

ANALISIS ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) UNTUK PENETUAN TARIF PESAWAT RUTE PULAU TERNATE – PULAU BACAN

Zulaeha Mabud^a, Nurmayasa Marsaoly^{b*}

^aUniversitas Khairun, Ternate, Indonesia

^bUniversitas Khairun, Ternate Indonesia

Article history

Received

Juni 2019

Received in revised form

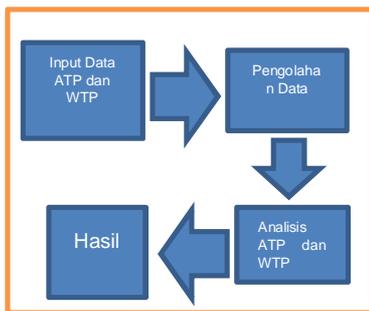
Juni 2019

Accepted

Juni 2019

*Corresponding author
Nurmayasa.Marsaoly@unkhair.ac.id

Graphical abstract



Abstract

Determination of aircraft fares becomes very important if associated with the large use of aircraft flight. The purpose of determining tariffs is intended to ensure the continuity of the operation of transportation with service quality in accordance with safety standards, taking into account the purchasing power of the community and its effect on the price of production. An analysis method of determining aircraft fares using ATP and WTP, the results of these methods can determine the lowest and highest rates according to revenue and ability to pay for aircraft services. *Keywords:* Determination of aircraft fares , ATP and WTP,

Abstrak

Penetapan tarif pesawat menjadi sangat penting jika dikaitkan dengan besar penggunaan pesawat terbang . Tujuan Penetapan tarif dimaksudkan untuk menjamin kelangsungan penyelenggaraan transportasi dengan mutu jasa yang sesuai standar keselamatan, dengan mempertimbangkan daya beli masyarakat serta pengaruhnya terhadap harga produksi. Metode analisis penentuan tarif pesawat terbang menggunakan ATP dan WTP, hasil metode tersebut bisa menentukan tarif terendah dan tertinggi sesuai pendapatan dan kemampuan membayar jasa pesawat.

Kata kunci: penentuan Tarif , ATP and WTP,

© 2019 Penerbit Fakultas Teknik Unkhair. All rights reserved

1.0 INTRODUCTION

Bandara merupakan jalan masuk ke suatu Negara, Propinsi, atau Kota/Kabupaten. Dengan memiliki sarana dan prasarana pendukung bandara yang memadai, dan tarif yang terjangkau dapat mempermudah pergerakan pemindahan orang dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan pesawat terbang. Bandara Baabullah adalah bandara nasional tipe B di Ternate, sedangkan bandara Oesman Sadek merupakan bandara regional yang melayani antar pulau dalam propinsi. Untuk melayani penerbangan yang

memadai dengan pergerakan penumpang datang dan pergi maka biaya perjalan atau tarifnya harus. Namun sayangnya, Bandara Soekarno-Hatta yang termasuk bandara internasional tersebut belum memiliki akses yang memadai. Sampai saat ini akses ke Bandar ditetapkan berdasarkan kemampuan daya beli dan kemauan daya beli pengguna.

Salah satu faktor penting dalam pengelolaan angkutan jasa transportasi udara adalah tarif. Penetapan tarif dimaksudkan untuk menjamin kelangsungan penyelenggaraan transportasi dengan mutu jasa yang sesuai standar keselamatan, dengan mempertimbangkan daya beli masyarakat serta pengaruhnya terhadap harga produksi. Dalam menentukan tarif angkutan penerbangan rute Ternate – Bacan ditinjau dari beberapa aspek utama dalam sistem angkutan, Ability to Pay (ATP) / Willingness to Pay (WTP) (Hotmaida, 1999; Nugroho et al., 2007; Pradika et al., 2015).

1.1. Ability to Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)

a. Ability to Pay (ATP)

Ability to Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP adalah besar penghasilan kebutuhan transportasi, total biaya transportasi, intensitas perjalanan, penggunaan total per bulan, jenis kegiatan, presentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi. (Tamin, dkk, 1999)

Untuk transportasi dengan intensitas perjalanan ATP dapat juga diartikan sebagai kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya (Uli, 1999). Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP masyarakat diantaranya adalah :

- a. Penghasilan keluarga per bulan
- b. Alokasi penghasilan untuk transportasi per bulan
- c. Intensitas perjalanan per bulan
- d. Jumlah anggota keluarga

Nilai ATP dianalisis dengan metode household budget sebagai berikut :

$$ATP_{resp/trip} = \frac{Irs.Pp.Pt}{Trs} \dots\dots\dots(2.2)$$

Dimana:

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

Irs : Pendapatan responden per bulan (Rp/Bulan)

Pp : Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari pendapatan responden

Pt : Persentase untuk angkutan dari pendapatan untuk transportasi

Trs : Total panjang perjalanan per bulan per trip (Trip/Resp/Bulan)

b. Willingness to Pay (WTP)

Willingness to Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan adalah persepsi pengguna terhadap tarif dan jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Faktor yang mempengaruhi WTP diantaranya produk jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha, kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan pengusaha, utilitas pengguna terhadap angkutan umum tersebut dan penghasilan pengguna (Tamin, dkk, 1999).

Kesediaan membayar (Willingness to Pay) adalah kesediaan masyarakat untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna jasa angkutan umum terhadap tarif jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Parameter WTP dapat didefinisikan sebagai besar rupiah rata-rata yang masyarakatnya mau mengeluarkan sebagai pembayaran satu unit pelayanan angkutan umum yang dinikmatinya. Unit pelayanan angkutan umum dimaksud dapat berupa seat-perjalanan ataupun kilometer-perjalanan. Besarnya WTP masyarakat terhadap angkutan umum dipengaruhi oleh kondisi ekonomi masyarakat bersangkutan dan juga tergantung pada kondisi budayanya.

1.2. Hubungan Ability To Pay (APT) dan Willingness To Pay (WTP)

Dalam pelaksanaan untuk menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya WTP dan ATP :

- a. $ATP > WTP$
Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa tersebut. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.
- b. $ATP < WTP$
Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi diatas, dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar dari pada kemampuan membayarnya. Hal ini memungkinkan terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut cenderung lebih dipengaruhi oleh utilitas, pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.
- c. $ATP = WTP$
Kondisi ini menunjukkan bahwa antara kemampuan dan keinginan membayar jasa yang dikonsumsi pengguna tersebut sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

Bila parameter ATP dan WTP yang ditinjau, maka aspek pengguna dalam hal ini dijadikan subyek yang menentukan tarif yang diberlakukan dengan prinsip sebagai berikut:

- a. ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, sehingga nilai tarif yang diberlakukan, sedapat mungkin tidak melebihi nilai ATP kelompok masyarakat sasaran. Intervensi/campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau silang maupun dukungan pemerintah lainnya yang dibutuhkan sesuai pada kondisi, dimana nilai tarif berlaku lebih besar dari ATP, sehingga didapat nilai tarif yang besarnya sama dengan nilai ATP.
- b. WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, sehingga bila nilai WTP masih berada dibawah ATP maka masih dimungkinkan melakukan peningkatan nilai tarif dengan perbaikan kinerja pelayanan.

2.0 EXPERIMENTAL

Data untuk perhitungan ATP dan WTP, dari hasil survai dengan kuesioner maupun wawancara dari responden dan pertanyaan yang disajikan dalam kuisisioner. Pada penelitian ini untuk perhitungan selanjutnya responden dikelompokkan berdasarkan tingkat pendapatan per bulan yaitu kelompok responden dengan tingkat pendapatan $< \text{Rp.}2.000.000,-$ per bulan dan kelompok $> \text{Rp.}2.000.000,-$ per bulan. Alokasi pengeluaran biaya transportasi per bulan untuk responden mengacu pada hasil survai yang ada. Data hasil perhitungan ATP dan WTP masing – masing responden untuk seluruh sampel ditunjukkan pada lampiran A tabel 1 nilai ATP dan WTP kelompok responden yang berdasarkan tingkat pendapatan ditunjukkan pada tabel 1 dan 2. Nilai ATP dan WTP responden hasil perhitungan sesuai kelompok tingkat pendapatan selanjutnya dibuat distribusi frekwensinya. Langkah – langkah perhitungan yang dilakukan untuk membuat distribusi frekwensi adalah sebagai berikut:

- a. Ditentukan rentang, yaitu selisi nilai data yang terbesar dengan yang terkecil
- b. Ditentukan banyaknya kelas interval yang diperlukan dengan persamaan:
- c. Banyaknya kelas = $1 + (3,3) \text{ Log } n$ (1)

Dimana : n = Jumlah data

- 1) Tentukan panjang interval (P) dengan $P = \text{Rentang} / \text{Banyak Kelas}$
- 2) Pilih ujung bawah kelas interval awal

Sumber : Statistika Deskriptif dan Probabilitas (Drs. Danang Sunyoto, S.H., S.E., M.M)

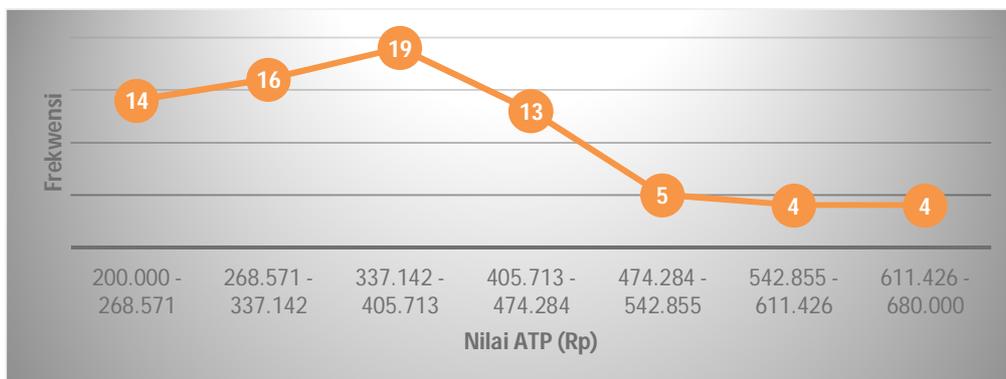
Analisis Ability To Pay (ATP)

Pada tabel 1 dan 2, yang menunjukkan distribusi frekwensi ATP responden dengan masing – masing kelompok pendapatan yaitu < Rp. 2.000.000,- dan > Rp. 2.000.000,- terbagi dalam 7 kelas interval. Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar dari responden sangat bervariasi. Analisis selanjutnya adalah dengan membuat tabel frekwensi komulatif responden berdasarkan tingkat pendapatan seperti pada tabel 1 dan 2 berikut ini :

Tabel 1. ATP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang dengan Penghasilan < Rp. 2.000.000,-

Kelas	Nilai ATP (Rp)	Frekwensi	Persentase (%)
1	200.000 - 268.571	14	19%
2	268.571 - 337.142	16	21%
3	337.142 - 405.713	19	25%
4	405.713 - 474.284	13	17%
5	474.284 - 542.855	5	7%
6	542.855 - 611.426	4	5%
7	611.426 - 680.000	4	5%
JUMLAH		75	100%

Sumber : Hasil Perhitungan



Gambar 2. ATP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang dengan Penghasilan < Rp. 2.000.000,-

Untuk kategori pendapatan > Rp. 2.000.000, perbulan tabelnya sebagai berikut:

Tabel 2. ATP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang dengan Penghasilan > Rp. 2.000.000,-

Kelas	Nilai ATP (Rp)	Frekwensi	Persentase (%)
1	210.000 - 291.429	7	9%
2	291.429 - 372.858	14	19%
3	372.858 - 454.287	12	16%
4	454.287 - 535.716	18	24%

5	535.716 - 617.145	9	12%
6	617.145 - 698.574	9	12%
7	698.574 - 780.000	6	8%
JUMLAH		75	100%

Sumber : Hasil Perhitungan



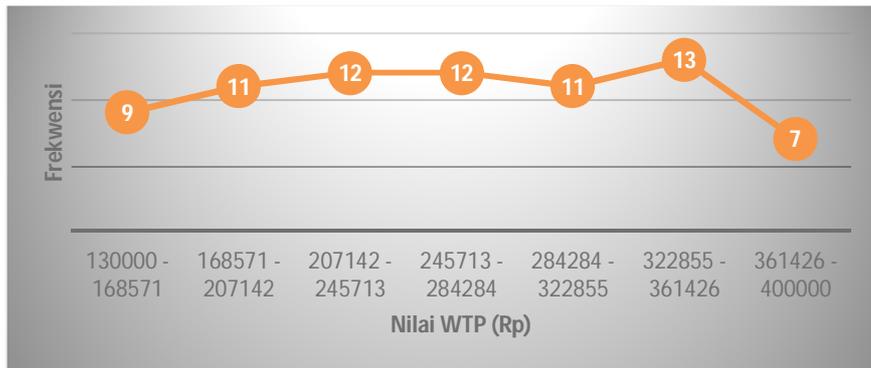
Gambar 2. ATP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang dengan Penghasilan > Rp. 2.000.000,-

Dari tabel 3 dan 4, menunjukkan distribusi frekwensi WTP responden dengan masing – masing kelompok pendapatan yaitu < Rp. 2.000.000,- dan > Rp.2.000.000,- terbagi dalam 7 kelas. Hal ini menunjukkan bahwa kesediaan membayar dari responden sangat bervariasi. Analisis selanjutnya adalah dengan membuat tabel frekwensi kumulatif responden berdasarkan tingkat pendapatan seperti pada tabel 3 dan 4 berikut ini:

Tabel 3. WTP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang dengan Penghasilan < Rp. 2.000.000,-

Kelas	Nilai WTP (Rp)	Frekwensi	Persentase (%)
1	130.000 – 168.571	9	12%
2	168.571 – 207.142	11	15%
3	207.142 – 245.713	12	16%
4	245.713 – 284.284	12	16%
5	284.284 – 322.855	11	15%
6	322.855 – 361.426	13	17%
7	361.426 – 400.000	7	9%
JUMLAH		75	100%

Sumber : Hasil Perhitungan

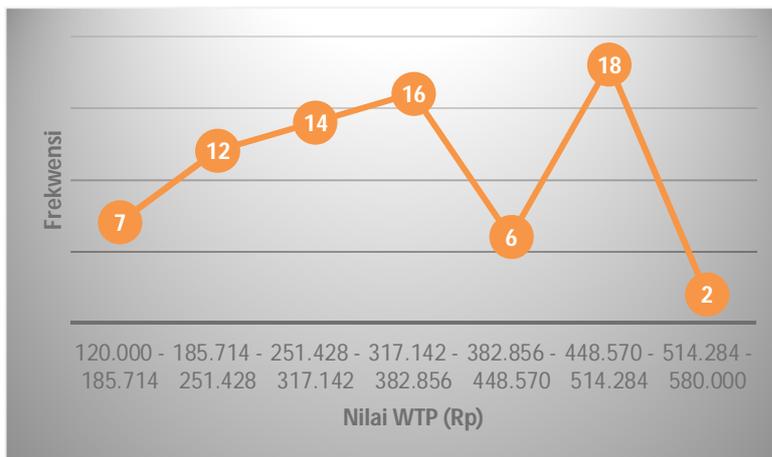


Gambar 4. WTP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang dengan Penghasilan < Rp. 2.000.000,-
 Untuk kategori pendapatan > Rp. 2.000.000, perbulan tabelnya sebagai berikut:

Tabel 4. WTP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang dengan Penghasilan > Rp. 2.000.000,-

Kelas	Nilai WTP (Rp)	Frekwensi	Persentase (%)
1	120.000 - 185.714	7	9%
2	185.714 - 251.428	12	16%
3	251.428 - 317.142	14	19%
4	317.142 - 382.856	16	21%
5	382.856 - 448.570	6	8%
6	448.570 - 514.284	18	24%
7	514.284 - 580.000	2	3%
JUMLAH		75	100%

Sumber: Hasil Perhitungan



Gambar 4. WTP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang dengan Penghasilan > Rp. 2.000.000,-

3.0 RESULTS AND DISCUSSION

3.1 Analisis ATP dan WTP

Dari grafik pada gambar 1, dapat diketahui bahwa kelompok responden dengan tingkat Berdasarkan hasil penelitian kategori ATP dengan pendapatan < Rp. 2.000.000,- per bulan, rata - rata kemampuan responden untuk membayar tiket moda transportasi angkutan Pesawat Terbang berkisar antara Rp. 337.142,- s.d Rp. 405.713,- sebanyak 25% disusul dengan kemampuan membayar yang berkisar antara Rp. 268.571,- s.d Rp. 337.142,- sebanyak 21% dan persentase terkecil adalah yang berkisar antara Rp. 611.426,- s.d Rp. 680.000,- sebanyak 5%.

Dari grafik pada gambar 2, dapat diketahui bahwa kelompok responden dengan tingkat Berdasarkan hasil penelitian kategori ATP dengan pendapatan > Rp. 2.000.000,- per bulan, rata – rata kemampuan responden untuk membayar tiket moda transportasi angkutan Pesawat Terbang berkisar antara Rp. 454.287,- s.d Rp. 535.716,- sebanyak 24% disusul dengan kemampuan membayar yang berkisar antara Rp. 291.429,- s.d Rp. 372.858,- sebanyak 19% dan persentase terkecil adalah yang berkisar antara Rp. 698.574,- s.d Rp. 780.000,- sebanyak 8%.

Dari grafik pada gambar 3, diatas dapat diketahui bahwa kesediaan responden untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diperoleh, pada kelompok responden dengan tingkat pendapatan < Rp. 2.000.000,- per bulan, rata – rata kesediaan responden untuk membayar tiket moda transportasi pesawat terbang berkisar antara Rp. 322.855,- s.d Rp. 361.426,- sebanyak 17% disusul dengan kesediaan membayar yang berkisar antara Rp. 245.713,- s.d Rp. 284.284,- sebanyak 16% dan persentase terkecil adalah yang berkisar antara Rp. 361.426,- s.d Rp. 400.000,- sebanyak 9%.

Dari grafik pada gambar 4, diatas dapat diketahui bahwa kesediaan responden untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diperoleh, pada kelompok responden dengan tingkat pendapatan > Rp. 2.000.000,- per bulan, rata – rata kesediaan responden untuk membayar tiket moda transportasi pesawat terbang berkisar antara Rp. 448.570,- s.d Rp. 514.284,- sebanyak 24% disusul dengan kesediaan membayar yang berkisar antara Rp. 317.142,- s.d Rp. 382.856,- sebanyak 21% dan persentase terkecil adalah yang berkisar antara Rp. 514.284,- s.d Rp. 580.000,- sebanyak 3%.

3.2 Analisis Kumulatif ATP dan WTP

Dari tabel 1, 2, 3 dan 4 yang menunjukkan distribusi frekwensi ATP responden dengan masing – masing kelompok pendapatan yaitu < Rp. 2.000.000,- dan > Rp. 2.000.000,- terbagi dalam 7 kelas interval. Hal ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar dari responden sangat bervariasi. Analisis selanjutnya adalah dengan membuat tabel frekwensi kumulatif responden berdasarkan tingkat pendapatan seperti pada tabel 5 dan 6 berikut ini :

Tabel 5 Kumulatif ATP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang Untuk Kelompok Penghasilan < Rp. 2.000.000,-

Kelas	Nilai ATP (Rp.)	Frekwensi	Persentase (%)
1	> 200.000	14	100%
2	> 268.571	16	81%
3	> 337.142	19	60%
4	> 405.713	13	35%
5	> 474.284	5	18%
6	> 542.855	4	11%
7	> 611.426	4	6%

Sumber: Hasil Perhitungan

Tabel 6 Kumulatif ATP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang Untuk Kelompok Penghasilan > Rp. 2.000.000,-

Kelas	Nilai ATP (Rp.)	Frekwensi	Persentase (%)
1	> 210.000	7	100%
2	> 291.429	14	91%
3	> 372.858	12	72%
4	> 454.287	18	56%
5	> 535.716	9	32%
6	> 617.145	9	20%
7	> 698.574	6	8%

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari tabel diatas terlihat bahwa kelompok responden dengan tingkat pendapatan < Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai ATP lebih besar dari Rp. 268.571,- per trip adalah sebesar 81%, untuk ATP lebih besar dari Rp. 337.142,- per trip sebesar 60%, dan untuk ATP lebih besar dari Rp. 405.713,- per trip sebesar 35%. Pada kelompok responden dengan tingkat > Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai ATP lebih besar dari Rp. 291.429,- per trip sebesar 91%, untuk ATP lebih besar dari Rp. 372.858,- per trip sebesar 72%, dan untuk ATP lebih besar dari Rp. 454.287,- per trip sebesar 56%. Untuk ATP tertinggi adalah sebesar Rp. 698.574,- dengan persentase 8% (hanya ada enam responden) pada kelompok yang berpendapatan sampai dengan > Rp. 2.000.000,- per bulan.

Analisis Willingness To Pay (WTP) Dari tabel 7 dan 8, yang menunjukkan distribusi frekwensi WTP responden dengan masing – masing kelompok pendapatan yaitu < Rp. 2.000.000,- dan > Rp. 2.000.000,- terbagi dalam 7 kelas interval. Hal ini menunjukkan bahwa kesediaan membayar dari responden sangat bervariasi. Analisis selanjutnya adalah dengan membuat tabel frekwensi kumulatif responden berdasarkan tingkat pendapatan seperti pada tabel 4.38 dan 4.39 berikut ini :

Tabel 7. Kumulatif WTP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang Untuk Kelompok Penghasilan < Rp. 2.000.000,-

Kelas	Nilai WTP (Rp.)	Frekwensi	Persentase (%)
1	> 130.000	9	100%
2	> 168.571	11	88%
3	> 207.142	12	73%
4	> 245.713	12	57%
5	> 284.284	11	41%
6	> 322.855	13	26%
7	> 361.426	7	9%

Sumber : Hasil Perhitungan

Tabel 8. Kumulatif WTP Responden untuk Moda Transportasi Angkutan Pesawat Terbang Untuk Kelompok Penghasilan > Rp. 2.000.000,-

Kelas	Nilai WTP (Rp.)	Frekwensi	Persentase (%)
1	> 120.000	7	100%

2	> 185.714	12	91%
3	> 251.428	14	75%
4	> 317.142	16	56%
5	> 382.856	6	35%
6	> 448.570	18	27%
7	> 514.284	2	3%

Sumber : Hasil Perhitungan

Dari kedua tabel diatas terlihat bahwa kelompok responden dengan tingkat pendapatan < Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai WTP lebih besar dari Rp. 245.713,- per trip adalah sebesar 57%, untuk WTP lebih besar dari Rp. 284.284,- per trip sebesar 41%, dan untuk WTP lebih besar dari Rp. 322.855,- per trip sebesar 26%. Pada kelompok responden dengan tingkat > Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai WTP lebih besar dari Rp. 251.428,- per trip adalah sebesar 75%, untuk WTP lebih besar dari Rp. 317.142,- per trip sebesar 56%, dan untuk WTP lebih besar dari Rp. 448.570,- per trip sebesar 27%. Untuk WTP tertinggi adalah sebesar Rp. 514.284,- dengan persentase 3% (hanya ada dua responden) pada kelompok yang berpendapatan sampai dengan > Rp. 2.000.000,- per bulan.

4.0 CONCLUSION

1. Berdasarkan hasil penelitian kategori ATP dengan pendapatan < Rp. 2.000.000,- per bulan, rata - rata kemampuan responden untuk membayar tiket moda transportasi angkutan Pesawat Terbang berkisar antara Rp. 337.142,- s.d Rp. 405.713,- sebanyak 25% disusul dengan kemampuan membayar yang berkisar antara Rp. 268.571,- s.d Rp. 337.142,- sebanyak 21% dan persentase terkecil adalah yang berkisar antara Rp. 611.426,- s.d Rp. 680.000,- sebanyak 5%.
2. Berdasarkan hasil penelitian kategori ATP dengan pendapatan > Rp. 2.000.000,- per bulan, rata – rata kemampuan responden untuk membayar tiket moda transportasi angkutan Pesawat Terbang berkisar antara Rp. 454.287,- s.d Rp. 535.716,- sebanyak 24% disusul dengan kemampuan membayar yang berkisar antara Rp. 291.429,- s.d Rp. 372.858,- sebanyak 19% dan persentase terkecil adalah yang berkisar antara Rp. 698.574,- s.d Rp. 780.000,- sebanyak 8%.
3. Kesiediaan responden untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diperoleh, pada kelompok responden dengan tingkat pendapatan < Rp. 2.000.000,- per bulan, rata – rata kesiediaan responden untuk membayar tiket moda transportasi pesawat terbang berkisar antara Rp. 322.855,- s.d Rp. 361.426,- sebanyak 17% disusul dengan kesiediaan membayar yang berkisar antara Rp. 245.713,- s.d Rp. 284.284,- sebanyak 16% dan persentase terkecil adalah yang berkisar antara Rp. 361.426,- s.d Rp. 400.000,- sebanyak 9%.
4. Kesiediaan responden untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diperoleh, pada kelompok responden dengan tingkat pendapatan > Rp. 2.000.000,- per bulan, rata – rata kesiediaan responden untuk membayar tiket moda transportasi pesawat terbang berkisar antara Rp. 448.570,- s.d Rp. 514.284,- sebanyak 24% disusul dengan kesiediaan membayar yang berkisar antara Rp. 317.142,- s.d Rp. 382.856,- sebanyak 21% dan persentase terkecil adalah yang berkisar antara Rp. 514.284,- s.d Rp. 580.000,- sebanyak 3%.
5. Kelompok responden dengan tingkat pendapatan < Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai ATP lebih besar dari Rp. 268.571,- per trip adalah sebesar 81%, untuk ATP lebih besar dari Rp. 337.142,- per trip sebesar 60%, dan untuk ATP lebih besar dari Rp. 405.713,- per trip sebesar 35%. Pada kelompok responden dengan tingkat > Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai ATP lebih besar dari Rp. 291.429,- per trip sebesar 91%, untuk ATP lebih besar dari Rp. 372.858,- per trip sebesar 72%, dan untuk ATP lebih besar dari Rp. 454.287,- per trip sebesar 56%. Untuk ATP tertinggi adalah sebesar Rp. 698.574,- dengan persentase 8% (hanya ada enam responden) pada kelompok yang berpendapatan sampai dengan > Rp. 2.000.000,- per bulan.

6. Kelompok responden dengan tingkat pendapatan < Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai ATP lebih besar dari Rp. 268.571,- per trip adalah sebesar 81%, untuk ATP lebih besar dari Rp. 337.142,- per trip sebesar 60%, dan untuk ATP lebih besar dari Rp. 405.713,- per trip sebesar 35%. Pada kelompok responden dengan tingkat > Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai ATP lebih besar dari Rp. 291.429,- per trip sebesar 91%, untuk ATP lebih besar dari Rp. 372.858,- per trip sebesar 72%, dan untuk ATP lebih besar dari Rp. 454.287,- per trip sebesar 56%. Untuk ATP tertinggi adalah sebesar Rp. 698.574,- dengan persentase 8% (hanya ada enam responden) pada kelompok yang berpendapatan sampai dengan > Rp. 2.000.000,- per bulan.
7. Kelompok responden dengan tingkat pendapatan < Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai WTP lebih besar dari Rp. 245.713,- per trip adalah sebesar 57%, untuk WTP lebih besar dari Rp. 284.284,- per trip sebesar 41%, dan untuk WTP lebih besar dari Rp. 322.855,- per trip sebesar 26%. Pada kelompok responden dengan tingkat > Rp. 2.000.000,- per bulan, persentase kumulatif responden yang mempunyai WTP lebih besar dari Rp. 251.428,- per trip adalah sebesar 75%, untuk WTP lebih besar dari Rp. 317.142,- per trip sebesar 56%, dan untuk WTP lebih besar dari Rp. 448.570,- per trip sebesar 27%. Untuk WTP tertinggi adalah sebesar Rp. 514.284,- dengan persentase 3% (hanya ada dua responden) pada kelompok yang berpendapatan sampai dengan > Rp. 2.000.000,- per bulan.

References

- [1] Azis, Rudi, Asrul dan Risman. 2016. Model Pemilihan Moda Transportasi Laut Pada Wilayah Geografis Kepulauan (Studi Kasus Rute Kota Kendari – Kabupaten Konawe Kepulauan Provinsi Sulawesi Tenggara). Kota Kendari: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota.
- [2] Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Halmahera Selatan, Halmahera Selatan Dalam Angka. 2018. Bandar Udara Oesman Sadik Labuha. 2018
- [3] Firman. 2014. Karakteristik Pemilihan Moda Antara Pesawat Terbang dan Kapal Laut Rute Ternate Makassar. Tugas Akhir. Tidak di terbitkan. Fakultas Teknik Universitas Khairun. Ternate.
- [4] Fahmi, Muammar, Uum Umyati, dan Bambang Riyanto. 2015. Pemodelan Pemilihan Moda Dengan Metode Stated Preference (Studi Kasus Perpindahan Dari Sepeda Motor Ke BRT Rute Semarang – Kendal). Universitas Diponegoro. Semarang: Jurnal Karya Teknik Sipil.
- [5] Marsaoly, Nurmaiya. 2007. Analisis Kinerja Dan Operasional Taksi Di Kota Makassar. Tesis Progran Studi Teknik Sipil Pasca Sarjana. Universitas Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Surabaya.
- [6] Nasir, Aswar Anas. 2017. Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum Dalam Menunjang Kegiatan Sosioekonomi Masyarakat di Kota Enrekang. Universitas Islam Negeri. Makassar.
- [7] Nugroho, Widhy Indra, Roland Angga Kusuma, Djoko Setijowarno, dan Raditin Ruktiningsih. 2007. Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) Jalan Tol Semarang-Solo. Universitas Katolik Soegijapranata. Semarang: Jurnal Konferensi Nasional Teknik Sipil I (koNTeks I)
- [8] Oktavia, Fajarni Fitri, dan Indra Jaya Pandia. Analisa Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus: Kelurahan Mabar, Medan Deli). Universitas Sumatera Utara. Medan: Naskah Publikasi.
- [9] Rauf, Syafruddin, dan Dance Runtulalo. 2016. Analisis Karakteristik Perjalanan Penumpang Bus Rapid Trans Mamminasata. Universitas Hasanuddin. Makassar. Jurnal Seminar Nasional Transportasi, Infrastruktur, dan Lingkungan.
- [10] Setiawan, Danny dan Sigit Priyanto. 2017. Analisa Pemilihan Moda Transportasi Dengan Mempertimbangkan Ability to Pay (ATP) DAN Willingness to Pay (WTP) Penumpang Menuju New Yogyakarta International Airport (Studi Kasus: Kereta Api Bandara, Kendaraan Umum Dan Kendaraan Pribadi). Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta: Naskah Publikasi.

- [11] Silmy, Sakila Herfiana. 2017. Analisis ATP/WTP Pada Rencana Jalan Tol Kraksaan – Banyuwangi. Universitas Brawijaya. Malang: Naskah Publikasi.
- [12] Suharsono., Sumarsono., & Handajani, Mudjiastuti. (2003). Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Jasa Angkutan Umum Dalam Membayar Tarif (Studi Kasus: Pengguna Jasa Angkutan Kota di Kabupaten Kudus). *PILAR* Volume 12, Nomor 2, September 2003: halaman 73 – 88.
- [13] Novirani, Dwi., (2007). Kajian Tarif Shuttle Service Terhadap Vehicle Operation Cost Operator, Ability to Pay Dan Willingness to Pay Penumpang. Bandung: Tesis Program Studi Transportasi, Institut Teknologi Bandung.
- [14] Singarimbun, Masri. & Effendi, Sofian. (2011). Metodologi Penelitian Survei (edisi revisi). Jakarta: LP3ES Indonesia.
- [15] Siregar, Sofian. (2011). Statistika Deskriptif untuk Penelitian. Jakarta: Rajawali Pers
- [16] Sontikasyah, Elyis., (2010). Analisa Kesiediaan Membayar Pengguna Jasa Bus Trans Pakuan Kota Bogor (Willingness to Pay) Dengan Metode Valuasi Kontigensi. Salemba: Tesis Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Universitas Indonesia