

ANALISIS TARIF ANGKUTAN UMUM RUTE MANADO – LIKUPANG BERDASARKAN ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY (WTP) DI PROVINSI SULAWESI UTARA

Pradhana Wahyu Nariendra¹, Juanita Juanita², Anugrah Wiwit Probo Saputri³

^{1,3}Program Studi S1 Manajemen Transportasi, Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia

²Program Studi S1 Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Purwokerto

Informasi Makalah

Dikirim, 06 Agustus 2021
Direvisi, 07 Agustus 2021
Diterima, 17 Agustus 2021

Kata Kunci:

Angkutan Umum
Kemampuan Membayar (ATP)
Kemauan Membayar (WTP)

INTISARI

Dalam mendukung perkembangan destinasi super prioritas Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Likupang, Sulawesi Utara, diperlukan peran sistem transportasi yang baik dan handal sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman. Salah satu sarana transportasi yang mudah untuk dijangkau oleh masyarakat adalah angkutan umum. Angkutan umum pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Likupang bertujuan untuk memfasilitasi pergerakan masyarakat yang hendak melakukan perjalanan wisata. Karena dengan angkutan umum yang cepat, murah, nyaman dan aman diharapkan dapat meningkatkan minat wisatawan untuk mengunjungi daerah wisata Likupang. Tarif angkutan umum merupakan salah satu faktor terbesar dalam menarik wisatawan untuk melakukan perjalanan menggunakan angkutan umum. Pada prinsipnya penentuan kebijakan pentarifan dapat ditinjau dari beberapa *stakeholder* transportasi, yaitu pengguna (*user*), operator dan pemerintah (*regulator*). Berdasarkan latar belakang tersebut, maka diperlukan penelitian mengenai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) yang dapat digunakan sebagai acuan untuk menentukan kebijakan besaran tarif yang diperlukan untuk pengembangan kinerja pelayanan angkutan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Likupang, Provinsi Sulawesi Utara. Dari hasil pengolahan data diperoleh bahwa kemampuan membayar masyarakat (*Ability To Pay*) terhadap tarif jasa angkutan umum wisata rute Manado-Likupang yaitu Rp.2.344,-/pnp-km atau Rp.140.618,-/pnp-trip. Kemauan membayar masyarakat (*Willingness To Pay*) terhadap tarif jasa angkutan wisata rute Manado-Likupang yaitu Rp.1.377,-/pnp-km atau Rp.82.619,-/pnp-trip.

ABSTRACT

Keyword:

Public Transportation
Ability To Pay (ATP)
Willingness To Pay (WTP)

In supporting the development of "super priority destinations" of the National Tourism Strategic Area Of Likupang, North Sulawesi, a good transportation system role is needed in accordance with the needs and developments of the times. One of the modes of transportation that is easy to reach by the public is public transportation. Public transportation in the Likupang National Tourism Strategic Area (KSPN) aims to facilitate the movement of people who want to travel. Public transport fares are one of the biggest factors in attracting tourists to travel using public transportation. Because with fast, cheap, comfortable and safe public transportation is expected to increase the interest of tourists to visit the tourist area of Likupang. In principle, the determination of the interest policy can be reviewed from several transportation stakeholders, namely users, operators and regulators. Based on this background, research on *Ability To Pay* (ATP) and *Willingness To Pay* (WTP) is needed that can be used as a reference to determine the tariff policy required for the development of transportation service performance in the Likupang National Tourism Strategic Area, North Sulawesi Province. From the data processing obtained that the ability to pay the public (*Ability To Pay*) to the tariff of tourist transportation services Manado-Likupang route is Rp.2.344,-/pnp-km or Rp.140.618,-/pnp-trip. Willingness to Pay the cost of manado-likupang route tourism transportation services is Rp.1.377,-/pnp-km or Rp.82.619,-/pnp-trip.

Korespondensi Penulis:

Pradhana Wahyu Nariendra
Program Studi Manajemen Transportasi
Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia
JL. Sari Asih No.54, 40151
Email: pradhana@stimlog.ac.id

1. PENDAHULUAN

Sektor pariwisata memiliki peran yang cukup besar dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Guna mendukung kebijakan pemerintah dalam mendorong perekonomian di Indonesia, maka pemerintah menetapkan destinasi super prioritas yang merupakan bagian dari program “10 Bali Baru”. Salah satu dari 5 destinasi super prioritas adalah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Likupang, Sulawesi Utara, yang merupakan wisata bahari dengan pantai dan panorama bawah laut yang indah yang tak hanya dapat menjadi daya tarik wisatawan namun juga menumbuhkan ekosistem ekonomi kreatif yang melibatkan warga setempat.

Dalam mendukung perkembangan destinasi super prioritas tersebut, maka diperlukan peran sistem transportasi yang baik dan handal sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman. Salah satu sarana transportasi yang mudah untuk dijangkau oleh masyarakat adalah angkutan umum. Menurut Warpani, 2002, angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Selain itu, angkutan umum merupakan jasa angkutan yang memiliki trayek, jadwal, tarif, maupun lintasannya yang dikelola oleh pemerintah atau operator tertentu yang dapat digunakan untuk masyarakat umum [1]. Angkutan antar moda pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Likupang bertujuan untuk memfasilitasi pergerakan masyarakat yang hendak melakukan perjalanan wisata. Karena dengan angkutan umum yang cepat, murah, nyaman dan aman diharapkan dapat meningkatkan minat wisatawan untuk mengunjungi daerah wisata Likupang.

Tarif angkutan umum merupakan salah satu faktor terbesar dalam menarik wisatawan untuk melakukan perjalanan menggunakan angkutan umum. Pada prinsipnya penentuan kebijakan pentarifan dapat ditinjau dari beberapa *stakeholder* transportasi, yaitu pengguna (*user*), operator dan pemerintah (*regulator*). Permasalahan akan muncul apabila daya beli masyarakat yang lebih rendah dari pada besarnya tarif angkutan yang ditetapkan oleh pemerintah maupun operator. Kondisi tersebut akan berakibat bagi masyarakat yang hendak melakukan perjalanan wisata akan merasa enggan untuk menggunakan jasa angkutan umum tersebut dan cenderung beralih ke moda transportasi lainnya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka diperlukan penelitian mengenai *Ability To Pay* (ATP) yaitu kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal dan *Willingness To Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya [2]. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai acuan untuk menentukan kebijakan besaran tarif yang diperlukan untuk pengembangan kinerja pelayanan angkutan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Likupang, Provinsi Sulawesi Utara.

2. METODOLOGI

Dalam penelitian ini, pengumpulan data untuk mendapatkan nilai ATP dan WTP angkutan umum Manado - Kawasan Wisata Likupang dilakukan dengan survei kuesioner (*questionnaire survey*) kepada para wisatawan dan survei sekunder. Dimana pada survei kuesioner disebarkan oleh surveyor secara langsung kepada responden yang juga bertindak sebagai pewawancara. Pelaksanaan survei dilakukan dengan wawancara langsung oleh surveyor memungkinkan pengumpulan informasi yang maksimum dalam hal kebiasaan perjalanan yang dilakukan oleh wisatawan, yaitu identitas responden, jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan, alokasi biaya wisata, alokasi biaya transportasi wisata, tarif transportasi wisata yang realistis pada saat ini dan penambahan biaya transportasi wisata dari fasilitas yang ditawarkan. Sehingga data-data tersebut kemudian dapat digunakan untuk mengkaji besaran nilai ATP dan WTP dan mendapatkan karakteristik pelaku perjalanan.

Dalam menentukan jumlah kuesioner yang akan disebarkan, maka peneliti menggunakan pendekatan metode sampling seperti terlihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Metode Sampling

1.	Target Populasi	Wisatawan dan masyarakat umum pengguna rute Manado - KSPN Likupang, Sulawesi Utara
2.	Sampling Unit	Wisatawan dan masyarakat (orang)
3.	Sampling Frame	Wisatawan yang datang via bandara, travel, <i>rental car</i> dan lokasi wisata pada Bulan November 2020
4.	Teknik Sampling	<i>Accidental Sampling</i>

Dikarenakan ukuran populasi pada penelitian ini tidak diketahui secara pasti, maka peneliti menggunakan metode Lemeshow dalam menentukan ukuran sample dengan α 95%, Z (0,05) (derajat kepercayaan) = 1,960, maka diperoleh jumlah sampel minimum adalah sebesar 96.

Secara umum terminologi *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) memiliki definisi sebagai berikut :

1. ATP (*Ability To Pay*) adalah kemampuan seseorang untuk membayar suatu jasa berdasarkan penghasilan yang didapat [3]. *Ability to pay* juga dapat didefinisikan sebagai batas maksimum kemampuan dari penghasilan seseorang yang dialokasikan untuk membayar jasa yang diterimanya. Pendekatan yang digunakan dalam menganalisis nilai ATP didasarkan pada alokasi dana untuk transportasi dan intensitas perjalanan. Nilai ATP merupakan hasil perbandingan antara dana transportasi dan intensitas perjalanan. Nilai ATP menunjukkan batas maksimum kemampuan seseorang membayar ongkos dalam sekali perjalanan.
2. WTP (*Willingness To Pay*) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan (dalam bentuk uang) atas jasa yang diperolehnya. *Willingness to pay* juga diartikan sebagai jumlah maksimum yang akan dibayarkan konsumen untuk menikmati peningkatan kualitas [4].

Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP ini didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya. Dengan kata lain *ability to pay* adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Terdapat faktor-faktor yang memengaruhi *ability to pay* di antaranya [5]:

1. Besar penghasilan;
2. Kebutuhan transportasi;
3. Total biaya transportasi (harga tiket yang ditawarkan);
4. Persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi.

Sedangkan *Willingness To Pay* (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya adalah [6]:

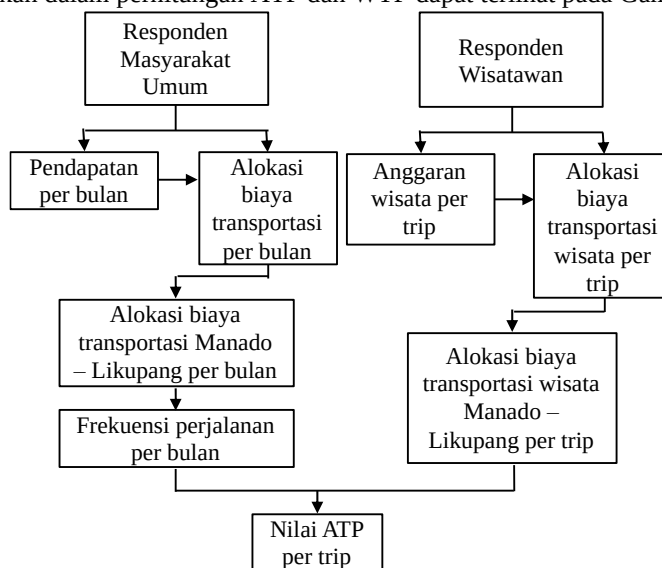
1. Produk yang ditawarkan/ disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi
2. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan
3. Utilitas pengguna terhadap angkutan tersebut
4. Tarif eksisting yang realistis
5. Biaya yang akan ditambahkan akibat peningkatan kualitas pelayanan

Dalam penentuan tarif angkutan sering terjadi ketidaksesuaian antara ATP dan WTP. Ada beberapa kondisi yang mungkin terjadi, yaitu [2]:

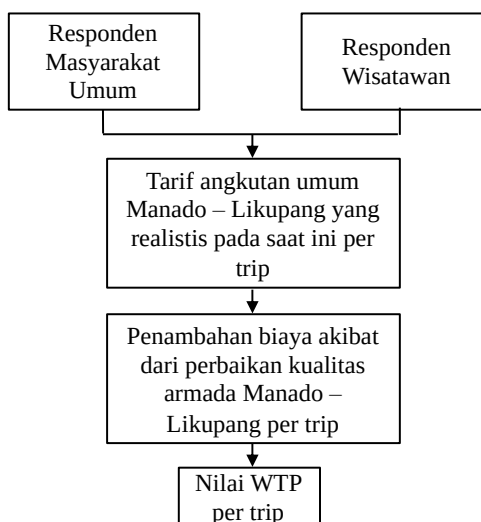
- ATP lebih besar dari WTP
Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa tersebut. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders* (penumpang yang dapat memilih).
- ATP lebih kecil dari WTP
Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi di atas di mana 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* (penumpang yang tidak dapat memilih).
- ATP sama dengan 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.

Langkah-langkah dalam perhitungan ATP dan WTP dapat terlihat pada Gambar 1 dan Gambar 2.



Gambar 1 Bagan Alir Perhitungan ATP



Gambar 2 Bagan Alir Perhitungan WTP

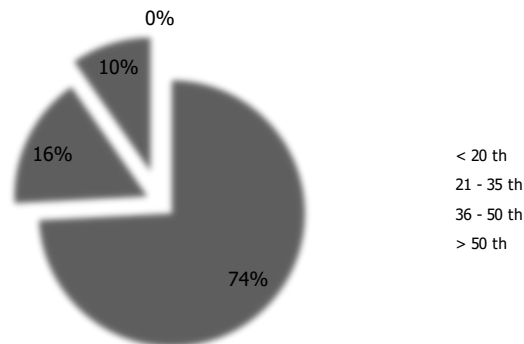
Untuk menentukan nilai ATP (*Ability To Pay*) dan WTP (*Willingness To Pay*) yang mewakili maka, digunakan teknik pengukuran Gejala Pusat (*Central Tendency*). Gejala Pusat (*Central Tendency*) adalah pengukuran statistik untuk menentukan skor tunggal yang menetapkan pusat dari distribusi. Tujuan tendensi sentral adalah untuk menemukan skor single yang paling khusus atau paling representatif dalam kelompok [7].

Tiga metode dalam pengukuran tendensi sentral yakni: *mean*, *median*, *modus*. *Mean* biasanya diketahui sebagai ilmu hitung rata-rata. Rata-rata untuk populasi diidentifikasi dalam huruf Yunani yakni μ (mew), dan rata-rata untuk sampel adalah “M atau $\bar{x}$ (x-bar)”. Pengukuran tendensi sentral yang kedua yakni *median*, yakni skor yang membagi distribusi menjadi dua. Median sama dengan persentil ke-50. Ukuran tendensi sentral yang ketiga yakni, modus (*mode*), modus adalah skor atau kategori yang paling besar dari frekuensi. Kata mode atau modus berarti “gaya yang paling populer”, definisi statistik modus adalah skor yang paling sering terlihat dalam kelompok data atau skor yang paling sering muncul [8].

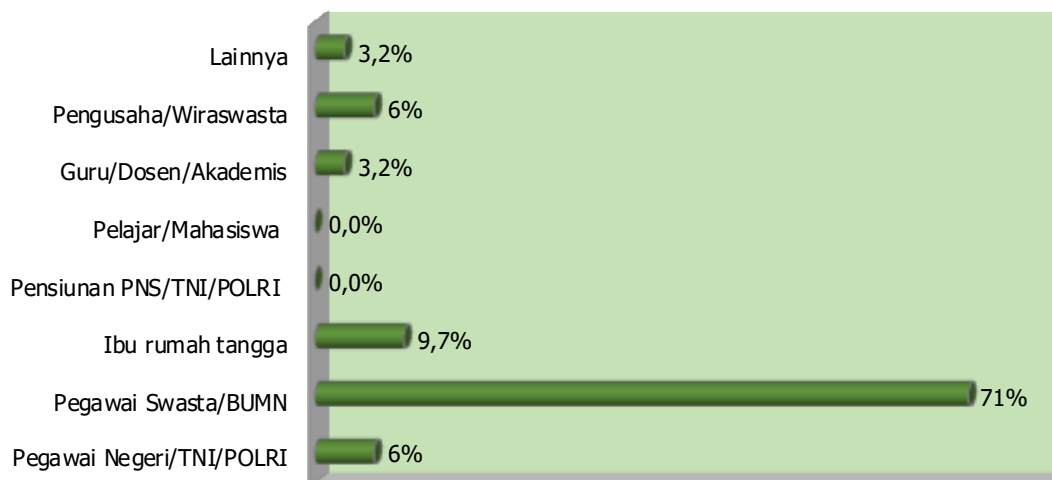
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Karakteristik responden

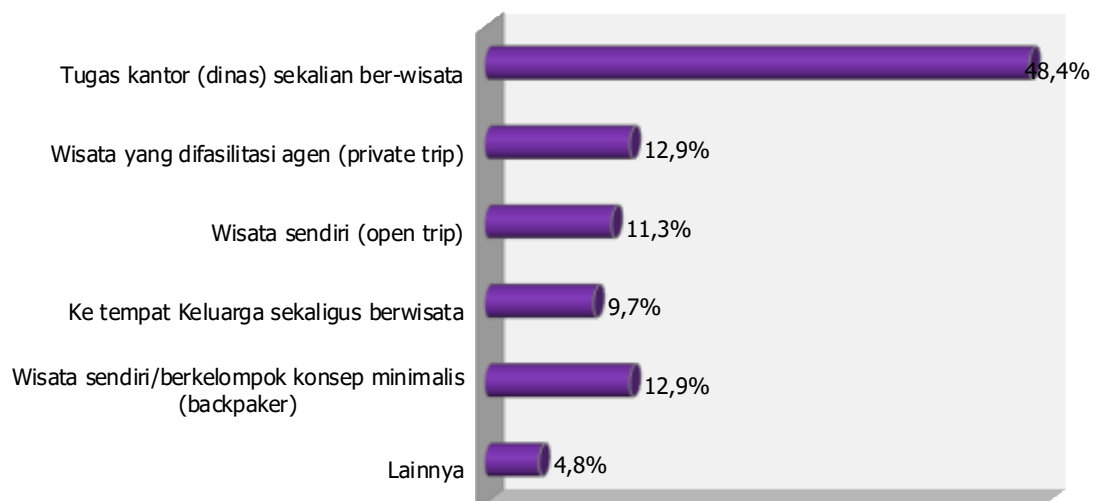
Berdasarkan hasil survei lapangan, jumlah kuesioner yang didapat adalah sebesar 103 responden. Dari pengolahan data karakteristik responden, diperoleh bahwa 74% adalah responden dengan usia 21-35 tahun, 16% adalah responden dengan usia 36-50 tahun dan 10% adalah responden dengan usia > 50 tahun seperti terlihat pada Gambar 3. Apabila dilihat dari jenis pekerjaannya, maka diperoleh persentase terbesar adalah responden dengan jenis pekerjaan pegawai swasta/BUMN yaitu sebesar 71% dan yang terkecil adalah responden dengan jenis pekerjaan guru/dosen/akademisi yaitu sebesar 3,2%. Hasil persentase jenis pekerjaan selengkapnya dapat terlihat pada Gambar 4. Tujuan perjalanan responden didominasi dengan tujuan perjalanan dengan tugas kantor yang disertai berwisata yaitu sebesar 48,4% dan yang terkecil adalah responden dengan tujuan lainnya yaitu 4,8%. Hasil persentase tujuan perjalanan selengkapnya dapat terlihat pada Gambar 5.



Gambar 3. Persentase Usia Responden



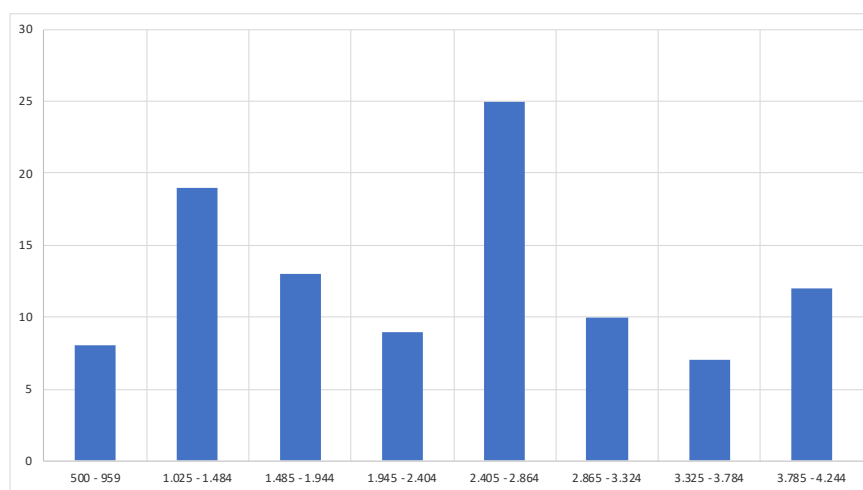
Gambar 4 Persentase Jenis Pekerjaan Responden



Gambar 5 Persentase Tujuan Perjalanan

3.2. Ability to Pay (ATP)

Dari hasil perhitungan *Ability To Pay* (ATP) wisatawan dan masyarakat umum yang menggunakan angkutan rute Manado - Likupang terbesar adalah Rp. 4.167,- / pnp-km dan yang terkecil adalah Rp. 500,-/ pnp-km. Nilai ATP yang cukup besar, disebabkan oleh wisatawan yang tidak memiliki ukuran pasti dalam menentukan anggaran transportasi. Dimana anggaran transportasi sudah menjadi satu bagian dari anggaran wisata yang merupakan bukan alokasi kebutuhan rutin (primer) tetapi alokasi kebutuhan tersier. Sehingga dalam mengalokasikan biaya transportasi di suatu wilayah didasarkan pada biaya sewa kendaraan baik roda dua (R2) atau roda empat (R4). Dari hasil pengolahan data ATP, diperoleh bahwa sebanyak 24,3% responden memiliki nilai ATP sebesar Rp.2.405,-/pnp-km - Rp.2.864,-/pnp-km. Kemudian sebanyak 18,4% responden memiliki nilai ATP sebesar Rp.1.025,-/pnp-km - Rp.1.484,-/pnp-km. Sedangkan nilai ATP terkecil adalah Rp.3.325,/pnp-km - Rp.3.784,-/pnp-km yaitu sebanyak 6,8% responden. Nilai *Ability To Pay* (ATP) untuk angkutan wisata rute Manado-Likupang selengkapnya dapat terlihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Nilai Ability To Pay (ATP)

Berdasarkan Gambar 6, maka dengan menggunakan metode pengukuran gejala pusat dapat diperoleh nilai rata-rata (mean) adalah sebesar Rp.2.344,-/pnp-km, nilai median adalah sebesar Rp.3.185,-/pnp-km dan nilai modus adalah sebesar Rp.2.641,-/pnp-km. Untuk mendapatkan nilai ATP yang mewakili, maka digunakan nilai mean sebagai nilai ATP yang didasari bahwa angkutan wisata rute Manado-Likupang merupakan angkutan perintis guna meningkatkan daya tarik pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Likupang. Dengan menetapkan nilai ATP adalah sebesar Rp.2.344,-/pnp-km atau Rp.140.618,-/pnp-trip maka sebanyak 52,4% wisatawan akan mampu untuk membayar tarif angkutan wisata rute Manado-Likupang.

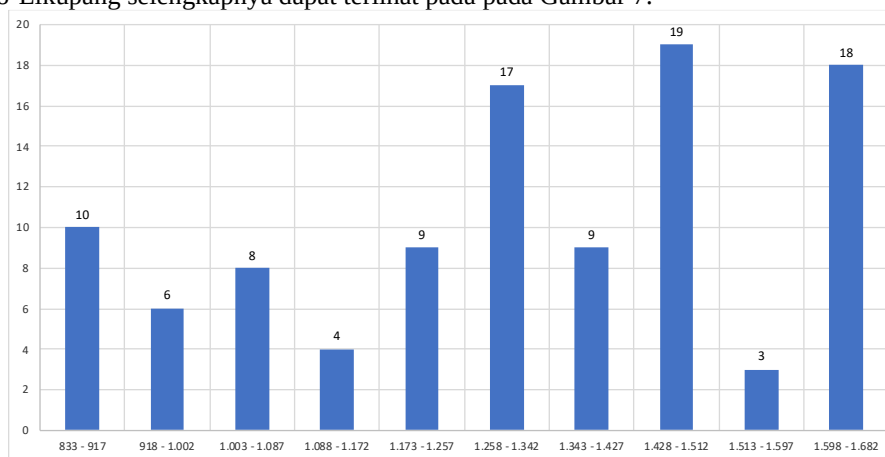
3.3 Willingness To Pay (WTP)

Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pada penelitian ini WTP dihitung sebagai nilai rata-rata besaran tarif yang pantas menurut persepsi responden untuk setiap perjalanan responden pada masing-masing layanan yang ditawarkan. Dalam formulir survei wawancara, ditanyakan tarif ideal dan tarif maksimal berdasarkan jenis pelayanan yang ditawarkan. Untuk spesifikasi layanan angkutan KSPN Likupang yang ditawarkan kepada responden dapat terlihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Layanan Angkutan KSPN

Jenis Moda Transportasi	Pola Operasi
 Hi-Ace	• Fasilitas pendingin AC • Kapasitas 14 orang • Frekuensi setiap 30 menit, dan penumpang bebas naik/turun di halte dengan satu tiket yang sama selama waktu operasional • Waktu operasional: pukul 05.00-22.00

Dari hasil pengolahan data WTP, diperoleh bahwa sebanyak 18,4% responden memiliki nilai WTP sebesar Rp.1.428,-/pnp-km - Rp.1.512,-/pnp-km. Kemudian sebanyak 17,5% responden memiliki nilai WTP sebesar Rp.1.598,-/pnp-km - Rp.1.682,-/pnp-km. Sedangkan nilai WTP terkecil adalah Rp.1.513,-/pnp-km - Rp.1.597,-/pnp-km yaitu sebanyak 2,9% responden. Nilai *Welingness To Pay* (ATP) untuk angkutan wisata rute Manado-Likupang selengkapnya dapat terlihat pada pada Gambar 7.



Gambar 7. Nilai Willingness To Pay (ATP)

Berdasarkan Gambar 7, maka dengan menggunakan metode pengukuran gejala pusat dapat diperoleh nilai rata-rata (mean) adalah sebesar Rp.1.311,-/pnp-km, nilai median adalah sebesar Rp.1.377,-/pnp-km dan nilai modus adalah sebesar Rp.1.460,-/pnp-km. Untuk mendapatkan nilai WTP yang mewakili, maka digunakan nilai median sebagai nilai WTP yang didasari dari sudut pandang operator angkutan. Dengan menetapkan nilai WTP adalah sebesar Rp.1.377,-/pnp-km atau Rp.82.619,-/pnp-trip maka sebanyak 47,5% wisatawan akan mau untuk membayar tarif angkutan wisata rute Manado-Likupang.

Dari hasil perhitungan ATP dan WTP yang mewakili, diperoleh bahwa nilai ATP lebih besar dari 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* (penumpang yang dapat memilih). Rata-rata responden lebih memilih angkutan sewa (carter) roda 2 atau 4 yang dikarenakan dengan menggunakan angkutan tersebut, responden lebih fleksibel dalam melakukan perjalanan wisatanya.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan, maka dapat ditarik kesimpulan karakteristik responden 74% berusia 21-35 tahun, 16% responden berusia 36-50 tahun dan 10% adalah responden dengan usia > 50 tahun. Jenis pekerjaan terbesar responden adalah pegawai swasta/BUMN sebesar 71% dan yang terkecil adalah responden dengan jenis pekerjaan guru/dosen/akademisi sebesar 3,2%. Tujuan perjalanan responden didominasi dengan tujuan perjalanan dengan tugas kantor yang disertai berwisata yaitu sebesar 48,4% dan yang terkecil adalah

responden dengan tujuan lainnya yaitu 4,8%. Kemampuan membayar masyarakat (*Ability To Pay*) terhadap tarif jasa angkutan wisata rute Manado-Likupang yaitu Rp.2.344,-/pnp-km atau Rp.140.618,-/pnp-trip. Kemauan membayar masyarakat (*Willingness To Pay*) terhadap tarif jasa angkutan wisata rute Manado-Likupang yaitu Rp.1.377,-/pnp-km atau Rp.82.619,-/pnp-trip. Rata-rata responden lebih memilih angkutan sewa (carter) roda 2 atau 4, responden merasa lebih fleksibel dalam melakukan perjalanan wisatanya. Merujuk pada nilai ATP yang lebih besar daripada nilai WTP menunjukkan bahwa penghasilan responden yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, maka disini diperlukan peningkatan layanan angkutan wisata rute Manado-Likupang dan perlu meninjau kembali rute layanan yang dapat mengakomodir permintaan para wisatawan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Suwardjoko P Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB, 2002.
- [2] Ofyar Z Tamin, "Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability To Pay dan Wilingnes To Pay di DKI Jakarta," *Jurnal Transportasi Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT)*, vol. Vol 1 No. 2, no. ISSN: 1411-2422, Desember 1999.
- [3] Bambang Edison Khairul Fahmi, "Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar Tarif Angkutan Umum Mini Bus (SUPERBEN) Di Kabupaten Rokan Hulu," *Jurnal Online Teknik Sipil Universitas Pasir Pengaraian*, vol. Vol.1 No. 1, 2013.
- [4] John C Whitehead, "Combining Willingnes to Pay and Behaviour Data With Limited Information," *Resouce and Energy Economics*, vol. Vol. 27 No. 2, 2005.
- [5] Slamet Jauhari Legowo Atmojo, Muhammad Suryo Budi Yulianto, "Analisis Potensi Demand Pada Sekolah Serta Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Pada Batik Solo (BST) Koridor Empat Di Surakarta," *Matriks Teknik Sipil* 5, 2017.
- [6] Uli B Hotmaida Dina, "Analisis Ability To Pay dan Wilingness To Pay Tarif Angkutan Kota (Studi Kasus: Kotamadya Medan)," 1999.
- [7] Frederick J. & Larry B. Wallnau Gravetter, *Statistics for The Behavioral Sciences (seventh edition)*. USA: Thomson Wadsworth, 2007.
- [8] Riduwan, *Dasar-dasar Statistika*. Bandung: ALFABETA, 2010.