

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

1. Hasil menunjukkan bahwa *demand* sebanyak 98.550 Penumpang, namun *supply* data yang didapatkan tahun 2022 untuk PO bus Bandung-Cirebon sebanyak 7.160 penumpang. Dengan hasil ini jumlah *demand* dan jumlah *supply* penumpang tidaklah rasional dan tidak efektif karena layanan ini mengalami ketidakmampuan dalam bersaing dengan moda transportasi lainnya.
2. Dari 365 responden, sekitar 0,8% atau 3 responden menyatakan bahwa pelayanan Bus Antarkota Bandung-Cirebon dalam kategori sangat puas. Sekitar 33,97% atau 124 responden menyatakan bahwa pelayanan tersebut dalam kategori puas. Sebanyak 54,52% atau 199 responden menganggap pelayanan bus Antarkota Bandung-Cirebon dalam kategori kurang puas. Sementara sekitar 10,68% atau 39 responden menyatakan ketidakpuasan terhadap pelayanan tersebut.
3. Berdasarkan hasil perhitungan biaya operasional kendaraan didapatkan harga yang ditetapkan untuk penumpang sebesar Rp. 80.001,76 atau 590,42 Rp./Km adalah jumlah total biaya yang diperlukan untuk mengoperasikan satu armada bus via tol Cisumdawu. Perhitungan ini didasarkan pada harga BBM Bio Solar Pertamina di Jawa Barat per tanggal 29 Agustus 2023, yaitu sebesar Rp. 6800. Perusahaan menargetkan agar tarif 25% dari pendapatan, sehingga nilai tarif yang ditetapkan adalah Rp. 100.002,20 atau 738,02 Rp./Km per perjalanan.
4. Berdasarkan analisis *ability to pay* dan *willingness to pay*, tarif alternatif masih kemahalan yaitu sebesar Rp. 773,6 per kilometer atau Rp. 104.822,8 sekali perjalanan. Hasil analisis BOK menunjukkan nilai tarif sebesar Rp. 100.002,20 per perjalanan atau Rp. 738,06 per kilometer, dengan pasar bersedia membayar hingga 55% dari nilai BOK. Namun, nilai WTP yang

paling dominan dipilih oleh responden adalah Rp. 100.000 per tiket dengan persentase 63%. Oleh karena itu, rekomendasi penetapan tarif sebesar Rp. 100.000 per tiket menjadi opsi yang rasional, menggabungkan analisis BOK, hasil ATP, dan preferensi mayoritas konsumen potensial, sehingga diharapkan dapat menjaga keseimbangan antara nilai tarif dan keinginan pasar.

5. Berdasarkan perhitungan untuk kebutuhan bus antarkota Bandung-Cirebon via tol yang akan beroperasi dibutuhkan sebanyak 15 armada. Dengan 15 armada tersebut agar bisa beroperasi sesuai dengan keadaan dilapangan maka dibagi menjadi pemberangkatan dari Bandung-Cirebon sebanyak 8 armada sedangkan dari Cirebon ke Bandung sebanyak 7 armada dengan pembagian ini setiap bus diberikan 1 rit setiap perjalanan.

5.2 Rekomendasi

1. Berdasarkan hasil temuan, pihak pengelola bus antarkota Bandung-Cirebon perlu mempertimbangkan tata kelola dengan terstruktur dan terencana. Pengelolaan dipertimbangkan dengan perkembangan saat ini yang mampu memfasilitasi secara menyeluruh agar dapat bersaing dengan moda transportasi lainnya.
2. Pengelola perlu mempertimbangkan hal apa saja yang membuat penumpang menjadi kurang puas pada fasilitas yang diberikan sehingga mampu memberikan perencanaan maintenance.
3. Perusahaan seharusnya memeriksa kembali perhitungan biaya operasional dan memastikan bahwa tarif yang ditetapkan sesuai dengan biaya yang diperlukan untuk menjaga kelangsungan operasi yang berkelanjutan. Jika ada kesalahan dalam perhitungan, perusahaan perlu memperbaikinya. Mengkomunikasikan secara transparan kepada penumpang tentang komponen biaya tarif juga penting.
4. Petimbangan kemampuan dan keinginan dalam menentukan tarif yang ideal perlu dilakukan analisis kesesuaian tarif dengan permintaan pasar

yang sepadan, untuk menarik minat masyarakat lebih tinggi dalam menentukan armada baru bus yang beroperasi via tol.

5. Jumlah kebutuhan bus antarkota Bandung-Cirebon via tol yang akan beroperasi memerlukan sebanyak 15 armada jumlah ini melebihi jumlah armada PO bus Bandung-Cirebon yang saat ini beroperasi. Hasil ini bisa menjadi persaingan antar PO bus sehingga perlu menindak lanjuti dengan pengelolaan waktu pemberangkatan dan waktu kedatangan.