

## DAFTAR ISI

|                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| <b>HALAMAN JUDUL .....</b>            | <b>i</b>    |
| <b>LEMBAR PENGESAHAN.....</b>         | <b>ii</b>   |
| <b>HALAMAN PERNYATAAN .....</b>       | <b>iii</b>  |
| <b>KATA PENGANTAR.....</b>            | <b>iv</b>   |
| <b>DAFTAR ISI.....</b>                | <b>vi</b>   |
| <b>DAFTAR TABEL .....</b>             | <b>x</b>    |
| <b>DAFTAR GAMBAR.....</b>             | <b>xi</b>   |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>          | <b>xii</b>  |
| <b>INTISARI.....</b>                  | <b>xiii</b> |
| <b>ABSTRACT .....</b>                 | <b>xiv</b>  |
| <b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>        | <b>1</b>    |
| 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           |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>  | <b>9</b>    |
| 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        |
| <b>BAB III.....</b>                                 | <b>33</b> |
| <b>METODE PENELITIAN .....</b>                      | <b>33</b> |
| 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        |
| <b>BAB IV .....</b>                                | <b>40</b> |
| <b>HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>                   | <b>40</b> |
| 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        |
| <b>BAB V.....</b>   | <b>89</b> |
| <b>SIMPULAN DAN SARAN .....</b>                             | <b>89</b> |
| 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        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>                                 | <b>92</b> |
| <b>LAMPIRAN .....</b>                                       | <b>93</b> |

## 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<br>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<br>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<br>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. Risiko ini menjadi tanggungan bank, baik risiko yang disengaja maupun risiko 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 *creditum* 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):

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

Dimana:

D = Nilai pasar hutang perusahaan yang dikenakan bunga

E = Nilai pasar ekuitas perusahaan

K<sub>d</sub> = Biaya dari utang

K<sub>e</sub> = 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:

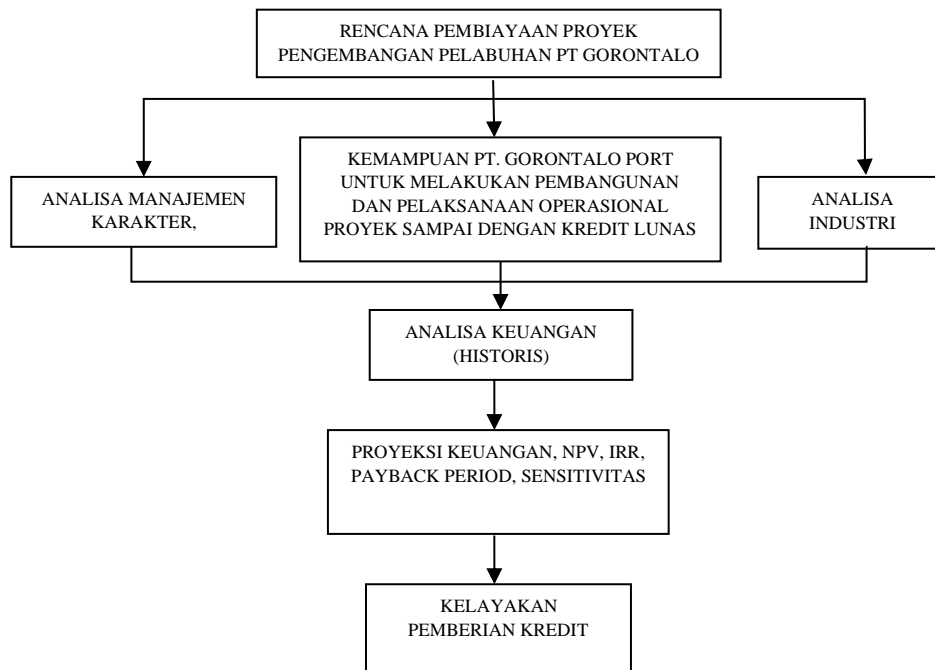
- 1) Penurunan pendapatan yang dihasilkan yang dipengaruhi dari jumlah kunjungan kapal dan penurunan tarif jasa pelabuhan dan dermaga
- 2) Kenaikan biaya operasional yang dipengaruhi dari kenaikan gaji tenaga kerja dan biaya pemasaran, umum, dan administrasi.
- 3) Kenaikan tingkat suku bunga kredit karena 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.

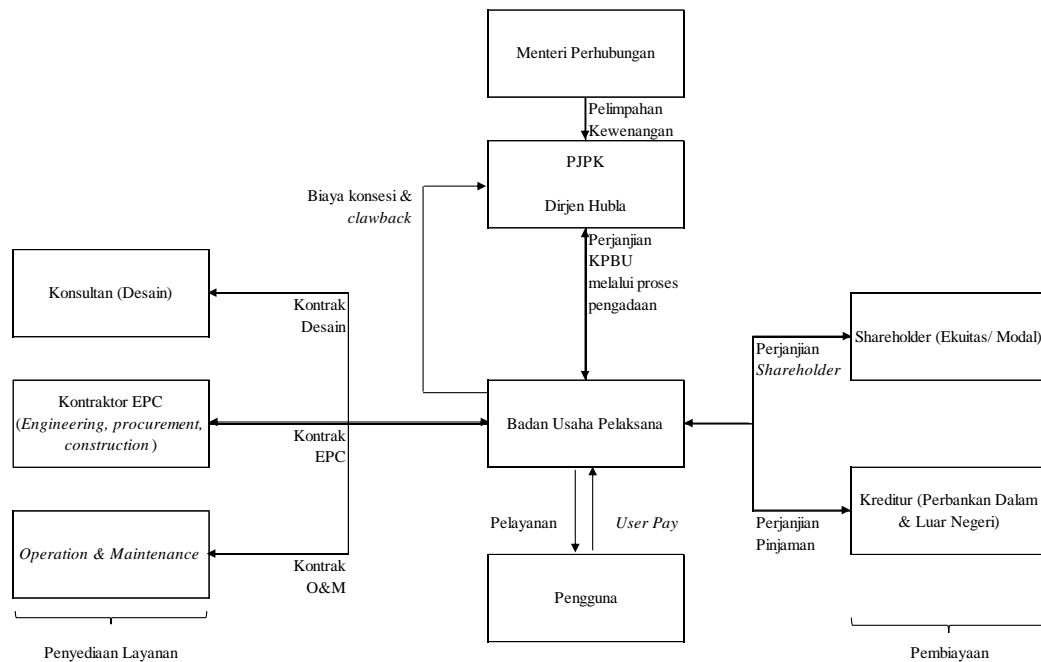
## 4.2 Analisis Teknis Operasional

### 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 m<sup>3</sup> 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<br>- Konstruksi baja beton<br>- Tahun pembuatan 1997 dan 2003 |
|     | b. Segmen II    | m2     | 60 X 12 | - Perlu diperkuat<br>- Konstruksi baja beton<br>- Tahun pembuatan 1997 dan 2003 |
|     | c. Segmen III   | m2     | 33 X 12 | - Perlu diperkuat<br>- Konstruksi baja beton<br>- Tahun pembuatan 1997 dan 2003 |
|     | d. Segmen IV    | m2     | 50 X 20 | - Konstruksi Baik<br>- Konstruksi baja beton                                    |

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

| No.                           | Uraian  | Satuan | Dimensi | Keterangan                                   |
|-------------------------------|---|--------|---------|--|
| 9                             | Depo Gula Cair                                | m2     |         |  |
| 10                            | Terminal Penumpang                            | m2     | 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                 |
| <b>II Fasilitas Penunjang</b> |   |        |         |  |
| 1                             | Kantor Pengelola Pelabuhan                    | m2     | 200     | - Bangunan Permanen Beton;<br>- Kondisi Baik |
| 2                             | Kantor SROP                                   | m2     | 150     | - Bangunan Permanen Beton;<br>- Kondisi Baik |
| 3                             | Parkir Perkantoran                            | m2     | 4.600   | - HRS<br>- Dibangun 1997 dan 2002            |
| 4                             | Rumah Dinas Kepala KUPP                       | m2     | 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                                      | m2     | 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<br>Sendiri   | KVA    | 2,5     |            |
| 9   | Instalasi Air             | unit   | 1       | PDAM       |
| 10  | Telekomunikasi<br>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 PJPK. 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.<br>Pengembangan<br>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<br>Pengelolaan<br>Layanan Jasa<br>Pelabuhan | Penyewaan area pelabuhan<br>untuk lapangan penumpukan<br>petikemas    | Pengembangan terminal<br>bongkar muat barang   |
|    | c. Jenis<br>Layanan                                   | Bongkar muat petikemas,<br>curah umum, dan curah cair                 | Bongkar muat petikemas,<br>curah umum, curah cair, dan<br>reefer container   |
|    | d. Fasilitas<br>Layanan<br>Terminal<br>Barang         | 1) Lapangan penumpukan<br>petikemas dan curah<br>2) Gudang penumpukan | 1) Lapangan penumpukan<br>petikemas, curah kering,<br>general cargo, dan empty<br>container<br>2) Layanan konsolidasi &<br>distribusi barang (CFS)<br>3) Layanan reefer container<br>4) Gudang PLP<br>5) Pengembangan kawasan<br>pelabuhan |
| 2  | Kelembagaan   |   |  |
|    | Status<br>Pelabuhan                                   | Pelabuhan belum<br>diusahakan secara komersial                        | Pelabuhan diusahakan secara<br>komersial   |
|    | Penyelenggara<br>Pelabuhan                            | Unit penyelenggaraan<br>Pelabuhan                                     | KSOP sebagai penyelenggara<br>pelabuhan dan PT Gorontalo<br>Port sebagai operator terminal<br>barang   |
| 3  | Fasilitas   |   |  |
|    | Spesifikasi<br>Kapal<br>Petikemas,<br>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 <sup>2</sup>          | 29.500            | 86.239                  |
|    | Reefer Container, m <sup>2</sup>            | Tidak Ada         | 7.484                   |
|    | Lapangan Kargo, m <sup>2</sup>              | 1.450             | 15.188                  |
|    | CFS, m <sup>2</sup>                         | Tidak Ada         | 24.417                  |
|    | Cold Storage, m <sup>2</sup>                | Tidak Ada         | 8.475                   |
|    | Gudang PLP, m <sup>2</sup>                  | 1.215             | 310                     |
|    | Parkir Truk Petikemas, m <sup>2</sup>       | Tidak Ada         | 28.976                  |
|    | Parkir Truk Kargo, m <sup>2</sup>           | Tidak Ada         | 5.103                   |
|    | Total Luas Lahan dibutuhkan, m <sup>2</sup> | 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 Eksisiting 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                                     | -                  |
| <b>Laba Kotor</b>                       | <b>-</b>           |
| BPUA                                    | 1.332              |
| EBITDA                                  | -1.332             |
| Depresiasi                              | -                  |
| Biaya (Pendapatan) Lain                 | -                  |
| <b>EBIT</b>                             | <b>-1.332</b>      |
| Biaya Bunga Bank                        | -                  |
| Pajak                                   | -                  |
| <b>EAT</b>                              | <b>-1.332</b>      |
| <b>Rasio Keuangan Terkait Laba Rugi</b> |                    |
| 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%          |
| <b>Total Aset Lancar</b>             | <b>827</b>         | <b>4,65%</b>   |
| Aset Tetap                           | 389                | 2,18%          |
| Aset Tetap Lainnya                   | 16.592             | 93,17%         |
| <b>Total Aset Tetap</b>              | <b>16.981</b>      | <b>95,35%</b>  |
| <b>Total Aset</b>                    | <b>17.808</b>      | <b>100,00%</b> |
| Hutang Usaha                         | 68                 | 0,38%          |
| Hutang Pajak                         | 4                  | 0,02%          |
| Hutang Lancar Lainnya                | 498                | 2,79%          |
| <b>Total Hutang Lancar</b>           | <b>570</b>         | <b>3,20%</b>   |
| Hutang Jangka Panjang BNI            | -                  | 0,00%          |
| Hutang Jangka Panjang Bank Lain      | -                  | 0,00%          |
| Hutang Tak Lancar Lainnya            | -                  | 0,00%          |
| <b>Total Hutang Tak Lancar</b>       | <b>-</b>           | <b>0,00%</b>   |
| <b>Total Hutang</b>                  | <b>570</b>         | <b>3,20%</b>   |
| Total Modal                          | 17.239             | 96,80%         |
| <b>Total Hutang &amp; Modal</b>      | <b>17.808</b>      | <b>100,00%</b> |
| <b>Rasio Keuangan Terkait Neraca</b> |                    |                |
| 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%          |
| <b>Total Investasi</b> | <b>722.996</b>  | <b>100,00%</b> |
| <b>Modal Sendiri</b>   | <b>222.996</b>  | <b>30,84%</b>  |
| <b>Pinjaman Bank</b>   | <b>500.000</b>  | <b>69,16%</b>  |

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          |
| <b>Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga</b> | <b>24.436</b>  | <b>32.245</b>  | <b>70.628</b>  | <b>102.817</b> | <b>139.994</b> | <b>151.058</b> |
| II. Pendapatan Jasa Pelabuhan                     |                |                |                |                |                |                |
| <b>Total Pendapatan Jasa Pelabuhan</b>            | <b>9.306</b>   | <b>9.609</b>   | <b>9.923</b>   | <b>10.246</b>  | <b>10.580</b>  | <b>10.925</b>  |
| <b>Total Pendapatan</b>                           | <b>33.742</b>  | <b>41.854</b>  | <b>80.550</b>  | <b>113.063</b> | <b>150.574</b> | <b>161.983</b> |
| <b>Pertumbuhan Pendapatan per Tahun</b>           |                | <b>24%</b>     | <b>92%</b>     | <b>40%</b>     | <b>33%</b>     | <b>8%</b>      |
| 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          |
| <b>Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga</b> | <b>170.175</b> | <b>190.914</b> | <b>213.423</b> | <b>237.870</b> | <b>261.095</b> | <b>269.607</b> |
| II. Pendapatan Jasa Pelabuhan                     |                |                |                |                |                |                |
| <b>Total Pendapatan Jasa Pelabuhan</b>            | <b>11.281</b>  | <b>11.649</b>  | <b>12.029</b>  | <b>12.421</b>  | <b>12.826</b>  | <b>13.244</b>  |
| <b>Total Pendapatan</b>                           | <b>181.457</b> | <b>202.563</b> | <b>225.451</b> | <b>250.290</b> | <b>273.921</b> | <b>282.850</b> |
| <b>Pertumbuhan Pendapatan per Tahun</b>           | <b>12%</b>     | <b>12%</b>     | <b>11%</b>     | <b>11%</b>     | <b>9%</b>      | <b>3%</b>      |

| 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          |
| <b>Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga</b> | <b>278.396</b> | <b>287.471</b> | <b>296.843</b> | <b>306.520</b> | <b>316.513</b> | <b>326.831</b> |
|   |                |                |                |                |                |                |
| II. Pendapatan Jasa Pelabuhan                     |                |                |                |                |                |                |
| <b>Total Pendapatan Jasa Pelabuhan</b>            | <b>13.676</b>  | <b>14.121</b>  | <b>14.582</b>  | <b>15.057</b>  | <b>15.548</b>  | <b>16.055</b>  |
|   |                |                |                |                |                |                |
| <b>Total Pendapatan</b>                           | <b>292.071</b> | <b>301.593</b> | <b>311.425</b> | <b>321.577</b> | <b>332.061</b> | <b>342.886</b> |

| 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          |
| <b>Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga</b> | <b>337.486</b> | <b>348.488</b> | <b>359.848</b> | <b>371.579</b> | <b>383.693</b> | <b>396.201</b> |
|   |                |                |                |                |                |                |
| II. Pendapatan Jasa Pelabuhan                     |                |                |                |                |                |                |
| <b>Total Pendapatan Jasa Pelabuhan</b>            | <b>16.578</b>  | <b>17.119</b>  | <b>17.677</b>  | <b>18.253</b>  | <b>18.848</b>  | <b>19.463</b>  |

|   |                |                |                |                |                |                |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Total Pendapatan</b>                           | <b>354.064</b> | <b>365.606</b> | <b>377.525</b> | <b>389.833</b> | <b>402.541</b> | <b>415.664</b> |
| <b>Pertumbuhan Pendapatan per Tahun</b>           | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      |
| <b>Sumber Pendapatan</b>                          | <b>2047</b>    | <b>2048</b>    | <b>2049</b>    | <b>2050</b>    | <b>2051</b>    | <b>2052</b>    |
| <b>I. Pendapatan Jasa Terminal</b>                |                |                |                |                |                |                |
| 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          |
| <b>Total Pendapatan Jasa Terminal dan Dermaga</b> | <b>409.117</b> | <b>422.455</b> | <b>436.227</b> | <b>450.448</b> | <b>465.132</b> | <b>480.296</b> |
|   |                |                |                |                |                |                |
| <b>II. Pendapatan Jasa Pelabuhan</b>              |                |                |                |                |                |                |
| <b>Total Pendapatan Jasa Pelabuhan</b>            | <b>20.097</b>  | <b>20.752</b>  | <b>21.429</b>  | <b>22.127</b>  | <b>22.849</b>  | <b>23.594</b>  |
|   |                |                |                |                |                |                |
| <b>Total Pendapatan</b>                           | <b>429.215</b> | <b>443.207</b> | <b>457.656</b> | <b>472.575</b> | <b>487.981</b> | <b>503.889</b> |
| <b>Pertumbuhan Pendapatan per Tahun</b>           | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      | <b>3%</b>      |

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         |
| <b>Total HPP</b> |                            | <b>11.027</b> | <b>28.932</b> | <b>43.492</b> | <b>58.755</b> | <b>61.516</b> | <b>63.684</b> |

| 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         |
| <b>Total HPP</b> |                            | <b>66.115</b> | <b>68.650</b> | <b>71.295</b> | <b>74.057</b> | <b>76.858</b> | <b>79.363</b> |

| 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         |
| <b>Total HPP</b> |                            | <b>81.951</b> | <b>84.622</b> | <b>87.381</b> | <b>90.229</b> | <b>93.171</b> | <b>96.208</b> |

| 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          |
| <b>Total HPP</b> |                            | <b>99.345</b> | <b>102.583</b> | <b>105.928</b> | <b>109.381</b> | <b>112.947</b> | <b>116.629</b> |

| 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          |
| <b>Total HPP</b> |                            | <b>120.431</b> | <b>124.357</b> | <b>128.411</b> | <b>132.597</b> | <b>136.920</b> | <b>141.383</b> |

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            |
| <b>Total BPUA</b> |                         | <b>16.916</b> | <b>18.010</b> | <b>18.725</b> | <b>19.318</b> | <b>20.030</b> | <b>20.597</b> |

| 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            |
| <b>Total BPUA</b> |                         | <b>21.182</b> | <b>21.882</b> | <b>23.107</b> | <b>26.120</b> | <b>26.920</b> | <b>27.628</b> |

| 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            |
| <b>Total BPUA</b> |                         | <b>28.360</b> | <b>29.246</b> | <b>30.027</b> | <b>31.005</b> | <b>32.015</b> | <b>33.058</b> |

| 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            |
| <b>Total BPUA</b> |                         | <b>34.135</b> | <b>35.247</b> | <b>36.395</b> | <b>37.580</b> | <b>38.805</b> | <b>40.069</b> |

| 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            |
| <b>Total BPUA</b> |                         | <b>41.374</b> | <b>42.722</b> | <b>44.114</b> | <b>45.551</b> | <b>47.035</b> | <b>48.568</b> |

#### **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         |
| <b>Laba Kotor</b>                            | <b>22.715</b> | <b>67,32</b>  | <b>12.923</b>  | <b>30,88</b>  | <b>37.058</b>  | <b>46,01</b>  | <b>54.308</b>  | <b>48,03</b>  |
| Biaya Penjualan Umum dan Administrasi        | 16.916        | 50,13         | 18.010         | 43,03         | 18.725         | 23,25         | 19.318         | 17,09         |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>             | <b>5.799</b>  | <b>17,19</b>  | <b>-5.087</b>  | <b>-12,15</b> | <b>18.333</b>  | <b>22,76</b>  | <b>34.989</b>  | <b>30,95</b>  |
| Depresiasi & Amortisasi                      | -             | 0,00          | 1.071          | 2,56          | 9.667          | 12,00         | 17.454         | 15,44         |
| <b>Laba Sebelum Bunga &amp; Pajak (EBIT)</b> | <b>5.799</b>  | <b>17,19</b>  | <b>-6.158</b>  | <b>-14,71</b> | <b>8.666</b>   | <b>10,76</b>  | <b>17.535</b>  | <b>15,51</b>  |
| Biaya Bunga                                  | 9.592         | 28,43         | 10.884         | 26,01         | 25.484         | 31,64         | 41.294         | 36,52         |
| <b>Laba Sebelum Pajak (EBT)</b>              | <b>-3.793</b> | <b>-11,24</b> | <b>-17.042</b> | <b>-40,72</b> | <b>-16.818</b> | <b>-20,88</b> | <b>-23.759</b> | <b>-21,01</b> |
| Pajak  | 0             | 0,00          | 0              | 0,00          | 0              | 0,00          | 0              | 0,00          |
| <b>Laba Setelah Pajak (EAT)</b>              | <b>-3.793</b> | <b>-11,24</b> | <b>-17.042</b> | <b>-40,72</b> | <b>-16.818</b> | <b>-20,88</b> | <b>-23.759</b> | <b>-21,01</b> |

| 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        |
| <b>Laba Kotor</b>                            | <b>89.058</b> | <b>59,15</b> | <b>98.299</b> | <b>74,45</b> | <b>115.342</b> | <b>74,45</b> | <b>133.913</b> | <b>74,45</b> |
| Biaya Penjualan Umum dan Administrasi        | 20.030        | 13,30        | 20.597        | 10,99        | 21.182         | 10,99        | 21.882         | 10,99        |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>             | <b>69.028</b> | <b>45,84</b> | <b>77.702</b> | <b>63,46</b> | <b>94.159</b>  | <b>63,46</b> | <b>112.031</b> | <b>63,46</b> |
| Depresiasi & Amortisasi                      | 26.723        | 17,75        | 26.723        | 25,00        | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        |
| <b>Laba Sebelum Bunga &amp; Pajak (EBIT)</b> | <b>42.305</b> | <b>28,10</b> | <b>50.979</b> | <b>37,86</b> | <b>67.436</b>  | <b>37,86</b> | <b>85.308</b>  | <b>37,86</b> |
| Biaya Bunga                                  | 48.506        | 32,21        | 47.181        | 34,16        | 44.256         | 34,16        | 41.072         | 34,16        |
| <b>Laba Sebelum Pajak (EBT)</b>              | <b>-6.201</b> | <b>-4,12</b> | <b>3.798</b>  | <b>3,70</b>  | <b>23.180</b>  | <b>3,70</b>  | <b>44.236</b>  | <b>3,70</b>  |
| Pajak  | 0             | 0,00         | 835           | 0,81         | 5.100          | 0,81         | 9.732          | 0,81         |
| <b>Laba Setelah Pajak (EAT)</b>              | <b>-6.201</b> | <b>-4,12</b> | <b>2.962</b>  | <b>2,89</b>  | <b>18.080</b>  | <b>2,89</b>  | <b>34.504</b>  | <b>2,89</b>  |

| 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        |
| <b>Laba Kotor</b>                            | <b>154.156</b> | <b>74,45</b> | <b>176.234</b> | <b>74,45</b> | <b>197.063</b> | <b>74,45</b> | <b>203.487</b> | <b>74,45</b> |
| Biaya Penjualan Umum dan Administrasi        | 23.107         | 10,99        | 26.120         | 10,99        | 26.920         | 10,99        | 27.628         | 10,99        |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>             | <b>131.049</b> | <b>63,46</b> | <b>150.113</b> | <b>63,46</b> | <b>170.143</b> | <b>63,46</b> | <b>175.859</b> | <b>63,46</b> |
| Depresiasi & Amortisasi                      | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        |
| <b>Laba Sebelum Bunga &amp; Pajak (EBIT)</b> | <b>104.326</b> | <b>37,86</b> | <b>123.390</b> | <b>37,86</b> | <b>143.420</b> | <b>37,86</b> | <b>149.135</b> | <b>37,86</b> |
| Biaya Bunga                                  | 37.157         | 34,16        | 32.449         | 34,16        | 28.549         | 34,16        | 25.320         | 34,16        |
| <b>Laba Sebelum Pajak (EBT)</b>              | <b>67.169</b>  | <b>3,70</b>  | <b>90.941</b>  | <b>3,70</b>  | <b>114.871</b> | <b>3,70</b>  | <b>123.816</b> | <b>3,70</b>  |
| Pajak  | 14.777         | 0,81         | 20.007         | 0,81         | 25.272         | 0,81         | 27.239         | 0,81         |
| <b>Laba Setelah Pajak (EAT)</b>              | <b>52.392</b>  | <b>2,89</b>  | <b>70.934</b>  | <b>2,89</b>  | <b>89.599</b>  | <b>2,89</b>  | <b>96.576</b>  | <b>2,89</b>  |

| 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        |
| <b>Laba Kotor</b>                            | <b>208.381</b> | <b>74,45</b> | <b>216.971</b> | <b>74,45</b> | <b>224.044</b> | <b>74,45</b> | <b>231.348</b> | <b>74,45</b> |
| Biaya Penjualan Umum dan Administrasi        | 28.360         | 10,99        | 29.246         | 10,99        | 30.027         | 10,99        | 31.005         | 10,99        |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>             | <b>180.021</b> | <b>63,46</b> | <b>187.725</b> | <b>63,46</b> | <b>194.017</b> | <b>63,46</b> | <b>200.343</b> | <b>63,46</b> |
| Depresiasi & Amortisasi                      | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        |
| <b>Laba Sebelum Bunga &amp; Pajak (EBIT)</b> | <b>153.298</b> | <b>37,86</b> | <b>161.002</b> | <b>37,86</b> | <b>167.293</b> | <b>37,86</b> | <b>173.619</b> | <b>37,86</b> |
| Biaya Bunga                                  | 21.176         | 34,16        | 16.758         | 34,16        | 11.312         | 34,16        | 3.656          | 34,16        |
| <b>Laba Sebelum Pajak (EBT)</b>              | <b>132.122</b> | <b>3,70</b>  | <b>144.244</b> | <b>3,70</b>  | <b>155.982</b> | <b>3,70</b>  | <b>169.963</b> | <b>3,70</b>  |
| Pajak  | 29.067         | 0,81         | 31.734         | 0,81         | 34.316         | 0,81         | 37.392         | 0,81         |
| <b>Laba Setelah Pajak (EAT)</b>              | <b>103.055</b> | <b>2,89</b>  | <b>112.510</b> | <b>2,89</b>  | <b>121.666</b> | <b>2,89</b>  | <b>132.571</b> | <b>2,89</b>  |

| 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        |
| <b>Laba Kotor</b>                            | <b>238.890</b> | <b>74,45</b> | <b>246.678</b> | <b>74,45</b> | <b>254.719</b> | <b>74,45</b> | <b>263.023</b> | <b>74,45</b> |
| Biaya Penjualan Umum dan Administrasi        | 32.015         | 10,99        | 33.058         | 10,99        | 34.135         | 10,99        | 35.247         | 10,99        |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>             | <b>206.875</b> | <b>63,46</b> | <b>213.620</b> | <b>63,46</b> | <b>220.584</b> | <b>63,46</b> | <b>227.776</b> | <b>63,46</b> |
| Depresiasi & Amortisasi                      | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        |
| <b>Laba Sebelum Bunga &amp; Pajak (EBIT)</b> | <b>180.151</b> | <b>37,86</b> | <b>186.896</b> | <b>37,86</b> | <b>193.861</b> | <b>37,86</b> | <b>201.053</b> | <b>37,86</b> |
| Biaya Bunga                                  | 0              | 34,16        | 0              | 34,16        | 0              | 34,16        | 0              | 34,16        |
| <b>Laba Sebelum Pajak (EBT)</b>              | <b>180.151</b> | <b>3,70</b>  | <b>186.896</b> | <b>3,70</b>  | <b>193.861</b> | <b>3,70</b>  | <b>201.053</b> | <b>3,70</b>  |
| Pajak  | 39.633         | 0,81         | 41.117         | 0,81         | 42.649         | 0,81         | 44.232         | 0,81         |
| <b>Laba Setelah Pajak (EAT)</b>              | <b>140.518</b> | <b>2,89</b>  | <b>145.779</b> | <b>2,89</b>  | <b>151.212</b> | <b>2,89</b>  | <b>156.821</b> | <b>2,89</b>  |

| 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        |
| <b>Laba Kotor</b>                            | <b>271.598</b> | <b>74,45</b> | <b>280.452</b> | <b>74,45</b> | <b>289.594</b> | <b>71,94</b> | <b>299.035</b> | <b>71,94</b> |
| Biaya Penjualan Umum dan Administrasi        | 36.395         | 10,99        | 37.580         | 10,99        | 38.805         | 9,64         | 40.069         | 9,64         |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>             | <b>235.203</b> | <b>63,46</b> | <b>242.871</b> | <b>63,46</b> | <b>250.790</b> | <b>62,30</b> | <b>258.966</b> | <b>62,30</b> |
| Depresiasi & Amortisasi                      | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 25,00        | 26.723         | 6,64         | 26.723         | 6,43         |
| <b>Laba Sebelum Bunga &amp; Pajak (EBIT)</b> | <b>208.480</b> | <b>37,86</b> | <b>216.148</b> | <b>37,86</b> | <b>224.066</b> | <b>55,66</b> | <b>232.243</b> | <b>55,87</b> |
| Biaya Bunga                                  | 0              | 34,16        | 0              | 34,16        | 0              | 0,00         | 0              | 0,00         |
| <b>Laba Sebelum Pajak (EBT)</b>              | <b>208.480</b> | <b>3,70</b>  | <b>216.148</b> | <b>3,70</b>  | <b>224.066</b> | <b>55,66</b> | <b>232.243</b> | <b>55,87</b> |
| Pajak  | 45.865         | 0,81         | 47.553         | 0,81         | 49.295         | 12,25        | 51.093         | 12,29        |
| <b>Laba Setelah Pajak (EAT)</b>              | <b>162.614</b> | <b>2,89</b>  | <b>168.595</b> | <b>2,89</b>  | <b>174.772</b> | <b>43,42</b> | <b>181.150</b> | <b>43,58</b> |

| 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        |
| <b>Laba Kotor</b>                            | <b>308.784</b> | <b>71,94</b> | <b>318.850</b> | <b>71,94</b> | <b>329.245</b> | <b>71,94</b> | <b>339.978</b> | <b>71,94</b> |
| Biaya Penjualan Umum dan Administrasi        | 41.374         | 9,64         | 42.722         | 9,64         | 44.114         | 9,64         | 45.551         | 9,64         |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>             | <b>267.410</b> | <b>62,30</b> | <b>276.128</b> | <b>62,30</b> | <b>285.131</b> | <b>62,30</b> | <b>294.427</b> | <b>62,30</b> |
| Depresiasi & Amortisasi                      | 26.723         | 6,23         | 26.723         | 6,03         | 26.723         | 5,84         | 26.723         | 5,65         |
| <b>Laba Sebelum Bunga &amp; Pajak (EBIT)</b> | <b>240.686</b> | <b>56,08</b> | <b>249.405</b> | <b>56,27</b> | <b>258.407</b> | <b>56,46</b> | <b>267.704</b> | <b>56,65</b> |
| Biaya Bunga                                  | 0              | 0,00         | 0              | 0,00         | 0              | 0,00         | 0              | 0,00         |
| <b>Laba Sebelum Pajak (EBT)</b>              | <b>240.686</b> | <b>56,08</b> | <b>249.405</b> | <b>56,27</b> | <b>258.407</b> | <b>56,46</b> | <b>267.704</b> | <b>56,65</b> |
| Pajak  | 52.951         | 12,34        | 54.869         | 12,38        | 56.850         | 12,42        | 58.895         | 12,46        |
| <b>Laba Setelah Pajak (EAT)</b>              | <b>187.735</b> | <b>43,74</b> | <b>194.536</b> | <b>43,89</b> | <b>201.558</b> | <b>44,04</b> | <b>208.809</b> | <b>44,19</b> |

| 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        |
| <b>Laba Kotor</b>                            | <b>351.061</b> | <b>71,94</b> | <b>362.506</b> | <b>71,94</b> |
| Biaya Penjualan Umum dan Administrasi        | 47.035         | 9,64         | 48.568         | 9,64         |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>             | <b>304.026</b> | <b>62,30</b> | <b>313.938</b> | <b>62,30</b> |
| Depresiasi & Amortisasi                      | 26.723         | 5,48         | 26.723         | 5,30         |
| <b>Laba Sebelum Bunga &amp; Pajak (EBIT)</b> | <b>277.303</b> | <b>56,83</b> | <b>287.215</b> | <b>57,00</b> |
| Biaya Bunga                                  | 0              | 0,00         | 0              | 0,00         |
| <b>Laba Sebelum Pajak (EBT)</b>              | <b>277.303</b> | <b>56,83</b> | <b>287.215</b> | <b>57,00</b> |
| Pajak  | 61.007         | 12,50        | 63.187         | 12,54        |
| <b>Laba Setelah Pajak (EAT)</b>              | <b>216.296</b> | <b>44,32</b> | <b>224.028</b> | <b>44,46</b> |

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         |
| <b>Total Assets</b>          | <b>51.544</b> | <b>100,00</b> | <b>296.589</b> | <b>100,00</b> | <b>501.657</b> | <b>100,00</b> | <b>726.222</b> | <b>100,00</b> |
| 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         |
| <b>Total Hutang</b>          | <b>24.666</b> | <b>47,86</b>  | <b>207.113</b> | <b>69,83</b>  | <b>362.148</b> | <b>72,19</b>  | <b>537.140</b> | <b>73,96</b>  |
| Ekuitas                      | 26.878        | 52,14         | 89.476         | 30,17         | 139.509        | 27,81         | 189.082        | 26,04         |
| <b>Kewajiban &amp; Modal</b> | <b>51.544</b> | <b>100,00</b> | <b>296.589</b> | <b>100,00</b> | <b>501.657</b> | <b>100,00</b> | <b>726.222</b> | <b>100,00</b> |

| 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         |
| <b>Total Assets</b>          | <b>705.731</b> | <b>100,00</b> | <b>678.651</b> | <b>100,00</b> | <b>652.158</b> | <b>100,00</b> | <b>637.993</b> | <b>100,00</b> |
| 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         |
| <b>Total Hutang</b>          | <b>522.850</b> | <b>74,09</b>  | <b>492.808</b> | <b>72,62</b>  | <b>448.234</b> | <b>68,73</b>  | <b>399.566</b> | <b>62,63</b>  |
| Ekuitas                      | 182.881        | 25,91         | 185.843        | 27,38         | 203.923        | 31,27         | 238.428        | 37,37         |
| <b>Kewajiban &amp; Modal</b> | <b>705.731</b> | <b>100,00</b> | <b>678.651</b> | <b>100,00</b> | <b>652.158</b> | <b>100,00</b> | <b>637.993</b> | <b>100,00</b> |

| 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         |
| <b>Total Assets</b>          | <b>641.642</b> | <b>100,00</b> | <b>665.084</b> | <b>100,00</b> | <b>721.191</b> | <b>100,00</b> | <b>775.274</b> | <b>100,00</b> |
| 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         |
| <b>Total Hutang</b>          | <b>350.823</b> | <b>54,68</b>  | <b>303.331</b> | <b>45,61</b>  | <b>275.838</b> | <b>38,25</b>  | <b>233.345</b> | <b>30,10</b>  |
| Ekuitas                      | 290.819        | 45,32         | 361.753        | 54,39         | 445.352        | 61,75         | 541.929        | 69,90         |
| <b>Kewajiban &amp; Modal</b> | <b>641.642</b> | <b>100,00</b> | <b>665.084</b> | <b>100,00</b> | <b>721.191</b> | <b>100,00</b> | <b>775.274</b> | <b>100,00</b> |

| 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         |
| <b>Total Assets</b>          | <b>835.842</b> | <b>100,00</b> | <b>898.354</b> | <b>100,00</b> | <b>954.403</b> | <b>100,00</b> | <b>1.030.732</b> | <b>100,00</b> |
| 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          | -                | -             |
| <b>Total Hutang</b>          | <b>190.857</b> | <b>22,83</b>  | <b>140.860</b> | <b>15,68</b>  | <b>75.243</b>  | <b>7,88</b>   | <b>19.001</b>    | <b>1,84</b>   |
| Ekuitas                      | 644.984        | 77,17         | 757.494        | 84,32         | 879.160        | 92,12         | 1.011.731        | 98,16         |
| <b>Kewajiban &amp; Modal</b> | <b>835.842</b> | <b>100,00</b> | <b>898.354</b> | <b>100,00</b> | <b>954.403</b> | <b>100,00</b> | <b>1.030.732</b> | <b>100,00</b> |

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<br>Jutaan | - 5.086,99 | IDR<br>Jutaan | 18.332,58 | IDR<br>Jutaan | 34.989,36 | IDR<br>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<br>Jutaan | 77.701,86 | IDR<br>Jutaan | 94.159,08 | IDR<br>Jutaan | 112.031,31 | IDR<br>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<br>Jutaan | 150.113,47 | IDR<br>Jutaan | 170.143,09 | IDR<br>Jutaan | 175.858,69 | IDR<br>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<br>Jutaan | 187.724,97 | IDR<br>Jutaan | 194.016,72 | IDR<br>Jutaan | 200.342,54 | IDR<br>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:

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

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

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

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 ( $\beta$ ). Dikarenakan hal tersebut, penulis menggunakan nilai  $\beta$  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](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:

$$\begin{aligned}\text{Cost of Equity} &= R_f + \beta (E(R_m) - R_f) \\ \text{Cost of Equity} &= 6,9376\% + (0,81 * 9,23\%) \\ \text{Cost of Equity} &= 14,41\%\end{aligned}$$



#### 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:

$$\begin{aligned}\text{WACC} &= [K_d \times W_d] + [K_e \times W_e] \\ &= [7,6\% \times 69,16\%] + [14,41\% \times 30,84\%] \\ &= 9,7\%\end{aligned}$$

#### 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<br>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 |           |                |        |             |
| - <b>Kondisi Normal</b> | 12             | 5     | 1,22      | 158.471        | 11,54% | Layak       |
| - <b>Pendapatan</b>     |                |       |           |                |        |             |
| - Turun 5 %             | 13             | 2     | 1,10      | 72.448         | 10,55% | Layak       |
| - Turun 10 %            | 13             | 11    | 0,92      | -14.101        | 9,53%  | Tidak Layak |
| - <b>HPP &amp; BPUA</b> |                |       |           |                |        |             |
| - Naik 70 %             | 13             | 10    | 1,00      | 2.066          | 9,72%  | Layak       |
| - Naik 50%              | 13             | 11    | 0,99      | -9.144         | 9,59%  | Tidak Layak |
| - <b>Suku Bunga</b>     |                |       |           |                |        |             |
| - 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, 2<sup>nd</sup> 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    |
| AnalisaKelayakan 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                              | -              |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| <b>Free Cash Flow (FCF)</b>        | <b>(1.039)</b> | <b>131.518</b> | <b>139.234</b> | <b>148.389</b> | <b>159.294</b> | <b>167.241</b> | <b>172.502</b> | <b>177.935</b> | <b>183.545</b> | <b>189.337</b> | <b>195.319</b> | <b>201.495</b> | <b>207.873</b> |
| <b>Analisa Kelayakan Investasi</b> |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Perhitungan WACC                   |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Cost of Debt :                     | 9,75%          |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Cost of Equity :                   | 14%            |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Porsi Pembiayaan :                 |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Debt :                             | 69%            |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Equity :                           | 31%            |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| WACC =                             | 9,7%           |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| <b>FCF</b>                         | <b>(1.039)</b> | <b>131.518</b> | <b>139.234</b> | <b>148.389</b> | <b>159.294</b> | <b>167.241</b> | <b>172.502</b> | <b>177.935</b> | <b>183.545</b> | <b>189.337</b> | <b>195.319</b> | <b>201.495</b> | <b>207.873</b> |
| 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    |
|                            |            |            |            |            |            |            |            |
| AnalisaKelayakan 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           |
| <b>Total Kas Masuk</b>              | <b>33.742</b>   | <b>41.854</b>    | <b>80.550</b>    | <b>113.063</b>   | <b>150.574</b>   | <b>161.983</b>   | <b>181.457</b>   | <b>202.563</b>   | <b>225.451</b>   | <b>250.290</b>   |
| 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           |
| <b>Total Kas Keluar Operasional</b> | <b>27.943</b>   | <b>46.941</b>    | <b>62.218</b>    | <b>78.074</b>    | <b>81.546</b>    | <b>84.281</b>    | <b>87.298</b>    | <b>90.532</b>    | <b>94.402</b>    | <b>100.177</b>   |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>    | <b>5.799</b>    | <b>- 5.087</b>   | <b>18.333</b>    | <b>34.989</b>    | <b>69.028</b>    | <b>77.702</b>    | <b>94.159</b>    | <b>112.031</b>   | <b>131.049</b>   | <b>150.113</b>   |
| Pajak                               | -               | -                | -                | -                | -                | 835              | 5.100            | 9.732            | 14.777           | 20.007           |
| <b>EBITDA - Pajak</b>               | <b>5.799</b>    | <b>- 5.087</b>   | <b>18.333</b>    | <b>34.989</b>    | <b>69.028</b>    | <b>76.866</b>    | <b>89.059</b>    | <b>102.299</b>   | <b>116.272</b>   | <b>130.106</b>   |
| 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           |
| <b>Akumulasi FCF</b>                | <b>- 34.842</b> | <b>- 291.503</b> | <b>- 508.914</b> | <b>- 756.217</b> | <b>- 735.696</b> | <b>- 706.010</b> | <b>- 661.206</b> | <b>- 599.979</b> | <b>- 520.864</b> | <b>- 423.207</b> |

|                                     | 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           |
| <b>Total Kas Masuk</b>              | <b>273.921</b>   | <b>282.850</b>   | <b>292.071</b>  | <b>301.593</b> | <b>311.425</b> | <b>321.577</b> | <b>332.061</b> | <b>342.886</b> | <b>354.064</b> | <b>365.606</b>   |
| 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           |
| <b>Total Kas Keluar Operasional</b> | <b>103.778</b>   | <b>106.992</b>   | <b>110.310</b>  | <b>113.868</b> | <b>117.408</b> | <b>121.235</b> | <b>125.186</b> | <b>129.266</b> | <b>133.480</b> | <b>137.830</b>   |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>    | <b>170.143</b>   | <b>175.859</b>   | <b>181.761</b>  | <b>187.725</b> | <b>194.017</b> | <b>200.343</b> | <b>206.875</b> | <b>213.620</b> | <b>220.584</b> | <b>227.776</b>   |
| Pajak                               | 25.272           | 27.239           | 29.067          | 31.734         | 34.316         | 37.392         | 39.633         | 41.117         | 42.649         | 44.232           |
| <b>EBITDA - Pajak</b>               | <b>144.872</b>   | <b>148.619</b>   | <b>152.694</b>  | <b>155.991</b> | <b>159.701</b> | <b>162.951</b> | <b>167.241</b> | <b>172.502</b> | <b>177.935</b> | <b>183.545</b>   |
| 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          |
| <b>Akumulasi FCF</b>                | <b>- 306.884</b> | <b>- 183.585</b> | <b>- 52.066</b> | <b>87.167</b>  | <b>235.556</b> | <b>394.851</b> | <b>562.092</b> | <b>734.595</b> | <b>912.530</b> | <b>1.096.074</b> |

|                                     | 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           |
| <b>Total Kas Masuk</b>              | <b>377.525</b>   | <b>389.833</b>   | <b>402.541</b>   | <b>415.664</b>   | <b>429.215</b>   | <b>443.207</b>   | <b>457.656</b>   | <b>472.575</b>   | <b>487.981</b>   | <b>503.889</b>   |
| 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           |
| <b>Total Kas Keluar Operasional</b> | <b>142.322</b>   | <b>146.961</b>   | <b>151.751</b>   | <b>156.698</b>   | <b>161.805</b>   | <b>167.079</b>   | <b>172.525</b>   | <b>178.148</b>   | <b>183.955</b>   | <b>189.951</b>   |
| <b>Laba Operasional (EBITDA)</b>    | <b>235.203</b>   | <b>242.871</b>   | <b>250.790</b>   | <b>258.966</b>   | <b>267.410</b>   | <b>276.128</b>   | <b>285.131</b>   | <b>294.427</b>   | <b>304.026</b>   | <b>313.938</b>   |
| Pajak                               | 45.865           | 47.553           | 49.295           | 51.093           | 52.951           | 54.869           | 56.850           | 58.895           | 61.007           | 63.187           |
| <b>EBITDA - Pajak</b>               | <b>189.337</b>   | <b>195.319</b>   | <b>201.495</b>   | <b>207.873</b>   | <b>214.459</b>   | <b>221.259</b>   | <b>228.281</b>   | <b>235.532</b>   | <b>243.019</b>   | <b>250.751</b>   |
| Bunga                               | -                | -                | -                | -                | -                | -                | -                | -                | -                | -                |
| Angsuran                            |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| FCF                                 | 189.337          | 195.319          | 201.495          | 207.873          | 214.459          | 221.259          | 228.281          | 235.532          | 243.019          | 250.751          |
| <b>Akumulasi FCF</b>                | <b>1.285.412</b> | <b>1.480.730</b> | <b>1.682.225</b> | <b>1.890.098</b> | <b>2.104.557</b> | <b>2.325.816</b> | <b>2.554.097</b> | <b>2.789.629</b> | <b>3.032.648</b> | <b>3.283.399</b> |