Gambar V.34	Kondisi tarif sebelum perbaikan kelas bisnis	79
Gambar V.35	Kondisi tarif setelah perbaikan kelas bisnis	79
Gambar V.36	Kondisi tarif sebelum perbaikan kelas ekonomi	80
Gambar V.37	Kondisi tarif setelah perbaikan kelas ekonomi.....	81

DAFTAR RUMUS

Rumus II.1	<i>Ability to Pay</i> (ATP)	10
Rumus II.2	<i>Willingness to Pay</i> (WTP) jenis pekerjaan	11
Rumus II.3	<i>Willingness to Pay</i> (WTP) seluruh kategori pekerjaan	11
Rumus III.1	Penyusutan.....	14
Rumus III.2	Biaya Pegawai Awak Sarana KA	15
Rumus III.3	BBM Lokomotif	15
Rumus III.4	BBM Generator	15
Rumus III.5	Air Bersih.....	16
Rumus III.6	<i>On Train Cleaning</i>	16
Rumus III.7	<i>Customer Service On Train</i>	16
Rumus III.8	<i>Security</i>	16
Rumus III.9	Pelumas.....	16
Rumus III.10	Tunjangan Kerja Operasional Awak Sarana KA.....	17
Rumus III.11	Gaji Pegawai non Awak	17
Rumus III.12	Tunjangan Kerja Operasional non Awak	17
Rumus III.13	Biaya Umum Kantor.....	17
Rumus III.14	Pajak Perusahaan	18
Rumus III.15	Pelayanan Penumpang di Stasiun	18
Rumus III.16	Biaya Pemasaran.....	18
Rumus III.17	Penelitian dan Pengembangan	18
Rumus III.18	Pengembangan SDM	18
Rumus III.19	<i>Load Factor</i>	19
Rumus III.20	<i>Load Factor Volume</i>	19
Rumus III.21	<i>Load Factor</i> km penumpang.....	19
Rumus III.22	Tarif.....	19
Rumus III.23	Jumlah Sampel (n)	22
Rumus IV.1	Biaya Operasional Kereta Api.....	27
Rumus IV.2	Biaya Operasional Langsung.....	27
Rumus IV.3	Biaya Operasional Tak Langsung.....	27

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	Lay Out KA Malabar
Lampiran II	Jalur Lintas KA Malabar
Lampiran III	Jadwal Perjalanan KA Malabar
Lampiran IV	Komponen Biaya Operasional Kereta Api Tahun 2017
Lampiran V	Perhitungan Biaya Operasional KA Malabar (Tabel V.5)
Lampiran VI	Data Penumpang KA Malabar
Lampiran VII	Tarif Lapangan dan Tarif Batas Atas-Bawah KA Malabar
Lampiran VIII	Rekapitulasi Kuisisioner Karakteristik Responden
Lampiran IX	Rekapitulasi Kuisisioner <i>Ability To Pay</i> (ATP)
Lampiran X	Rekapitulasi Kuisisioner <i>Willingness To Pay</i> (WTP)
Lampiran XI	Kuisisioner
Lampiran XII	Photo Penyebaran Kuisisioner
Lampiran XIII	Lembar Konsultasi dan Surat Administrasi

FARE FAIRNESS EVALUATION OF MALABAR TRAIN DEPARTMENT OF BANDUNG – MALANG

ABSTRACT

Increased needs and economic activities of the community are encouraged by someone to carry out transportation activities such as work, education, tourism or family affairs. For this reason, adequate transportation is needed so that it can be carried out without obstacles, one of the modes of choice that can be used by train. PT. KAI (Persero) provides services that are divided into 3 classes, namely executive, business and economy. One of the trains that provides three classes in one series is the Malabar train. This effect to difference of fare that determined by PT. KAI (Persero), so it can fullfill the operational cost of the train. The purpose of this research is to know how much the operational cost of train (BOKA), to know how much large rates based on the ability and willingness to pay for Malabar train users, to compare field rates with BOKA and to compare field rates with ability and willingness to pay for Malabar train users.

The data required for the study are travel schedule of the Malabar train, capacity of the Malabar train, number of passengers of the Malabar train, the fare that determined in October 2017 – September 2018, the component that need for BOKA such as financial cost, direct cost, indirect cost, maintenance cost and data on the results of questionnaires. The step of analysis the data started from calculate BOKA, load factor, fare based on BOKA, Ability To Pay and Willingness To Pay.

The result of analysis shows the fare is IDR 373,47/km for executive class, IDR 283,84/km for business class and IDR 253,96/km for economy class. The cost based on ability to pay IDR 293.184,00/ps for executive class, IDR 236.694,00/ps for business class and IDR 169.579,00/ps for economy class. The cost based on willingness to pay before repairs IDR 302.199,00/ps for executive class, IDR 225.469,00/ps for business class and IDR 152.240,00/ps for economy class. Then after repairs rose to become IDR 332.199,00/ps executive class, IDR 236.694,00/ps for business class and IDR 170.538,00/ps for economy class. Comparison of rates based on BOKA with field rates for executive and business classes is cheaper than economy classes. Comparison of Ability to Pay with field rates for executive, business and economy classes is cheap. Comparison of Willingness to Pay with field rates for executive is more expensive than business and economy classes.

Keyword: BOKA, Fare, Ability to Pay, Willingness to Pay

EVALUASI PENETAPAN TARIF KERETA API MALABAR JURUSAN BANDUNG – MALANG

ABSTRAK

Meningkatnya kebutuhan dan kegiatan perekonomian masyarakat mendorong tingginya keinginan seseorang untuk melakukan kegiatan transportasi seperti urusan pekerjaan, pendidikan, wisata maupun urusan keluarga. Untuk itu diperlukan adanya transportasi yang memadai agar aktifitas tersebut dapat dilakukan tanpa kendala, salah satu pilihan moda yang dapat digunakan berupa kereta api. PT. KAI (Persero) menyediakan layanan yang dibagi menjadi 3 kelas, yaitu eksekutif, bisnis dan ekonomi. Salah satu kereta tersebut terdapat pada KA Malabar. Hal ini berpengaruh terhadap perbedaan tarif yang ditentukan oleh PT. KAI (Persero), sehingga dapat memenuhi biaya operasional kereta. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui besar tarif berdasarkan biaya operasional kereta api (BOKA), mengetahui besar tarif berdasarkan kemampuan dan kemauan membayar pengguna jasa KA Malabar, membandingkan tarif lapangan dengan tarif berdasarkan BOKA dan membandingkan tarif lapangan dengan tarif berdasarkan kemampuan dan kemauan membayar pengguna jasa KA Malabar.

Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data jadwal perjalanan KA Malabar, kapasitas KA Malabar, jumlah penumpang KA Malabar, tarif pada Oktober 2017 – September 2018, komponen BOKA seperti biaya modal, biaya langsung, biaya tidak langsung, biaya perawatan dan data hasil penyebaran kuesioner. Analisis dimulai dari menghitung BOKA, *load factor*, tarif berdasarkan BOKA, *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay*.

Hasil analisis menunjukkan besar tarif untuk kelas eksekutif Rp373,47/km, kelas bisnis Rp283,84/km dan kelas ekonomi Rp253,96/km. Tarif berdasarkan kemampuan membayar (*Ability To Pay*) kelas eksekutif Rp293.184,00/pnp, kelas bisnis Rp236.694,00/pnp dan kelas ekonomi Rp169.579,00/pnp. Tarif berdasarkan kemauan membayar (*Willingness To Pay*) sebelum perbaikan untuk kelas eksekutif Rp302.199,00/pnp, kelas bisnis Rp225.469,00/pnp dan kelas ekonomi Rp152.240,00/pnp. Kemudian setelah perbaikan untuk kelas eksekutif naik menjadi Rp332.199,00/pnp, kelas bisnis Rp236.694,00/pnp dan kelas ekonomi Rp170.538,00/pnp. Perbandingan tarif berdasarkan BOKA dengan tarif lapangan pada kelas eksekutif dan bisnis lebih murah, sedangkan untuk kelas ekonomi lebih mahal. Perbandingan tarif berdasarkan kemampuan membayar (*Ability to Pay*) dengan tarif lapangan pada kelas eksekutif, bisnis dan ekonomi lebih murah. Perbandingan tarif berdasarkan kemauan membayar (*Willingness to Pay*) dengan tarif lapangan pada kelas eksekutif lebih mahal, sedangkan pada kelas bisnis dan ekonomi lebih murah.

Kata kunci : BOKA, Tarif, ATP, WTP