

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 KESIMPULAN**

Berdasarkan data-data yang telah terkumpul dan diolah serta dianalisis oleh peneliti untuk menjawab tujuan penelitian maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Nilai *Ability To Pay (ATP)* dan *Willingness To Pay (WTP)* pengguna jasa pemadu moda Damri dan Satelqu bandar udara *Yogyakarta International Airport (YIA)* yaitu *Ability To Pay (ATP)* sebesar Rp. 154.217 dengan tarif per km 3.427 dan *Willingness To Pay* sebesar Rp. 54.750 dengan tarif per km 1.217.
2. Skenario penetapan tarif pemadu moda Damri dan Satelqu bandar udara *Yogyakarta International Airport (YIA)* berdasarkan nilai *ATP* dan *WTP* yaitu apabila tarif yang ditetapkan sebesar < 19,900 maka *ATP* 100% dan *WTP* 100%, (< 19,900 maka *ATP* 100% dan *WTP* 100%), (20,000 - 24,900 maka *ATP* 100% dan *WTP* 99%), (25,000 - 29,900 maka *ATP* 100% dan *WTP* 95%), (30,000 - 34,900 maka *ATP* 100% dan *WTP* 93%), (35,000 - 39,900 maka *ATP* 99% dan *WTP* 89%), (40,000 - 44,900 maka *ATP* 99% dan *WTP* 83%), (45,000 - 49,900 maka *ATP* 97% dan *WTP* 74%), (50,000 - 54,900 maka *ATP* 95% dan *WTP* 67%), (55,000 - 59,900 maka *ATP* 90% dan *WTP* 53%), (60,000 - 64,900 maka *ATP* 88% dan *WTP* 48%), (65,000 - 69,900 maka *ATP* 85% dan *WTP* 34%), (70,000 - 74,900 maka *ATP* 80% dan *WTP* 26%), (75,000 - 79,900 maka *ATP*

77% dan WTP 18%), (80,000 - 84,900 maka ATP 76% dan WTP 10%), (85,000 - 89,900 maka ATP 71% dan WTP 3%), (90,000 - 94,500 maka ATP 65% dan WTP 2%), (95,000 - 99,900 maka ATP 62% dan WTP 2%), (100,000 - 104,900 maka ATP 59% dan WTP 2%).

3. Prioritas dimensi kualitas jasa / prioritas pelayanan yang diharapkan oleh responden yaitu dengan urutan peringkat yaitu 1. Bagasi disusun dengan rapi dan penuh kehati-hatian, sistem keamanan yang baik, 2. Pemesanan tiket dapat dilakukan secara langsung maupun melalui telepon, sms, online, buka 24 jam,dll, 3. Ketepatan waktu keberangkatan dan waktu kedatangan, 4. Petugas berbicara dengan tutur kata yang sopan dan mudah dimengerti, serta tanggap dalam memenuhi permintaan serta bersedia membantu penumpang, 5. Penumpang dapat check-in dan pelayanan bagasi, mempunyai nomor kursi dan terdapat gerbong khusus bagasi,P3K, fasilitas keselamatan, 6. Kebersihan lingkungan, baik ruang tunggu dan kendaraan, fasilitas musik, Papan petunjuk/informasi mudah di mengerti serta menginformasikan lokasi pemberhentian berikutnya, 7. Mendapatkan informasi jika terjadi pembatalan atau keterlambatan kendaraan, dapat melakukan check-in mandiri, mendapat makanan ringan dan koran.
4. Persentase kesediaan pengguna jasa untuk membayar tarif tambahan tol Yogyakarta – *YIA* dengan responden yang mau membayar tarif tambahan sebesar 92% dan tidak mau membayar tambahan tol sebesar 8%.

## 6.2 SARAN

1. Prioritas pelayanan yang diinginkan oleh penumpang berdasarkan peringkat dari pengolahan data penelitian ini sebaiknya diterapkan.
2. Apabila Tol Yogyakarta-*YIA* sudah beroperasi akan lebih baik pepadu moda Damri dan Satelqu bandar udara *Yogyakarta International Airport (YIA)* membuat rute dengan Tol Yogyakarta-*YIA* dikarenakan antusias penumpang yang mau membayar lebih, sangat besar apabila melewati Tol Yogyakarta-*YIA*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengatur Jalan Tol. (2021). Kunjungan Menko Bidang Perekonomian Airlangga ke Jalan Tol solo-Yogyakarta-NYIAKulonprogo. Diakses pada 27 juni 2021, dari <https://bpjt.pu.go.id/berita/kunjungan-menko-bidang-perekonomian-airlangga-ke-jalan-tol-solo-yogyakarta-nyia-kulonprogo>
- Meiriska, Emilia. (2021). *Perencanaan Angkutan Wisata Di Kota Balikpapan*, Skripsi, Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- ICAO, 2004. *Aerodromes Annex 14*. International Civil Aviation Organization (ICAO).
- Kuncoro Mudrajad, 2009, *Metode Riset Untuk Bisnis Dan Ekonomi*, edisi 3, Erlangga, Jakarta.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Erlangga. Jakarta.
- Muchtarudin Siregar, 1990, *Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Permata, Muhammad Rahmad. (2012). *Analisa Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-Manggarai*. Depok, Universitas Indonesia
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol.
- Ramdhani, Gilar. (2018). Kapasitas Terbatas, Bandara Adisutjipto Makin Padat dan Sesak. Diakses pada 27 juni 2021, dari <https://www.liputan6.com/news/read/3240680/kapasitas-terbatas-bandara-adisutjipto-makin-padat-dan-sesak>
- Rumiati, Fahmi, Khairul dan Edison Bambang, 2013, *Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar Tarif Angkutan Umum Mini Bus (Superben) di Kabupaten Rokam Hulu*, Jurnal Mahasiswa Teknik UPP, Universitas Pasir Pengaraian.
- Rosadi, Ayundayani. (2020). Sejarah Bandara Internasional Yogyakarta. Diakses pada 27 juni 2021, dari <https://pointsgeek.id/bandara-internasional-yogyakarta/>

Roscoe. 1975.dikutip dari Uma Sekaran (2006). *Metode Penelitian Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat.

Suciantriyani, Nursery. (2019). *Analisis Kesesuaian Tarif Bus Damri Berdasarkan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Pengguna di Kota Bandung*, Skripsi, Bandung, Universitas Pasundan.

Stiawan Danny. (2017). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Dengan Mempertimbangkan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Penumpang Menuju New Yogyakarta International Airport (Studi Kasus: Kereta Api, Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi)*, Yogyakarta, Universitas Gadjah Mada.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: CV Alfabeta.

Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Zulfikar, 2015, *Analisis Ability To Pay dan Willingness To Pay Penumpang Angkutan Umum Minibus L300*, Skripsi, Meulaboh Aceh, Universitas Teuku Umar.