

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Dari hasil data yang diperoleh pada pengolahan biaya operasional kendaraan maka dapat diambil kesimpulann, bahwa:

1. Biaya yang dikeluarkan pada Bus Eksekutif dengan kode nama Aragon Memiliki biaya tarif yang disediakan tidak sesuai dengan biaya operasional yang dikeluarkan. Pada metode perhitungan menggunakan biaya PCI memiliki selisih yang lebih besar terhadap tarif yang telah tersedia di PT Shantika Bangun Perkasa
2. Biaya yang dikeluarkan pada Bus Super Eksekutif memiliki biaya pengeluaran yang berbeda jauh pada biaya PCI dan menurut Pedoman Menteri Perhubungan. Namun, hasil perhitungan biaya menurut pedoman Menteri Perhubungan KM No.89 Tahun 2002 tarif yang di sediakan hanya selisih Rp.3000 namun masih terdapat kekurangan apabila di bandingkan dengan metode PCI. Untuk harga dapat memakai biaya tertinggi yang diperoleh dari metode tersebut
3. Pada biaya yang dikeluarkan pada bus dream coach atau Bus Sleeper menurut Pedoman Menteri Perhubungan KM No.89 Tahun 2002 tarif yang dikeluarkan sudah memenuhi untuk menutupi biaya pengeluaran pada bus tersebut.

V.2 Saran

Untuk menutupi biaya pengeluaran dengan tarif yang telah disediakan. Maka, pada PT Shantika Bangun Perkasa dapat menambah tarif sesuai biaya pengeluaran pada bus tersebut. Namun untuk mempertahankan penumpang dengan harga tarif yang disediakan bus dapat menekan biaya yang dikeluarkan seperti servis, serta mencari inovasi untuk mengurangi pengeluaran bus.

DAFTAR PUSTAKA

- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km. 89 Tahun 2002 Tentang Mekanisme Penetapan Tarif Dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi
- Sukoco Achmad, J. (2020). *Perbandingan Metode Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (Bok) Untuk Menentukan Tarif Bus Rapid Transit (Brt) Semarang Koridoe Vi.*
- Yuliarti. (2023). *Analisis Tarif Biaya Operasional Kendaraan Penumpang Bus Jurusan Bima-Mataram (Studi Kasus PO. Bus Surabaya Indah).* 1–69.