Journal of Innovative and Creativity
Journal Homepage: https://joecy.org/index.php/joecy
e-mail: galungwaknook@gmail.co

Faculty of Education
University of Pahlawan Tuanku Tambusai
ISSN 2775-771X (Online)
ISSN 2962-570X (Printed)
5 (3) 2025, Page: 27270-27279

Kajian Pendapatan Angkutan Pariwisata Studi Kura-Kura Bus

Reyneldis Laurensia Fernandez[1]
Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Citra Bangsa
Corresponding Author:reyneldise@gmail.com

Published: Oktober, 2025

ABSTRACT

Pengembangan sistem transportasi yang handal, terinstegrasi, terpadu, aman dan efisien menjadi bagian dari suatu sistem pembangunan wilayah dalam memberikan pelayanan distribusi barang, jasa maupun orang kepada masyarakat secara maksimal serta sebagai pemerataan dan konektivitas antar wilayah. Tujuan utama dari diadakannya jenis angkutan ini yakni sebagai fasilitasi bagi para turis atau pengunjung yang ingin berwisata di Pulau Bali, namun berbasis pada angkutan umum. Salah satu contoh angkutan pariwisata yang ada di Bali yakni Kura-Kura Bus yang diluncurkan sejak 1 April 2014. Angkutan pariwisata berbasis angkutan trasnportasi massal ini, semakin memudahkan pelancong untuk dapat menikmati keindahan pulau Bali tanpa harus mengeluarkan banyak biaya untuk sewa kendaraan. Lingkup bahasan analisa yang dilakukan adalah kajian finansial berbasis pada survey dan wawancara yang dilakukan dengan pihak manajemen Kura-Kura Bus yang dilakukan untuk 2 rute yang paling banyak jumlah penumpangnya, yakni Kuta Line dan Ubud Line. Dalam penentuan proyeksi pendapatan yang diperoleh maka dilakukan survey jumlah penumpang yang kemudian yang kemudian dikalikan dengan jumlah *trip* dan jumlah armada. Dalam memprediksikan pendapat perlu juga memperkirakan rata-rata pertumbuhan demand pada kawasan sebesar 5% per tahunnya. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, maka dapat dambil kesimpulan dalam pengoperasian bus kura-kura, terdapat 8 trayek yang melayani selama 364 hari dalam setahun.Armada yang dioperasikan berupa bus sedang, dan minibus dengan konfigurasi kursi 15 seat dan 12 seat

Keywords: Angkutan, Pendapatan, Pariwisata, Kura-Kura Bus

© The Author(s). 2021 Open Access This article is licensed under a Creative Commons Atibution 4.0 International License, which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons licence, and indicate if changes were made. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons licence, unless indicated otherwise in a credit line to the material. To view a copy of this licence, visit http://creativecommons.org/licenses/by/4.0

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan elemen penting dalam kehidupan sehari-hari, sebagai mobilitas yang menunjang kegitan ekonomi, perdagangan, dan pembangunan suatu negara. Pengembangan sistem transportasi yang handal, terinstegrasi, terpadu, aman dan efisien menjadi bagian dari suatu sistem pembangunan wilayah dalam memberikan pelayanan distribusi barang, jasa maupun orang kepada masyarakat secara maksimal serta sebagai pemerataan dan konektivitas antar wilayah.

Sebagai salah satu penyokong pembangunan nasional, maka sudah sewajarnya bila pemerintah menaruh perhatian besar terhadap transportasi terutama transportasi darat. Namun, banyak sekali kendala yang dihadapi dalam pembangunan sistem transportasi yang terpadu. Kontribusi permasalahan dari segi aspek kelembagaan dan peraturan, sumber daya manusia, teknologi, pendanaan/investasi, kapasitas, operasi dan pemeliharaan memberikan masalah yang begitu kompleks untuk ditangani

Provinsi Bali menjadi salah satu pusat tujuan wisata dunia telah mengalami pembangunan wilayah yang cukup signifikan terutama dari segi kepariwisataan sehingga berimbas pada peningkatan pendapatan ekonomi. Sebagai zona dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi mengakibatkan pengembangan pembangunan berbagai sektor khusunya infrastruktur.

Kondisi tersebut menjadikan beberapa pihak berinisiatif mengembangkan angkutan massal berbasis pariwisata. Tujuan utama dari diadakannya jenis angkutan ini yakni sebagai fasilitasi bagi para turis atau pengunjung yang ingin berwisata di Pulau Bali, namun berbasis pada angkutan umum. Salah satu contoh angkutan pariwisata yang ada di Bali yakni Kura-Kura Bus yang diluncurkan sejak 1 April 2014. Angkutan pariwisata berbasis angkutan trasnportasi massal ini, semakin memudahkan pelancong untuk dapat menikmati keindahan pulau Bali tanpa harus mengeluarkan banyak biaya untuk

sewa kendaraan. Rute yang dilayani angkutan ini meliputi wilayah Kabupaten Badung, Wilayah Desa Sanur dan wilayah ubud. Melihat potensi yang besar pada sektor angkutan pariwisata, maka sangat memungkinkan bagi pemerintah provinsi Bali untuk terus mengembangkan angkutan umum berbasis pariwisata.

METODE PENELITIAN

Melihat potensi yang besar pada sektor angkutan pariwisata, maka perlu menganalisis perkiraan besaran pendapatan dari pengoperasian yang diperoleh dari angkutan pariwisata seperti Kura-Kura Bus. Yang dapat digunakan sebagai referensi untuk pengembangan maupun sebagai pertimbangan investasi. Lingkup bahasan analisa yang dilakukan adalah kajian finansial berbasis pada survey dan wawancara yang dilakukan dengan pihak manajemen Kura-Kura Bus yang dilakukan untuk 2 rute yang paling banyak jumlah penumpangnya, yakni Kuta Line dan Ubud Line.

DASAR TEORI

Fungsi dan Peranan Angkutan Sebagai Sarana Transportasi

Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan *(the promoting sector)* dan pemberi jasa *(the service sector)* bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya. Dalam hal ini pambangunan jaringan trasnportasi yang terintegrasi dan menjangkau semua sektor diharapkan menjadi priorita pembangunan, sehingga proses distribusi barang atau orang dapat menjadi lancar.

- Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari (Morlok, 2000 : 452) : Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari satu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, sekolah).
- Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan.

Sebagi salah satu penunjang kelancaran ekonomi suatu wilayah, maka diperlukan keseimbangan peran antara permintaan akan angkutan dan penyediaannya. Jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil daripada permintaannya, akan terjadi kemacetan arus barang dan penumpang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga di pasaran. Sebaliknya, jika penawaran jasa angkutan melebihi permintaannya maka akan timbul persaingan tidak sehat yang akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan rugi dan menghentikan kegiatannya, sehingga penawaran jasa angkutan berkurang, selanjutnya menyebabkan ketidaklancaran arus barang dan kegoncangan harga di pasaran (Nasution, 2003 : 19)

Jenis-Jenis Angkutan

Berdasarkan lokasi beroperasinya, angkutan dapat digolongkan menjadi tiga, yakni angkutan darat, angkutan laut dan angkutan udara. Angkutan darat merupakan sarana trasnportasi yang mobilisasinya melalui jalan darat ataupun rel, seperti kereta api, dokar, mobil, sepeda, dan sepeda motor. Angkutan laut misalnya kapal, perahu dan sebagainya. Sedangkan untuk angkutan udara hanya dapat dilakukan dengan pesawat terbang ataupun helikopter.

Angkutan darat sendiri dapat dibedakan menjadi 2 jenis, yakni:

A. Angkutan Pribadi
   Angkutan yang dioperasikan oleh pemilik angkutan, dengan lintasan atau rute yang tidak tetap sejauh tidak melanggar peraturan lalu lintas.
B. Angkutan umum
   Merupakan angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani , 1990).

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003, angkutan umum penumpang dapat dikelompokkan menjadi beberapa jenis, yaitu : 1. Angkutan Lintas Batas Negara, merupakan angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati batas negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.

2. Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), yaitu angkutan dari satu kota ke kota lainnya yang melalui antar daerah Kabupaten/Kota yang melalui lebih dari satu daerah Propinsi dengan mempergunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.

3. Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), yaitu angkutan dari satu kota ke kota lainnya yang melalui antar daerah Kabupaten/Kota dalam satu daerah Propinsi dengan mempergunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.
4. Angkutan Kota, yaitu angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota atau wilayah ibukota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.
5. Angkutan Pedesaan, yaitu angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.
6. Angkutan Khusus adalah angkutan yang mempunyai asal dan /atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, antar permukiman, dan simpul yang berbeda.
7. Angkutan Sewa, adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dengan atau tanpa pengemudi, dalam wilayah operasional yang tidak terbatas.
8. Angkutan Perbatasan, yaitu angkutan kota atau angkutan pedesaan yang memasuki wilayah kecamatan yang berbatasan langsung pada kabupaten atau kota lainnya yang melalui satu Propinsi maupun lebih dari satu Propinsi.
9. Angkutan Taksi, yaitu angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.
10. Angkutan Pariwisata, yaitu angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus, untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.
11. Angkutan Lingkungan, yaitu angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang dioperasikan dalam wilayah operasi terbatas pada kawasan tertentu.

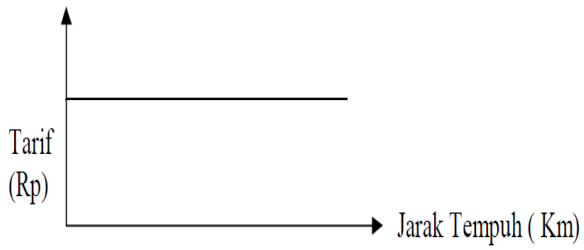
Kelayakan dan Tarif Angkutan

Investasi angkutan dapat dikatakan layak apabila modal yang ditanam dan diinvestasikan dalam trasnportasi menguntungkan yang artinya modal investasi serta biaya operasional yang dikeluarkan oleh pengusaha jasa angkutan dapat mengimbangi pemasukan yang diperoleh.

Dalam pertencanaan investasi angkutan maka diperlukan analisis terhadap tarif, sehingga pemasukkan yang dihasilkan dapat mengimbangi atau melibihi pengeluaran. Jenis-jenis tarif tersebut dapat dbedakan menjadi:

1) Tarif Seragam *(Flat Fare)*

Tarif dikenakan tanpa memperhatikan jarak yang dilalui. Sruktur tarif ini menawarkan sejumlah keuntungan, diantaranya kemudahan dalam pengumpulan ongkos, sehingga memungkinkan transaksi yang cepat, terutama untuk kendaraan yang berukuran besar dan dioperasikan oleh satu orang. Stuktur ini juga mempunyai kerugian, yaitu tidak memperhitungkan kemungkinan untuk menarik penumpang yang melakukan perjalanan jarak pendek dengan membuat perbedaan tarif.



Gambar 1 Kurva Tarif Seragam *(Flat fare)*

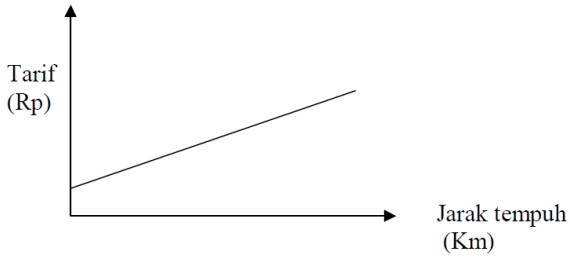
Sumber: LPM-ITB (1997)

2) Tarif Berdasarkan Jarak *(Distance Based Fare)*

Tarif yang ditetapkan berdasarkan jarak perjalanan. Perbedaan harga tarif disesuaikan dengan membagi wilayah pelayanan, misalnya tarif kilometer, tarif berdasar zona dan tarif bertahap.

a)Tarif Kilometer

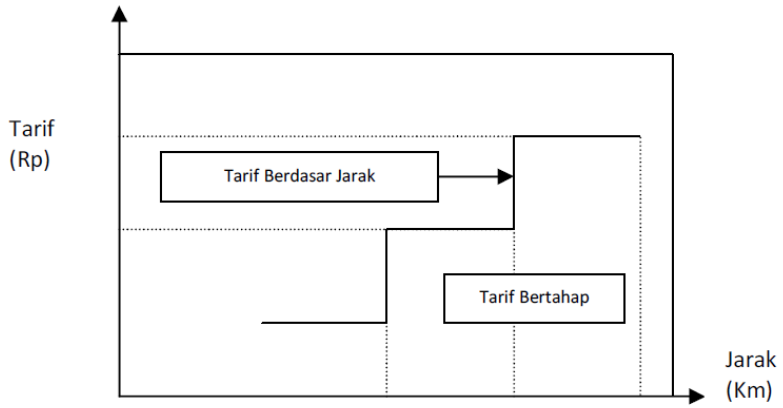
Yakni tarif yang dihitung berdasarkan jarak yang ditempuh. Tarif yang dikenakan pada penumpang berdasarkan panjang kilometer perjalanan yang ditempuh oleh penumpang.



Gambar 2 Kurva Tarif Seragam *(Flat fare)*
Sumber: LPM-ITB (1997)

b) Tarif Bertahap

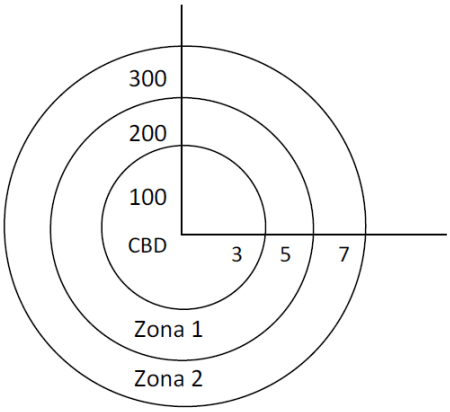
Tarif bertahap merupakan penentuan tarif atau biaya jasa angkutan yang ditentukan berdasarkan jarak yang ditempuh oleh penumpang. Penentuan tarif biasanya dilakukan dengan adanya penggalan-penggalan rute, yang pada umumnya jarak antar titik berkisar antara 2-3 km.



Gambar 3 Kurva Tarif Bertahap
Sumber: LPM-ITB (1997)

c)Tarif Zona

Penentuan tarif berdasar zona merupakan bentuk penyederhanaan dari tarif bertahap dengan daerah pelayanan perangkutan dibagi dalam wilayah zona-zona. Pusat kota biasanya sebagai zona terdalam dan dikelilingi oleh zona terluar yang tersusun seperti sebuah sabuk.daerah pelayanan perangkutan juga dibagi-bagi kedalam zonazona yang berdekatan. Jika terdapat jalan melintang dan melingkar, panjang jalan ini harus dibatasi dengan membagi zona-zona kedalam sektor-sektor.



Gambar 4 Kurva Tarif Berdasarkan Zona
Sumber: LPM-ITB (1997)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Perhitungan biaya operasional kendaraan dihitung berdasarkan biaya operasional tetap dan biaya operasional tidak tetap. Biaya operasional tetap dihitung berdasarkan biaya administrasi kendaraan, sedangkan biaya tidak tetap mencakup biaya-biaya tambahan yang harus ditanggung pemilik atau investor selama operasional kendaraan berlangsung.

Biaya Operasional Kendaraan Kuta Line

Perhitungan BOK Tetap per Tahun

Biaya Penyusutan (BP)

= 29.885.714,29 /th

Biaya Bunga Modal (BB)

= 2,5 x 11.120.000,00

= 27.800.000,00 /th

Biaya administrasi Kendaraan

biaya STNK/th	:	2.317.000,00	/th
biaya kir/th	:	105.000,00	/th
biaya ijin usaha angkutan	:	1.000.000,00	/th
biaya izin trayek	:	1.000.000,00	/th
total	:		4.422.000,00 /th

BOK TETAP

Total BOK tetap/th = BP/th + BBM/th + admin/ th

= **62.107.714,29 /th**

Perhitungan BOK Tidak Tetap per Tahun

Biaya Awak Kendaraan

BAK/th = Gaji/Bln (12 bln).

11.600.000,00 x 12

= 139.200.000,00 /th

Biaya BBM

Harga Solar :

5.650,00

Konsumsi bahan bakar : 1 liter : 10 Km

1 Hari2 Trip

BBBM/th = BBM/hr x JHO/th

1 liter 10 Km

= (5650 x 4.77 lt/hr) x 364 = 9.809.982,00 /th

Biaya Ban

Jumlah Ban = 4 Ban

Daya Tempuh = 25.000 Km

BB = (1/25000) x 4 x jarak tempuh per tahun (JT/th = JT/hari x Jho)

= 2 unit/ th

1,39

Biaya ban per tahun "

2 unit/ th x Rp.1200.000 = 2.400.000,00 /th

Biaya pemakaian Aki

BPA/th = 1 x 700.000,00 = 700.000,00 /th

Biaya Service Kecil

Service kecil dilakukan setiap 5000 Km

a. Biaya Bahan

oli mesin	=	3.5 lt x 30.000 / liter	=	105.000,00	/th
gemuk	=	0.5kg x 71500/kg	=	35.750,00	/th
Oli Transmisi	=	2 lt x 37500/ lt	=	9.375,00	/th
Oli Gardan	=	2 lt x Rp. 31000/ lt	=	62.000,00	/th
		TOTAL	=		
				212.125,00	

Biaya Service besar

service besar dilakuka tiap 30.000 Km, terdiri atas

a. biaya bahan

oli mesin	=	3.5 lt x 30.000/lt	=	105.000,00
oli garden	=	2 lt x 31.000/lt	=	62.000,00
oli transmisi	=	2 lt x 37.500 / lt	=	75.000,00
gemuk	=	0.5 kg x 71500/kg	=	35.750,00
Minyak Rem	=	0,25lt x35.000/lt	=	875.000,00
Filter Oli	=	1 bh x 165000/bh	=	165.000,00
Filter Udara	=	1bh x 440.000/bh	=	440.000,00
Elemen Lain	=	1 bh x 750.000/bh	=	750.000,00
b. biaya service diluar			=	250.000,00
				2.757.750,00

dengan jarak tempuh 15.466 km per tahun, service besar dilakukan 0,5 kali dalam setahun, atau 1 kali setahun, sehinga biaya yg disiapkan :

= **2.757.750,00**

Total BOK tidak tetap/ th = BAK+ BBM+ BB + BPA + BSK + BSB + BCB

= 155.079.857,00/th

Biaya Operasional Kendaraan Ubud *Line*

A Perhitungan BOK Tetap per Tahun

1 Biaya Penyusutan (BP)

= 29.885.714,29 /th

2 Biaya Bunga Modal (BB)

= 2,5 x 11.850.000,00

= 29.625.000,00 /th

3 Biaya administrasi Kendaraan

biaya STNK/th	:	2.317.000,00	/th
biaya kir/th	:	105.000,00	/th
biaya ijin usaha angkutan	:	1.000.000,00	/th
biaya izin trayek	:	1.000.000,00	/th
total	:	4.422.000,00	/th

BOK TETAP

Total BOK tetap/th = BP/th + BBM/th + admin/ th
= 63.932.714,29/th

B Perhitungan BOK Tidak Tetap per Tahun

1 Biaya Awak Kendaraan

BAK/th = Gaji/Bln (12 bln).
11600000 x 12
= 139.200.000,00

2 Biaya BBM

Harga Solar : 5.650,00
Konsumsi bahan bakar : 1 liter : 10 Km
1 Hari2 Trip
BBBM/th = BBM/hr x JHO/th
1 liter = 10 Km
(5650 x 15.6 lt/hr) x 364 = 32.082.960,00

3 Biaya Ban

Jumlah Ban = 4 Ban
Daya Tempuh = 25.000 Km
BB = (1/25000) x 4 x jarak tempuh per tahun (JT/th = JT/hari x Jho)
4,54 = 5 unit/ th

	Biaya ban per tahun 5 unit/ th x Rp.1200.000				=	6.000.000,00
4	Biaya pemakaian Aki BPA/th	=	1	x	700.000,00	= 700.000,00
5	Biaya Service Kecil Service kecil dilakukan setiap 5000 Km					
	a. Biaya Bahan					
	oli mesin	=	3.5 lt x 30.000 / liter		=	105.000,00
	gemuk	=	0.5kg x 71500/kg		=	35.750,00
	Oli Transmisi	=	2 lt x 37500/ lt		=	9.375,00
	Oli Gardan	=	2 lt x Rp. 31000/ lt		=	62.000,00
				TOTAL	=	212.125,00
6	Biaya Service besar service besar dilakuka tiap 30.000 Km, terdiri atas:					
	a. biaya bahan					
	oli mesin	=	3.5 lt x 30.000/lt		=	105.000,00
	oli garden	=	2 lt x 31.000/lt		=	62.000,00
	oli transmisi	=	2 lt x 37.500 / lt		=	75.000,00
	gemuk	=	0.5 kg x 71500/kg		=	35.750,00
	Minyak Rem	=	0,25lt x35.000/lt		=	875.000,00
	Filter Oli	=	1 bh x 165000/bh		=	165.000,00
	Filter Udara	=	1bh x 440.000/bh		=	440.000,00
	Elemen Lain	=	1 bh x 750.000/bh		=	750.000,00
	b. biaya service diluar				=	250.000,00
						2.757.750,00

dengan jarak tempuh 15.466 km per tahun, service besar dilakukan 0,5 kali dalam setahun, atau 1 kali setahun, sehinga biaya yg disiapkan :

		= 2.757.750,00
Total BOK tidak tetap/ th	= BAK+ BBM+ BB + BPA + BSK + BSB + BCB	
	= Rp. 180.952.835.000.00	

Perhitungan biaya operasional kendaraan total pertahun untuk masing-masing *line* adalah sebagai berikut :

<u>Kuta Line</u>

BOK total/ th	=	BOK tetap/ th + BOK tdk tetap/ th 217.187.571,29 /th
BOK total/bln	=	18.098.964,27 /bln
BOK total/hr	=	754.123,51 /hr

BOKtotal+Margin 15%	=	217.187.571,29	+	32.578.135,69
	=	**249.765.706,98**	**/th**	
BOKtotal+Margin15% / bln	=	20.813.808,91	/bln	
BOktotal+Margin15% / hari	=	867.242,04	/hr	

Ubud Line

BOK total/ th	=	BOK tetap/ th + BOK tdk tetap/ th		
		244.885.549,29	/th	
BOK total/bln	=	20.407.129,11	/bln	
BOK total/hr	=	850.297,05	/hr	
BOKtotal+Margin 15%	=	244.885.549,29	+	36.732.832,39
	=	**281.618.381,68**	**/th**	
BOKtotal+Margin15% / bln	=	23.468.198,47	/bln	
BOktotal+Margin15% / hari	=	977.841,60	/hr	

Proyeksi Pendapatan

Dalam penentuan proyeksi pendapatan yang diperoleh maka dilakukan survey jumlah penumpang yang kemudian yang kemudian dikalikan dengan jumlah *trip* dan jumlah armada. Dalam memprediksikan pendapat perlu juga memperkirakan rata-rata pertumbuhan demand pada kawasan sebesar 5% per tahunnya. Proyeksi pendapatan pada masing-masing *line* dapat dilihat sebagai berikut:

Kuta Line

Tabel 1 Proyeksi Pendapatan Untuk Kuta *Line*

thn	pnp/hr/2 trip (org)	penumpang/th (org)	tarif (Rp)	pendapatan/ hr (Rp)	pendapatan/th (org)
2018	164	44936	20,000.00	3,280,000.00	898,720,000.00
2019	253	92092	20,000.00	5,060,000.00	1,841,840,000.00
2020	364	132.496	20,000.00	7,280,000.00	2,649,920,000.00
2021	382	139.121	24,000.00	9,172,800.00	3,338,899,200.00
2022	401	146.077	28,000.00	11,236,680.00	4,090,151,520.00
2023	421	153.381	28,000.00	11,798,514.00	4,294,659,096.00
2024	442	161.050	32,000.00	14,158,216.80	5,153,590,915.20
2025	465	169.102	32,000.00	14,866,127.64	5,411,270,460.96

Ubud Line

Tabel 4.2 Proyeksi Pendapatan Untuk Ubud *Line*

thn	pnp/hr/2 trip (org)	penumpang/th (org)	tarif (Rp)	pendapatan/ hr (Rp)	pendapatan/th (org)
2018	54	14796	80,000.00	4,320,000.00	1,183,680,000.00
2019	80	29120	80,000.00	6,400,000.00	2,329,600,000.00
2020	140	50.960	80,000.00	11,200,000.00	4,076,800,000.00
2021	147	53.508	85,000.00	12,495,000.00	4,548,180,000.00
2022	154	56.183	90,000.00	13,891,500.00	5,056,506,000.00
2023	162	58.993	90,000.00	14,586,075.00	5,309,331,300.00
2024	170	61.942	95,000.00	16,166,233.13	5,884,508,857.50

2025	179	65.039	95,000.00	16,974,544.78	6,178,734,300.38

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, maka dapat dambil kesimpulan dalam pengoperasian bus kura-kura, terdapat 8 trayek yang melayani selama 364 hari dalam setahun.Armada yang dioperasikan berupa bus sedang, dan minibus dengan konfigurasi kursi 15 seat dan 12 seat. Dalam analisis ini, diambil analisis untuk Rute Kuta dan Ubud. Hal ini dikarenakan kedua rute tersebut merupakan rute terpadat dalam pengoperasian Kura-Kura Bus.

REFERENSI

Choirul, Ilham.2015. Keliling Bali Makin Asyik dengan Bus Kura-Kura. http://sidomi.com/357270/keliling-bali-makin-asik-dengan-bus-kura-kura/.

Lestari, Ayu, Dyah. 2014. *Jurnal Ilmiah Analisis Kelayakan Finansial Pengoperasian Angkutan Anak Sekolah Wilayah Denpasar Selatan.* Denpasar ; Universitas Udayana.

Wirasutama, Putra, Cokorda. 2014. *Tesis Analisis Kelayakan Finansial Angkutan Pariwisata di Provinsi Bali (Studi Kasus pada PT. GD Bali dan PT. Amanda Legian Tours.* Denpasar ; Universitas Udayana.

Koesoemobroto, Soewarso. 2005. *Tesis Evaluasi Kelayakan Investasi Angkutan Bus Umum Jurusan Puri Anjasmoro (PRPP)- Undip- Klipang Kota Semarang.* Semarang ; Universitas Diponegoro.

Pradnyana, Adi, Ketut, I Dewa. 2011. *Tesis Analisis Pengoperasian Angkutan Kota Anak Sekolah Kota Denpasar (Studi Kasus: Kawasan Pendidikan Jalan Kamboja).* Denpasar ; Universitas Udayana.

Kura-Kura Bus. Tt. *Ticket Info.* http://kura2bus.com/page/ticket_info.
Kura-Kura Bus. Tt. *Ubud Line.* http://kura2bus.com/line/ubud.
Kura-Kura Bus. Tt. *Kuta Line.* http://kura2bus.com/line/kuta.
Kura-Kura Bus. Tt. *Bus Basic.* http://kura2bus.com/page/bus_basics.
Kura-Kura Bus. Tt. Time Schedule. http://kura2bus.com/page/bus_basics.