

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
INTISARI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Pertanyaan Penelitian.....	5
1.4 Tujuan Penelitian.....	5
1.5 Manfaat Penelitian	6
1.6 Lingkup Penelitian.....	6
1.7 Sistematika Penulisan	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Tinjauan Mengenai Pelabuhan	9
2.1.1 Pengertian Pelabuhan.....	9

2.1.2 Fungsi Pelabuhan.....	9
2.1.3 Jenis-jenis Pelabuhan.....	11
2.2 Tinjauan Mengenai Perbankan.....	12
2.2.1 Pengertian Perbankan.....	12
2.2.2 Macam-macam Risiko di Perbankan.....	13
2.3 Tinjauan Mengenai Kredit.....	15
2.3.1 Pengertian Kredit.....	15
2.3.2 Unsur – Unsur Kredit.....	17
2.3.3 Tujuan dan Fungsi Kredit.....	18
2.3.4 Prinsip–prinsip dan Aturan dalam Kredit.....	19
2.3.5 Analisis Kredit.....	23
2.4 Capital Budgeting.....	24
2.5 Analisis Sensitivitas.....	28
2.6 Sistem Perkreditan BNI.....	28
2.6.1 Analisa Kredit.....	29
2.6.2 Persetujuan Kredit.....	31
2.6.3 Pemantauan Debitur.....	31
2.6.4 Penyelamatan dan Penyelesaian Kredit.....	31
BAB III.....	33
METODE PENELITIAN.....	33
3.1. Objek Penelitian.....	33
3.2. Metode Pengumpulan Data.....	33
3.2.1 Data Primer.....	34

3.2.2 Data Sekunder	35
3.3. Metode Analisis Data.....	36
3.4. Kerangka Pemikiran	38
BAB IV	40
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	40
4.1 Analisis Perusahaan	40
4.1.1 Analisis Profil Dan Riwayat Perusahaan	40
4.2 Analisis Teknis Operasional.....	42
4.2.1 Skema Proyek.....	42
4.2.2 Lingkup Proyek	43
4.2.3 Kondisi Eksiting Pelabuhan	45
4.2.4 Rencana Pengembangan Pelabuhan	48
4.2.5 Spesifikasi Teknis dan Operasional.....	51
4.2.6 Spesifikasi Layanan	51
4.3 Analisis Aspek Pasar	52
4.3.1 Gambaran Umum Wilayah	52
4.3.2 Pelabuhan Eksisting di Gorontalo	54
4.4 Hasil Analisis Keuangan	56
4.4.1 Analisis Laporan Keuangan Historis	56
4.4.2 Analisis Proyeksi Keuangan	59
4.4.2.1 Asumsi Anggaran Biaya Investasi	60
4.4.2.2 Asumsi Pendapatan	61
4.4.2.3 Asumsi Biaya	68

4.4.2.4 Asumsi Lain-lain.....	71
4.4.2.5 Proyeksi Laporan Keuangan.....	71
4.4.3 Hasil Analisis Kelayakan Proyek.....	78
4.4.3.1 Perhitungan Cost of Debt dan Cost of Equity.....	78
4.4.3.2 Perhitungan WACC (Weighted Average Cost of Capital)	
80	
4.4.3.3 Perhitungan Hasil Kelayakan Investasi.....	80
4.4.4 Hasil Analisis Sensitivitas.....	83
4.5 Analisis Risiko.....	85
4.5.1 Risiko Konstruksi.....	86
4.5.2 Risiko Pendapatan.....	87
4.5.3 Risiko Operasional & Kinerja.....	87
4.5.4 Risiko Perekonomian.....	88
BAB V.....	89
SIMPULAN DAN SARAN.....	89
5.1 Simpulan.....	89
5.2 Saran.....	90
5.2.1 PT Gorontalo Port.....	90
5.2.2 BNI.....	91
5.2.3 Akademisi.....	91
DAFTAR PUSTAKA.....	92
LAMPIRAN.....	93

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Fasilitas Pokok dan Penunjang Pelabuhan Gorontalo Port Eksisting ..	45
Tabel 4. 2 Rencana Pengembangan Pelabuhan	48
Tabel 4. 3 Spesifikasi Teknis dan Operasional	51
Tabel 4. 4 Standar Pelayanan Minimum Operasional Pelabuhan	51
Tabel 4. 5 Pelabuhan Eksisting di Provinsi Gorontalo	55
Tabel 4. 6 Laporan Laba Rugi Historis PT Gorontalo Port Rp. Juta.....	57
Tabel 4. 7 Neraca Keuangan Historis PT Gorontalo Port.....	58
Tabel 4. 8 Anggaran Biaya dan Komposisi Pembiayaan Pengembangan Pelabuhan PT Gorontalo Port.....	60
Tabel 4. 9 Asumsi Volume Pelabuhan PT Gorontalo Port	62
Tabel 4. 10 Rencana Tarif Jasa Pelabuhan PT Gorontalo Port	63
Tabel 4. 11 Proyeksi Pendapatan PT Gorontalo Port	65
Tabel 4. 12 Proyeksi Harga Pokok Pendapatan PT Gorontalo Port	68
Tabel 4. 13 Proyeksi Biaya Pemasaran, Umum, dan Administrasi PT Gorontalo Port.....	70
Tabel 4. 14 Proyeksi Laporan Laba Rugi PT Gorontalo Port	72
Tabel 4. 15 Proyeksi Neraca Keuangan PT Gorontalo Port.....	74
Tabel 4. 16 Proyeksi Rasio Keuangan PT Gorontalo Port.....	76
Tabel 4. 17 Hasil Perhitungan Kelayakan Investasi Pengembangan Pelabuhan PT Gorontalo Port	81
Tabel 4. 18 Hasil Analisa Sensitivitas	85

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Kerangka Pemikiran Penelitian	39
Gambar 4. 1 Skema KPBU Pengembangan Pelabuhan PT Gorontalo Port.....	43

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Perhitungan Kelayakan Investasi.....	93
Lampiran 2: Proyeksi Cashflow Perusahaan.....	96

INTISARI

ANALISIS KELAYAKAN INVESTASI UNTUK PEMBIAYAAN PENGEMBANGAN PELABUHAN PT GORONTALO PORT DI PT. BANK NEGARA INDONESIA

Christine Novalina Aritonang

20/465213/PEK/26216

Proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port dengan nilai proyek sebesar Rp.722.996.000.000,- (tujuh ratus dua puluh dua miliar Sembilan ratus Sembilan puluh enam juta rupiah) diharapkan dapat meningkatkan konektivitas dan juga memperlancar mobilitas orang dan arus barang sehingga dapat memajukan perekonomian daerah sekitar pelabuhan. Perbankan diharapkan dapat mendukung pembiayaan untuk proyek infrastruktur yang berjalan di Indonesia. Dengan pembiayaan bernilai besar untuk investasi infrastruktur angkutan laut, risiko kredit yang dihadapi bank juga akan semakin besar. Berdasarkan hal tersebut maka diperlakukan adanya evaluasi kelayakan investasi sebagai dasar pertimbangan dalam pengambilan keputusan pembiayaan dimana dilakukan juga analisis sensitivitas untuk menilai pembiayaan terhadap pengembangan pelabuhan ini dinilai layak apabila adanya penurunan penerimaan pendapatan, kenaikan biaya operasional usaha dan kenaikan tingkat suku bunga bank. Hasil analisis memberikan kesimpulan bahwa pembiayaan pada pengembangan pelabuhan dinilai layak dengan nilai PP, NPV, IRR dan PI yang memenuhi kriteria kelayakan investasi dan adanya penurunan pendapatan merupakan variabel yang paling sensitif dalam penilaian kelayakan proyek ini. Dalam pembiayaan pada pengembangan pelabuhan terdapat potensi risiko yang harus diwaspadai antara lain risiko konstruksi, risiko pendapatan, risiko operasional dan kinerja, dan risiko perekonomian. Atas risiko yang dapat terjadi dapat dikendalikan dengan beberapa mitigasi risiko yang dapat dilakukan perusahaan.

Kata kunci : Pelabuhan, Analisis Kelayakan, Analisis Sensitivitas

ABSTRACT

The port of PT Gorontalo Port development with initial investment Rp.722,996,000,000.- (seven hundred twenty two billion nine hundred and ninety six million rupiah) is expected to improve connectivity and also facilitate the mobility of people and the flow of goods so as to advance the economy of the surrounding area. Banking is expected to be able to support financing for ongoing infrastructure projects in Indonesia. With high-value financing for investment in sea transportation infrastructure, the credit risk faced by banks will also be even greater. Based on this, an evaluation of investment feasibility is treated as a basis for consideration in making financing decisions where a sensitivity analysis is also carried out to assess financing for the development of this port is considered feasible if there is a decrease in revenue receipts, an increase in business operating costs and an increase in bank interest rates. The results of the analysis conclude that financing for port development is considered feasible with PP, NPV, IRR and PI values that meet the investment feasibility criteria and a decrease in income is the most sensitive variable in assessing the feasibility of this project. In financing port development, there are potential risks that must be watched out for, including construction risks, revenue risks, operational and performance risks, and economic risks. The risks that can occur can be controlled with several risk mitigations that can be carried out by the company.

Keywords : Port, Feasibility Analysis, Sensitivity Analysis

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri pelabuhan merupakan salah satu sektor strategis dalam perekonomian nasional, karena memiliki peran penting dalam memfasilitasi perdagangan antar negara. Industri pelabuhan meliputi berbagai kegiatan seperti pengelolaan terminal, pengoperasian sarana dan prasarana pelabuhan, pemeliharaan jalan raya dan jembatan, pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan, pengembangan real estate, dan lain-lain.

Fungsi pelabuhan tertuang di dalam Undang-undang RI nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan serta perubahannya pada Peraturan Pemerintah nomor 64 tahun 2015, yakni sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, khususnya kelancaran perpindahan muatan angkutan laut dan darat, sehingga dibutuhkan perencanaan pembangunan pelabuhan yang tepat dan memenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, tata ruang sosial, keselamatan pelayaran, ekonomi, dan finansial.

Industri pelabuhan sangat berkaitan dengan perekonomian dan perdagangan luar negeri, sehingga dapat mempengaruhi stabilitas ekonomi suatu negara. Pembangunan pelabuhan merupakan salah satu upaya pemerintah Indonesia dalam peningkatan infrastruktur sistem transportasi nasional. Indonesia sebagai negara berkembang memiliki kebutuhan terhadap kelancaran muatan angkutan yaitu

angkutan darat serta angkutan laut yang sangat diperlukan untuk menunjang perkembangan seluruh sektor terutama perekonomian.

Industri pelabuhan di Indonesia memiliki perkembangan yang positif dalam beberapa tahun terakhir. Beberapa perkembangan tersebut antara lain:

1. Peningkatan Kapasitas: Pemerintah Indonesia sedang berupaya untuk meningkatkan kapasitas pelabuhan dengan memperluas fasilitas dan memperbaiki infrastruktur.
2. Modernisasi: Pemerintah juga sedang mengembangkan teknologi baru untuk mempermudah operasional pelabuhan dan meningkatkan efisiensi.
3. Pembangunan Pelabuhan Baru: Beberapa pelabuhan baru sedang dibangun di berbagai daerah di Indonesia untuk meningkatkan aksesibilitas dan memperluas cakupan pelayanan.
4. Kerjasama Internasional: Indonesia juga sedang membangun kerjasama dengan negara lain untuk meningkatkan perdagangan dan investasi di sektor pelabuhan.
5. Diversifikasi Produk: Indonesia sedang mengembangkan produk baru seperti logistik dan jasa pelabuhan untuk memperluas basis pelayanan dan meningkatkan pendapatan.

Berdasarkan catatan Kementerian Perhubungan, pada tahun 2020 terdapat 2.439 pelabuhan di Indonesia, jumlah ini meningkat 38,6% dibandingkan tahun sebelumnya dimana jumlah pelabuhan di Indonesia hanya sebanyak 1.760 pelabuhan. Sementara itu, sarana transportasi angkutan laut yang memanfaatkan pelabuhan, jumlahnya di Indonesia, sebanyak 93.737 unit pada 2020. Jumlah ini

terdiri dari 43.037 unit kapal barang, 4.506 unit kapal penumpang, dan 46.194 unit kapal ikan. Total sarana angkutan laut pada 2020, meningkat 14,2% dibanding tahun sebelumnya yang sebesar 82.082 unit. Hingga saat ini infrastruktur angkutan laut akan berlanjut guna meningkatkan konektivitas dan juga memperlancar mobilitas orang dan arus barang sehingga dapat memajukan perekonomian nasional dan daerah.

Sehubungan dengan adanya peluang dan perkembangan tersebut, PT Gorontalo Port akan melakukan pengembangan pembangunan pelabuhan yang ada di Gorontalo Utara. Adapun rencana pengembangan pelabuhan ini akan dilaksanakan dalam 2 (dua) tahap, dimana Tahap I (Tahun 2023 hingga Tahun 2026), dan tahap II (2031 dan 2032). Proyek pembangunan Tahap I pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port ini memiliki nilai proyek sebesar Rp.722.996.000.000,- dan dalam pengembangan pembangunan pelabuhan ini PT Gorontalo Port mengajukan permohonan dukungan pembiayaan dari BNI

PT Gorontalo Port didirikan pada tanggal 26 Juli 2021 dihadapan Notaris di Kota Tangerang berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT Gorontalo Port Nomor 72. PT Gorontalo Port merupakan perseroan yang berkedudukan di Jakarta Timur, DKI Jakarta. Berdasarkan akta pendiriannya, maksud dan tujuan perusahaan ini adalah berusaha dalam bidang pengangkutan dan pergudangan, dengan modal dasar perseroan berjumlah Rp20.000.000.000,- (dua puluh milyar rupiah) yang terbagi atas 20.000.000,- (dua puluh juta lembar saham dengan nilai nominal per lembar saham sebesar Rp1.000,- (seribu rupiah). Dari modal dasar tersebut telah

ditempatkan dan disetor 25% atau senilai Rp5.000.000.000,- oleh para pendiri yang telah mengambil bagian saham.

Dengan adanya permohonan pembiayaan kepada BNI dari PT Gorontalo Port untuk pembangunan pengembangan pelabuhan tersebut, maka BNI perlu melakukan serangkaian proses analisis, penilaian, dan persetujuan fasilitas kredit kepada PT Gorontalo Port. Permohonan pembiayaan PT Gorontalo Port kepada BNI termasuk dalam segmen *corporate banking* karena nilai proyek yang mencapai Rp.722.996.000.000,-. Pada segmen *corporate banking*, BNI banyak memberikan pembiayaan kepada perusahaan-perusahaan yang mempunyai usaha skala nasional yang mempunyai penyerapan tenaga kerja besar, sebagai contoh industri sektor perkebunan, manufaktur, properti, dan lainnya. BNI juga melakukan pembiayaan pembangunan pada sektor infrastruktur seperti jalur kereta api, jalan tol, pembangkit listrik, pelabuhan, dan sektor usaha lainnya.

1.2 Rumusan Masalah

Berlandaskan uraian pada latar belakang, BNI perlu melakukan serangkaian proses terhadap permohonan PT Gorontalo Port untuk dapat diberikan pembiayaan dan perlu diketahui analisis kelayakan pemberian kredit terhadap proyek pengembangan pelabuhan yang berlokasi di Gorontalo Utara, Propinsi Gorontalo yang akan dikerjakan oleh PT Gorontalo Port tersebut.

Analisis yang digunakan dalam proses pemberian kredit meliputi analisis industri, analisis legalitas, analisis manajemen, analisis keuangan, analisis kelayakan proyek, dan analisis jaminan kredit. Semua hal tersebut akan menjadi

batasan dalam penelitian tersebut. Pengamatan yang dilakukan adalah proses saat analisis permohonan kredit di BNI.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Pertanyaan penelitian yang dapat disusun dengan dasar latar belakang dan rumusan masalah antara lain:

- a. Apakah rencana pembiayaan proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port secara keuangan layak untuk dibiayai oleh BNI?
- b. Seberapa besar sensitivitas kelayakan proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port melalui analisis sensitivitas?
- c. Apa saja sumber-sumber risiko dan bagaimana cara memitigasi proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini sebagai berikut,

- a. Mengidentifikasi rencana pembiayaan proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port secara keuangan layak untuk dibiayai oleh BNI.
- b. Menganalisis faktor kesuksesan kelayakan pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port melalui analisis sensitivitas.
- c. Mengetahui sumber-sumber risiko dan cara mitigasi proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut,

- a. Memberikan informasi atau masukan yang dapat bermanfaat pada BNI untuk dijadikan pertimbangan dalam keputusan kredit untuk pembiayaan proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port.
- b. Sebagai bahan evaluasi bagi PT Gorontalo Port dalam pengembangan dan pengoperasian pelabuhan.
- c. Memberikan referensi/gambaran bagi kalangan akademisi mengenai studi kelayakan perbankan dalam pembiayaan proyek investasi.

1.6 Lingkup Penelitian

Penelitian dilaksanakan dalam rangka pengambilan keputusan investasi pada proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port. Penelitian ini hanya dilakukan pada PT Gorontalo Port yang saat ini akan dibiayai untuk proyek pengembangan pelabuhan oleh PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, sedangkan hal yang akan dilakukan analisis adalah aspek finansial dan non finansial atas kelayakan pemberian kredit untuk proyek pengembangan pelabuhan di Gorontalo Utara.

Analisis dilakukan secara deskriptif kualitatif dalam pemberian kredit yaitu meliputi analisis keuangan dan analisis kelayakan proyek. Semua hal tersebut akan menjadi batasan dalam penelitian tersebut. Pengamatan yang dilakukan adalah proses saat analisis permohonan kredit di BNI.

1.7 Sistematika Penulisan

Tesis ini merupakan studi kasus pada proyek pengembangan pelabuhan yang dilakukan oleh penulis pada objek yang akan diteliti yang ditulis dalam susunan bab dimana terdiri dari lima bab, dan di dalamnya terdapat sub-sub bab.

Sistematika penulisan secara garis besar adalah sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan

Bab pendahuluan menjelaskan latar belakang dari penelitian, perumusan masalah, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, lingkup penelitian serta sistematika dari penulisan.

BAB II: Landasan Teori

Bab landasan teori menjelaskan tentang teori terkait yang menjadi landasan teori yang digunakan oleh penulis dan berkaitan dengan penelitian.

BAB III : Metode Penelitian

Bab metode penelitian ini berisi mengenai bagaimana penulis memberikan batasan atas penelitian, metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian serta gambaran umum perusahaan yaitu PT Gorontalo Port.

BAB IV : Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab hasil penelitian dan pembahasan berisikan hasil dari pengolahan data serta analisisnya. Berisikan analisis dari hasil yang didapatkan dalam penelitian ini serta interpretasinya.

BAB V : Kesimpulan dan Saran

Bab kesimpulan dan saran memberikan kesimpulan, keterbatasan, implikasi dari hasil penelitian serta saran untuk perusahaan, instansi terkait dan peneliti selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Mengenai Pelabuhan

2.1.1 Pengertian Pelabuhan

Berdasarkan Undang-undang no. 17 tahun 2018 tentang Pelayaran, Pelabuhan didefinisikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

2.1.2 Fungsi Pelabuhan

Fungsi pelabuhan menurut Lasse (2014) terdapat 4 (empat) yaitu sebagai fungsi *Gateway*, *Link*, *Interface*, dan *Industrial Entity*.

1. *Gateway*

Berawal dari kata pelabuhan atau port yang berasal dari kata latin porta telah bermakna sebagai pintu gerbang atau gateway. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi

prosedur kepabeanan dan kakarantinaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

2. *Link*

Dari batasan pengertian yang telah di paparkan terdahulu, keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

3. *Interface*

Barang muatan yang di angkut via maritime transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kai dipelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk/kereta api atau truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*).

4. *Industrial Entity*

Pelabuhan yang di selenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhan (*Pilotage, towage,*

stevedoring, storage, bonded, warehouse, container, bulk, tanker, cruises, bunkering, water supply).

2.1.3 Jenis-jenis Pelabuhan

Menurut Undang-undang no. 17 tahun 2018 tentang Pelayaran, jenis pelabuhan berdasarkan cakupan kegiatan angkutan laut yang dilayani dibagi menjadi pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dan pelabuhan pengumpan.

1. Pelabuhan Utama

Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

2. Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

3. Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan

laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

2.2 Tinjauan Mengenai Perbankan

2.2.1 Pengertian Perbankan

Menurut Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1998 tentang perbankan, usaha perbankan meliputi tiga kegiatan, yaitu menghimpun dana, menyalurkan dana, dan memberikan jasa bank lainnya. Kegiatan menghimpun dan menyalurkan dana merupakan kegiatan pokok bank sedangkan memberikan jasa bank lainnya hanya kegiatan pendukung. Kegiatan menghimpun dana, berupa mengumpulkan dana dari masyarakat dalam bentuk simpanan giro, tabungan, dan deposito.

Terlepas dari fungsi-fungsi perbankan yang utama atau turunannya, maka yang perlu diperhatikan untuk dunia perbankan, ialah tujuan secara filosofis dari eksistensi bank di Indonesia. Hal ini sangat jelas tercermin dalam Pasal empat (4) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perbankan yang menjelaskan, ”Perbankan Indonesia bertujuan menunjang pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan pemerataan, pertumbuhan ekonomi, dan stabilitas nasional ke arah peningkatan kesejahteraan rakyat banyak”. Meninjau lebih dalam terhadap kegiatan usaha bank, maka bank (perbankan) Indonesia dalam melakukan usahanya harus didasarkan atas asas demokrasi ekonomi yang

menggunakan prinsip kehati-hatian. Hal tersebut tergambar bahwa secara filosofis bank memiliki fungsi makro dan mikro terhadap proses pembangunan bangsa (Kasmir, 2010).

2.2.2 Macam-macam Risiko di Perbankan

Risiko–risiko yang menempel pada bank sebagai institusi finansial antara lain (Peraturan Bank Indonesia 11/ 25 /PBI/2009, 2009):

1. Risiko Kepatuhan

Risiko yang timbul akibat Bank tidak mematuhi dan/atau tidak melaksanakan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku. Sumber Risiko Kepatuhan antara lain timbul karena kurangnya pemahaman atau kesadaran hukum terhadap ketentuan maupun standar bisnis yang berlaku umum.

2. Risiko Kredit

Risiko kredit adalah risiko akibat kegagalan debitur dan/atau pihak lain dalam memenuhi kewajiban kepada Bank. Seluruh aktivitas bank secara umumnya memiliki risiko kredit khususnya yang kinerjanya bergantung pada kinerja pihak lawan (*counterparty*), penerbit (*issuer*), atau kinerja peminjam dana.

3. Risiko Likuiditas

Risiko akibat ketidakmampuan Bank untuk memenuhi kewajiban yang jatuh tempo dari sumber pendanaan arus kas, dan/atau dari aset likuid berkualitas tinggi yang dapat diagunkan, tanpa mengganggu

aktivitas dan kondisi keuangan Bank. Risiko ini disebut juga Risiko likuiditas pendanaan (*funding liquidity risk*).

4. Risiko Operasional

Risiko akibat ketidakcukupan dan/atau tidak berfungsinya proses internal, kesalahan manusia, kegagalan sistem, dan/atau adanya kejadian eksternal yang mempengaruhi operasional Bank. Sumber risiko ini antara lain oleh sumber daya manusia, proses, sistem, dan kejadian eksternal.

5. Risiko Pasar

Risiko pada posisi neraca dan rekening administratif termasuk transaksi derivatif, akibat perubahan dari kondisi pasar, termasuk Risiko perubahan harga option. Risiko Pasar meliputi antara lain Risiko suku bunga, Risiko nilai tukar, Risiko ekuitas, dan Risiko komoditas. Risiko ini dapat berasal baik dari posisi *trading book* maupun posisi *banking book*.

6. Risiko Hukum

Risiko yang timbul akibat tuntutan hukum dan/atau kelemahan aspek yuridis. Risiko ini juga dapat timbul antara lain karena ketiadaan peraturan perundang-undangan yang mendasari atau kelemahan perikatan, seperti tidak dipenuhinya syarat sahnya kontrak atau agunan yang tidak memadai.

7. Risiko Reputasi

Risiko akibat menurunnya tingkat kepercayaan stakeholder yang bersumber dari persepsi negatif terhadap Bank. Salah satu pendekatan yang digunakan dalam mengkategorikan sumber Risiko Reputasi bersifat tidak langsung (*below the line*) dan bersifat langsung (*above the line*).

8. Risiko Strategis

Risiko akibat ketidaktepatan Bank dalam mengambil keputusan dan/atau pelaksanaan suatu keputusan strategis serta kegagalan dalam mengantisipasi perubahan lingkungan bisnis. Sumber Risiko Strategis antara lain ditimbulkan dari kelemahan dalam proses formulasi strategi dan ketidaktepatan dalam perumusan strategi, ketidaktepatan dalam implementasi strategi, dan kegagalan mengantisipasi perubahan lingkungan bisnis.

2.3 Tinjauan Mengenai Kredit

2.3.1 Pengertian Kredit

Menurut Rachmadi Usman (2001:236) istilah kredit berasal dari bahasa latin “*credere*” yang kesemuanya berarti kepercayaan (dalam bahasa inggris *faith* dan *trust*). Dapat dikatakan bahwa kreditur dalam hubungan perkreditan dengan debitor mempunyai suatu kepercayaan, bahwa debitor dalam waktu dan dengan syarat-syarat yang telah disetujui bersama, dapat mengembalikan atau membayar kembali kredit yang bersangkutan. Dengan

demikian, dasar dari pada kredit adalah kepercayaan. Dilihat dari sudut pandang ekonomi menurut Johannes Ibrahim (2004:17), kredit diartikan sebagai penundaan pembayaran karena pengembalian atas penerimaan uang dana atau suatu barang tidak dilakukan bersamaan pada saatnya menerima, melainkan pengembaliannya dilakukan pada masa tertentu yang akan datang.

Pengertian kredit secara tegas tertuang dalam ketentuan Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 (selanjutnya disebut UU Perbankan) yang menyebutkan kredit adalah penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan pinjam-meminjam antara bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam melunasi utangnya setelah jangka waktu dengan pemberian bunga.

Menurut Supramono (1995) kredit merupakan perjanjian pinjam-meminjam uang antara bank sebagai kreditur dengan nasabah sebagai debitur. Dalam perjanjian ini bank sebagai pemberi kredit percaya terhadap nasabahnya dalam jangka waktu yang disepakatinya akan dikembalikan (dibayar) lunas. Tenggang waktu antara pemberian dan penerimaan kembali prestasi ini menurut Edy Putra (dalam Supramono, 1995) merupakan suatu hal yang abstrak, dan sukar diraba.

2.3.2 Unsur – Unsur Kredit

Kredit yang diberikan oleh suatu lembaga keuangan atau perusahaan kredit merupakan pemberian kepercayaan. Berdasarkan hal tersebut di atas, maka unsur – unsur kredit adalah (Thomas. S, dkk, 1998:14)

1. Kepercayaan adalah keyakinan dari pemberi kredit bahwa prestasi yang diberikannya baik dalam bentuk uang, barang, atau jasa akan benar-benar diterimanya akan kembali dalam jangka waktu tertentu di masa yang akan datang.
2. Waktu adalah periode yang memisahkan antara pemberian prestasi dengan kontra prestasi yang akan datang. Dalam unsur waktu ini, terkandung pengertian nilai dari uang yaitu uang yang ada sekarang lebih tinggi dari nilai uang yang akan diterima pada masa yang akan datang.
3. *Degree of Risk* adalah risiko yang akan dihadapi sebagai akibat dari adanya tenggang waktu yang memisahkan antara pemberian prestasi dengan kontra prestasi yang akan diterima kemudian hari. Semakin panjang jangka waktu suatu kredit semakin besar risikonya tidak tertagih, demikian pula sebaliknya. Resiko ini menjadi tanggungan bank, baik resiko yang disengaja maupun resiko yang tidak disengaja
4. Balas Jasa atau Prestasi adalah keuntungan atas pemberian suatu kredit atau fase tersebut yang kita kenal dengan bunga. Balas jasa dalam bentuk bunga dan administrasi kredit ini merupakan keuntungan Bank. Kredit secara etimologis berasal dari kata *credere*

atau *creditium* yang dalam Bahasa Yunani *credere* berarti kepercayaan, sedangkan dalam Bahasa latin *credetium* berarti kepercayaan akan kebenaran. Inti dari kata tersebut adalah kepercayaan dimana tanpa ada kepercayaan maka tidak akan ada pemberian kredit dari pemberi kredit kepada penerima kredit.

2.3.3 Tujuan dan Fungsi Kredit

Menurut Iskandar (2013), tujuan kredit ditinjau dari berbagai pihak adalah sebagai berikut:

1. Bagi Bank
 - a. Sebagai sumber utama pendapatan bank
 - b. Sebagai instrumen bank untuk pemasaran produk perbankan lainnya.
 - c. Mendorong pertumbuhan dan perkembangan ekonomi.
 - d. Instrumen untuk memelihara likuiditas, rentabilitas, dan solvabilitas.
2. Bagi Pengusaha
 - a. Memperlancar usaha dan meningkatkan performance perusahaan.
 - b. Meningkatkan volume usaha dan menjamin kelangsungan hidup perusahaan.
 - c. Motivasi meningkat

3. Bagi Masyarakat atau Pemerintah
 - a. Instrumen kebijakan ekonomi dan moneter
 - b. Arus dan daya guna uang meningkat dan menghidupkan ekonomi pasar.
 - c. Produksi, perdagangan, distribusi, dan konsumsi secara makro akan meningkat.
 - d. Membantu penggunaan sumber alam secara efisien.

2.3.4 Prinsip-prinsip dan Aturan dalam Kredit

Menurut Kasmir (2000:91-95) dalam pemberian kredit kepada nasabah/calon debitur Bank harus memperhatikan prinsip-prinsip pemberian kredit yang benar. Yang dimaksud adalah sebelum memberikan fasilitas kredit maka Bank harus merasa yakin terlebih dahulu bahwa kredit yang diberikan benar-benar akan kembali. Ada beberapa prinsip – prinsip penilaian kredit yang sering dilakukan antara lain analisis 5C, analisis 7P, dan studi kelayakan. Prinsip pemberian kredit ini akan memperhatikan dengan analisis 5 C + 1 C (Suyatno: 2013) dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. *Character*, merupakan suatu data dan gambaran tentang kepribadian dari calon pelanggan seperti sifat-sifat pribadi, kebiasaan, cara hidup, keadaan, dan latar belakang keluarga maupun hobi dan kesenangannya.

2. *Collateral* adalah jaminan atau asset yang dimiliki oleh peminjam yang secara ketentuan dapat disita apabila ternyata debitur benar-benar tidak bisa memenuhi kewajibannya.
3. *Capital* merupakan kondisi atau jumlah modal atau kekayaan yang dimiliki oleh peminjam atau debitur.
4. *Capacity* merupakan suatu bentuk penilaian kepada calon peminjam mengenai kemampuan melunasi kewajiban-kewajibannya dari kegiatan usaha yang dilakukannya atau dari arus kas yang dihasilkan yang akan dibiayai dengan kredit dari bank.
5. *Condition of Economics*, kredit yang akan diberikan juga perlu mempertimbangkan kondisi faktor ekonomi baik secara makro maupun sektor industri, yang dikaitkan dengan prospek usaha calon debitur.
6. *Constraints* adalah prinsip ini menunjukkan sejauh mana perusahaan yang menjadi calon debitur atau debitur dapat melunasi kewajibannya dan menjalankan perusahaan di saat-saat kondisi perusahaan sedang sulit baik yang disebabkan kondisi internal maupun eksternal.

Sedangkan prinsip pemberian kredit melalui penilaian dengan 7 P kredit adalah sebagai berikut:

1. *Personality*

Menilai nasabah dari segi kepribadiannya atau tingkah lakunya sehari-hari maupun masa lalunya. *Personality* juga mencakup sikap,

emosi, tingkah laku dan tindakan nasabah dalam menghadapi suatu masalah. *Personality* dapat diartikan hampir sama dengan *character* dari 5 C.

2. *Party*

Mengklasifikasikan nasabah ke dalam klasifikasi tertentu atau golongan-golongan tertentu berdasarkan modal, loyalitas serta karakternya. Sehingga nasabah dapat digolongkan ke golongan tertentu dan akan mendapatkan fasilitas kredit yang berbeda pula dari bank. Kredit untuk pengusaha lemah sangat berbeda dengan kredit untuk pengusaha yang kuat modalnya, baik dari segi jumlah, bunga dan persyaratan lainnya.

3. *Purpose*

Untuk mengetahui tujuan nasabah dalam mengambil kredit, termasuk jenis kredit yang diinginkan nasabah. Tujuan pengambilan kredit dapat bermacam-macam apakah tujuan untuk konsumtif atau untuk tujuan produktif atau untuk tujuan perdagangan.

4. *Prospect*

Untuk menilai usaha nasabah di masa yang akan datang apakah menguntungkan atau tidak, atau dengan kata lain mempunyai prospek atau sebaliknya. Hal ini penting mengingat jika suatu fasilitas kredit yang dibiayai tanpa mempunyai prospek, bukan hanya bank yang akan rugi akan tetapi juga nasabah.

5. *Payment*

Adalah ukuran bagaimana cara nasabah mengembalikan kredit yang telah diambil atau dari sumber mana saja dana untuk pengembalian kredit yang diperolehnya. Semakin banyak sumber penghasilan debitur maka akan semakin baik. Sehingga jika salah satu usahanya merugi akan dapat ditutupi oleh sektor lainnya.

6. *Profitability*

Adalah bagaimana kemampuan nasabah dalam mencari laba. *Profitability* diukur dari period ke periode apakah akan tetap sama atau akan semakin meningkat, apalagi dengan tambahan kredit yang akan diperolehnya dari Bank.

7. *Protection*

Bagaimana menjaga kredit yang disalurkan oleh Bank namun melalui suatu perlindungan. Perlindungan dapat berupa jaminan barang atau orang atau jaminan asuransi.

Disamping menilai pemberian kredit melalui prinsip 5C + 1C dan 7P, prinsip penilaian kredit dapat pula dilakukan dengan studi kelayakan, terutama untuk kredit dalam jumlah yang relatif besar. Adapun penilaian kredit dengan studi kelayakan meliputi:

1. *Aspek Hukum*

Adalah aspek untuk menilai keabsahan dan keaslian dokumen – dokumen atau surat-surat yang dimiliki oleh nasabah dan calon

debitur beberapa contoh diantaranya akte notaris, izin usaha atau sertifikat tanah dan dokumen atau surat lainnya.

2. Aspek Pasar dan Pemasaran

Adalah aspek untuk menilai prospek usaha nasabah sekarang dan di masa yang akan datang.

3. Aspek Keuangan

Adalah aspek untuk menilai kemampuan calon nasabah dalam membiayai dan mengelola usahanya. Dari aspek ini akan tergambar berapa besar biaya dan pendapatan yang akan dikeluarkan dan diperolehnya. Penilaian aspek ini dengan menggunakan rasio-rasio keuangan.

4. Aspek Operasi/Teknis

Aspek untuk menilai tata letak ruangan, lokasi usaha dan kapasitas produksi suatu usaha yang tercermin dari sarana dan prasarana yang dimilikinya.

5. Aspek Manajemen

Adalah aspek untuk menilai sumber daya manusia yang dimiliki oleh perusahaan untuk mendukung operasional usaha.

2.3.5 Analisis Kredit

Sebelum memberikan kredit kepada calon debitur atau tambahan fasilitas kredit suatu bank akan melakukan analisis kredit terlebih dahulu untuk mengetahui kelayakan pemberian kredit, jenis kredit yang akan

diberikan, dan bagaimana pemberian kredit dilaksanakan. Analisis kredit adalah suatu kajian yang dilakukan untuk mengetahui kelayakan dari suatu permasalahan kredit. Melalui hasil analisis kreditnya, dapat diketahui apakah usaha nasabah bank layak (*feasible*) dan menguntungkan (*profitable*), serta kredit dapat dilunasi tepat waktu.

2.3.6 *Capital Budgeting*

Sebuah perusahaan dalam melakukan suatu investasi, terlebih dahulu melakukan perhitungan penganggaran modal/kelayakan investasi. Karena untuk suatu investasi, perusahaan harus memperhitungkan kelayakan investasi (terutama untuk investasi skala besar) dan lebih dari satu tahun sehingga modal/uang yang dikeluarkan akan menghasilkan *return* yang diharapkan oleh *stakeholders*. Penganggaran modal membutuhkan perhitungan biaya modal (*cost of capital*), dalam hal ini adalah jumlah pemasukan yang harus diperoleh untuk menghasilkan return yang diinginkan oleh investor perusahaan untuk tingkat risiko tertentu. Sebelum melakukan perhitungan kelayakan investasi, suatu perusahaan haruslah tahu dari mana modal yang diperoleh untuk membiayai investasi tersebut. Analisis kelayakan investasi menjadi salah satu perhitungan utama dalam menganalisis sebuah proyek investasi sebuah perusahaan, apakah proyek tersebut layak diberi kredit atau tidak.

Biaya modal tertimbang atau *Weighted Average Cost of Capital* (WACC) merupakan salah satu metode untuk mengetahui *cost of capital*

dari sebuah perusahaan. Perusahaan yang menggunakan dua sumber modal, baik dari internal (modal, laba) ataupun dari eksternal (pinjaman, obligasi) dapat menggunakan dengan metode ini. Biaya modal yaitu sebuah nilai rata-rata dari beban atau biaya masing-masing komponen modal tersebut (Husnan & Muhammad; 2008).

Pinjaman (*cost of debt*) dan modal sendiri (*cost of capital*) adalah sumber dana yang dapat digunakan oleh perusahaan dan memiliki suatu beban yang pada umumnya disebut sebagai biaya modal (*cost of capital*). Biaya modal untuk kegiatan usaha suatu perusahaan yang memakai bagian tersebut merupakan rata-rata tertimbang yang disebut juga sebagai *Weighted Average Cost of Capital* (WACC) dengan perhitungan pembobotannya merupakan porsi masing-masing sumber dana yang digunakan. Formula atau rumus untuk menghitung WACC dapat dijabarkan sebagai berikut (Ross et al.,2010:412):

$$\text{WACC} = (1 - t) \times K_d \times [D/(D+E)] + K_e \times [E/(D+E)]$$

Dimana:

D = Nilai pasar hutang perusahaan yang dikenakan bunga

E = Nilai pasar ekuitas perusahaan

K_d = Biaya dari utang

K_e = Biaya ekuitas (*capital*)

t = Pajak tarif marginal

Dalam menentukan biaya modal suatu perusahaan yang nantinya akan ditentukan sebagai dasar perhitungan *discount rate* dari sebuah kegiatan proyek investasi akan sulit untuk ditetapkan karena biaya modal itu adalah *opportunity cost* dari shareholder atau pemilik modal perusahaan apabila dana tersebut diinvestasikan pada investasi lain. Sehingga dalam menentukan nilai dari biaya modal atau *cost of equity* dapat dilakukan dengan menggunakan formula *capital asset pricing model* (CAPM), yaitu *cost of equity* adalah sebesar tingkat bunga bebas risiko (*risk free rate*) yang ditambahkan dengan risk premium untuk menutupi risiko investasi tersebut, rumus atau perhitungan dari *cost of equity* adalah sebagai berikut (Damodaran, 2006):

$$K_e = K_{rf} + \beta (K_m - K_{rf})$$

Dimana:

K_e = *cost of equity*

K_{rf} = risk free rate

K_m = *market rate of return*

B = *beta*

Studi kelayakan investasi jika kita lihat dari aspek keuangan mengutamakan perlunya perhitungan arus kas yang akan terjadi di masa yang akan datang selama proses investasi tersebut berlangsung. Terdapat beberapa metode yang dipakai untuk menilai aliran kas dari suatu investasi yang biasa digunakan, antara lain:

1. *Payback Period* (PP)

Metode *payback period* digunakan untuk mengukur seberapa cepat suatu investasi dapat kembali dari hasil pendapatan bersih atau aliran kas netto (*nett cash flow*). Menurut Joel Houston dan Eugene F. Brigham (2007) adalah sebagai berikut “*Payback Period is number of years is takes a firm to recover its original investment from net cash flow.*”

2. *Net Present Value* (NPV)

Net Present Value (NPV) merupakan sebuah perhitungan nilai selisih antara nilai saat ini (*present value*) dari suatu investasi dengan nilai sekarang dari penerimaan – penerimaan kas bersih (aliran kas operasional maupun aliran kas terminal) di masa depan. Tingkat bunga yang relevan (biasanya tingkat inflasi tahunan) diperlukan untuk menghitung nilai saat ini (*present value*).

3. *Internal Rate of Return* (IRR)

Metode IRR (*Internal Rate of Return*) adalah salah satu acuan dalam penghitungan efisiensi sebuah investasi dan digunakan untuk mencari tingkat bunga yang menyamakan nilai sekarang dari arus kas yang diharapkan di masa mendatang, atau perbandingan antara nilai sekarang penerimaan kas dengan pengeluaran investasi awal.

4. *Profitability Index* (PI)

Profitability Index merupakan formula untuk menghitung bagaimana suatu investasi/proyek tersebut mampu menghasilkan keuntungan bagi perusahaan. Pemakaian metode *profitability index* ini dilakukan dengan menghitung melalui perbandingan antara *present value* dari rencana penerimaan-penerimaan *net cash flow* di masa yang akan datang dengan *present value* dari sebuah investasi.

2.4 Analisis Sensitivitas

Analisis sensitivitas digunakan untuk melihat ada atau tidaknya perubahan kelayakan suatu investasi apabila terdapat perubahan dalam perhitungan biaya dan manfaat atau asumsi-asumsi yang digunakan sebagai dasar perhitungan kelayakan suatu investasi tersebut. Kombinasi analisis sensitivitas bisa dibagi tiga kemungkinan yaitu kondisi normal, kondisi optimis, dan kondisi pesimis.

Analisis sensitivitas tidak dapat dijadikan metode pengukuran kelayakan suatu proyek, analisis ini hanya merupakan sebuah alat bantu untuk menguji sensitivitas perhitungan IRR dan NPV apabila ada satu asumsi yang berubah sedangkan asumsi lainnya dianggap tetap. Perubahan asumsi menyebabkan estimasi arus kas berubah. Hasil dari analisis ini mengilustrasikan efek dari perubahan asumsi tersebut (Giatman, 2007).

2.5 Sistem Perkreditan BNI

Sistem perkreditan di BNI diatur dalam Pedoman Perusahaan Perkreditan Business Banking Segmen Korporasi yang terbagi atas:

2.5.1. Analisa Kredit

Tujuan dari proses analisa kredit adalah menyediakan sarana analisa kredit yang efektif dan efisien dalam rangka pengambilan keputusan kredit yang sehat. Analisa kredit merupakan bagian yang sangat penting dalam proses perkreditan. Secara garis besar pelaksanaan proses analisis kredit meliputi 8 (delapan) langkah kegiatan, yaitu:

1. *Pre-Screening*

Merupakan kegiatan menilai secara sederhana prospek debitur yang akan dibiayai berdasarkan hasil wawancara dan data-data yang diperoleh di lapangan.

2. Pengumpulan data

Merupakan kegiatan menyusun rencana pengumpulan data, antara lain jenis data yang diperlukan, sumber dan cara memperolehnya. Selanjutnya kegiatan melaksanakan pengumpulan data dan meneliti serta menyeleksi data yang perlu atau tidak diperlukan.

3. Verifikasi data

Kegiatan melakukan pemeriksaan setempat melalui kunjungan setempat, meminta informasi kepada Otoritas Jasa Keuangan / lembaga pembiayaan lainnya, dan melakukan verifikasi kepada pembeli, pemasok, pesaing maupun pihak ketiga lainnya.

4. Analisa laporan keuangan dan aspek – aspek perusahaan lainnya

Analisa laporan keuangan historis untuk melakukan analisa rasio keuangan, analisa pernyataan laba / rugi dan neraca, analisa

rekonsiliasi modal dan harta tetap, analisa pernyataan pengadaan kas, serta analisa aspek – aspek perusahaan lainnya seperti aspek umum dan manajemen, hubungan dengan bank dan / atau lembaga pembiayaan lain, aspek teknis dan produksi, pemasaran, keuangan, proyeksi keuangan, aspek risiko dan evaluasi jaminan kredit.

5. Penilaian risiko

Merupakan kegiatan identifikasi risiko, melakukan penilaian aspek risiko serta pengaruhnya terhadap kredit yang diberikan serta melakukan penilaian risiko sebagai dasar asumsi proyeksi arus kas.

6. Analisa proyeksi keuangan

Kegiatan menyusun asumsi – asumsi, menyesuaikan / mengubah asumsi dengan mempertimbangkan risiko tertentu. Analisa proyeksi keuangan juga termasuk menyusun proyeksi arus kas dan menyusun proyeksi laba / rugi serta neraca.

7. Evaluasi kebutuhan keuangan

Menetapkan kebutuhan kredit berdasarkan proyeksi arus kas, perputaran modal kerja dan metode / sumber lainnya.

8. Menetapkan struktur fasilitas kredit

Menetapkan jenis kredit yang akan diberikan, menetapkan jaminan yang diperlukan dan kemungkinan pengikatan yang dilakukan serta penutupan asuransinya. Dalam penetapan struktur kredit juga ditetapkan syarat – syarat kredit yang akan diberikan.

2.5.2. Persetujuan Kredit

Persetujuan kredit adalah keputusan dari komite kredit atau pemutus kredit untuk menempatkan dana dan modal BNI pada aset yang berisiko (dalam hal ini untuk pemberian fasilitas kredit). Persetujuan kredit harus mencerminkan suatu pernyataan bahwa calon debitur yang disetujui permohonan kreditnya adalah calon debitur yang layak dan sesuai ketentuan.

2.5.3. Pemantauan Debitur

Pemantauan debitur adalah serangkaian aktivitas untuk melakukan pantauan / mengikuti jalannya usaha atau perkembangan aktivitas usaha dari debitur dan perkembangan penyaluran kredit sejak diberikan sampai dengan lunas. Pemantauan debitur menjadi cukup penting artinya dalam rangka mengevaluasi kembali kredit yang telah diberikan, sehingga dapat diketahui perkembangan / perubahan risiko ataupun rating dari kredit debitur.

2.5.4. Penyelamatan dan Penyelesaian Kredit

Penyelamatan kredit adalah suatu bentuk usaha dari bank untuk melakukan pencegahan kemungkinan munculnya kerugian lebih lanjut atas suatu kredit yang tidak lancar melalui sebuah pengelolaan hubungan dengan debitur. Dalam pemberian kredit, bank akan menghadapi risiko yang salah satunya adalah kemacetan kredit. Oleh karena itu, terhadap kredit-kredit yang tidak lancar diperlukan adanya kebijakan dan prosedur penyelamatan

yang mendasar, tepat, dan efektif. Proses penyelamatan kredit akan menentukan apakah sikap dari bank terhadap debitur adalah penerusan hubungan atau pemutusan hubungan.

Penyelesaian kredit adalah upaya yang dilakukan oleh bank untuk meminimalkan kerugian lebih lanjut apabila upaya penyelamatan dengan penerusan hubungan tidak berhasil sehingga bank mengambil sikap pemutusan hubungan. Upaya penyelesaian kredit macet dapat dilakukan dengan cara setoran debitur atau pemegang saham, penjualan jaminan, take over oleh bank lain atau investor, eksekusi hak tanggungan (HT) melalui balai lelang swasta (BLS), proses litigasi, dan subrogasi.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Objek Penelitian

Penelitian dilakukan hanya pada PT. Gorontalo Port yang bergerak di bidang pengangkutan dan pergudangan yang saat ini sedang mengajukan untuk memperoleh pembiayaan untuk proyek pengembangan pelabuhan di Gorontalo Utara kepada PT. Bank Negara Indonesia (persero) Tbk. Analisis yang digunakan dalam pemberian kredit meliputi analisis manajemen, analisis industri, analisis legalitas, dan menekankan pada analisis keuangan, serta analisis kelayakan proyek. Semua hal tersebut akan menjadi batasan dalam penelitian ini. Pengamatan yang dilakukan adalah proses saat analisis permohonan kredit dari PT Gorontalo Port kepada BNI.

3.2. Metode Pengumpulan Data

Metode penelitian ini dilakukan dengan melakukan penelitian kasus tunggal pada PT. Gorontalo Port yang sedang mengajukan pembiayaan kepada PT. Bank Negara Indonesia (persero) Tbk untuk pengembangan pelabuhan di Gorontalo Utara. Penelitian ini dilakukan dengan terlebih dahulu mengambil data yang diperlukan, antara lain:

3.2.1 Data Primer

Data primer dikumpulkan melalui observasi yang dilakukan terhadap PT. Gorontalo Port selama tahun 2022. Pendekatan yang dilakukan dari pengamatan partisipan dimana pihak manajemen dari PT. Gorontalo Port sebagai pemilik proyek, pihak kontraktor pelaksana proyek, Kementerian Perhubungan, dan pihak manajemen BNI akan di informasikan bahwa mereka akan diamati. Peserta diwawancarai beberapa kali sepanjang durasi penelitian serta pengamatan dan data wawancara dicatat sebagai catatan lapangan. Responden diambil dari pihak manajemen PT. Gorontalo Port, pihak pelaksana proyek pengembangan pelabuhan, Pihak Kemenhub, dan pihak pengusul dan pemutus kredit di BNI. Topik wawancara terdiri dari beberapa hal yaitu:

- a. Profil Industri Transportasi Pelabuhan dan profil perusahaan PT. Gorontalo Port.
- b. Strategi Bisnis yang diterapkan PT Gorontalo Port dalam berkompetisi di industri transportasi pelabuhan.
- c. Performa finansial PT. Gorontalo Port dan *feasibility study* terhadap proyek pembangunan Pelabuhan di Gorontalo Utara.
- d. Proses analisa kredit dan rencana pemberian fasilitas kredit kepada PT. Gorontalo Port oleh BNI
- e. Identifikasi dan pengendalian risiko kredit yang dilakukan oleh BNI pada saat proses analisa kredit untuk pembiayaan proyek PT. Gorontalo Port

- f. Proses dan asesmen risiko saat pengerjaan proyek pengembangan pelabuhan PT. Gorontalo Port oleh kontraktor pelaksana proyek.

3.2.2 Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder dilakukan dari sumber–sumber tertulis, antara lain:

1. Buku Peraturan Perusahaan (BPP) Perkreditan Segmen Korporasi BNI
2. Laporan Keuangan Tahunan PT. Gorontalo Port selama tahun 2022.
3. Peraturan perundang–undangan (UU, Peraturan Bank Indonesia, Peraturan Presiden, Keputusan Menteri Perhubungan)
4. Badan Pusat Statistik Indonesia.
5. Berbagai website yang terpercaya.

Data primer dan data sekunder yang dikumpulkan kemudian akan dianalisis dengan menggunakan perangkat analisis kredit yang ada di BNI sesuai dengan pedoman sistem perkreditan di BNI sehingga hasil analisis data diharapkan dapat menjawab permasalahan–permasalahan dan tujuan yang ada di rencana pemberian kredit ini.

Kerangka analisis disusun seperti pada gambar 3.1 yang kemudian akan menjadi panduan bagi penulis untuk melakukan analisis dengan menggunakan beberapa konsep dan teori berdasarkan tinjauan pustaka yang telah disebutkan di atas.

3.3. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dari hasil pengolahan data kuantitatif yang diperoleh dengan menggunakan pendekatan capital budgeting dan kelayakan investasi. Tahapan analisis data kuantitatif yang digunakan antara lain:

- a. Perhitungan nilai *initial investment* yang diperlukan untuk pembangunan proyek pelabuhan.
- b. Perhitungan sumber dana pembiayaan pembangunan proyek dan *cost of money* dengan instrument WACC.
- c. Perhitungan proyeksi *cash flow* dan perkiraan pendapatan dan laba yang akan dihasilkan perusahaan.
- d. Perhitungan kemampuan perusahaan dalam membayar pengembalian pinjaman.
- e. Perhitungan kelayakan investasi dengan menggunakan pendekatan *Capital Budgeting* dimana perhitungan menggunakan metode sebagai berikut:

- 1) *Payback Period* diperhitungkan dengan formula sebagai berikut:

Membagi besaran nilai investasi atau *cost of investment* dengan jumlah aliran kas netto yang telah masuk setiap tahunnya atau *annual net cash flow*.

- 2) *Net Present Value* (NPV) diperhitungkan dengan formula sebagai berikut:

$$\sum_{t=0}^t = \frac{Ct}{(1+r)^t} - Co$$

Keterangan:

C_t = arus kas masuk bersih per tahun pada periode t

C_0 = nilai investasi awal pada tahun ke 0

r = suku bunga atau discount trade (%)

- 3) *Internal Rate of Return* (IRR) diperhitungkan dengan formula sebagai berikut:

$$\frac{\sum_{t=0}^n C_t}{(1 + IRR)^t} = 0$$

Keterangan:

C_t = arus kas masuk bersih per tahun pada periode t

IRR = internal rate of return

t = jumlah periode waktu

- 4) *Profitability Index* (PI) diperhitungkan dengan formula sebagai berikut:

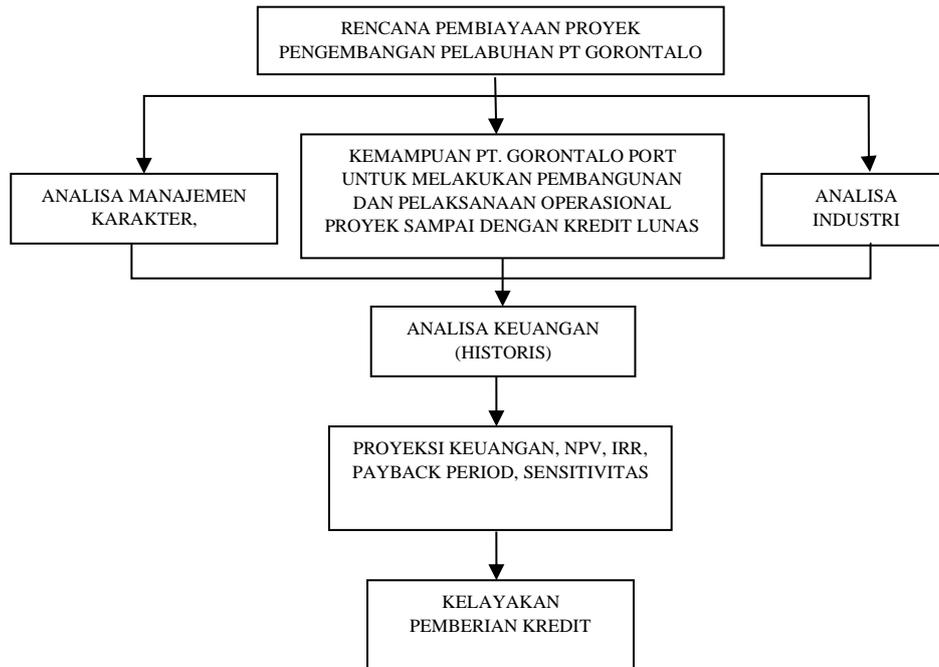
Membagi besaran nilai *present value* (PV) dari proyeksi cashflow dengan initial cost (nilai investasi yang dikeluarkan)

- f. Perhitungan sensitivitas atas perubahan beberapa variabel antara lain:
- 1) Penurunan pendapatan yang dihasilkan yang dipengaruhi dari jumlah kunjungan kapal dan penurunan tarif jasa pelabuhan dan dermaga
 - 2) Kenaikan biaya operasional yang dipengaruhi dari kenaikan gaji tenaga kerja dan biaya pemasaran, umum, dan administrasi.
 - 3) Kenaikan tingkat suku bunga kredit karena pengaruh inflasi dan kebijakan kenaikan tingkat suku bunga dari Pemerintah.
- g. Pemberian fasilitas kredit yang berlaku umum dan sesuai dengan pedoman perkreditan di BNI mengenal prinsip 5 C + 1 C yakni *Character, Capacity,*

Capital, Collateral, dan Condition of Economy serta *Constraints*. Dalam penelitian ini penulis memasukkan seluruh komponen tersebut kecuali *Collateral* karena penghitungan kecukupan jaminan mempunyai nilai-nilai koefisien yang merupakan rahasia perusahaan dan untuk membatasi fokus penelitian, dengan mempertimbangkan juga dari segi *risk appetite* dari BNI. Untuk analisis manajemen dan strategi perusahaan penulis menggunakan teori mengenai sistem kontrol manajemen.

3.4. Kerangka Pemikiran

Data yang dikumpulkan dilakukan analisis dengan perangkat analisis kredit yang ada di BNI. Analisis tidak hanya dilakukan saat pemberian kredit untuk pembiayaan proyek tetapi juga bagaimana usaha dari BNI dalam melakukan pengawasan, pengukuran dan pengendalian risiko saat kredit telah dicairkan sehingga performa kredit dapat terjaga dengan baik. Berikut ini adalah alur proses kerangka penelitian yang akan penulis lakukan:



Gambar 3. 1 Kerangka Pemikiran Penelitian

Dari kerangka pemikiran terlihat penilaian untuk analisis pemberian kredit sangatlah komprehensif, banyak variabel atau faktor–faktor internal dan faktor–faktor eksternal baik dari pihak kreditur (BNI) dan dari pihak debitur (PT. Gorontalo Port) yang dianalisis. Kerangka pemikiran ini diharapkan dapat menghasilkan tingkat kelayakan pelaksanaan proyek guna mendukung pengambilan keputusan BNI sebagai kreditur untuk memberikan kredit kepada PT Gorontalo Port.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis Perusahaan

4.1.1 Analisis Profil Dan Riwayat Perusahaan

PT Gorontalo Port didirikan berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas tahun 2021 di hadapan Notaris di Kota Tangerang. Berdasarkan akta pendirian maksud dan tujuan perseroan adalah berusaha di bidang pengangkutan dan pergudangan.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut, PT Gorontalo Port dapat melaksanakan kegiatan usaha yaitu sebagai berikut:

1. Menjalankan kegiatan usaha aktivitas pelayanan pelabuhan laut;
2. Menjalankan kegiatan usaha aktivitas pelayanan kepelabuhan laut mencakup kegiatan usaha kepelabuhan laut yang berhubungan dengan angkutan perairan untuk penumpang, hewan dan barang, seperti pengoperasian fasilitas terminal misalnya pelabuhan dan dermaga, operasi penguncian air dan lain-lain, navigasi, pelayaran dan kegiatan pelabuhan, jasa penambatan dan jasa pemanduan (KBLI 52221)
3. Menjalankan kegiatan usaha sebagaimana ditentukan dalam peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 89 Tahun 2018 tentang norma, standar, prosedur dan kriteria perizinan

berusaha terintegrasi secara elektronik sektor perhubungan di bidang laut yaitu:

- a. Menjalankan kegiatan usaha dibidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
- b. Menjalankan kegiatan usaha dibidang penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
- c. Menjalankan kegiatan usaha dibidang penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
- d. Menjalankan kegiatan usaha dibidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
- e. Menjalankan kegiatan usaha dibidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan;
- f. Menjalankan kegiatan usaha dibidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah air, curah kering, dan ro-ro;
- g. Menjalankan kegiatan usaha dibidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
- h. Menjalankan kegiatan usaha dibidang penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang dan atau;
- i. Menjalankan kegiatan usaha dibidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

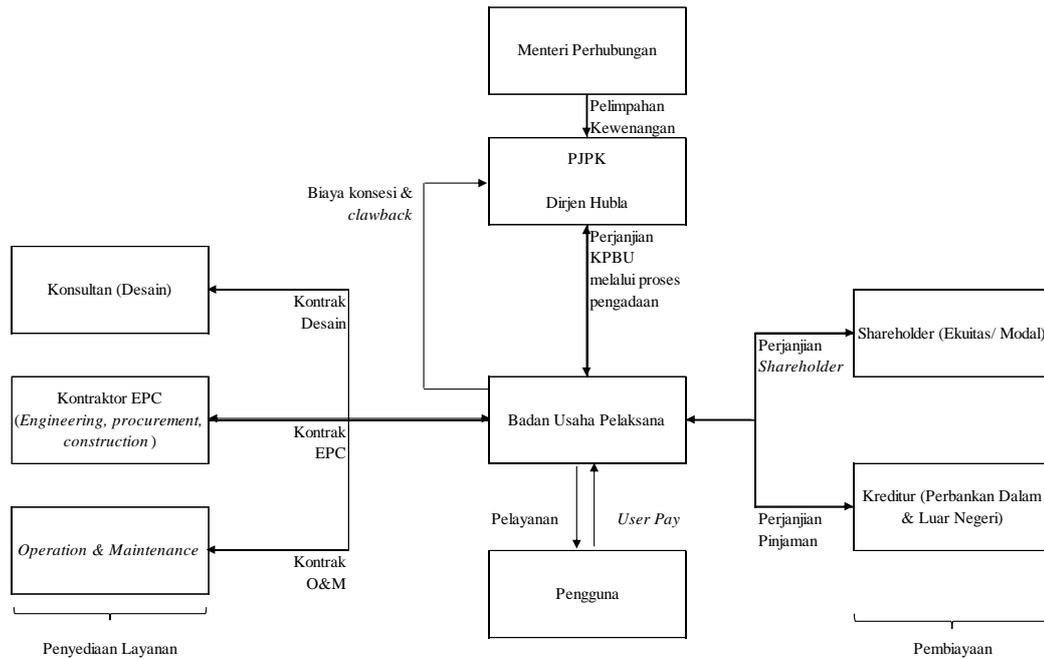
4.2 Analisis Teknis Operasional

4.2.1 Skema Proyek

Kerjasama antara Pemerintah (Kementerian Perhubungan) dengan PT Gorontalo Port adalah pemberian hak konsesi dan terkait barang milik negara dilakukan pemanfaatannya melalui skema Kerjasama Penyediaan Infrastruktur (KSPI).

Tujuan Proyek KPBU Pelabuhan Gorontalo Port adalah berupa penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dengan skema DBFOM atau *Design, Build, Finance, Operate, dan Maintenance* (Desain, Bangun, Biaya, Operasi, Pemeliharaan) dengan masa konsesi selama 30 (tiga puluh) tahun.

Dalam melaksanakan penyediaan infrastruktur, PT Gorontalo Port akan mendapatkan dukungan pembiayaan serta dapat dibantu oleh pihak ketiga melalui kontrak desain maupun kontrak konstruksi. Selain penyediaan infrastruktur, PT Gorontalo Port selama jangka waktu perjanjian menerima pengembalian investasi dari pendapatan tarif layanan (user charge) serta menyetorkan *clawback* dan *concession fee* yang besarnya ditetapkan dalam Perjanjian KPBU.



Gambar 4. 1 Skema KPBU Pengembangan Pelabuhan PT Gorontalo Port

4.2.2 Lingkup Proyek

Lingkup pekerjaan PT Gorontalo Port dalam pengembangan pelabuhan adalah sebagai berikut:

1. Penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk bertambat kapal
 - a. Peti kemas direncanakan untuk dapat mengakomodir kapal sebesar 20.000 DWT
 - b. General cargo direncanakan untuk dapat mengakomodir kapal sebesar 10.000 DWT
2. Penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas

- a. Tahap 1 (tahun 2023-2032) total kapasitas minimal sebesar
75.000 TEUs
- b. Tahap 2 (tahun 2033-2051) total kapasitas minimal sebesar
128.000 TEUs
3. Penyediaan dan pelayanan jasa gudang dan jasa penimbunan barang,
alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan
4. Penyediaan dan pelayanan jasa terminal Curah Cair
5. Penyediaan dan pelayanan jasa bongkar muat barang (Cargo)
 - a. Tahap 1 (tahun 2023-2032) total kapasitas minimal sebesar
490.000 ton
 - b. Tahap 2 (tahun 2033-2051) total kapasitas minimal sebesar
750.000 ton
6. Penyediaan dan pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang
7. Penyediaan dan pelayanan lapangan penumpukan terminal Reefer
Container
 - a. Tahap 1 (tahun 2023-2032) total kapasitas minimal sebesar
2.100 TEUs
 - b. Tahap 2 (tahun 2033-2051) total kapasitas minimal sebesar
14.000 TEUs
8. Penyediaan dan pelayanan air bersih dengan kapasitas 330 m³ per
hari
9. Penyediaan dan pelayanan jasa terkait kepelabuhan lainnya.

4.2.3 Kondisi Eksisting Pelabuhan

Pelabuhan PT Gorontalo Port mulai beroperasi pada tahun 2000 yang pada saat itu hanya melayani pelayaran rakyat berupa kapal pemancingan ikan dan mulai melayani pelayaran niaga berupa kapal barang dan penumpang pada tahun 2003. Dalam hierarki kepelabuhan menurut Keputusan Menteri Perhubungan KP 432/2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, pelabuhan PT Gorontalo Port masuk dalam kategori Pelabuhan Pengumpul

Kondisi fasilitas pokok dan penunjang Pelabuhan PT Gorontalo Port diuraikan pada tabel berikut,

Tabel 4. 1 Fasilitas Pokok dan Penunjang Pelabuhan Gorontalo Port

Eksisting

No.	Uraian	Satuan	Dimensi	Keterangan
I	Peralatan Pokok			
1	Dermaga			
	a. Segmen I	m2	60 X 12	- Perlu diperkuat - Konstruksi baja beton - Tahun pembuatan 1997 dan 2003
	b. Segmen II	m2	60 X 12	- Perlu diperkuat - Konstruksi baja beton - Tahun pembuatan 1997 dan 2003
	c. Segmen III	m2	33 X 12	- Perlu diperkuat - Konstruksi baja beton - Tahun pembuatan 1997 dan 2003
	d. Segmen IV	m2	50 X 20	- Konstruksi Baik - Konstruksi baja beton

No.	Uraian	Satuan	Dimensi	Keterangan
				- Tahun pembuatan 2003 dan 2011
	e. Segmen V	m2	50 X 20	- Konstruksi Baik - Konstruksi baja beton - Tahun pembuatan 2003 dan 2011
	f. Segmen VI	m2	50 X 20	- Konstruksi Baik - Konstruksi baja beton - Tahun pembuatan 2003 dan 2011
2	Trestle			
	a. Segmen I	m2	42 X 6	- Perlu diperkuat - Konstruksi baja beton
	b. Segmen II	m2	42 X 6	- Perlu diperkuat - Konstruksi baja beton
	c. Segmen III	m2	64 X 10	- Perlu diperkuat - Konstruksi baja beton
	d. Segmen IV	m2	64 X 10	- Konstruksi Baik - Konstruksi baja beton
3	Causeway			
	a. Segmen I	m2	28 X 6	- Perlu diperkuat - Konstruksi baja beton
	b. Segmen II	m2	28 X 6	- Perlu diperkuat - Konstruksi baja beton
4	Mooring Dolphin	unit	1	Pengadaan tahun 2015
5	Gudang	m2	1.215	- Konstruksi Baik - Konstruksi baja beton - Tahun pembuatan 1997
6	Lapangan Penumpukan Kargo	m2	1.450	
7	Lapangan Penumpukan Peti Kemas	m2	29.500	Beton
8	Depo Aspal Cair	m2	3.373	

No.	Uraian	Satuan	Dimensi	Keterangan
9	Depo Gula Cair	m ²		
10	Terminal Penumpang	m ²	480	Dipergunakan sebagai aula pertemuan
11	Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	unit	1	Rambu Suar; Kondisi baik
12	Peralatan Bongkar Muat (<i>Forklift</i>)	unit	1	Kapasitas 10 ton; Milik KUPP
II Fasilitas Penunjang				
1	Kantor Pengelola Pelabuhan	m ²	200	- Bangunan Permanen Beton; - Kondisi Baik
2	Kantor SROP	m ²	150	- Bangunan Permanen Beton; - Kondisi Baik
3	Parkir Perkantoran	m ²	4.600	- HRS - Dibangun 1997 dan 2002
4	Rumah Dinas Kepala KUPP	m ²	110	
5	Jalan dalam pelabuhan			
	a. Jalan Utama	m	580	Lebar 12 m
	b. Jalan akses gudang dan lapangan penumpukan	m	400	Lebar 6 m
	c. Jalan akses lapangan peti kemas	m	460	Lebar 6 m
6	Pos Jaga	m ²	30	
7	Pagar Pembatas Lahan	m	706	Lebar tembok pagar 0,5 m
8	Listrik			
	a. PLN	KVA	33	

No.	Uraian	Satuan	Dimensi	Keterangan
	b. Instalasi Sendiri	KVA	2,5	
9	Instalasi Air	unit	1	PDAM
10	Telekomunikasi Telepon	unit	1	

4.2.4 Rencana Pengembangan Pelabuhan

Proyek pengembangan Pelabuhan yang dilaksanakan oleh PT Gorontalo Port dilakukan setelah serah terima aset Pelabuhan oleh PJKP. Dengan demikian maka selanjutnya Pelabuhan akan dan dapat dioperasikan secara komersil oleh PT Gorontalo Port.

Selama proses pembangunan konstruksi, aktivitas pelabuhan akan terus beroperasi dengan memanfaatkan peralatan eksisting dan bila diperlukan dapat melakukan pengadaan alat lainnya untuk menunjang operasional secara komersil.

Secara umum strategi Pengembangan Pelabuhan PT Gorontalo Port yang akan dilakukan adalah sebagai berikut,

Tabel 4. 2 Rencana Pengembangan Pelabuhan

No	Uraian	Kondisi Eksisting	Kondisi yang Diharapkan
1	Pengembangan Layanan Terminal Barang		
	a. Pengembangan Dermaga	Kapasitas dermaga 3.000 DWT*) (Kapal Kargo) dan 10.000 DWT (Kapal Petikemas)	Penguatan dan penambahan panjang dermaga. Kapasitas dermaga kargo 10.000 DWT dan petikemas 30.000 DWT

No	Uraian	Kondisi Eksisting	Kondisi yang Diharapkan
	b. Bentuk Pengelolaan Layanan Jasa Pelabuhan	Penyewaan area pelabuhan untuk lapangan penumpukan petikemas	Pengembangan terminal bongkar muat barang
	c. Jenis Layanan	Bongkar muat petikemas, curah umum, dan curah cair	Bongkar muat petikemas, curah umum, curah cair, dan reefer container
	d. Fasilitas Layanan Terminal Barang	1) Lapangan penumpukan petikemas dan curah 2) Gudang penumpukan	1) Lapangan penumpukan petikemas, curah kering, general cargo, dan empty container 2) Layanan konsolidasi & distribusi barang (CFS) 3) Layanan reefer container 4) Gudang PLP 5) Pengembangan kawasan pelabuhan
2	Kelembagaan		
	Status Pelabuhan	Pelabuhan belum diusahakan secara komersial	Pelabuhan diusahakan secara komersial
	Penyelenggara Pelabuhan	Unit penyelenggaraan Pelabuhan	KSOP sebagai penyelenggara pelabuhan dan PT Gorontalo Port sebagai operator terminal barang
3	Fasilitas		
	Spesifikasi Kapal Petikemas, DWT	10.000	30.000

No	Uraian	Kondisi Eksisting	Kondisi yang Diharapkan
	Panjang Dermaga Petikemas, m	150	693
	Spesifikasi Kapal Kargo, DWT	3.000	10.000
	Panjang Dermaga Kargo, m	153	312
	Harbour Mobile Crane, Unit	Tidak Ada	2
	Lapangan Petikemas, m ²	29.500	86.239
	Reefer Container, m ²	Tidak Ada	7.484
	Lapangan Kargo, m ²	1.450	15.188
	CFS, m ²	Tidak Ada	24.417
	Cold Storage, m ²	Tidak Ada	8.475
	Gudang PLP, m ²	1.215	310
	Parkir Truk Petikemas, m ²	Tidak Ada	28.976
	Parkir Truk Kargo, m ²	Tidak Ada	5.103
	Total Luas Lahan dibutuhkan, m ²	184.392	297.500

4.2.5 Spesifikasi Teknis dan Operasional

Spesifikasi Teknis pengembangan prasarana pelabuhan adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 3 Spesifikasi Teknis dan Operasional

Kriteria	Satuan	Kargo	Peti Kemas
Kapal Rencana:			
Bobot Rencana	DWT	10.000	30.000
Panjang Kapal Rencana (Loa)	m	145	225
Beam (lebar)	m	20	32
Draft (kedalaman)	m	9	12,5
Jam kerja per hari (J)	jam	12	12
Jumlah hari kerja setahun (H)	hari	365	365
Panjang dermaga eksisting	m	153	150

4.2.6 Spesifikasi Layanan

Standar minimum kinerja pelayanan operasional Pelabuhan PT Gorontalo Port adalah sebagai berikut,

Tabel 4. 4 Standar Pelayanan Minimum Operasional Pelabuhan

Indikator Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan	Satuan	Terminal Kontainer	Terminal Kargo
Waktu tunggu kapal/ <i>Waiting Time</i> (WT)	Jam	2	2
Waktu Pelayanan Pemanduan/ <i>Approach Time</i> (AT)	Jam	1	1
Waktu efektif/ <i>Effective Time: Berth Time</i> (ET:BT)	%	60	60
Produktivitas bongkar muat peti kemas	(B/C/H)	18	18

Indikator Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan	Satuan	Terminal Kontainer	Terminal Kargo
<i>Receiving</i> Peti Kemas	Menit	30	-
<i>Delivery</i> Peti Kemas	Menit	30	-
Tingkat penggunaan dermaga/ <i>Berth Occupancy Ratio</i> (BOR)	%	50	40
Tingkat penggunaan lapangan/ <i>Yard Occupancy Ratio</i> (YOR)	%	45	45
Kesiapan operasi peralatan	%	80	80

4.3 Analisis Aspek Pasar

Kondisi dari industri dan pasar yang ada mempengaruhi bisnis suatu perusahaan. Berdasarkan hal tersebut analisa terhadap aspek pasar dan industri dari sebuah perusahaan yang akan mengajukan pembiayaan untuk sebuah proyek investasi perlu dilakukan untuk mengetahui sejauh mana kondisi faktor ekonomi (*Condition of Economics*) baik secara makro maupun sektor industri, yang dikaitkan dengan prospek usaha calon debitur mempengaruhi jalannya usaha perusahaan.

4.3.1 Gambaran Umum Wilayah

Secara astronomis, Provinsi Gorontalo terletak antara $0^{\circ} 19' - 0^{\circ} 57'$ Lintang Utara dan $121^{\circ} 23' - 125^{\circ} 14'$ Bujur Timur. Sedangkan berdasarkan posisi geografisnya, Provinsi Gorontalo memiliki batas-batas: sebelah Utara adalah Laut Sulawesi; batas selatan Teluk Tomini; batas barat Provinsi Sulawesi Tengah; dan batas Timur adalah Provinsi Sulawesi Utara. Provinsi Gorontalo terdiri dari 5 (lima) Kabupaten dan 1 (satu) kota.

Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Gorontalo pada tahun 2020 adalah -0.02 persen, mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2019 yang sebesar 6,40 persen. Apabila dilihat nilai PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB) pada Tahun 2019 nilai PDRB ADHB Provinsi Gorontalo sebesar Rp. 41.143,56 miliar rupiah dan mengalami penurunan pada Tahun 2020 Rp. 41.725,90 miliar rupiah.

Provinsi Gorontalo umumnya memiliki peran strategis dalam mendukung peran Sulawesi ditingkat nasional sebagai pusat produksi dan pengolahan hasil pertanian, perkebunan, perikanan serta pertambangan nikel khususnya simpul perkebunan kelapa, kakao dan perikanan. Apabila dilihat struktur perekonomian di Kabupaten Gorontalo Utara, sektor pertanian, perikanan dan kehutanan merupakan sektor dominan di wilayah tersebut. Untuk itu berdasarkan data Badan Pusat Statistika Tahun 2021 terdapat beberapa komoditas unggulan yang menjadi penopang utama di sektor tersebut, diantaranya pertanian, perkebunan, dan perikanan tangkap.

Potensi tanaman jagung di Provinsi Gorontalo cukup besar dengan jumlah produksi 643.512,00 ton dan area produksi terbesar di Kabupaten Pohuwato. Komoditas sektor pertanian lainnya adalah padi dimana produksi pada Tahun 2020 sebesar 241.065,13 ton gabah meningkat dibandingkan dengan Tahun 2019 sebesar 231.211,11 ton gabah. Sedangkan produksi beras pada Tahun 2020 sebesar 133.908,25 ton meningkat dibandingkan dengan Tahun 2019 sebesar 128.434,50 ton.

Tanaman subsektor perkebunan yang menjadi unggulan di Provinsi Gorontalo antara lain kelapa, kopi dan kakao. Produksi kelapa terbesar berada di Kabupaten Gorontalo, kopi di Kabupaten Gorontalo Utara dan kakao berada di Kabupaten Pohuwato.

Komoditas unggulan lainnya di Provinsi Gorontalo adalah Perikanan Tangkap. Subsektor perikanan tangkap ini terdiri dari perikanan tangkap di laut, perikanan tangkap perairan daratan dan perikanan tangkap umum. Jenis perikanan tangkap laut yang ditangkap antara lain ikan cakalang, ikan tongkol, ikan tuna, udang dan lainnya. Produksi perikanan tangkap ini hampir tersebar di seluruh wilayah di Provinsi Gorontalo, namun produksi terbesar di Kabupaten Gorontalo dan Kabupaten Bone Bolango.

4.3.2 Pelabuhan Eksisting di Gorontalo

Keberadaan Pelabuhan memiliki arti yang amat strategis bagi perkembangan perekonomian antar daerah hal tersebut dikarenakan pelabuhan merupakan pusat keluar masuk lalu lintas orang dan barang serta front / kegiatan perdagangan regional dan International. Saat ini selain pelabuhan PT Gorontalo Port terdapat pelabuhan lain di Provinsi Gorontalo dimana lokasi pelabuhan-pelabuhan tersebut berada dalam radius 200 km, diantaranya: 1. Pelabuhan Pengumpul, yakni Pelabuhan Gorontalo di pesisir Selatan Provinsi di Kota Gorontalo serta Pelabuhan Labuhan Uki di Kabupaten Bolaang Mongondow, Provinsi Sulawesi Utara; 2. Pelabuhan Regional, yakni Pelabuhan Kwandang di sebelah Timur Pelabuhan PT

Gorontalo Port dan masih berada di Kabupaten Gorontalo Utara, yang melayani pergerakan penumpang serta barang antar pulau, Pelabuhan Tilamuta di Kabupaten Boalemo serta Pelabuhan Leok di Kabupaten Buol, Provinsi Sulawesi Tengah; 3. Pelabuhan Lokal, yaitu Pelabuhan Bumbulan di Kabupaten Boalemo, pelabuhan-pelabuhan yang merupakan wilayah kerja Pelabuhan PT Gorontalo Port, yakni Biao, Bolontino, Munano, Sumalata, dan Tolinggula, serta Pelabuhan Lokodidi di Kabupaten Buol, Provinsi Sulawesi Tengah.

Tabel 4. 5 Pelabuhan Eksisting di Provinsi Gorontalo

Jenis Pelabuhan	Nama Pelabuhan	Lokasi
Pelabuhan Pengumpul	Pelabuhan Gorontalo	Pesisir selatan provinsi di KotaGorontalo
	Pelabuhan Labuhan Uki	Kabupaten Bolaang Mongondow, Sulawesi Utara
Pelabuhan Regional	Pelabuhan Kwandang	Sebelah timur pelabuhan PT Gorontalo Port
	Pelabuhan Tilamua	Kabupaten Boalemo
	Pelabuhan Leok	Kabupaten Buol, Provinsi Sulawesi Tengah
Pelabuhan Lokal	Pelabuhan Bumbulan	Kabupaten Boalemo. Sulawesi Tengah

Sumber: berbagai sumber, diolah

4.4 Hasil Analisis Keuangan

4.4.1 Analisis Laporan Keuangan Historis

Dalam melakukan analisis kredit diperlukan adanya analisis terhadap laporan keuangan historikal untuk menganalisis modal (*capital*) dan kapasitas perusahaan (*capacity*). Modal yang dimaksud adalah nilai dana atau modal sendiri dalam perusahaan dimana semakin meningkat nilai modal suatu perusahaan maka dinilai perusahaan mampu membiayai operasional atau kebutuhan investasi perusahaan tersebut sehingga perusahaan tersebut memiliki kemampuan untuk melaksanakan seluruh kewajiban dari bank.

PT Gorontalo Port sendiri baru didirikan pada tahun 2022 sebagai pemegang hak konsesi pelabuhan sehingga belum memiliki laporan laba rugi. Sebelumnya Gorontalo Port dikelola oleh Dirjen Hubla yang masing-masing kegiatan operasionalnya ditangani oleh masing-masing Perusahaan Bongkar Muat. Dalam upaya pengembangan pelabuhan maka pemerintah bekerja sama dengan PT Gorontalo Port dalam bentuk KPBU dengan jangka waktu kerjasama selama 30 tahun. Berikut merupakan laporan laba rugi PT Gorontalo Port tahun 2022:

Tabel 4. 6 Laporan Laba Rugi Historis PT Gorontalo Port Rp. Juta

Satuan Laporan Keuangan 2022	Nominal (Rp. Juta)
Pendapatan	-
HPP	-
Laba Kotor	-
BPUA	1.332
EBITDA	-1.332
Depresiasi	-
Biaya (Pendapatan) Lain	-
EBIT	-1.332
Biaya Bunga Bank	-
Pajak	-
EAT	-1.332
Rasio Keuangan Terkait Laba Rugi	
Sales Growth (%)	0
Gross Margin (%)	0
Operating Profit Margin (%)	0
Profit After Tax Margin (%)	0
EBITDA (Rp. Juta)	-1.332
EBITDA to Interest (%)	0
EBITDA to Debt (%)	-234
Debt service coverage (%)	0

Pada laporan keuangan tahun 2022 PT Gorontalo Port belum mencatatkan pendapatan dan harga pokok pendapatan (HPP) disebabkan Pelabuhan PT Gorontalo Port masih dalam proses pengembangan.

Biaya yang dicatatkan hanyalah biaya pemasaran, umum, dan administrasi yaitu biaya-biaya yang terkait dengan manajemen, administrasi, pekerjaan teknis dan umum.

Pada rasio keuangan terkait laporan laba rugi yaitu rasio debt service coverage (DSC) masih bernilai negatif karena PT Gorontalo Port belum menghasilkan pendapatan sehingga Ebitda negatif.

Berikut merupakan ringkasan neraca PT Gorontalo Port tahun 2022,

Tabel 4. 7 Neraca Keuangan Historis PT Gorontalo Port

Satuan Laporan Keuangan 2022	Nominal (Rp. Juta)	Persentase
Kas dan Setaranya	699	3,93%
Piutang Usaha	74	0,42%
Persediaan	-	0,00%
Aset Lancar Lainnya	54	0,30%
Total Aset Lancar	827	4,65%
Aset Tetap	389	2,18%
Aset Tetap Lainnya	16.592	93,17%
Total Aset Tetap	16.981	95,35%
Total Aset	17.808	100,00%
Hutang Usaha	68	0,38%
Hutang Pajak	4	0,02%
Hutang Lancar Lainnya	498	2,79%
Total Hutang Lancar	570	3,20%
Hutang Jangka Panjang BNI	-	0,00%
Hutang Jangka Panjang Bank Lain	-	0,00%
Hutang Tak Lancar Lainnya	-	0,00%
Total Hutang Tak Lancar	-	0,00%
Total Hutang	570	3,20%
Total Modal	17.239	96,80%
Total Hutang & Modal	17.808	100,00%
Rasio Keuangan Terkait Neraca		
Current ratio (CR)	1,45	kali
Debt equity ratio (DER)	0,03	kali
Days account receivable	-	hari
Days inventory	-	hari
Days account payable	-	hari

Pada neraca keuangan tahun 2022 terdapat total aset sebesar Rp17.808.000.000,- yang terdiri dari aset lancar sebesar Rp827.000.000,- dan aset tetap sebesar Rp16.981.000.000,-. Aset lancar didominasi oleh kas perusahaan sebesar Rp699.000.000,- sedangkan untuk aset tetap didominasi oleh pra-operasional dan Hak Kelola Pelabuhan sebesar Rp16.592.000.000,-

Total Hutang Rp570.000.000,- didominasi oleh hutang kepada anggota konsorsium, sedangkan ekuitas terdiri dari modal disetor sebesar Rp5.000.000.000,- dan sisanya merupakan tambahan modal dari anggota konsorsium.

Rasio keuangan terkait neraca, yaitu rasio CR sebesar 1,45 kali menunjukkan bahwa hutang lancar telah *tercover oleh* aset lancar dan telah memenuhi ketentuan pemberian fasilitas kredit, sementara rasio DER sebesar 0,03 kali yang menunjukkan bahwa komposisi hutang lebih kecil dari pada modal, dan memenuhi rasio DER yang ditetapkan oleh BNI yaitu $DER \leq 2,5$ kali.

4.4.2 Analisis Proyeksi Keuangan

Dalam studi kasus pembiayaan terhadap pengembangan pelabuhan, yang dibutuhkan oleh calon debitur adalah kredit investasi untuk pembiayaan proyek (*Project Financing*) yang pembayarannya dilakukan dengan diangsur selama jangka waktu kredit. Untuk menilai apakah proyek tersebut layak untuk dibiayai dan pengembalian atas fasilitas kredit investasi dapat dipenuhi dari proyek yang dibiayai maka bank membuat proyeksi keuangan. Salah satu metodenya adalah dengan menggunakan proyeksi arus kas. Dengan metode proyeksi arus kas dapat dilihat berapa uang yang dihasilkan dan dikeluarkan selama waktu operasional usaha dan pembayaran kewajiban kredit dibayarkan dari kas masuk bersih perusahaan. Dengan menggunakan proyeksi arus kasi ini dapat menunjukkan kelayakan

suatu proyek dengan metode *capital budgeting* dan dihitung seberapa besar *constraint* yang dapat diterima melalui analisis sensitivitas.

Asumsi dari arus kas diperlukan untuk melihat skenario yang dipakai sebagai proyeksi keuangan. Berikut ini merupakan asumsi skenario arus kas pada pos-pos keuangan utama dalam keadaan normal dari proyek yang dibiayai.

4.4.2.1 Asumsi Anggaran Biaya Investasi

Berdasarkan rencana pengembangan pelabuhan terdiri dari 2 (dua) tahap, yaitu tahap pertama dilaksanakan pada tahun 2023 hingga tahun 2026, dan tahap kedua yang dilaksanakan pada tahun 2032 hingga tahun 2035.

Permohonan pembiayaan PT Gorontalo Port kepada BNI yaitu pengembangan/ pembangunan pelabuhan tahap pertama, dengan biaya investasi sebagai berikut,

Tabel 4. 8 Anggaran Biaya dan Komposisi Pembiayaan Pengembangan Pelabuhan PT Gorontalo Port

Deskripsi	Nilai Investasi	Persentase
Biaya konstruksi	467.853	64,71%
Pengeluaran peralatan	183.070	25,32%
Total	650.923	90,03%
PPN	65.092	9,00%
Total Biaya + PPN	716.015	99,03%
Bank Administrasi	6.981	0,97%
Total Investasi	722.996	100,00%
Modal Sendiri	222.996	30,84%
Pinjaman Bank	500.000	69,16%

Sesuai dengan ketentuan yang berlaku di BNI untuk pembiayaan yang dapat dibiayai adalah maksimal sebesar 70% dari nilai RAB. Sehingga rencana pembiayaan sebesar Rp500.000.000.000,- (69,16% dari nilai RAB) dinilai masih wajar karena nilai pemberian kredit masih dibawah dari nilai pembiayaan maksimal yang dapat dibiayai oleh BNI. Jangka waktu yang diberikan untuk fasilitas kredit ini yaitu selama 15 (lima belas) tahun dengan masa penundaan pembayaran pokok (*grace period*) selama 36 (tiga puluh enam).

4.4.2.2 Asumsi Pendapatan

Pendapatan PT Gorontalo Port dibagi dari 2 (dua) jenis jasa yang diberikan yaitu pendapatan jasa terminal dan pendapatan jasa pelabuhan. Dari sisi pendapatan jasa terminal dibagi dalam bongkar muat peti kemas, *reefer container* dan *general cargo*. Permintaan yang muncul dari ketiga jasa tersebut berasal dari eksiting pelabuhan serta permintaan yang muncul akibat pengembangan pelabuhan. Berikut merupakan asumsi volume atas permintaan jasa di pelabuhan PT Gorontalo Port:

Tabel 4. 9 Asumsi Volume Pelabuhan PT Gorontalo Port

Tahun	Bongkar Muat			Kunjungan Kapal		
	Container (TeU's)	Reefer (TeU's)	Kargo & Curah (Ton)	Peti Kemas (Unit)	General Kargo (Unit)	Kapal Curah (Unit)
2023	7.625	231	185.967	8	38	13
2024	9.719	554	228.967	10	47	17
2025	20.631	1.663	468.265	20	95	34
2026	29.181	2.957	636.896	29	130	46
2027	38.685	4.620	810.647	39	165	58
2028	40.288	5.544	824.286	40	168	59
2029	46.639	6.468	837.227	42	171	60
2030	53.351	7.392	849.610	44	173	61
2031	60.443	8.316	861.541	45	176	62
2032	67.940	9.240	873.105	47	178	63
2033	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2034	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2035	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2036	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2037	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2038	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2039	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2040	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2041	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2042	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2043	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2044	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2045	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2046	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2047	75.864	9.240	884.368	50	180	63

Tahun	Bongkar Muat			Kunjungan Kapal		
	Container (TeU's)	Reefer (TeU's)	Kargo & Curah (Ton)	Peti Kemas (Unit)	General Kargo (Unit)	Kapal Curah (Unit)
2048	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2049	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2050	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2051	75.864	9.240	884.368	50	180	63
2052	75.864	9.240	884.368	50	180	63

Asumsi tarif yang dikenakan untuk jasa pelabuhan PT Gorontalo Port mengacu pada tarif jasa pelayanan kepelabuhan yang tertuang pada Perjanjian Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha antara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dengan PT Gorontalo Port. Tarif yang tercantum pada Perjanjian Kerja Sama tersebut merupakan tarif yang berlaku sejak tahun 2023 dan dapat disesuaikan hingga 3% setiap tahunnya. Berikut merupakan asumsi tarif jasa pelabuhan PT Gorontalo Port pada tahun 2023,

Tabel 4. 10 Rencana Tarif Jasa Pelabuhan PT Gorontalo Port

No	Uraian	Nominal Tarif (Rp,-)	Satuan
1	Bongkar / Muat Peti Kemas 20		
	- FCL	1.309.330	/TEU's
	- LCL	1.309.330	/TEU's
	- OVD	1.309.330	/TEU's
	Empty	458.473	/TEU's
2	Bongkar / Muat Peti Kemas Peti Kemas 40		
	- FCL	1.997.600	/TEU's
	- LCL	1.997.600	/TEU's
	- OVD	1.997.600	/TEU's
	Empty	697.788	/TEU's

No	Uraian	Nominal Tarif (Rp,-)	Satuan
3	Peti Kemas Reefer 20		
	- FCL	2.618.660	/TEU's
	- LCL	2.618.660	/TEU's
	- OVD	2.618.660	/TEU's
	Empty	828.913	/TEU's
4	Peti Kemas Reefer 40		
	- FCL	3.896.420	/TEU's
	- LCL	3.896.420	/TEU's
	- OVD	3.896.420	/TEU's
	Empty	1.250.107	/TEU's
5	Bongkar Muat Cargo & Curah Kering		
	- General Cargo	107.250	/Ton
	- Curah	39.600	/Ton
6	Jasa Dermaga		
	- Buka tutup Palka	770.000	per Call
	- Lapangan Penumpukan (Kargo)	506	per m2
	- Gudang (Curah)	605	per m2
	- Tambat - Kargo	1.650.000	per Call
	- Tambat - Peti Kemas	3.300.000	per Call
	- Pandu - Kargo	1.320.000	per Call
	- Pandu - Peti Kemas	1.870.000	per Call
7	Jasa Terkait Pelabuhan		
	- Sewa Lahan Pelabuhan	247.500	per m2
	- Sewa Properti Pelabuhan	495.000	per m2
	- Pass Truk	9.900	per truk
	- Pendapatan Fresh Water	39.600	per ton
	- Sampah	34.650	per ton
	- Kebersihan	124	per ton
	- BBM	8.910	per liter

Berdasarkan asumsi volume pelabuhan dan rencana tarif diatas,
maka proyeksi pendapatan pelabuhan sebagai berikut,

Tabel 4. 11 Proyeksi Pendapatan PT Gorontalo Port

Sumber Pendapatan	2023	2024	2025	2026	2027	2028
I. Pendapatan Jasa Terminal						
a. Bongkar Muat	24.244	32.000	70.107	102.081	139.012	150.024
b. Pendapatan jasa Dermaga	192	245	520	736	982	1.034
Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga	24.436	32.245	70.628	102.817	139.994	151.058
II. Pendapatan Jasa Pelabuhan						
Total Pendapatan Jasa Pelabuhan	9.306	9.609	9.923	10.246	10.580	10.925
Total Pendapatan	33.742	41.854	80.550	113.063	150.574	161.983
Pertumbuhan Pendapatan per Tahun		24%	92%	40%	33%	8%
Sumber Pendapatan	2029	2030	2031	2032	2033	2034
I. Pendapatan Jasa Terminal						
a. Bongkar Muat	169.081	189.761	212.209	236.592	259.744	268.212
b. Pendapatan jasa Dermaga	1.095	1.153	1.213	1.278	1.351	1.395
Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga	170.175	190.914	213.423	237.870	261.095	269.607
II. Pendapatan Jasa Pelabuhan						
Total Pendapatan Jasa Pelabuhan	11.281	11.649	12.029	12.421	12.826	13.244
Total Pendapatan	181.457	202.563	225.451	250.290	273.921	282.850
Pertumbuhan Pendapatan per Tahun	12%	12%	11%	11%	9%	3%

Sumber Pendapatan	2035	2036	2037	2038	2039	2040
I. Pendapatan Jasa Terminal						
a. Bongkar Muat	276.955	285.984	295.307	304.934	314.875	325.140
b. Pendapatan jasa Dermaga	1.440	1.487	1.536	1.586	1.638	1.691
Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga	278.396	287.471	296.843	306.520	316.513	326.831
II. Pendapatan Jasa Pelabuhan						
Total Pendapatan Jasa Pelabuhan	13.676	14.121	14.582	15.057	15.548	16.055
Total Pendapatan	292.071	301.593	311.425	321.577	332.061	342.886

Pertumbuhan Pendapatan per Tahun	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Sumber Pendapatan	2041	2042	2043	2044	2045	2046
I. Pendapatan Jasa Terminal						
a. Bongkar Muat	335.739	346.685	357.986	369.657	381.708	394.151
b. Pendapatan jasa Dermaga	1.746	1.803	1.862	1.923	1.985	2.050
Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga	337.486	348.488	359.848	371.579	383.693	396.201
II. Pendapatan Jasa Pelabuhan						
Total Pendapatan Jasa Pelabuhan	16.578	17.119	17.677	18.253	18.848	19.463

Total Pendapatan	354.064	365.606	377.525	389.833	402.541	415.664
Pertumbuhan Pendapatan per Tahun	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Sumber Pendapatan	2047	2048	2049	2050	2051	2052
I. Pendapatan Jasa Terminal						
a. Bongkar Muat	407.001	420.269	433.970	448.117	462.726	477.810
b. Pendapatan jasa Dermaga	2.117	2.186	2.257	2.331	2.407	2.485
Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga	409.117	422.455	436.227	450.448	465.132	480.296
II. Pendapatan Jasa Pelabuhan						
Total Pendapatan Jasa Pelabuhan	20.097	20.752	21.429	22.127	22.849	23.594
Total Pendapatan	429.215	443.207	457.656	472.575	487.981	503.889
Pertumbuhan Pendapatan per Tahun	3%	3%	3%	3%	3%	3%

Pendapatan terdiri dari Jasa Terminal Dermaga dan Jasa Pelabuhan dengan rasio tertinggi yaitu di Jasa Terminal Dermaga yaitu lebih dari 90% dari total pendapatan. Adapun jasa terminal ini sendiri terbesar bersumber dari bongkar muat peti kemas, general cargo dan peti kemas *reefer*. Pendapatan semakin meningkat setiap tahunnya sejak tahun 2024 seiring dengan selesainya masa konstruksi pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port, sedangkan peningkatan pada tahun 2034 dan seterusnya hanya sebesar 3% dikarenakan kenaikan harga jasa layanan pelabuhan.

4.4.2.3 Asumsi Biaya

Biaya yang dikeluarkan PT Gorontalo Port terdiri atas Harga Pokok Pendapatan (HPP) dan Biaya Pemasaran, Umum, dan Administrasi (BPUA). HPP terdiri dari Biaya Perbaikan dan Pemeliharaan, Biaya Utilitas dan Fee Konsesi sebesar 2,5% dari nilai pendapatan (sesuai dengan perjanjian). Berikut merupakan asumsi HPP yang dikeluarkan PT Gorontalo Port selama masa konsesi yaitu sejak tahun 2023 sampai dengan 2052.

Tabel 4. 12 Proyeksi Harga Pokok Pendapatan PT Gorontalo Port

HPP		2023	2024	2025	2026	2027	2028
a	Fee Konsesi (2,5%)	844	1.046	2.014	2.827	3.764	4.050
b	Perbaikan dan Pemeliharaan	6.970	24.568	38.053	52.391	54.099	55.863
c	Perhitungan Biaya Utilitas	3.213	3.318	3.426	3.538	3.653	3.772
Total HPP		11.027	28.932	43.492	58.755	61.516	63.684

HPP		2029	2030	2031	2032	2033	2034
a	Fee Konsesi (2,5%)	4.536	5.064	5.636	6.257	6.848	7.071
b	Perbaikan dan Pemeliharaan	57.684	59.564	61.506	63.511	65.582	67.719
c	Perhitungan Biaya Utilitas	3.895	4.022	4.153	4.288	4.428	4.573
Total HPP		66.115	68.650	71.295	74.057	76.858	79.363

HPP		2035	2036	2037	2038	2039	2040
a	Fee Konsesi (2,5%)	7.302	7.540	7.786	8.039	8.302	8.572
b	Perbaikan dan Pemeliharaan	69.927	72.207	74.561	76.991	79.501	82.093
c	Perhitungan Biaya Utilitas	4.722	4.876	5.035	5.199	5.368	5.543
Total HPP		81.951	84.622	87.381	90.229	93.171	96.208

HPP		2041	2042	2043	2044	2045	2046
a	Fee Konsesi (2,5%)	8.852	9.140	9.438	9.746	10.064	10.392
b	Perbaikan dan Pemeliharaan	84.769	87.533	90.386	93.333	96.376	99.517
c	Perhitungan Biaya Utilitas	5.724	5.910	6.103	6.302	6.508	6.720
Total HPP		99.345	102.583	105.928	109.381	112.947	116.629

HPP		2047	2048	2049	2050	2051	2052
a	Fee Konsesi (2,5%)	10.730	11.080	11.441	11.814	12.200	12.597
b	Perbaikan dan Pemeliharaan	102.762	106.112	109.571	113.143	116.831	120.640
c	Perhitungan Biaya Utilitas	6.939	7.165	7.399	7.640	7.889	8.146
Total HPP		120.431	124.357	128.411	132.597	136.920	141.383

Untuk BPUA terdiri dari biaya utilitas, personel, marketing serta administrasi & umum dengan komponen terbesar yaitu biaya personel lebih dari 70% dari total BPUA. Berikut merupakan asumsi BPUA yang dikeluarkan PT Gorontalo Port selama masa konsesi yaitu sejak tahun 2023 sampai dengan 2052,

Tabel 4. 13 Proyeksi Biaya Pemasaran, Umum, dan Administrasi PT

Gorontalo Port

BPUA		2023	2024	2025	2026	2027	2028
a	Biaya Personel	14.246	14.710	15.190	15.685	16.197	16.725
b	Marketing & Penjualan	231	359	462	542	667	687
c	Biaya Administrasi Umum	2.430	2.916	3.050	3.067	3.142	3.162
d	PBB	9	24	24	24	24	24
Total BPUA		16.916	18.010	18.725	19.318	20.030	20.597

BPUA		2029	2030	2031	2032	2033	2034
a	Biaya Personel	17.270	17.833	18.414	19.014	19.634	20.274
b	Marketing & Penjualan	707	799	822	845	952	978
c	Biaya Administrasi Umum	3.181	3.226	3.847	6.237	6.306	6.349
d	PBB	24	24	24	24	27	27
Total BPUA		21.182	21.882	23.107	26.120	26.920	27.628

BPUA		2035	2036	2037	2038	2039	2040
a	Biaya Personel	20.935	21.618	22.322	23.050	23.802	24.578
b	Marketing & Penjualan	1.004	1.131	1.161	1.199	1.238	1.278
c	Biaya Administrasi Umum	6.393	6.470	6.517	6.729	6.949	7.175
d	PBB	27	27	27	27	27	27
Total BPUA		28.360	29.246	30.027	31.005	32.015	33.058

BPUA		2041	2042	2043	2044	2045	2046
a	Biaya Personel	25.379	26.206	27.060	27.943	28.854	29.794
b	Marketing & Penjualan	1.320	1.363	1.407	1.453	1.501	1.549
c	Biaya Administrasi Umum	7.409	7.651	7.900	8.158	8.424	8.698
d	PBB	27	27	27	27	27	27
Total BPUA		34.135	35.247	36.395	37.580	38.805	40.069

BPUA		2047	2048	2049	2050	2051	2052
a	Biaya Personel	30.765	31.768	32.804	33.874	34.978	36.118
b	Marketing & Penjualan	1.600	1.652	1.706	1.762	1.819	1.878
c	Biaya Administrasi Umum	8.982	9.275	9.577	9.889	10.211	10.544
d	PBB	27	27	27	27	27	27
Total BPUA		41.374	42.722	44.114	45.551	47.035	48.568

4.4.2.4 Asumsi Lain-lain

1. Biaya penyusutan dan amortisasi

Biaya penyusutan menggunakan metode garis lurus sesuai dengan standar akuntansi pada umumnya dimana umur asset tetap diasumsikan sebagai berikut:

1. Bangunan & Peralatan Pelabuhan: 30 tahun (sesuai perjanjian kerjasama) Biaya amortisasi atas pra operasi adalah selama 5 tahun dari nilai sisa yang harus dibayarkan perusahaan.
2. Biaya finansial adalah biaya bunga atas fasilitas pinjaman investasi dengan asumsi tingkat bunga pinjaman sebesar 9,75% per tahun
3. Pajak penghasilan (PPh) dihitung sesuai tarif pajak penghasilan badan (UU No.1 Tahun 2020) sebesar 22% dari *earning before tax*.

4.4.2.5 Proyeksi Laporan Keuangan

Berdasarkan dengan asumsi pendapatan dan asumsi biaya yang telah diuraikan diatas maka proyeksi atas laporan keuangan perusahaan sebagai berikut,

Tabel 4. 14 Proyeksi Laporan Laba Rugi PT Gorontalo Port

Satuan Laporan Keuangan	2023	%	2024	%	2025	%	2026	%
Penjualan	33.742	100,00	41.854	100,00	80.550	100,00	113.063	100,00
Harga Pokok Penjualan	11.027	32,68	28.932	69,12	43.492	53,99	58.755	51,97
Laba Kotor	22.715	67,32	12.923	30,88	37.058	46,01	54.308	48,03
Biaya Penjualan Umum dan Administrasi	16.916	50,13	18.010	43,03	18.725	23,25	19.318	17,09
Laba Operasional (EBITDA)	5.799	17,19	-5.087	-12,15	18.333	22,76	34.989	30,95
Depresiasi & Amortisasi	-	0,00	1.071	2,56	9.667	12,00	17.454	15,44
Laba Sebelum Bunga & Pajak (EBIT)	5.799	17,19	-6.158	-14,71	8.666	10,76	17.535	15,51
Biaya Bunga	9.592	28,43	10.884	26,01	25.484	31,64	41.294	36,52
Laba Sebelum Pajak (EBT)	-3.793	-11,24	-17.042	-40,72	-16.818	-20,88	-23.759	-21,01
Pajak	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Laba Setelah Pajak (EAT)	-3.793	-11,24	-17.042	-40,72	-16.818	-20,88	-23.759	-21,01

Satuan Laporan Keuangan	2027	%	2028	%	2029	%	2030	%
Penjualan	150.574	100,00	161.983	100,00	181.457	100,00	202.563	100,00
Harga Pokok Penjualan	61.516	40,85	63.684	25,55	66.115	25,55	68.650	25,55
Laba Kotor	89.058	59,15	98.299	74,45	115.342	74,45	133.913	74,45
Biaya Penjualan Umum dan Administrasi	20.030	13,30	20.597	10,99	21.182	10,99	21.882	10,99
Laba Operasional (EBITDA)	69.028	45,84	77.702	63,46	94.159	63,46	112.031	63,46
Depresiasi & Amortisasi	26.723	17,75	26.723	25,00	26.723	25,00	26.723	25,00
Laba Sebelum Bunga & Pajak (EBIT)	42.305	28,10	50.979	37,86	67.436	37,86	85.308	37,86
Biaya Bunga	48.506	32,21	47.181	34,16	44.256	34,16	41.072	34,16
Laba Sebelum Pajak (EBT)	-6.201	-4,12	3.798	3,70	23.180	3,70	44.236	3,70
Pajak	0	0,00	835	0,81	5.100	0,81	9.732	0,81
Laba Setelah Pajak (EAT)	-6.201	-4,12	2.962	2,89	18.080	2,89	34.504	2,89

Satuan Laporan Keuangan	2031	%	2032	%	2033	%	2034	%
Penjualan	225.451	100,00	250.290	100,00	273.921	100,00	282.850	100,00
Harga Pokok Penjualan	71.295	25,55	74.057	25,55	76.858	25,55	79.363	25,55
Laba Kotor	154.156	74,45	176.234	74,45	197.063	74,45	203.487	74,45
Biaya Penjualan Umum dan Administrasi	23.107	10,99	26.120	10,99	26.920	10,99	27.628	10,99
Laba Operasional (EBITDA)	131.049	63,46	150.113	63,46	170.143	63,46	175.859	63,46
Depresiasi & Amortisasi	26.723	25,00	26.723	25,00	26.723	25,00	26.723	25,00
Laba Sebelum Bunga & Pajak (EBIT)	104.326	37,86	123.390	37,86	143.420	37,86	149.135	37,86
Biaya Bunga	37.157	34,16	32.449	34,16	28.549	34,16	25.320	34,16
Laba Sebelum Pajak (EBT)	67.169	3,70	90.941	3,70	114.871	3,70	123.816	3,70
Pajak	14.777	0,81	20.007	0,81	25.272	0,81	27.239	0,81
Laba Setelah Pajak (EAT)	52.392	2,89	70.934	2,89	89.599	2,89	96.576	2,89

Satuan Laporan Keuangan	2035	%	2036	%	2037	%	2038	%
Penjualan	292.071	100,00	301.593	100,00	311.425	100,00	321.577	100,00
Harga Pokok Penjualan	83.690	25,55	84.622	25,55	87.381	25,55	90.229	25,55
Laba Kotor	208.381	74,45	216.971	74,45	224.044	74,45	231.348	74,45
Biaya Penjualan Umum dan Administrasi	28.360	10,99	29.246	10,99	30.027	10,99	31.005	10,99
Laba Operasional (EBITDA)	180.021	63,46	187.725	63,46	194.017	63,46	200.343	63,46
Depresiasi & Amortisasi	26.723	25,00	26.723	25,00	26.723	25,00	26.723	25,00
Laba Sebelum Bunga & Pajak (EBIT)	153.298	37,86	161.002	37,86	167.293	37,86	173.619	37,86
Biaya Bunga	21.176	34,16	16.758	34,16	11.312	34,16	3.656	34,16
Laba Sebelum Pajak (EBT)	132.122	3,70	144.244	3,70	155.982	3,70	169.963	3,70
Pajak	29.067	0,81	31.734	0,81	34.316	0,81	37.392	0,81
Laba Setelah Pajak (EAT)	103.055	2,89	112.510	2,89	121.666	2,89	132.571	2,89

Satuan Laporan Keuangan	2039	%	2040	%	2041	%	2042	%
Penjualan	332.061	100,00	342.886	100,00	354.064	100,00	365.606	100,00
Harga Pokok Penjualan	93.171	25,55	96.208	25,55	99.345	25,55	102.583	25,55
Laba Kotor	238.890	74,45	246.678	74,45	254.719	74,45	263.023	74,45
Biaya Penjualan Umum dan Administrasi	32.015	10,99	33.058	10,99	34.135	10,99	35.247	10,99
Laba Operasional (EBITDA)	206.875	63,46	213.620	63,46	220.584	63,46	227.776	63,46
Depresiasi & Amortisasi	26.723	25,00	26.723	25,00	26.723	25,00	26.723	25,00
Laba Sebelum Bunga & Pajak (EBIT)	180.151	37,86	186.896	37,86	193.861	37,86	201.053	37,86
Biaya Bunga	0	34,16	0	34,16	0	34,16	0	34,16
Laba Sebelum Pajak (EBT)	180.151	3,70	186.896	3,70	193.861	3,70	201.053	3,70
Pajak	39.633	0,81	41.117	0,81	42.649	0,81	44.232	0,81
Laba Setelah Pajak (EAT)	140.518	2,89	145.779	2,89	151.212	2,89	156.821	2,89

Satuan Laporan Keuangan	2043	%	2044	%	2045	%	2046	%
Penjualan	377.525	100,00	389.833	100,00	402.541	100,00	415.664	100,00
Harga Pokok Penjualan	105.928	25,55	109.381	25,55	112.947	28,06	116.629	28,06
Laba Kotor	271.598	74,45	280.452	74,45	289.594	71,94	299.035	71,94
Biaya Penjualan Umum dan Administrasi	36.395	10,99	37.580	10,99	38.805	9,64	40.069	9,64
Laba Operasional (EBITDA)	235.203	63,46	242.871	63,46	250.790	62,30	258.966	62,30
Depresiasi & Amortisasi	26.723	25,00	26.723	25,00	26.723	6,64	26.723	6,43
Laba Sebelum Bunga & Pajak (EBIT)	208.480	37,86	216.148	37,86	224.066	55,66	232.243	55,87
Biaya Bunga	0	34,16	0	34,16	0	0,00	0	0,00
Laba Sebelum Pajak (EBT)	208.480	3,70	216.148	3,70	224.066	55,66	232.243	55,87
Pajak	45.865	0,81	47.553	0,81	49.295	12,25	51.093	12,29
Laba Setelah Pajak (EAT)	162.614	2,89	168.595	2,89	174.772	43,42	181.150	43,58

Satuan Laporan Keuangan	2047	%	2048	%	2049	%	2050	%
Penjualan	429.215	100,00	443.207	100,00	457.656	100,00	472.575	100,00
Harga Pokok Penjualan	120.431	28,06	124.357	28,06	128.411	28,06	132.597	28,06
Laba Kotor	308.784	71,94	318.850	71,94	329.245	71,94	339.978	71,94
Biaya Penjualan Umum dan Administrasi	41.374	9,64	42.722	9,64	44.114	9,64	45.551	9,64
Laba Operasional (EBITDA)	267.410	62,30	276.128	62,30	285.131	62,30	294.427	62,30
Depresiasi & Amortisasi	26.723	6,23	26.723	6,03	26.723	5,84	26.723	5,65
Laba Sebelum Bunga & Pajak (EBIT)	240.686	56,08	249.405	56,27	258.407	56,46	267.704	56,65
Biaya Bunga	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Laba Sebelum Pajak (EBT)	240.686	56,08	249.405	56,27	258.407	56,46	267.704	56,65
Pajak	52.951	12,34	54.869	12,38	56.850	12,42	58.895	12,46
Laba Setelah Pajak (EAT)	187.735	43,74	194.536	43,89	201.558	44,04	208.809	44,19

Satuan Laporan Keuangan	2051	%	2052	%
Penjualan	487.981	100,00	503.889	100,00
Harga Pokok Penjualan	136.920	28,06	141.383	28,06
Laba Kotor	351.061	71,94	362.506	71,94
Biaya Penjualan Umum dan Administrasi	47.035	9,64	48.568	9,64
Laba Operasional (EBITDA)	304.026	62,30	313.938	62,30
Depresiasi & Amortisasi	26.723	5,48	26.723	5,30
Laba Sebelum Bunga & Pajak (EBIT)	277.303	56,83	287.215	57,00
Biaya Bunga	0	0,00	0	0,00
Laba Sebelum Pajak (EBT)	277.303	56,83	287.215	57,00
Pajak	61.007	12,50	63.187	12,54
Laba Setelah Pajak (EAT)	216.296	44,32	224.028	44,46

Laporan Laba Rugi diproyeksikan sejak tahun 2023 sampai dengan tahun 2052, yaitu selama masa konsesi pelabuhan. Pendapatan perusahaan diproyeksikan meningkat sampai dengan tahun 2052 seiring dengan peningkatan pendapatan pelabuhan, namun perusahaan masih membukukan kerugian sampai dengan tahun 2027 dikarenakan adanya depresiasi dan amortisasi yang cukup besar. Perusahaan akan membukukan EAT positif sejak tahun 2028 dan dapat mengcover pengeluaran perusahaan.

Neraca keuangan diproyeksikan sejak tanggal 2023 sampai dengan 2038, yaitu sampai dengan jangka waktu fasilitas kredit selesai.

Berikut merupakan proyeksi neraca keuangan PT Gorontalo Port,

Tabel 4. 15 Proyeksi Neraca Keuangan PT Gorontalo Port

Satuan Laporan Keuangan	2023	%	2024	%	2025	%	2026	%
Aset Lancar	3.514	6,82	8.941	3,01	13.416	2,67	14.436	1,99
Aset Tak Lancar	48.030	93,18	287.649	96,99	488.241	97,33	711.786	98,01
Total Assets	51.544	100,00	296.589	100,00	501.657	100,00	726.222	100,00
Hutang Lancar	3.194	6,20	19.188	6,47	29.439	5,87	42.765	5,89
Hutang Tak Lancar	21.472	41,66	187.925	63,36	332.708	66,32	494.375	68,07
Total Hutang	24.666	47,86	207.113	69,83	362.148	72,19	537.140	73,96
Ekuitas	26.878	52,14	89.476	30,17	139.509	27,81	189.082	26,04
Kewajiban & Modal	51.544	100,00	296.589	100,00	501.657	100,00	726.222	100,00

Satuan Laporan Keuangan	2027	%	2028	%	2029	%	2030	%
Aset Lancar	20.668	2,93	20.312	2,99	20.541	3,15	33.100	5,19
Aset Tak Lancar	685.063	97,07	658.340	97,01	631.616	96,85	604.893	94,81
Total Assets	705.731	100,00	678.651	100,00	652.158	100,00	637.993	100,00
Hutang Lancar	57.225	8,11	58.433	8,61	48.859	7,49	48.941	7,67
Hutang Tak Lancar	465.625	65,98	434.375	64,01	399.375	61,24	350.625	54,96
Total Hutang	522.850	74,09	492.808	72,62	448.234	68,73	399.566	62,63
Ekuitas	182.881	25,91	185.843	27,38	203.923	31,27	238.428	37,37
Kewajiban & Modal	705.731	100,00	678.651	100,00	652.158	100,00	637.993	100,00

Satuan Laporan Keuangan	2031	%	2032	%	2033	%	2034	%
Aset Lancar	63.473	9,89	113.638	17,09	196.468	27,24	277.274	35,76
Aset Tak Lancar	578.170	90,11	551.446	82,91	524.723	72,76	498.000	64,24
Total Assets	641.642	100,00	665.084	100,00	721.191	100,00	775.274	100,00
Hutang Lancar	47.698	7,43	27.706	4,17	42.713	5,92	42.720	5,51
Hutang Tak Lancar	303.125	47,24	275.625	41,44	233.125	32,33	190.625	24,59
Total Hutang	350.823	54,68	303.331	45,61	275.838	38,25	233.345	30,10
Ekuitas	290.819	45,32	361.753	54,39	445.352	61,75	541.929	69,90
Kewajiban & Modal	641.642	100,00	665.084	100,00	721.191	100,00	775.274	100,00

Satuan Laporan Keuangan	2035	%	2036	%	2037	%	2038	%
Aset Lancar	364.565	43,62	453.801	50,51	536.573	56,22	639.625	62,06
Aset Tak Lancar	471.277	56,38	444.553	49,49	417.830	43,78	391.107	37,94
Total Assets	835.842	100,00	898.354	100,00	954.403	100,00	1.030.732	100,00
Hutang Lancar	50.232	6,01	65.860	7,33	56.493	5,92	19.001	1,84
Hutang Tak Lancar	140.625	16,82	75.000	8,35	18.750	1,96	-	-
Total Hutang	190.857	22,83	140.860	15,68	75.243	7,88	19.001	1,84
Ekuitas	644.984	77,17	757.494	84,32	879.160	92,12	1.011.731	98,16
Kewajiban & Modal	835.842	100,00	898.354	100,00	954.403	100,00	1.030.732	100,00

Dari sisi neraca, Aset Lancar didominasi oleh Kas yang setiap tahunnya meningkat. Kas ini akan digunakan untuk pencadangan pembayaran kewajiban pokok dan bunga pinjaman dan cadangan maintenance. Dari sisi aset tetap di tahun 2024 sampai dengan tahun 2026 mengalami peningkatan setiap tahunnya dikarenakan konstruksi tahap I telah selesai. Hutang jangka panjang terdiri dari Hutang Bank atas pembiayaan proyek pengembangan pelabuhan dengan total Rp500 M, jangka waktu pembiayaan yang diberikan adalah selama 15 tahun. Hutang jangka Panjang menurun setiap

tahunnya sejak tahun 2027 dikarenakan adanya pembayaran angsuran.

Berdasarkan proyeksi Laba Rugi dan Neraca Keuangan PT Gorontalo Port diatas, maka dapat dilihat kinerja keuangan PT Gorontalo Port berdasarkan rasio keuangan sebagai berikut,

Tabel 4. 16 Proyeksi Rasio Keuangan PT Gorontalo Port

Rasio Keuangan	2023	Satuan	2024	Satuan	2025	Satuan	2026	Satuan
<i>Sales Growth</i>	-	%	24,04	%	92,45	%	40,36	%
<i>Gross Margin</i>	67,32	%	30,88	%	46,01	%	48,03	%
<i>Operating Profit Margin</i>	17,19	%	- 12,15	%	22,76	%	30,95	%
<i>Profit After Tax Margin</i>	- 11,24	%	- 40,72	%	- 20,88	%	- 21,01	%
<i>Current Ratio (CR)</i>	1,10	kali	0,47	kali	0,46	kali	0,34	kali
<i>Debt to Equity Ratio (DER)</i>	0,92	kali	2,31	kali	2,60	kali	2,84	kali
<i>EBITDA</i>	5.799,33	IDR Jutaan	- 5.086,99	IDR Jutaan	18.332,58	IDR Jutaan	34.989,36	IDR Jutaan
<i>EBITDA to Interest</i>	60,46	%	- 46,74	%	71,94	%	84,73	%
<i>EBITDA to Debt</i>	23,51	%	- 2,46	%	5,06	%	6,51	%
<i>Debt Service Coverage</i>	60,46	%	- 46,74	%	71,94	%	83,47	%

Rasio Keuangan	2027	Satuan	2028	Satuan	2029	Satuan	2030	Satuan
<i>Sales Growth</i>	33,18	%	7,58	%	12,02	%	11,63	%
<i>Gross Margin</i>	59,15	%	60,68	%	63,56	%	66,11	%
<i>Operating Profit Margin</i>	45,84	%	47,97	%	51,89	%	55,31	%
<i>Profit After Tax Margin</i>	- 4,12	%	1,83	%	9,96	%	17,03	%
<i>Current Ratio (CR)</i>	0,36	kali	0,35	kali	0,42	kali	0,68	kali
<i>Debt to Equity Ratio (DER)</i>	2,75	kali	2,54	kali	2,20	kali	1,68	kali
<i>EBITDA</i>	69.028,05	IDR Jutaan	77.701,86	IDR Jutaan	94.159,08	IDR Jutaan	112.031,31	IDR Jutaan
<i>EBITDA to Interest</i>	142,31	%	164,69	%	212,76	%	272,77	%
<i>EBITDA to Debt</i>	13,20	%	15,77	%	21,01	%	28,04	%
<i>Debt Service Coverage</i>	129,01	%	102,33	%	124,70	%	147,27	%

Rasio Keuangan	2031	Satuan	2032	Satuan	2033	Satuan	2034	Satuan
<i>Sales Growth</i>	11,30	%	11,02	%	9,44	%	3,26	%
<i>Gross Margin</i>	68,38	%	70,41	%	71,94	%	71,94	%
<i>Operating Profit Margin</i>	58,13	%	59,98	%	62,11	%	62,17	%
<i>Profit After Tax Margin</i>	23,24	%	28,34	%	32,71	%	34,14	%
<i>Current Ratio (CR)</i>	1,33	kali	4,10	kali	4,60	kali	6,49	kali
<i>Debt to Equity Ratio (DER)</i>	1,21	kali	0,84	kali	0,62	kali	0,43	kali
<i>EBITDA</i>	131.048,93	IDR Jutaan	150.113,47	IDR Jutaan	170.143,09	IDR Jutaan	175.858,69	IDR Jutaan
<i>EBITDA to Interest</i>	352,69	%	462,61	%	595,96	%	694,56	%
<i>EBITDA to Debt</i>	37,35	%	49,49	%	61,68	%	75,36	%
<i>Debt Service Coverage</i>	152,55	%	187,76	%	303,56	%	259,30	%

Rasio Keuangan	2035	Satuan	2036	Satuan	2037	Satuan	2038	Satuan
<i>Sales Growth</i>	3,26	%	3,26	%	3,26	%	3,26	%
<i>Gross Margin</i>	71,35	%	71,94	%	71,94	%	71,94	%
<i>Operating Profit Margin</i>	61,64	%	62,24	%	62,30	%	62,30	%
<i>Profit After Tax Margin</i>	35,28	%	37,31	%	39,07	%	41,23	%
<i>Current Ratio (CR)</i>	7,26	kali	6,89	kali	9,50	kali	33,66	kali
<i>Debt to Equity Ratio (DER)</i>	0,30	kali	0,19	kali	0,09	kali	0,02	kali
<i>EBITDA</i>	180.021,44	IDR Jutaan	187.724,97	IDR Jutaan	194.016,72	IDR Jutaan	200.342,54	IDR Jutaan
<i>EBITDA to Interest</i>	850,13	%	1.120,22	%	1.715,21	%	5.479,45	%
<i>EBITDA to Debt</i>	94,32	%	133,27	%	257,85	%	1.054,40	%
<i>Debt Service Coverage</i>	282,72	%	281,20	%	252,18	%	334,43	%

Rasio Keuangan diproyeksikan sejak tahun 2023 sampai dengan 2038 sesuai dengan jangka waktu fasilitas kredit. Rasio keuangan yang menjadi syarat di BNI adalah *Debt Service Coverage* (DSC) dan *Debt to Equity Ratio* (DER). DSC merupakan rasio keuangan yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi pembayaran kewajiban angsuran dan bunga atas fasilitas kredit, DSC yang ditentukan oleh BNI adalah minimal sebesar 110% dengan periode testing 1 tahun setelah masa pembangunan. DER dipersyaratkan maksimal sebesar 3,0 kali dengan periode testing 1 tahun setelah masa pembangunan.

4.4.3 Hasil Analisis Kelayakan Proyek

4.4.3.1 Perhitungan *Cost of Debt* dan *Cost of Equity*

Untuk dapat memperhitungkan nilai *weighted average cost of capital* (WACC) maka terlebih dahulu kita harus mengetahui nilai biaya modal yaitu biaya hutang (*cost of debt*) dan biaya modal (*cost of equity*). Untuk proyek pengembangan pelabuhan yang akan dilakukan, PT Gorontalo Port memperoleh fasilitas kredit dari BNI yang akan diberikan tingkat suku bunga sebesar 9,75% per tahun. Maka dengan tingkat suku bunga yang diberikan tersebut, nilai *cost of debt* dapat diperoleh dengan perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Cost of debt after tax (Kd)} = \text{suku bunga} \times (1 - \text{tax})$$

$$\text{Cost of debt after tax (Kd)} = 9,75\% \times (1 - 22\%)$$

$$\text{Cost of debt after tax (Kd)} = \mathbf{7,6\%}$$

Dengan telah diperolehnya nilai *cost of debt* atau nilai biaya hutang, maka setelah itu melakukan perhitungan atas *cost of equity* atau nilai biaya modal dengan menggunakan pendekatan *Capital Asset Pricing Model* (CAPM) dimana perhitungan CAPM berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Pedoman Perusahaan Perkreditan *Business Banking* Segmen Korporasi dengan perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Cost of Equity} = R_f + \beta (E(R_m) - R_f)$$

Asumsi yang digunakan untuk dapat menghitung nilai *cost of equity* atau biaya modal adalah sebagai berikut:

1. Nilai *risk free rate* (R_f) dengan menggunakan data *yield* wajar obligasi Pemerintah Indonesia dengan tenor 15 (lima belas) tahun yaitu senilai 6,9376% yang diperoleh dari <https://www.phei.co.id/Data/HPW-dan-Imbal-Hasil>.
2. PT Gorontalo Port adalah perusahaan swasta yang belum masuk dalam daftar BEI sehingga tidak dapat memperoleh nilai beta (β). Dikarenakan hal tersebut, penulis menggunakan nilai β yang diambil dari rata-rata nilai beta industri infrastruktur dan transportasi laut periode Juni 2022 yaitu sebesar 0,81 yang diperoleh dari <https://pefindo.com/fileman/file/1210>.
3. Nilai $(E(R_m) - R_f)$ adalah nilai *equity risk premium* Darmodaran untuk Indonesia per Januari 2022 sebesar 9,23% yang diperoleh dari https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html.

Berdasarkan asumsi yang digunakan diatas, maka hasil perhitungan cost of equity sebagai berikut:

$$\text{Cost of Equity} = R_f + \beta (E(R_m) - R_f)$$

$$\text{Cost of Equity} = 6,9376\% + (0,81 * 9,23\%)$$

$$\text{Cost of Equity} = 14,41\%$$

4.4.3.2 Perhitungan WACC (*Weighted Average Cost of Capital*)

Berdasarkan perhitungan dari nilai *cost of equity* dan *cost of debt* tersebut diatas maka dapat dilakukan perhitungan untuk WACC sesuai dengan komposisi sumber dana untuk pelaksanaan proyek tersebut dimana sumber modal yaitu sebesar 30,84% dari *self financing* perusahaan dan sumber pinjaman sebesar 69,16% yang berasal dari pembiayaan BNI, maka perhitungan WACC menjadi sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{WACC} &= [\text{Kd} \times \text{Wd}] + [\text{Ke} \times \text{We}] \\ &= [7,6\% \times 69,16\%] + [14,41\% \times 30,84\%] \\ &= 9,7\% \end{aligned}$$

4.4.3.3 Perhitungan Hasil Kelayakan Investasi

Setelah memperoleh hasil perhitungan atas proyeksi laba rugi dan proyeksi neraca maka telah dilakukan analisis dari sisi finansial perusahaan dan selanjutnya dilakukan analisis kelayakan investasi dimana analisis tersebut menggunakan metode *capital budgeting* dengan melakukan perhitungan *Payback Period* (PP), *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate Return* (IRR) dan *Profitability Index* (PI) dengan hasil perhitungan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 17 Hasil Perhitungan Kelayakan Investasi Pengembangan

Pelabuhan PT Gorontalo Port

Keterangan	Nilai	Parameter	Pemenuhan	Kelayakan
<i>Payback Period (PP)</i>	12 Tahun 5 Bulan	$PP < \text{umur proyek}$	Memenuhi	Layak
<i>Net Present Value (NPV)</i>	Rp158.471 Juta	$NPV > 0$	Memenuhi	
<i>Internal Rate of Return (IRR)</i>	11,54%	$IRR > WACC$	Memenuhi	
<i>Profitability Index (PI)</i>	1,22	$PI > 1$	Memenuhi	

1. Hasil *Payback Period* (PP)

Payback period menunjukkan jangka waktu pengembalian dari *initial cash investment* terhadap suatu proyek yang akan dilaksanakan. Dari hasil proyeksi pendapatan yang akan diperoleh PT Gorontalo Port maka jangka waktu pengembalian atas investasi dapat diperoleh yaitu 12 tahun 5 bulan dimana proyek ini dianggap layak karena waktu pengembaliannya dibawah masa jangka waktu umur proyek.

2. Hasil *Net Present Value* (NPV)

Dalam *perhitungan* kelayakan investasi dengan metode *net present value* yaitu memperhitungkan selisih antara nilai *present value procced* dengan nilai *present value initial investment*. Diketahui bahwa dengan perhitungan NPV dengan nilai WACC sebesar 9,7% maka proyek yang dilaksanakan masih menghasilkan nilai positif

sebesar Rp158.471 juta sehingga proyek ini layak dilaksanakan dan mendapatkan pembiayaan dari BNI.

3. Hasil *Internal Rate of Return* (IRR)

Dalam perhitungan kelayakan investasi dengan metode *internal rate of return* yaitu menilai tingkat bunga *present value* dari aliran kas keluar yang diinginkan perusahaan (*expected cash outflows*) dengan *present value* aliran kas masuk yang diinginkan perusahaan (*expected cash inflows*). Hasil perhitungan IRR atas proyek pengembangan pelabuhan ini diperoleh nilai IRR yaitu 11,54%. Dengan nilai IRR tersebut diketahui bahwa proyek ini layak dilakukan karena memiliki nilai yang lebih besar dari WACC (*weighted average cost capital*) yaitu 9,7%.

4. Hasil *Profitability Index* (PI)

Dalam perhitungan kelayakan investasi dengan metode *profitability index* yaitu melakukan perbandingan antara nilai *present value* dari *net cash flow* dengan nilai *initial investment* yang dikeluarkan. Dengan nilai *profitability index* yang diperoleh sebesar 1,22 hal ini menunjukkan bahwa nilai PI lebih besar dari 1, yaitu bahwa proyek ini menghasilkan pendapatan yang lebih besar dari biaya investasi yang dikeluarkan sehingga proyek ini dinilai layak.

4.4.4 Hasil Analisis Sensitivitas

Untuk melihat pengaruh dan mengukur seberapa besar tingkat toleransi atas perubahan beberapa variable tertentu terhadap kondisi keuangan suatu perusahaan perlu dilakukan analisis sensitivitas dalam menilai kelayakan suatu proyek yang akan dilaksanakan.

Dalam penelitian ini, penulis membuat analisa sensitivitas dengan melakukan beberapa asumsi dan simulasi atas terjadinya perubahan pada beberapa variabel penting yang mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan. Asumsi perubahan variabel yang akan digunakan dalam analisis sensitivitas dengan beberapa kondisi antara lain,

1. **Penurunan Pendapatan**

Dari hasil perhitungan yang dilakukan didapatkan bahwa apabila pendapatan yang telah diproyeksikan sebelumnya ternyata mengalami penurunan sampai dengan 5% maka investasi pelabuhan PT Gorontalo Port disimpulkan masih tetap layak untuk dilanjutkan karena masih memiliki indikator kelayakan investasi yang positif. Namun demikian apabila pendapatan menurun sampai dengan 10% atau lebih maka investasi pelabuhan PT Gorontalo Port menjadi tidak layak untuk dilakukan.

2. **Peningkatan Biaya Pemasaran, Umum, dan Administrasi**

Dari hasil perhitungan sensitivitas yang dilakukan didapatkan bahwa apabila biaya pemasaran, umum, dan administrasi yang telah diproyeksikan sebelumnya mengalami peningkatan sampai dengan

70% maka investasi pelabuhan PT Gorontalo Port masih tetap layak untuk dilanjutkan karena masih memiliki indikator kelayakan investasi yang positif. Namun apabila biaya pemasaran, umum, dan administrasi meningkat sampai dengan 75% atau lebih maka investasi pelabuhan PT Gorontalo Port menjadi tidak layak untuk dilakukan.

3. Peningkatan Suku Bunga Kredit

Apabila terjadi kenaikan tingkat suku bunga maka akan berpengaruh pada *cost of debt* perusahaan dimana hal tersebut akan mempengaruhi nilai WACC dan hasil penilaian kelayakan investasi. Pada penelitian ini terdapat batasan bahwa peningkatan suku bunga kredit hanya mempengaruhi *cost of debt*, sementara *cost of equity* tetap.

Setelah dilakukan perhitungan atas perubahan tingkat suku bunga dimana dengan asumsi adanya kenaikan suku bunga hingga 200 basis poin hingga suku bunga menjadi 11,75% per tahun (dengan variabel lainnya dianggap tetap) maka investasi atas pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port masih layak untuk dilaksanakan dan ketika terjadi kenaikan tingkat suku bunga hingga 250 basis poin hingga suku bunga menjadi 12,25% per tahun (dengan variabel lainnya dianggap tetap), investasi menjadi tidak layak untuk dilakukan.

Tabel 4. 18 Hasil Analisa Sensitivitas

Uraian	Payback Period		PI (Kali)	NPV (Rp. Juta)	IRR	Keterangan
	Tahun	Bulan				
- Kondisi Normal	12	5	1,22	158.471	11,54%	Layak
- Pendapatan						
- Turun 5 %	13	2	1,10	72.448	10,55%	Layak
- Turun 10 %	13	11	0,92	-14.101	9,53%	Tidak Layak
- HPP & BPUA						
- Naik 70 %	13	10	1,00	2.066	9,72%	Layak
- Naik 50%	13	11	0,99	-9.144	9,59%	Tidak Layak
- Suku Bunga						
- Naik 2 %	12	11	1,02	17.727	11,00%	Layak
- Naik 2,5%	13	1	0,98	-13.896	10,86%	Tidak Layak

Dari hasil perhitungan Analisa sensitivitas diketahui bahwa variable pendapatan menjadi variable yang paling mempengaruhi kelayakan bisnis pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port.

4.5 Analisis Risiko

Dalam rangka pengembangan dan pembangunan pelabuhan PT Gorontalo Port tidak terlepas dari risiko yang disebabkan oleh berbagai faktor yang dapat mempengaruhi usahanya. Berkaitan dengan hal ini, perlu adanya upaya untuk meminimalkan risiko dengan melakukan Analisa terhadap risiko tersebut.

Dari hasil wawancara dengan Bapak Ahmad selaku Direktur Keuangan PT Gorontalo Port dan Ibu Ika selaku *Relationhsip Manager Divisi Corporate Banking* BNI, disimpulkan bahwa risiko-risiko yang dapat terjadi pada saat pembangunan dan operasional usaha pelabuhan serta mitigasi risikonya adalah sebagai berikut,

4.5.1 Risiko Konstruksi

Dalam masa pembangunan pelabuhan, risiko *cost over run* sering terjadi yang dapat disebabkan oleh adanya kenaikan harga material dan/atau perubahan desain konstruksi dan mundurnya masa pekerjaan antara lain akibat faktor cuaca dan perubahan desain konstruksi.

Jika risiko masa konstruksi tersebut terjadi pasti akan mempengaruhi proyeksi arus kas perusahaan dan proyeksi keuangan yang telah dilakukan. Hal tersebut dapat membuat rencana pembayaran kewajiban kepada bank menjadi terganggu karena adanya keterlambatan penyelesaian proyek. Untuk itu BNI perlu dilakukan beberapa mitigasi risiko sebagai berikut:

1. Pemilihan kontraktor pelaksana pekerjaan yang berpengalaman dan memang memiliki spesialis dalam pembangunan pelabuhan, serta dibuatkan perjanjian pekerjaan secara borongan dengan jangka waktu yang Panjang (*lumpsum*), sehingga risiko terjadinya *cost over run* menjadi tanggung jawab kontraktor.
2. Pelaksanaan pembangunan secara tepat waktu dengan merencanakan skedul dan pembuatan anggaran dengan sebaik-baiknya.
3. Selama masa konstruksi dilakukan penutupan asuransi *Construction All Risk*
4. Adanya syarat *share holders undertaking* untuk mengamankan pihak BNI dalam hal terjadinya *cost over run* dan kekurangan arus kas agar pengembalian kepada BNI tetap terjamin.

4.5.2 Risiko Pendapatan

Setelah pelabuhan telah selesai masa konstruksi dan telah beroperasi secara komersial, diharapkan pendapatan jasa pelabuhan diterima sesuai dengan proyeksi yang telah dibuat, sesuai dengan proyeksi tarif dan proyeksi volume angkutan (*throughput*).

Pada saat ini belum ada regulasi yang mengatur pola kenaikan tarif jasa pelabuhan di Indonesia. Tidak adanya pola kenaikan tarif yang pasti dapat berdampak pada ketidakpastian proyeksi pendapatan perusahaan

Selain tarif, pendapatan terminal juga ditentukan oleh pertumbuhan volume angkutan (*throughput*). Apabila pertumbuhan volume angkutan (*throughput*) yang tidak sesuai dengan proyeksi yang diharapkan maka akan berpengaruh terhadap profitabilitas perusahaan.

4.5.3 Risiko Operasional & Kinerja

Risiko operasional merupakan risiko yang dapat terjadi ketika pelabuhan telah beroperasi hal ini dapat menimbulkan adanya biaya pemeliharaan atau biaya perbaikan pelabuhan. Untuk mendukung kinerja pelabuhan juga dibutuhkan tenaga kerja dan operator yang baik dan telah terampil dibidangnya. Terhadap risiko operasional dan kinerja dapat dilakukan mitigasi antara lain:

1. Mencadangkan biaya pemeliharaan dan melakukan pemeliharaan secara berkala

2. Melakukan penutupan asuransi *all risk* minimal dilengkapi dengan klausula *fire & earthquake insurance, property insurance* dan *water damage insurance* (termasuk *material damage & business interruption*).

4.5.4 Risiko Perekonomian

Risiko perekonomian ini terkait erat dengan kondisi makro ekonomi, sosial, dan kebijakan (peraturan) pemerintah. Berkaitan dengan ketidakstabilan ekonomi dan social, ataupun terjadinya inflasi yang tinggi akan menimbulkan permasalahan seperti tenaga kerja, etnik, masyarakat dan perubahan kebijakan. Perkembangan perekonomian akan berpengaruh terhadap pertumbuhan sektor industri dan daya beli masyarakat yang pada akhirnya akan berdampak pada pertumbuhan volume angkutan. Terhadap kondisi perekonomian ini dapat dilakukan mitigasi dengan cara yaitu perusahaan melakukan pengawasan secara intensif dan mengambil langkah-langkah proaktif untuk menangani masalah yang mungkin timbul apabila terdapat indikasi penurunan makroekonomi.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Rencana pembiayaan proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port dinilai layak untuk dilaksanakan. Nilai kelayakan ini tercermin dari nilai payback period (PP) masih dibawah jangka waktu/ umur proyek, nilai NPV yang dihasilkan menunjukkan nilai yang positif, nilai IRR lebih besar dari nilai WACC dan nilai profitability index (PI) lebih dari satu kali.
2. Telah dilakukan Analisa sensitivitas terhadap proyek ini, dengan hasil bahwa proyek ini cukup sensitif apabila pendapatan perusahaan turun sampai dengan 10% atau lebih dengan asumsi faktor – faktor lain tetap sehingga menyebabkan proyek menjadi tidak layak. Apabila proyek mengalami kenaikan biaya pemasaran, umum, dan administrasi secara bersamaan dengan kenaikan 75% atau lebih dengan asumsi faktor – faktor lain tetap maka menyebabkan proyek menjadi tidak layak. Dan apabila tingkat suku bunga naik sebesar 2,5% menjadi 12,25% atau lebih dengan asumsi faktor – faktor lain tetap, maka hal ini juga akan menyebabkan proyek menjadi sensitif dan tidak layak.
3. Dari analisis risiko yang dilakukan, dapat diidentifikasi bahwa terdapat beberapa sumber risiko yang dapat timbul selama pembangunan dan

operasional pelabuhan PT Gorontalo Port yang akan berpengaruh terhadap jalannya usaha dan akan mempengaruhi ke pendapatan perusahaan dan akan menyebabkan salah satunya adalah terganggunya pembayaran akan kewajiban ke BNI. Atas penilaian risiko yang telah dilakukan maka urutan potensi risiko yang harus diwaspadai antara lain risiko konstruksi, risiko pendapatan, risiko operasional dan kinerja, dan risiko perekonomian. Atas risiko – risiko tersebut dapat dikendalikan dengan beberapa mitigasi risiko yang dapat dilakukan perusahaan.

5.2 Saran

Analisis kelayakan proyek pengembangan pelabuhan PT Gorontalo Port ini dapat menjadi lebih komprehensif dengan dilakukan studi dari multi disiplin ilmu. Adapun hal-hal yang dapat disampaikan penulis atas analisis pembiayaan tersebut, antara lain:

5.2.1 PT Gorontalo Port

Secara keuangan proyek ini layak dijalankan, namun penting bagi PT Gorontalo Port untuk melakukan pemantauan terhadap proses pembangunan selama masa konstruksi agar tidak terjadi cost over run proyek ini. Selain itu PT Gorontalo Port diharapkan mampu memberikan mutu dan kualitas atas layanan yang diberikan serta perusahaan harus terus mengikuti perubahan setiap kebutuhan konsumen yang dapat memberikan kepastian akan pendapatan usaha perusahaan.

5.2.2 BNI

BNI adalah pihak perbankan yang akan memberikan pendanaan akan proyek ini, dimana harus melakukan analisis yang komprehensif pada setiap proyek yang akan didanai dan tetap melaksanakan pemantauan berkala atas pembiayaan yang telah dilakukan sesuai dengan sistem perkreditan BNI serta menjalankan mitigasi risiko terhadap risiko yang memiliki dampak yang signifikan terhadap pendapatan perusahaan.

5.2.3 Akademisi

Penelitian terhadap kelayakan suatu proyek dapat dilakukan dengan metode *Capital Budgeting* namun akan menjadi lebih komprehensif dan akurat dengan penilaian juga terhadap aspek manajemen, aspek sosial ekonomi, aspek hukum, aspek teknis dan aspek operasional. Analisis sensitivitas juga dapat dengan menilai terhadap variabel lainnya selain dari pendapatan, biaya dan tingkat suku bunga.

DAFTAR PUSTAKA

- Brigham F. Eugene dan Houston, Joel. 2007. *Dasar – Dasar Manajemen Keuangan : essentials Of Financial Management*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Damodaran, A. (2006). *Damodaran on Valuation, Security Analysis for Investment and Corporate Finance, 2nd Edition*. John Willey & Son, Inc., New Jersey.
- Giatman, M. (2017). *Ekonomi Teknik*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Husnan, Suad dan Muhammad, Suwarsono. 2008. *Studi Kelayakan Proyek*. Yogyakarta: AMP YKPN
- Johannes Ibrahim, 2004 *Cross Default & Cross Collateral* dalam Upaya Penyelesaian Kredit Bermasalah, PT Refika Aditama, Bandung
- Kasmir. 2010. *Manajemen Perbankan*. Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada
- Lasse. 2014. *Manajemen Kepelabuhan*. Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada
- Pedoman Perusahaan Perkreditan *Business Banking* Segmen Korporasi Buku I tanggal 20 Maret 2015 tentang Garis Besar Proses Analisa Kredit.
- Peraturan Bank Indonesia 11/ 25 /PBI/2009
- Rachmadi Usman. 2001. *Aspek-Aspek Hukum Perbankan di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Ross et al.,(2010). *Fundamental of Corporate Finance (9th Edition)*. New York: McGraw-Hill
- Supramono, Gatot. (1995). *Perbankan Dan Masalah Kredit: Suatu Tinjauan Yuridis*. Penerbit Djambatan. Jakarta
- Suyatno, Thomas. 2013. *Dasar-Dasar Perkreditan*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama
- Thomas Suyatno, dkk. 1998. *Dasar-dasar Perkreditan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Undang-Undang No.10 tahun 1998 tentang Perbankan
- Undang-undang no. 17 tahun 2018 tentang Pelayaran
- Laporan Keuangan PT Gorontalo Port tahun 2022
- Company Profile* PT Gorontalo Port tahun 2022

LAMPIRAN

Lampiran 1: Perhitungan Kelayakan Investasi

Asumsi Pajak (Tax) :	22,00%												
	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031	31/12/2032	31/12/2033	31/12/2034
EBITDA	(1.332)	5.799	(5.087)	18.333	34.989	69.028	77.702	94.159	112.031	131.049	150.113	170.143	175.859
Interest		9.592	10.884	25.484	41.294	48.506	47.181	44.256	41.072	37.157	32.449	28.549	25.320
EBITDA(1 - Tax)	(1.039)	5.799	(5.087)	18.333	34.989	69.028	76.866	89.059	102.299	116.272	130.106	144.872	148.619
CAPEX	-	31.049	240.690	210.260	240.999	-							
Free Cash Flow (FCF)	(1.039)	(34.842)	(256.661)	(217.411)	(247.304)	20.522	29.685	44.804	61.227	79.115	97.657	116.322	123.300
Analisa Kelayakan Investasi													
Perhitungan WACC													
Cost of Debt :	9,75%												
Cost of Equity :	14%												
Porsi Pembiayaan :													
Debt :	69%												
Equity :	31%												
WACC =	9,7%												
FCF	(1.039)	(34.842)	(256.661)	(217.411)	(247.304)	20.522	29.685	44.804	61.227	79.115	97.657	116.322	123.300
Growth	N/A	3254%	637%	-15%	14%	-108%	45%	51%	37%	29%	23%	19%	6%
NPV =	158.471												
IRR =	11,54%												
Pay Back Period =	12 Tahun 5 Bulan												
Profitability Index =	1,22												

Asumsi Pajak (Tax) :		22,00%												
	31/12/2022	31/12/2035	31/12/2036	31/12/2037	31/12/2038	31/12/2039	31/12/2040	31/12/2041	31/12/2042	31/12/2043	31/12/2044	31/12/2045	31/12/2046	
EBITDA	(1.332)	180.021	187.725	194.017	200.343	206.875	213.620	220.584	227.776	235.203	242.871	250.790	258.966	
Interest		21.176	16.758	11.312	3.656	-	-	-	-	-	-	-	-	
EBITDA(1 - Tax)	(1.039)	152.694	155.991	159.701	162.951	167.241	172.502	177.935	183.545	189.337	195.319	201.495	207.873	
CAPEX	-													
Free Cash Flow (FCF)	(1.039)	131.518	139.234	148.389	159.294	167.241	172.502	177.935	183.545	189.337	195.319	201.495	207.873	
Analisa Kelayakan Investasi														
Perhitungan WACC														
Cost of Debt :	9,75%													
Cost of Equity :	14%													
Porsi Pembiayaan :														
Debt :	69%													
Equity :	31%													
WACC =	9,7%													
FCF	(1.039)	131.518	139.234	148.389	159.294	167.241	172.502	177.935	183.545	189.337	195.319	201.495	207.873	
Growth	N/A	7%	6%	7%	7%	5%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
NPV =	158.471													
IRR =	11,54%													
Pay Back Period =	12													
	5													
Profitability Index =	1,22													

Asumsi Pajak (Tax) :	22,00%						
	31/12/2022	31/12/2047	31/12/2048	31/12/2049	31/12/2050	31/12/2051	31/12/2052
EBITDA	(1.332)	267.410	276.128	285.131	294.427	304.026	313.938
Interest	-	-	-	-	-	-	-
EBITDA(1 - Tax)	(1.039)	214.459	221.259	228.281	235.532	243.019	250.751
CAPEX	-	-	-	-	-	-	-
Free Cash Flow (FCF)	(1.039)	214.459	221.259	228.281	235.532	243.019	250.751
Analisa Kelayakan Investasi							
Perhitungan WACC							
Cost of Debt :	9,75%						
Cost of Equity :	14%						
Porsi Pembiayaan :							
Debt :	69%						
Equity :	31%						
WACC =	9,7%						
FCF	(1.039)	214.459	221.259	228.281	235.532	243.019	250.751
Growth	N/A	3%	3%	3%	3%	3%	3%
NPV =	158.471						
IRR =	11,54%						
Pay Back Period =	12						
	5						
Profitability Index =	1,22						

Lampiran 2: Proyeksi Cashflow Perusahaan

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Initial Outlays	31.049	240.690	210.260	240.999	-	-	-	-	-	-
Kas Masuk										
Pendapatan Jasa Terminal	24.436	32.245	70.628	102.817	139.994	151.058	170.175	190.914	213.423	237.870
Pendapatan Jasa Pelabuhan	9.306	9.609	9.923	10.246	10.580	10.925	11.281	11.649	12.029	12.421
Total Kas Masuk	33.742	41.854	80.550	113.063	150.574	161.983	181.457	202.563	225.451	250.290
Kas Keluar										
HPP	11.027	28.932	43.492	58.755	61.516	63.684	66.115	68.650	71.295	74.057
BPUA	16.916	18.010	18.725	19.318	20.030	20.597	21.182	21.882	23.107	26.120
Total Kas Keluar Operasional	27.943	46.941	62.218	78.074	81.546	84.281	87.298	90.532	94.402	100.177
Laba Operasional (EBITDA)	5.799	- 5.087	18.333	34.989	69.028	77.702	94.159	112.031	131.049	150.113
Pajak	-	-	-	-	-	835	5.100	9.732	14.777	20.007
EBITDA - Pajak	5.799	- 5.087	18.333	34.989	69.028	76.866	89.059	102.299	116.272	130.106
Bunga	9.592	10.884	25.484	41.294	48.506	47.181	44.256	41.072	37.157	32.449
Angsuran										
FCF	- 34.842	- 256.661	- 217.411	- 247.304	20.522	29.685	44.804	61.227	79.115	97.657
Akumulasi FCF	- 34.842	- 291.503	- 508.914	- 756.217	- 735.696	- 706.010	- 661.206	- 599.979	- 520.864	- 423.207

	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Initial Outlays	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kas Masuk										
Pendapatan Jasa Terminal	261.095	269.607	278.396	287.471	296.843	306.520	316.513	326.831	337.486	348.488
Pendapatan Jasa Pelabuhan	12.826	13.244	13.676	14.121	14.582	15.057	15.548	16.055	16.578	17.119
Total Kas Masuk	273.921	282.850	292.071	301.593	311.425	321.577	332.061	342.886	354.064	365.606
Kas Keluar										
HPP	76.858	79.363	81.951	84.622	87.381	90.229	93.171	96.208	99.345	102.583
BPUA	26.920	27.628	28.360	29.246	30.027	31.005	32.015	33.058	34.135	35.247
Total Kas Keluar Operasional	103.778	106.992	110.310	113.868	117.408	121.235	125.186	129.266	133.480	137.830
Laba Operasional (EBITDA)	170.143	175.859	181.761	187.725	194.017	200.343	206.875	213.620	220.584	227.776
Pajak	25.272	27.239	29.067	31.734	34.316	37.392	39.633	41.117	42.649	44.232
EBITDA - Pajak	144.872	148.619	152.694	155.991	159.701	162.951	167.241	172.502	177.935	183.545
Bunga	28.549	25.320	21.176	16.758	11.312	3.656	-	-	-	-
Angsuran										
FCF	116.322	123.300	131.518	139.234	148.389	159.294	167.241	172.502	177.935	183.545
Akumulasi FCF	- 306.884	- 183.585	- 52.066	87.167	235.556	394.851	562.092	734.595	912.530	1.096.074

	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052
Initial Outlays	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kas Masuk										
Pendapatan Jasa Terminal	359.848	371.579	383.693	396.201	409.117	422.455	436.227	450.448	465.132	480.296
Pendapatan Jasa Pelabuhan	17.677	18.253	18.848	19.463	20.097	20.752	21.429	22.127	22.849	23.594
Total Kas Masuk	377.525	389.833	402.541	415.664	429.215	443.207	457.656	472.575	487.981	503.889
Kas Keluar										
HPP	105.928	109.381	112.947	116.629	120.431	124.357	128.411	132.597	136.920	141.383
BPUA	36.395	37.580	38.805	40.069	41.374	42.722	44.114	45.551	47.035	48.568
Total Kas Keluar Operasional	142.322	146.961	151.751	156.698	161.805	167.079	172.525	178.148	183.955	189.951
Laba Operasional (EBITDA)	235.203	242.871	250.790	258.966	267.410	276.128	285.131	294.427	304.026	313.938
Pajak	45.865	47.553	49.295	51.093	52.951	54.869	56.850	58.895	61.007	63.187
EBITDA - Pajak	189.337	195.319	201.495	207.873	214.459	221.259	228.281	235.532	243.019	250.751
Bunga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Angsuran										
FCF	189.337	195.319	201.495	207.873	214.459	221.259	228.281	235.532	243.019	250.751
Akumulasi FCF	1.285.412	1.480.730	1.682.225	1.890.098	2.104.557	2.325.816	2.554.097	2.789.629	3.032.648	3.283.399