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

Faculty of Education
University of Pahlawan Tuanku Tambusai
ISSN 2775-771X (Online)
ISSN 2962-570X **(Printed)**
5 (3) 2025, Page: 28087-28096

Analisis Kelayakan Finansial Angkutan Kura-Kura Bus

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

Published: Oktober, 2025

ABSTRACT

Manfaat transportasi antara lain meningkatkan efisisensi, dalam hal ini transportasi merupakan elemen penting dalam pembangunan ekonomi, transportasi yang baik dapat meningkatkan kualitas hidup dengan menyediakan akses yang lebih baik ke sarana fasilitas maupun layanan yang tersedia. Infrastruktur merupakan salah satu komponen sistem transportasi, yang bermanfaat untuk meningkatkan mobilitas dan efisiensi. Sebagai salah satu penyokong pembangunan sudah sewajarnya sistem transportasi khususnya transportasi darat perlu di perhatikan, dimana biaya pembangunan dan pemeliharaan sistem transportasi dapat sangat tinggi. Sebagai salah satu penyokong pembangunan nasional, maka perlu menaruh perhatian besar terhadap transportasi terutama transportasi darat. Hal ini dikarenakan transportasi darat sangat memegang andil yang paling besar terhadap kontribusi pangsa angkutan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya.

Kelayakan finansial dari angkutan pariwisata Kura-Kura bus dilakukan sebagai referensi untuk pengembangan maupun sebagai pertimbangan investasi untuk pengembangan moda transportasi umum pariwisata sebagai salah satu penunjang. Lingkup bahasan analisa yang dilakukan adalah kajian finansial berbasis pada survey yang dilakukan untuk 2 rute yang paling banyak jumlah penumpangnya, yakni Kuta Line dan Ubud Line. Metode analisis kelayakan dengan perhitungan NPV, IRR dan BCR dan analisis sensitifitas.

Berdasarkan analisis finansial dengan kriteria investasi NPV, BCR dan IRR yang telah dilakukan dengan skenario tarif Rp.20.000 untuk Kuta *Line* dan Rp. 80.000,- untuk Ubud *Line*, dikatakan layak secara finansial, dengan perolehan pada jalur kuta line memiliki nilai NPV (1,093,204,686) > 0, BCR (1.072283238) > 1 dan IRR (23%) > i (17%) dan Ubud Line sebesar NPV (13,535,401,997) >0 dan BCR (3.974108974)>1 dan IRR (2723%) > i (17%)..

Analisis sensitivitas dengan menggunakan pengaruh variasi nilai discount rate tehadap nilai NPV diperoleh bahwa bahwa untuk jalur kuta (Kuta *line*) investasi dapat dikatakan tidak layak apabila tingkat suku bunga pertahun atau discount ratenya mencapai 23%. Sedangkan untuk jalur Ubud (Ubud *Line*) tingkat suku bunga sama sekali tidak berpengaruh terhadap nilai NPV.

Keywords: NPV, BCR,IRR, Analisis Sensitifitas

© 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

Transporttasi merupakan salah satu komponen dalam elemen hidup dan kehidupan dimana terjadi suatu proses memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Manfaat transportasi antara lain meningkatkan efisisensi, dalam hal ini transportasi merupakan elemen penting dalam pembangunan ekonomi, transportasi yang baik dapat meningkatkan kualitas hidup dengan menyediakan akses yang lebih baik ke sarana fasilitas maupun layanan yang tersedia. Infrastruktur merupakan salah satu komponen sistem transportasi, yang bermanfaat untuk meningkatkan mobilitas dan efisiensi. Sebagai salah satu penyokong pembangunan sudah sewajarnya sistem transportasi khususnya transportasi darat perlu di perhatikan, dimana biaya pembangunan dan pemeliharaan sistem transportasi dapat sangat tinggi. Sistem transportasi yang efisien dan efektif mendukung kegiatan ekonomi, sosial dan budaya masyarakat.

Bali menjadi destinasi tujuan wisata dunia mengalami pembangunan yang berimbas pada peningkatan pendapatan ekonomi. Sebagai kawasan pariwisata dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi mengakibatkan pengembangan pembangunan berbagai sektor khusunya infrastruktur. Pengembangan sektor pariwisata ini menyebabkan beberapa pihak mengembangkan transportasi berbasis pariwisata

Tujuan dari diadakannya jenis angkutan ini yakni sebagai fasilitasi bagi para turis atau pengunjung yang ingin berwisata di Pulau Bali, namun berbasis pada angkutan umum. Angkutan pariwisata berbasis

angkutan trasnportasi massal ini, 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

Berdasarkan pengembangan transportasi berbasis pariwisata tersebut, maka perlu menganalisis kelayakan finansial dari angkutan pariwisata seperti Kura-Kura Bus. Analisis tersebut sebagai referensi untuk pengembangan maupun sebagai pertimbangan investasi untuk pengembangan moda transportasi umum pariwisata sebagai salah satu penunjang. Lingkup bahasan analisa yang dilakukan adalah kajian finansial berbasis pada survey yang dilakukan untuk 2 rute yang paling banyak jumlah penumpangnya, yakni Kuta Line dan Ubud Line. Metode analisis kelayakan dengan perhitungan NPV, IRR dan BCR

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.



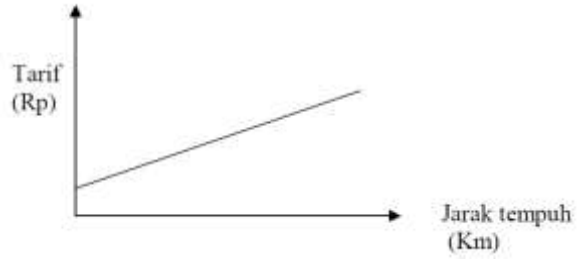
Gambar 1 Kurva Tarif Seragam *(Flat fare)*
Sumber: LPM-ITB (1997)

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

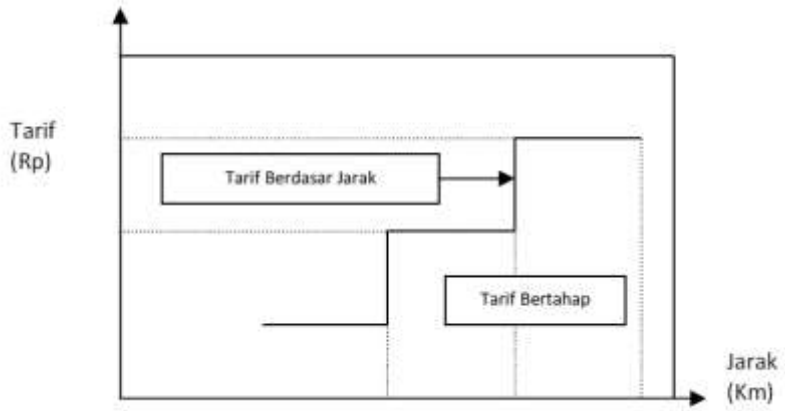
Yakni tarif yang dihitung berdasarkan jarak yang ditempuh. Tarif yang dikenakan pada penumpang berdasarkan panjang kilometer perjalanan yang ditempuh oleh penumpang.



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

b) Tarif Bertahap

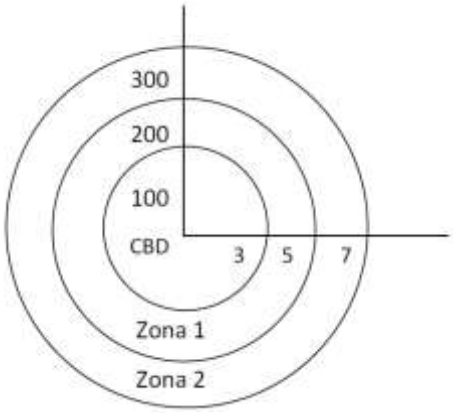
Tarif bertahap merupakan penentuan tarif atau biaya jasa angkutan yang ditentukan berdasarkan jarak yang ditempuh oleh penumpang. Penentuan tarif biasanya dilakukan dengan adanya penggalan-penggalan rute, yang pada umumnya jarak antar titik berkisar antara 2-3 km.



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)

Metode Analisis NPV

Net present value (NVP) ialah metode yang menghitung nilai bersih atau netto pada waktu sekarang atau present. Yang dimaksud dari present ialah tentang penjelasasn waktu awal perhitungan yang bertepatan dengan evaluasi dilakukan atau disebut pada periodeke-0 dalam perhitungan cash flow investasi. Suatu cash flow investasi tidak selalu dapat diperoleh secara lengkap, yang terdiri dari cash-in dan cash-out, dapat juga diukur langsung aspek biayanya saja. Cash flow yang hanya benefit, perhitungannya disebut present worth of benefit (PWB), sedangkan jika yang diperhitungkan hanya cash-out ialah present worth of cost (PWC) sementara NPV diperoleh dari NPV = PWB – PWC. NPV > 0 maka investasi tersebut menguntungkan atau layak (feasible) NPV < 0 maka investasi tersebut tidak menguntungkan atau tidak layak (Unfeasible).

Metode Analisa BCR (Benefit Cost Ratio)

Santosa, (2018), Menyatakan BCR (Benefit Cost Ratio) merupakan perbandingan sedemikian rupa sehingga pembilangnya terdiri dari present value total dari benefit, sedangkan penyebutnya terdiri dari present value total dari biaya bersih. Metode ini biasanya digunakan pada tahap awal dalam evaluasi perencanaan investasi. Rumus umum yang digunakan dalam menghitung nilai Benefit Cost Ratio yaitu: $BCR = Benefit\ Cost$ (3) Untuk menilai kelayakan usaha atau proyek dari segi Benefit Cost Ratio adalah jika, BCR ≥ 1, maka investasi layak (feasible), BCR <1, maka investassi tidak layak (unfeasible).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kelayakan Finansial

Berdasarkan hasil perhitungan proyeksi pendapatan, pengeluaran dan penyusutan maka disusunlah analisa cashflow yang diproyeksikan. Digunakan diskon rate 17%, dengan kenaikan BOK tiap tahun 5%.

Tabel 1 Analisis Kelayakan Finansial Untuk Kuta Line

						7=4*6	8=1*6
1	**2**	**3**	**4=2+3**	**5=1-4**	**6**	**nilai sekarang DR=17%**	
Pendapatan	**Investasi**	**BOK/tahun**	**Total Pengeluaran**	**Net Cash Flow**	**DR=17%**	**pengeluaran**	**manfaat**
898,720,000	2,230,116,000.00	1,748,359,949	3,978,475,949	(3,079,755,949)	1.000	3,978,475,949	898,720,000
1,841,840,000	1,062,516,000.00	1,835,777,946	2,898,293,946	(1,056,453,946)	0.855	2,477,174,313	1,574,222,222
	1,062,516,000		3,049,194,893	(399,274,893)	0.731		

2,649,920,000	.00	1,986,678,893				2,227,478,189	1,935,802,469
4,173,624,000	1,062,516,000.00	2,149,983,899	3,212,499,899	961,124,101	0.624	2,005,790,349	2,605,887,939
4,382,305,200	-	2,326,712,575	2,326,712,575	2,055,592,625	0.534	1,241,650,278	2,338,617,381
4,601,420,460	-	2,517,968,349	2,517,968,349	2,083,452,111	0.456	1,148,473,445	2,098,759,188
6,441,988,644	-	2,724,945,347	2,724,945,347	3,717,043,297	0.390	1,062,288,857	2,511,335,781
6,764,088,076	-	2,948,935,854	2,948,935,854	3,815,152,222	0.333	982,571,795	2,253,762,880
						15,123,903,175	16,217,107,862

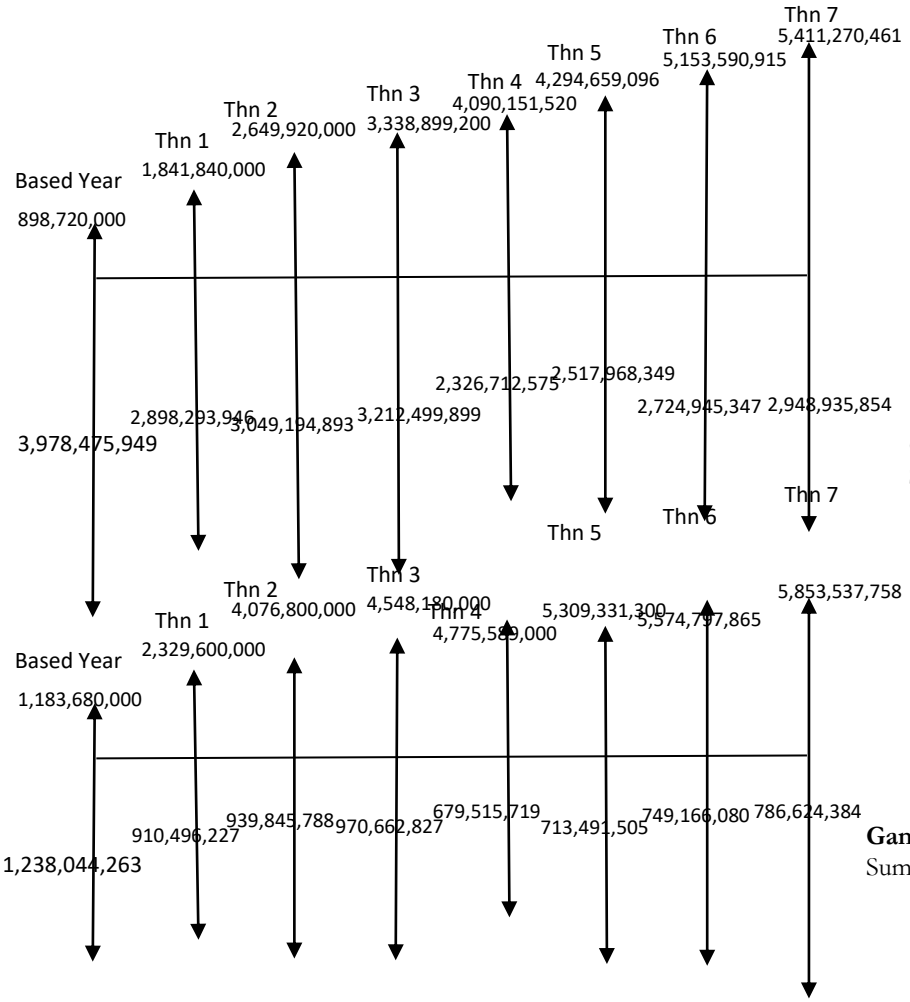
NPV	1,093,204,686
BCR	1.072283238
IRR	23%

Tabel 2 Analisis Kelayakan Finansial Untuk Ubud Line

						7=4*6	**8=1*6**
1	**2**	**3**	**4=2+3**	**5=1-4**	**6**	**nilai sekarang DR=17%**	
pendapatan	**investasi**	**BOK/tahun**	**total pengeluaran**	**net cash flow**	**DR=17 %**	**pengeluaran**	**manfaat**
1,183,680,000	679,005,000.00	559,039,263	1,238,044,263	(54,364,263)	1.000	1,238,044,263	1,183,680,000
2,329,600,000	323,505,000.00	586,991,227	910,496,227	1,419,103,773	0.855	778,201,903	1,991,111,111
4,076,800,000	323,505,000.00	616,340,788	939,845,788	3,136,954,212	0.731	686,570,084	2,978,157,645
4,548,180,000	323,505,000.00	647,157,827	970,662,827	3,577,517,173	0.624	606,053,290	2,839,749,677
4,775,589,000	-	679,515,719	679,515,719	4,096,073,281	0.534	362,623,596	2,548,493,300
5,309,331,300	-	713,491,505	713,491,505	4,595,839,795	0.456	325,431,432	2,421,645,217
5,574,797,865	-	749,166,080	749,166,080	4,825,631,785	0.390	292,053,850	2,173,271,349
5,853,537,758	-	786,624,384	786,624,384	5,066,913,374	0.333	262,099,609	1,950,371,723
						4,551,078,026	18,086,480,023

NPV	13,535,401,997
BCR	3.974108974
IRR	2723%

Diagram Cash flow untuk masing-masing line dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 5 *Cashflow* Kuta *Line*
Sumber : Hasil Analisis

Gambar 6 *Cashflow* Ubud *Line*
Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat pada jalur kuta line memiliki nilai NPV (1,093,204,686) > 0, BCR (1.072283238) > 1 dan IRR (23%) > i (17%). Dengan demikian investasi tersebut dapat dikatakan layak. Untuk jalur Ubud nilai NPV (13,535,401,997) >0 dan BCR (3.974108974)>1 dan IRR (2723%) > i (17%). maka investasi dikatakan layak.

Analisis Sensitivitas

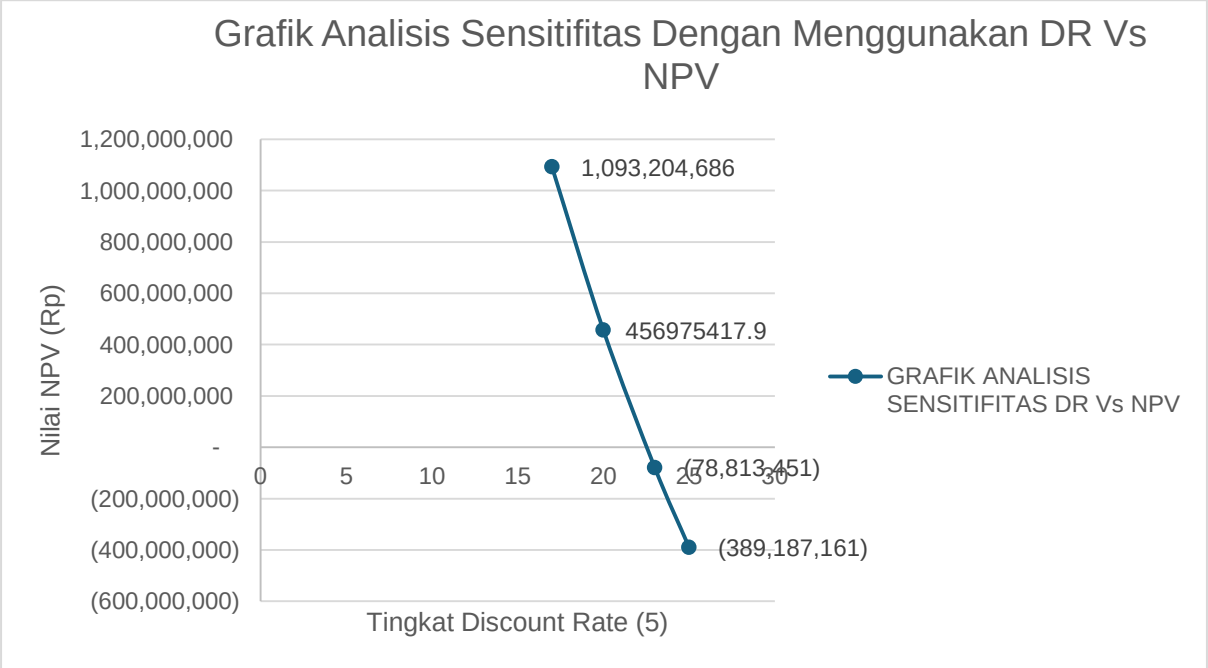
Analisis sensitifitas dilakukan dengan menggunakan pengaruh antara discount rate terhadap nilai NPV. Hasil analisis akan diperoleh pada discount rate berapa nilai NPV memiliki nila yang sangat minim bahkan plus sehingga investasi dapat dikatakan tidak layak. Adapun analisis invetasi dilakukan sama dengan tingkat discount rate yang berbeda beda menggunakan system trial and error. Adapun hasil perhitugan NPV berdasarkan variasi discount rate tersebut dapat dilihat sebagai berikut:

a. Kuta Line

Tabel 3 Analisis Pengaruh variasi nilai DR terhadap nilai NPV pada Kuta *Line*

Tingkat DR	NPV (Rp)
17%	1,093,204,686
20%	456,975,418
23%	(78,813,451)
25%	(389,187,161)

Sumber: Hasil Analisis



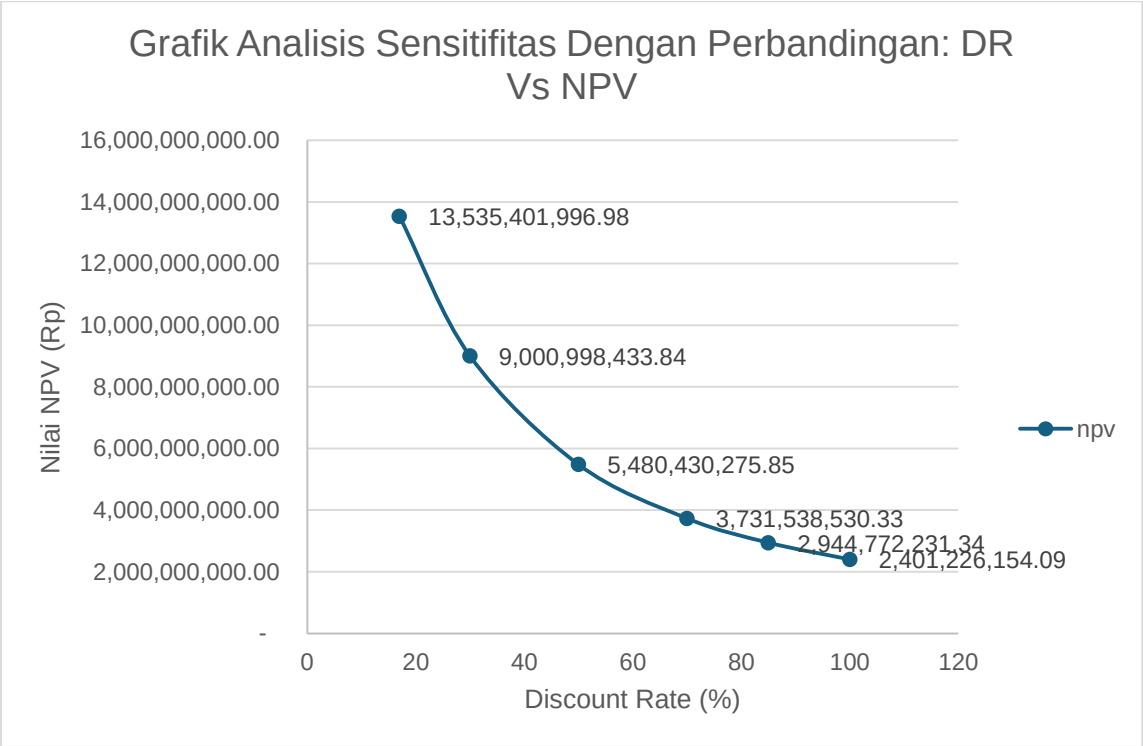
Gambar 7 Grafik Analisis Sensitifitas Untuk Kuta *Line*
Sumber : Hasil Analisis

b. Ubud Line

Tabel 4. Analisis Pengaruh variasi nilai DR terhadap nilai NPV pada Ubud *Line*

Tingkat DR	NPV (Rp)
17%	13,535,401,996.98
30%	9,000,998,433.84
50%	5,480,430,275.85
70%	3,731,538,530.33
85%	2,944,772,231.34
100%	2,401,226,154.09

Sumber: Hasil Analisis



Gambar 8 Grafik Analisis Sensitifitas Untuk Ubud *Line*
Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil analisis sensitifitas tesebut, maka dapat dilihat bahwa untuk jalur kuta (Kuta *line)* investasi dapat dikatakan tidak layak apabila tingkat suku bunga pertahun atau discount ratenya mencapai 23%. Sedangkan untuk jalur Ubud (Ubud *Lin*e) tingkat suku bunga sama sekali tidak berpengaruh terhadap nilai NPV. Dapat dikatakan bahwa seberapapun tingkat suku Bunga yang terdapat pada tiap tahun maka investasi ini akan layak.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis finansial dengan kriteria investasi NPV, BCR dan IRR yang telah dilakukan dengan skenario tarif Rp.20.000 untuk Kuta *Line* dan Rp. 80.000,- untuk Ubud *Line*, dikatakan layak secara finansial, dengan perolehan pada jalur kuta line memiliki nilai NPV (1,093,204,686) > 0, BCR (1.072283238) > 1 dan IRR (23%) > i (17%) dan Ubud Line sebesar NPV (13,535,401,997) >0 dan BCR (3.974108974)>1 dan IRR (2723%) > i (17%)..

Analisis sensitivitas dengan menggunakan pengaruh variasi nilai discount rate tehadap nilai NPV diperoleh bahwa bahwa untuk jalur kuta (Kuta *line*) investasi dapat dikatakan tidak layak apabila tingkat suku bunga pertahun atau discount ratenya mencapai 23%. Sedangkan untuk jalur Ubud (Ubud *Line*) tingkat suku bunga sama sekali tidak berpengaruh terhadap nilai NPV.

REFERENSI

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

Chriswahyudi,dkk. April 2021, ANALISA KELAYAKAN INVESTASI ALAT PENGOLAHAN KERAK TEMBAGA DI PT. TEMBAGA MULIA SEMANAN. Jurnal Penelitian dan Aplikasi Sistem & Teknik Industri (PASTI), Vol. XV, No. 1, April 2021, 46-58.

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.