

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan

a. Tariff teoritis yang didapat dari perhitungan analisa untuk pembagian daerah tariff per seat adalah sebagai berikut

- Untuk PO. Karya jaya dengan biaya operasi kendaraan paling kecil yaitu sebesar 153.565 rupiah per seat-km :

$$\begin{aligned} \text{Tujuan Semarang-Salatiga dan sebaliknya} &= 55 \times 153,565 \\ &= 8.446,075 \text{ rupiah per seat} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tujuan Salatiga-Solo dan sebaliknya} &= 50 \times 153,565 \\ &= 7.678,25 \text{ rupiah per seat} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tujuan Semarang-Solo dan sebaliknya} &= 105 \times 153,565 \\ &= 16.124,325 \text{ rupiah per seat} \end{aligned}$$

- Untuk PO. Rajawali dengan biaya operasi kendaraan paling besar yaitu sebesar 171,808 rupiah per seat-km :

$$\begin{aligned} \text{Tujuan Semarang-Salatiga dan sebaliknya} &= 55 \times 171,808 \\ &= 9.449,44 \text{ rupiah per seat} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tujuan Salatiga-Solo dan sebaliknya} &= 50 \times 171,808 \\ &= 8.590,4 \text{ rupiah per seat} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Tujuan Semarang-Solo dan sebaliknya} &= 105 \times 171,808 \\ &= 18.039,84 \text{ rupiah per seat} \end{aligned}$$

- Tarif diatas jika dibandingkan tarif yang berlaku sekarang yang besarnya :

$$\text{Tujuan Semarang-Salatiga dan sebaliknya} = \text{Rp } 10.000,00 \text{ per seat}$$

$$\text{Tujuan Salatiga-Solo dan sebaliknya} = \text{Rp } 10.000,00 \text{ per seat}$$

$$\text{Tujuan Semarang-Solo dan sebaliknya} = \text{Rp } 20.000,00 \text{ per seat}$$

Dapat dilihat bahwa dengan tarif yang berlaku sekarang dari pihak oto Bus mendapat keuntungan yang besar per seatnya.

Sedangkan dari pihak penumpang dari jurusan Semarang-Solo ataupun sebaliknya dari 400 responden kebanyakan menyatakan tariff yang berlaku sekarang mahal dengan persentase :

- Semarang-Solo

No	Tingkat Harga Tiket	Jumlah Responden	Prosentase
1	Mahal	83	41.50 %
2	Cukup mahal	75	37.50 %
3	Sedang	40	20 %
4	Murah	2	1%
	Total	200	100 %

- Solo-Semarang

No	Tingkat Keamanan Bus	Jumlah Responden	Prosentase
1	Mahal	103	51.50 %
2	Cukup mahal	57	28.50 %
3	Sedang	35	17.50 %
4	Murah	5	2.50 %
	Total	200	100 %

- b. Dari pengamatan frekuensi dan jumlah bus yang melayani rute perjalanan Semarang-Solo ataupun sebaliknya dan dari hasil kusioner menunjukkan frekuensi dan jumlah bus yang ada sekarang sudah dapat memenuhi permintaan (demand) penumpang.

6.2 Saran

- a. Bagi pihak pemerintah seharusnya ikut mengawasi dan berperan dalam penetapan tarif bus tersebut sehingga terjadi penetapan tarif yang tidak merugikan dari pihak PO. Bus maupun penumpang. Salah satunya dengan cara memberikan subsidi, sehingga tarif tidak terlalu mahal.

- b. Bagi pihak PO. Bus agar tetap untung dengan pemberlakuan tarif yang bisa diterima masyarakat maka sebaiknya pihak PO. Bus memperhatikan jam-jam keberangkatan yang efektif bagi penumpang sehingga BOK per rit bisa dikurangi.
- c. Pada penelitian ini fokus pengamatan dari peneliti ini dilakukan pada satu moda perjalanan yaitu angkutan umum bus cepat. Untuk dapat menghasilkan penelitiin yang lebih baik dapat dikembangkan pada pengaruh moda perjalanan yang lain terhadap angkutan umum bus cepat.
- d. Analisa tarif yang didasarkan pada biaya operasi kendaraan ini bisa dijadikan pertimbangan pemerintah dalam menetapkan harga tarif yang berorientasi pada kemampuan membayar masyarakat dan juga tanpa mengabaikan pihak perusahaan penyedia jasa taranportasi umum dalam hal ini bus cepat dalam mencari keuntungan.