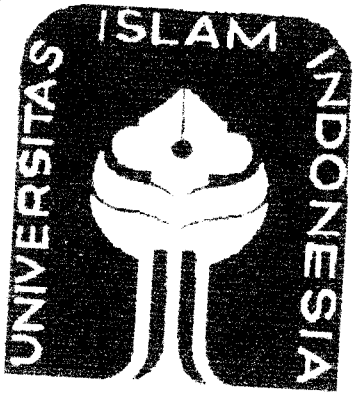
PERPUSTAKAAN FTSP UII
HADIAH
TGL. TERIMA : 10 Maret 2006
NO. JUDUL : 006942
NO. INV. : 5120000694200 1
NO. INDUK :

TUGAS AKHIR

KUALITAS LAYANAN KERETA API PRAMBANAN EKSPRES (PRAMEKS)

Diajukan Kepada Universitas Islam Indonesia Jogjakarta Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Derajat Sarjana Strata Satu (S1) Teknik Sipil

PERPUSTAKAAN FTSP UII
TIDAK UNTUK DIPINJAMKAN



ERFAN ISFARENDI
98 511 049

ASHARI BRAMANTYO
98 511 125

JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
JOGJAKARTA
2006

PERPUSTAKAAN FTSP UII
TIDAK UNTUK DIPINJAMKAN

TUGAS AKHIR

KUALITAS LAYANAN KERETA API PRAMBANAN EKSPRES (PRAMEKS)

Diajukan Kepada Universitas Islam Indonesia Jogjakarta Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Derajat Sarjana Strata Satu (S1) Teknik Sipil

Disusun Oleh :

ERFAN ISFARENDI
98 511 049

ASHARI BRAMANTYO
98 511 125

Disetujui :
Pembimbing

Ir. H. Moh. Sigit, D S, MS.
Tanggal :

PERSEMBAHAN
Bram

Dengan ucap syukur, ijinkanlah Bram mempersembahkan dan berterima kasih kepada pihak-pihak yang telah mendukung semua ini, terutama kepada :

Allah SWT... atas ijin-Mu hamba ada dan atas ridho-Mu pula hamba melalui ini semua

Bapak H. Subariman dan Ibu Hj. Titik Sumaryati... beribu ucapan terimakasih pun rasanya tak sanggup[mempresentasikan rasa terimakasih yang ada, semua ini Bram dedikasikan untuk Bapak dan Ibu

Adik-adikku, Pipit dan (alm) Ririn... terimakasih atas dorongan dan motivasinya yang tiada henti

Keluarga besar Trah Hadiprayitno dan Trah Hadipuspito ...atas doa restu yang diberikan

Keluarga besar di Jogjakarta, Jakarta, Surabaya...atas segala perhatian yang diberikan

Bapak Luthfi Hasan ...terimakasih untuk menjadi dosen wali sekaligus pembimbing langkah saya selama masa perkuliahan, salut atas segala pemikiran Bapak

Bapak Sigit...terimakasih atas bimbingan dan pengarahan selama proses pengerjaan Tugas Ahkir

Seluruh jajaran dosen pengampu pada Jurusan Teknik Sipil...yang telah memberikan ilmu-ilmunya yang berguna kepada saya, semoga amal baik Bapak dan Ibu sekalian mendapat balasan yang setimpal dan dilipatgandakan oleh Allah SWT

Teman-teman seperjuangan di Civil D'98 (Delaville)...Sigit, Bambang, Nurdin, Dani, Iwan, Purwanto, Adjonk, Ibnu, Tomo, Akhyar, Akbar dan semua teman-teman yang telah lulus dan veteran yang masih tersisa

Teman-teman KKN E-115 Angkatan XXV, Giwangan, Umbulharjo...terimakasih untuk 4 bulan yang menyenangkan dan membahagiakan di lokasi!

Teman-teman di Santan...Danang, Arius, Antok, Awan, Banu, Rahmad, Toni, Doni, Samsuri, Reval,,Bg, Gethuk , Aconk dan semua yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, terimakasih atas dukungannya

And Last but Not Least...
Erfan Isfarendi...terimakasih atas kerjasamanya, you are the best partner!

MOTTO

"...Mereka (Para Malaikat) menjawab: Maha suci Engkau ya Allah. Tidaklah kami mengetahui sesuatu ilmu melainkan hanya apa-apa yang Engkau beritahulah kepada kami. Sesungguhnya Engkau Maha Tahu lagi Maha Bijaksana".

QS Al-Baqarah (2) : 32

"...Allah tidak akan merubah nasib suatu kaum hingga mereka sendiri merubah dirinya".

QS Ar-Ra'd (13) : 11

"...Katakanlah, apakah sama orang yang mengetahui dengan orang yang tidak mengetahui? Sesungguhnya orang yang berakallah yang dapat menerima pelajaran".

QS Az-Zumar (39) : 9

"...Allah meninggikan orang yang beriman di antara kamu dan orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat".

QS Mujadilah (58) : 11

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اَلسَّلَامُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللَّهِ وَبَرَكَاتُهُ

Syukur Alhamdulillah, kami panjatkan kepada Raja dari segala Raja , ALLAH SWT, yang senantiasa mencurahkan rahmat serta hidayah - Nya kepada seluruh ciptaan – Nya, dan atas kehendak serta ridho – Nya sehingga kami dapat menyusun dan menyelesaikan Tugas Akhir dengan judul : "Kualitas Layanan Kereta api Prameks" yang disusun guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar sajana Strata – 1 (S1) pada jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia Jogjakarta.

Sholawat serta salam tetap tercurah kepada Nabi Muhammad SAW. Alhamdulillah, tugas akhir ini dapat selesai berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis ingin memberikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada :

1. Bapak Ir. Moh Sigit D S, MS selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan bimbingan dalam penyusunan Tugas Akhir ini sehingga dapat terselesaikan dengan baik.
2. Bapak Ir. H. Balya Umar, Msc selaku dosen penguji yang telah meluangkan waktu dalam penyusunan Tugas Akhir ini.
3. Bapak Berlian Kushari, ST, M.Eng selaku dosen penguji yang telah meluangkan waktu dalam penyusunan Tugas Akhir ini.
4. Bapak Ir. H. Munadhir, MS dan selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil.
5. Segenap Pengajar/Pengampu jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia.
6. Teman-teman Teknik Sipil '98 yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

7. Dan semua pihak yang telah membantu terselesaikannya Tugas Akhir ini.

Penulis hanya mampu berdo'a semoga ketulusan dan keikhlasan tersebut mendapat balasan dari Allah. Semoga karya ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Kebenaran datangnya hanya dari ALLAH SWT, tetapi kesalahan samata-mata dari kita sendiri. Kami menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga kritik dan saran yang sifatnya membangun sangat kami harapkan.

Semoga karya kecil dan sederhana ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Amiin.

وَالسَّلَامُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللهِ وَبَرَكَاتُهُ

Jogjakarta, 2006

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL i
LEMBAR PENGESAHAN ii
PERSEMBAHAN iii
MOTTO v
KATA PENGANTAR vi
DAFTAR ISI viii
DAFTAR GAMBAR xii
DAFTAR TABEL xiv
LAMPIRAN xvi
INTISARI xvii

BAB I PENDAHULUAN 1
A. Latar Belakang 1
B. Rumusan Masalah 2
C. Tujuan Penelitian 3
D. Manfaat Penelitian 3
E. Batasan Masalah 4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA 5
A. Penelitian yang Pernah Dilakukan 5
B. Literatur yang Menunjang Penelitian 5
C. Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) 7

BAB III LANDASAN TEORI 9
A. Karateristik Transportasi Kereta Api 9

C. Parameter Kinerja Operasi Kereta 12
C.1. Kecepatan Operasi (*Operating Speed*) 12
C.2. Kelambatan Kereta 14
C.3. Frekuensi Pelayanan 14
C.4. Estimasi Biaya Operasi Kereta Api 15
C.5. Load Faktor 16

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN 18
A. Pengumpulan Data 18
B. Perencanaan Kuesioer 18
C. Alat Yang Dipakai 19
D. Penentuan Jumlah Sampel 19
E. Lokasi Dan Waktu Penelitian 20
F. Cara Survai 20
G. Kesulitan Yang Dihadapi Dan Cara Mengatasinya 21
H. Langkah-Langkah Penelitian 22

BAB V KARAKTERISTIK PENUMPANG KERETA API 24
A. Angkutan Kereta Api Prameks 24
A.1. Pengoperasian kereta api Prameks 25
A.2 Jumlah penumpang kereta api Prameks 27
B. Karakteristik Penumpang 28
B.1 Jenis kelamin 28
B.2 Usia 29
B.3 Tingkat Pendidikan 30
B.4 Pekerjaan 32
B.5 Pendapatan dalam satu bulan 34

B.6 Asal perjalanan 34
B.7 Tujuan Perjalanan 35
B.8 Maksud perjalanan 36
B.9 Tingkat pemakaian KA Prameks 37
B.10 Alternatif angkutan lain yang digunakan 38

BAB VI KUALITAS PELAYANAN KERETA API PRAMEKS 40
A. Tinjauan Umum 40
B. Kualitas Pelayanan 40
B.1 Kelengkapan informasi yang jelas mengenai tarif, tujuan dan jadual..... 42
B.2 Lokasi pembelian tiket 43
B.3 Petugas dalam melayani pembelian tiket 44
B.4 Kesesuaian biaya perjalanan (tarif) dengan pelayanan yang diberikan 45
B.5 Kenyamanan ruang tunggu 46
B.6 Jadual kedatangan dan keberangkatan KA 46
B.7 Keamanan saat naik turun KA 47
B.8 Jaminan Keamanan dan kenyamanan dam perjalanan 48
B.9 Kebersihan dan kerapian dalam gerbong 49
B.10 Kelengkapan fasilitas (kursi, jendela/ventilasi, pintu das toilet) 50
B.11 Kondisi fisik fasilitas (kursi, jendela/ventilasi, pintu dan toilet) 51
B.12 Ketegasan petugas dalam menyikapi masalah (misalnya penumpang tanpa tiket) 52
B.13 Waktu perjalanan 52
B.14 Pemberhentian kereta di tiap-tiap stasiun 53

B.15 Pemberhentian kereta di persimpangan jalan 54
C. Alasan Penggunaan Kereta Api Prameks 55
C.1 Harga Tiket 56
C.2 Waktu Perjalanan 57
C.3 Ketersediaan/Frekuensi Jadual Perjalanan per Hari (Trayek) 58
C.4 Keamanan dan Kenyamanan Dalam Gerbong 58
C.5 Fasilitas (Kursi,Jendela/Ventilasi, Pintu, Toilet
dan Tempat Duduk Penumpang) 59
D. Efektivitas Perjalanan KA Prameks 60
D.1 Analisis Gapeka 60
D.1.1. Pengumpulan Data 60
D.1.2. Analisis Gapeka Tiap Trayek Perjalanan 64
D.2 Evaluasi Gapeka 76

BAB VII PENUTUP 78
A. Kesimpulan 78
B. Saran 79

DAFTAR PUSTAKA 80
LAMPIRAN 81

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 4.1 Flowchart 23
Gambar 5.1 Diagram karateristik penumpang berdasarkan jenis kelamin 29
Gambar 5.2 Diagram karateristik penumpang berdasarkan usia 30
Gambar 5.3 Diagram karateristik penumpang berdasarkan tingkat pendidikan 31
Gambar 5.4 Diagram karateristik penumpang berdasarkan pekerjaan 32
Gambar 5.5 Diagram karateristik penumpang berdasarkan pendapatan dalam satu bulan 34
Gambar 5.6 Diagram karateristik penumpang berdasarkan asal perjalanan 35
Gambar 5.7 Diagram karateristik penumpang berdasarkan tujuan perjalanan 36
Gambar 5.8 Diagram karateristik penumpang berdasarkan maksud perjalanan 37
Gambar 5.9 Diagram karateristik penumpang berdasarkan tingkat pemakaian KA Prameks 38
Gambar 5.10 Diagram karateristik penumpang berdasarkan alternatif angkutan lain yang digunakan..... ...39
Gambar 6.1 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan biaya perjalanan 57
Gambar 6.2 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan waktu perjalanan 57
Gambar 6.3 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan frekuensi jadual perjalanan 58
Gambar 6.4 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan kenyamanan dan keamanan dalam gerbong 59
Gambar 6.5 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan fasilitas 59

Gambar 6.6 Gambar Gapeka Prameks I 65
Gambar 6.7 Gambar Gapeka Prameks II 66
Gambar 6.8 Gambar Gapeka Prameks III 68
Gambar 6.9 Gambar Gapeka Prameks IV 69
Gambar 6.10 Gambar Gapeka Prameks V 70
Gambar 6.11 Gambar Gapeka Prameks VI 72
Gambar 6.12 Gambar Gapeka Prameks VII 73
Gambar 6.13 Gambar Gapeka Prameks VIII 74
Gambar 6.14 Gambar Gapeka Prameks IX 75
Gambar 6.15 Gambar Gapeka Prameks X 76

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1.1 Jadwal keberangkatan KA Prameks 2

Tabel 5.1 Jadwal keberangkatan KA Prameks 25

Tabel 5.2 Volume penumpang dan pendapatan PT. Kereta Api tahun 2002-2004 27

Tabel 5.3 Karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelamin 28

Tabel 5.4 Karakteristik penumpang berdasarkan usia 30

Tabel 5.5 Karakteristik penumpang berdasarkan tingkat pendidikan 31

Tabel 5.6 Karakteristik penumpang berdasarkan pekerjaan 32

Tabel 5.7 Karakteristik penumpang berdasarkan pendapatan dalam satu bulan ... 33

Tabel 5.8 Karakteristik penumpang berdasarkan asal perjalanan 34

Tabel 5.9 Karakteristik penumpang berdasarkan tujuan perjalanan 35

Tabel 5.10 Karakteristik penumpang berdasarkan maksud perjalanan 36

Tabel 5.11 Karakteristik penumpang berdasarkan tingkat pemakaian KA Prameks 38

Tabel 5.12 Karakteristik penumpang berdasarkan alternatif angkutan lain 39

Tabel 6.1 Tanggapan responden terhadap kualitas pelayanan 40

Tabel 6.2 Kelengkapan informasi yang jelas mengenai tarif, tujuan, dan jadwal .. 43

Tabel 6.3 Lokasi pembelian tiket 44

Tabel 6.4 Petugas dalam melayani pembelian tiket 44

Tabel 6.5 Kesesuaian biaya perjalanan dengan pelayanan yang diberikan 45

Tabel 6.6 Kenyamanan ruang tunggu 46

Tabel 6.7 Jadwal kedatangan dan keberangkatan KA 47

Tabel 6.8 Keamanan saat naik turun KA 48

Tabel 6.9 Jaminan keamanan dan kenyamanan dalam perjalanan 49

Tabel 6.10 Kebersihan dan kerapian dalam gerbong 50

Tabel 6.11 Kelengkapan fasilitas 51

Tabel 6.12 Kondisi fisik fasilitas 51

Tabel 6.13 Ketegasan petugas dalam menyikapi masalah 52

Tabel 6.14 Waktu perjalanan..... 53
Tabel 6.15 Pemberhentian kereta di tiap-tiap stasiun..... 54
Tabel 6.16 Pemberhentian kereta di persimpangan jalan..... 55
Tabel 6.17 Tanggapan responden mengenai alasan penggunaan KA Prameks.....56
Tabel 6.18 Jadwal kedatangan dan keberangkatan KA Prameks 61
Tabel 6.19 Volume penumpang dan pendapatan PT. Kereta Api
tahun 2002-2004 61

LAMPIRAN

Surat izin penelitian dari PT. KAI

Daftar Kepadatan Penumpang tahun 2003

Daftar Kepadatan Penumpang tahun 2004

Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA)

Kuesioner

INTISARI

Pemilihan angkutan dalam suatu perjalanan menjadi pertimbangan penting dalam memenuhi kebutuhan sarana transportasi. Padatnya arus lalu lintas jalan raya Solo-Yogyakarta menimbulkan keinginan masyarakat akan sarana yang bisa diandalkan mengantarkan sampai kota tujuan dengan aman, nyaman, cepat dan tepat. Pihak PT. Kereta Api Daerah Operasi VI Yogyakarta menanggapi masalah tersebut dengan pengoperasian kereta api Prameks.

Tujuan diluncurkannya kereta api Prameks ini untuk meningkatkan arus transportasi antar kota, khususnya Solo-Yogyakarta.

Penelitian terhadap karateristik penumpang KA Prameks didapat hasil bahwa KA Prameks lebih banyak diminati oleh kalangan wanita, masyarakat dengan usia 20–30 tahun, masyarakat dengan tingkat pendidikan sarjana, masyarakat berstatus pelajar/mahasiswa dan masyarakat yang belum ada pendapatan.Jumlah kueisioner berjumlah 400 kuesioner. Penelitian tehadap kualitas pelayanan yang diberikan oleh PT. KA hanya dinilai cukup oleh sebagian besar responden sehingga perlu peningkatan. Penelitian terhadap ketertarikan penumpang terhadap pengoperasian KA Prameks didapat hasil bahwa penumpang menanggapi positif dan berupaya untuk lebih meningkatkan kualitas KA Prameks sehingga dapat menjadi angkutan alternatif terbaik untuk perjalanan Solo-Yogyakarta.

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan kereta api (KA) merupakan salah satu moda angkutan darat yang mempunyai potensi untuk memenuhi tuntutan terhadap keterbatasan kapasitas angkut, jarak tempuh, kecepatan, kenyamanan dan keselamatan. Angkutan kereta api diharapkan dapat menjadi tulang punggung angkutan darat yang memegang peranan penting dalam menunjang berbagai bidang pembangunan di Indonesia. Kereta api sebagai salah satu bagian dari sistem transportasi berfungsi memberikan layanan kepada masyarakat. Kualitas layanan yang diberikan akan mempengaruhi jumlah pelanggan atau pengguna jasa transportasi. Layanan yang baik akan menarik pelanggan, sebaliknya layanan yang kurang baik akan mengurangi ketertarikan untuk menggunakan jasa transportasi yang ditawarkan.

Seiring dengan padatnya arus lalu lintas jalan raya, masyarakat menginginkan sarana angkutan yang bisa diandalkan mengantar sampai kota tujuan dengan aman, nyaman, cepat dan tepat. Namun pada kenyataannya, misalnya antara kota Solo dan Yogyakarta, padatnya arus lalu lintas menjadi hambatan masyarakat Solo yang bekerja atau kuliah di Yogyakarta begitu pula dengan masyarakat Yogyakarta yang kuliah atau bekerja di Solo. Melihat kenyataan ini PT. KAI Daop VI berinisiatif untuk mengatasi masalah tersebut.

Nama kereta ini, ada dua pilihan alternatif, yaitu Prambanan Ekspres (Prameks) dan Yogyakarta-Surakarta Express (Joglo Ekspres). Dipilihnya nama dengan kata akhir Ekspres, karena waktu yang ditempuh oleh kereta api dari Solo-Yogyakarta relatif singkat dibandingkan dengan angkutan darat lainnya, yaitu hanya kurang lebih lima puluh menit. Akhirnya nama kereta yang dipilih adalah Prambanan Ekspres (Prameks). Alasan pemilihan Prambanan karena sepanjang

perjalanan Solo-Yogyakarta obyek wisata yang paling dikenal masyarakat adalah Candi Prambanan.

Kereta Api Prameks mulai beroperasi tanggal 20 Mei 1994, diberangkatkan dari Solo Balapan. Tujuan diluncurkannya kereta Prameks ini untuk meningkatkan arus transportasi antar kota, khususnya Solo-Yogyakarta. Selain itu, dengan adanya Prameks bisa mengurangi kepadatan arus lalu lintas di jalan raya. Prameks mempunyai potensi tinggi untuk meningkatkan pendapatan bagi PT. KAI, khususnya PT. KAI Daop VI Yogyakarta.

Pada awal beroperasinya, Prameks menggunakan rangkaian kereta api Senja Utama Solo. Penggunaaan rangkaian asal Kereta Api Senja Utama Solo ini berlangsung kurang lebih 4 tahun. Akhirnya kendala tersebut teratasi dengan dikirimnya Kereta Rel Diesel (KRD) dari pusat sebagai bentuk kepedulian PT. KAI pusat terhadap masyarakat Solo dan Yogyakarta. KRD ini mulai beroperasi tepatnya sejak pelaksanaan Angkutan Lebaran 1998.

Prameks yang pertama diberangkatkan dari Stasiun Solo Balapan menuju Stasiun Tugu Yogyakarta, kembali lagi ke Solo namun sejak 20 Maret 2000 kereta tidak hanya berhenti di stasiun Solo Balapan tetapi perjalanan diteruskan sampai ke stasiun Solo Jebres. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan PT. KAI terhadap masyarakat. Prameks berangkat lagi dari dari stasiun Solo Jebres pada pukul 08.40 menuju stasiun Tugu dan begitu seterusnya. Keberangkatan terakhir Prameks dari stasiun Tugu Yogyakarta pukul 19.00 hanya berakhir di stasiun Solo Balapan. Dahulu Prameks yang pertama diberangkatkan pada pukul 07.00 namun dirasa terlalu siang bagi penduduk Solo yang bertugas di Yogyakarta. Akhirnya diambil kebijakan dimana Prameks mulai diberangkatkan dari stasiun Solo Balapan pukul 05.45.

Tabel 1.1 Jadual keberangkatan KA Prameks :

Perjalanan	Nama KA	Keberangkatan	Kedatangan
(1)	(2)	(3)	(4)
Solo-Yogyakarta	Prameks I	05.45	06.44
	Prameks III	08.25	09.24
	Prameks V	11.35	12.34

Tabel 1.1 Jadual keberangkatan KA Prameks (lanjutan)

(1)	(2)	(3)	(4)
Solo-Yogyakarta	Prameks VII	14.45	15.44
	Prameks IX	17.43	18.42
Yogyakarta-Solo	Prameks II	06.50	07.49
	Prameks IV	09.45	10.44
	Prameks VI	13.00	13.59
	Prameks VII	16.10	17.09
	Prameks X	18.25	19.24

Sumber : PT Kereta Api Indonesia (persero) Daop VI Yogyakarta

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana penilaian penumpang terhadap kualitas layanan kereta api Prameks.
2. Bagaimana mengetahui Grafik Perjalanan Kereta Api Prambanan Ekspress (Gapeka Prameks)

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui jumlah penumpang dan waktu perjalanan KA Prameks
2. Mengidentifikasi karakteristik penumpang KA Prameks
3. Mengetahui tanggapan penumpang terhadap kualitas pelayanan KA Prameks
4. Mengetahui Gapeka KA Prameks

D. Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan adanya maanfaat, yaitu :

1. Sebagai masukan bagi PT. KAI Daop VI dalam mengambil kebijakan-kebijakan yang berkaitan dengan pengoperasian KA Prameks agar lebih memuaskan pengguna jasa tersebut

2. Sebagai bahan masukan bagi pengguna jasa transportasi untuk memilih angkutan yang aman, nyaman, cepat dan tepat.
3. Peningkatan kesadaran pemberi jasa angkutan lain untuk menciptakan pelayanan yang layak.

E. Batasan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan batasan masalah sebagai berikut :

1. Kualitas pelayanan kereta api yang ditinjau adalah kualitas layanan untuk kereta api Prambanan Ekspres.
2. Lokasi penelitian adalah lintas raya PT. KAI Daop VI yang membentang dari Stasiun Yogyakarta sampai Stasiun Solo Balapan.
3. Penelitian dilakukan di atas kereta untuk mengetahui karakteristik penumpang dan untuk mendapatkan tanggapan responden terhadap kualitas pelayanan KA Prameks melalui kuesioner yang diisi oleh penumpang.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian yang Pernah Dilakukan

Andhi Brotoseno dan **Joko Prasetyo** (2001), penelitian yang berjudul Kapasitas Lintas dan Sistem Kontrol Jalan Rel. Menyimpulkan bahwa sistem kontrol jalan rel pada DAOP IV existing perlu dirubah menjadi persinyalan elektrik, *interlocking elektrik*, wesel listrik blok otomatis dan dilengkapi pengendalian pusat. Penurunan waktu tempuh total untuk KA-KA penumpang kelas ekonomi dan KA barang cepat maupun biasa lebih lambat dibandingkan dengan KA –KA kelas special dan eksekutif.

Akhmat Sultoni dan **Dwi Riyanto** (2003), penelitian yang berjudul Pemodelan Biaya Perjalanan dan Re-Design Jadual Perjalanan Kereta Api Penerapan Jalur Ganda Parsial. Hasil penelitiannya untuk mendapatkan model biaya perjalanan kereta berkenaan dengan penerapan jalur rel ganda parsial dan jadual perjalanan kereta baru di Daop VI dengan waktu perjalanan yang lebih singkat. Analisis kuesioner dengan Analisis Statistilk Regresi, menunjukkan bahwa responden (penumpang kereta api nomor genap di DAOP VI) menginginkan sistem operasional kereta yang memenuhi variabel kenyamanan dan reabilitas terhadap waktu keterlambatan kereta akibat seringnya terjadi *crossing* dapat dikurangi dengan penerapan jalur ganda.

B. Literatur yang Menunjang Penelitian

Morlok (1988), Faktor utama dalam menentukan kualitas layanan angkutan jalan rel adalah mengenai waktu perjalanan atau kecepatan, sedangkan faktrt-faktor kualitas layanan lainnya boleh dikatakan agak diabaikan Kereta Api dioperasikan menjadi dua pilihan yaitu kereta api lokal dan ekspres, dimana kereta lokal melayani seluruh stasiun sedangkan kereta ekspres hanya berhenti pada beberapa tempat. Setiap kereta masih mempunyai karakteristik-karakteristik yang dapat memberikan

kapasitas yang sama di sepanjang rute yang ditentukan, tetapi waktu siklus yang berkurang pada kereta ekspres akan menghasilkan suatu pengurangan dalam kebutuhan kereta, yang berarti akan mengurangi biaya. Selain itu sebagian penumpang akan mendapatkan keuntungan dari kecepatan yang lebih tinggi pada kereta ekspres .

Warpani (1990), kereta api pada dasarnya adalah suatu moda angkutan darat yang terdiri atas dua bagian pokok, yaitu tenaga penggerak yang disebut lokomotif dan unit pengangkut atau gerbong.

Unit pengangkut dibedakan menjadi :

a. Kereta, dirancang khusus untuk penumpang
b. Gerbong, dirancang khusus untuk barang

Kereta makan, dirancang khusus untuk melayani kebutuhan makan dan minum para penumpang.

Herman W (1993), pengoperasian kereta api belum dapat menghasilkan kualitas pelayanan sesuai yang diharapkan, yaitu dalam hal waktu tempuh (*travel time*) yang singkat, yang disebabkan adanya beberapa faktor kendala. Walaupun pada kenyataannya angkutan penumpang dari tahun-ketahun terus meningkat 8 %.

Beberapa cara yang dapat ditempuh untuk memaksimalkan kapasitas lintas dan waktu tempuh kereta api, diantaranuya :

a. Menaikkan kecepatan, dengan cara merehabilitasi *track.*
b. Menggunakan per- *signal*-an.
c. Pembangunan rel jalur ganda.

Ofyar Z Tamin (1997), kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dsan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain. Pelayanan transportasi yang sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan menyebabkan system transportasi tidak berguna.

Supranto (1997), kualitas menjadi suatu kata kunci bagi pemberi jasa yang merupakan sesuatu yang harus dikerjakan dengan baik. Aplikasi kualitas sebagai sifat dari penampilan produk atau kinerja merupakan bagian utama strategi

perusahaan dalam rangka meraih keunggulan yang berkesinambungan sebagai strategi untuk terus tumbuh

Pelayanan di atas kereta api adalah upaya untuk memberikan kepuasan kepada penumpang kereta api berupa pemberian kemudahan, kelancaran, kenyamanan serta keamanan mulai dari saat naik kereta api sampai dengan turun dari kereta api (PT. KAI, 2002)

Kualitas pelayanan adalah ukuran menyeluruh dari karakteristik operasi dan pelayanan yang mempengaruhi penumpang. Kualitas pelayanan dapat memberikan indikator baik buruknya moda angkutan dalam mengoperasikan armadanya, baik itu dikelola oleh suatu badan usaha milik pemerintah, swasta maupun perorangan. Angkutan dapat memberikan ukuran layanan yang baik adalah bila layanan angkutan tersebut memenuhi kriteria aman, nyaman, cepat dan murah (Warpani, 1990)

C. Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA)

Lalu lintas kereta api memerlukan adanya penjadualan yang baik agar persilangan antar kereta api dan keterlambatan dapat dihindari, sehingga kenyamanan pengguna jasa kereta api akan semakin baik. Penggambaran perjalanan kereta api ditampilkan dalam Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA).

Gapeka adalah grafik yang menyatakan hubungan antara waktu dan jarak perjalanan kereta api dengan absis mewakili jarak dan ordinat mewakili waktu.

Perencanaan GAPEKA menggunakan rumus sebagai berikut ini :

Jarak = Kecepatan x Waktu ..... (1)

Gapeka dibuat dengan menghubungkan waktu perjalanan dengan lintasan yang ditempuh oleh kereta api pada waktu tertentu. Sumbu-X digunakan untuk menggambarkan waktu perjalanan kereta api, sedangkan sumbu-Y untuk menggambarkan jarak lintasan kereta api.

Kemiringan grafik menunjukkan kecepatan kereta api. Semakin tajam kemiringannya, maka semakin cepat kecepatan kereta api tersebut, begitu pula sebaliknya semakin datar kemiringannya, semakin lambat pula kecepatannya (Morlok, 1985).

BAB III
LANDASAN TEORI

A. Karakteristik Transportasi KA

Transportasi mempunyai peranan penting dalam melayani kebutuhan masyarakat dengan tingkat sosial ekonomi yang beraneka ragam. Pemerataan pemenuhan akan sarana transportasi maka kereta api menjadi salah satu yang bisa diunggulkan ditinjau dari karakteristiknya yang mampu menempuh jarak yang jauh dengan jadual perjalanan berfrekuensi tinggi yang dijamin kelancarannya karena tidak adanya pesaing dan dapat menampung muatan yang sangat besar sehingga memungkinkan tertampungnya jumlah penumpang

Peningkatan sarana dan prasarana angkutan KA harus mempertimbangkan kondisi sosial dan ekonomi masyarakat agar tujuan pemerataan kebutuhan dapat tercapai.

B. Tinjauan Pengukuran Kualitas Pelayanan

Angkutan KA menjadi salah satu alternatif yang baik ditinjau dari pertimbangan pelayanan yang diberikan Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan pada moda angkutan kereta api adalah pelayanan (*service*), kenyamanan (*comfort*), keamanan (*safety*) bagi penumpang dan barang selaku pengguna jasa. Beberapa hal yang mendukung kenyamanan kereta api adalah (Nasution 1996) :

1. Kapasitas penumpang disetiap kereta
2. Akomodasi dan ergonomi tempat duduk
3. Temperatur dan sirkulasi udara
4. Kenyamanan perjalanan
5. Penampilan, keandalan sarana dan prasarana
6. Kebersihan dan pelayanan petugas

Pelayanan perkeretaapian diharapkan dapat mengatasi problematika angkutan darat yang semakin kompleks, peranan tersebut antara lain :

1. Mengurangi beban jalan
2. Mengatasi kemacetan

3. Meningkatkan mobilitas orang dan barang
4. Mengurangi tingkat kecelakaan
5. Melayani angkutan masyarakat berpenghasilan rendah

Salah satu usaha untuk mendapatkan hasil yang optimal yaitu pengaturan perjalanan kereta api dengan dibuatnya jadual yang sistematis sesuai dengan kondisi instalasi tetap dan benda yang bergerak. Pembuatan jadual perlu memperhatikan terlebih dahulu parameter yang terkait, antara lain :

1. Karateristik lokomotif
   Daya tarik dan kecepatan yang dapat dicapai lokomotif
2. Karateristik gerbong
   Kapasitas muat dan kecepatan ijin gerbong
3. Jarak antar stasiun (panjang petak/blok) dan kondisi *track*
   Termasuk batas maksimal kecepatan yang diijinkan untuk tiap petak jalan
4. Waktu yang dibutuhkan untuk tiap jenis rangkaian kereta api dalam menjalani tiap-tiap petak jalan pada kondisi normal
5. Waktu cadangan yang ada untuk masing-masing jenis rangkaian kereta api pada setiap petak jalan untuk mengejar kalau ada keterlambatan
6. Waktu selang antar rangkaian kereta yang berjalan searah yang diijinkan
7. Stasiun yang akan disinggahi dan waktu hentinya kaitannya dengan bongkar muat barang atau naik turunnya penumpang.

Prinsip penyusunan jadual perjalanan yang memberikan pelayanan yang cukup baik kepada pengguna angkutan kereta, meliputi :

1. *Regularity*, yaitu keteraturan waktu kedatangan dan keberangkatan kereta
2. Penyesuaian waktu kedatangan dan pemberangkatan kereta dari berbagai rangkaian kereta yang datang dari berbagai jurusan pada stasiun pertemuan (cabang) dan tasiun persilangan, sedemikian sehingga didapat waktu yang terbuang sesedikit mungkin (waktu tunggu penumpang untuk pemindahan kereta seminimal mungkin)
3. Frekuensi atau jarak pemberangkatan antar kereta
4. Variasi panjang petak jalur (panjang blok)
5. Tipe/jenis dan kondisi *track* (*track* tunggal dan *track* ganda)

Keunggulan-keunggulan angkutan kereta api adalah sebagai berikut (Nasution, 1996)

a. Mampu mengangkut muatan dalam jumlah yang besar.
b. Mampu menempuh jarak yang jauh.
c. Jadwal perjalanan dengan frekuensi tinggi dapat dilaksanakan.
d. Jarang sekali terjadi kongesti karena semua fasilitas dimiliki oleh satu perusahaan sehingga penyediaan jasa lebih terjamin kelancarannya.
e. Dapat memberikan tingkat layanan yang lebih baik dibandingkan dengan bus.

Dibandingkan dengan angkutan jalan raya, keunggulan lain dari angkutan kereta api adalah keteraturan dalam pelayanan operasinya, artinya kereta api dapat menyelenggarakan rencana-rencana perjalanan secara teratur dan dapat diandalkan, tidak mengalami antrian, tundaan dan kemacetan di jalan seperti halnya angkutan jalan raya.

Adapun kerugian-kerugian angkutan kereta api yaitu angkutan kereta api tidak dapat dipakai seefisien angkutan darat lainnya karena kegiatannya terbatas pada jaringan rel yang ada dan pelayanannya terikat oleh jadual yang ketat (Siregar, 1981).

Undang-Undang No.13 tahun 1992, tentang perkeretaapian menjelaskan:

1. Perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana, prasarana dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu sistem.
2. Kereta api merupakan alat angkut khusus untuk penumpang dengan kapasitas angkut yang disesuaikan dengan kenyamanan yang dinginkan dan dibatasi oleh lebar rel. Dan merupakan kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel.
3. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu sama lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
4. Sarana kereta api adalah segala sesuatu yang bergerak di atas jalan rel.

5. Prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang dipergunakan agar sarana dapat dioperasikan.
6. Pengguna jasa adalah setiap orang dan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, untuk angkutan orang maupun barang.
7. Badan penyelenggara adalah badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api.
8. Stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan atau bongkar muat barang dan atau untuk keperluan operasi kereta api.

Variabel-variabel yang menentukan pilihan angkutan umum yang dapat diperoleh dari penggunaan kereta api (Susilo, 2000) adalah sebagai berikut :

1. Keselamatan perjalanan (*safety*) dan keandalan

   Keselamatan perjalanan adalah semakin berkurangnya gangguan bagi angkutan penumpang dan barang dari awal perjalanan sampai ditempat tujuan. Yang penting dalam hal ini adalah keandalan dan sistem pengawasannya. Keandalan (*reliability*) banyak didasarkan pada dukungan sistem pemeliharaan dan tingkat teknologi serta kemampuan personel kereta dalam penanganannya.
2. Ketepatan waktu (*punctually of schedule*)

   Ketepatan waktu adalah persyaratan yang diinginkan masyarakat pengguna jasa agar mereka mampu merencanakan waktu perjalanan untuk sampai pada lokasi tujuan dengan tepat. Dalam kaitannya dengan penggunaan kereta yang dalam operasinya menggunakan sarana dan jadual tersendiri, tingkat ketepatan waktu perjalanannya lebih tinggi dibandingkan dengan waktu perjalanan pada moda transportasi darat lainnya.
3. Kemudahan pelayanan

   Kemudahan pelayanan memungkinkan seseorang untuk dapat dilayani baik dari segi penumpang maupun barang. Bagi penumpang misalnya, tentu mendambakan kepastian dalam mendapatkan pelayanan di tingkat

manapun yang dipilihnya, misal dalam memperoleh karcis perjalanan. Demikian pula dengan kemudahan dalam hal mendapatkan ruang kendaraan angkut untuk mengirimkan suatu barang sebagai pencerminan dari kemudahan pelayanan

4. Kenyamanan

   Dengan berubahnya tingkat kualitas hidup (*life quality*) masyarakat Indonesia, maka dituntut pula suatu pelayanan yang lebih baik. Tingkat kebersihan, kebisingan, dan goyangan (horisontal) adalah beberapa persyaratan umum yang perlu diperhatikan. Beberapa elemen yang mendukung kenyamanan adalah :

   a. Kapasitas penumpang disetiap kereta

   b. Akomodasi dan ergonomi tempat duduk

   c. Temperatur

   d. Kenyamanan perjalanan (*riding comfort*, vibrasi kereta)

   e. Penampilan (*appearance*)

   f. Kebersihan (terhadap kotoran, debu, dan sampah)

5. Kecepatan

   Sejalan dengan perubahan tata nilai dan mobilitas masyarakat maka tingkat kecepatan dari suatu moda transportasi harus bersifat efisien terhadap kebutuhan pengguna jasa. Dengan penggunaan kereta yang mempunyai sarana jalan sendiri menyebabkan kereta dapat terhindar dari kemacetan sehingga kereta dapat beroperasi sesuai dengan kecepatan yang direncanakan.

C. Parameter Kinerja Operasi Kereta

C.1. Kecepatan Operasi (*Operating Speed*)

Kecepatan operasi adalah rasio antara waktu perjalanan total (termasuk waktu berhenti di stasiun dan waktu tunggu lainnya) dengan jarak perjalanan. Kecepatan operasi akan menentukan berapa lama waktu yang akan dikeluarkan oleh penumpang untuk menempuh perjalanan dari asal ke tujuan.

Kecepatan operasi kereta diperoleh dari pembagian jarak perjalanan kereta (Stot) dengan waktu tempuh perjalanan total (Ttot). Waktu perjalanan total merupakan penjumlahan dari waktu perjalanan rencana (Trenc) ditambah dengan waktu kelambatan rerata kereta (Krerata). Waktu tempuh rencana untuk masing-masing rute kereta dapat dihitung dari jadwal perjalanan yang dibuat oleh pihak PT KA yang sudah memperhitungkan waktu untuk menaikkan dan menurunkan penumpang serta waktu berhenti di stasiun antara. Jarak perjalanan kereta untuk masing-masing rute dapat dilihat dari buku peta jalan rel di Pulau Jawa. Selengkapnya dapat dilihat dalam rumus dibawah ini :

$$\text{Vrerata} = \frac{Stot}{Tto} \qquad \text{.....(1)}$$

Keterangan :

Vrerata = kecepatan rerata kereta (Km/jam)

Stot = jarak perjalanan kereta (Km)

Ttot = waktu tempuh perjalanan total (jam)

Ttot = Trencana + Krerata

Dimana :

Trencana = waktu tempuh rencana (jam)

Krerata = kelambatan rerata kereta (jam)

$$\text{Ttot} = \text{Wbr} - \text{Wdt} \qquad \text{.....(2)}$$

Dimana :

Wbr = waktu keberangkatan kereta

Wdt = waktu kedatangan kereta.

Secara umum kinerja kereta akan menjadi baik apabila kecepatan perjalanannya tinggi. Kecepatan rerata kereta cepat untuk daerah sub urban adalah 45-60 km/jam (Tolley, 1995), sedangkan PT. KAI dalam jadwal perjalanan kereta menentukan kecepatan rencana rata-rata kereta sebesar 61,80 Km/jam.

C.2. Kelambatan Kereta

Kelambatan kereta dapat diukur dari besarnya kelambatan dari jadual yang telah ditetapkan. Ada dua indikator yang dapat digunakan, yaitu kelambatan absolut dan kelambatan relatif terhadap waktu perjalanan. Kelambatan absolut dirasakan tidak rasional karena lama kelambatan yang sama, misalnya 1 jam, untuk jarak perjalanan yang berbeda akan memberikan efek yang berbeda terhadap pemakai jasa angkutan. Oleh karena itu diusulkan kelambatan relatif sebagai indikator kinerja operasi. Ini berarti bahwa kelambatan didefinisikan sebagai persentase terhadap lama perjalanan sesuai jadwal yang telah ditetapkan.

Ketepatan waktu sangat diperlukan masyarakat pengguna jasa karena memungkinkan mereka untuk merencanakan kegiatan yang berkaitan dengan kegiatan yang berada pada lokasi tujuan. Keterlambatan yang besar akan mempengaruhi kepercayaan masyarakat terhadap angkutan publik ini. Oleh karena itu PT. KAI diharapkan dapat mengoptimalkan sumber daya manusianya untuk merencanakan waktu perjalanan yang sesuai dengan jadual yang telah ditetapkan. rumus kelambatan kereta adalah :

$$Kr = \frac{(Ttot - Trencana)}{Trencana} X100\% \qquad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \quad (3)$$

Dimana :

Kr = kelambatan relatif (jam)

Ttot = waktu perjalanan total (termasuk waktu berhenti) (jam)

Trencana = waktu perjalanan sesuai jadual (jam)

Parameter ini tidak memiliki referensi standar yang baku untuk digunakan dalam menilai kinerja operasi kereta.

C.3. Frekuensi Pelayanan

Frekuensi pelayanan didefinisikan sebagai jumlah rangkaian kereta api yang beroperasi dalam satu hari. Untuk pelayanan jarak jauh, frekuensi minimal pelayanannya sebanyak satu kali dalam satu hari tanpa adanya pembatalan kereta.

Dari sisi pengguna, semakin tinggi frekuensi pelayanan semakin baik kualitasnya. Namun sebaliknya, dari sisi operator perlu ditinjau besarnya frekuensi pelayanan yang optimal dengan melihat besarnya *demand* yang ada sebagai upaya untuk memperbaiki efisiensi dan efektivitas usaha dalam meningkatkan kapasitas sesuai potensi pasar yang dihadapi.

C.4. Estimasi Biaya Operasi Kereta Api

Biaya didefinisikan sebagai pengorbanan ekonomis dalam bentuk pengurangan aset (uang maupun barang) atau timbulnya kewajiban dalam rangka menghasilkan jasa angkutan yang dinilai dalam satuan uang. Besarnya Biaya Operasi Kereta Api (BOKA) juga akan memberikan gambaran berapa besarnya tingkat *load factor* ideal untuk mencapai titik impas pengoperasian. Standar penghitungan BOKA menggunakan konsep biaya total yaitu pengeluaran untuk menghasilkan jasa angkutan KA yang dihitung seluruhnya dan diklasifikasikan menjadi dua bagian, yaitu :

1) Biaya operasi, terdiri dari :

a. Biaya operasi langsung, yaitu biaya yang diperhitungkan dalam produksi jasa angkutan berdasarkan kinerja (*performance*) seperti jam operasi dan jarak. Biaya operasi langsung meliputi :
   i. Penyusutan sarana, terdiri dari lokomotif dan kereta
   ii. Perawatan sarana, terdiri dari lokomotif dan kereta
   iii. Kebutuhan pelumas
   iv. Kebutuhan BBM atau sumber energi lainnya
   v. Biaya awak, terdiri dari biaya tetap dan biaya premi

b. Biaya operasi tidak langsung, yaitu biaya-biaya yang tidak terkait langsung pada operasional yang terdiri dari :
   i. Pengguna jasa prasarana, meliputi :
      1. Perawatan jalan KA, jembatan, sintelis, dan wesel
      2. Penyusutan prasarana
      3. Pegawai operasi
      4. Pegawai perawatan sarana

ii. Biaya stasiun

2) Biaya non operasi

Biaya non operasi merupakan biaya umum seperti biaya pegawai, biaya pendidikan, BU BPLT Yogyakarta, percetakan, PBB, penyusutan fasilitas, dan biaya kantor pusat.

C.5. *Load Factor*

Nilai *load factor* adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk pada satu satuan waktu tertentu. Load factor ini menggambarkan tingkat efisiensi operasi kereta api. Semakin besar nilai load factor mengambarkan kondisi yang semakin efisien. Namun demikian, jika load factor terlalu tinggi, pelayanan kepada konsumen akan berkurang.

Load factor dibedakan menjadi dua jenis yaitu load factor statis (LFS) dan load factor dinamis (LFD). LFS adalah pembagian jumlah penumpang total dengan jumlah tempat duduk yang disediakan. Sedangkan LFD memperhatikan jarak perjalanan yang ditempuh oleh penumpang. LFS akan sangat berarti dari sisi produksi dikaitkan dengan kemampuannya membangkitkan pendapatan sedangkan LFD akan sangat bermanfaat dari sisi pelayanan kepada penumpang. Untuk menghitung LFS dan LFD digunakan rumus sebagai berikut :

$$LFS = \frac{Vpnp}{Jtd} \quad \text{.....(4)}$$

keterangan :

LFS = Load Faktor Statis (%)

Vpnp = Volume penumpang kereta (orang)

Jtd = Jumlah tempat duduk kereta (buah)

$$LFD = \frac{Pnp - km}{Td - km} \quad \text{.....(5)}$$

Keterangan :

LFD = Load Faktor Dinamis (%)

Pnp – km = Volume penumpang-Km kereta (orang)

Td-km = Jumlah tempat duduk-Km kereta (buah)

Standar LFD yang digunakan untuk kereta bisnis dihitung dari besarnya BOKA dibandingkan dengan produksi lintasnya. Bila suatu kereta mempunyai LFD lebih besar dari LFD standar maka pengoperasian kereta tersebut akan menguntungkan demikian pula sebaliknya.

BAB IV
METODOLOGI PENELITIAN

A. Pengumpulan Data

Tujuan dari penelitian adalah untuk mendapatkan suatu kesimpulan dari hasil pengolahan/analisis data-data yang diperoleh. Secara garis besar, data dapat diklasifikasikan menjadi 2 yaitu data kualitatif yang berupa kalimat, kata atau kata gambar, dan data kuantitatif yang berupa angka atau data kualitatif yang diangkakan. Sedangkan menurut sumbernya, data dapat dibagi menjadi 2 yaitu,

1. Data primer

   Data ini diperoleh dengan cara melakukan wawancara kepada penumpang pengguna KA Prameks sebagai responden. Wawancara ini dilakukan dengan bantuan formulir kuesioner yang harus diisi oleh tiap-tiap responden yang diambil pada Kamis 21 April 2005 dan Sabtu 23 April 2005. Dengan formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan tersebut diharapkan dapat memperoleh data tentang karakteristik penumpang dan tanggapan penumpang terhadap pelayanan KA Prameks.

2. Data sekunder.

   Data ini diperoleh dari instansi-instansi terkait yang berhubungan dengan masalah perkeretaapian. Dalam hal inim data diperoleh dari PT. KAI Daop VI Yogyakarta. Data yang diperoleh yaitu:

   1. Besarnya pendapatan KA Prameks.
   2. Daftar kepadatan penumpang KA Prameks Daop VI Yogyakarta.

B. Perencanaan Kuesioner

Perencanaan kuesioner harus disesuaikan dengan tujuan penelitian. Tujuan penelitian ini adalah menentukan faktor-faktor kualitas dan kuantitas pelayanan kereta api penumpang kelas bisnis dalam hal ini KA Prameks, menganalisis faktor-faktor yang menentukan kualitas layanan tersebut kemudian membandingkan dengan standar yang ada, serta mengidentifikasi karakteristik

penumpang KA Prameks. Kuesioner tersebut berisi pertanyaan-pertanyaan yang terbagi atas tiga kategori, yaitu :

1. Data responden
2. Kualitas pelayanan
3. Alasan penggunaan

Pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner ini dibuat sesederhana mungkin sehingga mampu dipahami oleh semua kalangan responden tetapi masih mengarah kepada tujuan yang ingin dicapai. Jawaban pada kuesioner ini terdiri tiga cara yaitu memilih, mengurutkan dan menguraikan dengan tulisan.

C. Alat Yang Dipakai

Penelitian ini dilakukan dengan alat-alat sebagai berikut :

1. Formulir kuesioner
2. Alat tulis berupa pulpen dan kertas
3. Stopwatch atau jam tangan
4. Seperangkat komputer

D. Penentuan Jumlah Sampel

Jumlah sampel sering dinyatakan dengan ukuran sampel. Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Jumlah sampel yang 100% mewakili adalah sama dengan populasi itu sendiri. Makin besar jumlah sampel mendekati populasi maka peluang kesalahan semakin kecil.

Untuk populasi yang terlalu besar, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi tersebut. Apa yang dipelajari dari sampel tersebut, kesimpulannya akan diberlakukan untuk keseluruhan populasi. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi tersebut harus benar-benar mewakili (*representatif*).

Tidak ada aturan yang tegas tentang jumlah sampel yang dipersyaratkan untuk suatu penelitian dari populasi yang ada, sehingga mutu penelitian

ditentukan atas dasar-dasar teorinya, desain penelitian, pelaksanaan, pengambilan dan pengolahan faktanya (Nasution, 1996).

Untuk pengambilan sampel digunakan metode *Nonprobability Sampling* yaitu teknik yang tidak memberi peluang/kesempatan yang sama besar bagi setiap unsur anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Sedangkan teknik sampelnya digunakan *Sampling Aksidental*, dimana sampel ditentukan secara kebetulan yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel.

Penelitian yang menggunakan metode survai dengan kuesioner tidak perlu meneliti semua individu dalam populasi karena memerlukan biaya yang sangat besar dan waktu yang lama. Penentuan jumlah sample didasarkan pada pendapat Roscoe (dalam Sekaran, 2003) yaiti bahwa jumlah sample lebih besar dari 30 dan kurang dari 500 pada sebagian penelitian sudah mewakili.

E. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dimulai pada tanggal 15 Desember 2004 sampai dengan 15 Mei 2005. Tanggal 17 Desember 2004 dilakukan pencarian data ke DAOP VI Yogyakarta untuk mendapatkan statistik angkutan penumpang KA Prameks.

F. Cara Survei

Survei untuk pencarian data sekunder dilakukan dengan cara :

1. Meminta data atau meminjam untuk difoto kopi
2. Melakukan tanya jawab dengan orang yang mengetahui tentang seluk beluk KA Prameks.

Untuk data primer, yaitu melalui penyebaran kuesioner, dilakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Melakukan pengamatan awal tentang kondisi lapangan mengenai pelayanan dan fasilitas KA Prameks
2. Membuat formulir isian kuesioner

3. Meminta persetujuan dari pembimbing dan pihak PT. KAI Daop VI Yogyakarta mengenai isi kuesioner
4. Membagikan kuesioner kepada responden untuk diisi dengan melalui langkah-langkah sebagai berikut:
   a. Membeli karcis sebagai syarat naik KA Prameks
   b. Meminta izin kepada petugas di atas KA Prameks untuk melakukan pengambilan kuesioner.
   c. Mengungkapkan maksud dan tujuan diadakannya pengisian kuesioner di masing-masing gerbong kereta.
   d. Memberi kuesioner beserta alat tulis kepada penumpang yang berkenan mengisi tanpa ada paksaan.
   e. Menunggu beberapa menit untuk memberi waktu pada penumpang dalam mengisi kuesioner.
   f. Pengambilan kuesioner disertai ucapan terima kasih karena telah berkenan membantu dalam penelitian ini.
   g. Dilanjutkan dengan memberi kuesioner untuk gerbong berikutnya sampai waktu perjalanan untuk satu trip perjalanan berakhir.
5. Pengumpulan kuesioner dengan memilih kuesioner yang benar-benar sempurna untuk dilakukan pengolahan data.

G. Kesulitan Yang Dihadapi Dan Cara Mengatasinya

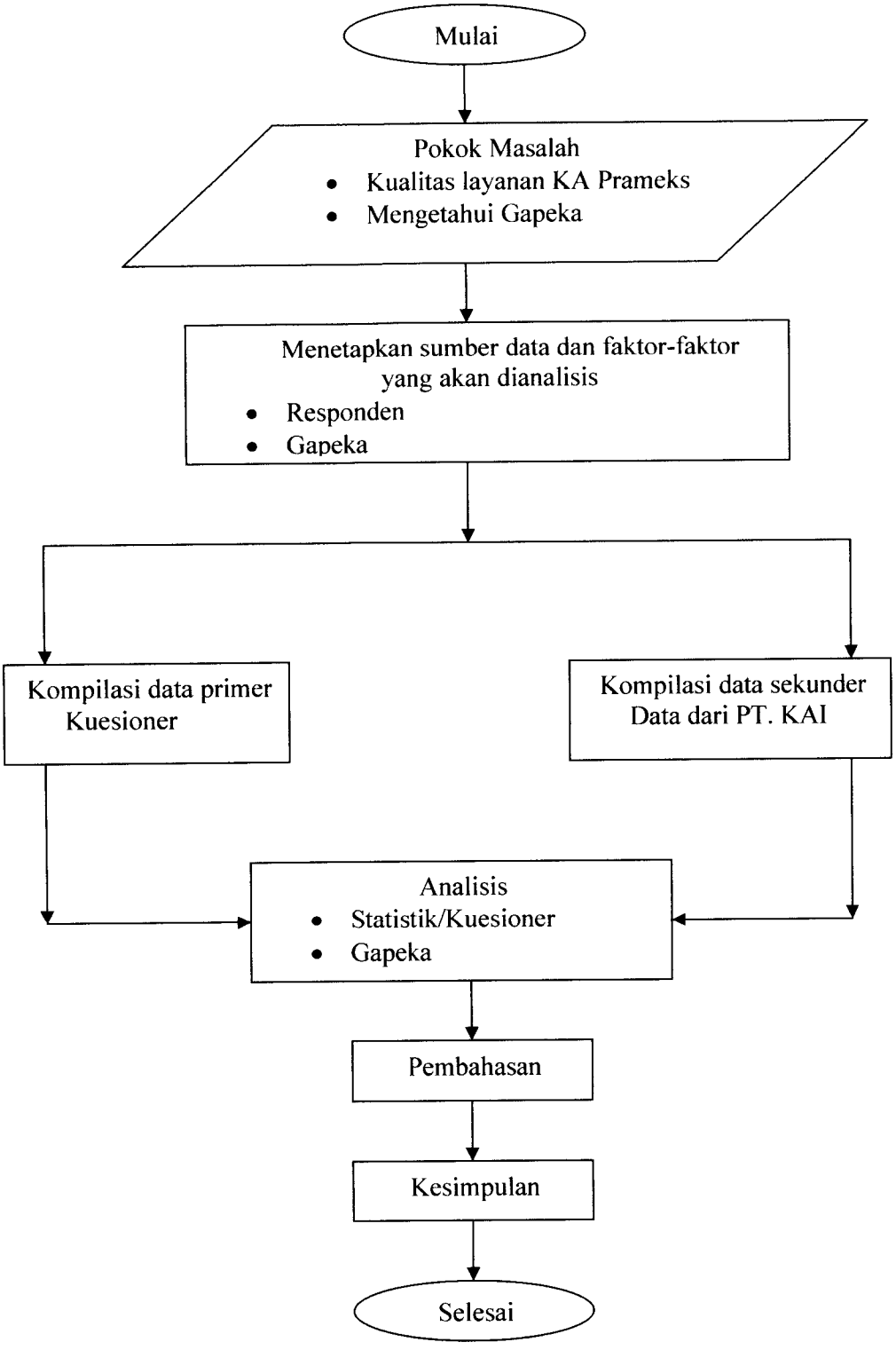
Penelitian ini tidak lepas dari kesulitan baik pada saat awal penelitian maupun saat berlangsungannya penelitian. Namun demikian hal ini tidak menjadi kendala yang berarti karena semuanya dapat diatasi dengan baik. Kesulitan-kesulitan yang dihadapi dan cara mengatasinya antara lain :

1. Pencarian izin untuk penelitian pada Daop VI Yogyakarta mengalami kesulitan karena prosedurnya yang panjang. Tetapi masalah ini bisa dihadapi dengan ketekunan dan kerajinan datang serta kesabaran menunggu sampai izin dikeluarkan oleh Kepala PT. KAI Daop VI Yogyakarta.

2. Kebingungan mencari orang yang tepat untuk dimintai informasi dan data. Kesulitan ini dapat diatasi dengan keberanian untuk mencari tahu dan tidak malu untuk bertanya.
3. Kesibukan pegawai PT. KAI Daop VI Yogyakarta sehingga tidak bisa sekali bertemu langsung dilayani. Cara mengatasinya yaitu dengan datang membuat janji terlebih dahulu atau mengutarakan maksud kedatangan untuk bisa diproses lebih lanjut pada kesempatan berikutnya bila saat itu juga tidak dimungkinkan.
4. Kesulitan memberi pengertian dalam pengisian kuesioner karena satu dan banyak hal. Hal ini diatasi dengan sebisa mungkin mengarahkan, tetapi apabila harus berakhir dengan penolakan maka harus bias diterima dan tanpa harus ada paksaan.
5. Waktu tempuh KA Prameks yang hanya berkisar enam puluh menit membatasi waktu penyebaran kuesioner untuk satu trip perjalanan. Cara mengatasinya yaitu dengan mengerahkan personil lebih banyak untuk penyebaran kuesioner ini.

H. Langkah-langkah Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan langkah-langkah yang digambarkan dalam bagan alir pada gambar 4.1 berikut ini.



Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian

BAB V
KARAKTERISTIK PENUMPANG KERETA API PRAMEKS

A. Angkutan Kereta Api Prameks

Angkutan kereta api (KA) merupakan salah satu moda angkutan darat yang mempunyai potensi untuk memenuhi tuntutan terhadap keterbatasan kapasitas angkut, jarak tempuh, kecepatan, kenyamanan dan keselamatan. Angkutan kereta api diharapkan dapat menjadi tulang punggung angkutan darat yang memegang peranan penting dalam menunjang berbagai bidang pembangunan di Indonesia. Kereta api sebagai salah satu bagian dari sistem transportasi berfungsi memberikan pelayanan kepada masyarakat. Kualitas pelayanan yang diberikan akan mempengaruhi jumlah pelanggan atau pengguna jasa transportasi. Pelayanan yang baik akan menarik pelanggan, sebaliknya layanan yang kurang baik akan mengurangi ketertarikan untuk menggunakan jasa transportasi yang ditawarkan.

Seiring dengan padatnya arus lalu lintas jalan raya, masyarakat menginginkan sarana angkutan yang bisa diandalkan untuk mengantar sampai kota tujuan dengan aman, nyaman, cepat dan tepat. Namun pada kenyataannya, misalnya antara kota Solo dan Yogyakarta, padatnya arus lalu lintas menjadi hambatan masyarakat Solo yang bekerja atau kuliah di Yogyakarta begitu pula dengan masyarakat Yogyakarta yang kuliah atau bekerja di Solo. Mereka sering mengalami keterlambatan dengan alasan macet. Bila mereka menggunakan kendaraan umum misalnya bis, waktu tercepat yang dapat ditempuh Solo-Yogyakarta adalah satu setengah jam. Banyak pula masyarakat yang kemudian mempercayakan perjalanan mereka pada jasa travel. Namun tak jauh berbeda dengan bis, waktu tercepat yang dapat ditempuh jasa ini adalah satu jam lima belas menit. Waktu tempuh ini berdasarkan pengalaman penulis dalam menggunakan moda angkutan darat tersebut. Melihat kenyataan ini PT. KAI Daop VI berinisiatif untuk mengatasi masalah tersebut.

Dilihat dari sudut keamanan dan kenyamanan, KA Prameks lebih menjamin penumpang untuk dapat sampai tujuan dengan aman dan nyaman. Sebagai contoh, KA Prameks tidak memberi kesempatan kepada pedagang dan pengamen untuk

masuk ke gerbong. Keadaan aman dan nyaman mencerminkan suatu kondisi dimana penumpang akan merasa tenang melakukan perjalanan.

A.1 Pengoperasian Kereta Api Prameks

Kereta Api Prameks mulai beroperasi tanggal 20 Mei 1994 yang diberangkatkan dari Stasiun Solo Balapan. Tujuan diluncurkannya kereta Prameks ini adalah untuk meningkatkan arus transportasi antar kota khususnya Solo-Yogyakarta. Selain itu, dengan adanya Prameks dapat sedikit mengurangi kepadatan arus lalu lintas di jalan raya. Prameks mempunyai potensi tinggi untuk memupuk pendapatan bagi PT. KAI dan khususnya PT. KAI Daop VI Yogyakarta. Penumpang yang memanfaatkan layanan baru PT. KAI ini pun merasakan adanya perbedaan jika dibanding ketika mereka harus naik bis. Jumlah penumpang semakin hari kian bertambah seiring dengan penyebaran informasi yang semakin luas tentang kelebihan fasilitas baru PT. KAI ini.

Prameks yang pertama diberangkatkan dari Stasiun Solo Balapan menuju Yogyakarta, kembali lagi ke Solo. Namun sejak 20 Maret 2000 kereta tidak hanya berhenti di Stasiun Solo Balapan tetapi perjalanan diteruskan sampai ke Stasiun Solo Jebres. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan PT. KAI terhadap masyarakat. Prameks berangkat lagi dari dari Stasiun Solo Jebres pada pukul 08.40 menuju Stasiun Tugu dan begitu seterusnya. Keberangkatan terakhir Prameks dari Stasiun Tugu Yogyakarta pukul 19.00 hanya berakhir di Stasiun Solo Balapan.

Tabel 5.1 Jadwal Keberangkatan KA Prameks :

Perjalanan	Nama KA	Keberangkatan	Kedatangan
(1)	(2)	(3)	(4)
Solo-Yogyakarta	Prameks I	05.45	06.44
	Prameks III	08.25	09.24
	Prameks V	11.35	12.34
	Prameks VII	14.45	15.44
	Prameks IX	17.43	18.42
Yogyakarta-Solo	Prameks II	06.50	07.49
	Prameks IV	09.45	10.44

Tabel 5.1 Jadwal Keberangkatan KA Prameks (lanjutan)

(1)	(2)	(3)	(4)
Yogyakarta-Solo	Prameks VI	13.00	13.59
	Prameks VII	16.10	17.09
	Prameks X	18.25	19.24

Sumber : PT Kereta Api Indonesia (persero) Daop VI Yogyakarta

Kenaikan tarif kereta menjadi Rp.5.000,00 dari yang semula Rp.3.000,00, mulai berlaku pada tanggal 9 Februari 2002 dikarenakan sudah tidak memadai lagi untuk menutup biaya operasional menyusul kenaikan harga BBM yang terus menerus diberlakukan oleh pemerintah. Kenaikan ini tidak proposional karena pelayanan KA Prameks dianggap belum optimal terkait dengan seringnya terjadi keterlambatan pada saat kedatangan maupun keberangkatan. Masih terkait dengan pelayanan, mereka juga beranggapan bahwa tempat duduk yang tersedia tidak sebanding dengan jumlah penumpang yang naik sehingga banyak penumpang yang berdiri.

PT. KAI Daop VI Yogyakarta terus melakukan pengawasan terhadap pengendalian perjalanan KA dan menetapkan paling tidak khusus untuk KA Prameks I, II, III, IX, X hanya diijinkan berhenti di stasiun antara kecuali bersilangan dengan KA kelas eksekutif jenis Argo. Ini adalah salah satu upaya agar KA Prameks melayani pelanggan sesuai dengan keinginan mereka terutama dalam mempertahankan ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan.

Diturunkannya beberapa petugas keamanan untuk mengawal perjalanan KA Prameks agar terhindar dari gangguan pengamen, pengasong, pengemis, maupun pencopet merupakan salah satu bentuk usaha PT. KAI dalam meningkatkan pelayanannya terutama dalam hal keamanan penumpang . Begitu juga bagi para karyawan PT. KAI yang menggunakan seragam dinas ketika berada di atas KA Prameks, mereka diwajibkan untuk memberikan tempat duduknya kepada penumpang yang terpaksa berdiri karena tidak memperoleh tempat duduk. Perlu dipahami oleh para pelanggan KA Prameks bahwa KA tersebut dijalankan pada jarak pendek dengan waktu tempuh yang relatif singkat. Oleh karena itu rangkaian KRD (kereta rel diesel) ini dirancang sedemikian rupa dimana selain disediakan fasilitas 64 tempat duduk, juga disediakan fasilitas bagi penumpang yang berdiri.

A. 2 Jumlah Penumpang Kereta Api Prameks.

Pasca kenaikan tarif, pada awalnya volume penumpang memang relatif menurun tetapi hal ini jutru dapat memberikan kesempatan bagi para penumpang untuk memperoleh tempat duduk yang. Meskipun demikian, pada hari-hari libur nasional, Sabtu, Minggu dan Senin masih tetap diminati oleh banyak penumpang. Sebagai ilustrasi dapat dilihat volume penumpang tahun 2002-2004 pada Tabel 5.2 berikut:

Tabel 5.2 Volume penumpang KA Prameks dan pendapatan PT. Kereta Api Tahun 2002-2004

Bulan	Volume Penumpang			Pendapatan		
	2002	2003	2004	2002 (x Rp 1000)	2003 (x Rp 1000)	2004 (x Rp 1000)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	97.489	91.861	87.855	292.467	459.305	439.275
Februari	79.850	76.492	78.438	399.250	382.460	392.190
Maret	93.960	86.015	74.805	469.800	430.075	374.025
April	77.093	80.535	72.684	385.465	402.675	363.420
Mei	91.931	89.001	83.333	459.655	445.005	416.665
Juni	85.191	80.743	79.525	425.955	403.715	397.625
Juli	99.821	92.818	93.828	499.105	464.090	459.140
Agustus	85.981	76.844	76.844	429.905	406.625	384.220
September	85.981	80.701	68.976	429.905	403.505	344.380
Oktober	90.002	82.421	75.151	450.010	412.105	375.755
November	82.157	63.673	88.926	410.785	418.365	444.630
Desember	10.355	85.040	76.551	517.790	425.200	382.755
Jumlah	1.073.014	1.010.625	959.916	5.170.092	5.053.125	4.784.580

Sumber : PT Kereta Api Indonesia (persero) Daop VI Yogyakarta

Jumlah penumpang yang disajikan pada Tabel 5.2 adalah jumlah penumpang dengan tiket. Penumpang tanpa tiket tidak dimasukan karena jumlahnya yang tidak pasti dimana terdapat petugas yang tidak melaporkan beberapa jumlah penumpang

tanpa tiket karena uang denda yang diperoleh menjadi pemasukan bagi petugas itu sendiri.

Penurunan volume penumpang ternyata tidak mengakibatkan penurunan pendapatan PT. KAI. Ini terbukti pada tabel 5.2 dimana terlihat pendapatan PT. KAI yang terus meningkat. Penurunan penumpang ini akan menjadi koreksi bagi pihak PT. KAI agar berupaya untuk lebih meningkatkan pelayanan KA Prameks guna menarik minat masyarakat untuk menggunakan KA Prameks sebagai angkutan alternatif untuk perjalanan Solo-Yogyakarta

B. Karakteristik Penumpang

Karakteristik penumpang merupakan data penumpang yang meliputi jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, pekerjaan, pendapatan dalam satu bulan, asal perjalanan, tujuan perjalanan, frekuensi dalam menggunakan KA Prameks, dan alternatif angkutan lain yang digunakan. Pengambilan sampel dilakukan dengan cara kuesioner pada Kamis 21 April 2005 dan Sabtu 23 April 2005. Data-data ini terdapat pada lembar pertama kuesioner yang diisi oleh 400 responden. Dari pengambilan data melalui kuesioner ini diperoleh hasil yang secara lengkap ditampilkan dalam lampiran.

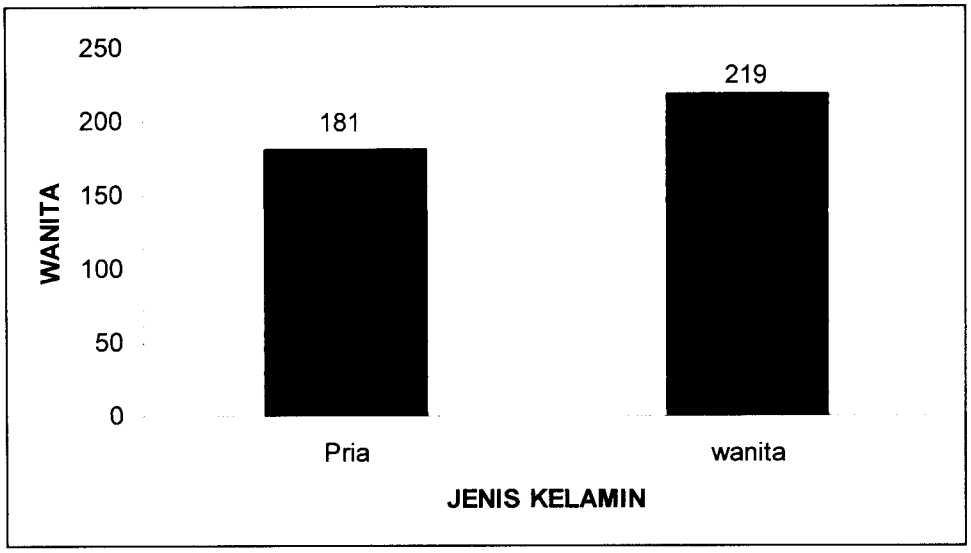
B. 1 Jenis Kelamin

Dari hasil pengumpulan dan penghitungan data, dari 400 responden terdapat 219 wanita dan 181 pria dengan prosentase 54,75% dan 45,25% yang disajikan dalam Tabel 5.3 berikut

Tabel 5.3 Karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelamin

Jenis kelamin	Jumlah	%
(1)	(2)	(3)
Pria	181	45,75
(1)	(2)	(3)
Wanita	219	54,25
Jumlah Total	400	100

Data ini menunjukkan bahwa jumlah penumpang wanita lebih banyak dari penumpang pria sehingga dalam tinjauan ini dapat disimpulkan jika KA Prameks lebih diminati oleh kaum wanita daripada kaum pria. Hal ini dapat dimaklumi mengingat tujuan dari KA Prameks yang ingin memberikan pelayanan yang aman dan nyaman bagi penumpang. Kaum wanita mengambil satu segi positif dari KA Prameks yang memberi kenyamanan dan keamanan dalam perjalanan sebagai angkutan yang akan membawa mereka dari tempat asal ke tempat tujuan dengan selamat sehingga tidak ada keraguan bagi seorang wanita untuk menggunakan KA Prameks meskipun dalam kondisi sendirian. Data lebih jelas disajikan dalam diagram pada Gambar 5.1



Gambar 5.1 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelamin

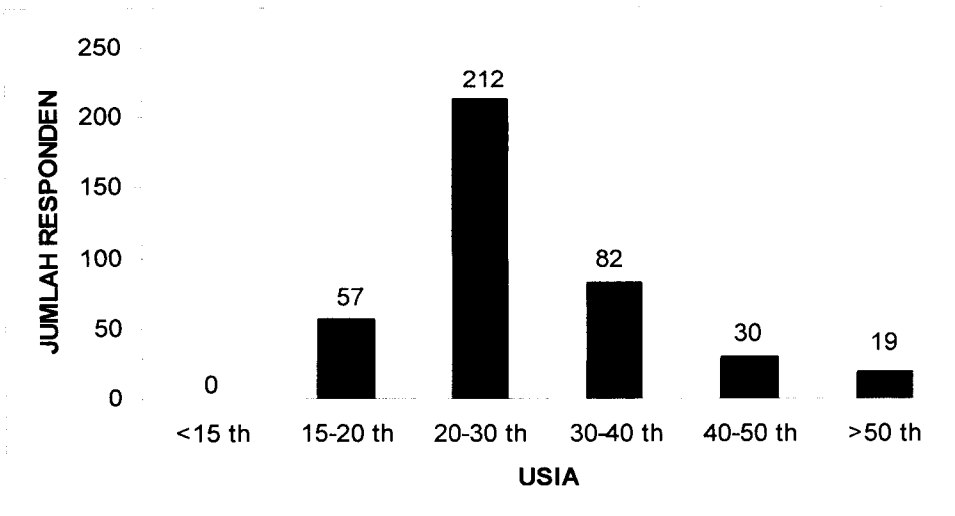
B. 2 Usia

Dari pengumpulan data pada lampiran diketahui jumlah responden dengan usia 15-20 tahun sebanyak 57 orang, usia 20-30 tahun sebanyak 212 orang, usia 30-40 tahun sebanyak 81 orang, usia 40-50 tahun sebanyak 30 orang dan usia diatas 50 tahun 19 orang. Data lebih lengkap disajikan pada Tabel 5.4 dan dalam bentuk diagram pada Gambar 5.2.

Tabel 5.4 Karakteristik penumpang menurut usia

Usia	Jumlah responden	%
< 15 th	0	0
15-20 th	57	14,25
20-30 th	212	53
30-40 th	82	20,25
40-50 th	30	7,5
> 50 th	19	4,75
Jumlah Total	400	100

Dari hasil pengolahan data ini jumlah responden terbanyak berusia 20-30 tahun karena pada usia inilah seseorang banyak melakukan aktivitas di luar rumah. KA Prameks menjadi pilihan bagi responden pada rentang usia 20-30 tahun karena dilihat dari segi daya tampung kereta api yang cukup banyak yang memungkinkan bagi mereka untuk mengadakan perjalanan dalam suatu kelompok yang terdiri dari banyak orang sehingga dapat terangkut semua. KA Prameks terpilih sebagai angkutan alternatif untuk perjalanan Solo-Yogyakarta.



Gambar 5.2 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan usia

B. 3 Tingkat Pendidikan

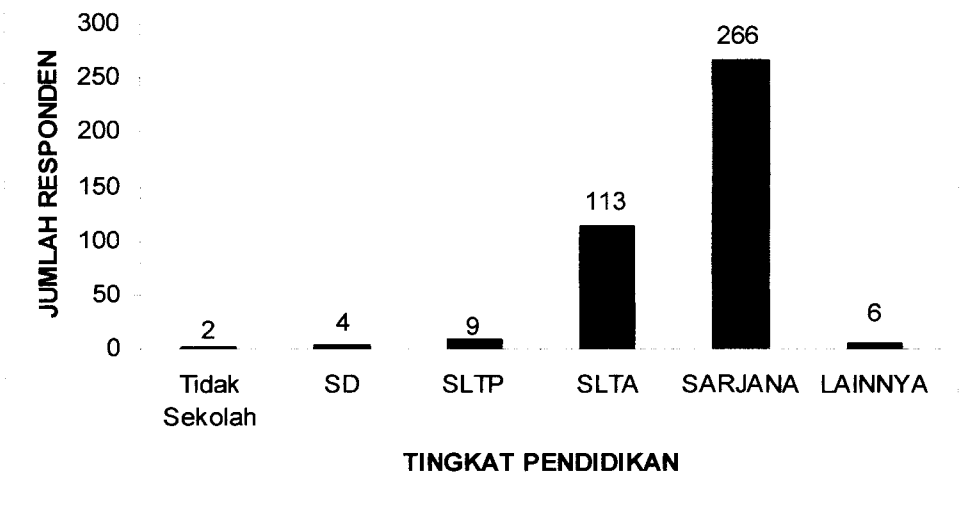
Tingkat pendidikan responden terbanyak adalah sarjana meliputi D_3, S_1, S_2 dan S_3. Pada pilihan lainnya terdapat 2 responden yang tidak diisi tingkat

pendidikannya. Pada pilihan tidak sekolah terdapat 2 responden dan tingkat pendidikan SD terdapat 4 responden..

Sebagian besar penumpang memiliki tingkat pendidikan sarjana dimana mereka akan melakukan banyak pertimbangan untuk memilih suatu angkutan demi kelancaran perjalanan mereka. KA Prameks yang mempunyai banyak kelebihan dibandingkan dengan angkutan umum lain sehingga menjadi alternatif bagi mereka untuk melakukan perjalanan Solo-Yogyakarta. Hasil pengumpulan dan pengolahan data disajikan dalam Tabel 5.5 dan dalam bentuk diagram pada Gambar 5.3

Tabel 5.5 Karakteristik penumpang berdasarkan tingkat pendidikan

Tingkat Pendidikan	Jumlah	%
(1)	(2)	(3)
Tidak sekolah	2	0,5
SD	4	1
SLTP	9	2,25
SLTA	113	28,25
Sarjana (D3/S1/S2,S3)	266	66,25
Lainnya	6	1,5
Jumlah Total	400	100



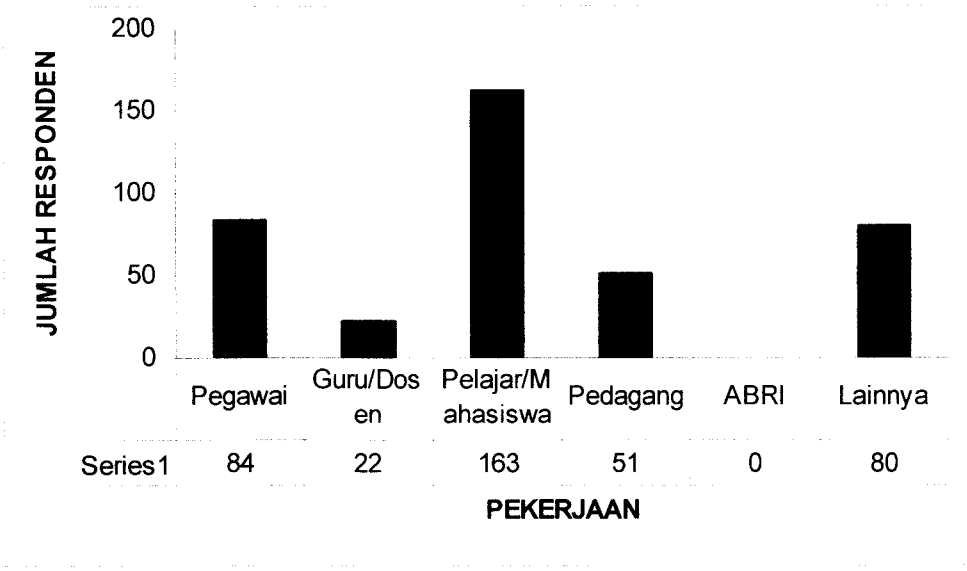
Gambar 5.3 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan pendidikan

B. 4 Pekerjaan

Hasil pengumpulan dan pengolahan data pada lampiran 4 yang ditampilkan pada Tabel 5.6 dan Gambar 5.4 menunjukkan jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa adalah yang paling banyak yaitu sejumlah 163 responden. Hal ini dikarenakan Solo dan, terutama, Yogyakarta merupakan kota pelajar.

Tabel 5.6 Karakteristik penumpang berdasarkan jenis pekerjaan

Pekerjaan	Jumlah	%
(1)	(2)	(3)
Pegawai	84	21
Guru/Dosen	22	5,5
Pelajar/mahasiswa	163	40,75
Pedagang	51	12,75
ABRI	0	0
Lainnya	80	20
Jumlah Total	400	100



Gambar 5.4 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan jenis pekerjaan

Alasan yang menjadi pertimbangan penting bagi pelajar/mahasiswa dalam memilih KA Prameks sebagai angkutan untuk perjalanan mereka adalah biaya, ketepatan waktu, dan frekuensi perjalanan.

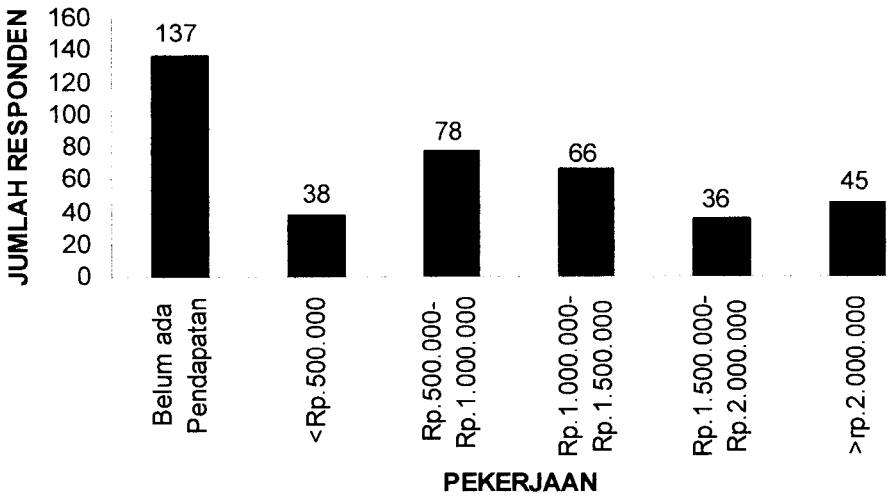
Dilihat dari Tabel 5.5, sarjana memiliki jumlah paling banyak sedangkan pada Tabel 5.6 jumlah paling banyak adalah pelajar/mahasiswa. Hasil ini sesuai karena tingkat pendidikan sarjana yang merupakan lulusan dari D_3, S_1, maupun S_2 melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi sehingga status mereka masih merupakan mahasiswa. Hal ini sangat mungkin karena dalam kuesioner tidak dibedakan antara pelajar dan mahasiswa.

B. 5 Pendapatan Dalam Satu bulan

Hasil dari pengumpulan dan pengolahan data pada lampiran 4 disajikan pada Tabel 5.7 dimana sebagian besar pengguna KA Prameks, yaitu sebanyak 137 responden, belum memiliki pendapatan. Hal ini berarti bahwa perjalanan yang dilakukan atas biaya dari orang lain.

Tabel 5.7 Karakteristik penumpang berdasarkan pendapatan dalam satu bulan

Pendapatan dalam satu bulan	Jumlah	%
Belum ada pendapatan	137	35,25
<Rp. 500.000	38	9,5
Rp. 500.000-Rp. 1.000.000	78	19,5
Rp. 1.000.000-Rp. 1.500.000	66	16,5
Rp. 1.500.000-Rp. 2.000.000	36	9
>Rp. 2.000.000	45	11,25
Jumlah Total	400	100



Gambar 5.5 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan pendapatan 1 bulan

Terkait dengan tingkat pendidikan dan jenis pekerjaan maka sangat tepat apabila kebanyakan pengguna KA Prameks belum mempunyai pendapatan sendiri. Karena belum adanya pendapatan maka jenis angkutan yang dipilih untuk suatu perjalanan harus yang murah. KA Prameks menjadi alternatif terbaik karena tarif yang dikenakan cukup murah jika dibandingkan dengan pelayanan yang diberikan dimana perjalanan yang ditempuh terasa cepat, aman, dan nyaman.

B.6 Asal Perjalanan

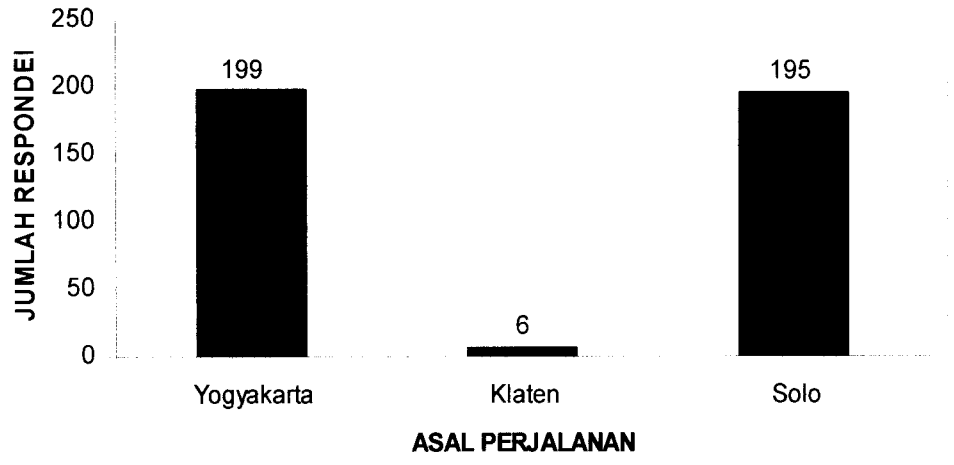
Hasil pengumpulan dan pengolahan data yang tercantum pada Tabel 5.8 menunjukkan sebagian besar responden berasal dari Yogyakarta. Namun ini hanya merupakan prosentase dari 400 responden yang datanya telah diperoleh sehingga tidak dapat dijadikan sebagai ukuran yang pasti karena jumlah penumpang sangat dipengaruhi oleh hari dan waktu.

Tabel 5.8 Karakteristik penumpang berdasarkan asal perjalanan

Asal Perjalanan	Jumlah	%
(1)	(2)	(3)
Yogyakarta	199	49,75
Klaten	6	1,5

Tabel 5.8 Karakteristik penumpang berdasarkan asal perjalanan (lanjutan)

(1)	(2)	(3)
Solo	195	48,75
Jumlah Total	400	100



Gambar 5.6 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan asal perjalanan

B.7 Tujuan Perjalanan

Jumlah responden dengan tujuan Solo lebih banyak daripada ke Yogyakarta maupun ke Klaten. Data pada Tabel 5.9 menunjukkan jumlah responden dengan tujuan Klaten hanya sebanyak 6 orang. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan waktu dalam pengisian kuesioner dimana perjalanan ke Klaten hanya ditempuh selama 23 menit.

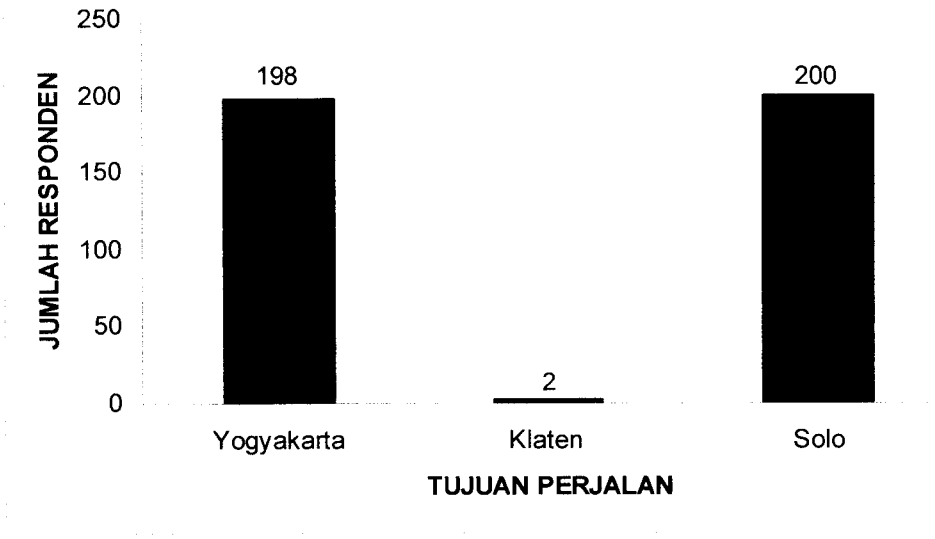
Sama seperti pada asal perjalanan, jumlah penumpang berdasarkan tujuan perjalanan juga dipengaruhi oleh hari dan waktu perjalanan sehingga data ini tidak dapat menjadi ukuran volume penumpang.

Tabel 5.9 Karakteristik penumpang berdasarkan tujuan perjalanan

Tujuan Perjalanan	**Jumlah**	**%**
(1)	(2)	(3)
Yogyakarta	198	49,5
Klaten	2	0,5

Tabel 5.9 Karakteristik penumpang berdasarkan tujuan perjalanan (lanjutan)

(1)	(2)	(3)
Solo	200	50
Jumlah Total	400	100



Gambar 5.7 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan tujuan perjalanan

B. 8 Maksud Perjalanan

Perjalanan yang dilakukan sebagian besar responden mempunyai maksud untuk rekreasi. Tabel 5.10 yang merupakan hasil pengolahan data pada lampiran 4 menyebutkan bahwa jumlah responden dengan maksud rekreasi sebanyak 126 orang.

Tabel 5.10 Karakteristik penumpang berdasarkan maksud perjalanan

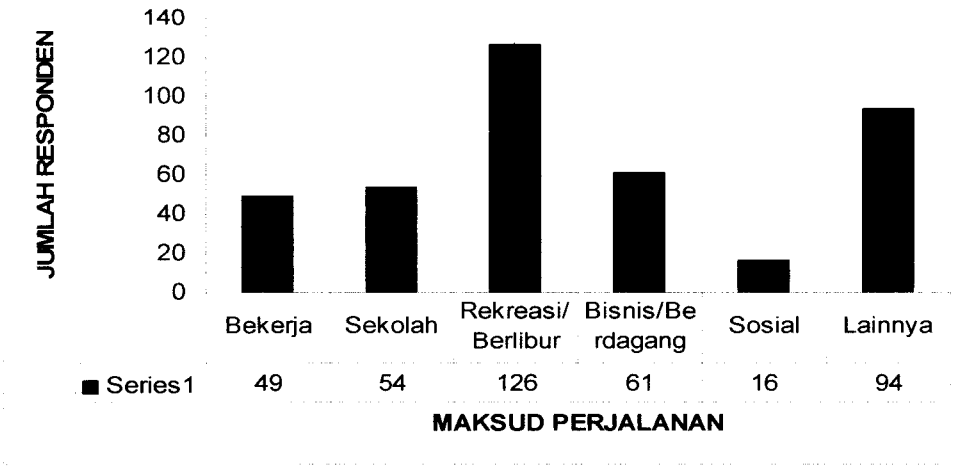
Maksud Perjalanan	**Jumlah**	**%**
(1)	(2)	(3)
Bekerja	49	12,25
Sekolah	54	13,5
Rekreasi/berlibur	126	31,5
Bisnis/berdagang	61	15,25
Sosial	16	4

Tabel 5.10 Karakteristik penumpang berdasarkan maksud perjalanan (lanjutan)

(1)	(2)	(3)
Lainnya	94	23,25
Jumlah Total	400	100

Maksud perjalanan sekolah berarti penumpang merupakan pelajar/ mahasiswa. Jam masuk sekolah/kuliah yang tidak ada toleransi menuntut mereka untuk datang tepat waktu. Terkait dengan pelayanan KA Prameks mengenai waktu tempuh yang singkat menjadikan KA Prameks sebagai alternatif terbaik untuk perjalanan mereka.

Pada Gambar 5.8 disajikan diagram jumlah penumpang berdasarkan maksud perjalanan.



Gambar 5.8 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan maksud perjalanan

B. 9 Frekuensi Pemakaian KA Prameks

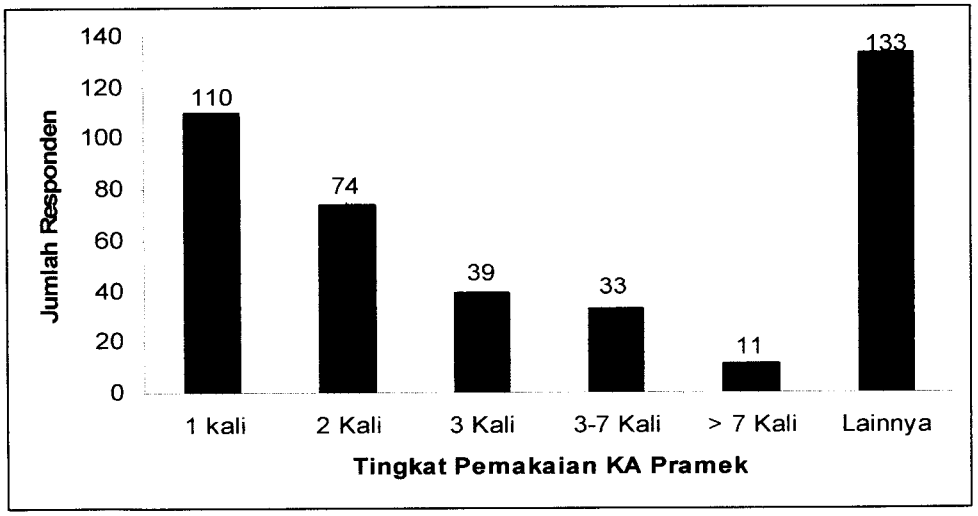
Frekuensi pemakaian KA Prameks bervariasi dalam satu minggu. Dari pengolahan data yang disajikan pada Tabel 5.11, dalam satu minggu responden kebanyakan menjawab lainnya, misalnya kurang dari satu kali dalam seminggu.

Pada pilihan satu kali dimana hal ini penumpang mungkin akan melakukan perjalanan kembali pada minggu berikutnya. Misalnya seseorang yang kos pada suatu kota dan akan pulang ke rumah setelah satu atau beberapa minggu kemudian.

Pilihan lebih dari 7 kali merupakan pilihan penumpang yang kemungkinan melakukan perjalanan pulang pergi setiap hari. Jadi dalam satu hari mereka dua kali naik KA Prameks.

Tabel 5.11 Karakteristik penumpang berdasarkan tingkat pemakaian KA Prameks

Tingkat Pemakaian	Jumlah	%
1 kali	110	27,5
2 kali	74	18,5
3 kali	39	9,75
3-7 kali	33	8,25
>7 kali	11	2,75
Lainnya	133	33,75
Jumlah	400	100



Gambar 5.9 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan tingkat pemakaian KA Prameks

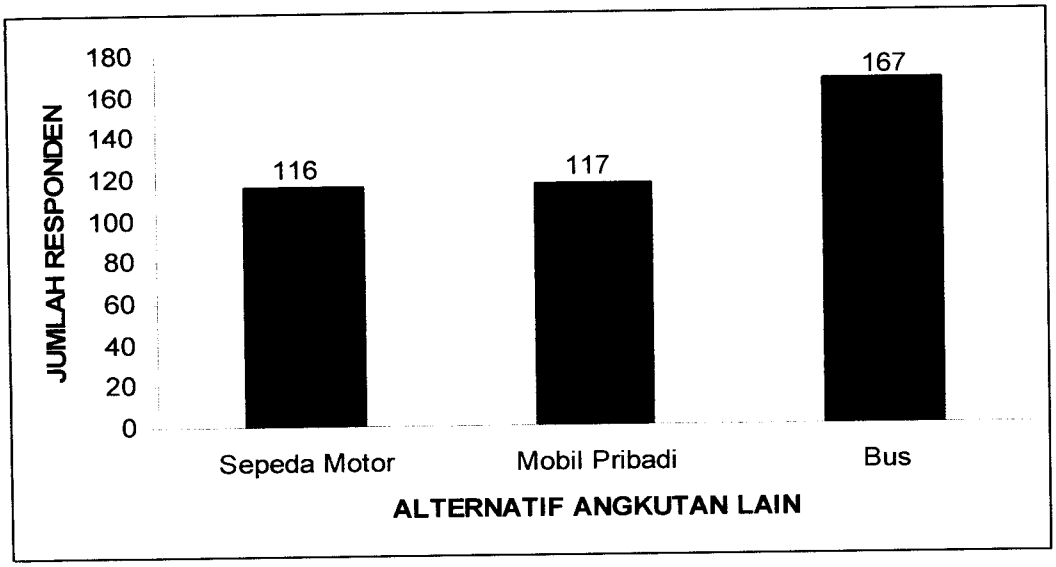
B. 10 Alternatif Angkutan Lain yang Digunakan

Pada kuesioner disajikan beberapa alternatif lain untuk angkutan perjalanan Solo-Yogyakarta. Hasil pengolahan data yang ditunjukkan pada Tabel 5.12 menyatakan bahwa banyak responden menggunakan bis sebagai alternatif angkutan lain untuk perjalanan Solo-Yogyakarta. Digunakannya bis sebagai alternatif lain

karena bis merupakan satu-satunya angkutan umum yang juga dapat memuat penumpang dalam jumlah banyak dengan tarif yang hampir sama dengan tarif KA Prameks meskipun harus menempuh perjalanan yang lebih lama.

Tabel 5.12 Karakteristik penumpang berdasarkan alternatif angkutan lain yang digunakan

Alternatif Lain	Jumlah	%
Sepeda Motor	116	29
Mobil Pribadi	117	29,25
Bus	167	41,75
Jumlah Total	400	100



Gambar 5.10 Diagram karakteristik penumpang berdasarkan alternatif angkutan lain yang digunakan

BAB VI
KUALITAS PELAYANAN KERETA API PRAMEKS

A. Tinjaun Umum

Kualitas pelayanan sangat menentukan dipakai tidaknya suatu moda transportasi untuk angkutan perjalanan. Dalam kuesioner disajikan 15 pertanyaan mengenai kualitas pelayanan KA Prameks. Hasil dari pengisian kuesioner oleh responden dikumpulkan pada lampiran 5 yang kemudian diolah, dan hasilnya disajikan pada Tabel 6.1

B. Kualitas Pelayanan

Data yang disajikan pada Tabel 6.1 menunjukkan bahwa sebagian besar responden cenderung memilih jawaban cukup atas berbagai pilihan yang disediakan. Karena merupakan pendapat dari sekian banyak orang yang mempunyai karakter berbeda-beda, maka berbeda pula persepsi mereka tentang kualitas pelayanan KA Prameks.

Tabel 6.1 Tanggapan responden terhadap kualitas pelayanan

No	Pertanyaan	Pilihan	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Kelengkapan informasi yang jelas mengenai tarif, tujuan, dan jadwal	a. Baik	204
		b. Cukup	185
		c. Buruk	11
2	Lokasi pembelian tiket	a. Baik	239
		b. Cukup	156
		c. Buruk	5
3	Petugas dalam melayani pembelian tiket	a. Baik	191
		b. Cukup	196
		c. Buruk	13

Tabel 6.1 Tanggapan responden terhadap kualitas pelayanan (lanjutan)

(1)	(2)	(3)	(4)
4.	Kesesuain biaya perjalan (tarif) dengan pelayanan yang diberikan	a. Baik	159
		b. Cukup	225
		c. Buruk	16
5.	Kenyamanan ruang tunggu	a. Baik	85
		b. Cukup	236
		c. Buruk	79
6.	Jadwal kedatangan dan keberangkatan	a. Baik	116
		b. Cukup	235
		c. Buruk	49
7.	Keamanan saat naik dan turun KA Prameks	a. Baik	123
		b. Cukup	237
		c. Buruk	40
8.	Jaminan keamanan dan kenyamanan dalam perjalanan	a. Baik	112
		b. Cukup	246
		c. Buruk	42
9.	Kebersihan dan kerapian gerbong KA Prameks	a. Baik	95
		b. Cukup	215
		c. Buruk	90
10.	Kelengkapan fasilitas (kursi, jendela/ventilasi, pintu, dan toilet)	a. Baik	48
		b. Cukup	244
		c. Buruk	40
11	Kondisi fisik fasilitas (Kursi, jendela/ventilasi, pintu, dan toilet)	a. Baik	49
		b. Cukup	231
		c. Buruk	120
12	Ketegasan petugas dalam menyikapi masalah (misalnya penumpang tanpa tiket)	a. Baik	136
		b. Cukup	216
		c. Buruk	48

Tabel 6.1 Tanggapan responden terhadap kualitas pelayanan (lanjutan)

(1)	(2)	(3)	(4)
13.	Waktu perjalanan KA Prameks	a. Baik	118
		b. Cukup	265
		c. Buruk	17
14.	Pemberhentian kereta di tiap-tiap stasiun	a. Baik	296
		b. Cukup	96
		c. Buruk	8
15	Pemberhentian kereta di persimpangan jalan menunggu KA lain lewat	a. Baik	312
		b. Cukup	77
		c. Buruk	11

Setiap jawaban dari responden akan diberikan bobot nilai :

Baik : 3

Cukup : 2

Buruk : 1

B. 1 Kelengkapan informasi yang jelas mengenai tarif, tujuan, dan jadwal

Kelengkapan informasi mengenai tarif, tujuan, maupun jadwal kedatangan dan keberangkatan KA Prameks bisa diperoleh dengan melihat papan informasi yang biasanya dipasang di ruang paling depan atau pada pintu masuk tiap-tiap stasiun maupun didalam KA Prameks sendiri. Papan informasi ini juga menyediakan keterangan mengenai daerah tujuan, waktu kedatangan, waktu keberangkatan, dan tarif yang dikenakan pada jenis kereta api lainnya sesuai dengan tingkat usia yang dibedakan atas anak-anak dan dewasa.

Penilaian :

A. Baik 204 responden

204 x 3 = 612

612 / 993 = 0,6163 x 100% = 61,63%

B. Cukup 185 responden

185 x 2 = 370

370 / 993 = 0,3726 x 100% = 37,26%

C. Buruk 11 responden

11 x 1 = 11

11 / 993 = 0,0110 x 100% = 1,10%

Total Penilaian : 612 + 370 + 11 = 993

Tabel 6.2 Kelengkapan informasi yang jelas mengenai tarif, tujuan dan jadwal

Penilaian	%
A	61,63
B	37,26
C	1,10
Jumlah total	100

B. 2 Lokasi pembelian tiket

Lokasi pembelian tiket menurut 239 responden adalah baik. Lokasi pembelian tiket cukup strategis karena berada tidak jauh dari papan informasi yang dipasang sehingga calon penumpang dapat melihat jadwal dan tarif yang dikenakan terlebih dahulu sebelum membeli tiket. Untuk pelayanan pembelian tiket KA Prameks telah disediakan loket khusus sehingga calon penumpang tidak perlu antri dengan penumpang pada KA yang lain.

Penilaian :

A. Baik 239 responden

239 x 3 = 717

717 / 1034 = 0,6934 x 100% = 69,34%

B. Cukup 156 responden

156 x 2 = 312

156 / 1034 = 0,3018 x 100% = 30,18%

C. Buruk 5 responden

5 x 1 = 5

5 / 1034 = 0,0048 x 100% = 0,48%

Total penilaian : 717 + 312 + 5 = 1034

Tabel 6.3 Lokasi pembelian tiket

Penilaian	%
A	69,34
B	30,18
C	0,48
Jumlah total	100

B. 3 Petugas dalam melayani pembelian tiket

Petugas dalam melayani pembelian tiket dinilai cukup baik dalam melaksanakan tugasnya. Tetapi hal ini tidak menutup kemungkinan adanya beberapa orang yang beranggapan buruk karena ini menyangkut pendapat pribadi dari orang yang berbeda-beda.

Petugas yang ramah dan sopan dalam melayani pembelian tiket diharapkan mampu menarik perhatian calon penumpang sehingga memilih KA Prameks sebagai alternatif terbaik untuk angkutan perjalanan Solo-Yogyakarta

Penilaian :

A. Baik 191 responden

191 x 3 = 573

573 / 978 = 0,5858 x 100% = 58,58%

B. Cukup 196 responden

196 x 2 = 392

392 / 978 = 0,4008 x 100% = 40,08%

C. Buruk 13 responden

13 x 1 = 13

13 / 978 = 0,0132 x 100% = 1,32%

Total penilaian : 573 + 392 + 13 = 978

Tabel 6.4 Petugas dalam melayani pembelian tiket

Penilaian	%
(1)	(2)
A	58,58
B	40,08

Tabel 6.1 Petugas dalam melayani pembelian tiket (lanjutan)

(1)	(2)
C	1,32
Jumlah total	100

B. 4 Kesesuaian biaya perjalanan (tarif) dengan pelayanan yang diberikan

Kesesuaian biaya perjalanan (tarif) dengan pelayanan yang diberikan menurut 225 responden cukup sesuai. Hal ini dapat diartikan dengan tarif perjalanan Rp 5.000,00 untuk perjalanan Solo-Yogyakarta cukup sebanding dengan pelayanan KA Prameks meskipun kadang terpaksa berdiri karena tempat duduk yang tersedia tidak mencukupi. Responden yang berpendapat buruk hanya berjumlah 16 dan ini merupakan angka yang kecil jika dibandingkan dengan mereka yang merasa bahwa tarif cukup sesuai dengan pelayanannya.

Penilaian :

A. Baik 159 responden

159 x 3 = 477

477 / 943 = 0,5058 x 100% = 50,58%

B. Cukup 225 responden

225 x 2 = 450

450 / 943 = 0,4772 x 100% = 47,72%

C. Buruk 16 responden

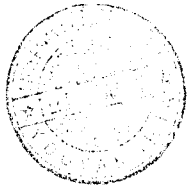
16 x 1 = 16

16 / 943 = 0,0169 x 100% = 1,69%

Total penilaian : 477 + 450 + 16 = 943

Tabel 6.5 Kesesuaian biaya perjalanan dengan pelayanan yang diberikan

Penilaian	%
(1)	(2)
A	50,58
B	47,72
C	1,69
Jumlah Total	100



B. 5 Kenyamanan Ruang Tunggu

Ruang tunggu yang disediakan cukup baik menurut pendapat 236 responden. Ruang tunggu ini dilengkapi dengan tempat duduk yang cukup banyak sehingga dapat menampung calon penumpang yang menunggu kedatangan kereta. Tidak ada perbedaaan antara ruang tunggu KA Prameks dengan KA-KA lain karena akan dibutuhkan banyak ruang untuk itu. Calon penumpang KA Prameks tidak begitu memanfaatkan tempat duduk yang terdapat pada ruang tunggu karena kebanyakan dari mereka sampai di stasiun lima atau sepuluh menit sebelum KA Prameks datang. Mereka lebih memilih untuk berdiri di dekat rel agar dapat segera masuk dan mendapatkan tempat duduk begitu kereta datang.

Penilaian :

A Baik 85 responden

85 x 3 = 255

255 / 806 = 0,3163 x 100% = 31,63%

B. Cukup 236 responden

236 x 2 = 472

472 / 806 = 0,5856 x 100% = 58,56%

C. Buruk 79 responden

79 x 1 = 79

79 / 806 = 0,0980 x 100% = 9,80%

Total penilaian : 255 + 472 + 79 = 806

Tabel 6.6 Kenyamanan ruang tunggu

Penilaian	%
A	31,63
B	58,56
C	9,80
Jumlah total	100

B. 6 Jadwal kedatangan dan keberangkatan KA

Jadwal kedatangan dan keberangkatan KA Prameks menurut 235 responden cukup baik. Waktu kedatangan KA Prameks sangat mempengaruhi

waktu keberangkatannya. Jika kedatangnnya terlambat maka waktu keberangkatannya juga terlambat. Hal ini sangat merugikan penumpang karena waktu untuk perjalanan menjadi mundur dan menyebabkan mereka terlambat sampai tujuan. PT. KAI berusaha semaksimal mungkin agar kedatangan KA Prameks tepat waktu dengan meminimalkan pemberhentian KA Prameks di tiap-tiap persimpangan dan stasiun.

Penilaian :

A Baik 116 responden

116 x 3 = 348

348 / 867 = 0,4013 x 100% = 40,13%

B. Cukup 235 responden

235 x 2 = 470

470 / 867 = 0,5420 x 100% = 54,20%

C. Buruk 49 responden

49 x 1 = 49

49 / 806 = 0,0565 x 100% = 5,65%

Total penilaian : 348 + 470 + 49 = 867

Tabel 6.7 Jadwal kedatangan dan keberangkatan KA

Penilaian	%
A	40,13
B	54,20
C	5,65
Jumlah total	100

B.7 Keamanan saat naik dan turun KA

Keamanan saat naik dan turun pada KA Prameks menurut 237 responden cukup baik. Ini disebabkan adanya pintu untuk tiap-tiap gerbong sehingga saat naik maupun turun tidak harus berdesak-desakan. Keamanan ini juga didukung oleh upaya pihak PT. KAI yang selalu menyertakan personil keamanan pada tiap-tiap perjalanan.

Penilaian :

A Baik 123 responden

123 x 3 = 369

369 / 883 = 0,4178 x 100% = 41,78%

B. Cukup 237 responden

237 x 2 = 474

474 / 883 = 0,5368 x 100% = 53,68%

C. Buruk 40 responden

40 x 1 = 40

40 / 883 = 0,0453 x 100% = 4,53%

Total penilaian : 369 + 474 + 40 = 883

Tabel 6.8 Keamanan saat naik turun KA

Penilaian	**%**
A	41,78
B	53,68
C	4,53
Jumlah total	100

B. 8 Jaminan keamanan dan kenyamanan dalam perjalanan

Jaminan keamanan dan kenyamanan dalam perjalanan diungkapan oleh 246 responden cukup baik. Keamanan dijamin dengan disertakannya personil keamanan pada tiap perjalanan. Kenyamanan didukung oleh kelengkapan fasilitas dan tidak diperkenankannya pengamen, pengemis, dan pengasong masuk ke dalam gerbong sehingga perjalanan tidak terganggu oleh mereka.

Keamanan dan kenyamanan lebih dijamin dengan keberadaan Asuransi Jasa Raharja dan Asuransi Jasa Raharja Putera dimana asuransi ini sudah termasuk dalam harga tiket sehingga secara otomatis penumpang akan memperoleh asuransi bila terjadi kecelakaan.

Penilaian :

A Baik 112 responden

112 x 3 = 336

336 / 870 = 0,3868 x 100% = 38,62%

B. Cukup 246 responden

246 x 2 = 492

492 / 870 = 0,5655 x 100% = 56,55%

C. Buruk 42 responden

42 x 1 = 42

42 / 870 = 0,0482 x 100% = 4,82%

Total penilaian : 336 + 492 + 42 = 870

Tabel 6.9 Jaminan keamanan dan kenyamanan dalam perjalanan

Penilaian	%
A	38,62
B	56,55
C	4,82
Jumlah total	100

B. 9 Kebersihan dan kerapian gerbong

Kebersihan dan kerapian gerbong menurut 215 responden cukup baik. Kebersihan sangat diperhatikan dimana setiap perjalanan terdapat petugas yang membersihkan tiap-tiap gerbong. Kebersihan lantai gerbong membuat beberapa penumpang yang tidak meperoleh tempat duduk tidak segan untuk duduk di lantai tanpa alas apapun. Kerapian gerbong tercermin dari penataan kursi yang rapi.

Namun ada 90 responden yang menyatakan kebersihan dan kerapian gerbong buruk. Ini sesuai dengan kenyataan dimana pada saat penumpang banyak, kondisi kereta menjadi sangat kotor padahal gerbong baru akan dibersihkan pada akhir perjalanan agar pada perjalanan berikutnya penumpang yang baru masuk bisa mendapatkan gerbong dalam kondisi yang bersih.

Penilaian :

A Baik 95 responden

95 x 3 = 285

285 / 805 = 0,3540 x 100% = 35,40%

B. Cukup 215 responden

215 x 2 = 430

430 / 805 = 0,5341 x 100% = 53,41%

C. Buruk 90 responden

90 x 1 = 90

90 / 805 = 0,1118 x 100% = 11,18%

Total penilaian : 285 + 430 + 90 = 805

Tabel 6.10 Kebersihan dan kerapian dalam gerbong

Penilaian	%
A	35,40
B	53,41
C	11,18
Jumlah total	100

B. 10 Kelengkapan fasilitas (kursi, jendela/ventilasi, pintu, dan toilet)

Kelengkapan fasilitas menurut 244 responden cukup baik dimana dalam tiap-tiap gerbong disediakan pintu, jendela/ventilasi, toilet, dan 64 tempat duduk. Karena daya muat kereta yang cukup banyak, disediakan pula tempat yang luas diantara deretan tempat duduk yang memungkinkan penumpang yang tidak memperoleh tempat duduk dapat berdiri dengan berpegangan pada tali yang dipasang dilangit-langit gerbong atau bahkan duduk di lantai gerbong.

Penilaian :

A Baik 48 responden

48 x 3 = 144

144 / 740 = 0,1945 x 100% = 19,45%

B. Cukup 244 responden

244 x 2 = 488

488 / 488 = 0,6594 x 100% = 65,94%

C. Buruk 108 responden

108 x 1 = 108

108 / 740 = 0,1459 x 100% = 14,59%

Total penilaian : 144 + 488 + 108 = 740

Tabel 6.11 Kelengkapan fasilitas

Penilaian	%
A	19,45
B	65,94
C	14,59
Jumlah total	100

B. 11 Kondisi fisik fasilitas (kursi, jendela/ventilasi, pintu, dan toilet)

Menurut 231 responden kondisi fisik fasilitas KA Prameks cukup baik. Kursi yang disediakan cukup nyaman sebagai tempat duduk. Jendela/ventilasi dan pintu bisa dimanfaatkan dengan baik. Keberadaan toilet juga cukup baik meskipun pada kenyataannya penumpang KA Prameks jarang menggunakan fasilitas ini karena waktu tempuh perjalanan kurang lebih 60 menit untuk perjalanan Solo-Yogyakarta dirasa cukup singkat.

Penilaian :

A Baik 49 responden

49 x 3 = 147

147 / 729 = 0,2016 x 100% = 20,16%

B. Cukup 231 responden

231 x 2 = 462

462 / 488 = 0,6337 x 100% = 63,37%

C. Buruk 120 responden

120 x 1 = 120

120 / 729 = 0,1646 x 100% = 16,46%

Total penilaian : 147 + 462 + 120 = 729

Tabel 6.12 Kondisi fisik fasilitas

Penilaian	%
A	20,16
B	63,37
C	16,46
Jumlah total	100

B. 12 Ketegasan petugas dalam menyikapi masalah

Ketegasan petugas dalam menyikapi masalah dinilai cukup baik oleh 216 responden. Ketegasan petugas ini tercermin dalam menyikapi masalah penumpang tanpa tiket diatas KA Prameks. Petugas akan mengenakan denda sebesar dua kali lipat dari tarif yang berlaku untuk sekali perjalanan jika ada penumpang yang kedapatan tidak membawa tiket. Bahkan petugas tidak segan-segan menurunkan penumpang tanpa tiket tersebut di stasiun terdekat.

Penilaian :

A Baik 136 responden

136 x 3 = 408

408 / 888 = 0,4594 x 100% = 45,94%

B. Cukup 216 responden

216 x 2 = 432

432 / 888 = 0,4864 x 100% = 48,64%

C. Buruk 48 responden

48 x 1 = 48

48 / 888 = 0,0540 x 100% = 5,40%

Total penilaian : 408 + 432 + 48 = 888

Tabel 6.13 Ketegasan petugas dalam menyikapi masalah

Penilaian	%
A	45,94
B	48,64
C	5,40
Jumlah total	100

B. 13 Waktu Perjalanan KA Prameks

Waktu perjalanan menurut 265 responden cukup dan 118 responden menyatakan cepat. Hal ini karena waktu perjalanan juga dipengaruhi oleh pemberhentian KA Prameks di tiap-tiap persimpangan dan stasiun. Waktu pagi KA Prameks hanya berjalan sendiri sehingga tidak harus berhenti menunggu KA lain yang lewat dipersimpangan. Pada siang dan sore hari banyak KA lain yang

juga melintas sehingga KA Prameks sering berhenti di tiap-tiap persimpangan menunggu KA tersebut lewat. Pihak PT. KAI telah mengusahakan agar perjalanan KA Prameks tidak mengalami pemberhentian di persimpangan mengingat jarak tempuh Solo-Yogyakarta yang cukup pendek yaitu 60 km. Agar KA Prameks mampu melayani dengan tepat waktu maka ditetapkan paling tidak untuk KA Prameks I,II,III,IX dan X hanya diizinkan untuk berhenti di stasiun antara kecuali bersilangan dengan KA kelas eksekutif jenis Argo.

Penilaian :

A Baik 118 responden

118 x 3 = 354

354 / 901 = 0,3928 x 100% = 39,28%

B. Cukup 265 responden

265 x 2 = 530

530 / 901 = 0,5882 x 100% = 58,82%

C. Buruk 17 responden

17 x 1 = 17

48 / 901 = 0,0188 x 100% = 1,88%

Total penilaian : 354 + 530 + 17 = 901

Tabel 6.14 Waktu Perjalanan

Penilaian	%
A	39,28
B	58,82
C	1,88
Jumlah total	100

B. 14 Pemberhentian kereta di tiap-tiap stasiun

Pemberhentian KA Prameks di tiap-tiap stasiun antara menurut 296 hanya sebentar. Hal ini dimaksudkan agar tidak menambah waktu tempuh perjalanan. Waktu yang disediakan untuk pemberhentian di tiap-tiap stasiun antara sudah cukup untuk memberi kesempatan bagi penumpang yang akan naik dan turun.

Penilaian :

A Baik 296 responden

296 x 3 = 888

888 / 1088 = 0,8161 x 100% = 81,61%

B. Cukup 96 responden

96 x 2 = 192

192 / 1088 = 0,1764 x 100% = 17,64%

C. Buruk 8 responden

8 x 1 = 8

8 / 1088 = 0,0073 x 100% = 0,73%

Total penilaian : 888 + 192 + 8 = 1088

Tabel 6.15 Pemberhentian kereta di tiap-tiap stasiun

Penilaian	%
A	81,61
B	17,64
C	0,73
Jumlah total	100

B. 15 Pemberhentian kereta dipersimpangan jalan

Pemberhentian KA Prameks di persimpangan saat bersilangan dengan KA-KA yang lain menurut 312 responden hanya sebentar. Ini menjadi bukti bahwa pihak PT. KAI lebih memprioritaskan KA Prameks untuk tidak mendapatkan gangguan yang berarti dimana hanya berhenti saat bersilangan dengan KA kelas eksekutif jenis Argo dengan waktu tunggu hanya sebentar

Penilaian :

A Baik 312 responden

312 x 3 = 936

936 / 1101 = 0,8501 x 100% = 85,01%

B. Cukup 77 responden

77 x 2 = 154

154 / 101 = 0,1398 x 100% = 13,98%

C. Buruk 11 responden

11 x 1 = 11

11 / 1101 = 0,0099 x 100% = 0,99%

Total penilaian : 936 + 154 + 11 = 1101

Tabel 6.16 Pemberhentian kereta di persimpangan jalan

Penilaian	**%**
(1)	(2)
A	85,01
(1)	(2)
B	13,98
C	0,99
Jumlah Total	100

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa kualitas pelayanan KA Prameks mulai dari kelengkapan informasi yang jelas mengenai tarif, tujuan, dan jadwal, sampai pemberhentian kereta di persimpangan jalan untuk menunggu KA lain melintas belum begitu memuaskan penumpang sehingga sebagian besar dari mereka memberi jawaban cukup atas pilihan yang diberikan. Untuk itu PT. KAI diharapkan bisa lebih meningkatkan kualitas pelayanan KA Prameks sehingga benar-benar dapat menjadi angkutan alternatif terbaik untuk perjalanan Solo-Yogyakarta.

C. Alasan Penggunaan Kereta Api Prameks

Alasan pemilihan KA Prameks sebagai angkutan Solo-Yogyakarta dipengaruhi oleh beberapa hal. Dalam kuesioner disediakan 5 alasan dan responden diminta untuk memilihnya sebagai alasan mengapa menggunakan KA Prameks sebagai angkutan perjalanan Solo-Yogyakarta

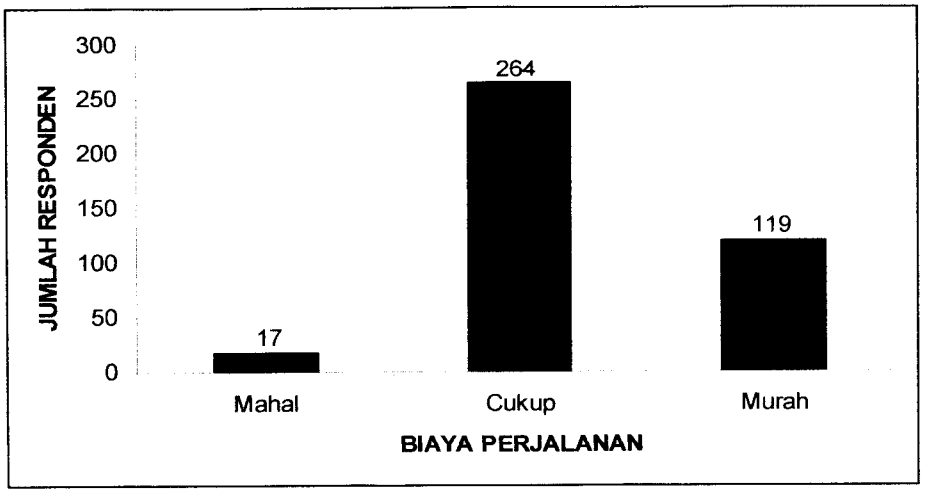
Hasil pengumpulan dan pengolahan data yang menunjukkan alasan penggunaan KA Prameks disajikan pada Tabel 6.17

Tabel 6.17 Tanggapan responden mengenai alasan penggunaan KA Prameks

NO	Pertanyaan	Pilihan	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Biaya perjalanan/harga tiket	a. Baik	17
		b. Cukup	269
		c. Buruk	119
2	Waktu perjalanan	a. Baik	166
		b. Cukup	212
		c. Buruk	22
3	Ketersediaan/frekuensi jadwal	a. Baik	130
	perjalanan per hari (trayek)	b. Cukup	247
		c. Buruk	23
4	Kenyamanan dan Keamanan	a. Baik	95
	dalam gerbong	b. Cukup	265
		c. Buruk	40
5.	Fasilitas (kursi, jendela/ventilasi,	a. Baik	45
	pintu, toilet dan tempat duduk)	b. Cukup	47
		c. Buruk	84

C. 1 Harga Tiket

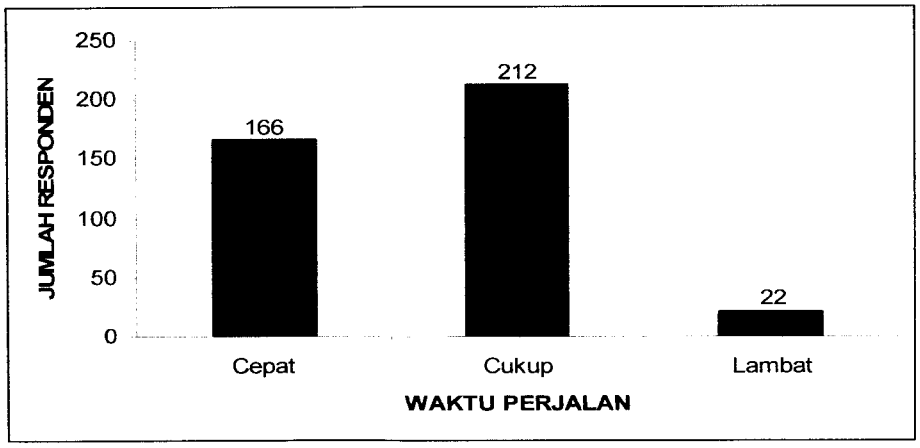
Harga tiket menurut 264 responden cukup dan menurut 119 responden murah. Harga tiket sebesar Rp 5.000,00 sudah termasuk Asuransi Jasa Raharja dan Asuransi Jasa Raharja Putera sehingga secara otomatis dengan tiket tersebut penumpang akan memperoleh asuransi bila terjadi kecelakaan.



Gambar 6.1 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan biaya perjalanan

C. 2 Waktu Perjalanan

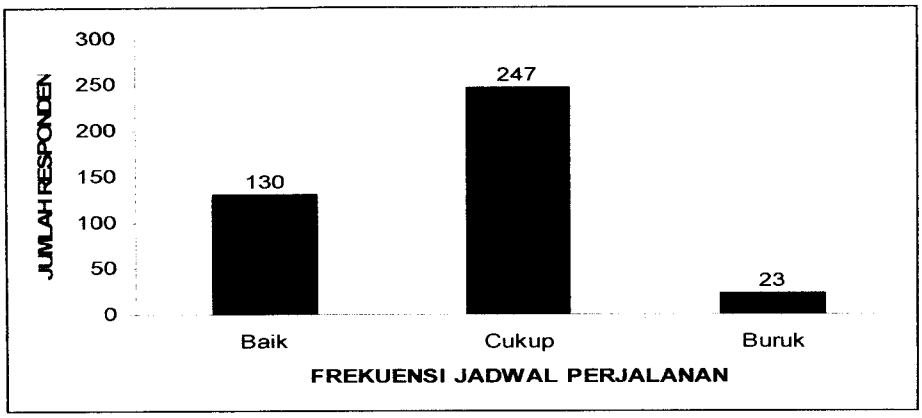
Waktu perjalanan menurut 212 responden cukup cepat. Waktu perjalanan yang kurang lebih enam puluh menit untuk perjalanan Solo-Yogyakarta akan menjadi prioritas utama jika dibandingkan dengan waktu tempuh bis yang paling cepat satu setengah jam. Beda waktu antara KA Prameks dan bis yang berkisar tiga puluh menit akan membuat calon penumpang lebih memilih KA Prameks sebagai angkutan perjalanan Solo-Yogyakarta



Gambar 6.2 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan waktu perjalanan

C. 3. Ketersediaan/frekuensi jadwal perjalanan per hari (trayek)

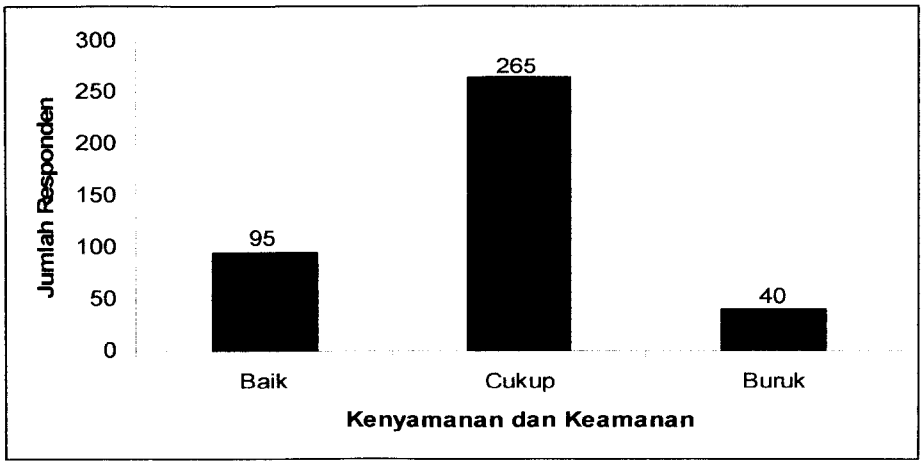
Ketersediaan/frekuensi perjalanan KA Prameks menurut 247 responden cukup dan menurut 23 responden buruk/jelek. Ketersediaan KA Prameks yang berkisar dua hingga tiga jam sekali untuk setiap stasiun masih dirasa kurang oleh masyarakat yang menginginkan KA Prameks ada setiap satu jam sekali. Keinginan masyarakat baru bisa terwujud dengan penambahan jumlah perjalanan dari tiga kali pulang pergi menjadi lima kali pulang pergi. Waktu operasinya pun lebih awal dimana berangkat dari Stasiun Solo Balapan pukul 05.45 WIB dan berakhir pukul 19.24 WIB di Stasiun Solo Balapan pula.



Gambar 6.3 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan Frekuensi jadwal perjalanan per hari

C. 4. Kenyamanan dan Keamanan dalam gerbong

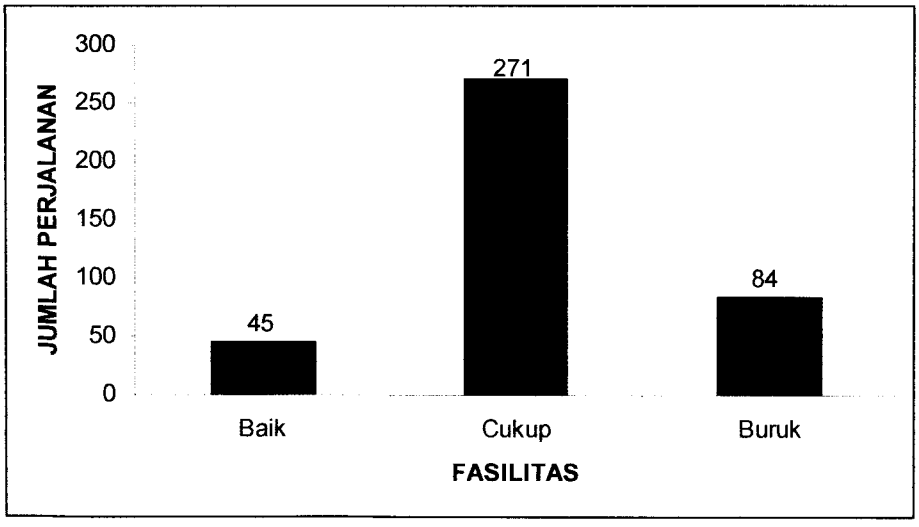
Kenyamanan dan keamanan dalam gerbong menurut 265 responden dirasa cukup. Kenyamanan dan keamanan KA Prameks lebih bisa diandalkan dibandingkan dengan dengan bis. Guncangan yang terjadi pada kereta tidak begitu berarti jika dibandingkan dengan perilaku bis yang kadang harus berhenti mendadak atau bahkan kebut-kebutan dengan bis lain untuk beradu cepat mendapatkan penumpang meskipun hal itu sangat membahayakan penumpang.



Gambar 6.4 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan kenyamanan dan keamanan dalam gerbong

C. 5. Fasilitas (jendela/ventilasi, pintu, toilet, dan tempat duduk penumpang)

Fasilitas (jendela/ventilasi, pintu, toilet, dan tempat duduk penumpang) yang ada memang sudah cukup lengkap tetapi ini belum bisa menjadi daya tarik penumpang untuk menggunakan KA Prameks. Untuk itu peningkatan fasilitas diperlukan agar dapat lebih menarik minat masyarakat untuk menggunakan KA Prameks sebagai angkutan alternatif untuk perjalanan Solo-Yogyakarta.



Gambar 6.5 Diagram alasan penggunaan KA Prameks berdasarkan fasilitas

D. Efektifitas Perjalanan KA Prameks

D.1. Analisis Gapeka (Grafik Perjalanan Kereta Api)

Dari Gapeka dapat dilihat bahwa tidak terjadi pertemuan antara KA Prameks dengan kereta lain dalam perjalanan antara Stasiun Solo Balapan sampai dengan Stasiun Tugu Yogyakarta. Hal ini disebabkan oleh tersedianya rel ganda. Rel ganda ini dimulai dari Stasiun Gawok sampai Stasiun Maguwo. Pertemuan antara KA Prameks dengan kereta-kereta lain tidak mempengaruhi efektivitas perjalanan dari KA Prameks itu sendiri sehingga waktu perjalanan dapat disesuaikan dengan jadwal. KA Prameks merupakan KA bisnis lokal sehingga pada stasiun tertentu berhenti untuk menaik-turunkan penumpang dan lebih didahulukan saat berpapasan dengan KA-KA lain. Dari survai yang kami lakukan, KA Prameks berangkat dari Stasiun Solo Balapan dan setelah melakukan trayek perjalanan yang direncanakan, akan berakhir di Stasiun Solo Balapan kembali.

D.1.1 Pengumpulan Data

1. Data primer

   Data ini diperoleh dengan melakukan wawancara terhadap responden, dalam hal ini adalah para penumpang KA Prameks. Wawancara ini dilakukan dengan bantuan kuesioner yang harus diisi oleh tiap-tiap responden. Dengan formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan ini diharapkan dapat memperoleh data tentang karakteristik penumpang dan tanggapannya terhadap pelayanan KA Prameks.

2. Data sekunder.

   Data ini diperoleh dari instansi-instansi yang berhubungan dengan bidang perkeretaapian. Dalam hal ini, data diperoleh dari PT. KAI Daop VI Yogyakarta. Data yang diperoleh yaitu:

   1. Besarnya pendapatan KA Prameks
   2. Daftar kepadatan penumpang KA Prameks Daerah Operasi VI Yogyakarta

Tabel 6.18 Jadwal keberangkatan dan kedatangan KA Prameks

Perjalanan	Nama KA	Keberangkatan	Kedatangan
Solo-Yogyakarta	Prameks I	05.45	06.44
	Prameks III	08.25	09.24
	Prameks V	11.35	12.34
	Prameks VII	14.45	15.44
	Prameks IX	17.43	18.42
Yogyakarta-Solo	Prameks II	06.50	07.49
	Prameks IV	09.45	10.44
	Prameks VI	13.00	13.59
	Prameks VII	16.10	17.09
	Prameks X	18.25	19.24

Sumber : PT Kereta Api Indonesia (persero) Daop VI Yogyakarta

Tabel 6.19 Volume penumpang KA Prameks dan pendapatan PT. Kereta Api Tahun 2002-2004

Bulan	Volume Penumpang			Pendapatan		
	2002	2003	2004	2002 (x Rp 1000)	2003 (x Rp 1000)	2004 (x Rp 1000)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	97.489	91.861	87.855	292.467	459.305	439.275
Februari	79.850	76.492	78.438	399.250	382.460	392.190
Maret	93.960	86.015	74.805	469.800	430.075	374.025
April	77.093	80.535	72.684	385.465	402.675	363.420
Mei	91.931	89.001	83.333	459.655	445.005	416.665
Juni	85.191	80.743	79.525	425.955	403.715	397.625
Juli	99.821	92.818	93.828	499.105	464.090	459.140
Agustus	85.981	76.844	76.844	429.905	406.625	384.220
September	85.981	80.701	68.976	429.905	403.505	344.380
Oktober	90.002	82.421	75.151	450.010	412.105	375.755
November	82.157	63.673	88.926	410.785	418.365	444.630
Desember	10.355	85.040	76.551	517.790	425.200	382.755
Jumlah	1.073.014	1.010.625	959.916	5.170.092	5.053.125	4.784.580

Sumber : PT Kereta Api Indonesia (persero) Daop VI Yogyakarta

Parameter Kinerja Operasi Kereta

1. Kecepatan Operasi (*Operating Speed*)

Kecepatan operasi kereta diperoleh dari pembagian jarak perjalanan kereta (Stot) dengan waktu tempuh perjalanan total (Ttot). Waktu perjalanan total merupakan penjumlahan dari waktu perjalanan rencana (Trenc) dengan waktu kelambatan rerata kereta (Krerata). Waktu tempuh rencana untuk masing-masing rute kereta dapat dihitung dari jadual perjalanan yang dibuat oleh pihak PT KA yang sudah memperhitungkan waktu untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, serta waktu berhenti di stasiun antara. Jarak perjalanan kereta untuk masing-masing rute dapat dilihat pada buku peta jalan rel di Pulau Jawa. Selengkapnya dapat dilihat pada rumus dibawah ini :

$$\text{Vrerata} = \frac{Stot}{Tto} \qquad \text{.....(1)}$$

Dimana :

Vrerata = kecepatan rerata kereta (Km/jam)

Stot = jarak perjalanan kereta (Km)

Ttot = waktu tempuh perjalanan total (jam)

Ttot = Trencana + Krerata

Dimana :

Trencana = waktu tempuh rencana (jam)

Krerata = kelambatan rerata kereta (jam)

$$\text{Ttot} = \text{Wbr} - \text{Wdt} \qquad \text{.....(2)}$$

Dimana:

Wbr = waktu keberangkatan kereta

Wdt = waktu kedatangan kereta.

Secara umum kinerja kereta akan menjadi baik apabila kecepatan perjalanan tinggi. Kecepatan rerata kereta cepat untuk daerah sub urban adalah

45-60 Km/jam (Tolley, 1995), sedangkan PT KAI menentukan kecepatan rencana rata-rata dalam jadwal perjalanan kereta sebesar 61,80 Km/jam.

2. Kelambatan Kereta

Kelambatan kereta diukur dari besarnya kelambatan dari jadwal yang telah ditetapkan. Ada dua indikator yang dapat digunakan yaitu kelambatan abslout dan kelambatan relatif terhadap waktu perjalanan. Ketepatan waktu sangat diperlukan masyarakat pengguna jasa karena memungkinkan mereka untuk merencanakan kegiatan yang berkaitan dengan kegiatan lain yang berada di lokasi tujuan. Keterlambatan yang besar akan mempengaruhi kepercayaan masyarakat terhadap angkutan publik ini. Oleh karena itu PT KAI diharapkan mampu mengoptimalkan sumber daya manusianya untuk merencanakan waktu perjalanan yang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Rumus kelambatan kereta adalah :

$$Kr = \frac{(Ttot - Trencana)}{Trencana} X100\% \qquad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \quad (3)$$

Dimana :

Kr = kelambatan relatif (jam)

Ttot = waktu perjalanan total, termasuk waktu berhenti (jam)

Trencana = waktu perjalanan sesuai jadwal (jam)

Parameter ini tidak memiliki referensi standar yang baku dalam menilai kinerja operasi kereta.

3. *Load Factor*

Nilai *load factor* adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk pada satu satuan waktu tertentu. Load factor ini menggambarkan tingkat efisiensi operasi kereta api. Semakin besar nilai load factor mengambarkan kondisi yang semakin efisien. Namun demikian jika load factor terlalu tinggi, pelayanan kepada konsumen akan berkurang.

Load factor dibedakan menjadi dua jenis yaitu load factor statis (LFS) dan load factor dinamis (LFD). LFS adalah pembagian jumlah penumpang total

dengan jumlah tempat duduk yang disediakan, sedangkan LFD telah memperhatikan jarak perjalanan yang ditempuh oleh penumpang. LFS akan sangat berarti dari sisi produksi dikaitkan dengan kemampuannya membangkitkan pendapatan, sedangkan LFD akan sangat bermanfaat dari sisi pelayanan kepada penumpang. Untuk menghitung LFS dan LFD digunakan rumus sebagai berikut :

$$LFS = \frac{Vpnp}{Jtd} \quad \text{.....(4)}$$

Dimana:

LFS = Load Faktor Statis (%)

Vpnp = Volume penumpang kereta (orang)

Jtd = Jumlah tempat duduk kereta (buah)

$$LFD = \frac{Pnp - km}{Td - km} \quad \text{.....(5)}$$

Dimana:

LFD = Load Faktor Dinamis (%)

Pnp – km = Volume penumpang/Km kereta (orang)

Td-km = Jumlah tempat duduk/Km kereta (buah)

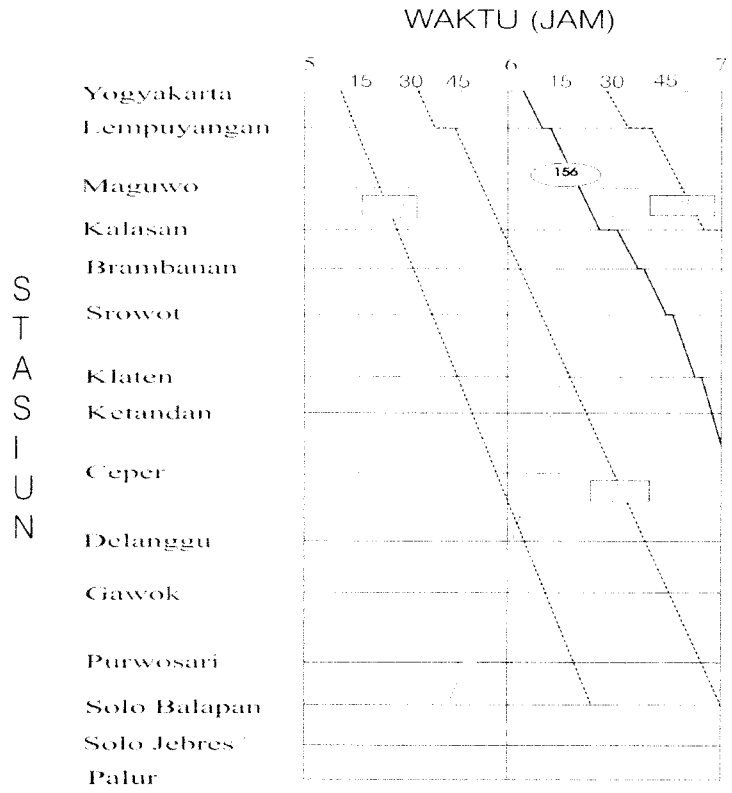
Standar LFD yang digunakan untuk kereta bisnis dihitung dari besarnya BOKA dibandingkan dengan produksi lintasnya. Bila suatu kereta mempunyai LFD lebih besar dari LFD standar maka pengoperasian kereta tersebut akan menguntungkan. Demikian pula sebaliknya.

D.1.2 Analisis Gapeka tiap trayek perjalanan

KA Prameks I (KA 761) Solo-Yogyakarta

KA Prameks I berangkat dari Stasiun Solo Balapan pukul 05.45 berhenti di Stasiun Purwosari pukul 05.49-05.51 untuk menaikkan penumpang, Stasiun

Klaten pukul 06.13-06.14 untuk menaik-turunkan penumpang, Stasiun Lempuyangan pukul 06.36-06-38 untuk menurunkan penumpang. Dan berahkir di Stasiun Tugu pukul 06.41 untuk menurunkan penumpang. KA Prameks ini berpapasan dengan KA 1414 di Stasiun Delanggu pada pukul 06.05, KA 1402 di stasiun antara Klaten dan Srowot pada pukul 06.24 terjadi di jalur rel ganda, dan KA 156 di Stasiun Kalasan pada pukul 06.30.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

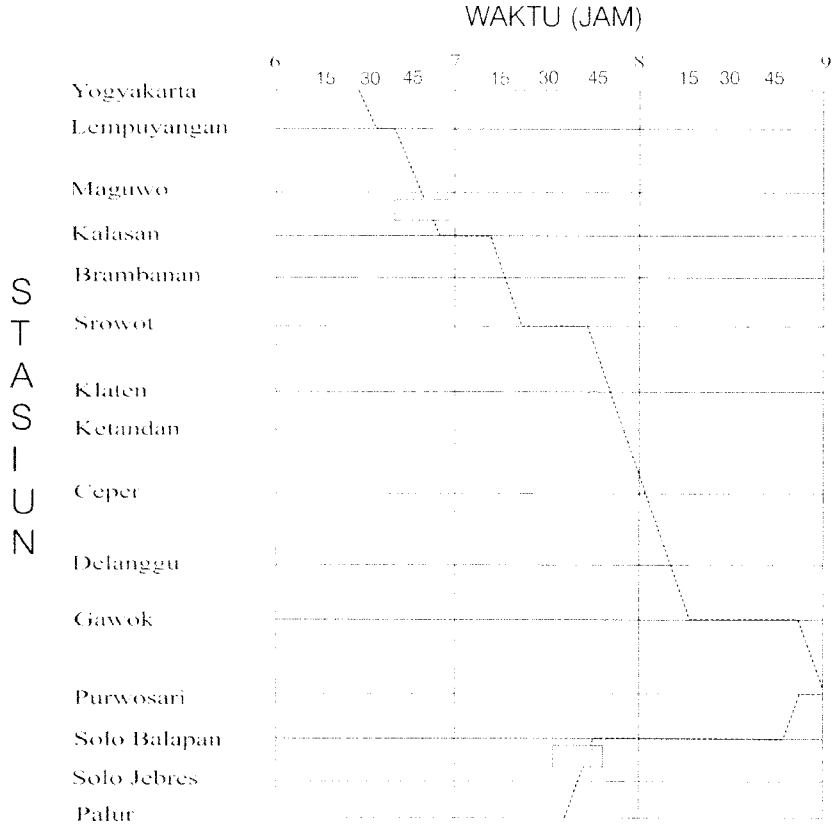
———— : Kereta api penumpang

---------- : Kereta api barang

Gambar 6.6 Gapeka Prameks I

KA Prameks II (KA 762) Yogyakarta-Solo

KA Prameks II berangkat dari Stasiun Tugu pukul 06.50 berhenti di Stasiun Lempuyangan pukul 06.53-06.55 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Klaten pukul 07.19-07.20 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Purwosari pukul 07.44-07.45 untuk menurunkan penumpang, di Stasiun Solo Balapan pukul 07.49-07.52 untuk menurunkan penumpang, di Stasiun Solo Jebres pukul 07.56-07.58 untuk menurunkan penumpang, dan berhenti di Stasiun Palur pukul 07.58. KA Prameks II ini berpapasan dengan KA 2350 F pukul 07.03 di Stasiun Kalasan dalam keadaan berhenti.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

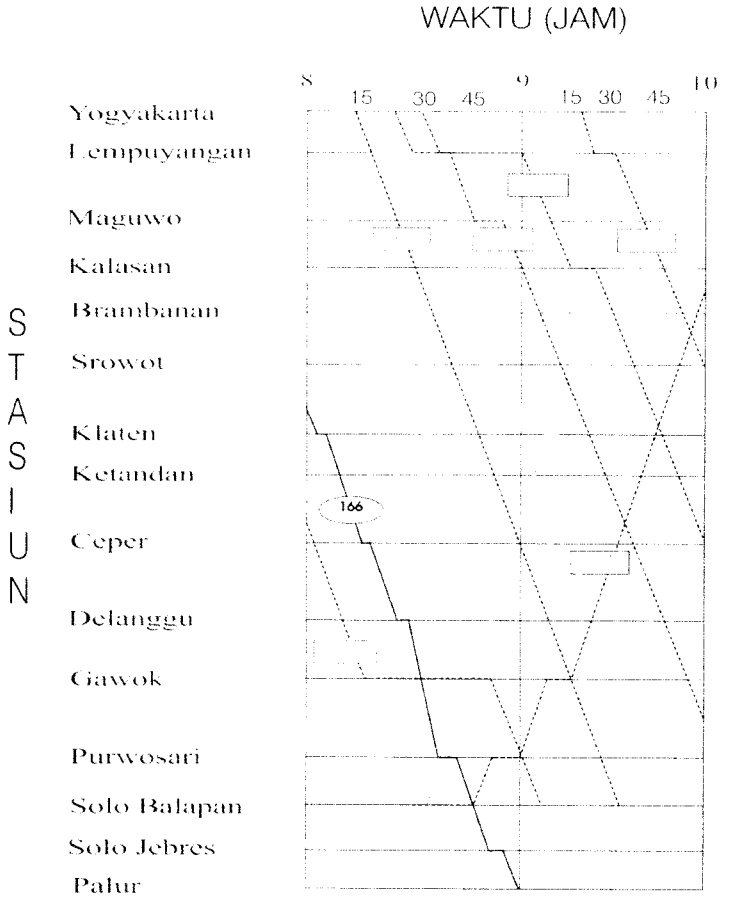
———— : Kereta api penumpang

---------- : Kereta api barang

Gambar 6.7 Gapeka Prameks II

KA Prameks III (KA 763) Solo-Yogyakarta

KA Prameks III berangkat dari Stasiun Palur pukul 08.20 berhenti di Stasiun Solo Jebres pukul 08.24-08.25 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Solo Balapan pukul 08.30-08.38 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Purwosari pukul 08.42-08.44 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Klaten pukul 09.06-09.08 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Lempuyangan pukul 09.30-09.32 untuk menurunkan penumpang, dan berhenti di Stasiun Tugu pukul 09.35. KA Prameks III ini berpapasan dengan KA 166 di Stasiun Purwosari pada pukul 08.45 dalam keadaan berhenti, KA 2350 F pada pukul 08.50 di Stasiun Gawok dalam keadaan berhenti, KA 1414 F pada pukul 08.58 di antara Stasiun Ceper dan Ketandan terjadi di jalur rel ganda, KA 3362 pada pukul 09.14 di antara Stasiun Klaten dan Srowot terjadi di jalur rel ganda, KA 1018 F pada pukul 09.22 di Stasiun Kalasan dalam keadaan berhenti, KA 1412 F pukul 09.30 di Stasiun Lempuyangan dalam keadaan berhenti.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

———— : Kereta api penumpang

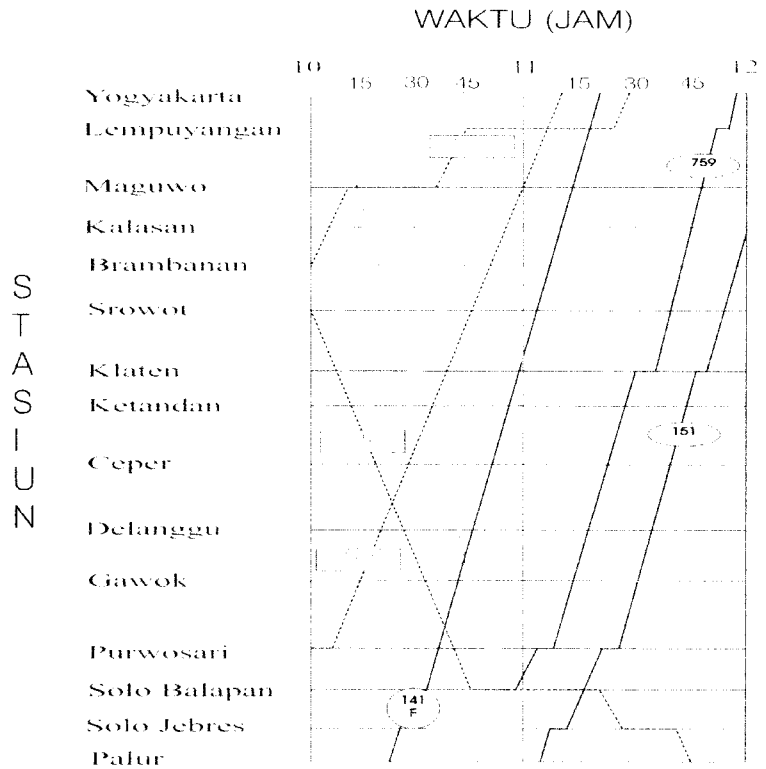
---------- : Kereta api barang

Gambar 6.8 Gapeka Prameks III

KA Prameks IV (KA 764) Yogyakarta-Solo

KA Prameks IV berangkat dari Stasiun Tugu pukul 09.45 berhenti di Stasiun Lempuyangan pukul 10.03-10.05 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Klaten pukul 10.29-10.30 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Purwosari pukul 10.53-10.54 untuk menurunkan penumpang, di Stasiun Solo Balapan pukul 10.58-10.59 untuk menurunkan penumpang, di Stasiun Solo Jebres pukul 11.05-11.09 untuk menurunkan penumpang, dan berhenti di Stasiun Palur

pukul 11.14. KA Prameks IV ini berpapasan dengan KA 1017 F di Stasiun Maguwo dalam keadaan berhenti, KA 1413 pukul 10.33 di Stasiun Ketandan terjadi di jalur rel ganda, KA 141 F pukul 10.43 di antara Stasiun Delanggu dan Gawok terjadi di jalur rel ganda.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

———— : Kereta api penumpang

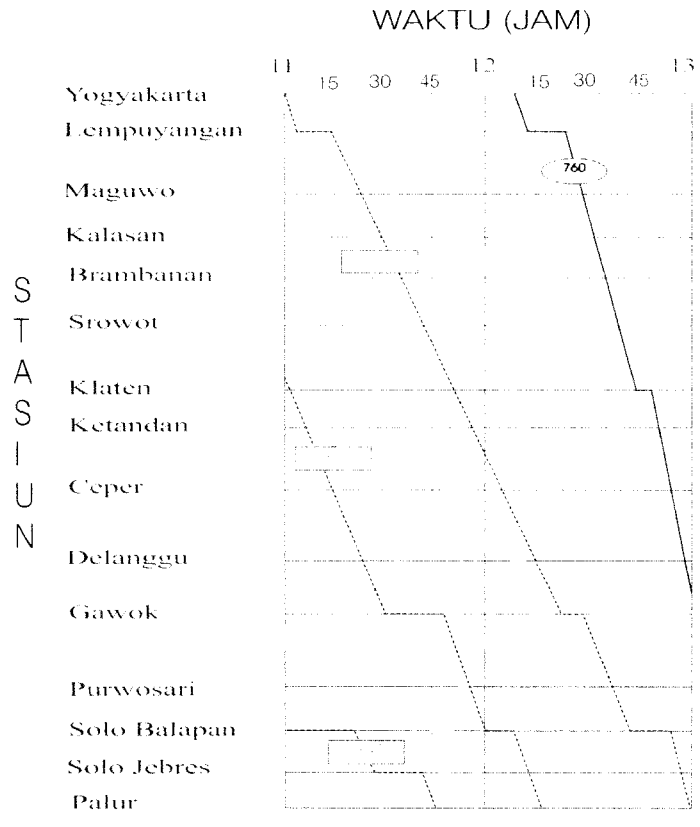
---------- : Kereta api barang

Gambar 6.9 Gapeka Prameks IV

KA Prameks V (KA 765) Solo-Yogyakarta

KA Prameks V berangkat dari Stasiun Palur pukul 11.32 berhenti di Stasiun Solo Jebres pukul 11.37-11.38 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Solo Balapan pukul 11.37-11.50 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Purwosari pukul 11.54-11.55 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Delanggu pukul 12.07-12.08 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Ceper pukul 12.14-12.15 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Klaten pukul 12.24-

12.26 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Srowot pukul 12.33-12.34 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Prambanan pukul 12.40-12.41 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Lempuyangan pukul 12.54-12.56 untuk menurunkan penumpang, dan berhenti di Stasiun Tugu. KA Prameks V ini berpapasan dengan KA 1402 F pukul 11.54 di Stasiun Purwosari dalam keadaan berhenti, KA 1404 pukul 12.11 di antara Stasiun Delanggu dan Ceper terjadi di jalur rel ganda, KA 760 pukul 12.34 di Stasiun Srowot.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

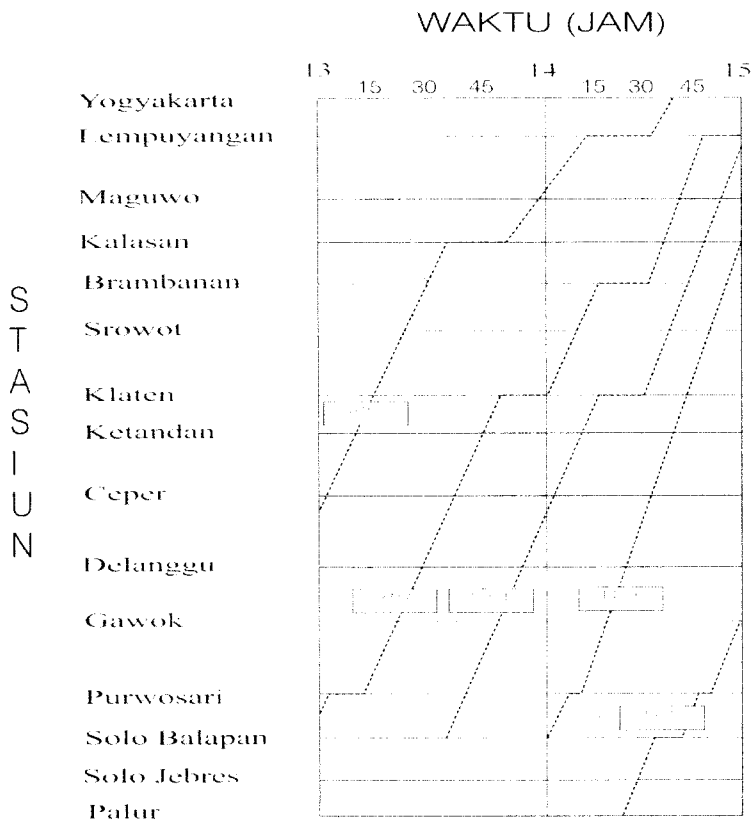
———— : Kereta api penumpang

---------- : Kereta api barang

Gambar 6.10 Gapeka Prameks V

KA Prameks VI (KA 766) Yogyakarta-Solo

KA Prameks VI berangkat dari Stasiun Tugu pukul 13.15 berhenti di Stasiun Lempuyangan pukul 13.18-13.20 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Klaten pukul 13.44-13.46 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Purwosari pukul 14.09-14.11 untuk menurunkan penumpang, di Stasiun Solo Balapan pukul 14.15-14.19 untuk menurunkan penumpang, di Stasiun Solo Jebres pukul 14.23-14.25 untuk menurunkan penumpang, dan berhenti di Stasiun Palur. KA Prameks ini berpapasan dengan KA 3361 pukul 13.33 di antara Stasiun Prambanan dan Srowot terjadi di jalur rel ganda, KA 2357 pukul 13.50 di antara Stasiun Klaten dan Ketandan terjadi di jalur rel ganda, KA 2351 F pukul 13.54 di antara Stasiun Ceper dan Delanggu terjadi di jalur rel ganda, KA 1413 F pukul 14.10 di Stasiun Purwosari dalam keadaan berhenti, KA 1411 F pukul 14.29 di Stasiun Solo Jebres dalam keadaan berhenti.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

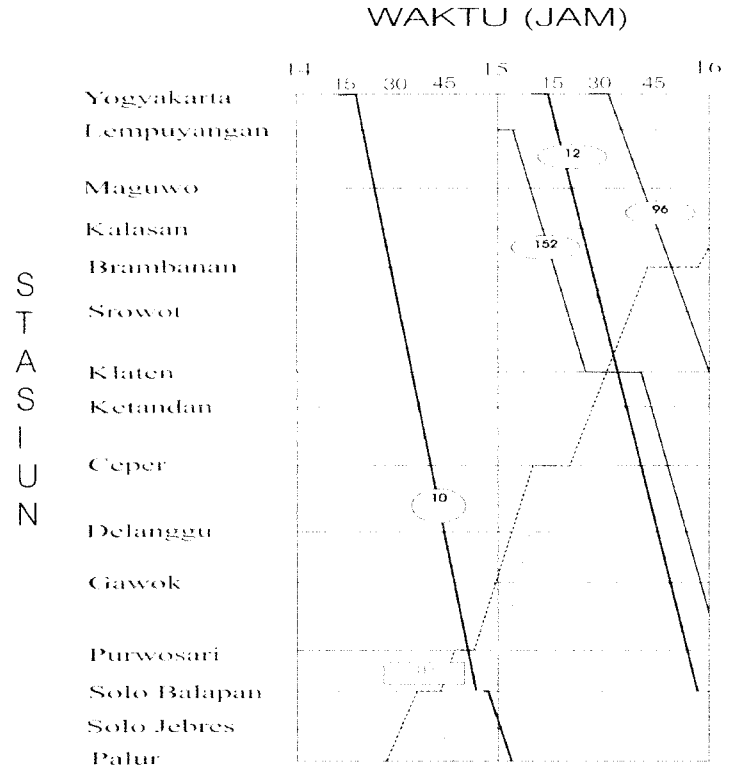
———— : Kereta api penumpang

---------- : Kereta api barang

Gambar 6.11 Gapeka Prameks VI

KA Prameks VII (KA 767) Solo-Yogyakarta

KA Prameks VII berangkat dari Stasiun Palur pukul 14.40 berhenti di Stasiun Solo Jebres pukul 14.45-14.47 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Solo Balapan pukul 14.54-14.58 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Purwosari pukul 14.59-15.01, di Stasiun Klaten pukul 15.23-15.24 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Lempuyangan pukul 15.52-15.54 untuk menurunkan penumpang, dan berhenti di Stasiun Tugu pukul 15.57. KA Prameks VII berpapasan dengan KA 10 pukul 14.55 di Stasiun Solo Balapan, KA 1411 F pukul 15.15 di Stasiun Ceper dalam keadaan berhenti, KA 152 pukul 15.30 di antara Stasiun Klaten dan Srowot terjadi di jalur rel ganda, KA 12 pukul 15.33 di antara Stasiun Srowot dan Prambanan terjadi di jalur rel ganda, KA 96 pukul 15.45 di Stasiun Maguwo dalam keadaan berhenti.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

———— : Kereta api penumpang

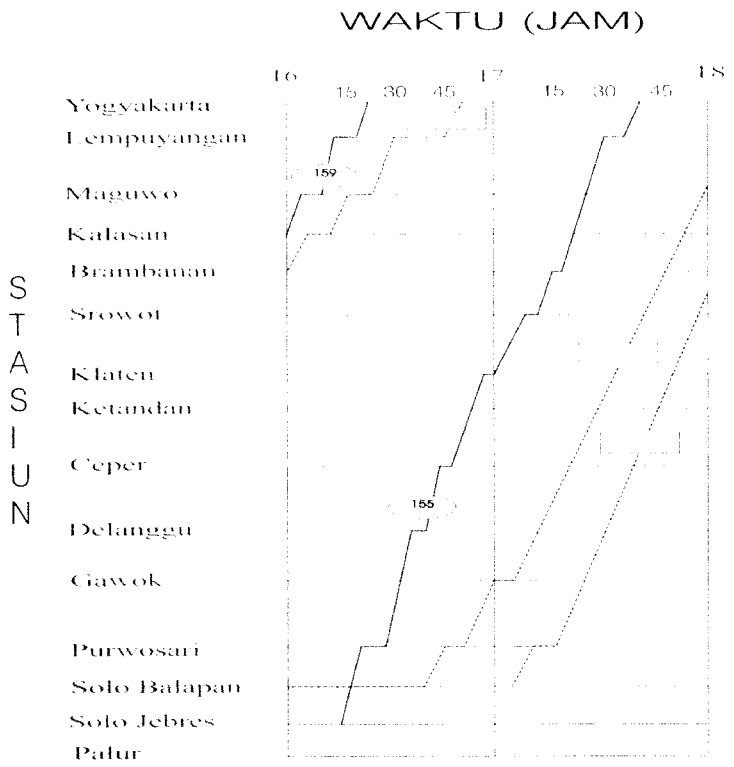
---------- : Kereta api barang

Gambar 6.12 Gapeka Prameks VII

KA Prameks VIII (KA 768) Yogyakarta-Solo

KA Prameks VII berangkat dari Stasiun Tugu pukul 16.10 berhenti di Stasiun Lempuyangan pukul 16.18-16.21 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Klaten pukul 16.44-16.47 untuk menaik-turunkan penumpang, di Stasiun Purwosari pukul 17.10-17.12 untuk menurunkan penumpang, di Stasiun Solo Balapan pukul 17.16-17.24 untuk menurunkan penumpang, di Stasiun Solo Jebres pukul 17.28-17.33 untuk menurunkan penumpang, dan berhenti di Stasiun Palur pukul 17.38. KA Prameks ini berpapasan dengan KA 1411 F pukul 16.26 di Stasiun Maguwo, KA 155 pukul 16.51 di antara Stasiun Ketandan dan Ceper

terjadi di jalur rel ganda, KA 1401 pukul 17.05 di Stasiun Gawok, dan KA 1405 pukul 17.13 di Stasiun Purwosari.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

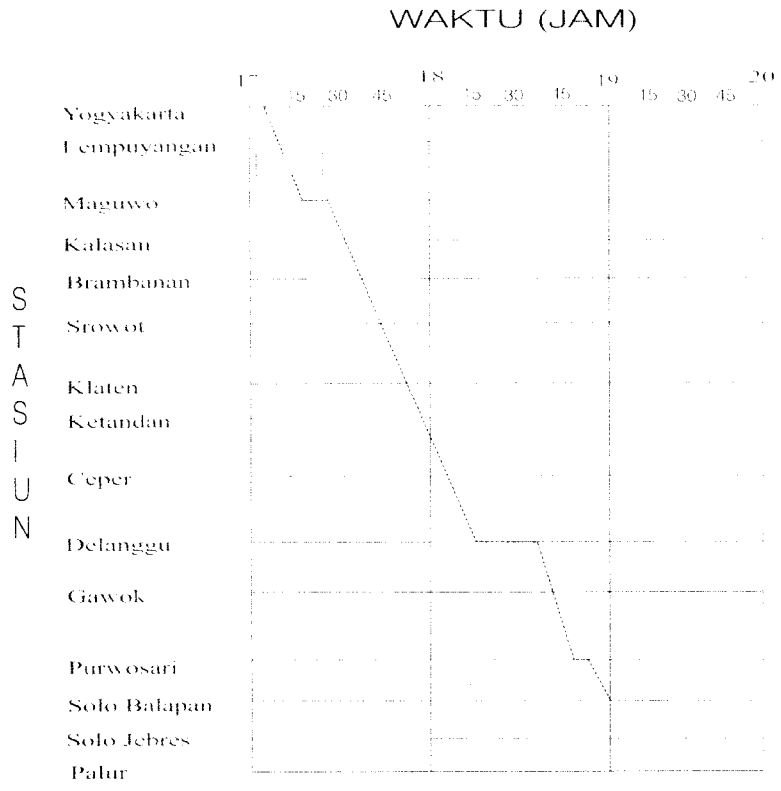
———— : Kereta api penumpang

---------- : Kereta api barang

Gambar 6.13 Gapeka Prameks VIII

KA Prameks IX (KA 769) Solo-Yogyakarta

KA Prameks IX berangkat dari Stasiun Palur pukul 17.43 berhenti di Stasiun Solo Jebres pukul 17.55-17.58 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Solo Balapan pukul 17.00-18.10 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Purwosari pukul 18.14-18.16 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Lempuyangan pukul 18.59-19.01 untuk menurunkan penumpang, dan berhenti pukul 19.04 di Stasiun Tugu. KA Prameks ini tidak berpapasan dengan KA lain.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

———— : Kereta api penumpang

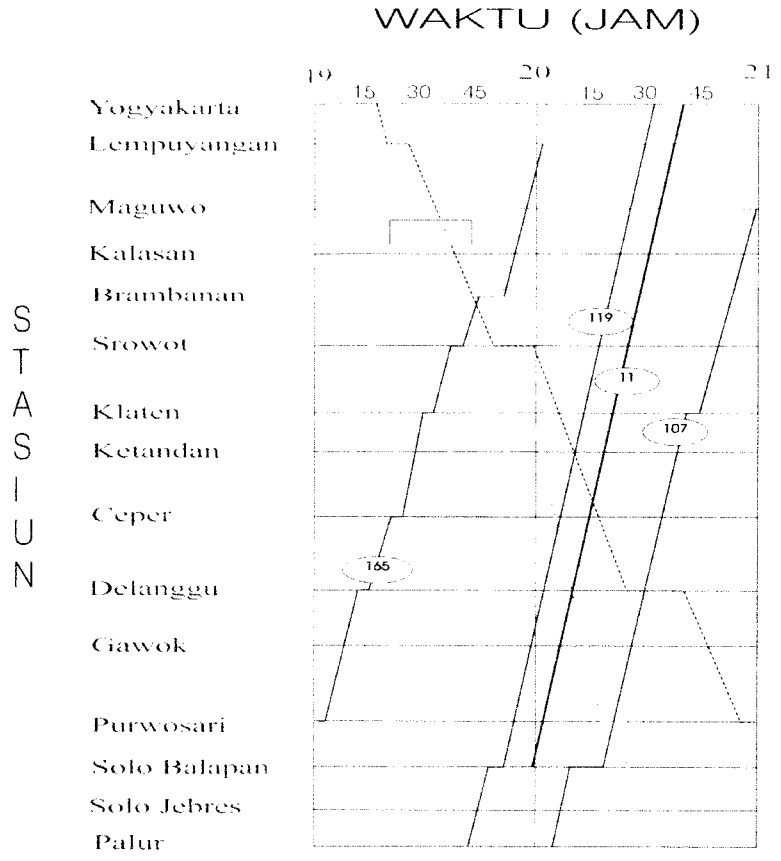
---------- : Kereta api barang

Gambar 6.14 Gapeka Prameks IX

KA Prameks X (KA 770) Yogyakarta-Solo

KA Prameks X berangkat dari Stasiun Tugu pukul 19.30 berhenti di Stasiun Lempuyangan pukul 19.33-19.36 untuk menaikkan penumpang, di Stasiun Purwosari pukul 20.21-20.25 untuk menurunkan penumpang, dan berakhir pukul 20.29 di Stasiun Solobalapan. KA Prameks X ini berpapasan dengan KA 165 pukul 19.50 di Stasiun Prambanan, KA 2354 pukul 19.53 di Stasiun Srowot, KA 119 pukul 20.07 di Stasiun Ceper, KA 11 pukul 20.10 di

antara Stasiun Ceper dan Delanggu terjadi di jalur rel ganda, serta KA 107 pukul 20.24 di Stasiun Purwosari.



Keterangan :

: Kereta api Prameks

———— : Kereta api penumpang

---------- : Kereta api barang

Gambar 6.15 Gapeka Prameks X

D.2. Evaluasi Gapeka

Gapeka merupakan Grafik Perjalanan Kereta Api yang dibuat oleh PT KAI. Gapeka KA Prameks dibuat oleh PT. KAI Daop VI Yogyakarta. Grafik yang kami buat merupakan hasil analisis dan evaluasi dari grafik yang telah dikeluarkan oleh PT. KAI Daop VI Yogyakarta. Dari Gapeka PT.KAI dapat dilihat ada kereta yang berpapasan dengan KA Prameks tetapi hal ini terjadi di jalur ganda sehingga KA

yang berpapasan tidak berhenti sehingga waktu perjalanan KA Prameks dan KA-KA lain dapat lebih cepat.

BAB VII
PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan dari hasil pengolahan data pada kuesioner, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. KA Prameks sebagai salah satu moda angkutan untuk perjalanan Solo-Yogyakarta semakin banyak diminati penumpang sebagai alternatif perjalanan Solo-Yogyakarta.
2. KA Prameks sangat diminati oleh kaum wanita dimana keamanan menjadi pertimbangan utama sehingga mereka akan lebih memilih KA Prameks.
3. Sebagian besar penumpang KA Prameks berusia 20-30 tahun, dimana pada usia ini seseorang pada umumnya ingin menempuh sesuatu perjalanan dengan cepat dan menyenangkan
4. Sebagian besar penumpang KA Prameks memiliki tingkat pendidikan sarjana yang memiliki karakter yaitu melakukan berbagai pertimbangan dalam menggunakan dan memilih angkutan yang aman, nyaman, cepat, dan murah untuk melakukan suatu perjalanan.
5. Sebagian besar penumpang KA Prameks berstatus seorang pelajar/mahasiswa dimana waktu perjalanan menjadi prioritas utama. Begitu pula dengan frekuensi perjalanannya dalam satu hari.
6. Oleh karena sebagian besar penumpang KA Prameks berstatus pelajar/mahasiswa, maka mereka belum ada pendapatan. Hal ini berarti bahwa mereka masih mengandalkan pendapatan orang lain sehingga pemilihan sarana transportasi yang murah menjadi alternatif utama.
8. Kualitas pelayanan yang diberikan oleh PT. KAI dinilai cukup oleh responden sehingga masih perlu adanya peningkatan.

9. Dari Gapeka dapat kami simpulkan tidak terjadi pertemuan antara KA Prameks dengan kereta lain pada perjalanan antara Stasiun Solo Balapan sampai Stasiun Tugu Yogyakarta. Hal ini karena sudah tersedianya rel ganda. Rel ganda ini dimulai dari stasiun Gawok sampai stasiun Maguwo Yogyakarta.

B. SARAN

1. Perlunya peningkatan kualitas pelayanan KA Prameks untuk meningkatkan minat masayarakat dalam menggunakan KA Prameks sebagai angkutan perjalanan Solo-Yogyakarta.
2. Perlu diadakan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui tanggapan penumpang terhadap kualitas pelayanan sehingga pengoperasian KA Prameks bisa maksimal dan dapat menjadi alternatif utama untuk perjalanan Solo-Yogyakarta.
3. Penelitian untuk kemajuan harus dilakukan secara rutin dan berkala sehingga dapat mengurangi kemungkinan terjadinya penurunan kualitas KA Prameks baik dalam pengoperasian maupun pelayanannya.
4. Penelitian yang dilakukan harus benar-benar bersumber dari responden yang tepat yaitu orang-orang yang benar-benar menggunakan KA Prameks sebagai angkutan perjalanan Solo-Yogyakarta.
5. Penelitian berikutnya hendaknya mempertimbangkan waktu dan jarak tempuh untuk mendapatkan KA Prameks yaitu waktu yang digunakan dari stasiun asal ke stasiun tujuan.

DAFTAR PUSTAKA

Herman W, 1993, Jalan Kereta Api Lanjut (Sistem dan Fasilitas Jalan Rel), Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya, Surabaya.

Mochtadi, 2002, *KA Prameks Pasca Kenaikkan Tarif*, Kontak, Yogyakarta.

Mochtadi, 2002, *Selayang Pandang KA Prameks Solo-Yogyakarta*, Kontak, Yogyakarta

Morlock, E K, 1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.

Nasution, H.M.N., 1996 *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia.

Ofyar Z, Tamin , Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, ITB, Bandung.

PT KAI, 2002, *Standar Operasional Pelayanan Penumpang di atas Kereta Api*

Sekaran, Uma (2003), "Research Method For Business: A Skill Building Approach", *John Wiley & Sons, Inc.*

Singarimbun, M. dan Effendi S, 1987, *Metode Penelitian Survei*, LP3ES, Yogyakarta.

Sugiono, 1999, *Pengukuran Penelitian*, CV. Alfabeta, Bandung

Supranto, J., 1997, *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.

Tolley, 1995, *Transport System, Policy and Planning.*

Warpani, S, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB, Bandung

LAMPIRAN 1

PT. KERETA API (Persero)
DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA

Nomor : DL.405/ XII 10 /D.VI-2004

Lampiran : -

Perihal : Ijin Penelitian

Yogyakarta, 29 Desember 2004

Kepada
Yth. Dekan Fakultas Teknik Sipil
Universitas Islam Indonesia
di
YOGYAKARTA

1. Diberitahukan dengan hormat bahwa, berdasarkan surat saudara Nomor : 827/Dek.70/FTSP/XI/2004 tanggal 3 Desember 2004 perihal sebagaimana tersebut dalam pokok surat, kepada mahasiswa Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang namanya tersebut dibawah ini :

No.	NAMA	NIM	JURUSAN	KET
1.	ERFAN ISFARENDI	98 511 049	Teknik Sipil	
2.	ASHARI BRAMANTYO	98 511 125		

diberikan ijin untuk melaksanakan Penelitian di Kantor Seksi Operasi dan Pemasaran/ Sub Seksi Pemasaran Angkutan Penumpang Daerah Operasi VI Yogyakarta , mulai tanggal 3 Januari sampai dengan 31 Maret 2005 dengan syarat-syarat sebagai berikut :

a. Membawa rekaman surat ini.
b. Tertib tidak mengganggu dinas PT. KA (Persero).
c. Mematuhi peraturan-peraturan yang berlaku.
d. Memakai kartu tanda pengenal.
e. Mengumpulkan satu copy laporan ke Sub Seksi Sumberdaya Manusia.

2. Demikian untuk menjadikan periksa, terima kasih.

A.n. KEPALA DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA
KEPALA SEKSI SDM DAN UMUM

Drg. WIRYANI BUDHI LESTARI
NIPP. 43124

Tembusan :
1. Yth. Kepala Daerah Operasi VI Yogyakarta (sebagai laporan)
2. Yth. Kepala Sub Seksi Pemasaran Angkutan Penumpang Daerah Operasi VI Yk.
3. Arsip.

LAMPIRAN 2

BULAN : JANUARI 2003

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14 (10:8)	15 (11:9)
41	PROGO	151	LPN	PSE	519	EKO	37.634	19.532.046	21.140	10.812.341	728.645.500		56	55
42	PROGO	152	PSE	LPN	519	EKO	0	0	0	0	0			
43	SENJA BENGAWAN	155	SLO	THB	571	EKO	34.348	19.612.708	22.480	12.741.066	766.704.500		65	65
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0			
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	4.427	2.374.143	100.168.000			
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	251	77.572	6.177.500			
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	9.779	3.803.390	194.311.500			
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	1.273	359.336	24.206.000			
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	9.760	3.964.424	207.903.000			
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	926	220.022	15.549.000			
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	6	572	90.000			
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	EKO	21.204	12.807.216	13.100	5.382.747	248.067.400		62	42
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	45.652	2.626.676	228.260.000		115	112
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	46.209	2.664.423	230.967.000		116	114
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	715	26.953	715.000			
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	405	12.754	480.000			
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	226	8.814	791.000			
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	195	7.130	682.500			
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0			
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	1.748	183.177	15.267.000		44	42
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	3.620	385.924	31.452.000		91	88
62	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
63	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	25	950	27.500			
64	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
65	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
JUMLAH									308.602	103.299.000	11.892.915.785			

EKSEKUTIF	43.197	20.457.809	5.472.925.235
BISNIS	68.353	32.693.777	3.367.249.650
EKONOMI	98.257	44.230.613	2.544.098.900
LOKAL BISNIS	97.229	5.860.200	505.946.000
LOKAL EKONOMI	1.566	56.601	2.696.000
TOTAL	308.602	103.299.000	11.892.915.785

OKUMURNI

BULAN : PEBRUARI 200

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14 (10:8)	15 (11:9
41	PROGO	151	LPN	PSE	519	EKO	33.992	17.641.848	18.736	9.576.759	626.292.500		55	5
42	PROGO	152	PSE	LPN	519	EKO	0	0	0	0	0			
43	SENJA BENGAWAN	155	SLO	THB	571	EKO	31.024	17.714.704	16.955	9.604.780	583.871.500		55	5
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0			
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	3.649	1.953.641	76.157.500			
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	243	72.569	5.890.000			
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	8.589	3.492.772	166.885.000			
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	802	214.034	15.306.000			
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	8.270	3.488.101	176.705.000			
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	568	131.332	9.581.000			
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	6	528	78.000			
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	EKO	19.152	11.567.808	10.642	4.478.598	193.035.900		56	
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	35.840	2.114.560	38.425	2.216.193	192.075.000		107	1
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	35.840	2.114.560	38.067	2.190.815	190.447.000		106	1
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	376	14.392	376.000			
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	177	5.568	177.000			
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	138	5.250	483.000			
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	138	5.268	483.000			
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0			
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.584	397.824	1.294	135.137	11.442.000		36	
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.584	397.824	2.385	255.186	22.302.000		67	
62	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
63	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
64	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
65	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
	JUMLAH								245.426	81.166.859	10.151.362.025			

EKSEKUTIF	34.225	16.120.826	4.365.318.900
BISNIS	50.007	23.800.999	3.318.075.725
EKONOMI	80.194	36.417.225	2.050.182.400
LOKAL BISNIS	80.171	4.797.331	416.266.000
LOKAL EKONOMI	829	30.478	1.519.000
TOTAL	245.426	81.166.859	10.151.362.025

OKUMURNI

BULAN : MARET 20

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
41	PROGO	151	LPN	PSE	519	EKO	37.634	19.532.046	17.774	9.090.372	593.629.000		47	
42	PROGO	152	PSE	LPN	519	EKO	0	0	0	0	0			
43	SENJA BENGAWAN	155	SLO	THB	571	EKO	34.348	19.612.708	18.134	10.207.756	614.549.500		53	
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0			
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	3.785	2.039.483	86.027.000			
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	185	55.336	4.455.500			
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	8.907	3.641.903	171.527.500			
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	1.158	315.442	19.484.000			
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	8.345	3.510.214	180.291.000			
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	616	146.624	10.415.000			
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	2	176	28.000			
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	EKO	21.204	12.807.216	9.355	3.642.392	169.985.900		44	
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	43.098	2.487.599	215.485.000		109	1
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	42.917	2.469.725	214.585.000		108	1
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	306	11.442	306.000			
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	138	4.554	138.000			
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	178	6.750	623.000			
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	185	6.645	647.500			
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0			
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	1.451	151.211	12.879.000		37	
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	2.528	267.465	22.374.000		64	
62	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
63	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	32	1.216	32.000			
64	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
65	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
	JUMLAH								248.334	78.202.300	9.588.536.580			

EKSEKUTIF	34.088	16.075.210	4.235.721.420
BISNIS	42.628	20.294.697	2.824.734.260
EKONOMI	80.785	36.425.786	2.061.011.400
LOKAL BISNIS	89.994	5.376.000	465.323.000
LOKAL EKONOMI	839	30.607	1.746.500
TOTAL	248.334	78.202.300	9.588.536.580

OKUMURNI

TRIWULAN I TAHUN 2003

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14 (10:8)	15 (11:9)
41	PROGO	151	LPN	PSE	519	EKO	109.260	56.705.940	57.650	29.479.472	1.948.567.000		53	52
42	PROGO	152	PSE	LPN	519	EKO	0	0	0	0	0			
43	SENJA BENGAWAN	155	SLO	THB	571	EKO	99.720	56.940.120	57.569	32.553.602	1.965.125.500		58	57
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0			
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	11.861	6.367.267	262.352.500			
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	679	205.477	16.523.000			
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	27.275	10.938.065	532.724.000			
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	3.233	888.812	58.996.000			
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	26.375	10.962.739	564.899.000			
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	2.110	497.978	35.545.000			
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	14	1.276	196.000			
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	EKO	61.560	37.182.240	33.097	13.503.737	611.089.200		54	36
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	115.200	6.796.800	127.175	7.330.468	635.820.000		110	108
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	115.200	6.796.800	127.193	7.324.963	635.999.000		110	108
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	1.397	52.787	1.397.000			
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	720	22.876	795.000			
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	542	20.814	1.897.000			
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	518	19.043	1.813.000			
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0			
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.520	1.278.720	4.493	469.525	39.588.000		39	37
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.520	1.278.720	8.533	908.575	76.128.000		74	71
62	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
63	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	57	2.166	59.500			
64	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
65	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
	JUMLAH								802.362	262.668.159	31.632.814.390			

EKSEKUTIF	111.510	52.653.845	14.073.965.555
BISNIS	160.988	76.789.473	9.510.059.635
EKONOMI	259.236	117.073.624	6.655.292.700
LOKAL BISNIS	267.394	16.033.531	1.387.535.000
LOKAL EKONOMI	3.234	117.686	5.961.500
TOTAL	802.362	262.668.159	31.632.814.390

OKUMURNI

BULAN : APRIL 2

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	114	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0			
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	3.772	2.021.720	82.700.500			
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	226	65.240	4.570.500			
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	8.636	3.585.563	165.311.000			
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	1.534	401.854	25.939.000			
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	8.275	3.516.709	177.774.500			
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	613	147.841	10.367.000			
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	7	627	95.000			
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	0	0	0	0	0		0	
					604	EKO	20.520	12.394.080	9.545	3.968.495	173.034.400		47	
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	39.716	2.292.314	198.580.000		103	
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	40.819	2.348.621	204.027.000		106	
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	420	15.926	420.000			
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	196	6.325	196.000			
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	167	6.405	584.500			
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	173	5.930	605.500			
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0			
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	1.473	163.753	12.980.000		38	
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	2.613	277.771	22.917.000		68	
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	0	0	0		0	
62	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
63	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	35	1.330	35.000			
64	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
65	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
	JUMLAH								247.376	79.989.824	9.913.948.870			

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	38.249	18.072.026	4.546.188.545	0	0	0	EKSEKUTIF	38.249	18.072.026	4.546.188.545
BISNIS	44.042	20.836.733	2.898.206.025	0	0	0	BISNIS	44.042	20.836.733	2.898.206.025
EKONOMI	79.473	35.962.690	2.029.209.300	0	0	0	EKONOMI	79.473	35.962.690	2.029.209.300
LOKAL BISNIS	84.621	5.082.459	438.504.000	0	0	0	L- BISNIS	84.621	5.082.459	438.504.000
LOKAL EKONOMI	991	35.916	1.841.000	0	0	0	L- EKONOMI	991	35.916	1.841.000
TOTAL	247.376	79.989.824	9.913.948.870	0	0	0	JUMLAH	247.376	79.989.824	9.913.948.870

OKUMURNI

BULAN : MEI

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0			
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	4.220	2.266.214	96.966.500			
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	208	61.877	5.061.000			
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	9.381	3.822.313	183.119.500			
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	1.637	462.588	27.697.000			
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	8.860	3.734.922	191.085.000			
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	747	175.822	12.596.000			
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	7	644	95.000			
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.984	1.198.336	224	123.140	5.647.680		11	
					604	EKO	21.204	12.807.216	11.006	4.512.730	197.991.800		52	
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	43.107	2.484.851	215.535.000		109	
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	45.894	2.641.594	229.392.000		116	
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	596	18.187	696.000			
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	137	4.378	137.000			
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	143	5.481	500.500			
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	181	6.831	633.500			
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0			
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	1.590	166.095	14.079.000		40	
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	2.769	316.205	23.843.500		70	
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	943	102.018	8.187.000		#DIV/0!	#DIV
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	57	2.166	57.000			
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
	JUMLAH								279.241	90.659.834	11.521.328.815			
									279.241	90.659.834	11.521.328.815			

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	44.188	21.105.086	5.449.691.030	41	21.582	4.001.000	EKSEKUTIF	44.229	21.126.668	5.453.692.030
BISNIS	50.195	23.840.025	3.269.331.985	145	65.895	11.939.750	BISNIS	50.340	23.905.920	3.281.271.735
EKONOMI	89.441	39.966.917	2.309.245.300	501	4.754	1.771.000	EKONOMI	89.942	39.971.671	2.311.016.300
LOKAL BISNIS	94.303	5.710.763	491.036.500	180	15.120	1.140.000	L- BISNIS	94.483	5.725.883	492.176.500
LOKAL EKONOMI	1.114	37.043	2.024.000	179	79.358	5.149.500	L- EKONOMI	1.293	116.401	7.173.500
TOTAL	279.241	90.659.834	11.521.328.815	1.046	186.709	24.001.250	JUMLAH	280.287	90.846.543	11.545.330.065

BULAN : JUNI 20

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0			
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	4.254	2.275.351	101.713.500			
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	287	82.902	6.961.000			
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	9.761	4.038.291	188.446.000			
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	1.686	474.462	28.430.000			
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	9.689	4.080.430	205.439.000			
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	704	164.581	11.908.000			
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	9	792	126.000			
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.920	1.159.680	145	61.022	4.684.900		8	
					604	EKO	20.520	12.394.080	10.769	4.301.053	196.383.400		52	3
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	40.542	2.371.551	202.710.000		105	10
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	40.201	2.311.343	200.949.000		105	10
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	459	17.072	459.000			
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	319	10.150	444.000			
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	233	9.087	780.000			
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	308	11.404	1.078.000			
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0			
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	1.755	138.237	15.585.000		46	3
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	3.321	358.793	28.343.000		86	8
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	778	87.552	7.266.000		#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	139	5.282	139.000			
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
	JUMLAH								278.293	93.233.469	11.846.397.044			

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	45.793	21.667.206	5.455.838.755	15	8.211	1.502.000	EKSEKUTIF	45.808	21.675.417	5.457.340.755
BISNIS	51.756	24.285.627	3.515.020.425	111	58.853	6.381.200	BISNIS	51.867	24.344.480	3.521.401.625
EKONOMI	92.669	41.960.143	2.417.764.840	514	463.243	14.072.000	EKONOMI	93.183	42.423.386	2.431.836.840
LOKAL BISNIS	86.597	5.267.476	454.873.000	69	4.071	345.000	L- BISNIS	86.666	5.271.547	455.218.000
LOKAL EKONOMI	1.458	52.995	2.900.000	0	0	0	L- EKONOMI	1.458	52.995	2.900.000
TOTAL	278.273	93.233.447	11.846.397.020	709	534.378	22.300.200	JUMLAH	278.982	93.767.825	11.868.697.220

OKUMURNI

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	,5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0			
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	24.107	12.930.552	543.733.000			
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	1.400	415.496	33.115.500			
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	55.053	22.384.232	1.069.600.500			
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	8.090	2.227.716	141.062.000			
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	53.199	22.284.800	1.139.197.500			
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	4.174	986.222	70.416.000			
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	37	3.339	512.000			
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	65.464	39.540.256	33.466	13.687.899	621.421.780		51	3
					604	EKO	177.444	44.392.176	158.495	20.112.746	1.203.229.600		89	4
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	231.680	13.669.120	250.558	14.473.679	1.252.824.000		108	10
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	116.480	6.872.320	128.311	7.354.345	635.765.000		110	10
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	2.195	74.061	2.370.000			
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	1.194	41.667	2.674.000			
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	1.061	40.016	3.678.000			
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	662	24 165	2.317.000			
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	11.520	1.278.720	4.493	469.525	39.588.000			
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	23.168	2.571.648	13.351	1.376.660	118.772.000		58	5
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.648	1.292.928	8.703	952.769	75.103.500		75	7
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.778	191.736	15.532.500		#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	231	8.778	231.000			
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
	JUMLAH								1.607.252	526.551.264	64.914.489.095			

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	239.740	113.498.163	29.525.683.885	56	29.793	5.503.000	EKSEKUTIF	239.796	113.527.956	29.531.186.885
BISNIS	340.078	159.255.595	19.803.707.270	256	124.748	18.320.950	BISNIS	340.334	159.380.343	19.822.028.220
EKONOMI	619.390	229.259.630	13.475.830.940	1.015	467.997	15.843.000	EKONOMI	620.405	229.727.627	13.491.673.940
LOKAL BISNIS	402.701	24.349.189	2.097.997.000	249	19.191	1.485.000	L- BISNIS	402.950	24.368.380	2.099.482.000
LOKAL EKONOMI	5.343	188.687	11.270.000	179	79.358	5.149.500	L- EKONOMI	5.522	268.045	16.419.500
TOTAL	1.607.252	526.551.264	64.914.489.095	1.755	721.087	46.301.450	JUMLAH	1.609.007	527.272.351	64.960.790.545

SEMESTER I TAHUN 200

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0			
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	24.107	12.930.552	543.733.000			
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	1.400	415.496	33.115.500			
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	55.053	22.384.232	1.069.600.500			
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	8.090	2.227.716	141.062.000			
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	53.199	22.284.800	1.139.197.500			
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	4.174	986.222	70.416.000			
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	37	3.339	512.000			
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	65.464	39.540.256	33.466	13.687.899	621.421.780		51	3
					604	EKO	177.444	44.392.176	158.495	20.112.746	1.203.229.600		89	4
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	231.680	13.669.120	250.558	14.473.679	1.252.824.000		108	10
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	116.480	6.872.320	128.311	7.354.345	635.765.000		110	10
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	2.195	74.061	2.370.000			
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	1.194	41.667	2.674.000			
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	1.061	40.016	3.678.000			
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	662	24.165	2.317.000			
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0			
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	11.520	1.278.720	4.493	469.525	39.588.000			
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	23.168	2.571.648	13.351	1.376.660	118.772.000		58	5
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.648	1.292.928	8.703	952.769	75.103.500		75	7
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.778	191.736	15.532.500		#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	231	8.778	231.000			
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0			
	JUMLAH								1.607.252	526.551.264	64.914.489.095			

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	239.740	113.498.163	29.525.683.885	56	29.793	5.503.000	EKSEKUTIF	239.796	113.527.956	29.531.186.885
BISNIS	340.078	159.255.595	19.803.707.270	256	124.748	18.320.950	BISNIS	340.334	159.380.343	19.822.028.220
EKONOMI	619.390	229.259.630	13.475.830.940	1.015	467.997	15.843.000	EKONOMI	620.405	229.727.627	13.491.673.940
LOKAL BISNIS	402.701	24.349.189	2.097.997.000	249	19.191	1.485.000	L- BISNIS	402.950	24.368.380	2.099.482.000
LOKAL EKONOMI	5.343	188.687	11.270.000	179	79.358	5.149.500	L- EKONOMI	5.522	268.045	16.419.500
TOTAL	1.607.252	526.551.264	64.914.489.095	1.755	721.087	46.301.450	JUMLAH	1.609.007	527.272.351	64.960.790.545

BULAN : AGUSTUS 200

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	13	14
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	3.982	2.130.703	94.259.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	439	132.688	9.600.500	0		
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	9.128	3.502.655	174.390.500	0		
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	1.551	711.913	26.229.000	0		
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	9.390	3.593.396	201.837.000	0		
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	205	46.969	3.434.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	8	759	112.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.984	1.198.336	140	56.118	4.050.000	0	0	0
					604	EKO	21.204	12.807.216	9.662	4.089.091	176.365.500	0	46	32
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	40.513	2.342.193	202.525.000	0	102	100
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	40.812	2.349.534	204.560.000	0	103	100
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	285	10.755	285.000	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	135	3.773	135.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	176	6.510	616.000	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	181	10.929	633.500	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	1.578	162.200	14.076.000	0	40	37
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	3.426	443.670	29.867.500	0	86	101
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	755	76.867	6.365.000	0	0	0
62	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
63	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	40	1.520	40.000	0		
64	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
65	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								267.096	87.941.415	11.175.021.215	696.650.810		

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	44.603	21.105.766	5.307.643.515	11	5.546	1.421.000	EKSEKUTIF	44.614	21.111.312	5.309.064.515
BISNIS	49.762	23.451.207	3.235.968.200	87	47.070	5.107.250	BISNIS	49.849	23.498.277	3.241.075.450
EKONOMI	84.830	37.976.491	2.172.306.500	290	158.807	9.553.000	EKONOMI	85.120	38.135.298	2.181.859.500
LOKAL BISNIS	87.084	5.374.464	457.393.500	83	4.980	830.000	L- BISNIS	87.167	5.379.444	458.223.500
LOKAL EKONOMI	817	33.487	1.709.500	0	0	0	L- EKONOMI	817	33.487	1.709.500
TOTAL	267.096	87.941.415	11.175.021.215	471	216.403	16.911.250	JUMLAH	267.567	88.157.818	11.191.932.465

BULAN : AGUSTUS 200

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	13	14
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	3.982	2.130.703	94.259.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	439	132.688	9.600.500	0		
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	9.128	3.502.655	174.390.500	0		
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	1.551	711.913	26.229.000	0		
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	9.390	3.593.396	201.837.000	0		
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	205	46.969	3.434.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	8	759	112.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.984	1.198.336	140	56.118	4.050.000	0	0	0
					604	EKO	21.204	12.807.216	9.662	4.089.091	176.365.500	0	46	32
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	40.513	2.342.193	202.525.000	0	102	100
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	40.812	2.349.534	204.560.000	0	103	100
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	285	10.755	285.000	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	135	3.773	135.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	176	6.510	616.000	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	181	10.929	633.500	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	1.578	162.200	14.076.000	0	40	37
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	3.426	443.670	29.867.500	0	86	101
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	755	76.867	6.365.000	0	0	0
62	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
63	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	40	1.520	40.000	0		
64	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
65	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								267.096	87.941.415	11.175.021.215	696.650.810		

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	44.603	21.105.766	5.307.643.515	11	5.546	1.421.000	EKSEKUTIF	44.614	21.111.312	5.309.064.515
BISNIS	49.762	23.451.207	3.235.968.200	87	47.070	5.107.250	BISNIS	49.849	23.498.277	3.241.075.450
EKONOMI	84.830	37.976.491	2.172.306.500	290	158.807	9.553.000	EKONOMI	85.120	38.135.298	2.181.859.500
LOKAL BISNIS	87.084	5.374.464	457.393.500	83	4.980	830.000	L- BISNIS	87.167	5.379.444	458.223.500
LOKAL EKONOMI	817	33.487	1.709.500	0	0	0	L- EKONOMI	817	33.487	1.709.500
TOTAL	267.096	87.941.415	11.175.021.215	471	216.403	16.911.250	JUMLAH	267.567	88.157.818	11.191.932.465

BULAN : TRIWULAN III TH

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	13	14
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	12.035	6.461.438	288.063.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	1.121	340.049	25.129.500	0		
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	27.603	10.627.662	530.110.750	0		
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	4.996	1.682.452	85.105.000	0		
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	29.259	11.442.009	623.075.500	0		
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	985	222.863	16.380.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	17	1.573	235.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	5.952	3.595.008	550	233.189	17.503.000	0	9	
					604	EKO	63.612	38.421.648	35.251	14.741.363	631.827.200	0	55	
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	119.040	7.023.360	128.136	7.404.406	640.515.000	0	108	
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	119.040	7.023.360	126.708	7.295.773	633.919.000	0	106	
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	1.344	50.640	1.521.500	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	649	20.072	649.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	512	19.614	1.928.500	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	420	19.300	1.470.000	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.904	1.321.344	5.238	542.188	46.538.000	0	44	
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.904	1.321.344	12.459	1.571.885	108.874.500	0	105	
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.857	192.183	15.688.500	0	#DIV/0!	#DIV/
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	143	14.832	143.000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								858.521	284.782.618	36.533.348.725	2.258.983.275		

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	145.442	69.231.689	17.747.002.170	54	28.656	9.541.000	EKSEKUTIF	145.496	69.260.345	17.756.543.170
BISNIS	155.660	73.197.470	10.168.661.105	303	159.264	20.030.750	BISNIS	155.963	73.356.734	10.188.691.855
EKONOMI	279.953	125.222.566	7.166.438.450	963	398.270	31.754.625	EKONOMI	280.916	125.620.836	7.198.193.075
LOKAL BISNIS	274.398	17.006.435	1.445.535.000	271	16.072	3.625.625	L- BISNIS	274.669	17.022.507	1.449.160.625
LOKAL EKONOMI	3.068	124.458	5.712.000	0	0	0	L- EKONOMI	3.068	124.458	5.712.000
TOTAL	858.521	284.782.618	36.533.348.725	1.591	602.262	64.952.000	JUMLAH	860.112	285.384.880	36.598.300.725

BULAN : TRIWULAN III TH

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	13	14
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	12.035	6.461.438	288.063.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	1.121	340.049	25.129.500	0		
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	27.603	10.627.662	530.110.750	0		
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	4.996	1.682.452	85.105.000	0		
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	29.259	11.442.009	623.075.500	0		
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	985	222.863	16.380.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	17	1.573	235.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	5.952	3.595.008	550	233.189	17.503.000	0	9	
					604	EKO	63.612	38.421.648	35.251	14.741.363	631.827.200	0	55	
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	119.040	7.023.360	128.136	7.404.406	640.515.000	0	108	
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	119.040	7.023.360	126.708	7.295.773	633.919.000	0	106	
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	1.344	50.640	1.521.500	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	649	20.072	649.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	512	19.614	1.928.500	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	420	19.300	1.470.000	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.904	1.321.344	5.238	542.188	46.538.000	0	44	
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.904	1.321.344	12.459	1.571.885	108.874.500	0	105	
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.857	192.183	15.688.500	0	#DIV/0!	#DIV/
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	143	14.832	143.000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								858.521	284.782.618	36.533.348.725	2.258.983.275		

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	145.442	69.231.689	17.747.002.170	54	28.656	9.541.000	EKSEKUTIF	145.496	69.260.345	17.756.543.170
BISNIS	155.660	73.197.470	10.168.661.105	303	159.264	20.030.750	BISNIS	155.963	73.356.734	10.188.691.855
EKONOMI	279.953	125.222.566	7.166.438.450	963	398.270	31.754.625	EKONOMI	280.916	125.620.836	7.198.193.075
LOKAL BISNIS	274.398	17.006.435	1.445.535.000	271	16.072	3.625.625	L- BISNIS	274.669	17.022.507	1.449.160.625
LOKAL EKONOMI	3.068	124.458	5.712.000	0	0	0	L- EKONOMI	3.068	124.458	5.712.000
TOTAL	858.521	284.782.618	36.533.348.725	1.591	602.262	64.952.000	JUMLAH	860.112	285.384.880	36.598.300.725

BULAN : NOPEMBER 2003

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PEND	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	13	14
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	2.986	1.597.364	73.964.500	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	190	57.627	4.408.500	0		
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	10.800	4.087.843	203.666.000	0		
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	1.222	316.719	20.311.500	0		
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	7.682	2.926.019	162.166.500	0		
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	628	146.798	10.581.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	9	792	123.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.920	1.159.680	39	20.485	1.480.000	0	0	0
					604	EKO	20.520	12.394.080	13.476	5.962.040	247.542.900	0	66	48
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	42.123	2.515.832	210.505.000	0	110	111
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	41.550	2.391.846	207.597.000	0	108	106
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	897	34.083	897.000	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	439	13.941	439.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	1.757	960.864	283.510.790	0		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	759	379.633	50.364.570	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	2.712	282.238	28.082.000	0	71	66
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	4.575	540.627	48.014.000	0	119	127
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.491	169.134	15.698.500	0	0	0
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	87	3.306	87.000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								287.956	95.931.867	12.852.057.920			

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	46.683	22.531.075	6.177.019.200	11	5.750	2.143.750	EKSEKUTIF	46.694	22.536.825	6.179.162.950
BISNIS	59.808	28.563.064	3.959.222.070	103	54.624	6.655.750	BISNIS	59.911	28.617.688	3.965.877.820
EKONOMI	87.591	38.886.721	2.204.497.150	272	148.120	8.568.375	EKONOMI	87.863	39.034.841	2.213.065.525
LOKAL BISNIS	92.451	5.899.677	509.896.500	72	4.320	698.125	L- BISNIS	92.523	5.903.997	510.594.625
LOKAL EKONOMI	1.423	51.330	1.423.000	0	0	0	L- EKONOMI	1.423	51.330	1.423.000
TOTAL	287.956	95.931.867	12.852.057.920	458	212.814	18.066.000	JUMLAH	288.414	96.144.681	12.870.123.920

BULAN : NOPEMBER 2003

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PEND	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	13	14
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	2.986	1.597.364	73.964.500	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	190	57.627	4.408.500	0		
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	10.800	4.087.843	203.666.000	0		
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	1.222	316.719	20.311.500	0		
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	7.682	2.926.019	162.166.500	0		
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	628	146.798	10.581.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	9	792	123.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.920	1.159.680	39	20.485	1.480.000	0	0	0
					604	EKO	20.520	12.394.080	13.476	5.962.040	247.542.900	0	66	48
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	42.123	2.515.832	210.505.000	0	110	111
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	41.550	2.391.846	207.597.000	0	108	106
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	897	34.083	897.000	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	439	13.941	439.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	1.757	960.864	283.510.790	0		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	759	379.633	50.364.570	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	2.712	282.238	28.082.000	0	71	66
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	4.575	540.627	48.014.000	0	119	127
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.491	169.134	15.698.500	0	0	0
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	87	3.306	87.000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								287.956	95.931.867	12.852.057.920			

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	46.683	22.531.075	6.177.019.200	11	5.750	2.143.750	EKSEKUTIF	46.694	22.536.825	6.179.162.950
BISNIS	59.808	28.563.064	3.959.222.070	103	54.624	6.655.750	BISNIS	59.911	28.617.688	3.965.877.820
EKONOMI	87.591	38.886.721	2.204.497.150	272	148.120	8.568.375	EKONOMI	87.863	39.034.841	2.213.065.525
LOKAL BISNIS	92.451	5.899.677	509.896.500	72	4.320	698.125	L- BISNIS	92.523	5.903.997	510.594.625
LOKAL EKONOMI	1.423	51.330	1.423.000	0	0	0	L- EKONOMI	1.423	51.330	1.423.000
TOTAL	287.956	95.931.867	12.852.057.920	458	212.814	18.066.000	JUMLAH	288.414	96.144.681	12.870.123.920

BULAN : TRIWULAN IV TH 2003

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PEND	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	13	14
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	9.644	5.196,345	241.318.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	585	174.642	13.596.000	0		
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	29.122	11.024.119	561.186.000	0		
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	4.555	1.243.649	76.082.500	0		
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	24.399	9.034.216	530.019.000	0		
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	1.396	324.161	23.583.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	19	1.705	260.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	5.888	3.556.352	1.200	355.752	23.566.500	0	20	10
					604	EKO	62.928	38.008.512	35.925	15.382.188	662.693.700	0	57	40
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	117.760	6.947.840	125.914	7.355.050	629.244.000	0	107	106
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	117.760	6.947.840	125.220	7.204.456	626.132.000	0	106	104
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	1.887	71.427	1.887.000	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	843	26.454	843.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	2.590	1.382.817	416.913.980	12.553.310		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	1.292	649.896	63.895.160	410.410		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.776	1.307.136	6.461	669.738	66.369.000	0	55	51
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.776	1.307.136	12.589	1.538.317	126.840.000	0	107	118
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	2.502	278.736	25.680.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	182	6.916	182.000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
JUMLAH									864.851	291.493.249	37.715.727.065			

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	141.283	67.505.169	17.956.089.215	39	20.676	5.321.250	EKSEKUTIF	141.322	67.525.845	17.961.410.465
BISNIS	170.016	80.956.734	10.969.914.150	355	188.481	21.315.875	BISNIS	170.371	81.145.215	10.991.230.025
EKONOMI	277.954	125.880.252	7.312.546.200	834	453.014	26.171.500	EKONOMI	278.788	126.333.266	7.338.717.700
LOKAL BISNIS	272.686	17.046.297	1.474.265.500	251	16.060	2.843.000	L- BISNIS	272.937	17.062.357	1.477.108.500
LOKAL EKONOMI	2.912	104.797	2.912.000	0	0	0	L- EKONOMI	2.912	104.797	2.912.000
TOTAL	864.851	291.493.249	37.715.727.065	1.479	678.231	55.651.625	JUMLAH	866.330	292.171.480	37.771.378.690

SEMESTER II TAHUN 2003

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	14
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	21.679	11.657.783	529.381.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	1.706	514.691	38.725.500	0		
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	56.725	21.651.781	1.091.296.750	0		
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	9.551	2.926.101	161.187.500	0		
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	53.658	20.476.225	1.153.094.500	0		
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	2.381	547.024	39.963.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	36	3.278	495.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	11.840	7.151.360	1.750	588.941	41.069.500	0	15	8
					604	EKO	126.540	76.430.160	71.176	30.123.551	1.294.520.900	0	56	39
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	236.800	13.971.200	254.050	14.759.456	1.269.759.000	0	107	106
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	236.800	13.971.200	251.928	14.500.229	1.260.051.000	0	106	104
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	3.231	122.067	3.408.500	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	1.492	46.526	1.492.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	512	19.614	1.928.500	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	420	19.300	1.470.000	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	2.590	1.382.817	416.913.980	12.553.310		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	1.292	649.896	63.895.160	410.410		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	23.680	2.628.480	11.699	1.211.926	112.907.000	0	49	46
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	23.680	2.628.480	25.048	3.110.202	235.714.500	0	106	118
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	4.359	470.919	41.369.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	325	21.748	325.000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								1.723.372	576.275.867	74.249.075.790	4.425.507.995		

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	286.725	136.736.858	35.703.091.385	93	49.332	14.862.250	EKSEKUTIF	286.818	136.786.190	35.717.953.635
BISNIS	325.676	154.154.204	21.138.575.255	658	347.745	41.346.625	BISNIS	326.334	154.501.949	21.179.921.880
EKONOMI	557.907	251.102.818	14.478.984.650	1.797	851.264	57.926.125	EKONOMI	559.704	251.954.102	14.536.910.775
LOKAL BISNIS	547.084	34.052.732	2.919.800.500	522	32.132	6.468.625	L- BISNIS	547.606	34.084.864	2.926.269.125
LOKAL EKONOMI	5.980	229.255	8.624.000	0	0	0	L- EKONOMI	5.980	229.255	8.624.000
TOTAL	1.723.372	576.275.867	74.249.075.790	3.070	1.280.493	120.603.625	JUMLAH	1.726.442	577.556.360	74.369.679.415

TAHUN 2003

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PEND	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	SB	PSE	825	EKO	0	0	45.786	24.588.335	1.073.114.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	PSE	SB	825	EKO	0	0	3.106	930.187	71.841.000	0		
47	PASUNDAN	161	SB	BD	699	EKO	0	0	111.778	44.036.013	2.160.897.250	0		
48	PASUNDAN	162	BD	SB	699	EKO	0	0	17.641	5.153.817	302.249.500	0		
49	KAHURIPAN	163	KD	BD	671	EKO	0	0	106.857	42.771.025	2.292.292.000	0		
50	KAHURIPAN	164	BD	KD	671	EKO	0	0	6.555	1.533.246	110.379.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	73	6.617	1.007.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	77.304	46.691.616	35.216	14.276.840	662.491.280	0	46	31
					604	EKO	303.984	120.822.336	229.671	50.236.297	2.497.750.500	0	76	42
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	468.480	27.640.320	504.608	29.233.135	2.522.583.000	0	108	106
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	353.280	20.843.520	380.239	21.854.574	1.895.816.000	0	108	105
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	5.426	196.128	5.778.500	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	2.686	88.193	4.166.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	1.573	59.630	5.606.500	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	1.082	43.465	3.787.000	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	2.590	1.382.817	416.913.980	12.553.310		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	1.292	649.896	63.895.160	410.410		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	11.520	1.278.720	4.493	469.525	39.588.000	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	46.848	5.200.128	25.050	2.588.586	231.679.000	0	53	50
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	35.328	3.921.408	33.751	4.062.971	310.818.000	0	96	104
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	6.137	662.655	56.901.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	556	30.526	556.000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								3.330.624	1.102.827.131	139.163.564.885	4.425.507.995		

APATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	526.465	250.235.021	65.228.775.270	149	79.125	20.365.250	EKSEKUTIF	526.614	250.314.146	65.249.140.520
BISNIS	665.754	313.409.799	40.942.282.525	914	472.493	59.667.575	BISNIS	666.668	313.882.292	41.001.950.100
EKONOMI	1.177.297	480.362.448	27.954.815.590	2.812	1.319.281	73.769.125	EKONOMI	1.180.109	481.681.729	28.028.584.715
LOKAL BISNIS	949.785	58.401.921	5.017.797.500	771	51.323	7.953.625	L- BISNIS	950.556	58.453.244	5.025.751.125
LOKAL EKONOMI	11.323	417.942	19.894.000	179	79.358	5.149.500	L- EKONOMI	11.502	497.300	25.043.500
TOTAL	3.330.624	1.102.827.131	139.163.564.885	4.825	2.001.580	166.905.075	JUMLAH	3.335.449	1.104.828.711	139.330.469.960

Yogyakarta, 5 Januari 2004
KASUBSI SAR PEN

RUKMAN
NIPP : 17756

LAMPIRAN 3

Bulan : Januari 2004

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	4.203	2.252.809	106.771.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	146	45.514	3.387.500	0		
47	PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	10.557	4.053.379	197.430.500	0		
48	PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	1.765	489.847	29.373.000	0		
49	KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	8.958	3.227.872	195.445.500	0		
50	KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	402	98.142	6.828.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	14	1.446	193.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.984	1.198.336	0	0	0	0	0	0
					604	EKO	21.204	12.807.216	11.444	4.867.555	208.581.500	0	54	38
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	43.811	2.533.169	219.005.000	0	110	108
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	44.044	2.536.807	220.220.000	0	111	108
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	1.418	55.302	1.418.000	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	480	15.489	480.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	316	167.044	52.359.880	4.762.120		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	2.061	215.433	20.419.000	0	52	49
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	4.195	638.903	42.276.500	0	106	145
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.143	126.010	11.422.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	31	1.178	31.000	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								290.974	95.392.451	11.817.468.665	648.206.635		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
SEKUTIF	41.970	19.615.404	5.235.778.610	6	2.048	788.000	EKSEKUTIF	41.976	19.617.452	5.236.566.610
NIS	54.777	25.992.611	3.538.993.155	121	65.951	6.999.625	BISNIS	54.898	26.058.562	3.545.992.780
ONOMI	97.044	43.662.145	2.527.425.400	275	150.529	8.847.750	EKONOMI	97.319	43.812.674	2.536.273.150
KAL BISNIS	95.254	6.050.322	513.342.500	83	2.490	991.250	L- BISNIS	95.337	6.052.812	514.333.750
KAL EKONOMI	1.929	71.969	1.929.000	0	0	0	L- EKONOM	1.929	71.969	1.929.000
TAL	290.974	95.392.451	11.817.468.665	485	221.018	17.626.625	JUMLAH -	291.459	95.613.469	11.835.095.290

MURNI

Bulan : Pebruari 2004

NO	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	3.447	1.855.990	86.011.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	262	78.292	6.213.500	0		
47	PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	8.050	3.031.849	156.531.000	0		
48	PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	2.177	626.790	35.448.000	0		
49	KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	9.137	3.592.131	194.929.500	0		
50	KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	303	69.792	4.772.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	1	88	14.000	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.856	1.121.024	0	0	0	0	0	0
					604	EKO	19.836	11.980.944	9.811	4.398.955	187.336.400	0	49	37
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	37.120	2.190.080	39.121	2.203.289	195.565.000	0	105	101
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	37.120	2.190.080	39.317	2.264.141	196.585.000	0	106	103
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	442	16.906	442.000	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	161	5.027	161.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.712	412.032	1.750	131.024	16.792.000	0	47	32
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.712	412.032	3.117	284.337	30.324.500	0	84	69
62	KRD II /	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	787	87.934	7.901.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	111	3.441	111.000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								257.648	84.856.380	10.163.359.635	566.895.765		

#REF!

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSEKUTIF	36.402	16.938.868	4.321.153.555	19	10.141	2.338.250	EKSEKUTIF	36.421	16.949.009	4.323.491.805
BISNIS	47.825	22.669.289	3.076.599.660	97	52.204	5.917.875	BISNIS	47.922	22.721.493	3.082.517.555
EKONOMI	55.615	40.252.122	2.317.724.900	660	356.502	21.359.750	EKONOMI	89.275	40.608.624	2.339.084.650
LOKAL BISNIS	84.092	4.970.725	447.167.500	86	5.160	806.250	L- BISNIS	84.178	4.975.885	447.973.750
LOKAL EKONOMI	714	25.376	714.000	0	0	0	L- EKONOM	714	25.376	714.000
TOTAL	257.648	84.856.380	10.163.359.635	862	424.007	30.422.125	JUMLAH	258.510	85.280.387	10.193.781.760

JUMLAH

Bulan : Maret 2004

	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	3.484	1.868.102	99.156.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	232	70.400	6.221.000	0		
47	PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	6.447	2.438.310	148.858.500	0		
48	PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	950	272.919	19.391.500	0		
49	KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	6.912	2.693.263	178.867.000	0		
50	KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	291	64.174	6.112.000	0		
51	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	5	440	86.500	0		
52	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.984	1.198 336	0	0	0	0	0	0
					604	EKO	21.204	12.807 216	7.487	3.053.723	166.790.300	0	35	24
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	37.420	2.165.479	187.060.000	0	94	92
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	37.385	2.152.433	186.475.000	0	94	92
55	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	581	22.059	1.162.000	0		
56	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	116	3.386	232.000	0		
57	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
58	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	30	11 221	2.532.900	452 100		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440 448	1.693	175.117	16.192.000	0	43	40
61	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440 448	2.933	279.090	26.878.000	0	74	63
62	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	562	56.046	5.037.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	24	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	41	1 558	82 000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								214 763	66.385.297	8.437.377.750	464.959 375		

#REF!

	PENDAPATAN KA			PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
SEKUTIF	30 043	13 827 463	3 515 464 240	33	17 663	4 014.625	EKSEKUTIF	30.076	13.845.126	3.519.478.865
SNIS	39 501	18 704.370	2 527.542 760	178	93 275	10 814.625	BISNIS	39.679	18.797 645	2.538.357.385
ONOMI	64 444	28 998 296	1 969.252.750	526	286 194	18 394.375	EKONOMI	64.970	29.284 490	1.987.647.125
KAL BISNIS	80 013	4 828 165	423 642.000	103	6 160	923.750	L- BISNIS	80 116	4.834.345	424.565.750
KAL EKONOMI	762	27 003	1 476 000	0	0	0	L- EKONOM	762	27 003	1.476.000
TAL	214 763	66 385 297	8 437 377 750	840	403 312	34 147 375	JUMLAH	215 603	66 788 609	8.471 525.125

MURNI

	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
14	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
15	GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	11.134	5.976.901	291.938.000	0		
16	GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	640	194.206	15.822.000	0		
17	PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	25.054	9.523.538	502.820.000	0		
18	PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	4.692	1.389.556	84.212.500	0		
19	KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	25.007	9.513.263	569.242.000	0		
20	KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	996	232.108	17.712.000	0		
21	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	20	1.974	293.500	0		
22	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	5.824	3.517.696	0	0	0	0	0	0
					604	EKO	62.244	37.595.376	28.742	12.320.233	562.708.200	0	46	33
23	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	116.480	6.872.320	120.352	6.901.937	601.630.000	0	103	100
24	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	116.480	6.872.320	120.746	6.953.381	603.280.000	0	104	101
25	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	2.441	94.269	3.022.000	0		
26	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	757	23.902	873.000	0		
27	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
28	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
29	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	346	178.265	54.892.780	5.214.220		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
30	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.648	1.292.928	5.504	521.574	53.403.000	0	47	40
31	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.648	1.292.928	10.245	1.202.330	101.479.000	0	88	93
32	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	2.512	269.990	24.360.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
33	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	55	1.178	31.000	0		
34	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	152	4.999	193.000	0		
35	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
36	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								763.385	246.634.128	30.418.206.050	1.660.061.775		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKUTIF	108.415	50.381.735	13.072.396.405	58	29.852	7.140.875	EKSEKUTIF	108.473	50.411.587	13.079.537.280
NIS	142.103	67.366.270	9.143.135.595	396	211.430	23.732.125	BISNIS	142.499	67.577.700	9.166.867.720
ONOMI	250.103	112.912.563	6.814.403.050	1.461	793.225	48.601.875	EKONOMI	251.564	113.705.788	6.863.004.925
AL BISNIS	259.359	15.849.212	1.384.152.000	272	13.830	2.721.250	L- BISNIS	259.631	15.863.042	1.396.873.250
AL EKONOMI	3.405	124.348	4.119.000	0	0	0	L- EKONOM	3.405	124.348	4.119.000
AL	763.385	246.634.128	30.418.206.050	2.187	1.048.337	82.196.125	JUMLAH	765.572	247.682.465	30.500.402.175

URNI

Bulan : APRIL 2004

	NAMA	RELASI			JARAK	KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN RP	PENDAPATAN TUSLAH	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE			TD	TD -KM	PNP	PNP -K M			STASTIS	DINAMIS
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
14	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
15	GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	4.091	2.202.107	149.123.000	0		
15	GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	185	54.295	4.933.000	0		
17	PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	7.322	2.759.928	171.894.000	0		
18	PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	958	270.298	19.664.000	0		
19	KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	8.829	3.449.498	191.841.500	0		
20	KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	230	51.745	4.782.000	0		
21	SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	7	625	126.000	0		
22	SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.920	1.159.680	0	0	0	0	0	0
					604	EKO	20.520	12.394.080	8.692	3.752.143	192.227.900	0	42	30
23	PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	36.135	2.088.693	180.595.000	0	94	92
24	PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	36.549	2.102.830	182.520.000	0	95	93
25	KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	352	13.422	704.000	0		
26	KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	169	5.382	338.000	0		
27	KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
28	KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
29	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	46	11.767	3.208.470	370.530		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
31	KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	1.648	156.529	15.106.000	0	43	37
31	KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	2.955	274.199	27.685.000	0	77	64
32	KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	646	50.313	6.581.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
33	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
34	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	49	1.519	98.000	0		
35	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
36	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								232.040	75.744.528	9.613.936.590	516.257.320		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKUTIF	33.234	15.358.833	3.977.317.725	17	9.235	2.350.250	EKSEKUTIF	33.251	15.368.068	3.979.667.975
NIS	43.346	20.298.301	2.864.555.765	74	39.968	5.162.625	BISNIS	43.420	20.338.269	2.869.718.390
NOMI	76.957	35.394.507	2.358.436.100	304	164.768	10.704.062	EKONOMI	77.261	35.559.275	2.369.140.162
AL BISNIS	77.933	4.672.564	412.487.000	60	3.600	560.000	L- BISNIS	77.993	4.676.164	413.047.000
AL EKONOMI	570	20.323	1.140.000	0	0	0	L- EKONOM	570	20.323	1.140.000
AL	232.040	75.744.528	9.613.936.590	455	217.571	18.776.937	JUMLAH	232.493	75.962.099	9.632.713.527

PURN

Bulan : MEI 2004

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	4.424	2.384.942	108.094.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	203	60.207	5.441.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	6.965	2.654.678	162.123.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	994	285.390	20.483.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	7.642	2.984.248	187.439.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	310	72.925	6.248.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	24	2.123	353.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.984	1.198.336	0	0	0	0	0	0
				604	EKO	21.204	12.807.216	8.658	3.542.554	190.295.900	0	41	28
PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	41.276	2.370.484	207.270.000	0	104	101
PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	42.057	2.421.766	210.060.000	0	106	103
KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	465	14.889	930.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	216	6.829	432.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	33	10.255	3.332.690	497.310	#DIV/0!	#DIV/0!
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	1.639	192.428	17.419.000	0	41	44
KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	3.306	311.074	32.235.500	0	83	71
KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	666	63.577	5.626.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	57	2.166	114.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
JUMLAH								240.189	73.314.036	9.365.033.110	483.511.340		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKUTIF	31.108	14.247.559	3.729.153.655	11	6.104	1.450.125	EKSEKUTIF	31.119	14.253.663	3.730.603.780
IS	42.346	20.051.925	2.915.509.855	173	90.770	7.420.625	BISNIS	42.519	20.142.695	2.922.930.480
NOMI	77.053	33.631.339	2.246.283.100	260	139.122	9.041.750	EKONOMI	77.313	33.770.461	2.255.324.850
AL BISNIS	88.944	5.359.329	472.610.500	51	3.060	479.375	L- BISNIS	88.995	5.362.389	473.089.875
AL EKONOMI	738	23.884	1.476.000	0	0	0	L- EKONOM	738	23.884	1.476.000
AL	240.189	73.314.036	9.365.033.110	495	239.056	18.391.875	TOTAL	240.684	73.553.092	9.383.424.985

MURNI

Bulan : JUNI 2004

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	4.201	2.252.799	119.677.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	268	78.225	7.091.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	8.036	3.055.756	184.334.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	1.087	310.664	22.184.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	8.188	3.181.999	206.868.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	225	52.810	4.664.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.920	1.159.680	0	0	0	0	0	0
				604	EKO	20.520	12.394.080	10.221	4.490.096	227.360.900	0	50	36
PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	39.650	2.280.294	198.160.000	0	103	101
PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	39.875	2.294.401	198.595.000	0	104	101
KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	494	19.098	986.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	248	7.872	496.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	24	10.147	1.775.820	361.680	#DIV/0!	#DIV/0!
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	7	1.176	361.610	5.390	#DIV/0!	#DIV/0!
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	1.927	195.675	17.420.000	0	50	46
KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	3.327	302.332	31.162.500	0	87	71
KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	704	76.248	6.767.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	53	2.042	120.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
JUMLAH								259.558	85.271.808	11.160.562.100	640.132.425		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
SEKUTIF	41.596	19.182.334	4.803.753.315	6	3.249	780.000	EKSEKUTIF	41.602	19.185.583	4.804.533.315
NIS	50.173	23.557.517	3.420.366.885	156	82.689	6.701.000	BISNIS	50.329	23.640.206	3.427.067.885
ONOMI	81.511	37.353.995	2.482.432.900	365	151.823	12.875.250	EKONOMI	81.876	37.505.818	2.495.308.150
KAL BISNIS	65.463	5.148.950	452.405.000	45	2.700	408.750	L- BISNIS	65.528	5.151.650	452.813.750
KAL EKONOMI	795	29.012	1.604.000	0	0	0	L- EKONOM	795	29.012	1.604.000
AL	259.558	85.271.808	11.160.562.100	572	240.461	20.765.000	JUMLAH	260.130	85.512.269	11.181.327.100

MURNI

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	12.716	6.639.848	376.894.500	0		
GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	656	192.727	17.466.000	0		
PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	22.323	8.470.362	518.351.500	0		
PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	3.039	866.352	62.331.000	0		
KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	24.659	9.615.745	588.149.000	0		
KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	765	177.480	15.714.500	0		
SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	31	2.748	479.000	0		
SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	5.824	3 517.696	0	0	0	0	0	0
				604	EKO	62.244	37 595.376	27.571	11.784.793	609.904.700	0	44	31
PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	116.480	6.872.320	117.061	6.739.471	585.025.000	0	100	98
PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	116.480	6 872.320	118.461	6.818.997	591.475.000	0	102	99
KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	1.311	47.409	2.622.000	0		
KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	633	20.083	1.266.000	0		
KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	103	32.169	8.316.980	1.229.520		
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	7	1.176	361.610	5.390		
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.648	1 292.928	5.214	544.632	49.945.000	0	45	42
KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.648	1 292.928	9.588	887.605	91.083.000	0	82	69
KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	2.016	190.138	18.974.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	159	5.727	332.000	0		
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
JUMLAH								731.787	234.330 372	30.139.531.800	1.639.901 085		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKUTIF	105.938	48.788.726	12.510.224.695	34	18.588	4.550.375	EKSEKUTIF	105.972	48.807.314	12.514.805.070
S	135.865	63.907.743	9.200.432.505	403	213.427	19.284.250	BISNIS	136.268	64.121.170	9.219.716.755
OMI	235.521	106.379.841	7.087.152.100	929	455.713	32.621.062	EKONOMI	236.450	106.835.554	7.119.773.162
L BISNIS	252.360	15.160.843	1.337.502.500	156	9.360	1.448.125	L- BISNIS	252.516	15.190.203	1.338.950.625
L EKONOMI	2.103	73.219	4.220.000	0	0	0	L- EKONOM	2.103	73.219	4.220.000
L	731.787	234.330.372	30.139.531.800	1.522	697.088	57.933.812	JUMLAH	733.309	235.027.460	30.197.465.612

URNI

SEMESTER I TH 2004

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	23.850	12.816.749	668.832.500	0		
GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	1.296	386.933	33.288.000	0		
PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	47.377	17.993.900	1.021.171.500	0		
PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	7.931	2.255.908	146.543.500	0		
KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	49.666	19.129.008	1.157.391.000	0		
KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	1.761	409.588	33.426.500	0		
SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	51	4.722	772.500	0		
SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	11.648	7.035.392	0	0	0	0		
				604	EKO	124.488	75.190.752	56.313	24.105.026	1.172.612.900	0		
PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	232.960	13.744.640	237.413	13.641.408	1.187.655.000	0		
PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	232.960	13.744.640	239.227	13.772.378	1.194.755.000	0		
KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	3.752	141.678	5.644.000	0		
KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	1.390	43.985	2.139.000	0		
KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	449	210.434	63.209.760	6.443.740		
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	7	1.176	361.610	5.390		
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	23.296	2.585.656	10.718	1.066.206	103.348.000	0		
KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	23.296	2.585.656	19.833	2.069.935	192.562.000	0		
KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	4.528	460.128	43.334.500	0		
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	55	1.178	31.000	0		
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	311	10.726	525.000	0		
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
JUMLAH								1.495.172	480.964.500	60.557.737.850	3.319.962.860		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKUTIF	214.353	99.170.461	26.582.621.100	92	48.440	11.721.250	EKSEKUTIF	214.445	99.218.901	25.594.342.350
NS	277.968	131.274.013	18.343.568.100	799	424.857	43.016.375	BISNIS	278.767	131.698.870	18.386.584.475
NOMI	485.624	219.292.404	13.901.555.150	2.390	1.248.938	81.222.937	EKONOMI	488.014	220.541.342	13.982.778.087
AL BISNIS	511.719	31.030.055	2.721.654.500	428	23.190	4.169.375	L- BISNIS	512.147	31.053.245	2.725.823.875
AL EKONOMI	5.506	197.567	8.339.000	0	0	0	L- EKONOMI	5.508	197.567	8.339.000
AL	1.495.172	480.964.500	60.557.737.850	3.709	1.745.425	140.129.937	JUMLAH	1.495.881	482.709.925	60.697.867.787
MURNI										

Bulan : Juli 2004

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
GAYA BARU MALAM	159	YK	PSE	513	EKO	0	0	4.367	2.352.352	128.089.000	0		
GAYA BARU MALAM	160	YK	SB	311	EKO	0	0	453	137.352	8.106.500	0		
PASUNDAN	161	YK	BD	388	EKO	0	0	11.460	4.492.000	213.578.500	0		
PASUNDAN	162	YK	SB	311	EKO	0	0	2.617	781.295	25.525.000	0		
KAHURIPAN	163	YK	BD	388	EKO	0	0	9.333	2.856.085	240.600.500	0		
KAHURIPAN	164	YK	KD	252	EKO	0	0	404	93.105	8.266.000	0		
SRITANJUNG	171	BW	LPN	604	EKO	0	0	16	1.408	64.000	0		
SRITANJUNG	172	LPN	BW	604	BISNIS	1.984	1.198.336	0	0	0	0	0	0
				604	EKO	21.204	12.807.216	12.632	5.176.587	279.122.400	0	60	40
PRAMEK 1,3,5,7,9	751	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	48.263	2.557.144	221.435.000	0	122	109
PRAMEK 2,4,6,8,10	752	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	45.622	2.630.776	228.675.375	0	115	112
KA LOKAL EKO	971	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	279	10.881	558.000	0		
KA LOKAL EKO	972	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	209	6.793	418.000	0		
KA LOKAL EKO	973 F	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	216	8.424	432.000	0		
KA LOKAL EKO	974 F	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	148	39.723	7.216.640	2.230.030		
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	111	32.700	3.876.030	85.470		
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
KRD I	761	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	2.397	247.522	21.273.000	0	60	56
KRD III	763	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	4.298	401.365	41.622.500	0	108	91
KRD II	762	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.204	131.560	11.632.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	42	1.596	84.000	0		
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
JUMLAH								303.804	95.233.382	13.093.203.805	797.566.220		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKUTIF	51.925	24.737.232	6.007.561.075	12	6.439	1.577.500	EKSEKUTIF	51.937	24.743.671	6.009.158.575
NIS	59.343	27.863.002	3.980.779.315	125	66.498	5.395.375	BISNIS	59.468	27.929.500	3.986.174.690
NOMI	105.534	57.936.979	3.125.987.300	317	139.873	10.983.625	EKONOMI	105.851	58.076.852	3.136.970.925
AL BISNIS	101.727	5.964.947	523.913.500	57	3.420	724.375	L- BISNIS	101.784	5.968.367	524.637.875
AL EKONOMI	746	27.694	1.492.000	0	0	0	L- EKONOM	746	27.694	1.492.000
AL	319.275	116.529.854	13.639.753.190	511	216.230	18.680.875	JUMLAH	319.786	116.746.084	13.658.434.065

MURNI

Bulan : Agustus 2004

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
GAYA BARU MALAM	145	YK	PSE	513	EKO	0	0	4.542	2.350.004	129.059.000	0		
GAYA BARU MALAM	146	YK	SB	311	EKO	0	0	277	82.518	7.568.500	0		
PASUNDAN	151	YK	BD	388	EKO	0	0	7.501	2.794.057	172.204.000	0		
PASUNDAN	152	YK	SB	311	EKO	0	0	901	257.432	18.483.000	0		
KAHURIPAN	153	YK	BD	388	EKO	0	0	7.675	3.031.258	196.448.000	0		
KAHURIPAN	154	YK	KD	252	EKO	0	0	171	36.507	3.580.000	0		
SRITANJUNG	165	BW	LPN	604	EKO	0	0	4	352	16.000	0		
SRITANJUNG	166	LPN	BW	604	BISNIS	1.984	1.198.336	0	0	0	0	0	0
				604	EKO	21.204	12.807.216	8.753	3.471.181	195.818.900	0	41	27
PRAMEK 1,3,5,7,9	761	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	38.713	2.238.697	193.863.000	0	98	96
PRAMEK 2,4,6,8,10	762	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	38.131	2.123.022	190.615.000	0	96	91
KA LOKAL EKO	951	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	222	8.652	444.000	0		
KA LOKAL EKO	952	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	144	4.674	288.000	0		
KA LOKAL EKO	955	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	956	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	50	20.930	4.754.500	866.620		
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	7	2.352	320.610	5.390		
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
KRD I	755	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	1.550	154.375	13.601.000	0	39	35
KRD III	757	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	1.687	171.040	15.485.500	0	43	39
KRD II	758	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	485	52.830	4.521.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	20	620	40.000	0		
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
JUMLAH								243.194	79.875.053	10.652.088.915	634.483.880		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKUTIF	40.755	19.021.351	4.705.871.500	15	8.064	2.101.000	EKSEKUTIF	40.770	19.029.415	4.707.972.500
S	48.366	23.193.892	3.269.690.115	154	52.470	7.685.250	BISNIS	48.520	23.246.362	3.277.375.365
NOMI	73.121	32.905.900	2.257.669.300	192	94.639	6.236.625	EKONOMI	73.313	33.000.739	2.263.905.925
L BISNIS	80.566	4.739.964	418.086.000	56	3.060	552.500	L- BISNIS	80.622	4.743.024	418.638.500
L EKONOMI	386	13.946	772.000	0	0	0	L- EKONOM	386	13.945	772.000
	243.194	79.875.053	10.652.088.915	417	158.433	16.575.375	JUMLAH	243.611	80.033.486	10.668.664.290
JUMLAH										

Bulan : September 2004

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
GAYA BARU MALAM	145	YK	PSE	513	EKO	0	0	3.855	2.043.745	108.896.000	0		
GAYA BARU MALAM	146	YK	SB	311	EKO	0	0	257	82.545	7.046.000	0		
PASUNDAN	151	YK	BD	388	EKO	0	0	6.588	2.455.827	150.149.000	0		
PASUNDAN	152	YK	SB	311	EKO	0	0	940	265.555	19.073.000	0		
KAHURIPAN	153	YK	BD	388	EKO	0	0	6.854	2.601.140	171.844.000	0		
KAHURIPAN	154	YK	KD	252	EKO	0	0	170	36.862	3.528.000	0		
SRITANJUNG	165	BW	LPN	604	EKO	0	0	18	1.408	70.000	0		
SRITANJUNG	166	LPN	BW	604	BISNIS	1.920	1.159.680	0	0	0	0	0	0
				604	EKO	20.520	12.394.080	8.649	3.437.811	192.902.500	0	42	28
PRAMEK 1,3,5,7,9	761	SLO	YK	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	37.863	2.130.985	188.635.000	0	99	94
PRAMEK 2,4,6,8,10	762	YK	SLO	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	39.372	2.290.650	198.186.500	0	103	101
KA LOKAL EKO	951	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	269	21.698	1.336.000	0		
KA LOKAL EKO	952	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	110	3.630	220.000	0		
KA LOKAL EKO	955	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	956	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	165	48.014	10.019.450	2.486.550		
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	375	14.772	1.287.250	288.750		
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
KRD I	755	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	1.581	157.696	13.846.000	0	41	37
KRD III	757	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	1.707	174.759	15.662.000	0	44	41
KRD II	758	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	20	1.560	100.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	17	527	34.000	0		
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
JUMLAH								233.490	72.338.249	9.780.794.865	599.982.310		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
EKSUTIF	38.212	16.492.609	4.209.579.330	13	6.444	1.484.250	EKSEKUTIF	38.225	16.499.053	4.211.063.580
NIS	45.015	20.216.914	3.054.631.735	94	39.880	4.695.750	BISNIS	45.109	20.256.794	3.059.327.485
KONOMI	69.324	30.897.311	2.098.564.300	217	96.509	7.323.750	EKONOMI	69.541	30.993.820	2.105.888.050
KAL BISNIS	80.543	4.755.660	416.429.500	57	3.363	546.875	L- BISNIS	80.600	4.759.023	416.976.375
KAL EKONOMI	396	25.855	1.590.000	0	0	0	L- EKONOM	396	25.855	1.590.000
TAL	233.490	72.368.249	9.780.794.865	840	403.312	34.147.375	JUMLAH	233.871	72.534.545	9.794.845.490

URNI

	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
5	GAYA BARU MALAM	145	YK	PSE	513	EKO	0	0	12.764	6.746.101	366.044.000	0		
6	GAYA BARU MALAM	146	YK	SB	311	EKO	0	0	987	302.415	22.721.000	0		
7	PASUNDAN	151	YK	BD	388	EKO	0	0	25.549	9.741.884	535.931.500	0		
8	PASUNDAN	152	YK	SB	311	EKO	0	0	4.458	1.304.282	63.081.000	0		
9	KAHURIPAN	153	YK	BD	388	EKO	0	0	23.862	8.488.483	608.892.500	0		
10	KAHURIPAN	154	YK	KD	252	EKO	0	0	745	166.474	15.374.000	0		
11	SRITANJUNG	165	BW	LPN	604	EKO	0	0	38	3.168	150.000	0		
12	SRITANJUNG	166	LPN	BW	604	BISNIS	5.868	3.556.352	0	0	0	0	0	0
					604	EKO	62.928	38.008.512	30.034	12.085.579	667.843.800	0	48	32
13	PRAMEK 1 3.5.7.9	761	SLO	YK	59	LOKAL BIS	117.760	6.947.840	124.839	6.926.826	603.933.000	0	106	100
14	PRAMEK 2 4 6 8 10	762	YK	SLO	59	LOKAL BIS	117.760	6.947.840	123.125	7.044.448	617.476.675	0	105	101
15	KA LOKAL EKO	951	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	770	41.231	2.339.000	0		
16	KA LOKAL EKO	952	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	463	15.097	926.000	0		
17	KA LOKAL EKO	955	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	216	8.424	432.000	0		
18	KA LOKAL EKO	956	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
19	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	363	108.667	21.990.590	5.583.200		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	493	49.824	5.483.890	379.610		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
20	KRD I	755	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.776	1.307.136	5.528	559.593	45.720.000	0	47	43
21	KRD III	757	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.776	1.307.136	7.692	747.174	72.770.000	0	65	57
22	KRD II	759	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.709	165.950	16.253.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
23	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	20	620	40.000	0		
24	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	59	2.123	118.000	0		
25	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
26	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								780.488	247.496.684	33.526.097.585	2.031.032.410		

	PENDAPATAN KA			PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
SEKUTIF	130.892	60.251.192	14.923.031.905	40	20.947	5.162.750	EKSEKUTIF	130.932	60.272.139	14.928.194.655
SNIS	152.724	71.273.708	10.305.101.165	373	158.948	17.776.375	BISNIS	153.097	71.432.656	10.322.877.540
ONOMI	247.979	121.740.190	7.482.220.900	726	331.221	24.544.000	EKONOMI	248.705	122.071.411	7.506.764.900
KAL BISNIS	262.836	15.460.571	1.358.429.000	170	9.843	1.823.750	L- BISNIS	263.006	15.470.414	1.360.252.750
KAL EKONOMI	1.528	67.495	3.854.000	0	0	0	L- EKONOM	1.528	67.495	3.854.000
TAL	795.959	268.793.156	34.072.636.970	1.309	520.959	49.306.875	JUMLAH	797.268	269.314.115	34.121.943.845

MURNI

Bulan : Oktober 2004

	NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
		NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
44	SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
45	GAYA BARU MALAM	145	YK	PSE	513	EKO	0	0	3.293	1.749.946	90.957.000	0		
46	GAYA BARU MALAM	146	YK	SB	311	EKO	0	0	216	63.530	5.927.500	0		
47	PASUNDAN	151	YK	BD	388	EKO	0	0	5.850	2.192.038	134.383.000	0		
48	PASUNDAN	152	YK	SB	311	EKO	0	0	814	231.310	16.613.000	0		
49	KAHURIPAN	153	YK	BD	388	EKO	0	0	5.564	2.194.415	139.690.500	0		
50	KAHURIPAN	154	YK	KD	252	EKO	0	0	184	38.964	3.651.000	0		
51	SRITANJUNG	165	BW	LPN	604	EKO	0	0	20	1.740	80.000	0		
52	SRITANJUNG	166	LPN	BW	604	BISNIS	1.984	1.198.336	0	0	0	0	0	0
					604	EKO	21.204	12.807.216	7.194	2.906.069	159.804.900	0	34	23
53	PRAMEK 1,3,5,7,9	761	SLO	YK	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	37.123	2.143.412	185.535.000	0	94	92
54	PRAMEK 2,4,6,8,10	762	YK	SLO	59	LOKAL BIS	39.680	2.341.120	38.028	2.188.431	191.158.000	0	96	93
55	KA LOKAL EKO	951	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	207	8.073	414.000	0		
56	KA LOKAL EKO	952	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	68	2.114	136.000	0		
57	KA LOKAL EKO	955	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
58	KA LOKAL EKO	956	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
59	LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	195	98.501	17.739.350	2.938.650		
		LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	64	18.672	2.106.720	49.280		
		LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
60	KRD I	755	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	1.542	150.611	13.434.000	0	39	34
61	KRD III	757	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.968	440.448	2.092	211.192	18.184.000	0	53	48
62	KRD II	758	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	7	546	35.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
63	KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
64	KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	18	684	36.000	0		
65	KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
66	KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
	JUMLAH								231.330	76.101.749	11.534.610.265	687.845.010		

	PENDAPATAN KA			PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
SEKUTIF	44.474	21.667.794	5.847.305.685	6	3.426	1.280.000	EKSEKUTIF	44.480	21.671.220	5.848.585.685
NIS	48.496	22.962.747	3.470.099.680	20	11.420	1.079.875	BISNIS	48.516	22.974.167	3.471.179.555
ONOMI	59.275	26.766.145	1.808.272.900	197	87.859	6.538.375	EKONOMI	59.472	26.854.004	1.814.811.275
AL BISNIS	78.792	4.694.192	408.346.000	50	2.950	505.000	L- BISNIS	78.842	4.697.142	408.851.000
AL EKONOMI	293	10.871	586.000	0	0	0	L- EKONOM	293	10.871	586.000
AL	231.330	76.101.749	11.534.610.265	273	105.655	9.403.250	JUMLAH	231.603	76.207.404	11.544.013.515

URNI

Bulan : Desember 2004

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
GAYA BARU MALAM	145	YK	PSE	513	EKO	0	0	3.877	1.753.155	113.897.000	0		
GAYA BARU MALAM	146	YK	SB	311	EKO	0	0	235	69.450	6.453.500	0		
PASUNDAN	151	YK	BD	388	EKO	0	0	8.517	3.224.595	202.460.000	0		
PASUNDAN	152	YK	SB	311	EKO	0	0	1.302	371.643	26.823.000	0		
KAHURIPAN	153	YK	BD	388	EKO	0	0	4.442	1.761.239	114.738.500	0		
KAHURIPAN	154	YK	KD	252	EKO	0	0	207	47.344	4.266.500	0		
SRITANJUNG	165	BW	LPN	604	EKO	0	0	9	792	162.000	0		
SRITANJUNG	166	LPN	BW	604	BISNIS	1.920	1.159.680	0	0	0	0	0	0
				604	EKO	20.520	12.394.080	8.761	3.704.569	190.980.000	0	43	30
PRAMEK 1,3,5,7,9	761	SLO	YK	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	37.777	2.174.652	188.815.000	0	98	96
PRAMEK 2,4,6,8,10	762	YK	SLO	59	LOKAL BIS	38.400	2.265.600	38.774	2.234.165	193.870.000	0	101	99
KA LOKAL EKO	951	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	129	5.031	258.000	0		
KA LOKAL EKO	952	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	100	3.196	200.000	0		
KA LOKAL EKO	955	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	956	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	135	61.988	12.303.550	2.034.450		
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	165	54.243	4.759.950	127.050		
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
KRD I	755	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	1.513	144.520	13.184.500	0	39	34
KRD III	757	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	3.840	426.240	1.965	200.152	18.061.000	0	51	47
KRD II	758	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	10	780	50.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	21	798	42.000	0		
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
JUMLAH								245.548	82.051.965	12.073.773.635	647.249.740		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
KUTIF	41.947	20.156.663	5.674.211.720	11	6.052	1.066.250	EKSEKUTIF	41.958	20.162.715	5.675.277.970
S	50.481	23.934.929	3.718.083.915	122	58.388	5.339.000	BISNIS	50.603	23.993.317	3.723.422.915
EMI	72.831	33.197.079	2.266.997.500	205	89.648	6.992.375	EKONOMI	73.036	33.286.727	2.273.989.875
BISNIS	80.039	4.754.269	413.980.500	49	2.895	501.250	L- BISNIS	80.088	4.757.164	414.481.750
EKONOMI	250	9.025	500.000	0	0	0	L- EKONOM	250	9.025	500.000
	245.548	82.051.965	12.073.773.635	387	156.983	13.898.875	JUMLAH	245.935	82.208.948	12.087.672.510

BNI

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
GAYA BARU MALAM	145	YK	PSE	513	EKO	0	0	10.967	5.498.653	314.585.500	0		
GAYA BARU MALAM	146	YK	SB	311	EKO	0	0	779	229.963	21.273.500	0		
PASUNDAN	151	YK	BD	388	EKO	0	0	27.060	10.164.098	642.132.500	0		
PASUNDAN	152	YK	SB	311	EKO	0	0	3.352	951.936	68.458.000	0		
KAHURIPAN	153	YK	BD	388	EKO	0	0	19.226	7.654.631	486.541.500	0		
KAHURIPAN	154	YK	KD	252	EKO	0	0	1.004	228.536	20.471.500	0		
BRITANJUNG	165	BW	LPN	604	EKO	0	0	49	4.292	336.000	0		
BRITANJUNG	166	LPN	BW	604	BISNIS	5.824	3.517.696	0	0	0	0	0	0
				604	EKO	62.244	37.595.376	31.168	12.627.092	690.048.200	0	50	34
PRAMEK 1,3,5,7,9	761	SLO	YK	59	LOKAL BIS	116.480	6.872.320	119.164	6.845.636	595.590.000	0	102	100
PRAMEK 2,4,6,8,10	762	YK	SLO	59	LOKAL BIS	116.480	6.872.320	121.464	6.985.747	608.338.000	0	104	102
KA LOKAL EKO	951	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	1.001	39.039	2.002.000	0		
KA LOKAL EKO	952	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	445	11.549	590.000	0		
KA LOKAL EKO	955	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	956	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	2.343	1.249.079	429.785.990	35.309.010		
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	1.313	639.201	104.503.990	1.011.010		
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0		
KRD I	755	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.648	1.292.928	8.496	842.173	77.299.500	0	73	65
KRD III	757	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	11.648	1.292.928	6.217	651.104	55.956.000	0	53	50
KRD II	758	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	55	4.290	275.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	144	5.472	288.000	0		
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0		
JUMLAH								778.855	260.085.687	36.854.956.415	1.807.301.510		

PENDAPATAN KA				PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
KUTIF	116.409	56.212.536	16.039.650.255	165	2.352.495	8.525.000	EKSEKUTIF	116.574	58.565.031	16.048.175.255
S	155.453	74.583.264	11.721.653.360	227	4.920.096	12.932.375	BISNIS	155.680	79.503.360	11.734.585.735
ONI	250.007	113.904.877	7.753.014.300	549	3.221.592	18.665.750	EKONOMI	250.556	117.126.469	7.771.680.050
L- BISNIS	255.396	15.328.950	1.337.458.500	188	896.882	1.869.000	L- BISNIS	255.584	16.225.832	1.339.327.500
L- EKONOMI	1.590	56.060	3.180.000	0	0	0	L- EKONOM	1.590	56.060	3.180.000
L	778.855	260.085.687	36.854.956.415	1.129	11.391.065	41.992.125	JUMLAH	779.984	271.476.752	36.896.948.540

RNI

SEMESTER II TH 2004

NAMA	RELASI				KLAS	JUMLAH				PENDAPATAN	PENDAPATAN	KEPADATAN %	
	NO	DARI	KE	JARAK		TD	TD -KM	PNP	PNP -K M	RP	TUSLAH	STASTIS	DINAMIS
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SENJA BENGAWAN	156	THB	SLO	571	EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
GAYA BARU MALAM	145	YK	PSE	513	EKO	0	0	23.731	12.244.754	680.629.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
GAYA BARU MALAM	146	YK	SB	311	EKO	0	0	1.766	532.378	43.994.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
PASUNDAN	151	YK	BD	388	EKO	0	0	52.609	19.905.982	1.178.064.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
PASUNDAN	152	YK	SB	311	EKO	0	0	7.810	2.256.218	131.539.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KAHURIPAN	153	YK	BD	388	EKO	0	0	43.088	16.143.114	1.095.434.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KAHURIPAN	154	YK	KD	252	EKO	0	0	1.749	395.010	35.845.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
SRITANJUNG	165	BW	LPN	604	EKO	0	0	87	7.460	486.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
SRITANJUNG	166	LPN	BW	604	BISNIS	11.712	7.074.048	0	0	0	0	0	0
				604	EKO	125.172	75.603.888	61.202	24.712.671	1.357.892.000	0	49	33
PRAMEK 1,3,5,7,9	761	SLO	YK	59	LOKAL BIS	234.240	13.820.160	244.003	13.772.462	1.199.523.000	0	104	100
PRAMEK 2,4,6,8,10	762	YK	SLO	59	LOKAL BIS	234.240	13.820.160	244.589	14.030.195	1.225.814.875	0	104	102
KA LOKAL EKO	951	WNG	PWS	39	LOKAL EKO	0	0	1.771	80.270	4.340.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	952	PWS	WNG	39	LOKAL EKO	0	0	908	26.646	1.816.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	955	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	216	8.424	432.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	956	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
LEBARAN	LEB	SLO	JAK	571	EKSA	0	0	2.706	1.357.746	451.776.580	40.892.210	#DIV/0!	#DIV/0!
	LEB	SLO	JAK	571	BISNIS	0	0	1.806	689.025	109.987.880	1.390.620	#DIV/0!	#DIV/0!
	LEB	SLO	JAK	571	EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KRD I	755	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	23.424	2.600.064	14.024	1.401.766	126.019.500	0	60	54
KRD III	757	SLO	SMP	111	LOKAL BIS	23.424	2.600.064	13.909	1.398.278	128.726.000	0	59	54
KRD II	758	SLO	YK	111	LOKAL BIS	0	0	1.764	190.240	16.528.500	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	233	KDB	SK	39	LOKAL EKO	0	0	20	620	40.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	234	SK	KDB	39	LOKAL EKO	0	0	203	7.595	406.000	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	237	KT	LPN	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
KA LOKAL EKO	238	LPN	KT	30	LOKAL EKO	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
JUMLAH								1.559.343	507.582.371	70.381.044.000	3.838.333.920		

	PENDAPATAN KA			PENDAPATAN SUPLISI			JUMLAH PENDAPATAN			
KUTIF	247.301	116.463.728	30.962.682.160	205	2.373.442	13.687.750	EKSEKUTIF	247.506	118.837.170	30.976.369.910
	308.177	145.856.972	22.026.754.525	600	5.079.044	30.708.750	BISNIS	308.777	150.936.016	22.057.463.275
ONI	497.986	235.645.067	15.235.235.200	1.275	3.552.813	43.209.750	EKONOMI	499.261	239.197.880	15.278.444.950
BISNIS	518.232	30.789.521	2.695.887.500	358	906.725	3.692.750	L- BISNIS	518.590	31.696.246	2.699.580.250
EKONOMI	3.118	123.555	7.034.000	0	0	0	L- EKONOMI	3.118	123.555	7.034.000
	1.574.814	528.878.843	70.927.593.385	2.438	11.912.024	91.299.000	TOTAL	1.577.252	540.790.867	71.018.892.385

ONI

DATA VOLUME PENUMPANG KA PRAMEKS
DAERAH OPERASI 6 YOGYAKARTA

NO.	RELASI	JAN 2004	FEB 2004	MAR 2004	APR 2004	MEI 2004	JUNI 2004
1	SLO - YK	43.811	39.121	37.420	36.135	41.276	39.650
2	YK - SLO	44.044	39.317	37.385	36.549	42.057	39.875
JUMLAH		87.855	78.438	74.805	72.684	83.333	79.525

NO.	RELASI	JULI 2004	AGUS 2004	SEP 2004	OKT 2004	NOV 2004	DES 2004
1	SLO - YK	48.263	38.713	34.335	37.123	44.264	37.777
2	YK - SLO	45.565	38.131	34.641	38.028	44.662	38.774
JUMLAH		93.828	76.844	68.976	75.151	88.926	76.551

SURVAI PELAYANAN KERETA API PRAMEK

Hari/Tanggai : Kamis, 21-04-05
Tujuan : Mengetahui persepsi penumpang terhadap pelayanan Kereta Api Pramek
Cara pengisian : Beri tanda silang (X) pada huruf pilihan yang disediakan dan diisi titik-titik untuk pilihan lainnya.

1. DATA RESPONDEN

1. Jenis kelamin
   a. Pria b. Wanita
2. Usia
   a. Kurang dari 15 tahun c. 20-30 th e. 40-50 th
   b. 15-20 th d. 30-40 th f. > 50 th
3. Tingkat Pendidikan
   a. Tidak sekolah c. SLTP e. Sarjana(D_3/S_1/S_2/S_3)
   b. SD d. SLTA f. Lainnya .....
4. Pekerjaan
   a. Pegawai c. Pelajar/mahasiswa e. ABRI
   b. Guru/Dosen d. Pedagang f. Lainnya .....
5. Pendapatan dalam 1 bulan
   a. Belum ada pendapatan
   b. < Rp. 500.00
   c. Rp. 500.00 – Rp. 1.000.000
   d. Rp. 1.000.000 – Rp. 1.500.000
   e. Rp. 1.500.000 – Rp. 2.000.000
   f. > Rp. 2.000.000
6. Asal Perjalanan
   a. Yogyakarta b. Klaten c. Solo
7. Tujuan Perjalanan
   a. Yogyakarta b. Klaten c. Solo
8. Maksud Perjalanan
   a. Bekerja c. Rekreasi e. Sosial
   b. Sekolah d. Bisnis f. Lainnya .....
9. Keseringan menggunakan KA Pramek dalam satu minggu
   a. 1 kali c. 3 kali e. > 7 kali
   b. 2 kali d. 3-7 kali f. Lainnya .....
10. Alternatif angkutan lain untuk perjalanan Yogyakarta – Solo
    a. Sepeda motor b. Mobil Pribadi c. Bus

2. **KUALITAS PELAYANAN**

1. Kelengkapan informasi yang jelas mengenai tarif, tujuan dan jadwal.
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
2. Lokasi pembelian tiket.
   a.. Baik b. Cukup c. Buruk
3. Petugas dalam melayani pembelian tiket
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
4. Kesesuaian biaya perjalanan (tarif) dengan pelayanan yang diberikan
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
5. Kenyamanan ruang tunggu
   a. Baik b. Cukup c. Bururk
6 Jadwal kedatangan dan keberangkatan KA
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
7. Keamanan saat naik dan turun KA
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
8. Jaminan keamanan dan kenyamanan dalam perjalanan
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
9. Kebersihan dan kerapian gerbong KA
   a. Baik b. cukup c. Buruk
10. Kelengkapan fasilitas (kursi, jendela/ventilasi, pintu dan toilet)
    a. Baik b. Cukup c. Buruk
11. Kondisi fisik fasilitas (kursi, jendela/ventilasi, pintu dan toilet)
    a. Baik b. cukup c. Buruk
12. Ketegasan petugas dalam menyikapi masalah (misalnya penumpang tanpa tiket)
    a. Baik b. Cukup c. Buruk
13. Waktu perjalanan
    a. Cepat b. Cukup c. Lambat sekali
14. Pemberhentian kereta di tiap-tiap stasiun
    a. Baik b Lama c. Lama sekali
15. Pemberhentian kereta dipersimpangan Jalan
    a. Sebentar b. Lama c. Lama sekali

3. **ALASAN PENGGUNAAN**

1. Biaya perjalanan/harga tiket
   a. Mahal b. Cukup c. Murah
2. Waktu Perjalanan
   a. Cepet b. Cukup c. Lambat 9. kadang lambat sekali
3. Ketersediaan/frekuensi jadwal perjalanan per hari (trayek)
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
4. Kenyamanan dan keamanan dalam gerbong
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
5. Fasilitas (kursi, jendela/ventilasi pintu, toilet dan tempat duduk penumpang)
   a. Baik b. Cukup c. Buruk

4. KESAN, PESAN DAN SARAN

Tuliskan kesan, pesan dan Saran Anda untu memaksimalkan fungsi dan pelayanan KA Pramek.

I think its good enough than KRL JKT - BGR / DEPOK

SURVAI PELAYANAN KERETA API PRAMEK

Hari/Tanggai : Kamis 21 April '05
Tujuan : Mengetahui persepsi penumpang terhadap pelayanan Kereta Api Pramek
Cara pengisian : Beri tanda silang (X) pada huruf pilihan yang disediakan dan diisi titik-titik untuk pilihan lainnya.

1. DATA RESPONDEN

1. Jenis kelamin
   a. Pria X b. Wanita
2. Usia
   a. Kurang dari 15 tahun X c. 20-30 th e. 40-50 th
   b. 15-20 th d. 30-40 th f. > 50 th
3. Tingkat Pendidikan
   a. Tidak sekolah c. SLTP X e. Sarjana(D_3/S_1/S_2/S_3)
   b. SD d. SLTA f. Lainnya .....
4. Pekerjaan
   a. Pegawai c. Pelajar/mahasiswa e. ABRI
   b. Guru/Dosen d. Pedagang X f. Lainnya ..... Swasta
5. Pendapatan dalam 1 bulan
   a. Belum ada pendapatan
   b. < Rp. 500.00
   c. Rp. 500.00 – Rp. 1.000.000
   X d. Rp. 1.000.000 – Rp. 1.500.000
   e. Rp. 1.500.000 – Rp. 2.000.000
   f. > Rp. 2.000.000
6. Asal Perjalanan
   a. Yogyakarta b. Klaten X c. Solo
7. Tujuan Perjalanan
   X a. Yogyakarta b. Klaten c. Solo
8. Maksud Perjalanan
   a. Bekerja c. Rekreasi e. Sosial
   b. Sekolah d. Bisnis X f. Lainnya .....
9. Keseringan menggunakan KA Pramek dalam satu minggu
   X a. 1 kali c. 3 kali e. > 7 kali
   b. 2 kali d. 3-7 kali f. Lainnya .....
10. Alternatif angkutan lain untuk perjalanan Yogyakarta – Solo
    a. Sepeda motor X b. Mobil Pribadi c. Bus

2. **KUALITAS PELAYANAN**

1. Kelengkapan informasi yang jelas mengenai tarif, tujuan dan jadwal.
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
2. Lokasi pembelian tiket.
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
3. Petugas dalam melayani pembelian tiket
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
4. Kesesuaian biaya perjalanan (tarif) dengan pelayanan yang diberikan
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
5. Kenyamanan ruang tunggu
   a. Baik b. Cukup c. Bururk
6 Jadwal kedatangan dan keberangkatan KA
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
7. Keamanan saat naik dan turun KA
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
8. Jaminan keamanan dan kenyamanan dalam perjalanan
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
9. Kebersihan dan kerapian gerbong KA
   a. Baik b. cukup c. Buruk
10. Kelengkapan fasilitas (kursi, jendela/ventilasi, pintu dan toilet)
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
11. Kondisi fisik fasilitas (kursi, jendela/ventilasi, pintu dan toilet)
   a. Baik b. cukup c. Buruk
12. Ketegasan petugas dalam menyikapi masalah (misalnya penumpang tanpa tiket)
   a. Baik b. Cukup c. Buruk
13. Waktu perjalanan
   a. Cepat b. Cukup c. Lambat sekali
14. Pemberhentian kereta di tiap-tiap stasiun
   a. Baik b Lama c. Lama sekali
15. Pemberhentian kereta dipersimpangan Jalan
   a. Sebentar b. Lama c. Lama sekali

3. **ALASAN PENGGUNAAN**

1. Biaya perjalanan/harga tiket
   a. Mahal ~~b. Cukup~~ c. Murah
2. Waktu Perjalanan
   a. Cepet b. Cukup ~~c. Lambat~~
3. Ketersediaan/frekuensi jadwal perjalanan per hari (trayek)
   a. Baik ~~b. Cukup~~ c. Buruk
4. Kenyamanan dan keamanan dalam gerbong
   a. Baik ~~b. Cukup~~ c. Buruk
5. Fasilitas (kursi, jendela/ventilasi pintu, toilet dan tempat duduk penumpang)
   a. Baik ~~b. Cukup~~ c. Buruk

4. KESAN, PESAN DAN SARAN

Tuliskan kesan, pesan dan Saran Anda untu memaksimalkan fungsi dan pelayanan KA Pramek.

KA. Pramek praktis, enak tp. waktu perjalanan hrs tepat. Mesin hrs sering dikontrol agar tdak terjadi keter lambatan yg memakan waktu relatif lama.
Kalo pramek berdekatan hrs tetap spt skrg.
Thanks.

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JL.KALIURANG KM.14,4 TELP.895042
EMAIL : FTS@GILACIK.COM YOGYAKARTA KODE POS 55584

FM-UII-AA-FPU-09

UNTUK DOSEN

KARTU PRESENSI KONSULTASI TUGAS AKHIR MAHASISWA

PERIODE KE : IV (Juni 04 - Nop.04)
TAHUN Akademi : 2003 – 2004

Diperpanjang Sampai Akhir Mei 2005

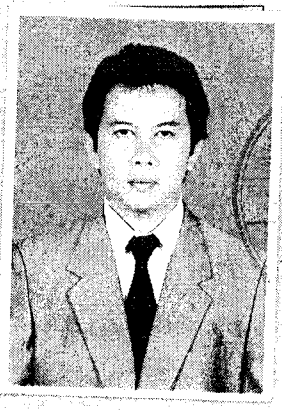
NO	N A M A	NO.MHS	BID.STUDI
1.	Erfan Isfarendi	98 511 049	Teknik Sipil
2.	Ashari Brahmantyo	98 511 125	Teknik Sipil

JUDUL TUGAS AKHIR

Pelayanan Kereta Api Pramex

Dosen Pembimbing I : Moch.Sigit DS,Ir,H,MS
Dosen Pembimbing II : *





Jogjakarta , 28-Feb-05
a.n. Dekan

Ir.H.Munadhir, MS

Catatan :
Seminar : _____
Sidang : _____
Pendadaran : _____

TA diperpanjang sampai dengan tgl 25.5.06

Hartono
Kabag Akademik

bur 19

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANA
JL.KALIURANG KM.14,4 TELP.895042
EMAIL : FTSP.UII.AC.ID JOGJAKARTA KODE POS 55584

FM-UII-AA-FPU-09

UNTUK MAHASISWA

KARTU PESERTA TUGAS AKHIR

NO	N A M A	NO.MHS.	BID.STUDI
1.	Erfan Isfarendi	98 511 049	Teknik Sipil
2.	Ashari Brahmantyo	98 511 125	Teknik Sipil

JUDUL TUGAS AKHIR

Pelayanan Kereta Api Pramex

PERIODE KE	:	**II (Des 05 - Mei 06)**
TAHUN	:	**2005 - 2006**

Perpanjangan Berlaku Sampai Akhir Mei 2006

No.	Kegiatan	Bulan Ke :					
		Des.	Jan.	Peb.	Mar.	Apr.	Mei.
1	Pendaftaran						
2	Penentuan Dosen Pembimbing						
3	Pembuatan Proposal						
4	Seminar Proposal						
5	Konsultasi Penyusunan TA.						
6	Sidang - Sidang						
7	Pendadaran						

Dosen Pembimbing I : Moch.Sigit DS,Ir,H,MS

Dosen Pembimbing II : Moch.Sigit DS,Ir,H,MS





Jogjakarta ,25-Jan-06
a.n. Dekan

Ir.H.Munadhir, MS

Catatan	:	
Seminar	:	
Sidang	:	
Pendadaran	:	

CATATAN KONSULTASI TUGAS AKHIR

NO	TANGGAL	KONSULTASI KE :	TANDA TANGAN
		- proposal sportek - penjelas area penelitian - perbaiki kuesioner - minarly	
		Analisis statistik - coba analisis berdasar data untuk bagian responden - Interpretasinya diperbaiki	
		- Bab pendahuluan harus fokus ke permasalahan yang akan diteliti, tidak campur dengan kajian teori atau hasil penelitian terdahulu - Gambar kerangka berpikir diperbaiki - Kerangka dari penelitian terdahulu - Tinjauan pustaka - Landasan teori - Analisis - Kerangka berpikir	

CATATAN KONSULTASI TUGAS AKHIR

NO	TANGGAL	CATATAN KONSULTASI	TANDA TANGAN
		— lengkapi - lembar yg kurang — Lihat Buku pedoman — Kaji yg pendapat — Daftar pustaka — lihat cara penulisan!	
		PERBAIKAN SETELAH PENDADARAN	
	08/5-06	— Edit dan teruskan ke Dosen Penguji yg lain.	
	9/5-06	Perbaiki rumusan masalah & sampling (pd bab IV)	
		— Buat copy ke CD lengkap! U Pemb I Dos penguji Dos penguji II	