

## Studi Pemilihan Moda Kereta Api Eksekutif dan Kereta Api Semi Cepat Rute Jakarta-Surabaya Menggunakan Teknik *Stated Preference*

Arinda Pramudita<sup>1,\*</sup>, Hera Widyastuti<sup>2</sup>

Departemen Teknik Sipil, Institut Teknologi Sepuluh Nopember<sup>1</sup>

Koresponden\*, Email: [arinda.pramudita@gmail.com](mailto:arinda.pramudita@gmail.com)

Info Artikel		Abstract
Diajukan	12 Agustus 2020	<i>The demand for railroad users, especially executive trains for the Jakarta-Surabaya route, continue to increase every year. The government planned the construction of the Jakarta-Surabaya semi-highspeed train to help the overloaded pantura lane and also as a form to modernize mass transportation. Therefore, study of mode choice between executive trains and Jakarta-Surabaya semi-highspeed train is needed to analyze and determine the probability of passengers who are willing to shift modes. In this study, data obtained by distributing questionnaires using stated preference and processed using binary logit regression. The results reveal that highest probability occurs in the 3 times a day frequency scenario of 43.32% and for ticket prices of Rp. 900,000 of 75.08%.</i>
Diperbaiki	16 Agustus 2020	
Disetujui	16 Agustus 2020	

Keywords: mode choice, stated preference, semi-high speed train, binary logit

### Abstrak

Permintaan pengguna moda kereta api khususnya kereta eksekutif untuk rute Jakarta-Surabaya terus meningkat setiap tahun. Pemerintah kemudian merencanakan pembangunan Kereta Api Semi-Cepat rute Jakarta-Surabaya untuk membantu beban jalur pantura yang sudah kelebihan beban dan juga bentuk modernisasi transportasi massal. Studi mengenai pemilihan moda antara kereta api eksekutif dan kereta api semi-cepat rute Jakarta-Surabaya perlu dilakukan untuk menganalisa dan mengetahui probabilitas penumpang yang bersedia berpindah moda. Data dalam penelitian ini didapatkan dari penyebaran kuisioner menggunakan teknik *stated preference* dan kemudian dianalisis menggunakan regresi logistik biner. Hasil penelitian menunjukkan probabilitas tertinggi terjadi pada skenario frekuensi 3x sehari sebesar 43,32% dan untuk harga tiket Rp.900.000,- sebesar 75,08%.

Kata kunci: pemilihan moda, *stated preference*, kereta api semi cepat, logit biner

### 1. Pendahuluan

Jakarta dan Surabaya merupakan dua kota terbesar di Indonesia dengan populasi diakumulasi mencapai 13 juta jiwa, maka dibutuhkan moda transportasi yang cepat untuk menghubungkan kedua kota besar tersebut. Pelaku perjalanan dari dan ke Jakarta-Surabaya dapat memilih moda transportasi untuk menunjang aktivitasnya seperti pesawat terbang, bus dan kereta api.

Permintaan pengguna moda transportasi rute Jakarta-Surabaya mengalami peningkatan yang cukup signifikan setiap tahun, khususnya moda kereta api. Jalan rel merupakan bagian dari prasarana kereta api yang ikut berperan dalam menentukan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu perjalanan, maka pemerintah mencetuskan ide pembangunan kereta api semi cepat di lintas Utara Pulau Jawa dengan kecepatan maksimal hingga 160 km/jam dan kecepatan rata-rata 145 km/jam[1]. Rencana pemerintah merealisasikan pembangunan kereta api semi-cepat ini merupakan salah satu bentuk untuk memperlancar perpindahan orang pada koridor tersebut.

Kereta api semi cepat ini akan mempercepat waktu tempuh antara Jakarta-Surabaya yang sebelumnya 9 jam menggunakan kereta api eksekutif menjadi hanya 5,5 jam.

Tidak dapat dipungkiri bahwa pelaku perjalanan yang menggunakan kereta api eksekutif dapat berpindah menggunakan kereta api semi cepat rute Jakarta – Surabaya. Wacana akan dibangunnya kereta semi cepat ini membuat akan adanya persaingan moda transportasi antara kereta semi cepat dan kereta api eksekutif.

Dalam penelitian[2] didapatkan probabilitas perpindahan moda antara kereta api eksekutif dan kereta cepat Jakarta-Bandung sebesar 96% penumpang bersedia berpindah dengan atribut tertentu, hal ini membuktikan adanya persaingan antar moda yang kemudian mempengaruhi pemilihan moda. Sehingga diperlukan adanya studi pemilihan moda kereta api eksekutif dan kereta api semi-cepat rute Jakarta-Surabaya untuk mengetahui probabilitas perpindahan moda.

Analisis persepsi dan preferensi penumpang mengenai transportasi antar kota bukanlah hal baru dalam literatur. Analisis pilihan diskrit, berdasarkan SP (*Stated Preference*), RP (*Revealed Preference*) atau data campuran, biasanya disarankan oleh peneliti sebagai metodologi yang tepat untuk menilai dan membandingkan preferensi penumpang dalam konteks persaingan moda [3].

Studi ini berkontribusi secara empiris dan dirancang untuk mengetahui karakteristik dan probabilitas pemilihan moda penumpang kereta api eksekutif dengan waktu tempuh,

frekuensi dan tarif tiket sebagai faktor utama[4]. Menganalisa pemilihan moda penumpang antara kereta cepat dan transportasi udara dengan menggunakan tiga variabel waktu tempuh, biaya perjalanan dan frekuensi sebagai variabel pendukung dalam penelitiannya.

## 2. Metode

Metode dalam pengambilan data menggunakan teknik *stated preference* untuk pembuatan dan penyebaran kuisioner dan regresi logistik biner sebagai alat untuk menganalisis probabilitas perpindahan moda [2], [5].

### 2.1 Jumlah Sampel

Secara umum, ukuran sampel untuk survei preferensi yang dinyatakan harus cukup besar untuk menampung setidaknya 75–100 angka untuk setiap atribut atau segmen, contohnya termasuk jenis kelamin, tingkat pendapatan, pekerjaan, usia dan tujuan perjalanan, yang ditentukan oleh maksud dan tujuan analisis[5].

Dalam penelitian ini digunakan rumus Slovin sebagai metode untuk menentukan jumlah sampel dengan rumus:

$$n = \frac{N}{1 - N_e^2} \quad (1)$$

Dengan:

n : ukuran sampel

N : populasi

e : presentase kesalahan yng diperbolehkan

### 2.2 Atribut

Dalam penelitian ini digunakan 3 atribut yaitu waktu tempuh, frekuensi dan harga tiket kereta semi-cepat. Waktu tempuh yang digunakan adalah waktu tempuh yang dirancang untuk kereta api semi-cepat rute Jakarta-Surabaya yaitu 5,5 jam. Frekuensi yang digunakan adalah 2-4 kali dalam sehari.

Harga tiket didapatkan dari regresi dari harga tiket kereta api eksekutif, ekonomi dan *luxury* yang kemudian dijadikan asumsi untuk harga tiket kereta api semi-cepat. Batas atas yang digunakan untuk harga tiket sebesar Rp.900.000,- dengan batas bawah sebesar Rp.500.000,-.

### 2.3 Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data primer. Data primer ini didapatkan melalui survei yaitu penyebaran kuisioner dan wawancara secara langsung pada penumpang kereta api eksekutif rute Jakarta-Surabaya yang melalui jalur pantura di lokasi penelitian. Lokasi penelitian berada di Stasiun Gubeng, Surabaya dan Stasiun Gambir, Jaakarta. Sebelum dilakukan survei skala sesungguhnya telah dilakukan survei pendahuluan agar kuisioner yang diberikan

kepada responden sudah *valid*. Teknik *random sampling* digunakan untuk memilih responden yang akan mengisi kuisioner.

Kuisioner berisi pertanyaan-pertanyaan yang berhubungan dengan karakteristik penumpang dan pemilihan moda. Bagian A merupakan pertanyaan sosio-demografi responden berupa data umum seperti umur, jenis kelamin, pendapatan, keperluan melakukan perjalanan, pekerjaan, dll. Bagian B berisi pertanyaan mengenai perjalanan yang dilakukan oleh responden berupa waktu tempuh menuju stasiun, moda yang digunakan, tarif tiket kereta, dll. Bagian C responden diberikan pertanyaan mengenai rencana pembangunan kereta api semi-cepat rute Jakarta-Surabaya dan diminta untuk memilih bersedia berpindah atau tidak di setiap skenario yang ditawarkan.

### 2.4 Analisis Data

Analisis data dalam studi ini menggunakan bantuan program SPSS (*Statistical package for the Social Sciences*). Analisis yang digunakan untuk mengetahui karakteristik penumpang kereta api eksekutif rute Jakarta-Surabaya adalah statistik deskriptif [2].

Statistik deskriptif ini dapat mendeskripsikan data yang didapat dalam bentuk presentase (%) dari tiap-tiap karakteristik penumpang kereta api eksekutif rute Jakarta-Surabaya. Pengumpulan data menggunakan metode statistik deskriptif ini dapat memudahkan untuk mendapatkan gambaran data yang terkumpul berupa bentuk presentase dari masing-masing variabel karakteristik.

Sedangkan analisis regresi logistik biner digunakan untuk menganalisa presentase probabilitas perpindahan moda penumpang yang bersedia untuk berpindah menggunakan kereta api semi-cepat rute Jakarta-Surabaya.

Menentukan nilai probabilitas perpindahan moda dihitung dengan menggunakan rumus:

$$\ln \frac{p}{1-p} = \beta_0 + \beta_1 (X) \quad (2)$$

$$\text{Logit} (P) = \frac{p}{1-p} = \beta_0 + \beta_1 (X) \quad (3)$$

Setelah melakukan perhitungan dari model diatas, maka akan didapatkan nilai eksponensial (exp) yang kemudian digunakan dalam menentukan nilai probabilitas dengan menggunakan rumus:

$$P = \frac{\exp^{\text{logit}(p)}}{1 + \exp^{\text{logit}(p)}} = \frac{\exp}{1 + \exp} \quad (4)$$

## 3. Hasil dan Pembahasan

Pengumpulan data dilakukan secara langsung di Stasiun Gambir, Jakarta dan Staisun Pasar Turi, Surabaya sebagai lokasi studi. Dalam studi ini diperlukan sampel minimal 100 responden, dan selama survei didapatkan sebanyak 157

jawaban responden, tetapi jawaban responden yang layak digunakan untuk analisis adalah sebanyak 145 jawaban. Semakin banyak jumlah responden maka semakin baik untuk mendapatkan hasil model yang lebih baik untuk analisis [2].

Selanjutnya dilakukan rekapitulasi dari data survei yang hasilnya kemudian dideskripsikan sesuai dengan teknik statistik deskriptif. Berikut ini hasil survei dan wawancara mengenai karakteristik pengguna moda kereta api eksekutif rute Jakarta-Surabaya:

**Tabel 1.** Karakteristik Responden

Variabel	Keterangan	Presentase
Jenis Kelamin	Pria	34,5%
	Wanita	65,5%
Usia	18-25 Tahun	52,8%
	26-32 Tahun	12,4%
	33-39 Tahun	4,8%
	40-46 Tahun	8,3%
	47-53 Tahun	14,10%
	54-60 Tahun	3,4%
	61-67 Tahun	0,7%
	67-74 Tahun	2,1%
Pendidikan	SD	0,7%
	SMP	0,0%
	SMA	11,0%
	D1/D2/D3	16,6%
	D4/S1	67,6%
	S2/S3	4,1%
Pekerjaan	PNS	10,3%
	Swasta/BUMN	42,8%
	Wiraswasta	13,1%
	Pelajar/Mahasiswa	20,0%
	Lainnya...	13,8%
Pendapatan	≤ Rp.5 jt	47,6%
	Rp. 5jt - Rp.10jt	44,1%
	Rp. 10 jt – Rp.15 jt	0,7%
	Rp. 15 jt – Rp.20 jt	4,1%
	Rp. 20 jt – Rp.25 jt	0,7%

**Tabel 2.** Skenario dalam Kuisisioner

No	Skenario	Atribut
1	Skenario 1	Frekuensi 2x Sehari; Waktu tempuh 5,5 Jam
2	Skenario 2	Frekuensi 3x Sehari; Waktu tempuh 5,5 Jam
3	Skenario 3	Frekuensi 4x Sehari; Waktu tempuh 5,5 Jam
4	Skenario 4	Harga Tiket Rp. 900.000; Waktu tempuh 5,5 Jam
5	Skenario 5	Harga Tiket Rp. 800.000; Waktu tempuh 5,5 Jam
6	Skenario 6	Harga Tiket Rp. 700.000; Waktu tempuh 5,5 Jam
7	Skenario 7	Harga Tiket Rp. 600.000; Waktu tempuh 5,5 Jam
8	Skenario 8	Harga Tiket Rp. 500.000; Waktu tempuh 5,5 Jam

Sumber: Hasil Analisis

	Rp. 25 jt – Rp.30 jt	1,4%
	Rp. 30 jt – Rp.15 jt	0,7%
	Rp. 35 jt – Rp.40 jt	0,7%
Keperluan Perjalanan	Dinas/Bekerja	21,4%
	Pulang (Pulkam)	28,3%
	Keperluan Keluarga	24,8%
	Berlibur	15,2%
	Sekolah/Kuliah	7,6%
	Bisnis/Berdagang	2,8%
Frekuensi Perjalanan	3x Setiap Bulan	24,8%
	2x Setiap Bulan	3,4%
	1x Setiap Bulan	4,8%
	Lainnya...	66,9%

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan **Tabel 1** diatas dapat diketahui bahwa responden dalam studi ini memiliki karakteristik yaitu mayoritas responden merupakan wanita dengan prosentase sebesar 65,5%, dengan umur paling banyak berkisar pada 18-25 tahun sebanyak 52,8%, dengan pendidikan terakhir D4/S1 67,6%, pekerjaan sebagai pegawai Swasta/BUMN 42,8%, dengan pendapatan terbanyak sebesar ≤ Rp.5.000.000, dengan keperluan perjalanan untuk pulang sebesar 28,3% dan frekuensi menggunakan kereta api eksekutif paling tinggi merupakan kategori lainnya dengan jawaban terbanyak menggunakan layanan kereta api eksekutif sebanyak 2x dalam satu (1) tahun (pilihan lainnya).

Data primer yang didapatkan dari hasil survei dan wawancara kemudian diolah untuk uji menggunakan metode regresi logistik biner untuk mengetahui probabilitas perpindahan moda antara kereta api eksekutif dan kereta api semi cepat rute Jakarta-Surabaya.

Dalam pengujian menggunakan regresi logistik biner ini ditawarkan kepada responden sebanyak pilihan oerjalanan sebanyak 8 (delapan) skenario perjalanan seperti pada **Tabel 2**.

Skenario diatas diuji sebagai variabel *independent*/terikat kemudian di uji menggunakan regresi logistik dengan variabel *dependent*/bebas. Variabel bebas yang akan diuji adalah usia, penghasilan, waktu tempuh menuju stasiun keberangkatan, waktu tempuh kereta eksekutif, waktu tempuh menuju tujuan akhir dan harga tiket (dalam perjalanan tersebut).

Skenario 1 sampai dengan skenario 3 menguji regresi logistik biner dengan frekuensi dan waktu tempuh sebagai variabel *independent*/terikat, untuk Skenario 4-8 menguji regresi logistik biner dengan harga tiket dan waktu tempuh sebagai variabel *independent*/terikat.

Dari 3 skenario dengan atribut frekuensi dan waktu tempuh seperti diatas, Skenario 2 (frekuensi 3x sehari; waktu tempuh 5,5 jam) merupakan skenario yang berpengaruh secara signifikan terhadap perpindahan moda dan variabel yang paling berpengaruh secara signifikan pada Skenario 2 adalah penghasilan.

**Tabel 3.** Hasil Uji Regresi Logistik Biner Variabel Penghasilan untuk Skenario 2

	B	S.E.	Wald	Sig	Exp (B)
Penghasilan	,049	,028	3,195	0,074	1,051
Constant	-1,099	,261	17,678	,000	,033

Sumber: Hasil Analisis

Pada **Tabel 3** dapat dilihat bahwa variabel *dependent*/bebas penghasilan berpengaruh secara signifikan terhadap variabel *independent*/terikat. Variabel penghasilan dinyatakan signifikan karena nilai sig  $0,074 < \alpha$ , dalam studi ini  $\alpha = 0,1$  atau 10%.

Dari **Tabel 3** didapatkan persamaan logit pemilihan moda kereta api eksekutif dan kereta semi-cepat rute Jakarta-Surabaya untuk Skenario 2 adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Logit}(P) &= \ln \frac{p}{1-p} = \beta_0 + \beta_1(X_1) \\ &= -1,099 + 0,049_{\text{penghasilan}} \\ &= -0,269 \end{aligned}$$

Hasil persamaan diatas kemudian disubstitusikan ke dalam rumus perhitungan probabilitas. Persamaan berikut untuk tingkat penghasilan Rp.5.000.000 sebagai berikut:

$$\begin{aligned} p &= \frac{e^{\text{logit}(p)}}{1 + e^{\text{logit}(p)}} \\ &= \frac{e^{-0,269}}{1 + e^{-0,269}} \\ &= 0,4331 = 43,31\% \end{aligned}$$

Jadi, untuk atribut frekuensi dan waktu tempuh yang berpengaruh secara signifikan adalah frekuensi 3x sehari;

waktu tempuh 5,5 jam dengan prosentase perpindahan moda sebesar 43,31%.

Model dapat dinyatakan layak setelah dilakukan pengujian menggunakan *Hosmer and Lemeshow test (Godnessof Fit)*, dengan asumsi sebagai berikut:

H<sub>0</sub>: Model cukup menjelaskan data

H<sub>1</sub>: Model tidak cukup menjelaskan data

Kriteria:

- Terima H<sub>0</sub> jika nilai *p-value* sig > 0.1
- Tolak H<sub>0</sub> jika nilai *p-value* sig < 0.1

**Tabel 4.** *Hosmer and Lemeshow Test* untuk uji regresi logistik variabel penghasilan

Step	Chi-square	df	Sig.
1	14,199	7	,478

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan **Tabel 4** didapatkan nilai Sig. sebesar 0,478 > 0.1 sehingga keputusan berdasarkan kriteria uji bahwa H<sub>0</sub> diterima. Dengan tingkat keyakinan 90% dapat diyakini bahwa model regresi logistik yang digunakan telah mampu menjelaskan data dan hal ini menjelaskan bahwa model layak diintrepertasikan.

Dilihat dari **Tabel 3** terdapat 4 skenario yang menggunakan atribut frekuensi dan waktu tempuh sebagai variabel *independent*/terikat. Setelah dilakukan pengujian, Skenario 4 (harga tiket Rp.900.000,-; waktu tempuh 5,5 jam) merupakan skenario yang berpengaruh secara signifikan terhadap perpindahan moda dan variabel yang paling berpengaruh secara signifikan pada Skenario 4 adalah penghasilan.

**Tabel 5.** Hasil Uji Regresi Logistik Biner Variabel Penghasilan untuk Skenario 4

	B	S.E.	Wald	Sig	Exp (B)
Penghasilan	,054	,028	3,636	0,057	1,055
Constant	-1,597	,288	30,695	,000	,202

Sumber: Hasil Analisis

Pada **Tabel 5** dapat dilihat bahwa variabel *dependent*/bebas penghasilan berpengaruh secara signifikan terhadap variabel *independent*/terikat. Variabel penghasilan dinyatakan signifikan karena nilai sig  $0,057 < \alpha$ , dalam studi ini  $\alpha = 0,1$  atau 10%.

Dari **Tabel 5** didapatkan persamaan logit pemilihan moda kereta api eksekutif dan kereta semi-cepat rute Jakarta-Surabaya untuk Skenario 4 adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Logit}(P) &= \ln \frac{p}{1-p} = \beta_0 + \beta_1(X_1) \\ &= -1,597 - 0,054_{\text{penghasilan}} \\ &= 1,103 \end{aligned}$$

Hasil persamaan diatas kemudian disubstitusikan ke dalam rumus perhitungan probabilitas. Persamaan berikut untuk tingkat penghasilan Rp.5.000.000 sebagai berikut:

$$p = \frac{e^{\text{logit}(p)}}{1 + e^{\text{logit}(p)}} \\ = \frac{e^{1,103}}{1 + e^{1,103}} \\ = 0,7508 = 75,08\%$$

Jadi, untuk atribut frekuensi dan waktu tempuh yang berpengaruh secara signifikan adalah harga tiket Rp. 900.000,-; waktu tempuh 5,5 jam dengan prosentase perpindahan moda sebesar 75,08%.

Model dapat dinyatakan layak setelah dilakukan pengujian menggunakan *Hosmer and Lemeshow test (Godnessof Fit)*, dengan asumsi sebagai berikut:

H<sub>0</sub>: Model cukup menjelaskan data

H<sub>1</sub>: Model tidak cukup menjelaskan data

Kriteria:

- Terima H<sub>0</sub> jika nilai *p-value sig* > 0.1
- Tolak H<sub>0</sub> jika nilai *p-value sig* < 0.1

**Tabel 6.** *Hosmer and Lemeshow Test* untuk uji regresi logistik variabel penghasilan

Step	Chi-square	df	Sig.
1	6,243	7	,512

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan **Tabel 4** didapatkan nilai Sig. sebesar 0,512 > 0.1 sehingga keputusan berdasarkan kriteria uji bahwa H<sub>0</sub> diterima. Dengan tingkat keyakinan 90% dapat diyakini bahwa model regresi logistik yang digunakan telah mampu menjelaskan data dan hal ini menjelaskan bahwa model layak diintrepertasikan.

#### 4. Simpulan

Dari hasil analisis dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Hasil analisis diperoleh mayoritas karakteristik pengguna kereta api eksekutif rute Jakarta-Surabaya merupakan:
  - 65,10% Wanita,
  - 18,6% berusia 23 tahun,
  - 67,6% berpendidikan terakhir D4/S1,
  - 42,8% bekerja di perusahaan BUMN/SWASTA,
  - 46,7% berpendapatan <Rp.5.000.000,-,
  - 28,3% menggunakan kereta untuk pulang kampung,
  - 66,9% memilih lainnya untuk frekuensi penggunaan kereta (pilihan beragam contoh: 2x setahun, 3x setahun,dll)
2. Hasil analisis diperoleh nilai probabilitas perpindahan moda untuk frekuensi 3x sehari sebesar 43,32% dan

untuk harga tiket Rp.900.000,- sebesar 75,08%. Nilai probabilitas tersebut menunjukkan bahwa diperkirakan 43,32% pengguna kereta api eksekutif akan bersedia berpindah untuk menggunakan kereta api semi cepat dengan frekuensi 3x sehari dan 75,08% untuk harga tiket sebesar Rp.900.000,-.

#### Daftar Pustaka

- [1] R. R. A. Lubis and H. Widyastuti, "Penentuan Rekomendasi Standar Track Quality Index (TQI) untuk Kereta Semcepat di Indonesia (Studi Kasus : Surabaya - Cepu)," *J. Apl. Tek. Sipil*, vol. 18, no. 1, p. 39, 2020, doi: 10.12962/j2579-891X.v18i1.5405.
- [2] A. L. Putri and H. Widyastuti, "Study of willingness to pay the Jakarta-Bandung highspeed train: A case study of Argo Parahyangan train passengers," *IOP Conf. Ser. Mater. Sci. Eng.*, vol. 650, no. 1, 2019, doi: 10.1088/1757-899X/650/1/012048.
- [3] C. Román, R. Espino, and J. C. Martín, "Analyzing competition between the high speed train and alternative modes. The case of the Madrid-Zaragoza-Barcelona corridor," *J. Choice Model.*, vol. 3, no. 1, pp. 84–108, 2010, doi: 10.1016/S1755-5345(13)70030-7.
- [4] J. K. Lee, K. E. Yoo, and K. H. Song, "A study on travelers' transport mode choice behavior using the mixed logit model: A case study of the Seoul-Jeju route," *J. Air Transp. Manag.*, vol. 56, no. Part B, pp. 131–137, 2016, doi: 10.1016/j.jairtraman.2016.04.020.
- [5] A. Y. Nurhidayat, H. Widyastuti, and D. P. Utomo, "Model of transportation mode choice between aircraft and high speed train of Jakarta-Surabaya route," *IOP Conf. Ser. Earth Environ. Sci.*, vol. 202, no. 1, 2018, doi: 10.1088/1755-1315/202/1/012002.

