

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

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

Berdasarkan Tabel.5.2 diatas 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

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 penelitan 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 Negelkerke 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 Negelkerke R Square Tabel 5.5, di atas dapat dilihat nilai Negelkerke 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 Homser 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 sebesar $0,217 > 0,05$ 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

Adapun hipotesis yang digunakan adalah:

a. Usia

H0 : Usia tidak mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

H1 : Usia mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

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 H0 diterima dan H1 ditolak. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel usia tidak berpengaruh secara signifikan terhadap *Willingness To Pay*.

b. Pendidikan

H0 : Pendidikan tidak mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

H1 : Pendidikan mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel pendidikan nilai signifikansinya sebesar 0,021 lebih kecil dari 0,05 dan nilai koefisien variabel pendidikan 0,160. Sehingga H0 ditolak H1 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.

c. Pendapatan

H0 : Pendapatan tidak mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

H1 : Pendapatan mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel pendapatan nilai signifikansinya sebesar 0,011 lebih kecil dari 0,05 dan nilai koefisien variabel pendapatan 0,000. Sehingga H0 ditolak H1 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.

d. Jumlah Tanggungan Keluarga

H0 : Jumlah tanggungan keluarga tidak mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

H1 : Jumlah tanggungan keluarga mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

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.

e. Frekuensi Perjalanan

H0 : Frekuensi perjalanan tidak mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

H1 : Frekuensi perjalanan mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

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.

f. Jarak

H0 : Jarak tidak mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

H1 : Jarak mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

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*.

g. Fasilitas

H0 : Fasilitas tidak mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

H1 : Fasilitas mempengaruhi *willingness to pay* secara signifikan.

Berdasarkan Tabel 5.8, variabel fasilitas nilai signifikansinya sebesar 0,010 lebih kecil dari 0,05 dan nilai koefisien variabel fasilitas 0,029. Sehingga H_0 ditolak H_1 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).

D. Pembahasan

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.

Terlihat dari kuesioner yang diajukan oleh peneliti kepada responden yaitu pengguna jasa layanan KA Prameks, menunjukkan usia yang bervariasi. Meliputi usia muda hingga usia tua. Rata-rata usia responden dalam penelitian ini adalah 16-30 tahun sebesar 89% dari jumlah total responden. Mayoritas responden yang menggunakan KA Prameks adalah kalangan remaja yang tujuan perjalanannya adalah sebagai alat transportasi pendidikan dan untuk berekreasi.

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 & Saptutyningasih (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 & Gravitaniani (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.