

Analisis Kelayakan Finansial dan Kerugian Akibat Adanya Pandemi Covid-19 pada Angkutan Wisata dan Angkutan Antar Jemput

I Gede Fery Surya Tapa¹, Putu Ariawan², I Ketut Nuraga³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pendidikan Nasional, Indonesia
E-mail: ferysuryatapa@undiknas.ac.id

| | | | |
|----------------------------------|----------------------------|-------------------------|------------------------|
| DOI: 10.38043/telsinas.v5i1.3753 | Received: 2022 February 20 | Accepted: 2022 March 28 | Publish: 2022 April 25 |
|----------------------------------|----------------------------|-------------------------|------------------------|

ABSTRAK: Sebelum pandemi Covid-19, adanya peningkatan jumlah wisatawan mancanegara maupun wisatawan domestik. Dengan peningkatan jumlah wisatawan, banyaknya usaha biro perjalanan wisata untuk berinvestasi moda transportasi, dengan tujuan jumlah kunjungan perjalanan wisata dan antar jemput meningkat setiap tahunnya. Tujuan studi adalah untuk menganalisis besarnya BOK angkutan wisata dan angkutan antar jemput, untuk menganalisis besarnya pendapatan angkutan wisata dan angkutan antar jemput, dan untuk menganalisis kelayakan finansial dari angkutan wisata dan antar jemput. Data yang diperlukan untuk penelitian ini yaitu data primer yang didapatkan dari survei kuisioner dan wawancara, data sekunder yang didapat melalui instansi terkait. Total biaya operasional kendaraan angkutan wisata sebesar Rp. 5.937.007.065 12kend/tahun, angkutan antar jemput sebesar Rp. 5.975.220.122 17kend/tahun. Total pendapatan angkutan wisata sebesar Rp. 7.158.878.400 12kend/tahun, dan angkutan antar jemput sebesar Rp. 8.978.130.221 17kend/tahun. Kelayakan finansial angkutan wisata nilai NPV Rp. 100.640.493.054 > 0 (layak), nilai BCR 1,95 > 1 (layak), nilai IRR 42,478% > dari MARR 15% (layak), dan waktu PBP selama 7 tahun 1 bulan. Angkutan antar jemput nilai NPV Rp. 734.194.558 > 0 (layak), nilai BCR 1,02 > 1 (layak), nilai IRR 19,649% > dari MARR 15% (layak), dan waktu PBP selama 6 tahun 4 bulan. Analisis sensitivitas angkutan wisata biaya naik 34%, pendapatan turun 34% dan angkutan antar jemput biaya naik 1,5%, pendapatan turun 1,5%. Kerugian selama tahun 2020-2021, untuk angkutan wisata sebesar -Rp. 10.782.606.379 12kend/2 tahun, angkutan antar jemput sebesar -Rp. 16.866.802.314 17kend/2 tahun.

Kata Kunci: Angkutan Wisata, Angkutan Antar Jemput, Biaya Operasional Kendaraan, Kelayakan Finansial

ABSTRACT: Before the Covid-19 pandemic, an increase in the number of foreign and domestic tourists. With the increase in the number of tourists, the number of tourist travel efforts to increase the mode of transportation, with the aim of travel and shuttle visits increases every year. The objectives of the study are to analyze most of the BOK of tourist and shuttle transportation, to analyze the revenue of financial transportation and shuttle transportation, and to analyze the feasibility of tourist and shuttle transportation. The data needed for this study are primary data obtained from questionnaire surveys and interviews, and secondary data obtained through related institutions. The total operational cost of the tourist transportation vehicle is Rp. 5,937,007,065 12 vehicles / year, shuttle transportation of Rp. 5,975,220,122 17 vehicles / year. The total tourism transportation revenue is Rp. 7,158,878,400 12 vehicles / year, and shuttle transportation of Rp. 8,978,130,221 17 vehicles / year. The financial feasibility of tourist transportation with an NPV value of Rp. 100,640,493,054 > 0 (feasible), BCR value 1.95 > 1 (feasible), IRR value 42.478% > 15% MARR (feasible), and PBP time of 7 years and 1 month. Shuttle transportation NPV value of Rp. 734,194,558 > 0 (feasible), BCR value 1.02 > 1 (feasible), IRR value 19.649% > 15% MARR (feasible), and PBP time of 6 years 4 months. Sensitivity analysis of tourist transportation costs increased by 34%, income decreased by 34% and shuttle costs increased by 1.5%, income decreased by 1.5%. Losses during 2020-2021, for tourist transportation amounted to -Rp. 10,782,606,379 12 vehicles / 2 years, shuttle transportation of -Rp. 16,866,802,314 17 vehicles / 2 years.

Keyword: Tourism Transportation, Shuttle Transportation, Vehicle Operating Costs, Financial Feasibility

I. PENDAHULUAN

Sebelum adanya pandemi Covid-19, perkembangan Provinsi Bali terhadap sektor wisata sebagai sektor andalan terhadap pertumbuhan perekonomian Bali. Berdasarkan data BPS Provinsi Bali (2020), jumlah kunjungan wisatawan mancanegara yang datang ke Bali terus bertambah pada tahun 2015 sebanyak 4.001.835 orang, kemudian pada tahun 2019 meningkat sebanyak 6.275.210 orang. Jumlah

kunjungan wisatawan domestik ke Bali Tahun 2015 sebanyak 7.147.100 orang, kemudian pada tahun 2019 meningkat sebanyak 10.545.039 orang. Berdasarkan data yang diperoleh dari (Badan Pusat Statistik Provinsi Bali, 2020), jumlah biro perjalanan wisata terus bertambah pada tahun 2015 sebanyak 368 usaha, kemudian pada tahun 2019 meningkat menjadi 416 usaha. Sedangkan untuk jumlah armada bus mengalami peningkatan, pada tahun 2015 terdapat 7.532 kendaraan, kemudian pada tahun 2019 meningkat menjadi 9.142 kendaraan. Sebelum adanya pandemi Covid-19, perkembangan wisatawan mancanegara maupun wisatawan domestik sangat berpengaruh pada tingkat penghasilan dari masyarakat. Sehingga penghasilan masyarakat yang meningkat, maka kebutuhan masyarakat untuk melakukan industri perjalanan pariwisata akan meningkat.

Kenyataan ini langsung mendapat respon dari para pelaku bisnis terutama pelaku usaha swasta di bidang transportasi perjalanan wisata maupun biro perjalanan. Selain wisatawan, kebutuhan penduduk untuk berwisata dan biro perjalanan seperti melakukan perjalanan study tour siswa/mahasiswa keluar Bali maupun dalam Bali, persembahyangan (*tirtayatra*), dan perjalanan antar jemput. Dengan memakai moda transportasi bus atau minibus, para pelaku perjalanan akan ditawarkan paket yang menarik dengan harga yang bersaing. Banyaknya usaha dari angkutan wisata yang tidak memperhatikan item-item biaya yang mempengaruhi terhadap kelayakan usaha tersebut secara finansial. Sehingga ketika terjadi masalah, pengusaha tersebut tidak bisa melakukan penyesuaian - penyesuaian yang diperlukan untuk bertahan dalam usaha tersebut. Berdasarkan kondisi tersebut, investasi berupa moda transportasi bus yang dilakukan pelaku usaha memerlukan modal awal yang besar dan tentu perlu direncanakan dengan matang. Biaya operasional, penentuan harga tarif dan biaya tak terduga menjadi bahan pertimbangan selanjutnya bagi pengusaha perjalanan.

Untuk mengatasi masalah kelayakan finansial dari angkutan wisata angkutan antar jemput tersebut sebagai langkah awal maka diperlukan adanya kajian mengenai kelayakan finansial angkutan wisata dan angkutan antar jemput. Penelitian sebelumnya menurut (Wirasutama et al., 2014), Analisis Kelayakan Finansial Angkutan Pariwisata di Provinsi Bali. Ditinjau dari aspek kebutuhan perjalanan, angkutan pariwisata tersebut melakukan perjalanan ke objek wisata yang ada di Provinsi Bali. Ditinjau dari aspek biaya manfaat, pendapatan usaha ditentukan dari tarif yang berbeda, berdasarkan nama paket lokal/nusantara/mancanegara dan tipe bus. Ditinjau dari kelayakan finansial, hasil penelitian tersebut dikatakan layak, tetapi tidak dilakukan perhitungan analisis sensitivitas. Penelitian selanjutnya menurut (Lestari, 2016) mengenai kelayakan finansial angkutan wisata city tour di Kota Denpasar. Ditinjau dari aspek kebutuhan perjalanan, angkutan wisata city tour tersebut melakukan perjalanan ke objek wisata yang ada di Kota Denpasar. Ditinjau dari aspek biaya manfaat, pendapatan usaha ditentukan dari tarif trial and error. Ditinjau dari kelayakan finansial, penelitian tersebut tidak dilakukan perhitungan Payback Period (PBP). Dengan penelitian saat ini, penelitian dilakukan dua karakteristik perjalanan yang berbeda. Dalam kondisi riil, angkutan wisata memiliki trayek yang tidak tetap, sedangkan angkutan antar jemput memiliki trayek yang tetap, dalam aspek manfaat, pendapatan usaha angkutan wisata menggunakan tarif yang berbeda tergantung kebutuhan setiap perjalanan, sedangkan angkutan antar jemput menggunakan tarif yang relatif tetap. Kelayakan finansial dilakukan perhitungan NPV, BCR, IRR, PBP, serta analisis sensitivitas. Penelitian dilakukan pada perusahaan PT. Penjor Bali Transport. Alasan penelitian dilakukan pada perusahaan tersebut karena memiliki karakteristik perjalanan yang berbeda, baik layanan angkutan wisata dalam Bali maupun luar Bali, dan layanan angkutan antar jemput.

II. LANDASAN TEORI

Angkutan Wisata

Menurut (Kementrian Perhubungan, 2018), tentang penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. Angkutan Wisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan

tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

Angkutan Antar Jemput

Angkutan antar jemput Menurut (Kementrian Perhubungan, 2018) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf a, merupakan Angkutan orang antarkota dengan asal tujuan perjalanan tetap dengan lintasan tidak tetap dan sifat pelayanannya dari pintu ke pintu.

Metode *Compounding Interest*

Suatu metode proyeksi jumlah penumpang di tahun mendatang dengan mempertimbangkan faktor tingkat pertumbuhan, baik tingkat pertumbuhan jumlah penduduk, PDRB, maupun jumlah penumpang itu sendiri (Emileo. G, Taufik. H, 2017). Persamaan yang digunakan ialah:

$$Y_n = Y_o (1+r)^n \dots\dots\dots (1)$$

$$r = \frac{Y_1 - Y_o}{Y_o} \times 100\% \dots\dots\dots (2)$$

dimana:

- Y_n = Data tahun rencana
- Y_o = Data tahun lalu
- Y₁ = Data tahun sekarang
- r = Tingkat pertumbuhan
- n = Tahun rencana

Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan adalah biaya total yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu kondisi lalu lintas dan jalan untuk suatu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh (Budiarnaya et al., 2021). Kelompok biaya yang dituangkan dibedakan menjadi biaya langsung dan biaya tidak langsung. Perhitungan biaya langsung menggunakan metode (Departemen Pekerjaan Umum, 2005). Biaya langsung/biaya tidak tetap adalah biaya-biaya yang harus dikeluarkan secara rutin untuk jangka waktu tertentu dan terpengaruh oleh operasi kendaraan tersebut. Biaya langsung tersebut meliputi: a) Biaya Penyusutan Kendaraan; b) Biaya Bunga Modal; c) Biaya Administrasi; d) Biaya Konsumsi Bahan Bakar; e) Biaya Konsumsi Oli; f) Biaya Konsumsi Bahan Bakar; g) Biaya Upah Tenaga Pemeliharaan; Biaya Konsumsi Ban. Perhitungan biaya langsung menggunakan metode (Departemen Perhubungan RI, 2002). Biaya tidak langsung/biaya tetap merupakan biaya yang dikeluarkan diluar dari pengoperasian bus. Biaya tidak langsung meliputi: a) Biaya PKB/STNK; b) Biaya KIR; d) Biaya Pengelolaan; e) Biaya Pegawai Kantor.

Kriteria Analisis Investasi

Menurut (Giatman. M, 2006), terdapat empat metode dalam kriteria analisis investasi yang dipergunakan, yaitu Metode NPV, BCR, IRR, dan PBP.

1. *Nett Present Value* (NPV)

Dalam mencari besarnya nilai NPV, diperoleh rumus sebagai berikut:

$$NPV = PWB - PWC \dots\dots\dots (3)$$

Keterangan:

- NPV = *Nett Present Value*
- PWB = *Present Worth Benefit*

PWC = *Present Worth Cost*

Untuk menilai kelayakan investasi tersebut secara ekonomis/teknis dengan metode NPV, maka diperlukan suatu kriteria sebagai berikut:

NPV > 0, investasi tersebut menguntungkan

NPV < 0, investasi tersebut tidak layak diusahakan

NPV = 0, investasi netral atau berada pada *break even point* (BEP)

2. *Benefit Cost Ratio* (BCR)

Dalam mencari besarnya nilai BCR, diperoleh rumus sebagai berikut:

$$BCR = \frac{PWB}{PWC} \dots\dots\dots (4)$$

Keterangan:

BCR = *Benefit Cost Ratio*

PWB = *Present Worth Benefit*

PWC = *Present Worth Cost*

Untuk menilai kelayakan investasi tersebut secara ekonomis/teknis dengan metode BCR, maka diperlukan suatu kriteria sebagai berikut:

BCR > 1 artinya investasi tersebut layak (*feasible*)

BCR < 1 artinya investasi tersebut tidak layak (*unfeasible*)

BCR = 1 artinya investasi tidak rugi dan tidak untung (*marginal*)

3. *Internal Rate of Return* (IRR)

Dalam mencari besarnya nilai IRR, diperoleh rumus sebagai berikut:

$$IRR = i_1 + \frac{NPV_1}{NPV_1 - NPV_2} x (i_2 - i_1) \dots\dots\dots (5)$$

Keterangan:

IRR : *Internal Rate of Return*

i_1 : *Internal Rate* (suku bunga investasi) positif

i_2 : *Internal Rate* (suku bunga investasi) negatif

NPV₁ : *Net Present Value* hasil dari IRR positif

NPV₂ : *Net Present Value* hasil dari IRR negatif

4. *Payback Period* (PBP)

Payback Period dilakukan untuk mengukur berapa lama (periode) investasi tersebut akan dikembalikan saat terjadi *Break Event Point*. Umur teknis/umur ekonomis lebih kecil dari umur rencana.

Analisis Ekonomi

Menurut (Kementerian Pekerjaan Umum, 2017), analisis ekonomi dalam studi kelayakan dimaksudkan untuk mengetahui tingkat kelayakan proyek dari aspek ekonomis. Aspek ekonomi adalah tinjauan investasi dari sudut pandang pemerintah atau masyarakat yang merasakan manfaatnya nanti.

Tujuan analisis aspek ekonomi adalah terjadinya efisiensi ekonomi dari proyek yang akan dibangun oleh pemerintah diharapkan mendapatkan manfaat maksimal kepada masyarakat. Parameter/kriteria yang digunakan dalam analisis meliputi *Net Present Value* (NPV), *Benefit Cost Ratio* (BCR) dan *Economic Internal Rate of Return* (EIRR).

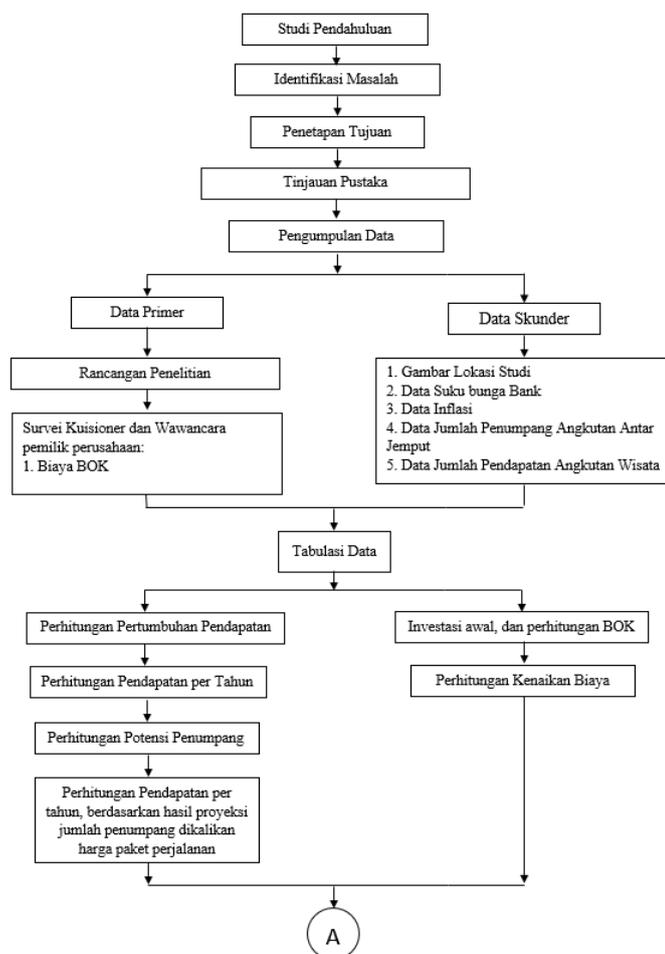
Analisis Sensitivitas

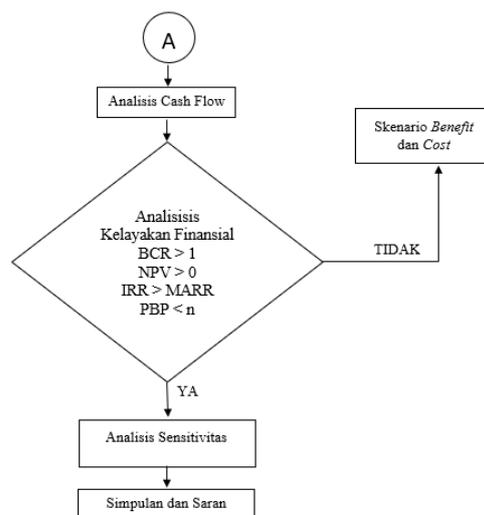
Analisis sensitivitas dengan tujuan untuk mengetahui variabel yang berpengaruh terhadap biaya dan manfaat, analisis tersebut akan disimpulkan dan dikembangkan saran-saran yang kedepannya diharapkan dapat meningkatkan kinerja dari investasi tersebut. Pada studi ini, analisis sensitivitas dilakukan perhitungan dengan *trial and error* antara *benefit* dan *cost*, hal tersebut terdapat tiga (3) kondisi sensitivitas, yaitu:

1. Biaya pengeluaran naik % serta biaya pendapatan tetap
2. Biaya pengeluaran tetap serta biaya pendapatan turun %
3. Biaya pengeluaran naik % dan biaya pendapatan turun %

III. METODE PENELITIAN

Diagram Alir Penelitian





Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

IV. PEMBAHASAN

Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Dari hasil kuisisioner dan wawancara yang dilakukan dengan pemilik PT. Penjor Bali Transport maka diperoleh biaya operasional kendaraan angkutan wisata dan angkutan antar jemput tersebut. Angkutan wisata memiliki jumlah armada 3 unit (45-50 seat) jenis bus besar type Hino RK, armada 4 unit (35 seat) jenis bus sedang type Isuzu NQR, armada 5 unit (31 seat) jenis bus sedang type Mitsubishi Canter. Angkutan antar jemput memiliki armada 17 unit (13 seat) jenis microbus type Isuzu ELF

1. Angkutan Wisata

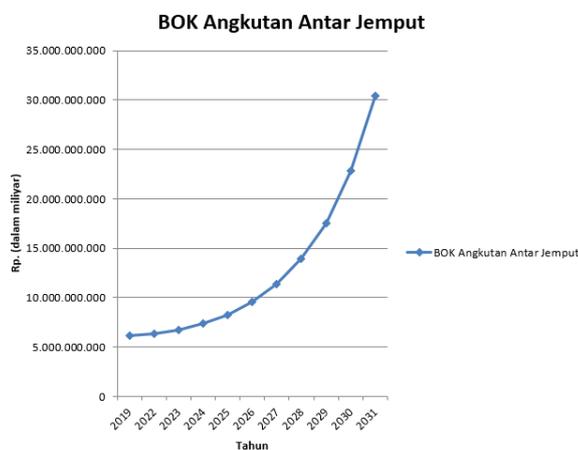
Biaya operasional Angkutan Wisata dikelompokkan menjadi beberapa komponen biaya yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Perhitungan Biaya BOK+Margin 15% untuk bus besar (kapasitas 45-50 seat) sebesar Rp. 514.080.836,00 per bus, bus sedang (kapasitas 35 seat) sebesar Rp. 484.331.339,00 per bus, dan bus sedang (kapasitas 31 seat) sebesar Rp. 459.963.190,00 per bus. Bus besar (kapasitas 45-50 seat) jarak tempuh rata-rata yaitu 200 km/hari, dengan jumlah operasi perbulan selama 24 hari, bus sedang (kapasitas 35 seat dan 31 seat) yaitu 170 km/hari, dengan jumlah operasi perbulan selama 20 hari. Sehingga diperoleh jarak tempuh selama 288 hari (satu tahun) untuk kendaraan bus besar (kapasitas 45-50 seat) sebanyak 3 unit adalah 57.600 km, kendaraan bus sedang (kapasitas 35 seat) sebanyak 4 unit adalah 48.960 km, kendaraan bus sedang (kapasitas 31 seat) sebanyak 5 unit adalah 48.960 km. Hasil perhitungan biaya operasi kendaraan per kilometer, bus besar sebesar Rp. 9.000 per kilometer, bus sedang (35 seat) biaya operasi kendaraan per kilometer sebesar Rp. 10.000, bus sedang (31 seat) biaya operasi kendaraan per kilometer sebesar Rp. 9.500. Total keseluruhan biaya operasional kendaraan angkutan wisata per tahun untuk 12 unit kendaraan sebesar Rp. 5.937.007.065, diproyeksikan pendapatan tersebut dengan tingkat pertumbuhan rata-rata inflasi 2,94% dari tahun 2022 - 2036, dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. BOK Angkutan Wisata

2. Angkutan Antar Jemput

Biaya operasional Angkutan Antar Jemput dikelompokkan menjadi beberapa komponen biaya, yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Perhitungan Biaya BOK+Margin 15% untuk microbus (kapasitas 13 seat) sebesar Rp. 342.211.581,00 per bus. Microbus (kapasitas 13 seat) jarak tempuh rata-rata yaitu 300 km/hari, dengan jumlah operasi perbulan selama 24 hari, sehingga diperoleh jarak tempuh selama 288 hari (satu tahun) untuk kendaraan microbus (kapasitas 13 seat) sebanyak 17 unit adalah 86.400 km. Hasil perhitungan biaya operasi kendaraan per kilometer, microbus sebesar Rp. 4.000 per kilometer. Total keseluruhan biaya operasional kendaraan angkutan antar jemput per tahun untuk 17 unit kendaraan sebesar Rp. 5.975.220.122, diproyeksikan pendapatan tersebut dengan tingkat pertumbuhan rata-rata inflasi 2,94% dari tahun 2022 - 2031, dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. BOK Angkutan Antar Jemput

Pendapatan Usaha Perusahaan

1. Angkutan Wisata

Berdasarkan hasil kuisioner wawancara yang dilakukan diperoleh pendapatan PT. Penjor Bali Transport berasal dari angkutan wisata tahun 2019 sejumlah Rp. 6.896.800.000. Proyeksi pendapatan Angkutan Wisata dihitung menggunakan data rata-rata tingkat pertumbuhan pendapatan, dimana tahun 2019 sebagai data tahun dasar. Dari perhitungan pendapatan pada tahun

2019 sebagai tahun dasar, kemudian dilakukan proyeksi pendapatan dari tahun 2022 sampai tahun 2036. Pada tahun 2020 dan tahun 2021 diasumsikan perekonomian belum kembali normal dan tahun 2022 perekonomian kembali normal. Dalam perhitungan ini tidak menggunakan data tahun 2020, karena data tersebut tidak signifikan untuk memproyeksi pendapatan sebagai tahun dasar, serta perhitungan pendapatan tidak memperhitungkan harga per paket perjalanan atau per orang, sehingga pada perhitungan proyeksi pendapatan yang akan dikeluarkan sampai usia umur teknis kendaraan adalah pendapatan total pertahun ditambah nilai pendapatan dengan rata-rata persentase tingkat pertumbuhan pendapatan tahun 2014 sampai dengan 2019 sebesar 3,8% berdasarkan data pendapatan dari PT. Penjor Bali Transport. Hasil proyeksi pendapatan dari tahun 2022 sampai dengan 2036 dapat dilihat pada Gambar 4. Didapat total pendapatan dari tahun 2022 - 2036 sebesar Rp. 1.562.035.827.201.



Gambar 4. Pendapatan Usaha Angkutan Wisata

2. Angkutan Antar Jemput

Angkutan antar jemput mempunyai tarif paket perjalanan diantaranya Denpasar-Lumajang PP Rp. 210.000, Denpasar-Banyuwangi PP Rp. 180.000, Denpasar-Jember Rp. 190.000, Denpasar-Surabaya PP Rp. 220.000, Denpasar-Malang PP Rp. 220.000. Perusahaan tersebut tidak memiliki cabang diluar maupun dalam Provinsi Bali, namun home base untuk angkutan antar jemput dititipkan di setiap agen perusahaan yang ada di Lumajang, Banyuwangi, Jember, Surabaya, dan Malang. Berdasarkan hasil wawancara dengan PT. Penjor Bali Transport, harga paket perjalanan meningkat Rp. 10.000 selama 2 tahun ke belakang sehingga diasumsi kenaikan harga paket perjalanan sebesar Rp. 10.000/2 tahun. Selanjutnya dilakukan perhitungan proyeksi penumpang, dengan mencari rata-rata tingkat pertumbuhan penumpang yang berbeda tergantung setiap rute perjalanan dari data tahun 2014 sampai dengan 2019. Hasil proyeksi penumpang pertahun dikalikan dengan paket perjalanan, sehingga diperoleh pendapatan per tahun setiap rute perjalanan. Gambar 5 menunjukkan peningkatan pendapatan dari tahun 2022 sampai dengan 2031, diperoleh total keseluruhan pendapatan dari tahun 2022 - 2031 sebesar Rp. 148.324.434.698.



Gambar 5. Pendapatan Usaha Angkutan Antar Jemput

Analisis Kelayakan Finansial

1. Angkutan Wisata

Hasil analisis kelayakan finansial didapat NPV sebesar Rp Rp. 100.640.493.054 > 0, nilai BCR yaitu 1,95 > 1, IRR sebesar 42,478% > MARR 15%, dan nilai PBP selama 7 tahun 1 bulan lebih kecil daripada umur rencana yaitu 15 tahun. Dapat dikatakan angkutan wisata layak secara finansial.

2. Angkutan Antar Jemput

Hasil analisis kelayakan finansial didapat NPV sebesar Rp Rp. 734.194.558 > 0, BCR sebesar 1,02 > 1, IRR sebesar 19,649% > MARR 15%, dan nilai PBP selama 6 tahun 4 bulan lebih kecil daripada umur rencana yaitu 10 tahun. Dapat dikatakan angkutan antar jemput layak secara finansial.

Analisis Sensitivitas

Analisis sensitivitas pada Angkutan Wisata dan Angkutan Antar Jemput PT. Penjor Bali Transport dilakukan perhitungan trial and error terhadap perubahan pendapatan maupun biaya, dengan dilakukan tiga (3) kondisi sensitivitas yaitu: (1) Dengan pendapatan tetap dan biaya meningkat. (2) Dengan pendapatan meningkat dan biaya tetap. (3) Dengan pendapatan dan biaya sama-sama meningkat. Berdasarkan perhitungan analisis sensitivitas yang telah dilakukan maka didapatkan hasil analisis sensitivitas sebagai berikut:

1. Hasil sensitivitas angkutan wisata, dengan biaya naik 101% dan pendapatan tetap investasi sudah tidak layak. Demikian dengan pendapatan turun 50% dan biaya tetap, pendapatan turun 34% dan biaya mengalami kenaikan hingga 34%, investasi tersebut tidak layak. Hal tersebut karena nilai NPV < 1, BCR < 0, dan IRR < MARR
2. Hasil sensitivitas angkutan antar jemput, dengan biaya naik 3% dan pendapatan tetap investasi sudah tidak layak. Demikian dengan pendapatan turun 3% dan biaya tetap, pendapatan turun 1,5% dan biaya mengalami kenaikan hingga 1,5% investasi tersebut tidak layak, Hal tersebut karena nilai NPV < 1, BCR < 0, dan IRR < MARR.

V. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Besarnya Biaya Operasional Kendaraan

a. Angkutan Wisata

Jenis kendaraan bus besar sebanyak 3 unit kendaraan, kapasitas 45-50 seat biaya operasional kendaraan per bus per tahun + margin 15% sebesar Rp. 514.080.836, jenis bus sedang sebanyak 4 unit kendaraan, kapasitas 35 seat biaya operasional kendaraan per bus per tahun + margin 15% sebesar Rp. 484.331.339, dan jenis bus sedang sebanyak 5 unit kendaraan, kapasitas 31 seat biaya operasional kendaraan per bus per tahun + margin 15% sebesar Rp. 459.963.190. Jadi total keseluruhan biaya operasional kendaraan angkutan wisata 12 unit kendaraan per tahun, yaitu sebesar Rp. 5.937.007.065.

b. Angkutan Antar Jemput

Jenis kendaraan microbus sebanyak 17 unit kendaraan, kapasitas 13 seat biaya operasional kendaraan per bus per tahun + margin 15% sebesar Rp. 342.211.581. Jadi total keseluruhan biaya operasional kendaraan angkutan antar jemput 17 unit kendaraan per tahun, yaitu sebesar Rp. 5.975.220.122

2. Besarnya pendapatan usaha

a. Angkutan Wisata

Besarnya pendapatan selama umur teknis kendaraan yaitu 15 tahun di PT. Penjor Bali Transport ialah pada Tahun 2019 sebesar Rp. 6.896.800.000. Dengan menggunakan proyeksi pertumbuhan pendapatan dengan menggunakan rata-rata pertumbuhan pendapatan dari tahun 2014 sampai dengan 2019 sebesar 3,8%, maka pada tahun 2022 sampai dengan 2036 diproyeksikan dengan total pendapatan, yaitu sebesar Rp. 1.562.035.827.201

b. Angkutan Antar Jemput

Besarnya pendapatan selama umur teknis kendaraan yaitu 10 tahun di PT. Penjor Bali Transport ialah dengan memproyeksi pertumbuhan penumpang dengan menggunakan rata-rata pertumbuhan penumpang dari tahun 2014 sampai dengan 2019 setiap rute perjalanan dikalikan harga paket perjalanan antar jemput tersebut, serta mengalami kenaikan harga paket perjalanan tiap 2 tahun sebesar Rp. 10.000. Maka pada tahun 2022 sampai dengan 2036 diproyeksikan pertumbuhan penumpang serta dikalikan harga paket perjalanan dengan total keseluruhan pendapatan, yaitu sebesar Rp. 148.324434.698

3. Dari hasil analisis kelayakan finansial diperoleh sebagai berikut:

a. Angkutan Wisata

Kelayakan finansial dari pengeoperasian angkutan wisata dengan tingkat suku bunga 15% per tahun, dengan menggunakan tingkat pertumbuhan pendapatan diperoleh hasil sebagai berikut: Nilai NPV sebesar Rp. 100.640.493.054 yang nilainya lebih besar daripada nol (0), Nilai BCR sebesar 1,95 nilainya lebih besar dari 1, Nilai IRR sebesar 42,478% lebih besar dari MARR yang ditetapkan yaitu 15% dan nilai PBP selama 7 tahun 1 bulan lebih kecil daripada umur rencana yaitu 15 tahun. Maka investasi ini dikategorikan layak secara finansial. Hasil analisis sensitivitas yang dilakukan dengan perhitungan trial and eror dicari berapa persentase maksimum sensitivitas terhadap kondisi biaya pengeluaran dan biaya pendapatan, dimana investasi tersebut bernilai tidak layak. Hasil perhitungan tersebut didapat biaya pengeluaran naik 101% dan biaya pendapatan tetap, biaya pengeluaran tetap

dan biaya pendapatan turun 50%, biaya pengeluaran naik 34% dan biaya pendapatan turun 34%.

b. Angkutan Antar Jemput

Kelayakan finansial dari pengeoperasian angkutan wisata dengan tingkat suku bunga 15% per tahun, dengan menggunakan tingkat pertumbuhan pendapatan diperoleh hasil sebagai berikut: Nilai NPV sebesar Rp. 734.194.558 yang nilainya lebih besar daripada nol (0), Nilai BCR sebesar 1,02 yang nilainya lebih besar dari 1, Nilai IRR sebesar 19,649% lebih besar dari MARR yang ditetapkan yaitu 15% dan nilai PBP 6 tahun 4 bulan lebih kecil daripada umur rencana yaitu 10 tahun. Maka investasi ini dikategorikan layak secara finansial. Hasil analisis sensitivitas yang dilakukan dengan perhitungan *trial and error* dicari berapa persentase maksimum sensitivitas terhadap kondisi biaya pengeluaran dan biaya pendapatan, dimana investasi tersebut bernilai tidak layak. Hasil perhitungan tersebut didapat biaya pengeluaran naik 3% dan biaya pendapatan tetap, biaya pengeluaran tetap dan biaya pendapatan turun 3%, biaya pengeluaran naik 1,5% dan biaya pendapatan turun 1,5%.

4. Besarnya kerugian pendapatan usaha pada kondisi riil (pendemi *Covid-19*) dan kondisi normal:

a. Angkutan Wisata

Total pendapatan pada kondisi riil (pendemi *Covid-19*) sebesar Rp. 3.807.187.800 12bus/2tahun, total pendapatan kondisi normal sebesar Rp. 14.589.794.179 12bus/2tahun. Sedangkan kerugian dari pendapatan angkutan wisata sebesar -Rp. 10.782.606.379 12bus/2tahun dari tahun 2020 sampai dengan 2021

b. Angkutan Antar Jemput

Total pendapatan pada kondisi riil (pendemi *Covid-19*) sebesar Rp. 1.577.966.300 17angkutan/2tahun, total pendapatan kondisi normal sebesar Rp. 18.444.768.615 17angkutan/2tahun. Sedangkan kerugian dari pendapatan angkutan wisata sebesar -Rp. 16.866.802.314 17angkutan/2tahun dari tahun 2020 sampai dengan 2021.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. (2020). Bali Dalam Angka 2020. *Book* (Vol. 7, Issue 1). Budiarnaya, P., Sia, A., & Babo, B. (2021). *Kajian Biaya Perjalanan Akibat Tundaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Hasanuddin Denpasar*. 4(2), 42–49.
- [2] Departemen Pekerjaan Umum. (2005). Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan Bagian I. *Departemen Pekerjaan Umum*.
- [3] Departemen Perhubungan RI. (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Penumpang di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*.
- [4] Emileo, G, Taufik, H, D. S. (2017). *EVALUASI KELAYAKAN FINANSIAL BUS TRANS METRO PEKANBARU KORIDOR VI TRAYEK TERMINAL BANDAR RAYA PAYUNG SEKAKI (BRPS) – PANDAU*. 1999(December), 1–6.
- [5] Giatman, M. (2006). *Ekonomi Teknik*.
- [6] Kementerian Pekerjaan Umum. (2017). *Modul 1 Pemahaman Umum Studi Kelayakan Proyek Infrastruktur*.
- [7] Kementrian Perhubungan. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. In *Mentri Perhubungan Republik Indonesia*.
- [8] Lestari, D.A. (2016). *Perencanaan dan Kajian Kelayakan Finansial Angkutan Wisata (City Tour) di Kota Denpasar*. Udayana University.
- [9] Wirasutama, C. P., Suthanaya, P. A., & Wedagama, D. M. P. (2014). Analisis Kelayakan Investasi Angkutan Pariwisata Di Propinsi Bali. *Jurnal Spektran*, 3(1), 10–19.