

JENDELA KOTA

Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah dan Kota

Susunan Redaksi

- Penerbit : Program Studi Teknik Planologi
Fakultas Teknik Universitas Pakuan
- Pelindung : Prof. H. Suedodo Hardjoamidjojo, Ir., MSc., Ph.D
(Rektor Universitas Pakuan)
Dr. Didik Notosudjono, Ir., MSc.
(Dekan Fakultas Teknik Universitas Pakuan)
- Penanggung Jawab : Dr. Ir. Soekmana Soma, MSP., M.Eng.
- Pemimpin Redaksi : Indarti Komala Dewi, Ir. M.Si.
- Sekretaris Redaksi : Lilis Sri Mulyawati, Ir.
- Anggota Redaksi : Janthy T. Hidajat, Ir. M.Si.
Noordin Fadholie, Ir. M.Si.
Gde Ngurah Purnama Jaya, Ir., MT.
H.E. Priyatna Prawiranegara., Ir. M.Si.
Hj. Woro Indriyati Rahmani, Dra., MT.
Ichwan Arief, Ir. MT.
- Pembantu Umum : Supria dan Dede

Jendela Kota, merupakan Jurnal ilmiah yang dikelola oleh Program Studi Teknik Planologi Fakultas Teknik Universitas Pakuan dan akan terbit setiap 6 (enam) bulan sekali. Jurnal Jendela Kota diharapkan akan menjadi media komunikasi dan pembahasan keilmuan bagi staf pengajar dan mahasiswa Prodi Teknik Planologi FT-UNPAK khususnya dan kalangan praktisi dan ilmuwan yang berkecimpung di bidang perencanaan wilayah dan kota. Untuk kelangsungan penerbitan, Redaksi berharap para ilmuwan dan praktisi berkenan mengirimkan tulisan bebas dan kreatif berbentuk tulisan populer, hasil penelitian atau gagasan orisinal. Tulisan dikirim ke Redaksi JENDELA KOTA dilampiri data diri, paling lambat empat minggu sebelum penerbitan. Redaksi berhak menyunting tulisan tanpa mengurangi bobot dan isi. Pedoman penulisan naskah dapat dilihat pada bagian akhir jurnal. Isi dari jurnal ini dapat dikutip dengan mencantumkan nama penulis dan edisi penerbitan secara lengkap.

Alamat Redaksi:

Program Studi Teknik Planologi
Fakultas Teknik Universitas Pakuan
Jl. Pakuan P.O Box 452 Bogor - Indonesia
Telp.0251-313 995 Fax 0251-311 007.
e-mail : planounpak@plasa.com

TRANSPORT DEMAND ANALYSIS

Kasus Studi : KOTA SEMARANG

Oleh :

Gde Ngurah Purnama Jaya, Ir., MT.

Abstraksi

Transport demand analysis yaitu melihat suatu kebutuhan (demand) pergerakan pada suatu jaringan. Unit analisis dari transport demand adalah suatu daerah atau zona. Memprediksi besarnya tarikan serta bangkitan suatu daerah (zona) di masa datang diperlukan suatu model. Model bangkitan / tarikan dapat berupa model matematis regresi multi linier, yaitu hasil analisis regresi, atau dengan kata lain mengkorelasikan pergerakan asal-tujuan dengan data sosial-ekonomi.

Selanjutnya Trip Distribution adalah merupakan analisis pendistribusian bangkitan / tarikan yang dimiliki oleh masing-masing zona - zona bersangkutan. Hasil dari tahap ini adalah matriks asal - tujuan.

Pada akhirnya dilaksanakan pembebanan lalu-lintas atau perjalanan yang adalah suatu proses dimana perminian perjalanan (yang didapat dari tahap distribusi) dibebankan ke rute jaringan jalan yang terdiri dari kumpulan ruas-ruas jalan untuk kasus transportasi darat.

Kata Kunci : Transportasi, perjalanan, system jaringan

I. PENDAHULUAN

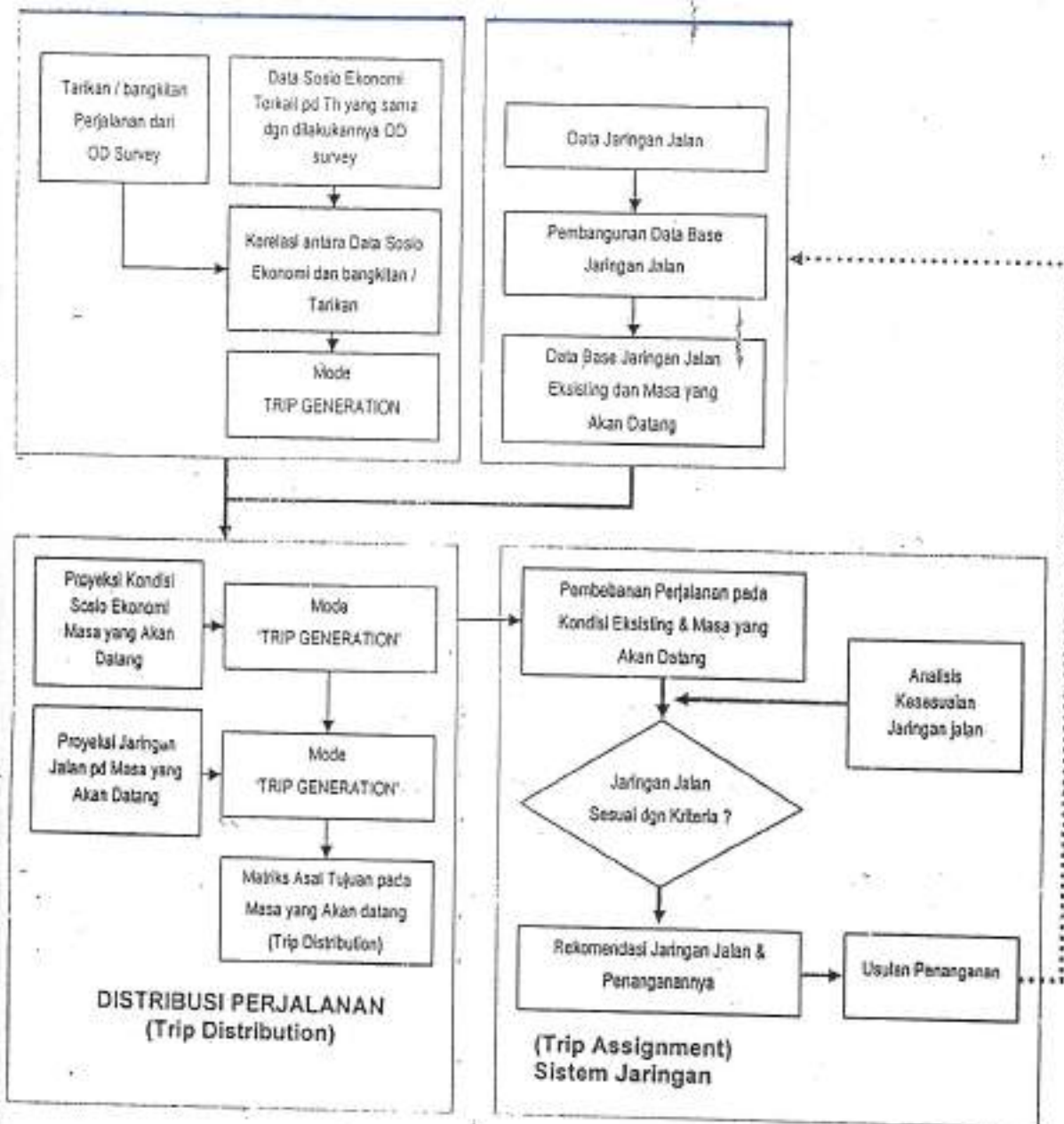
Transport Demand adalah pembebanan sampai kepada kebutuhan jaringan jalan mengikuti diagram alir seperti pada Gambar 1 yang sebenarnya merupakan penjabaran dari perencanaan transportasi empat tahap, yaitu :

1. Bangkitan Perjalanan (*Trip Generation*)
2. Data Base jaringan Jalan (*Network*)
3. Distribution Perjalanan (*Trip Distribution*)
4. Pembebanan Perjalanan (*Trip Assignment*) dari *Evaluasi Sistem Jaringan*.

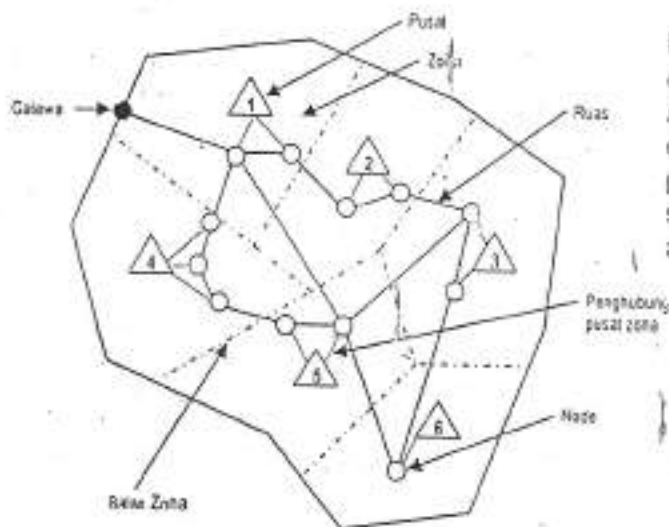
II. ANALISIS BANGKITAN PERJALANAN DAN PEMBEBANAN PERJALANAN PADA SISTEM JARINGAN JALAN

2.2. Pembagian Zona

Dalam proses perencanaan transportasi, wilayah studi perlu dinyatakan dalam zona yang lebih kecil, yang merupakan penyederhanaan atau pemodelan dari wilayah studi. Yang selanjutnya, semua data yang berkaitan dengan bangkitan dan tarikan perjalanan didasarkan kepada sistem zona. Dalam proses pemodelan selanjutnya, sistem zona serta jaringan transportasi yang diperhitungkan dinyatakan dalam bentuk simbol seperti pada Gambar 2.



Gambar 1 : Proses Transport Demand dan Pembebanan Perjalanan pada Sistem Jaringan



Gambar 2 : Ilustrasi Pembagian Zona suatu Wilayah Studi

Simbol-simbol dalam model sistem zona dan sistem jaringan dapat berupa representasi dari :

- Batas zona (*cordon line*) dapat berupa administratif, batas alam (laut, sungai, hutan dll.), maupun batas lainnya.
- Ruas jalan dapat direpresentasikan oleh link.
- Pertemuan ruas jalan dijadikan node.
- Centroid (pusat zona) merupakan pusat zona yang diasumsikan seluruh pergerakan dari/ke zona bersangkutan bergerak dari/ke titik tersebut.
- Pelabuhan dan kota-kota yang berada pada batas wilayah studi dapat dijadikan gateway.

2.2. Bangkitan Perjalanan

Bangkitan Perjalanan merupakan jumlah perjalanan yang ditimbulkan oleh zona karena adanya aktivitas sosial ekonomi. Dalam memprediksi besarnya tarikan serta bangkitan suatu daerah (zona) dimasa yang akan datang. Perlu dipergunakan suatu model berdasarkan

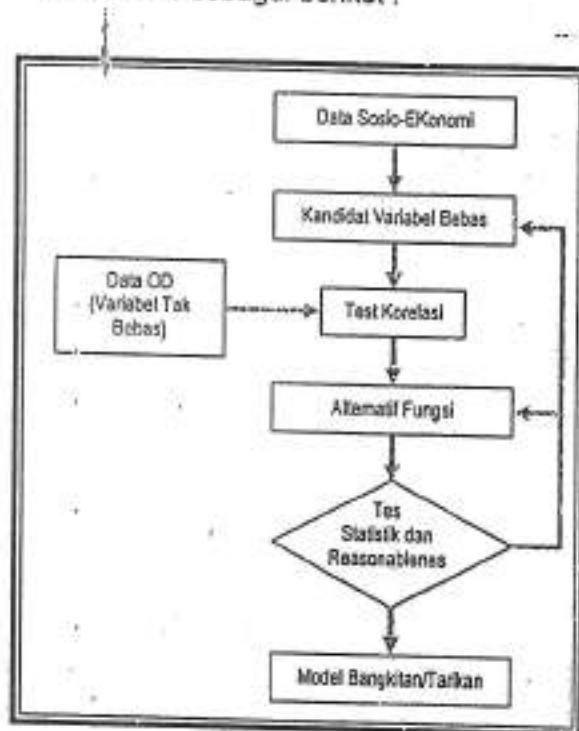
kondisi eksisting. Model bangkitan/tarikan dapat berupa *model matematis regresi multilinier*, yaitu hasil *analisis regresi*, atau dengan kata lain mengkorelasikan pergerakan asal dan tujuan dengan data sosio-ekonomi. Persamaan umumnya adalah sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Dimana :

- Y = variabel tak bebas
- D = konstanta regresi (*intercept*).
- b_1, \dots, b_n = koefisien regresi parsial
- X_1, \dots, X_n = variabel bebas (*explanatory variabel*)

Persamaan regresi dapat diperoleh melalui urutan langkah seperti pada Gambar 3 sebagai berikut :



Gambar 3 : Proses Bangkitan Perjalanan

Umumnya kandidat variabel bebas adalah :

- Karakteristik kegiatan penduduk yang tercermin dalam bentuk penggunaan lahan
- Karakteristik demografi dan sosio-ekonomi penduduk.

Selanjutnya, disusun matriks korelasi. Dari matrik tersebut, akan diperoleh beberapa alternatif persamaan regresi. Beberapa kriteria yang harus dipenuhi oleh variabel terpilih untuk alternatif persamaan regresi adalah :

- Memiliki korelasi linier dengan variabel tak bebas
- Memiliki korelasi statistik yang tinggi dengan variabel tak bebas
- Memiliki korelasi statistik yang rendah dengan variabel bebas lainnya
- Merupakan besaran yang relatif mudah untuk diproyeksikan.

Parameter (koefisien dan konstanta regresi) dari masing-masing alternatif persamaan regresi kemudian ditentukan dan dilakukan proses validasi, yaitu yang merupakan penilaian mengenai :

- Besarnya koefisien korelasi (R^2)
- Tanda (negatif atau positif) dari koefisien regresi parsial
- Signifikasi dari masing-masing koefisien regresi parsial
- Besarnya konstanta regresi

Persamaan regresi yang terpilih adalah yang memenuhi persyaratan diatas dan terbaik diantara alternatif lainnya.

2.3 Model Trip Distribution : Distribusi Perjalanan

Tujuan pemodelan trip distribusi adalah untuk mengkalibrasi persamaan-persamaan yang akan menghasilkan seakurat mungkin hasil observasi lapangan dari pola pergerakan asal dan tujuan.

Dengan kata lain tahap ini adalah merupakan analisis pendistribusian bangkitan/ tarikan yang dimiliki oleh masing-masing zona sesuai dengan pola interaksi antara zona-zona bersangkutan. Hasil dari tahap ini adalah matriks asal-tujuan. Terdapat dua jenis model utama yang sering dipergunakan dalam analisis distribusi perjalanan, yaitu :

a. Model Growth Factor

Model Growth Factor adalah pendekatan trip distribusi yang paling sederhana, yang menganggap hasil distribusi perjalanan masa yang akan datang merupakan perkalian dari distribusi eksisting dan tingkat pertumbuhan (*Growth Factor*). Tingkat pertumbuhan (E) bisa didapat dengan sangat sederhana atau rumit, untuk seluruh daerah studi atau untuk suatu zona tertentu didalamnya. Terdapat 5 Model *Growth Factor* utama, yaitu : *Model Uniform, Model Average, Model Fratar, Model Detroit dan Model Furness*.

b. Model Sintesis - Gravitasi

Terdapat beberapa model sintesis yang dikenal seperti model *intervening-opportunity, model competing opportunity* dan lain-lain; tetapi model yang paling sering digunakan adalah Model Gravity. Model ini menggunakan konsep 'Gravity' yang diperkenalkan oleh Newton pada tahun 1686 yang dikembangkan dari analogi hukum gravitasi. Terdapat 4 tipe utama dari Model Gravity, yaitu: *Unconstrained, Production constrained, Attraction constrained dan Fully constrained*

2.4 Pembebanan Kebutuhan Perjalanan

Pembebanan lalu-lintas adalah suatu proses dimana perjalanan (yang didapat dari tahap distribusi) dibebankan ke

rute jaringan jalan yang terdiri dari kumpulan ruas jalan.

Tujuannya adalah untuk mendapatkan arus di ruas jalan dan/atau total biaya perjalanan dalam jaringan jalan yang ditinjau. Dibandingkan tahap-tahap lainnya, dalam tahap ini terjadi interaksi langsung antara permintaan dan sediaan, yang hasilnya dapat dijadikan sebagai ukuran dalam penilaian kinerja (*performance*) jaringan jalan akibat adanya perubahan (skenario) permintaan dan/atau sediaan.

Secara umum, tahap ini menyangkut tiga komponen utama, yaitu :

1. Matriks Pergerakan (*Kebutuhan Pergerakan - demand*), seperti yang telah dibahas pada sub-bab sebelumnya.
2. Jaringan (*Sediaan - Supply*)
3. Mekanisme (Model) pembebanan (termasuk didalamnya Pemilihan *Route*).

Terdapat beberapa model pembebanan perjalanan, Pemilihan model biasanya didasarkan kepada karakteristik jaringan dan perilaku perjalanan atau pemilihan rute pemakai yang ditinjau. Secara umum, untuk jaringan jalan kota dengan tingkat kemacetan tertentu, model pembebanan *Equilibrium Wardrop* biasanya dianggap sesuai.

Sedangkan untuk jaringan antar kota yang kemungkinan tingkat kemacetannya relatif rendah, pada umumnya model *Stochastic User Equilibrium* lebih menggambarkan perilaku pemilihan rute pemakai jalan, namun tidak menutup kemungkinan dipilih model lain sesuai dengan penilaian perilaku atau asumsi yang diambil.

III. STUDI KASUS KOTA SEMARANG*)

3.1. Wilayah Studi

Dengan luas wilayah 35.000 ha total dari 21 Kecamatan, 209 Kelurahan, Kota Semarang merupakan kota yang cukup besar serta penduduknya yang cukup padat (1,1 juta tahun 1994), dan mempunyai pertumbuhan ekonomi pada sektor-sektor yang dapat dikatakan mewakili (industri, pariwisata dan jasa). Kota ini juga menjadi cukup dominan karena merupakan pintu menuju Jawa Tengah, karena itu mempunyai posisi penting dalam konsteks Jawa Tengah dan Yogyakarta.

3.2. Pembagian Zona

Sistem zona didasarkan kepada pembagian wilayah administrasi. Sehingga permodelan wilayah study adalah batas dijadikan *cordon line* (batas zona)

3.3. Tarikan dan Bangkitan Perjalanan

Berdasarkan data yang tersedia, maka dapat dicoba untuk persamaan regresi menggunakan variabel-variabel sebagai berikut;

a. Variabel tak Bebas

Sebagai variabel tak bebas adalah *Data Trip Ends* (Bangkitan/Tarikan) yang diturunkan dari data O-D tahun 1994. Satuan yang dipergunakan adalah Satuan Mobil Penumpang dan dapat diekstrasi menjadi dua macam pergerakan, yaitu :

- Pergerakan antara zona *internal*
- Pergerakan zona *eksternal-zona internal*.

b. Variabel Bebas

Kandidat variabel bebas yang memungkinkan diantaranya adalah :

1. Data Populasi

Yaitu besar jumlah penduduk masing-masing zona (dalam hal ini Kelurahan). Data penduduk yang dipergunakan adalah data penduduk per-zona pada tahun yang sama dengan tahun dilakukannya OD survey (1994).

2. Data Sosio Ekonomi

Dalam hal ini data yang tersedia adalah besarnya Pendapatan Daerah Regional Bruto per-kapita. Data yang diambil adalah PDRB per-kapita pada tahun 1994 berdasarkan harga konstan 1983.

3.4. *Survai Home Interview* (Wawancara Penduduk)

Survai Home Interview dilaksanakan untuk mengetahui tipe perjalanan dari penduduk untuk masukan ke dalam model. Sampel wawancara penduduk yang dipergunakan sebanyak 2 persen.

Survai dilaksanakan di 207 zona perjalanan yang di dasarkan pada 209 Kelurahan dan 5 zona eksternal. Besarnya sampel wawancara penduduk dapat dilihat pada tabel 1.

3.5. Struktur Penduduk dan Keluarga (*Household*)

Rata-rata keluarga terdiri dari 4,58 orang, dengan rincian sebagai berikut:

Komposisi Orang	% Keluarga
2	6.79
3	17.84
4	28.03
5	23.06
6	13.57
7 atau lebih	10.71

Rata-rata orang bekerja dalam Keluarga adalah sebagai berikut :

- 1-2 orang bekerja sebanyak 83%
- 3 atau lebih bekerja sebanyak 13%
- Tidak ada bekerja sebanyak 4%
- Rata-rata 1,68 orang bekerja dalam satu keluarga.

3.6. Kepemilikan Kendaraan

Struktur kepemilikan kendaraan pada keluarga adalah sebagai berikut.

Jumlah % Keluarga

Kendaraan	Kepemilikan Mobil	Kepemilikan Sepeda Motor
0	79	38
1	17	44
2 atau lebih	4	18
	100	100

3.7. Struktur Penduduk dan Keluarga (*Household*)

Rata-rata pendapatan keluarga adalah Rp. 600.000/bulan. Struktur pendapatan kota Semarang tahun 1994 adalah sebagai berikut :

Pendapatan Keluarga Per bulan (Rp.)	%
< 60.000	0,82
60.001 - 120.000	8,30
120.001 - 420.000	36,43
420.001 - 720.000	27,73
721.001 - 1.020.000	15,54
1.020.001 - 1.320.000	4,42
1.320.001 - 1.920.000	3,02
1.920.001 - 2.520.000	2,15
2.520.001 - 3.120.000	0,42
> 3.120.001	1,17

3.8. Karakteristik Perjalanan

Rata-rata perjalanan tiap keluarga tiap hari adalah 4,2.

Moda Perjalanan dikaitkan dengan presentasi perjalananan adalah sebagai berikut :

Moda	% Perjalanan
Sedan	15,00
Pick Up	1,75
Taksi	0,25
Bis/Minibus/Oplet	38,50
Sepeda Motor	44,50

2.9. Tujuan Perjalanan

Dari data *home interview* diperoleh tujuan perjalanan adalah sebagai berikut :

- dari rumus ketempat kerja (*Home Base Work / HBW*) = 47%
- dari rumus ke tempat pendidikan / sekolah (*Home Base Education / HBE*) = 30%
- dari rumus ke tempat lainnya (*Home Base Other / HBO*) dan perjalanan tidak berasal dari rumah (*Non Home Base / NHB*) = 23%

52% perjalanan mempergunakan kendaraan pribadi termasuk sepeda motor, 40% dari perjalanan kendaraan pribadi mempunyai tujuan ke sekolah dimana jumlah ini merupakan jumlah terbesar.

3.10. Waktu dan Biaya Perjalanan

Berdasarkan hasil *survey home interview* diperoleh waktu perjalanan berdasarkan tujuan perjalanan, perjalanan berdasarkan moda yang dipakai, dan waktu untuk menunggu.

Waktu perjalanan berdasarkan tujuan adalah sebagai berikut :

1. HBW (Bekerja) : 27,43 menit
2. HBE (Bersekolah) : 24,55 menit
3. HBO (lain-lain) : 30,64 menit

4. NHB (Tidak berasal dari rumah) : 32,01 menit

Waktu perjalanan berdasarkan jenis moda adalah sebagai berikut :

1. Kendaraan pribadi : 23,61 menit
2. Angkutan umum : 33,32 menit

Rata-rata waktu perjalanan adalah : 27,34 menit.

Rata-rata waktu menunggu angkutan umum : 6,71 menit.

Rata-rata waktu mengendarai sepeda : 21,37 menit.

Rata-rata waktu untuk berjalan : 10,36 menit.

Rata-rata penggantian antar moda (dari kendaraan umum ke-kendaraan umum) adalah 1,34.

Rata-rata ongkos transfer yang dikeluarkan Rp. 375,-/orang.

Rata-rata biaya parkir yang dikeluarkan Rp.261,-/orang

3.11. Analisis Distribusi Perjalanan

Pemilihan model didasarkan kepada sifat dan pengerahan yang ditinjau, tingkat analisis serta asumsi yang diambil. Pergerakan didalam kota lebih dipengaruhi oleh *Attractiveness* (daya tarik) dari masing-masing zona dibandingkan *traffic impedance* (hambatan transportasi), sehingga dapat diasumsikan bahwa pola pengerahan tidak mengalami banyak perubahan. Berdasarkan alasan tersebut maka model yang dipergunakan adalah model *TRANPLAN*.

Dengan model ini maka dapat dibuat matrik pengalaman berdasarkan zona yang telah dibuat dari hasil survei *home interview*. Matrik asal tujuan perjalanan berdasarkan orang (*person trips*) dapat dilihat pada tabel 2 dan gambar 5).

Matrik asal tujuan perjalanan orang dengan angkutan umum dapat dilihat pada tabel 3 dan gambar 6.

Tabel 1. Jumlah Sampel Wawancara Penduduk

Kode Area	Nama Kecamatan	Jumlah Kelurahan	Jumlah KK	Jumlah Sampel
1	Gayamsari	7	13.048	285
2	Candisari	7	15.801	334
3	Gajahmungkur	8	11.191	229
4	Pendurungan	12	24.605	496
5	Tembalang	12	18.144	375
6	Banyumanik	11	20.179	414
7	Ngaliyan	10	16.067	335
8	Semarang Tengah	15	20.018	400
9	Semarang Utara	9	26.873	537
10	Semarang Timur	10	20.726	414
11	Semarang Selatan	10	21.691	432
12	Semarang Barat	16	28.697	568
13	Genuk	13	9.890	220
14	Gunungpati	16	11.051	221
15	Mijen	14	7.749	156
16	Tugu	7	5.936	126
17	Sayung	3	4.028	81
18	Mranggen	5	6.009	123
19	Ungaran	14	13.946	279
20	Boja	4	4.173	83
21	Kaliwungu	8	7.973	160
	Total	209	307.793	6.268

3.12. Pembebanan Perjalanan pada Sistem Jaringan

Pembebanan perjalanan dilaksanakan dengan masukan data utama yaitu :

- a. Pembentukan matriks kebutuhan perjalanan yang dapat dilihat pada tabel 2 dan 3.
- b. Pembentukan data base jaringan berupa permohonan jaringan yang kemudian disusun sesuai format yang disyaratkan. Permodalan jaringan jalan untuk kota Semarang dapat dilihat pada gambar 7 dan 8. Pembebanan Lalulintas dapat dilihat pada tabel 4 dan tabel 5.

3.13. Evaluasi Hasil Pembebanan

Dari hasil pembebanan akan diperoleh kinerja jaringan jalan, seperti diantaranya VCR, kepadatan, kecepatan tempuh rata-rata, total biaya perjalanan dan lain-lain. Kinerja-kinerja jaringan tersebut dapat dijadikan parameter untuk menilai seberapa 'baik' jaringan yang ditinjau serta dampak yang akan terjadi terhadap rencana penanganan jaringan. Sehingga dapat diprediksi kebutuhan penanganan jaringan.

IV. KESIMPULAN

1. Dalam perencanaan transportasi yang bersifat strategis jangka panjang, biasanya tingkat kerincian atau agregasi jaringan direpresentasikan sebagai jaringan regional antar kota yang dapat meliputi ratusan maupun ribuan node dan ruas. Dalam tingkat perencanaan ini, perilaku lalulintas yang ditinjau hanyalah pada ruas-ruas utama saja (*Macro Behavior*).
2. Kebutuhan pergerakan memiliki korelasi yang cukup baik dengan karakteristik kegiatan utama (sektoral) pada wilayah bersangkutan, karakteristik demografi dan sosial-ekonomi.

DAFTAR PUSTAKA

1. Institute of transportation Engineers, (1992), *Transportation Planning Handbook*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey 07632.
2. Institute of transportation Engineers, (1992), *Transportation and Traffic Engineering Handbook*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey 07632.
3. Kanafani, A., (1983), *Transportation Demand Analysis*, Mc Graw-Hill, New York.
4. Lee, Collin, (1973), *Models in Planning*, Departement of Town and Country Planning, University of Newcastle, Pergamon Press.
5. Ortuzar, J de D and LG Willumsen, (1990), *Modelling Transport*, John Willey & Sons, Cichester.
6. Papacostas, C.S. and Preveduros, P.D., (1993), *Transportation Engineering and Planning*, Secon Edition, Prentice Hall.
7. Thagesen, Bent, (1996), *Highway and Traffic Engineering in Developing Countries*, Technical Universty of Denmark, E& FN.

RIWAYAT PENULIS

Gde Ngurah Purnamajaya, adalah :

- Dosen
Universitas Pakuan di Bogor, S1
Jurusan Planologi ITB, dan S2
Jurusan Teknik Sipil Universitas
Indonesia.

- Salah satu team (sebagai Co Team
Leader) dalam *Semarang Urban
Transport Studi* yang dilaksanakan
oleh Konsultan CECI - Bina Karya
Pamentori dengan executing agency :
Dit. Binkot - Bina Marga, bantuan
dana dari ADB

PEDOMAN PENULISAN NASKAH JENDELA KOTA

Pedoman Penulisan Artikel dan Penyerahan Naskah :

1. Naskah harus merupakan tulisan ilmiah dalam bidang keilmuan perencanaan wilayah dan kota atau yang berkaitan dengan perencanaan wilayah dan kota dapat berupa : temuan , opini baru, usulan, ulasan analitis terhadap suatu penelitian yang pernah dilakukan oleh pakar lain.
2. Apabila bersumber dari suatu thesis atau disertasi , maka harus ditulis kembali (rewrite) dalam format dan panjang naskah yang sesuai ketentuan penulisan dalam JENDELA KOTA.
3. Naskah harus orisinal dan belum pernah dimuat pada media penerbitan yang lain.
4. Naskah dapat dituliskan dalam bahasa Indonesia atau bahasa Inggris dengan tatanan bahasa yang baik.
5. Naskah yang diterima, akan diedit sesuai dengan gaya Jendela Kota, tanpa mengubah materi yang disampaikan.
6. Naskah dikirim ke Redaksi JENDELA KOTA dengan alamat:
Program Studi Teknik Planologi Fakultas Teknik Universitas Pakuan,
Jl. Pakuan Po Box 452 Bogor-Indonesia.
Telp. (0251) 313 995, Fax. (0251) 311 007.
Email : planounpak@plasa.com.

Teknik Penulisan

1. Judul Naskah memakai huruf Time New Roman ukuran 14 cetak tebal .Judul bab atau sub bab memakai huruf Time New Roman ukuran 12 cetak tebal .
2. Teks memakai huruf Time New Roman ukuran 12 spasi tunggal.
3. Abstrak dalam bahasa Indonesia atau Inggris memakai huruf Time New Roman ukuran 10 spasi tunggal dan dicetak miring (italic). Maksimum 200 kata, dilengkapi dengan kata kunci.
4. Footnote memakai huruf Time New Roman ukuran 9 spasi tunggal ketentuan sesuai kelaziman penulisan footnote.
5. Tabel diberi judul di atas tabel dan diberi nomor urut mulai dari satu , sumber ditulis dibawah tabel dengan huruf ukuran 10
6. Gambar diberi Judul dibawah , apabila merupakan hasil kutipan dituliskan sumbernya dengan ukuran huruf 10.
7. Kutipan atau rujukan suatu referensi ditulis dengan menyebut nama belakang (nama utama) penulis dan tahun dalam tanda kurung (contoh: Atkinson, 2000)
8. Panjang Naskah maksimum 10 halaman
9. Menyertakan identitas lengkap : nama, pekerjaan, alamat, telepon dan e-mail.
10. Daftar pustaka yang ditampilkan sesuai dengan yang tercantum dalam teks, dengan ketentuan penulisan suatu daftar pustaka, diurutkan berdasarkan abjad.

Contoh :

Blaconiere W. G. and W. D. Northcut. 1997. *Environmental information and market reactions to environmental legislation*. Journal of Accounting, Auditing and Finance (Spring): 149-178

Castel, M and A. Benton. 1989. *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Develop Countries*. Baltimore: The John Hopkins University Press.