

EVALUASI TARIF KERETA API MALABAR KELAS EKONOMI MENURUT ATP DAN WTP PENGGUNANYA

Ika Setiyaningsih^{1*}, Siti Hajar Asari², Zilhardi Idris³

^{1,2,3} Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Surakarta

Jl. A. Yani Tromol Pos I Pabelan Kartasura, Surakarta 57102, Jawa Tengah

*Email: is173@ums.ac.id

Abstrak

Penentuan tarif angkutan umum melibatkan tiga pihak terkait yaitu penyelenggara jasa angkutan, pengguna, dan pemerintah. Tarif yang berlaku hendaknya merupakan titik pertemuan antara kemampuan dan kesediaan membayar pengguna dengan biaya minimum yang dikeluarkan oleh penyelenggara angkutan untuk operasional. Penelitian ini dilakukan untuk mengestimasi nilai Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) pengguna KA Malabar kelas ekonomi, mengevaluasi tarif lapangan dengan nilai ATP dan WTP, serta membuat skenario penetapan tarif KA Malabar kelas ekonomi berdasarkan ATP dan WTP. Pengumpulan data primer berupa kuisioner kepada sejumlah sampel penumpang KA Malabar kelas ekonomi. Data sekunder didapat dari PT.KAI berupa data jumlah penumpang, tarif eksisting, dan jadwal KA Malabar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa besaran tarif berdasarkan ATP diperoleh Rp127.426,00 sedangkan besar tarif menurut WTP pengguna adalah Rp152.933,33(kondisi sebelum perbaikan pelayanan) dan Rp176.000,00 (sesudah ada perbaikan pelayanan). Tarif lapangan saat ini untuk kelas ekonomi adalah Rp190.000,00 berada di atas ATP dan WTP pengguna. Tarif yang sesuai dengan ATP dan WTP pengguna KA Malabar kelas ekonomi adalah Rp130.000,00 dan Rp110.000,00 apabila tarif disubsidi oleh Pemerintah.

Kata kunci: Ability To Pay, tarif kereta api, Willingness To Pay

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Dinamika pergerakan masyarakat tidak bisa dipisahkan dari peran sarana transportasi. Seiring dengan jumlah penduduk yang semakin bertambah, kebutuhan akan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain membutuhkan moda transportasi yang cepat, nyaman, aman, dan biaya yang terjangkau. Moda kereta api mempunyai banyak keunggulan dibandingkan moda transportasi lain. Kapasitas angkut yang besar, penggunaan energi yang relatif kecil serta sistem yang terpisah dengan moda lain merupakan menjadi daya tarik utama moda ini.

Penentuan tarif melibatkan berbagai pihak yakni pengguna, penyelenggara, dan pemerintah. Dari sisi *operator* menginginkan besaran tarif yang sudah memperhitungkan biaya operasional kendaraan dan besaran keuntungan yang akan diperoleh operator. Pengguna jasa menghendaki penentuan tarif yang “murah”, terjangkau oleh daya beli pengguna, dan pelayanan yang memuaskan. Perbedaan kepentingan ini seringkali menimbulkan konflik antara *operator* dan *user*. Terlebih apabila tarif yang berlaku nilainya lebih tinggi dibandingkan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) pengguna. Dalam menentukan tarif, pemerintah berperan sebagai regulator harus menjadi penengah yang mempertimbangkan kepentingan masyarakat dan kepentingan penyelenggara angkutan. Tarif yang berlaku seyogyanya merupakan titik pertemuan antara kemampuan dan keinginan membayar pengguna dengan biaya minimum yang diperlukan oleh penyelenggara angkutan dalam mengoperasikan kegiatan penyediaan jasa (Julien dan Mahalli, 2014).

Pada tahun 2010 PT.KAI meluncurkan KA Malabar (Malang Bandung Raya) Express jurusan Bandung-Malang dan sebaliknya. Jarak perjalanan sejauh ± 780 km ditempuh selama ± 16 jam. Rute dan Stasiun Pemberhentian KA Malabar dari Malang sampai Bandung mulai dari Malang, Kapanjen, Wlingi, Blitar, Tulungagung, Kediri, Kertosono, Nganjuk, Madiun, Paron, Solobalapan, Yogyakarta, Kutoarjo, Kebumen, Gombang, Kroya, Maos, Banjar, Tasikmalaya, Cipeundeuy, Kiaracondong, dan Bandung. Dilihat dari rute yang dilalui oleh KA Malabar, kereta api ini menghubungkan 4 provinsi di Pulau Jawa, yaitu Provinsi Jawa Barat, DI Yogyakarta, Jawa Tengah dan Jawa Timur. Dalam satu rangkaian KA Malabar terdiri atas satu lokomotif, 3 kereta penumpang kelas eksekutif, 2 kereta penumpang kelas bisnis, 2 kereta penumpang kelas ekonomi, 1 kereta makan sekaligus pembangkit,

dan 2 gerbong barang. Keberadaan KA Malabar menambah peluang pergerakan masyarakat di kota-kota yang dilaluinya dengan pilihan kelas kereta sesuai dengan kemampuan dan keinginannya.

Tujuan dan Manfaat Penelitian

Penelitian ini mempunyai tiga tujuan, yaitu :

- a. Mengestimasi nilai tarif berdasarkan *Ability To Pay (ATP)* dan *Willingness To Pay (WTP)* pengguna KA Malabar kelas ekonomi,
- b. Mengetahui kesesuaian antara tarif eksisting dengan tarif *ATP* dan *WTP*, serta
- c. Membuat skenario penentuan tarif yang sesuai dengan *ATP* dan *WTP* pengguna.

Manfaat hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi Pemerintah dalam menetapkan tarif KA Malabar kelas ekonomi dan memberikan pertimbangan bagi PT.KAI mengenai pelayanan apa saja yang perlu ditingkatkan menurut pengguna KA Malabar kelas ekonomi.

Tinjauan Pustaka

Penentuan Tarif Kereta Api

Tarif angkutan orang dengan kereta api ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian. Menteri, gubernur, atau bupati/walikota dapat menetapkan tarif angkutan salah satunya apabila masyarakat belum mampu membayar tarif yang ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian untuk angkutan pelayanan kelas ekonomi (Anonim, 2009). Pemerintah dapat memberikan subsidi atau kewajiban pelayanan publik (*Public Service Obligation/PSO*) untuk angkutan orang pelayanan kelas ekonomi agar tarif angkutan kereta api dapat dijangkau oleh masyarakat (Anonim, 2014).

Berdasarkan Keputusan Direksi PT. KAI Nomor SK.C/KB . 203/ I X/2/KA – 2018 tentang Tarif Batas Bawah dan Tarif Batas Atas Angkutan Kereta Api Penumpang Komersial, KA Malabar kelas ekonomi mempunyai pembagian tarif sebagai berikut:

- a. Jarak parsial 0-450 km, tarif batas bawah Rp140.000,00 dan tarif batas atas Rp380.000,00
- b. Jarak parsial >450 km, tarif batas bawah Rp190.000,00 dan tarif batas atas Rp500.000,00

Keputusan ini memberlakukan tarif parsial, yaitu tarif yang dikenakan penumpang kereta api disesuaikan dengan jarak yang ditempuhnya. Hal ini dimaksudkan agar tarif kereta api dapat semakin dijangkau oleh penggunanya (Anonim, 2018).

Ability to Pay (ATP)* dan *Willingness to Pay (WTP)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis *ATP* didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya. *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. Terdapat tiga kondisi untuk nilai *ATP* dan *WTP*, sebagai berikut :

- a. *ATP* lebih besar dari *WTP*

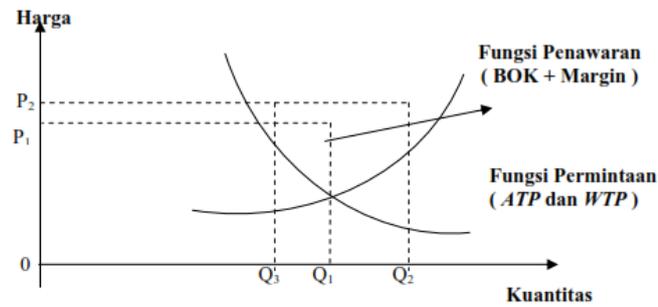
Kondisi di mana kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah. Pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.

- b. *ATP* lebih kecil dari *WTP*

Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi di atas. Keinginan pengguna untuk membayar jasa lebih besar dari pada kemampuan membayarnya. Hal ini memungkinkan terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut cenderung lebih dipengaruhi oleh utilitas. Pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

- c. *ATP* sama dengan *WTP*

Kondisi ini menunjukkan terjadinya keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

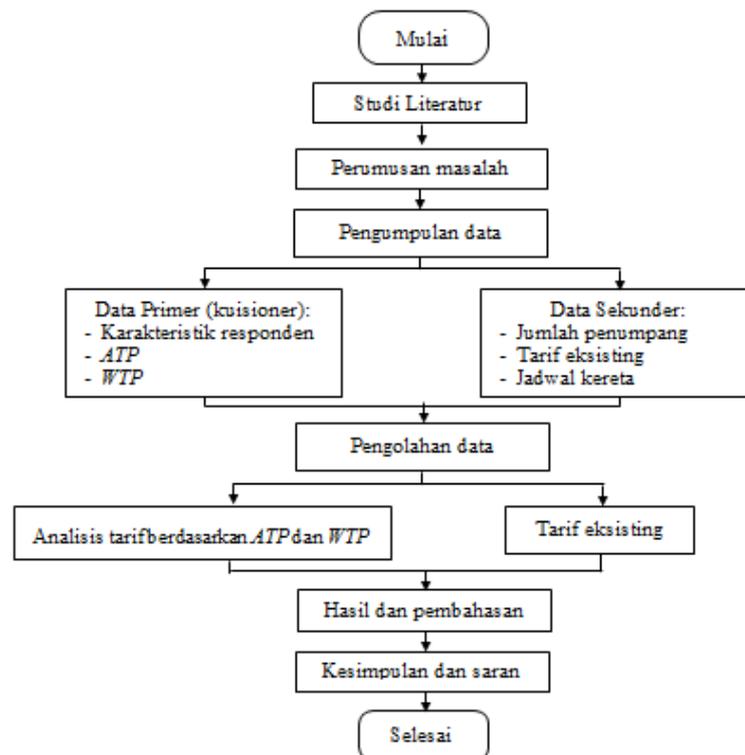


Gambar 1. Kurva keseimbangan tarif angkutan umum pada tingkat *equilibrium* (Sumber : Morlok, 1978)

METODOLOGI

Penelitian ini didukung oleh data primer dan data sekunder. Data primer berupa kuisisioner yang dihimpun untuk mendapatkan informasi mengenai karakteristik responden, kemampuan membayar, dan kesediaan membayar biaya transportasi. Kuisisioner diberikan kepada responden yang merupakan sampel pengguna KA Malabar kelas ekonomi dan diambil secara acak (*random*). Penentuan jumlah sampel mengikuti rumus Slovin dengan menggunakan galat pendugaan sebesar 10%, didapat sampel sebanyak 75 orang. Data sekunder diperoleh dari PT.KAI DaOp 6 Yogyakarta, meliputi data jumlah penumpang, tarif di lapangan (eksisting), dan jadwal perjalanan KA Malabar.

Komponen pertanyaan yang disampaikan ke responden mengenai karakteristik responden meliputi : jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, pekerjaan, pendapatan per bulan, maksud perjalanan menggunakan KA Malabar, dan frekuensi penggunaan KA Malabar dalam 1 bulan. Untuk mengetahui informasi mengenai *ATP*, responden diminta untuk memberikan informasi mengenai : prosentase alokasi biaya transportasi per bulan, prosentase alokasi biaya transportasi ke luar kota dalam periode satu bulannya, dan prosentase alokasi biaya transportasi menggunakan KA Malabar setiap bulannya. Untuk selengkapnya bagan alir penelitian dapat dilihat pada Gambar 2 berikut ini.

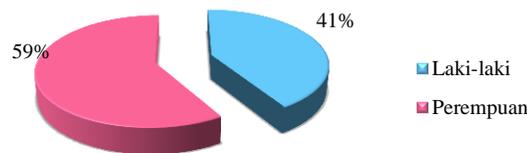


Gambar 2. Bagan alir penelitian

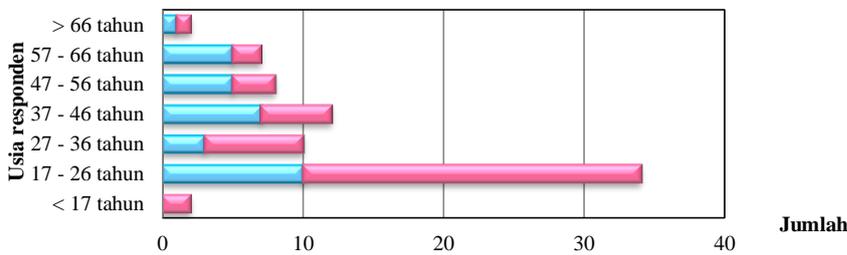
HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik responden

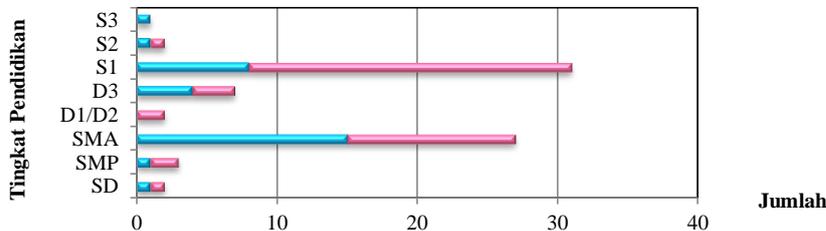
Hasil kuisisioner yang disebarakan kepada sampel responden KA Malabar kelas ekonomi, dari 75 responden didapat 59% (44 orang) berjenis kelamin perempuan dan 41% (31 orang) berjenis kelamin laki-laki (Gambar 3). Karakteristik responden menurut usia dibagi menjadi 7 (tujuh) kelompok usia, dan berdasarkan Gambar 4 diperoleh usia responden terbanyak adalah rentang 17-26 tahun, baik untuk responden laki-laki dan perempuan. Berdasarkan tingkat pendidikan diketahui bahwa 36% berpendidikan SMA dan 41% responden mempunyai tingkat pendidikan Strata 1 (S1). Gambar 5 memperlihatkan tingkat pendidikan responden lainnya berada di bawah 10 orang. Pada Gambar 6 dapat dilihat bahwa responden pada penelitian ini mempunyai jenis pekerjaan yang beragam, dengan mayoritas responden adalah sebagai pegawai swasta sebanyak 18 orang, dan masing-masing 2 orang responden sebagai Ibu Rumah Tangga (IBT) dan pekerjaan selain yang sudah tercantum pada pilihan jawaban kuisisioner. Lebih dari 60 responden menggunakan KA Malabar ini sekali dalam sebulan (Gambar 7). Maksud perjalanan responden bervariasi namun lebih banyak untuk maksud wisata/rekreasi dan urusan keluarga/sosial seperti terlihat pada Gambar 8.



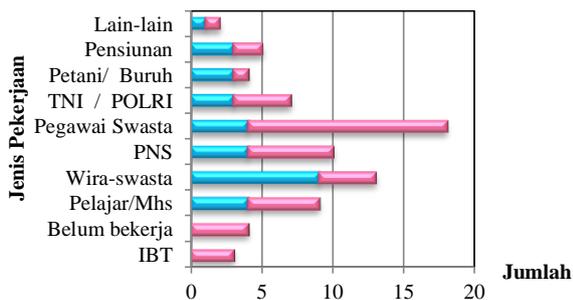
Gambar 3. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin



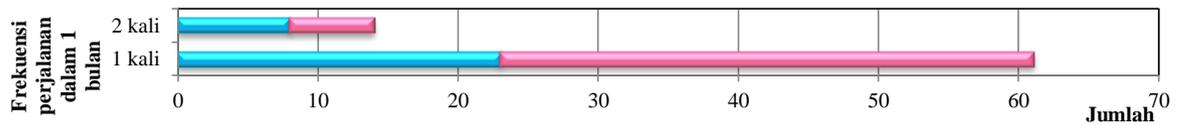
Gambar 4. Karakteristik responden berdasarkan usia



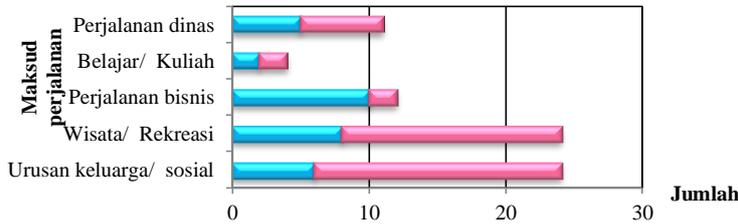
Gambar 5. Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan



Gambar 6. Karakteristik responden berdasarkan jenis pekerjaan



Gambar 7. Karakteristik responden berdasarkan frekuensi perjalanan menggunakan KA Malabar dalam 1 bulan

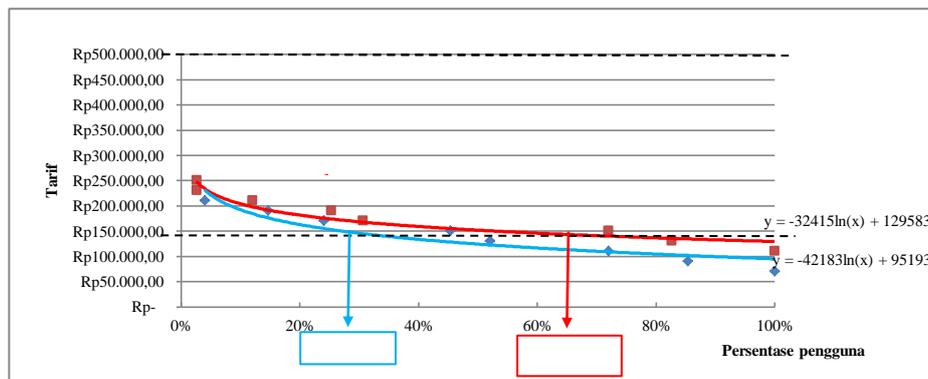


Gambar 8. Karakteristik responden berdasarkan maksud perjalanan

Perhitungan Tarif

Tinjauan tarif berdasarkan ATP dan WTP awal

Berdasarkan hasil perhitungan, diperoleh rata-rata *ATP* sebesar Rp127.426,00 sedangkan nilai rata-rata *WTP* awal sebesar Rp152.933,33. Kondisi ini menunjukkan pengguna KA Malabar kelas ekonomi mempunyai keinginan membayar yang lebih besar dibandingkan dengan kemampuannya. Dari sisi pengguna, KA Malabar dianggap mempunyai utilitas yang tinggi sehingga pengguna bersedia membayarkan lebih tinggi melebihi kemampuannya. Nilai *WTP* yang lebih tinggi dibandingkan nilai *ATP* menunjukkan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa sudah dianggap baik bagi pengguna.



Gambar 9. Perbandingan *ATP* dan *WTP*

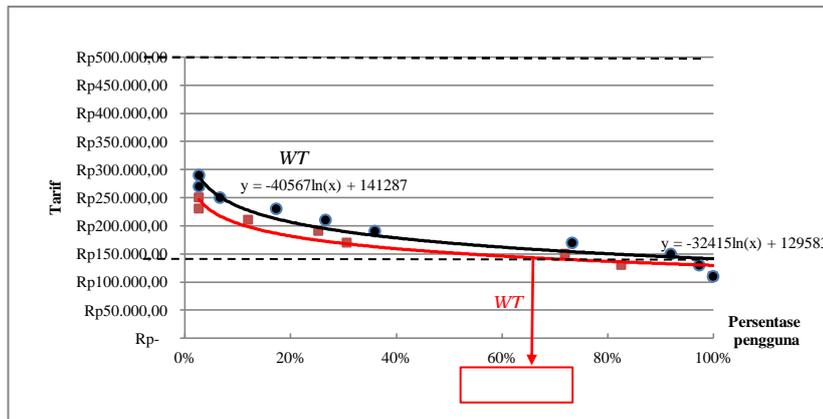
Gambar 9 dapat dilihat bahwa nilai *ATP* lebih rendah daripada nilai *WTP*. Kedua kurva tidak berpotongan, menunjukkan bahwa tidak ada nilai keseimbangan antara *ATP* dan *WTP*. Berdasarkan gambar di atas, diperoleh prosentase pengguna yang mempunyai $ATP \geq Rp140.000,00$ yang merupakan batas bawah tarif hanya sebesar 34,57%. Prosentase pengguna yang mempunyai $WTP \geq Rp140.000,00$ mencapai 72,52%, lebih banyak dibandingkan prosentase *ATP*. Namun demikian, baik *ATP* maupun *WTP* yang terjadi maksimal hanya sebesar Rp250.000,00. Nilai ini dibandingkan dengan tarif batas atas yaitu Rp500.000,00 hanya setengahnya saja.

Penentuan tarif batas merupakan kewenangan pihak Pemerintah. Melihat kondisi di atas, hendaknya kebijakan tarif kereta api khususnya KA Malabar kelas ekonomi perlu ditinjau ulang. Tarif batas bawah dan tarif batas atas yang diatur oleh Pemerintah masih terlalu tinggi sehingga masih banyak prosentase pengguna yang tidak memenuhi rentang tersebut. Pemerintah perlu menurunkan tarif batas bawah dan batas atas, disesuaikan dengan nilai *ATP* dan *WTP* penggunanya.

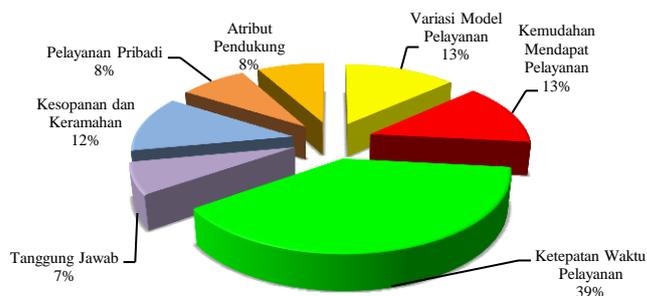
Tinjauan tarif berdasarkan WTP awal dan WTP baru

Besaran tarif yang bersedia dibayarkan oleh pengguna KA Malabar kelas ekonomi setelah adanya perbaikan menunjukkan peningkatan dibandingkan dengan WTP awal. Biaya yang bersedia ditambahkan ke tarif eksisting rata-rata sebesar Rp23.066,67. Rata-rata nilai WTP baru menjadi Rp176.000,00, berada di atas nilai ATP dan WTP awal. Peningkatan pelayanan yang ditawarkan kepada pengguna secara signifikan akan meningkatkan pula kesediaan membayar penggunanya. Pelayanan KA Malabar kelas ekonomi masih berpotensi untuk lebih ditingkatkan lagi. Pengguna juga sudah menyadari bahwa peningkatan pelayanan akan sebanding dengan tarif yang dibebankan nantinya.

Perubahan pelayanan yang diinginkan oleh pengguna terbagi menjadi 7 kategori, seperti pada Gambar 11.



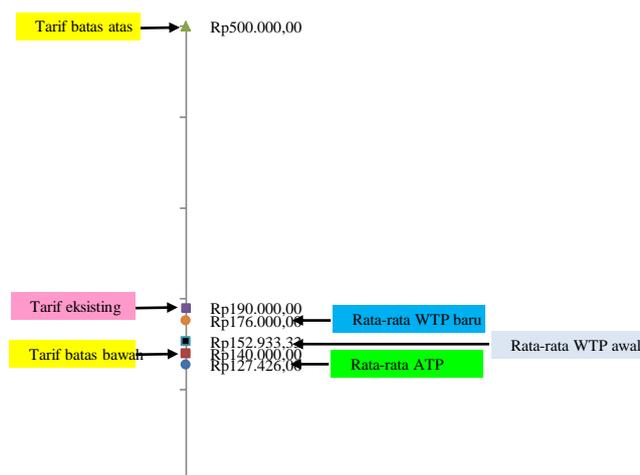
Gambar 10. Perbandingan WTP awal dan WTP baru



Gambar 11. Respon pengguna terhadap alternatif perbaikan pelayanan

Tinjauan tarif eksisting

Pedoman dalam menentukan besaran tarif lapangan mempertimbangkan Keputusan Direksi PT. KAI Nomor SK.C/KB . 203/ I X/2/KA – 2018 tentang Tarif Batas Bawah dan Tarif Batas Atas Angkutan Kereta Api Penumpang Komersial. Penetapan tarif KA Malabar untuk kelas ekonomi dibedakan berdasarkan jarak parsial 0-450 km dan >450 km (PT.KAI, 2018). Dengan asumsi bahwa penumpang menempuh perjalanan dari stasiun awal hingga akhir yang berjarak ±760 km maka ditetapkan tarif batas bawah sebesar Rp140.000,00 dan tarif batas atas sebesar Rp500.000,00. Ditinjau dari kebijakan operator (PT.KAI) dalam menetapkan tarif eksisting sudah sesuai dengan batas bawah dan batas atas, yaitu sebesar rata-rata Rp190.000,00. Namun demikian, tarif eksisting berada jauh di atas nilai ATP dengan selisih ± Rp60.000,00 (Gambar 12). Nilai ini sangat besar, mengingat selisih antara ATP dan WTP awal hanya sebesar ± Rp 25.000,00 dan selisih antara WTP awal dan WTP baru hanya sebesar ± Rp 23.000,00.



Gambar 12. Positioning tarif

Skenario Penentuan Tarif

Perubahan tarif batas bawah dan batas atas

Berdasarkan Gambar 9 di atas, Pemerintah hendaknya meninjau kembali penentuan tarif batas bagi KA Malabar kelas ekonomi. Tarif batas bawah yang saat ini berlaku berada di atas rata-rata ATP. Artinya, penetapan batas bawah ini lebih tinggi dibandingkan dengan daya beli masyarakat penggunaannya. Demikian juga dengan batas atas sebesar Rp500.000,00 sangat jauh di atas rentang ATP yang berkisar Rp60.300,00 – Rp218.750,00. Apabila berpedoman pada nilai rata-rata ATP sebesar Rp127.426,00 maka batas bawah bisa ditentukan kisaran Rp125.000,00. Berdasarkan respon pengguna mengenai pelayanan saat ini dan kesediaan membayar pengguna (WTP) diperoleh nilai antara Rp100.000,00 – Rp250.000,00 dengan nilai rata-rata WTP adalah Rp152.933,33. Penentuan tarif batas atas bisa mengacu pada nilai rata-rata WTP. Tarif batas bawah dan batas atas menurut tinjauan ATP dan WTP pengguna adalah sebesar Rp125.000,00 dan Rp 150.000,00.

Skenario 1 : Penentuan tarif berdasarkan ATP

Jika penentuan tarif lapangan hanya ditentukan berdasarkan nilai ATP pengguna maka tarif lapangan yang sesuai adalah maksimal sama dengan nilai ATP yaitu Rp 127.426,00. Tarif ini akan mampu dijangkau oleh pengguna KA Malabar kelas ekonomi dan memberikan peluang yang besar bagi pengguna untuk selalu menggunakan KA Malabar kelas ekonomi apabila melakukan perjalanan dari Bandung ke Malang atau sebaliknya. Prosentase pengguna yang diperkirakan mempunyai ATP sebesar ini adalah $\pm 50\%$. Namun demikian, nilai tarif yang mampu dijangkau oleh minimal 70% pengguna (mengacu pada Gambar 9) adalah sebesar Rp110.000,00. Apabila Pemerintah menetapkan tarif yang lebih tinggi dari nilai ATPnya, maka pengguna akan merasa terpaksa menggunakan KA Malabar dan akan mencari moda lain yang lebih murah atau terjangkau.

Skenario 2 : Penentuan tarif berdasarkan ATP dan WTP

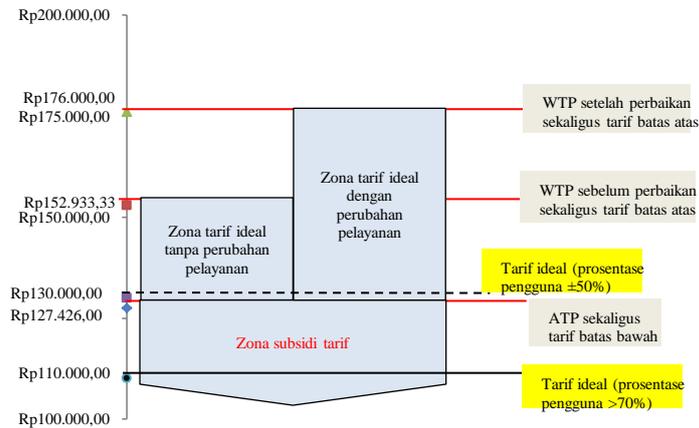
Kondisi ini mempertimbangkan besaran nilai ATP dan WTP pengguna, sehingga tarif lapangan berada pada rentang nilai ATP dan WTP tersebut. Apabila pelayanan sama seperti saat ini, maka tarif ideal menurut kondisi ini adalah antara Rp127.426,00 – Rp152.933,33. Berdasarkan Gambar 9 diperoleh prosentase pengguna yang mampu membayar tarif pada rentang ini hanya sekitar 28%. Tarif sebesar Rp130.000,00 menghasilkan prosentase pengguna sebesar $\pm 50\%$. Nilai ini masih lebih sedikit dibandingkan Skenario 1 dengan rencana tarif sebesar Rp110.000,00. Peningkatan kinerja PT.KAI apabila melakukan beberapa perbaikan sesuai dengan keinginan pengguna menghasilkan nilai WTP sebesar Rp176.000,00. Rentang tarif berdasarkan WTP baru ini menjadi Rp127.426,00 – Rp176.000,00.

Penentuan tarif ideal

Berdasarkan pertimbangan nilai ATP dan WTP pengguna KA Malabar, maka besaran tarif yang ideal dapat digambarkan pada Gambar 13 di bawah ini. Tarif ideal sebesar Rp110.000,00 memberikan lebih besar peluang kepada pengguna KA Malabar kelas ekonomi karena lebih dari 70% mampu mempunyai daya beli pada nilai ini. Namun demikian karena tarif ini berada di bawah nilai

ATP maka masuk dalam zona subsidi. Apabila tarif KA Malabar ditetapkan sebesar Rp110.000,00 maka Pemerintah harus memberikan subsidi bagi penumpang kelas ekonomi sebesar Rp17.426,00.

Alternatif kedua adalah penentuan tarif ideal sebesar Rp130.000,00. Walaupun hanya $\pm 50\%$ pengguna yang mampu membayar tarif pada nilai ini namun besaran tarif ini berada pada rentang ATP dan WTP sebelum dan sesudah ada perbaikan pelayanan.



Gambar 13. Penentuan tarif ideal

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan analisis data dan pembahasan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- Nilai ATP pengguna KA Malabar kelas ekonomi adalah Rp127.426,00, nilai WTP dengan pelayanan saat ini adalah Rp152.933,00 dan nilai WTP apabila pelayanan berubah adalah Rp176.000,00
- Tarif eksisting sebesar Rp190.000,00 berada di atas nilai ATP dan WTP pengguna KA Malabar kelas ekonomi.
- Rekomendasi tarif yang sesuai dengan ATP dan WTP pengguna adalah Rp110.000,00 jika Pemerintah menerapkan sistem subsidi dan Rp130.000,00 yang merupakan nilai antara ATP dan WTP.

Hasil penelitian ini merekomendasikan beberapa masukan, yaitu Pemerintah selaku pemegang kebijakan penentuan tarif kereta api agar dapat meninjau ulang penentuan tarif batas bawah dan batas atas serta tarif eksisting untuk KA Malabar kelas ekonomi sesuai dengan ATP dan WTP pengunanya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 2009, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/4998/pp-no-72-tahun-2009>, diakses tanggal 10 Maret 2019
- Anonim, 2014, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2014 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api, http://jdih.dephub.go.id/produk_hukum/view/VUuwZ05qa2dWRUZJVIU0Z01qQXhOQT09, diakses tanggal 10 Maret 2019
- Anonim, 2018, Keputusan Direksi PT. KAI Nomor SK.C/KB . 203/ I X/2/KA – 2018 tentang Tarif Batas Bawah dan Tarif Batas Atas Angkutan Kereta Api Penumpang Komersial, <https://kip.kai.id/files/referensi/tbbtba2018.pdf>, diakses tanggal 10 Maret 2019.
- Julien., dan Mahalli, K., 2014, Analisis *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay* Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (*Airport Railink Service*), Jurnal Ekonomi dan Keuangan, Volume 2 Nomor 3, ISSN: 2303-3525, Universitas Sumatera Utara, <https://jurnal.usu.ac.id/index.php/edk/article/view/11674>