

BAB V PENUTUP

Pada bab ini dijelaskan mengenai kesimpulan yang diperoleh dari penelitian dan saran untuk penelitian selanjutnya. Kesimpulan berisi jawaban atas rumusan masalah dilakukannya penelitian, sedangkan saran berisi masukan bagi perusahaan dan juga untuk penelitian selanjutnya.

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan adalah:

1. Dalam pemilihan bus yang dijalankan kriteria yang digunakan PO. Bagong adalah keamanan, kenyamanan, kemudahan penjualan kembali, kenyamanan pengoperasian, kemudahan perawatan, kondisi mesin, proses administrasi, efisiensi proses peremajaan dan kondisi fisik. Besar bobot dari masing-masing kriteria berturut-turut adalah 0,233, 0,230, 0,183, 0,130, 0,081, 0,057, 0,043, 0,027, dan 0,017.
2. Biaya operasional total selama 5 tahun sebesar Rp 591.860.741, Rp 617.408.179, Rp 590.151.445, Rp 597.027.728, dan Rp 605.027.728 untuk bus lama sedangkan bus baru biaya operasionalnya selama 5 tahun adalah sebesar Rp 1.172.343.555. Setelah 5 tahun, bus diasumsikan akan dijual kembali dengan harga Rp 130.000.000, Rp 125.000.000, Rp 145.000.000 untuk bus dengan nomor kendaraan N 7112 UK, N 7472 UA, N 7132 UK, Rp 147.000.000 untuk bus dengan nomor kendaraan N 7492 UA, N 7259 UA, dan Rp 500.000.000 untuk bus baru. Nilai NPV total yang dihasilkan yaitu sebesar Rp 431.511.824, Rp 461.072.671, Rp 417.870.642, Rp 423.135.369, Rp 431.135.369 < nilai NPV total bus baru sebesar Rp 722.962.821.
3. Bus lama memiliki skor rata-rata 2,7 dan bus baru memiliki skor rata-rata 4,8. Nilai skor dikalikan dengan bobot kriteria untuk mengetahui nilai manfaat dari masing-masing bus. Nilai manfaat bus lama adalah sebesar 3,065 < bus baru sebesar 4,914.
4. Nilai BCR dari kelima bus lama yaitu $7,102 \times 10^{-9}$ manfaat/juta rupiah, $6,648 \times 10^{-9}$ manfaat/ juta rupiah, $7,335 \times 10^{-9}$ manfaat/juta rupiah, $7,244 \times 10^{-9}$ manfaat/juta rupiah, $7,109 \times 10^{-9}$ manfaat/juta untuk bus dengan nomor kendaraan N 7112 UK, N 7472 UA, N 7132 UK, N 7492 UA, dan N 7259 UA rupiah dan untuk bus baru adalah $6,797 \times 10^{-9}$ manfaat/ juta rupiah. Hasil tersebut menunjukkan bahwa nilai BCR bus lama dengan nomor kendaraan N 7472 UA < nilai BCR bus baru, hal ini berarti

rekondisi bus lama kurang menguntungkan untuk peremajaan bus tersebut sedangkan untuk keempat bus lainnya alternatif rekondisi bus lama memiliki nilai BCR yang lebih besar sehingga rekondisi bus lama untuk peremajaan keempat bus tersebut lebih menguntungkan

5. Perhitungan pada tingkat suku bunga 4% nilai BCR bus dengan nomor kendaraan N 7132 UK dan N 7492 UA > nilai BCR bus baru sehingga alternatif peremajaan dengan merekondisi bus lama lebih menguntungkan untuk kedua bus ini dan untuk ketiga bus lainnya lebih baik jika membeli bus baru. Perhitungan dengan tingkat suku bunga 5 dan 6% menunjukkan bahwa nilai BCR bus lama dengan nomor kendaraan N 7472 UA < nilai BCR bus baru, hal ini berarti rekondisi bus lama kurang menguntungkan untuk peremajaan bus tersebut sedangkan untuk keempat bus lainnya alternatif rekondisi bus lama memiliki nilai BCR yang lebih besar sehingga rekondisi bus lama untuk peremajaan keempat bus tersebut lebih menguntungkan. Perhitungan dengan tingkat suku bunga 7% dan 8% menunjukkan bahwa nilai BCR untuk bus lama > nilai BCR bus baru sehingga alternatif rekondisi bus lama lebih baik untuk peremajaan bus pada PO. Bagong. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa alternatif keputusan sensitif terhadap kenaikan dan penurunan tingkat suku bunga sebesar 1%.

5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan kepada pihak PO. Bagong dan penelitian selanjutnya adalah:

1. Sebaiknya pihak PO. Bagong memilih alternatif pembelian bus baru untuk peremajaan 1 armada bus yang kurang layak beroperasi karena nilai manfaat yang diperoleh dari bus baru lebih besar dibandingkan bus lama yang direkondisi sedangkan untuk 4 bus lainnya lebih baik melakukan rekondisi.
2. Penelitian selanjutnya, dalam penentuan harga untuk beberapa periode ke depan dapat dilakukan dengan membandingkan metode regresi linier dan *time series* dengan menghitung tingkat error dari masing-masing metode.
3. Penelitian selanjutnya dapat melakukan perhitungan untuk mengetahui kapan sebaiknya dilakukan pembelian bus baru.
4. Penelitian selanjutnya, untuk penentuan MARR yang digunakan apabila dari pihak perusahaan tidak menentukan nilai khusus dapat dengan menghitung nilai rata-rata tingkat pengembalian (ROR) selama 5 tahun yang lalu.
5. Untuk penelitian selanjutnya dapat menggunakan metode lain seperti *Payback Period* (PP), *Value Engineering* dan metode lainnya.