

BAB V

KESIMPULAN

Adapun kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dengan harga tarif per kilometer mengikuti besaran tarif dari bus Trans Jakarta yaitu sebesar Rp 9.500,0 maka didapatkan harga IRR tanpa manfaat CDM pada trayek Kalideres-Depok 19,2%, Bekasi-Blok M 22% dan Cibinong-Grogol 16.9%.

Dengan besar IRR 16.9% adalah pada kondisi $NPV < 0$, oleh sebab itu penetapan tarif sebesar Rp 9.500,- per kilometer tidak layak diterapkan pada trayek Cibinong – Grogol. Patokan dari kelayakan IRR adalah suku bunga yang berlaku saat itu yaitu sebesar 17%.

Kondisi pada trayek Cibinong-Grogol dengan harga tarif Rp 9.500,- menjadi layak ketika dimasukkan manfaat CDM, dimana IRR menjadi 18.1%.

2. Dengan analisa sensitivitas didapat bahwa perubahan harga tarif memberikan kenaikan IRR sejalan dengan bertambahnya faktor perubahan. Sehingga, pada faktor perubahan tarif sebesar 20% pada setiap trayek baik itu dengan manfaat CDM ataupun tidak didapatkan kenaikan IRR yang pesat. Kenaikan IRR terbesar dialami oleh trayek Bekasi-Blok M dengan IRR 39% tanpa manfaat CDM dan 39.5% dengan adanya tambahan dari manfaat CDM.

Sama halnya dengan NPV, hal yang sangat mempengaruhi kenaikan NPV yang pesat adalah pada faktor perubahan tarif per kilometer.

3. Patokan harga tarif per kilometer yang layak dengan menyesuaikan berdasarkan IRR yang ditargetkan, maka didapati limit harga tarif berdasar target IRR yang ingin dicapai adalah sebagai berikut :

Trayek Kalideres-Depok :

$$IRR = 0.0099 \text{ Harga Tarif (Rp/km)} - 74.467$$

Didapat tarif yang dikenakan untuk IRR 18% adalah sebesar Rp 9.340,-.

Untuk IRR 19% dan 20% adalah pada tarif Rp 9.441 dan Rp 9.542

Trayek Bekasi-Blok M :

$$\text{IRR} = 0.01 \text{ Tarif (Rp/km)} - 72.9$$

Pada trayek Bekasi-Blok M, berturut-turut untuk IRR 18%, 19% dan 20% adalah sebesar Rp 9.090, Rp 9.190 dan Rp 9.290

Trayek Cibinong-Grogol

$$\text{IRR} = 0.0098 \text{ Harga Tarif (Rp/km)} - 76.539$$

Pada trayek Cibinong-Grogol, berturut-turut untuk IRR 18%, 19% dan 20% adalah sebesar Rp 9.647, Rp 9.748 dan Rp 9.851.

4. Pada dasarnya proyek bus BBG yang hendak diterapkan telah memberikan kelayakan ekonomi. Proyek akan lebih menarik minat investor apabila dapat diberikan suatu program bunga pinjaman modal yang lebih menarik dan dikhususkan bagi program-program yang menggunakan bahan bakar alternatif yang ramah lingkungan. Manfaat CDM dapat membuat pengembalian modal dan pemberian keuntungan menjadi lebih menarik seperti pada kasus trayek Cibinong-Grogol.

