

WILLINGNESS TO PAY PENGGUNA JASA LAYANAN TRANSPORTASI KERETA API PRAMBANAN EKSPRES (PRAMEKS) JURUSAN YOGYAKARTA – SOLO

Murtialfi Rahmandita

Program Studi Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Jl. Brawijaya (Lingkar Selatan), Tamantirto, Kasihan, Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta 55183

Email : Murtialfi1604@gmail.com

INTISARI

Penelitian ini bertujuan untuk meneliti seberapa besar kesediaan membayar pengguna jasa layanan Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) dan untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap *Willingness To Pay* tersebut. Subjek penelitian ini adalah pengguna jasa layanan Kereta Api Prameks. Studi ini menggunakan data primer dan wawancara dengan jumlah responden sebanyak 400 yang dilakukan secara acak atau *random sampling*. Alat analisis yang digunakan adalah *contingent valuation method* (CVM). Penelitian ini menggunakan metode *Regresi Binary Logistic* dengan alat analisis SPSS ver. 20. Berdasarkan analisis, nilai rata-rata *Willingness To Pay* per orang untuk tarif Prameks adalah Rp 12.250,00 yang di dapat dengan permainan lelang atau *bidding game*. Hasil analisis menunjukkan variabel usia dan jarak tidak berpengaruh signifikan terhadap *Willingness To Pay*. Sedangkan, variabel pendidikan, pendapatan, frekuensi perjalanan, dan fasilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Willingness To Pay*. Di sisi lain, variabel jumlah tanggungan keluarga berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *Willingness To Pay*.

Kata Kunci: *Willingness To Pay* (WTP); *Contingent Valuation Method* (CVM); Kereta Api Prameks; Permainan Lelang; Regresi Logistik Biner

ABSTRACT

This study aims to learn more about the willingness to pay for Prambanan Ekspres (Prameks) Railroad service users and to find out factors related to Willingness to Pay. The subject of this research is the service of Prameks Train users. This study uses primary data and interviews with a total of 400 respondents conducted randomly or random sampling. The analytical tool used is the contingent valuation method (CVM). This study uses Binary Logistic Regression with analysis tools SPSS ver. 20. Based on the analysis, the average value of Willingness to Pay per person for Prameks rates is IDR 12,250.00 which was gained from the auction or bidding games. The results of the analysis show that age variable and the distance variable proves insignificant towards the Willingness to Pay. Meanwhile, the variables of the education, the income, the frequency of travel, and the facilities are positive and significant for willingness to pay. On the other hand, the variable number of families proves negative and significant towards the Willingness to Pay.

Keywords: Willingness to Pay (WTP); Contingent Valuation Method (CVM); Prameks Railway; Bidding Game; Binary Logistic Regression

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Di era sekarang, transportasi menjadi sarana terpenting demi berlangsungnya kehidupan manusia. Dengan adanya transportasi memudahkan aktivitas sehari-hari manusia, seperti bekerja, bersekolah, berekreasi dan masih banyak lainnya. Transportasi berperan penting dalam menunjang pembangunan nasional dan merupakan sarana penting dalam memperlancar roda perekonomian serta mempengaruhi hampir semua aspek kehidupan.

Kebutuhan untuk memperlancar aktivitas ekonomi mendorong usaha manusia untuk mencari transportasi terbaik yang dapat digunakan. Tidak hanya memudahkan manusia dalam kegiatan sehari-hari, jasa pelayanan transportasi juga harus memberikan fasilitas keamanan, kenyamanan, keselamatan, ketertiban berlalu lintas dan kesejahteraan, serta mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Tak kalah penting pula yang menjadi pertimbangan adalah keefisienan waktu dan biaya.

Ada banyak sarana transportasi yang ada di Indonesia, salah satunya yaitu kereta api. Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri ataupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya. Adapun keunggulan lainnya kereta api adalah jenis alat transportasi yang tergolong angkutan murah, sedikit dalam memakai energi dan dapat menjangkau operasional jarak dekat dan jarak jauh. Perkeretaapian berdampak ekonomis dalam pemakaian ruang, serta tidak polutif sehingga mendukung kelestarian lingkungan hidup manusia dimasa mendatang.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) juga harus mengimbangi dengan fasilitas yang memadai, karena banyak angkutan massal yang hanya mementingkan mengangkut penumpang sebanyak-banyaknya tidak mementingkan aspek keamanan dan kenyamanan penumpang. Sehingga hal ini mengakibatkan masyarakat lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi, hal ini akan berdampak pada meningkatnya volume kendaraan di jalan dan mengakibatkan kemacetan.

Seringnya terjadi kemacetan panjang disepanjang jalan menuju Bandara Adi Sucipto, Klaten dan Solo, membuat masyarakat merasa tidak nyaman untuk melakukan perjalanan darat menggunakan kendaraan pribadi maupun umum dari Yogyakarta menuju Solo atau sebaliknya. Oleh karena itu, PT KAI (Persero) mengeluarkan kereta api antar kota bermesin diesel yang sering disebut dengan PRAMEKS (Prambanan Ekspres).

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan pada latar belakang di atas, serta hasil observasi penulis, dan hasil penelitian orang lain, muncullah ketertarikan peneliti mengambil judul **“Willingness To Pay Pengguna Jasa Layanan Transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) Jurusan Yogyakarta-Solo”**

Landasan Teori

1. *Willingness To Pay (WTP)*

Kemauan untuk membayar atau yang biasa disebut dengan *Willingness To Pay (WTP)* di definisikan sebagai jumlah yang bersedia di bayar oleh seorang konsumen agar memperoleh output. Konsep *Willingness To Pay* dalam dunia bisnis pelayanan barang dan jasa, *Willingness to Pay* merupakan harga maksimum yang rela dibayarkan oleh seseorang untuk memperoleh kualitas pelayanan yang baik. *Willingness To Pay* merupakan salah satu bagian dari metode *Contingent valuation method* yang akan digunakan dalam penelitian peningkatan pelayanan jasa kereta api.

2. *Contingent Valuation Method CVM*

Contingent Valuation Method (CVM) merupakan metode yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar nilai suatu barang dan jasa bagi individu maupun masyarakat. CVM dapat mengetahui kemampuan nilai dari *non use value* misalnya, kebersihan lingkungan, nilai kerugian akibat dari kerusakan lingkungan dan hal-hal lain yang sulit di ukur dengan pendekatan pasar. CVM dapat mengetahui tingkat maksimum yang rela masyarakat bayarkan (*Willingness To Pay*).

3. Teori Perilaku Konsumen

Teori perilaku konsumen merupakan aktivitas seseorang yang berhubungan dengan pemilihan, pembelian, penggunaan, serta pengevaluasian suatu barang dan jasa demi memenuhi kebutuhan dan keinginan. Dalam disiplin ilmu ekonomi, terdapat suatu anggapan pokok ketika mempelajari teori perilaku konsumen dan permintaan suatu barang atau jasa. Anggapan tersebut menyatakan bahwa setiap konsumen berusaha sedemikian rupa untuk mengalokasikan penghasilan uang yang mereka peroleh untuk membeli barang atau jasa yang tersedia hingga memperoleh kepuasan yang maksimum.

4. *Non-market goods*

Non-market goods merupakan barang dan jasa yang jumlah atau kualitas barang tersebut tidak diperjualbelikan di pasar. Artinya, *non-market goods* merupakan barang dan jasa yang tidak memiliki nilai moneter dalam satuan mata uang atau tidak memiliki harga pasar. Beberapa contoh *non-market goods* diantaranya barang lingkungan, seperti udara bersih, ataupun kesehatan.

5. Barang Publik

Barang publik adalah suatu jenis barang yang jika dikonsumsi oleh seseorang tidak akan mengurangi konsumsi orang lain karena barang yang digunakan adalah barang milik bersama. Untuk mendapatkan barang publik ini kita tidak perlu mengeluarkan biaya karena sudah tersedia dan semua kalangan bisa menikmatinya.

6. Valuasi Ekonomi

Valuasi ekonomi merupakan suatu cara yang digunakan untuk memberikan nilai kuantitatif terhadap barang dan jasa yang dihasilkan sumber daya alam dan lingkungan terlepas baik dari nilai pasar (*market value*) atau non pasar (*non market value*). Tujuan dari studi valuasi adalah untuk menentukan besarnya *Total Economic Value* (TEV) pemanfaatan sumberdaya alam dan lingkungan (Noya 2012 dalam Karimah 2018).

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan merupakan jenis penelitian kuantitatif non eksperimental yaitu menggunakan metode kuantitatif survei. Peneliti melakukan pengumpulan data dengan cara menyebarkan kuisioner kepada responden yang telah ditentukan dengan menggunakan teknik pengambilan *Probability Sampling*.

B. Populasi dan Sampel

1. Populasi Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah pengguna (penumpang dan calon penumpang) jasa layanan transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres, jumlah keseluruhan penumpang pada tahun 2018 adalah sebanyak 3.940.671

2. Metode Sampel Penelitian

Karena dalam pemilihan sampel mempunyai tujuan untuk memilih sampel yang mampu memberikan informasi mengenai *willingness to pay* pengguna jasa transportasi KA Prameks maka berdasarkan jumlah populasi jumlah penumpang KA Prameks yang memenuhi kriteria, maka diperoleh jumlah sampel yang akan digunakan sebagai responden oleh peneliti yang dihitung menggunakan rumus Slovin dengan tingkat signifikansi 95% adalah 400 responden.

C. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Stasiun Yogyakarta, Stasiun Solo Balapan dan di dalam Kereta Api Prambanan Ekspres itu sendiri yang dimulai pada tanggal 20 Mei 2019 hingga 8 Juli 2019.

D. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara survei. Cara survei ini merupakan metode pengumpulan data yang mana peneliti memberikan pertanyaan kepada responden baik secara lisan ataupun tulisan (Sanusi, 2011). Dengan dua teknik

pengukuran yaitu dengan metode *Dummy* dan skala *Likert*. Berdasarkan jawaban yang diperoleh dari responden, dengan menggunakan metode *Dummy* maka diperoleh tingkatan skor “1” untuk jawaban “Ya” dan “0” untuk jawaban “Tidak”. Menurut Sugiyono (2009) skala *Likert* digunakan dalam penelitian ini sebagai alat ukur variabel, dimana skala *likert* digunakan

untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang mengenai fenomena sosial yang terjadi. Sehingga untuk mengetahui pengukuran jawaban responden dalam penelitian ini dapat menggunakan metode skala likert (*Likert’s Summated Rating*).

HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

A. Analisis Data

1. Analisis Statistik Deskriptif

Berdasarkan hasil penelitian yang di lakukan terkait *willingness to pay* (WTP) pengguna jasa layanan transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks). Adapun hasil analisis deskriptif yang telah di lakukan dapat dilihat pada Tabel 5.1 sebagai berikut :

Tabel 5. 1
Deskriptif Statistik Variabel

	N	Minimum	Maximum	Mean	Median	Std. Deviation
Age	400	12	59	24.63	25	7.129
Edu	400	6	20	13.89	14	2.228
Inc	400	100000	10000000	1734500.00	-	1488913.836
Fam	400	0	6	1.15	2	1.454
Frek	400	1	40	2.96	3	5.696
Jr	400	1	150	17.10	18	19.376
Fas	400	20	100	74.87	75	11.702
WTP	400	0	1	.82	1	.387
Valid N (listwise)	400					

Sumber : Data Primer diolah, 2019

Berdasarkan Tabel 5.1 dapat disimpulkan bahwa nilai terendah untuk *willingness to pay* (WTP) adalah 0 dan nilai tertinggi adalah 1. Nilai rata-rata untuk variabel WTP

adalah 0.82 yang artinya adalah variabel WTP didominasi oleh responden yang bersedia membayar *willingness to pay* sebesar Rp 12.250,00. Standar deviasi WTP adalah sebesar 0.387 lebih kecil dari nilai rata-rata variabel WTP maka dapat dikatakan bahwa sebaran kuesioner sebanyak 400 responden terhadap variabel *willingness to pay* terindikasi baik.

Pada Tabel 5.1 nilai terendah untuk variabel usia (Age) adalah sebesar 12 dan nilai tertinggi sebesar 59. Nilai rata-rata variabel usia (Age) yaitu 24.63 artinya responden didominasi oleh usia 16 tahun sampai dengan 30 tahun. Standar deviasi memiliki nilai sebesar 7.129 yang mana nilainya lebih kecil dari nilai rata-rata variabel usia (Age) maka dapat dikatakan bahwa sebaran kuesioner sebanyak 400 responden terhadap variabel usia (Age) terindikasi baik.

Pada Tabel 5.1 nilai terendah untuk variabel pendidikan (Edu) adalah 6 dan nilai tertinggi adalah 20 tahun. Nilai rata-rata untuk variabel pendidikan (Inc) adalah 13.89 yang menandakan bahwa pendidikan didominasi oleh responden dengan pendidikan selama 12 tahun. Standar deviasi variabel pendidikan (Edu) sebesar 2.228 yang artinya lebih kecil dari nilai rata-rata variabel pendidikan (Edu) maka dapat dikatakan bahwa sebaran kuesioner sebanyak 400 responden terhadap variabel pendidikan (Edu) terindikasi baik.

Pada Tabel 5.1 nilai terendah untuk variabel pendapatan (Inc) adalah sebesar Rp 100.000,00 dan nilai tertinggi sebesar Rp 10.000.000,00. Nilai rata-rata sebesar 1734500.00 artinya variabel pendapatan (Inc) didominasi oleh responden dengan pendapatan perbulan sekitar Rp 1.000.000,00 sampai dengan Rp 2.000.000,00. Untuk standar deviasi variabel pendapatan (Inc) 1488913.836 dimana nilai standar deviasi lebih kecil dari besarnya nilai rata-rata variabel pendapatan (Inc), maka dapat diartikan bahwa sebaran kuesioner sebanyak 400 responden terhadap variabel pendapatan (Inc) dapat terindikasi baik.

Pada Tabel 5.1 nilai terendah variabel jumlah tanggungan keluarga (Fam) adalah sebesar 0 dan nilai tertinggi sebesar 6. Nilai rata-rata sebesar 1.15 artinya variabel jumlah tanggungan keluarga (Fam) didominasi dengan jumlah keluarga yang ditanggung oleh responden sejumlah 1 sampai dengan 2 orang. Standar deviasi variabel jumlah tanggungan keluarga (Fam) adalah sebesar 1.454 artinya nilai standar deviasi variabel jumlah tanggungan keluarga (Fam) lebih besar dari nilai rata-rata variabel jumlah tanggungan keluarga (Fam) maka dapat dikatakan bahwa sebaran kuesioner sebanyak 400 responden terhadap variabel jumlah tanggungan keluarga (Fam) terindikasi tidak baik.

Pada Tabel 5.1 nilai terendah untuk variabel frekuensi perjalanan (Frek) adalah sebesar 1 dan nilai tertinggi sebesar 40. Nilai rata-rata sebesar 2.96 artinya responden melakukan perjalanan dengan menggunakan kereta api prameks sebanyak 2 sampai 3 kali dalam kurun waktu 1 bulan terakhir. Nilai standar deviasi sebesar 5.696 yang mana nilai ini lebih besar dari pada nilai rata-rata variabel frekuensi perjalanan (Frek) maka hal ini dapat dikatakan bahwa sebaran kuesioner sebanyak 400 responden terhadap variabel frekuensi perjalanan (Frek) terindikasi tidak baik.

Pada Tabel 5.1 nilai terendah untuk variabel jarak (Jr) adalah sebesar 1 dan nilai tertinggi sebesar 150. Nilai rata-rata variabel jarak (Jr) adalah 17.10 artinya banyak responden yang menggunakan jasa kereta api prameks didominasi oleh responden yang berjarak 16 sampai dengan 30 km dari rumah responden menuju stasiun terdekat yang melayani pemberhentian kereta api prameks. Nilai standar deviasi sebesar 19.376 yang mana nilai ini lebih besar daripada nilai rata-rata variabel jarak (Jr) maka hal ini dapat dikatakan sebaran kuesioner sebanyak 400 responden terhadap variabel jarak (Jr) terindikasi tidak baik.

Pada Tabel 5.1 nilai terendah variabel fasilitas (Fas) adalah sebesar 20 dan nilai tertinggi sebesar 100. Nilai rata-rata sebesar 74.87 artinya penilaian oleh responden terhadap fasilitas didominasi oleh responden yang merasa cukup puas dengan fasilitas yang ada saat ini. Nilai standar deviasi sebesar 11.702 yang mana nilai ini lebih kecil daripada nilai rata-rata variabel fasilitas (Fas) maka dapat dikatakan bahwa sebaran kuesioner sebanyak 400 responden terhadap variabel fasilitas (Fas) terindikasi baik

2. Uji Validitas dan Reability

a. Uji Validitas

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui validitas sebuah angket atau kuesioner yang diajukan ke responden. Dasar pengambilan keputusan dari pengujian ini yaitu nilai korelasi antar variabel dengan nilai totalnya lebih dari 0,25, sehingga kuesioner tersebut dikatakan valid dan dapat digunakan untuk analisis selanjutnya.

Tabel 5.2
Hasil Uji Validitas Fasilitas

Fasilitas	Pearson Correlation	Keterangan
Fasilitas 1	0,677	Valid
Fasilitas 2	0.694	Valid
Fasilitas 3	0.677	Valid
Fasilitas 4	0.715	Valid
Fasilitas 5	0,689	Valid
Fasilitas 6	0,751	Valid
Fasilitas 7	0.455	Valid
Fasilitas 8	0.592	Valid
Fasilitas 9	0,722	Valid
Fasilitas 10	0.679	Valid
Fasilitas 11	0.624	Valid
Fasilitas 12	0.770	Valid
Fasilitas 13	0.719	Valid
Fasilitas 14	0.749	Valid
Fasilitas 15	0,719	Valid
Fasilitas 16	0.529	Valid
Fasilitas 17	0.623	Valid
Fasilitas 18	0.694	Valid
Fasilitas 19	0.569	Valid
Fasilitas 20	0.679	Valid

Sumber: data primer diolah 2019

Berdasarkan Tabel 5.2 di atas dapat disimpulkan bahwa semua butir pertanyaan dinyatakan valid karena nilai *Pearson Correlation* lebih dari 0,25 sehingga dapat digunakan sebagai instrument penelitian.

b. Uji Reability

Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan nilai alpha di atas 0.07 maka instrument penelitian dapat dinyatakan reabel.

Tabel 5.3
Hasil Uji Reability

Variabel	Alpha	Keterangan
Fasilitas	0.932	Reabel

Sumber: data primer diolah 2019

Berdasarkan Tabel 5.3 di atas dapat disimpulkan bahwa nilai variabel fasilitas sebesar 0,932, nilai ini lebih besar dari 0,70 maka dapat dikatakan bahwa semua angket dinyatakan reabel atau konsisten sehingga dapat digunakan sebagai instrument penelitian.

3. Hasil Regresi Uji Binary Logistik

Pada penelian ini peneliti menggunakan alat analisis binary logistik, yang mana ketika menggunakan alat analisis ini variabel dependen nya merupakan variabel *dummy*. Sedangkan variabel independen bisa dalam bentuk *dummy* atau skala. Dalam regresi logistik biner ini merupakan alat analisis yang memiliki hubungan antara variabel independen dengan dependennya. Berikut adalah hasil penelitian dengan alat analisis *binary logistic*:

a. Uji Ketepatan Klasifikasi

Uji ketepatan klasifikasi bertujuan untuk menentukan ketepatan dari suatu model regresi dalam memprediksi pilihan responden terhadap *willingness to pay*

(WTP) pengguna jasa layanan transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks).

Tabel 5.4
Uji Ketepatan Klasifikasi

Observed		Predicted		
		Willingness To Pay (Rp 12.250,00)		Percentage Correct
		Tidak Bersedia	Bersedia	
Willingness To Pay (Rp 12.250,00)	Tidak Bersedia	6	67	8.2
	Bersedia	5	322	98.5
Overall Percentage				82.0

Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Berdasarkan Tabel 5.4, dapat di jelaskan bahwa pada kolom prediksi diketahui yang bersedia membayar sebanyak 327 responden. Kemudian responden yang tidak bersedia membayar sebanyak 73 responden. Presentase ketepatan model yang di peroleh peneliti sebesar 82 persen. Hasil tersebut menggambarkan pada 100 observasi, terdapat 82 observasi yang tepat pengklasifikasinya oleh model logistik.

b. Uji Kesesuaian Model

1. Uji Negelkerke R Square

Uji Negelkerke R Square dilakukan untuk mengetahui seberapa besar presentase kecocokan model dengan nilai berkisar 0 sampai 1. Nilai Negelkerke R Square 1 menunjukkan ada kecocokan sempurna antara variabel terikat dan variabel bebas, sedangkan untuk Nilai Negelkerke R Square 0 menunjukkan tidak terdapat hubungan antara variabel terkait dan variabel bebas. Berikut adalah hasil dari uji Negelkerke R Square:

Tabel 5.5

Hasil Uji Nagelkerke R Square

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	348.130 ^a	.077	.125

Sumber: Data Primer yang diolah, 2019

Pada hasil uji Nagelkerke R Square Tabel 5.5, di atas dapat dilihat nilai Nagelkerke R Square sebesar 12,5 persen yang menunjukkan bahwa variabel terikat dapat dijelaskan oleh variabel bebas dalam model ini. Sedangkan sisanya 0.875 atau 87.5 persen dijelaskan di luar penelitian ini.

2. Uji Hosmer dan Lameshow

Uji *Hosmer* dan *Lameshow* akan di lakukan untuk menguji apakah data empiris sesuai dengan model sehingga menunjukkan kelayakan model regresi. Jika nilai statistik *Hosmer* dan *Lameshow* lebih besar $\alpha = 0,05$ (5%) menunjukkan bahwa model mampu memprediksi nilai observasi, dapat di artikan model dapat di terima karena sesuai dengan data observasi.

Tabel 5.6

Hasil Uji Hosmer dan Lameshow

Step	Chi-square	Df	Sig.
1	10.745	8	.217

Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Hasil dari uji *Hosmer* dan *Lameshow* pada Tabel 5.6, di atas dapat diketahui bahwa nilai *Chi-square* sebesar 10.745 dengan nilai probabilitas signifikansi sabasar $0,217 > 0,05$ maka model dapat dikatakan fit dan mampu memprediksi nilai observasinya. Dapat menunjukkan bahwa model yang kita inginkan sesuai antara nilai observasi dengan model yang diprediksi. Dengan

demikian, dapat disimpulkan bahwa regresi yang digunakan dalam penelitian ini layak dipakai untuk analisis selanjutnya.

c. Uji Signifikansi

1. Uji Signifikansi Simultan

Uji signifikansi simultan dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat. Untuk kriteria pengujian adalah jika nilai signifikansi $> 0,05$ maka semua variabel bebas secara bersama-sama tidak mempengaruhi variabel terikat. Begitu pula sebaliknya, jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka seluruh variabel bebas secara bersama-sama dinyatakan mempengaruhi variabel terikat atau setidaknya ada satu variabel bebas yang mempengaruhi variabel terikat.

Tabel 5.7
Hasil Uji Signifikansi Simultan

		Chi-square	Sig.
Step 1	Step	32.000	.000
	Block	32.000	.000
	Model	32.000	.000

Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Dapat dilihat pada Tabel 5.7, di atas menunjukkan bahwa nilai Chi square Model sebesar 32.000 dengan nilai probabilitas signifikansi model sebesar 0,000 $< 0,05$. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semua variabel bebas secara simultan mempengaruhi variabel terikat atau setidaknya terdapat satu variabel bebas yang mempengaruhi variabel terikat.

2. Uji Signifikansi Parsial

Uji Signifikansi Parsial dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana pengaruh variabel bebas secara parsial terhadap variabel terikat. Kriteria pengujiannya adalah jika nilai signifikansi $> 0,05$ maka variabel bebas

secara parsial tidak mempengaruhi variabel terikat. Sebaliknya, jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka variabel bebas mempengaruhi variabel terikat.

Tabel 5.8
Signifikansi dan Koefisiensi Regresi

Varaibel	B	Wald	Sig.	Exp(B)
Usia (Age)	.037 (.027)	1.878	.171	1.038
Pendidikan (Edu)	.160** (.069)	5.321	.021	1.174
Pendapatan (Inc)	.000** (.000)	6.532	.011	1.000
Jumlah_Tanggungan_Keluarga (Fam)	-.198** (.098)	4.037	.045	.821
Frekuensi_Perjalanan (Frek)	.098** (.045)	4.712	.030	1.103
Jarak (Jr)	.004 (.008)	.256	.613	1.004
Fasilitas (Fas)	.029** (.011)	6.572	.010	1.030
Constant	-3.262 (1.185)	7.575	.006	.038

Keterangan : Variabel dependen : *Dummy* WTP; () menunjukkan koefisien standar Error; * Signifikansi pada level 10% ($\alpha = 0,10$); ** Signifikansi pada level 5% ($\alpha = 0,05$); *** Signifikansi pada level 1% ($\alpha = 0,01$).

Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

1) Variabel Usia

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel usia tidak berpengaruh signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Hal ini ditunjukkan dengan nilai signifikansinya lebih besar dari 0,05 yaitu 0,171 dan nilai koefisien variabel usia sebesar 0,037. Sehingga H_0 diterima dan H_1 ditolak. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel usia tidak berpengaruh secara signifikan terhadap *Willingness To Pay*.

2) Variabel Pendidikan

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel pendidikan nilai signifikansinya sebesar 0,021 lebih kecil dari 0,05 dan nilai koefisien variabel pendidikan 0,160. Sehingga H_0 ditolak H_1 diterima. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel pendidikan berpengaruh secara signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks sebesar 0,160. Karena nilai tersebut positif, ketika semakin tinggi pendidikan maka akan semakin tinggi pula *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Nilai *Odds Ratio* variabel pendidikan sebesar 1,174 yang berarti ketika responden memiliki pendidikan lebih tinggi maka kesediaan responden untuk membayar sebesar 1,174 kali lebih besar dibanding dengan responden yang berpendidikan lebih rendah.

3) Variabel Pendapatan

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel pendapatan nilai signifikansinya sebesar 0,011 lebih kecil dari 0,05 dan nilai koefisien variabel pendapatan 0,000. Sehingga H_0 ditolak H_1 diterima. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel pendapatan berpengaruh secara signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks sebesar 0,000. Karena nilai tersebut positif, ketika semakin tinggi pendapatan maka akan semakin tinggi pula *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Nilai *Odds Ratio* variabel pendapatan sebesar 1,000 yang berarti ketika responden memiliki pendapatan lebih tinggi maka kesediaan responden untuk membayar sebesar 1,000 kali lebih besar dibanding dengan responden yang memiliki pendapatan lebih rendah.

4) Variabel Jumlah Tanggungan Keluarga

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel jumlah tanggungan keluarga nilai signifikansinya sebesar 0,045 lebih kecil dari 0,05 dan nilai koefisien variabel jumlah tanggungan keluarga -0,198. Sehingga H0 ditolak H1 diterima. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah tanggungan keluarga berpengaruh secara signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks sebesar 0,298. Karena nilai tersebut negatif, ketika semakin tinggi jumlah tanggungan keluarga maka akan semakin rendah nilai *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Nilai *Odds Ratio* variabel jumlah tanggungan keluarga sebesar 0,821 yang berarti ketika responden memiliki jumlah tanggungan keluarga lebih banyak maka kesediaan responden untuk membayar sebesar 0,821 kali lebih kecil dibanding dengan responden yang memiliki jumlah tanggungan keluarga lebih sedikit.

5) Variabel Frekuensi Perjalanan

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel frekuensi perjalanan nilai signifikansinya sebesar 0,030 lebih kecil dari 0,05 dan nilai koefisien variabel frekuensi perjalanan 0,098. Sehingga H0 ditolak H1 diterima. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel frekuensi perjalanan berpengaruh secara signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks sebesar 0,098. Karena nilai tersebut positif, ketika semakin tinggi frekuensi perjalanan maka akan semakin tinggi pula *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Nilai *Odds Ratio* variabel frekuensi perjalanan sebesar 1,103 yang berarti ketika responden memiliki frekuensi perjalanan lebih sering maka kesediaan responden untuk membayar sebesar 1,103 kali lebih besar

dibanding dengan responden yang memiliki frekuensi perjalanan lebih jarang.

6) Variabel Jarak

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel jarak tidak berpengaruh signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Hal ini ditunjukkan dengan nilai signifikansinya lebih besar dari 0,05 yaitu 0,613 dan nilai koefisien variabel usia sebesar 0,004. Sehingga H0 diterima dan H1 ditolak. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel jarak tidak berpengaruh secara signifikan terhadap *Willingness To Pay*.

7) Variabel Fasilitas

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel fasilitas nilai signifikansinya sebesar 0,010 lebih kecil dari 0,05 dan nilai koefisien variabel fasilitas 0,029. Sehingga H0 ditolak H1 diterima. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel fasilitas berpengaruh secara signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks sebesar 0,029. Karena nilai tersebut positif, ketika semakin tinggi fasilitas maka akan semakin tinggi pula *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Nilai *Odds Ratio* variabel fasilitas sebesar 1,030 yang berarti ketika responden memiliki tingkat kepuasan lebih tinggi terhadap fasilitas maka kesediaan responden untuk membayar sebesar 1,030 kali lebih besar dibanding dengan responden yang memiliki tingkat kepuasan lebih rendah.

Berdasarkan Tabel 5.8, dapat diperoleh bahwa dari 7 variabel bebas, terdapat 5 variabel yang berpengaruh terhadap *willingness to pay* pengguna jasa layanan transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks). Variabel

tersebut adalah Pendidikan (Edu), Pendapatan (Inc), Jumlah Tanggungan Keluarga (Fam), Frekuensi Perjalanan (Frek) dan Fasilitas (Fas).

B. Pembahasan

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh faktor usia, pendidikan, pendapatan, jumlah tanggungan keluarga, frekuensi perjalanan, jarak dan fasilitas terhadap *willingness to pay* pengguna jasa layanan transportasi kereta api Prambanan Ekspres. Pembahasan dari hasil penelitian yang telah dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Pengaruh Usia terhadap *Willingness To Pay*

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan variabel usia secara statistik tidak berpengaruh signifikan terhadap nilai *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan hipotesis yang menyatakan bahwa usia berpengaruh signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan, diketahui bahwa pengguna jasa layanan KA Prameks dalam menentukan harga tiket tidak tergantung pada usianya melainkan pada program-program yang akan diberikan oleh pihak PT.KAI untuk perbaikan kualitas pelayanannya.

2. Pengaruh Pendidikan terhadap *Willingness To Pay*

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan variabel pendidikan secara statistik berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Hasil penelitian ini sesuai dengan hipotesis yang menyatakan bahwa pendidikan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks.

Dapat diartikan bahwa jika semakin tinggi pendidikan responden maka peluang *Willingness To Pay* akan mengalami kenaikan. Hal ini karena semakin tinggi pendidikan seseorang maka semakin tinggi pula kepedulian dan pengetahuan untuk peningkatan

sebuah layanan barang atau jasa agar semakin baik. Pendidikan juga menciptakan pemikiran yang semakin maju untuk perbaikan pelayanan dan pembaruan sebuah layanan barang atau jasa.

Dalam penelitian yang telah dilakukan oleh Rosalina (2014) yang tidak sejalan dengan penelitian ini, dimana pendidikan berpengaruh tidak signifikan terhadap nilai *Willingness To Pay*.

3. Pengaruh Pendapatan terhadap *Willingness To Pay*

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan, variabel pendapatan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap nilai *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Hasil penelitian ini sesuai dengan hipotesis yang menyatakan bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks.

Nilai koefisien variabel pendapatan adalah positif, menandakan bahwa jika pendapatan responden semakin tinggi maka akan mendorong kesediaan untuk membayar harga tiket semakin tinggi pula. Hal ini akan mendorong keinginan untuk menyisihkan pendapatan mereka untuk memperbaiki layanan barang atau jasa yang digunakan agar saat mereka kembali menggunakan layanan tersebut kualitasnya sudah semakin baik dan mereka akan merasa nyaman dengan peningkatan tersebut.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sari & Setiartiti (2015) tentang pengaruh variabel pendapatan terhadap *Willingness To Pay* perbaikan kualitas pelayanan kereta api.

4. Pengaruh Jumlah Tanggungan Keluarga terhadap *Willingness To Pay*

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan, variabel jumlah tanggungan keluarga memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap nilai *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan hipotesis yang menyatakan bahwa pendapatan berpengaruh positif

dan signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks.

Hasil koefisien variabel jumlah tanggungan keluarga menunjukkan nilai negatif, hal ini menandakan bahwa jika jumlah tanggungan keluarga responden semakin banyak maka kesediaan membayar untuk peningkatan kualitas pelayanan KA. Prameks akan semakin rendah, karena faktor biaya yang dimiliki sudah teralokasikan untuk kepentingan keluarga, seperti tanggungan biaya pendidikan anak.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Prasetyo & Saptutyingsih (2013) bahwa variabel jumlah tanggungan keluarga bernilai negatif dan signifikan terhadap kesediaan membayar untuk peningkatan kualitas lingkungan desa wisata.

5. Pengaruh Frekuensi Perjalanan terhadap *Willingness To Pay*

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan variabel frekuensi perjalanan secara statistik memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Hasil penelitian ini sesuai dengan hipotesis yang menyatakan bahwa frekuensi perjalanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks.

Hasil koefisien variabel frekuensi perjalanan menunjukkan nilai positif, hal menandakan semakin tingginya frekuensi perjalanan responden menggunakan KA. Prameks maka akan besar pula nilai *Willingness to Pay* yang diberikan. Semakin sering seseorang menggunakan maka akan dapat menilai perkembangan yang ada pada layanan jasa tersebut.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Prasetyo & Saptutyingsih (2013) tentang pengaruh variabel frekuensi terhadap kesediaan untuk membayar peningkatan kualitas lingkungan desa.

6. Pengaruh Jarak terhadap *Willingness To Pay*

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan variabel jarak secara statistik tidak berpengaruh signifikan terhadap nilai *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan hipotesis yang menyatakan bahwa jarak berpengaruh signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan menunjukkan bahwa jauh atau tidaknya jarak tempat tinggal responden dengan stasiun yang melayani pemberhentian KA Prameks tidak akan mempengaruhi *Willingness To Pay* untuk menggunakan jasa transportasi KA Prameks, Hal ini karena responden lebih mengutamakan untuk memenuhi kebutuhannya, seperti untuk alat transportasi pendidikan, untuk bekerja, atau untuk tujuan rekreasi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rosalina & Gravitiani (2014) bahwa variabel jarak tidak berpengaruh signifikan terhadap penilaian *Willingness To Pay* perbaikan kualitas udara.

7. Pengaruh Fasilitas terhadap *Willingness To Pay*

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan variabel fasilitas secara statistik memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks. Hasil penelitian ini sesuai dengan hipotesis yang menyatakan bahwa frekuensi perjalanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Willingness To Pay* pengguna jasa layanan transportasi KA Prameks.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel fasilitas memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap *Willingness To Pay*. Hal ini memiliki arti bahwa semakin meningkatnya fasilitas layanan maka kesediaan untuk membayar pengguna jasa KA Prameks juga akan meningkat karena mereka merasa puas dengan perbaikan

fasilitasnya. Sehingga mendorong minat penumpang untuk kembali menggunakan KA. Prameks sebagai alat transportasi mereka untuk melakukan perjalanan.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Nilai total *Willingness To Pay* (WTP) pengguna jasa layanan transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) adalah sebesar 0,82 dimana variable WTP merupakan variable *dummy* yang menjelaskan bahwa 0 adalah tidak, sedangkan 1 adalah ya. Hal ini menunjukkan bahwa sebaran 400 responden didominasi oleh responden yang bersedia untuk membayar kenaikan harga tiket KA. Prameks sebanyak 327 responden, dan yang tidak bersedia membayar sebanyak 73 responden. Respon bersedia menyisihkan uangnya untuk kenaikan harga tiket KA. Prameks dari harga Rp 8.000,00 menjadi Rp 12.250,00.
2. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan bahwa terdapat tujuh variabel, yaitu variabel usia, pendidikan, pendapatan, jumlah tanggungan keluarga, frekuensi perjalanan, jarak dan fasilitas. Variabel pendidikan, pendapatan, frekuensi perjalanan, dan fasilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap *willingness to pay* (WTP). Sehingga, hipotesis terbukti mempunyai pengaruh terhadap *willingness to pay* (WTP) pengguna jasa layanan transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks).
3. Variabel jumlah tanggungan keluarga berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *willingness to pay* (WTP). Sehingga, terbukti mempunyai pengaruh terhadap *willingness to pay* (WTP) pengguna jasa layanan transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks), namun nilai koefisiennya negatif.
4. Variabel usia dan jarak tidak signifikan terhadap *willingness to pay* (WTP). Sehingga, hipotesis tidak terbukti mempunyai pengaruh terhadap *willingness to pay* (WTP) pengguna jasa layanan transportasi Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks).

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran atau masukan yang kiranya dapat bermanfaat bagi pihak terkait. Adapun saran-saran tersebut adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, rata-rata responden penelitian ini didominasi oleh responden yang bersedia membayar lebih untuk tarif Kereta Api Prameks dari Rp 8.000,00 menjadi Rp 12.250,00. Dengan demikian, diharapkan PT. KAI (Persero) agar meningkatkan kualitas pelayanannya dari segi kebersihan, kenyamanan, ketepatan waktu kedatangan kereta, dan penyediaan fasilitas.
2. Variabel pendidikan berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat. Hal ini dapat dijadikan masukan bagi pihak perusahaan untuk menambah fasilitas yang disediakan bagi para penumpang dengan pendidikan yang lebih tinggi sehingga pengunjung tidak hanya menggunakan kereta hanya untuk alat transportasi saja tetapi juga dapat sebagai bahan untuk menambah pengetahuan mengenai perkeretaapian.
3. Variabel pendapatan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat. Semakin tinggi penghasilan seseorang, maka semakin tinggi pula harapan seseorang untuk mendapatkan pelayanan yang lebih baik sehingga dapat menyebabkan seseorang rela membayar berapa pun asal ia mendapat sesuatu yang lebih baik bagi dirinya. Diharapkan para pengguna KA. Prameks dapat menggunakan transportasi KA. Prameks meskipun mereka memiliki pendapatan tinggi karena selain dapat mengurangi kemacetan, penggunaan KA. Prameks juga dapat menghemat waktu perjalanan dan penggunaan kereta api sangat ramah lingkungan.
4. Variabel frekuensi perjalanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat. Diharapkan dengan adanya hasil ini, dapat dijadikan masukan untuk pihak perusahaan karena banyak dari pengguna KA. Prameks adalah para pelajar/mahasiswa dan para pekerja yang lebih sering menggunakan KA. Prameks, sehingga penumpang

- lebih dapat melihat setiap perubahan fasilitas yang ada, dan mengharapkan kenyamanan setiap perjalanan mereka yang lebih sering menggunakan KA. Prameks.
5. Variabel fasilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikatnya. Diharapkan dengan adanya hasil ini, pihak perusahaan akan meningkatkan fasilitas yang sudah ada seperti memperbaiki AC yang rusak, menyediakan fasilitas toilet di dalam kereta, menambah tempat sampah di tempat-tempat yang lebih strategis.
 6. Bagi para pengguna KA. Prameks diharapkan dapat ikut menjaga kebersihan baik di dalam stasiun dan gerbong kereta, dan menjaga fasilitas yang sudah tersedia serta keamanan di dalam menggunakan kereta api.

DAFTAR PUSTAKA

- . Kamus Besar Bahasa Indonesia. [Online]. Tersedia di <https://kbbi.web.id/kereta%20api>. Diakses tanggal 02 Juni 2019
- Al-Qur'an dan As-Sunnah.
- Abbas, Salim. 2000. *Manajemen Transportasi*. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Abuhamoud, M. dkk. 2011. "Modeling Of Transport Mode In Libya: A Binary Logit Model For Government Transportation Encouragement". *Australian Journal Of Basic And Applied Sciences*, 5(5), 1291-1296.
- Akbar, M. Z. 2018. "Willingness To Pay Pengembangan dan Perbaikan Kualitas Objek Wisata Tebing Breksi Di Kabupaten Sleman Pendekatan Contingent Valuation Method". Skripsi-Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Apriyadi, Dede. 2017. "Analisis Pengaruh Ketepatan Waktu, Fasilitas dan Harga Tiket Terhadap Kepuasan Penumpang Kereta Api Di Stasiun Purwosari". Magistra No. 99 Th. XXX Maret 2017.
- Asambackpacker01. 19 Oktober 2018. *Jadwal dan Pemesanan Tiket KA Prameks Kutoarjo Yogyakarta Solo*. Diakses 07 Juli 2019 pukul 17:46 WIB, dari <https://asambackpacker01.com/2018/10/19/jadwal-ka-prameks-kutoarjo-yogyakarta-solo/>.
- Badan Pusat Statistik Daerah Istimewa Yogyakarta, <https://yogyakarta.bps.go.id> Diakses tanggal 25 Mei 2019 pukul 07.50 WIB.
- Basuki, A. T. 2019. *Regresi Logistik Biner*. Bahan Ajar Ekonometrika Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. <https://ekonometrikblog.files.wordpress.com/2017/02/regresi-logistik-biner.pdf>. Diakses tanggal 20 Mei 2019 pukul 21:15 WIB.

- Basuki, A. T. & Prawoto, N. 2016. *Analisis Regresi dalam Penelitian Ekonomi dan Bisnis*. Depok: Raja Grafindo Persada.
- Dewi, Amelia Nungki K. 2016. “Analisis Willingness To Pay (WTP) Masyarakat DIY terhadap Obyek Wisata Kebun Raya dan Kebun Binatang Gembira Loka”. Skripsi-Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Emalia, Z., & Huntari, D. 2016. “Willingness To Pay Masyarakat terhadap Penggunaan Jasa Pengolahan Sampah”. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 9(1):46-52.
- Fauzi A. 2010. *Ekonomi Sumberdaya Alam dan Lingkungan Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Fauziah, S. S. 2017. “Analisis Willingness To Pay Untuk Perbaikan Kualitas Objek Wisata Waduk Sermo di Kabupaten Kulonprogo. Yogyakarta”. Skripsi-Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Furohmah, D. & Setyadhrma, A. 2018. “Analisis Permintaan Wisatawan Nusantara pada Objek Wisata Pantai Klayar Kabupaten Pacitan”. *Economics Development Analysis Journal*. 7(4), 2018.
- Gitapati, Dolina. 2012. “Analisis Kunjungan Wisatawan Objek Wisata Nglimut -Kecamatan Limbangan Kabupaten Kendal”. Skripsi-Universitas Diponegoro Semarang.
- Hanley, N., & Spash, C. 1993. Dalam *Cost Benefit Analysis and The Environment*.
- Hidayat, A. M. & Kushari, B. 2015. “Kemauan Membayar (Willingness To Pay) Calon Penumpang terhadap Rencana Pelayanan Transjogja Rute Yogyakarta-Kaliurang”. *Jurnal Teknisia*, Volume XX, No 1, Mei 2015.
- Jianjun, J. dkk. 2016. “Measuring the Willingness To Pay for Drinking Water Quality Improvement: Results of a Contingent Valuation Survey in Songzi, China”. *Journal of Water and Health*, (2016).
- Karimah, Laila. 2018. “Willingness To Pay Perbaikan Kualitas Pelayanan Kereta Rel Listrik (KRL) Serpong-Tanah Abang”. Skripsi-Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Katadata.co.id. 2018. *Berapa Penumpang Kereta Api di Indonesia?*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/09/21/berapa-penumpang-kereta-api-di-indonesia#>. Diakses tanggal 23 Juni 2019 pukul 12.40 WIB.
- Ladiyance, S. & Yuliana, L. 2014. “Variabel-variabel yang Mempengaruhi Kesiapan Membayar (Willingness To Pay) Masyarakat Bidaracina Jatinegara Jakarta Timur”. *Jurnal Ilmiah WIDYA*. 2(2), 41-47.
- Lestari, N. A. & Nahdalina. 2017. “Analisis Ketersediaan Pengguna Jasa dalam Membayar terhadap Peningkatan Kualitas Pelayanan (Studi Kasus: Kopaja P20 Jurusan Senen-Lebak Bulus)”. *Jurnal Desain Konstruksi*, Volume 16 No.1, Juni 2017.
- Nasution, S. 2001. *Metode Research: penelitian ilmiah*. Jakarta: Bumi Aksara.

- Pantari, Ery D. 2016. “Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Willingness To Pay untuk Perbaikan Kualitas Lingkungan Kebun Raya dan Kebun Binatang Gembira Loka Yogyakarta: Pendekatan Travel Cost Method and Contingent Valuation Method”. Skripsi-Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Permata, Muhammad Rahmad. 2012. “Analisa Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai, Depok”. Tesis-Teknik Sipil Universitas Indonesia.
- Peta Tematik Indonesia. 24 Maret 2013. *Administrasi Provinsi DI Yogyakarta*.. <https://petatematikindo.wordpress.com/2013/03/24/administrasi-provinsi-di-yogyakarta/>. Diakses tanggal 26 Mei 2019 pukul 20:00 WIB.
- Priambodo, O. & Suhartini. 2016. “Valuasi Ekonomi Kusuma Agrowisata Kota Batu, Jawa Timur”. *Jurnal Habitat*. 27(6), 122-132.
- Puspitasari, Arum. 2019. “Faktor-faktor yang Mempengaruhi Willingness To Pay Pengunjung Objek Wisata Pringтали Menoreh menggunakan Contingen Valuation Method (CVM)”. Skripsi-Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Rahim, I. R., dkk. 2017. “Studi Kamauan membayar (WTP) Masyarakat dalam Pengelolaan Sampah Elektronik di Kota Makasar”. *Jurnal JPE*. Vol.19, No.03, Bulan Oktober, 2017.
- Rahmawati, C., & Sasana, H. 2014. “Analisis Willingness To Pay Wisata Air Sungai Pleret Kota Semarang”. Skripsi-Universitas Diponegoro Semarang.
- Rosalina & Gravitiani, E. 2014. “Penilaian Willingness To Pay Perbaikan Kualitas Udara Menggunakan Contingent Valuation Method”. *Jurnal Ekonomi dan Studi Pembangunan*. 15(2), 118-126.
- Sadikin, P. N., dkk. 2017. “Analisis Willingnes To Pay pada Ekowisata Taman Nasional Gunung Rinjani”. *Jurnal Analisis Kebijakan Kehutanan*. Vol. 14 No.1, Mei 2017 : 31-46.
- Sanusi, Anwar. 2011. *Metodologi Penelitian Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Saptutyningsih, E. 2007. “Faktor-Faktor yang Berpengaruh terhadap Willingness To Pay Untuk Perbaikan Kualitas Air Sungai Code Di Kota Yogyakarta”. *Jurnal Ekonomi dan Studi Pembangunan*, 8(2):171-182.
- Saptutyningsih, E. & Prasetyo, N. J. 2013. “Bagaimana Kesiediaan untuk Membayar Peningkatan Kualitas Lingkungan Desa Wisata?”. *Jurnal Ekonomi dan Studi Pembangunan*, Vol. 14, No 2, 127-136.
- Saptutyningsih, E. & Selviana, R. 2017. “Valuing Ecotourism of a Recreational Site in Ciamis District of West Java, Indonesia”. *JEJAK: Jurnal Ekonomi dan Kebijakan*, 10(1),172-188.
- Sari, H. P., & Setiartiti, L. 2015. “Willingness To Pay Perbaikan Kualitas Pelayanan Kereta Api”. *JESP: Jurnal Ekonomi dan Studi Pembangunan*, 16(2), 200-209.
- Sugiyono. 2004. *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.

- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sun, Chuanwang, dkk. 2015. “The Public Perceptions and Willingness To Pay: from the Perspective of the Smog Crisis in China”. *Journal of Cleaner Production* 112(2016), 1635-1644.
- Suryahani, I., dkk. 2011. “Aplikasi Willingness To Pay: Proksi terhadap Penentuan Harga (Model Empirik dalam Estimasi Permintaan Air PDAM Rumah Tangga di Kabupaten Banyumas)”. *EKO-REGIONAL*, 6(2): 110.
- Tazkia, F. O. & Hayati, B. 2012. “Analisis Permintaan Obyek Wisata Pemandian Air Panas Kalianget, Kabupaten Wonosobo dengan Pendekatan Travel Cost”. *Diponegoro Journal of Economics*. 1(1), 2012, 1-10.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. file:///C:/Users/ii/Downloads/UU14-1992.pdf. Diakses tanggal 21 Juni 2019 pukul 22.20 WIB.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf. Diakses tanggal 21 Juni 2019 pukul 22.25 WIB.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. http://www.dpr.go.id/dokjdi/dokument/uu/UU_2007_23.pdf Diakses tanggal 2 Juni 2009 pukul 22.35 WIB.
- Wardhono, F. I. 2014. *Profil Wilayah Kota Yogyakarta*. Diakses tanggal 24 Mei 2019 Pukul 23.23 WIB, dari <https://www.slideshare.net/fitriwardhono/profil-wilayah-kota-yogyakarta>.
- Widodo, W., & Wisnu, Bambang D. B. 2013. “Analisis Pelayanan Penumpang Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) Trayek Yogyakarta – Solo”. *Jurnal Ilmiah Semesta Teknik*, 16(1), 499-56.
- Wikipedia, Ensiklopedia Bebas. 31 Mei 2018. *Kereta Rel Diesel Elektrik*. https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_rel_diesel_elektrik. Diakses tanggal 02 Juli 2019 pukul 23.00 WIB.
- Wikipedia, Ensiklopedia Bebas. 8 Juli 2019. *Stasiun Solo Balapan*. https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Solo_Balapan. Diakses tanggal 07 Juli 2019 pukul 16:37 WIB.
- Wikipedia, Ensiklopedia Bebas. 15 Mei 2019. *Kereta Api Prambanan Ekspres*. https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api_Prambanan_Ekspres. Diakses 07 Juli 2019 pukul 18:55 WIB.
- Yuliadi, Imamudin. 2001. “Analisis Perilaku Konsumen: Perspektif Ekonomi Islam”. *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan*. 2(2), 279-290.