

Analisis Kelayakan Finansial Angkutan Pariwisata di Kabupaten Gowa

Ardianto¹, Muhammad Iqram Azis², St. Fauziah Badaron³,
Ali Mallombasi⁴, Rani Bastari Alkam⁵

^{1,2,3,4,5} Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia

Jl. Urip Sumoharjo Km 05 Panaikang, Kec. Panakkukang, Kota Makassar, Sulawesi Selatan 90231

¹ardianto55@gmail.com, ²iqramazismhmd21@gmail.com, ³stfauziahbadaron@umi.ac.id,

⁴alimallombasi@umi.ac.id, ⁵rani.bastari@umi.ac.id

ABSTRAK

Pariwisata merupakan salah satu sektor pendapatan yang menjanjikan tiap tahunnya bagi wilayah daerah dengan spot yang menarik terkhusus Gowa yang menjadi daerah penelitian kami. Namun tanpa adanya sarana transportasi, tentunya sektor pariwisata pada suatu wilayah tidak akan menarik bagi kalangan wisatawan. Oleh karenanya untuk mengakomodasi kebutuhan akan transportasi kajian dilakukan dengan menganalisis besar pengeluaran serta pendapatan operasional kendaraan berupa bus pada perusahaan CV. Butta Karaeng dan CV. Kurnia Travel di daerah Gowa disertai dengan kontribusinya dalam pendapatan asli daerah Gowa serta Kelayakan finansial dari jenis usaha tersebut. Metode yang digunakan berupa analisis kualitatif sebab bacaan data yang begitu variatif, Survey bacaan data dilakukan dengan melakukan wawancara kepada instansi perusahaan terkait terhadap variabel yang diteliti untuk mendapatkan kesimpulan terhadap masalah yang diulas. Hasil yang didapatkan, pada CV Butta Karaeng Biaya operasional pengeluaran Minibus, Bus sedang, dan Bus besar tiap tahunnya berturut-turut sebesar 151.248.250, 362.244.023 dan 920.448.633. Adapun pada CV. Kurnia Travel Biaya operasional pengeluaran dari Minibus, Bus Sedang dan Bus besar tiap tahunnya berturut-turut sebesar 136.737.904, 372.970.957 dan 1.047.954.862, pada kedua instansi dapat disimpulkan dari segi investasi layak secara finansial yang di dapatkan dengan menggunakan Net per Value (NPV) dan Benefit Cost Ratio (BCR) secara keseluruhan.

Kata Kunci : Transportasi, Pariwisata, Biaya Operasional

ABSTRACT

Tourism is one of the promising income sectors every year for regions with interesting spots, especially Gowa which is our research area. However, without transportation facilities, of course, the tourism sector in an area will not be attractive to tourists. Therefore, to accommodate the need for transportation, business actors providing transportation facilities appeared in the tourism industry. CV companies. Butta Karaeng and CV. Kurnia Travel in the Gowa area is accompanied by its contribution to the original income of the Gowa area as well as the financial feasibility of this type of business. quality analysis because the data readings are so varied, the data reading survey is carried out by conducting interviews with the relevant company agencies on the variables studied to get conclusions on the problems reviewed. The results obtained, on CV Butta Karaeng The operational costs of minibuses, medium buses, and large buses each year are 151,248,250, 362,244,023 and 920,448,633, respectively. As for the CV. Kurnia Travel The operational costs of expenses from Minibuses, Medium Buses and Large Buses each year are 136,737,904, 372,970,957 and 1,047,954,862, in both agencies it can be concluded in terms of financially viable investments obtained using Net per Value (NPV) and Benefit Cost Ratio (BCR) as a whole.

Keywords : Transportation, Tourism, Operating Costs

1 Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Pariwisata merupakan salah satu sektor pendapatan yang cukup berkontribusi banyak pada suatu wilayah daerah dengan tempat wisata yang menarik, dalam mendukung kelangsungan pendapatan dari sektor pariwisata dibutuhkan sarana berupa kendaraan transportasi, karena tanpa adanya transportasi tentunya dapat menjadi kendala bagi wisatawan untuk mengunjungi wilayah yang menarik pada daerah tersebut yang dapat beresiko menyebabkan kerugian pada suatu daerah (Arya & Judiantono, 2021).

Kajian dilakukan dengan meneliti seberapa besar biaya pengeluaran operasional pada jenis kendaraan bus pariwisata dari perusahaan CV. Butta Karaeng dan CV. Kurnia Travel. terlebih terhadap kelayakan finansial dari segi investasi. Menurut (Jodi, 2021) Hal ini dilakukan karena banyaknya para pelaku usaha yang tidak memperhitungkan aspek – aspek yang dapat beresiko menyebabkan kerugian terkhusus pada tata kelola bus sehingga tidak dapat melakukan penyesuaian – penyesuaian yang diperlukan untuk bertahan yang berujung kepada kebangkrutan. Alasan kajian dilakukan pada kedua perusahaan tersebut karena dari pengamatan awal, kedua perusahaan tersebut bisa berkembang dengan cukup baik (Lintang et al., 2021)

1.2 Rumusan Masalah

Dari paparan latar belakang berikut, maka dirumuskan permasalahan pada penelitian ini yaitu:

1. Berapakah besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari Angkutan Pariwisata di Kabupaten Gowa ?
2. Bagaimanakah Kelayakan Finansial dari pengoperasian Angkutan Pariwisata pada CV. Butta Karaeng dan Kurnia Travel ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang diambil maka penelitian ini dimaksudkan atau bertujuan untuk

1. Mengetahui besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dari pendapatan asli daerah (PAD) pada pengoperasian angkutan pariwisata.
2. Mengetahui besarnya kelayakan finansial dari pengoperasian angkutan pariwisata yang dihasilkan terkait pendapatan asli daerah (PAD)

1.4 Batasan Masalah

Dengan mempertimbangkan besarnya faktor yang dapat menjadi lingkup pembahasan, maka kami selaku peneliti menggunakan batasan- batasan masalah agar penelitian dapat menjadi terarah sesuai dengan apa yang menjadi tujuan dari penelitian yang ada

Adapun batasan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Pada penelitian kali ini hanya menganalisa besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dilakukan berdasarkan data hasil wawancara dengan CV Butta Karaeng. dan CV Kurnia Travel.
2. Pada penelitian kali ini hanya menganalisa besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dilakukan berdasarkan data hasil wawancara dengan CV Butta Karaeng. dan CV Kurnia Travel.

2 Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif, dimana suatu jenis penelitian yang bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki melalui surveying ataupun wawancara dilapangan (Rahmani et al., 2018). Metode kualitatif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Di dalam penelitian ini membandingkan fenomena-fenomena

tertentu sehingga merupakan suatu studi komparatif. Adakalanya peneliti mengadakan klasifikasi, serta penelitian terhadap fenomena-fenomena dengan menetapkan suatu standar atau suatu norma tertentu sehingga banyak ahli menamakan metode kualitatif ini dengan nama survei normatif (Priyandono *et al.*, 2021). Metode yang digunakan didalam penelitian kualitatif ini adalah survei lapangan dan wawancara.

2.1 Variabel yang diteliti

Adapun variabel yang diteliti sebagai suatu parameter yang nantinya akan ditinjau adalah

- Biaya Operasional kendaraan Bus
- Net Present Value (NPV)
- Benefiti Cost Ratio (BCR)
- Pendapatan Perusahaan (/thn)

2.2 Analisis Data

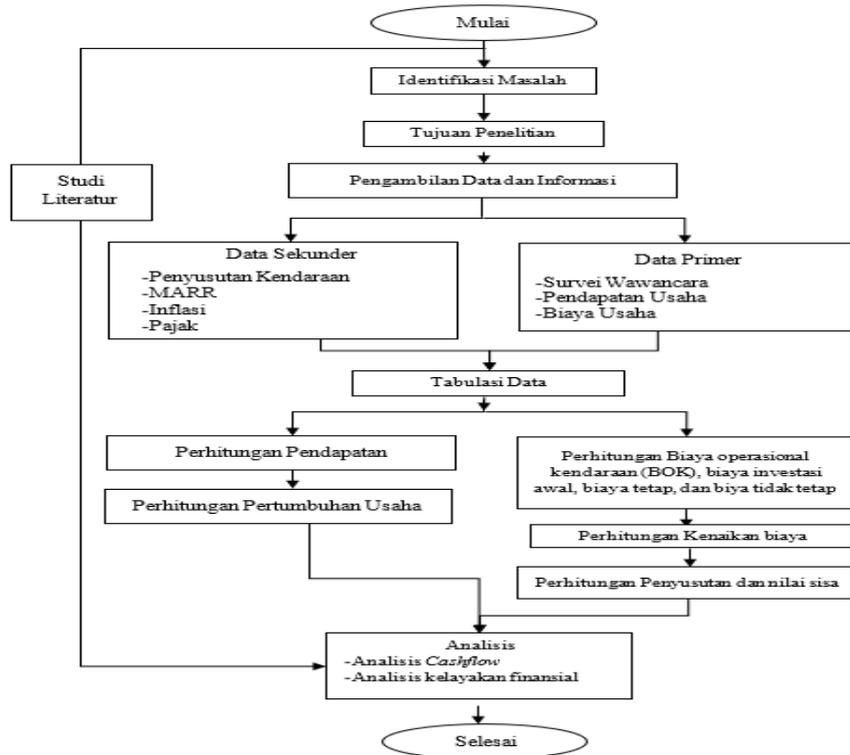
Setelah dilakukan pengumpulan data berdasarkan variabel yang diteliti maka dilakukan pengolahan data sebagai berikut

1. Biaya Operasional Kendaraan Bus
Ulasan terhadap biaya Operasional dilakukan dengan meneliti faktor pengeluaran dari jenis kendaraan Bus Pariwisata CV. Butta Karaeng dan CV. Kurnia Travel, hal ini diperlukan untuk mengetahui evaluasi pengeluaran tiap tahunnya dari kedua perusahaan, yang selanjutnya digunakan sebagai parameter pembanding terhadap pemasukan dari kedua perusahaan tersebut.
2. Net Present Value (NPV)
NPV merupakan suatu parameter antara nilai kas masuk (pemasukan) dan keluar (pengeluaran) dalam kurun waktu tertentu yang dibuat khusus sebagai metode dalam menentukan besar porsi keuntungan / *profitability* dari pelaku usaha
3. Benefit Cost Ratio (BCR)

Metode benefit cost ratio (BCR) adalah salah satu metode yang sering digunakan dalam tahap-tahap evaluasi awal perencanaan investasi atau sebagai analisis tambahan dalam rangka memvalidasi hasil evaluasi yang telah dilakukan dengan metode lainnya. Disamping itu, metode ini sangat baik dilakukan dalam rangka mengevaluasi proyek-proyek pemerintah yang berdampak langsung pada masyarakat banyak (*public government project*), dampak yang dimaksud baik yang bersifat positif maupun yang negatif. Metode BCR ini memberikan penekanan terhadap nilai perbandingan antara aspek *manfaat* (benefit) yang akan diperoleh dengan aspek *biaya dan kerugian* yang akan ditanggung (cost) dengan adanya investasi tersebut. Aspek benefit dan cost dalam proyek-proyek pemerintah mempunyai pengertian yang lebih luas daripada pengertian biasa, di mana benefit dan cost itu sendiri sering kali ditemukan dalam bentuk manfaat maupun biaya tidak langsung yang diperoleh pemerintah atau masyarakat. Contohnya investasi terhadap pembukaan jalan baru, pembangunan pasar, terminal, pelabuhan, bendungan, waduk, pertamanan, kompleks wisata, rumah sakit, rumah ibadah, sekolah, dan sebagainya.

2.3 Bagan Alir Penelitian

Direncanakan tahapan- tahapan yang akan menjadi pedoman dan arahan bagi penelitian ini, tahapan- tahapan tersebut ditunjukkan pada gambar berikut



Gambar 1 Bagan Alir Penelitian

3 Hasil dan Pembahasan

3.1 Hasil Penelitian CV. Butta Karaeng

3.1.1 Proyeksi Pendapatan CV. Butta Karaeng

dari angkutan minibus sejumlah Rp. 157,500,000 bus sedang diperoleh Rp. 375,000,000 dan bus besar sebesar Rp. 1,800,000,000, seperti diperlihatkan pada tabel berikut

Dari hasil wawancara didapatkan bahwa pendapatan CV Butta Karaeng berasal

Tabel 1 Realisasi Pendapatan CV. Butta Karaeng Tahun 2018

No	Nama Paket / Type	Jumlah Paket / Tahun	Harga Paket (Rp)	Total (Rp)
1	Lokal / Minibus	90	Rp 1,750,000	Rp 157,500,00
2	Bus Sedang	125	Rp 3,000,000	Rp 375,000,000
3	Bus Besar	350	Rp 4,500,000	Rp 1,575,000,000
Σ	Total Keseluruhan			Rp 2,107,000,000

Dari perhitungan pendapatan pada tahun 2018 kemudian dilakukan proyeksi

pendapatan dari tahun 2018 hingga 2022. Dengan pertumbuhan paket yang

dilayani 5 % per tahunnya serta kenaikan biaya per paket sebesar 5 % per tahun maka diperoleh total pendapatan usaha

pada tahun 2018 hingga tahun 2022 yang dapat dilihat pada tabel 4.2 berikut

Tabel 2 Proyeksi Pendapatan 2018 – 2022 (Umur Rencana 5 Tahun)

No	Tahun	Nama Paket / Type	Jumlah Paket	Harga Paket (Rp)	Pendapatan (Rp)	Total Pendapatan
1	2018	Minibus	90	1,750,000	90,000,000	2,107,500,000
		Bus Sedang	125	3,000,000	336,000,000	
		Bus Besar	350	4,500,000	1,575,000,000	
2	2019	Minibus	95	1,837,500	99,225,000	2,323,518,750
		Bus Sedang	131	3,150,000	370,440,000	
		Bus Besar	368	4,725,000	1,736,437,500	
3	2020	Minibus	99	1,929,375	109,395,563	2,561,679,422
		Bus Sedang	138	3,307,000	408,410,100	
		Bus Besar	386	4,961,250	1,914,422,344	
4	2021	Minibus	104	2,025,844	120,608,608	2,824,251,563
		Bus Sedang	145	3,472,875	450,272,135	
		Bus Besar	405	5,209,313	2,110,650,634	
5	2022	Minibus	109	2,127,136	132,970,990	3,113,737,348
		Bus Sedang	152	3,646,519	496,425,029	
		Bus Besar	425	5,469,778	2,326,992,324	

3.1.2 Pengeluaran CV. Butta Karaeng

Dari perhitungan BOK yang dianalisis secara manual kemudian dibuat proyeksi pengeluaran dari 2018 sampai tahun 2022 dengan menggunakan asumsi – asumsi sebagai berikut :

1. Kenaikan pengeluaran 5% terjadi karena biaya tidak tetap sesuai pertumbuhan jumlah paket yang dilayani
2. Kenaikan gaji karyawan = 10 %, mengikuti rata – rata kenaikan gaji secara nasional 5 – 10 % per tahun
3. Inflasi = 6.60 % dari data inflasi tahun 2018 dan tahun 2019 (6.62 %) diasumsikan stabil selama Umur Rencana

Tabel 3 Proyeksi Pengeluaran 2018 – 2022 CV. Butta Karaeng

No	Item	Tahun 2018	Tahun 2019	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022
I						
Biaya Tetap						
1	Adm + Kantor	120,000,000	126,000,000	132,300,000	138,915,000	145,860,750
2	STNK + Kir	8,600,000	8,600,000	8,600,000	8,600,000	8,600,000
3	Ijin	2,700,000	2,700,000	2,700,000	2,700,000	2,700,000
4	Angsuran Kendaraan	246,240,000	246,240,000	246,240,000	246,240,000	246,240,000
I						
Biaya Tidak Tetap						
1	Gaji Staff dan Awak	504,800,000	555,280,000	610,808,000	671,888,800	739,077,680
2	Pemakaian BBM	520,125,000	554,453,250	591,047,165	630,056,277	671,639,992
3	Pemakaian Ban	108,288,000	115,435,008	123,053,719	131,175,264	139,832,831
4	Service Kecil	37,372,600	39,839,192	42,468,578	45,271,504	48,259,424
5	Service Besar	31,901,130	34,006,605	36,251,040	38,643,609	41,194,087
6	Cuci	26,640,000	28,398,240	30,272,524	32,270,510	34,400,364
Σ	Total Keseluruhan	1,606,666,730	1,710,952,294	1,823,741,026	1,945,760,965	2,077,805,128

3.1.3 Cashflow dan Pendapatan asli daerah

Berdasarkan hasil perhitungan proyeksi, pendapatan, pengeluaran dan penyusutan maka disusunlah analisis cashflow yang diproyeksikan akan terjadi pada interval 5 tahun 2018 – 2022. Perhitungan pajak

sebesar 12.5 % diperhitungkan dari pendapatan bersih yang ditujukan kepada pihak pemerintah daerah sebagai kontribusi pendapatan daripada usaha bus pariwisata, sehingga didapatkan cashflow setelah pajak. Seperti dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 4 Cashflow CV. Butta Karaeng

No	Tahun	Cashflow Sebelum Pajak			Pendapatan Kena Pajak	Pajak (12.5 %)	Cashflow Setelah Pajak
		Pendapatan Kotor	Pengeluaran	Pendapatan Bersih			
1	2018	2,107,500,000	1,606,666,730	500,833,270	500,833,270	62,604,159	438,229,111
2	2019	2,323,518,750	1,710,952,294	612,566,456	612,566,456	76,570,807	535,995,649
3	2020	2,561,679,422	1,823,741,026	737,938,396	737,938,396	92,242,300	645,696,097

No	Tahun	Cashflow Sebelum Pajak			Pendapatan Kena Pajak	Pajak (12.5 %)	Cashflow Setelah Pajak
		Pendapatan Kotor	Pengeluaran	Pendapatan Bersih			
4	2021	2,824,251,563	1,945,760,965	878,490,597	878,490,597	109,811,325	768,679,273
5	2022	3,113,737,348	2,077,805,128	1,035,932,220	1,035,932,220	129,491,527	906,440,692

3.1.4 Analisa Kelayakan Finansial CV. Butta Karaeng

Evaluasi kelayakan finansial, ditinjau dengan menggunakan metode NPV dan BCR dengan berdasar kepada cashflow

sebelum pajak yaitu pendapatan kotor serta pengeluaran biaya operasional yang ada. Yang kemudian dijadikan suatu kesimpulan layak tidaknya dari segi investasi

Tabel 5 NPV dan BCR CV. Butta Karaeng

Tahun	BCR	F (+)	F (-)	F net
2018	1.3	2,108	1,607	501
2019	1.4	2,324	1710.95	613
2020	1.4	2561.68	1823.74	738
2021	1.5	2,824	1,946	878
2022	1.5	3,114	2,078	1,036
Σ	1.4		NPV	753

Dari tabel dapat dilihat bahwa NPV Investasi setelah pajak suku bunga 12.5 % / tahun dengan umur rencana 5 tahun mengalami surplus sebesar 622,000,000 > 0 , maka investasi tersebut layak secara finansial. Adapun BCR setelah pajak yang dialami berturut-turut selama interval 5 tahun memiliki besar nilai rerata 1.3 > 1, sehingga dapat dikategorikan sebagai suatu kegiatan yang layak secara finansial.

3.2.1 Proyeksi Pendapatan CV.

Kurnia Travel

Dari hasil wawancara didapatkan bahwa pendapatan CV Butta Karaeng berasal dari angkutan minibus sejumlah Rp. 96,000,000 bus sedang diperoleh Rp. 378,000,000 dan bus besar sebesar Rp. 1,800,000,000, seperti diperlihatkan pada tabel berikut

3.2 Hasil Penelitian CV. Kurnia Travel

Tabel 6 Realisasi Pendapatan CV. Kurnia Travel Tahun 2018

No	Nama Paket / Type	Jumlah Paket / Tahun	Harga Paket (Rp)	Total (Rp)
1	Lokal / Minibus	100	Rp 1,750,000	Rp 175,000,00

*Analisis Kelayakan Finansial Angkutan Pariwisata
Di Kabupaten Gowa*

2	Bus Sedang	135	Rp 2,800,000	Rp 378,000,000
3	Bus Besar	400	Rp 4,500,000	Rp 1,800,000,000
Σ	Total Keseluruhan		Rp 2,274,000,000	

Dari perhitungan pendapatan pada tahun 2018 kemudian dilakukan proyeksi pendapatan dari tahun 2018 hingga 2022. Dengan pertumbuhan paket yang dilayani 5 % per tahunnya serta kenaikan

biaya per paket sebesar 5 % per tahun maka diperoleh total pendapatan usaha pada tahun 2018 hingga tahun 2022 yang dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 7 Proyeksi Pendapatan 2018 – 2022 (Umur Rencana 5 Tahun)

No	Tahun	Nama Paket / Type	Jumlah Paket	Harga Paket (Rp)	Pendapatan (Rp)	Total Pendapatan
1	2018	Minibus	100	1,750,000	175,000,000	2,353,000,000
		Bus Sedang	135	2,800,000	378,000,000	
		Bus Besar	400	4,500,000	1,800,000,000	
2	2019	Minibus	105	1,837,500	192,937,500	2,594,182,500
		Bus Sedang	142	2,940,000	416,745,000	
		Bus Besar	420	4,725,000	1,984,500,000	
3	2020	Minibus	110	1,929,375	212,713,594	2,860,086,206
		Bus Sedang	149	3,087,000	459,461,363	
		Bus Besar	441	4,961,250	2,187,911,250	
4	2021	Minibus	116	2,025,844	234,516,737	3,153,245,042
		Bus Sedang	156	3,241,350	506,556,152	
		Bus Besar	463	5,209,313	2,412,172,153	
5	2022	Minibus	122	2,127,136	258,554,703	3,476,452,659
		Bus Sedang	164	3,403,418	558,478,158	
		Bus Besar	486	5,469,778	2,659,419,799	

3.2.2 Pengeluaran CV. Kurnia

Travel

Dari perhitungan BOK yang dianalisis secara manual kemudian dibuat proyeksi pengeluaran dari 2018 sampai tahun 2022 dengan

menggunakan asumsi – asumsi sebagai berikut :

1. Kenaikan pengeluaran 5% terjadi karena biaya tidak tetap sesuai pertumbuhan jumlah paket yang dilayani
2. Kenaikan gaji karyawan = 10 %, mengikuti rata – rata kenaikan gaji secara nasional 5 – 10 % per tahun
3. Inflasi = 6.60 % dari data inflasi tahun 2018 dan tahun 2019 (6.62 %) diasumsikan stabil selama Umur Rencana

Tabel 8 Proyeksi Pengeluaran CV. Kurnia Travel

No	Item	Tahun 2018	Tahun 2019	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022
I Biaya Tetap						
1	Adm + Kantor	125,000,00	131,250,00	137,812,500	144,703,125	151,938,281
2	STNK + Kir	8,900,000	8,900,000	8,900,000	8,900,000	8,900,000
3	Ijin	2,683,333	2,683,000	2,683,333	2,683,333	2,683,333
4	Angsuran Kendaraan	250,560,00	250,560,00	250,560,00	250,560,00	250,560,00
II Biaya Tidak Tetap						
1	Gaji Staff dan Awak	465,200,00	511,720,00	562,892,00	619,181,200	681,099,320
2	Pemakaian BBM	565,293,750	602,603,138	642,374,945	684,771,691	729,966,623
3	Pemakaian Ban	142,871,040	152,300,529	162,352,364	173,067,620	184,490,082
4	Service Kecil	23,597,280	25,154,700	26,814,911	28,584,695	48,259,424
5	Service Besar	42,046,884	44,821,978	47,780,229	50,933,724	41,194,087
6	Cuci	33,847,200	36,081,115	38,462,469	41,000,992	34,400,364
Σ	Total Keseluruhan	1,659,999,487	1,766,074,793	1,880,632,750	2,004,386,379	2,077,805,128

3.2.3 Cashflow dan Pendapatan

Asli Daerah

Berdasarkan hasil perhitungan proyeksi, pendapatan, pengeluaran dan penyusutan maka disusunlah analisis cashflow yang diproyeksikan akan terjadi pada interval 5 tahun 2018 –

2022. Perhitungan pajak sebesar 12.5 % diperhitungkan dari pendapatan bersih yang ditujukan kepada pihak pemerintah daerah sebagai kontribusi pendapatan daripada usaha bus pariwisata , sehingga didapatkan cashflow setelah pajak. Seperti dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 9 Cashflow CV. Kurnia Travel.

No	Tahun	Cashflow Sebelum Pajak			Pendapatan Kena Pajak	Pajak (12.5 %)	Cashflow Setelah Pajak
		Pendapatan Kotor	Pengeluaran	Pendapatan Bersih			

1	2018	2,107,500,000	1,606,666,730	500,833,270	500,833,270	62,604,159	438,229,111
2	2019	2,323,518,750	1,710,952,294	612,566,456	612,566,456	76,570,807	535,995,649
3	2020	2,561,679,422	1,823,741,026	737,938,396	737,938,396	92,242,300	645,696,097
4	2021	2,824,251,563	1,945,760,965	878,490,597	878,490,597	109,811,325	768,679,273
5	2022	3,113,737,348	2,077,805,128	1,035,932,220	1,035,932,220	129,491,527	906,440,692

3.2.4 Analisa Kelayakan Finansial

CV. Kurnia Travel

Evaluasi kelayakan finansial, ditinjau dengan menggunakan metode NPV

dan BCR dengan berdasar kepada cashflow sebelum pajak yaitu pendapatan kotor serta pengeluaran biaya operasional yang ada. Yang kemudian dijadikan suatu kesimpulan layak tidaknya dari segi investasi

Tabel 10 NPV dan BCR CV. Kurnia Travel

Tahun	BCR	F (+)	F (-)	F net
2018	1.42	2,353	1,660	693
2019	1.47	2,594	1766.1	828
2020	1.52	2860.1	1880.6	979
2021	1.57	3,153	2,004	1,149
2022	1.63	3,476	2,138	1,338
Σ	1.52		NPV	998

Dari tabel dapat dilihat bahwa NPV Investasi setelah pajak suku bunga 12.5 % / tahun dengan umur rencana 5 tahun mengalami surplus sebesar 988,000,000 > 0 , maka investasi tersebut layak secara finansial. Adapun BCR setelah pajak

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan serta pembahasan terhadap hasil penelitian. Maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut

1. Biaya Operasional Kendaraan

CV. Butta Karaeng

- Biaya pokok per minibus 151,248,250.00/ Thn
- Biaya pokok per bus sedang 362,244,023.00/ Thn
- Biaya pokok per bus besar

yang dialami berturut- turut selama interval 5 tahun memiliki besar nilai rerata 1.52 > 1, sehingga dapat dikategorikan sebagai suatu kegiatan yang layak secara finansial

920,448,633.00/ Thn

CV. Kurnia Travel

- Biaya pokok per minibus 136,737,904.00/ Thn
- Biaya pokok per bus sedang 372,970,957.00/ Thn
- Biaya pokok per bus besar 1,047,954,862.00/ Thn

2. Pendapatan Usaha

CV. Butta Karaeng

- Biaya pokok per minibus 157,500,000.00/ Thn
- Biaya pokok per bus sedang 375,000,000.00/ Thn
- Biaya pokok per bus besar

1,575,000,000.00/ Thn

CV. Kurnia Travel

- a. Pendapatan pokok per minibus
175,000,000.00/ Thn
- b. Pendapatan pokok per bus sedang
378,000,000.00/ Thn
- c. Pendapatan pokok per bus besar
1,800,000,000.00/ Thn

Evaluasi Finansial

CV. Butta Karaeng

- a. NPV = 753,000,000 Rp > 0
- b. BCR = 1.405 > 0

CV. Kurnia Travel

- c. NPV = 998,000,000 Rp > 0
- d. BCR = 1.521 > 1

Dari hasil evaluasi finansial keduanya dapat disimpulkan bahwa investasi layak secara finansial

4.2 Saran

Dari hasil analisis kelayakan finansial didapatkan bahwa baik pada CV. Butta Karaeng maupun CV. Kurnia Travel layak secara finansial. Namun demikian ada beberapa saran yang dapat diajukan, baik dari sisi aspek manfaat maupun aspek biaya, agar operasional usaha kedua perusahaan tersebut menghasilkan keuntungan yang lebih baik.

1. Aspek manfaat :

- Dengan mengubah pola pembayaran BBM bekerjasama dengan SPBU tertentu agar pembayaran BBM dapat dilaksanakan di belakang pada jangka waktu tertentu. Keuntungan yang diharapkan adalah untuk mendapatkan bunga dari uang yang seharusnya dibayarkan untuk BBM.
- Dengan meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa sehingga dapat menambah volume penjualan. Antara lain dengan pengadaan fasilitas toilet di dalam bus sehingga penumpang tidak perlu turun untuk memakai toilet. Hal ini juga dapat meningkatkan produktivitas kendaraan karena tidak perlu terlalu sering berhenti untuk melayani penumpang yang ingin

memakai fasilitas toilet.

- Dengan meningkatkan promosi terutama kepada institusi, perusahaan dan sekolah di daerah-daerah di luar Sulawesi yang berpotensi menambah volume penjualan.
2. Aspek biaya :
- Dengan mengadakan pelatihan bagi para sopir agar sistem penggunaan kendaraan dapat lebih baik, sehingga dapat mengefisienkan penggunaan BBM dan ban kendaraan.
 - Dengan membuat bengkel kecil milik perusahaan, agar perbaikan-perbaikan kecil dapat dilakukan dengan segera dan menghemat biaya jasa perbaikan

Daftar Pustaka

- Arya, A. M., & Judiantono, T. (2021). Studi Kelayakan Penyediaan Transportasi Intra Kampus Universitas Islam Bandung. *Jurnal Prosiding Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 7(1), 157–163.
- Jodi, S. (2021). Analisis Kepuasan Pelanggan Dan Kajian Ulang Studi Kelayakan Proyek Lrt Dki Jakarta Di Tinjau Dari Segi Ekonomi Dan Finansial. *Analysis Journal Transportation*, 9(15), 54–59.
- Lintang, N. F. F., Kadir, Y., & Tuloli, M. Y. (2021). Analisis Penentuan Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability to Pay dan Willingness to Pay Trans BRT Koridor I Provinsi Gorontalo. *Composite Journal*, 1(2), 41–48.
- Priyandono, T. R., Herijanto, W., & Kartika, A. A. G. (2021). Analisis Kelayakan Dari Segi Ekonomi dan Finansial Teman Bus dengan Program Buy the Service Rute

*Analisis Kelayakan Finansial Angkutan Pariwisata
Di Kabupaten Gowa*

Terminal Purabaya-Kenjeran.
Jurnal Teknik ITS, 10(2), 23–28.

Rahmani, D., Anggarani, R., &
Caisarina, I. (2018). Analisis

Kelayakan Finansial Tarif Bus
Trans Koetaradja Berdasarkan
Ability To Pay (ATP). *Jurnal Arsip
Rekayasa Sipil Dan Perencanaan*,
1(1), 27–36.