

Analisa Penilaian Investasi untuk Meningkatkan *Add Value* Ekonomi di Pelabuhan Kobisadar Maluku

Kurniawan Prambudi Utomo¹, Sinta Rukiastiandari², Muhammad Suwandi³, Faroman Syarif⁴

¹Universitas Bina Sarana Informatika, kurniawan.kpu@bsi.ac.id

²Universitas Bina Sarana Informatika, sinta.sru@bsi.ac.id,

³Universitas Bina Sarana Informatika, m.suwandi.mwd@bsi.ac.id

⁴Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, faroman.syarif@dsn.ubharajaya.ac.id

ABSTRAK

Pertumbuhan perekonomian Indonesia dapat diketahui dengan kemampuan setiap daerah menghasilkan Produk Domestik Bruto (PDB) sehingga dapat diketahui potensi kemampuan daerah mengerakkan perekonomian, pertumbuhan ekonomi mempunyai korelasi yang cukup erat dengan pertumbuhan trafik barang di pelabuhan Kobisadar, Maluku Tengah mempunyai potensi yang baik karena daerahnya diliputi pelabuhan laut yang dilalui kapal penumpang dan barang, sehingga memberikan kontribusi pada perkembangan ekonomi nasional, namun fenomena masalah terjadi ditemukan kondisi bangunan ruang tunggu penumpang dan gudang yang sudah rusak berat, dermaga yang sudah tidak memiliki karet fender sandar pelabuhan, kerusakan pada *causeway* dengan *trestle*, kondisi kantor pelabuhan yang kurang baik, dan fasilitas yang masih kurang, oleh karena itu diperlukan investasi dari pemerintah/swasta yang bersinergis, metode penelitian yang digunakan survey dan pengamatan lapangan langsung yang dilakukan bulan Januari – Desember 2016, adapun hasil dari penelitian bahwa nilai investasi tingkat *Net Present Value* (NPV) dan *Benefit/Cost Ratio* (*B/C ratio*) bernilai positif yang berarti proyek memberikan keuntungan, dan dapat dilanjutkan, serta nilai *Internal Rate of Return* (IRR) bernilai persentase yang tinggi dari suku bunga bank yang ditetapkan, artinya proyek menguntungkan bagi investor untuk membangun pelabuhan laut Kobisadar sehingga menambah pendapatan masyarakat disekitar pelabuhan dan meningkatkan perekonomian di Kabupaten Maluku Tengah, juga meningkatkan pertumbuhan perekonomian nasional.

Kata Kunci: Penilaian Investasi, *Economic Value*, Pelabuhan

ABSTRACT

Indonesia's economic growth can be known by the ability of each region to produce Gross Domestic Product (GDP) so that it can be seen the potential of the region's ability to move the economy, economic growth has a fairly close correlation with the growth of goods traffic at the port of Kobisadar, Central Maluku has good potential because the area is covered by ports sea which is passed by passenger ships and goods, thus contributing to the development of the national economy, but the phenomenon of the problem is found the condition of passenger lounge buildings and warehouses that have been severely damaged, docks that do not have rubber fender port berth, damage to the *causeway* with *trestle*, conditions the port office is inadequate, and facilities are still lacking, therefore synergistic investment from the government / private sector is needed, the research methods used are surveys and direct field observations conducted in January - December 2016, as for the results of the study that the value of investment in the level of *Net Present Value* (NPV) and *Benefit / Cost Ratio* (*B / C ratio*) is positive which means the project provides benefits, and can be continued, and the value of the *Internal Rate of Return* (IRR) is worth a percentage the bank interest rate is set high, meaning the project is profitable for investors to build the Kobisadar seaport so that it will increase the income of the community around the port and improve the economy in Central Maluku Regency, as well as increase national economic growth.

Keywords: Investment Valuation, *Economic Value*, Port

Naskah diterima: 9 September 2019, direvisi: 28 Oktober 2019, diterbitkan: 15 Februari 2020

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara besar yang mempunyai bonus demografi yang mendominasi kepulauan, sebagai negara kepulauan

(*archipelago state*), Indonesia sangat membutuhkan transportasi laut yang mumpuni yang nantinya mampu memfasilitasi distribusi barang, membuka akses dan dapat

membuat/menginvestaris pulau-pulau mana yang masih terisolir mulai berkembang dan sebagai langkah awal membuka jalur ekonomi melalui pertukaran barang dan jasa antar penduduk setempat, selain itu Indonesia juga mampu dituntut untuk menjawab tantangan global seperti perdagangan ekspor impor antar negara yang membutuhkan fasilitas tren pelabuhan secara internasional. Sebagai negara kepulauan yang pertumbuhan ekonominya sangat bergantung pada transportasi laut menjadikan operasional pelabuhan yang efektif dan efisien merupakan prioritas utama. Banyak faktor yang mempengaruhi perkembangan dan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah, antara lain pertumbuhan penduduk, perkembangan ekonomi (PDRB), potensi daerah *hinterland*, dan trafik pelabuhan itu sendiri, baik barang dan kapal di suatu pelabuhan memperlihatkan perkembangan ekonomi di daerah atau wilayah di sekitar pelabuhan tersebut (*hinterland*), perkembangan daerah tersebut memberikan kontribusi pada perkembangan ekonomi nasional. Pertumbuhan ekonomi mempunyai korelasi yang cukup erat dengan pertumbuhan trafik barang di pelabuhan. Demikian juga, trafik barang yang ada di suatu pelabuhan dapat mempengaruhi perkembangan transportasi pelabuhan laut dapat meningkatkan ekonomi suatu daerah, oleh karena itu diperlukan investasi dari pemerintah maupun swasta yang bekerja sama membangun sektor tersebut, namun ada hal yang perlu ditelaah lebih lanjut tentang keadaan sarana yang dimiliki oleh pelabuhan Kobisadar, seperti potensi lumbung pangan Maluku, kunjungan kapal yang banyak, namun sarana yang belum memadai, kantor tidak terurus dan belum dilengkapi karet *fender* yang dapat melindungi keselamatan pelayaran, akses ke Kobisadar terputus dan penerimaan retribusi yang baik, Berikut temuan penelitian ini adalah kondisi bangunan ruang tunggu penumpang dan gudang yang sudah rusak berat dan tidak dapat digunakan, kondisi dermaga yang sudah tidak memiliki karet *fender* sama sekali sehingga sangat beresiko terhadap keselamatan pelayaran. kerusakan terjadi pada join antara causeway (jalan pintas) dengan trestle (jembatan), belum tersedianya lapangan penumpukan yang dikonstruksi dengan baik, kondisi kantor pelabuhan yang masih menggunakan bangunan lama dan luasnya yang cukup sempit, fasilitas penunjang yang masih kurang untuk saat ini, pada penerimaan retribusi dan jasa penerimaan lain cenderung mengalami peningkatan 10% selama tiga tahun terakhir dan pengembangan

pelabuhan Kobisadar, akan meningkatkan pendapatan penduduk di bidang sector perindustrian, perikanan, perdagangan, transmigrasi dan pariwisata, oleh karena itu hal ini penting untuk diketahui bahwa peran pemerintah daerah, pusat dan investasi swasta sangat penting, komitmen kebijakan pemerintah perlu menciptakan iklim investasi yang kondusif sekaligus melindungi kepentingan masyarakat di daerah Kobisadar juga masyarakat sekitar di Maluku Tengah, sehingga dapat memastikan investasi swasta berjalan aman kondusif, dan dapat bersinergi dengan Pemerintah Daerah/Pusat untuk menyiapkan dan memulai pengembangan sarana/prasarana pelabuhan laut Kobisadar untuk meningkatkan tingkat pendapatan dan kesejahteraan masyarakat, oleh karena itu penulis melakukan pengamatan atau survey terkait pentingnya potensi investasi yang menguntungkan ekonomi daerah di Kabupaten Maluku Tengah umumnya, khusus pelabuhan Kobisadar dengan melakukan penelitian secara menyeluruh dan mendalam.

Adapun maksud dan tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui dan memberikan gambaran kelayakan investasi ekonomi yang telah menjadi perhatian penting Pemerintah Daerah/Pusat serta swasta lokal terkait kondisi sarana prasarana dari pelabuhan kobisadar sebagai potensi pengembangan ekonomi di daerah dengan menggunakan analisis kelayakan investasi.

KAJIAN PUSTAKA

Konsep Investasi

Menurut Halim yang dikutip oleh Fahmi dan Hadi (2011), Investasi merupakan penempatan sejumlah dana pada saat ini dengan harapan untuk memperoleh keuntungan di masa mendatang, sedangkan menurut Kasmir dan Jakfar (2012) mengatakan bahwa, investasi dapat diartikan sebagai penanaman modal dalam suatu kegiatan yang memiliki jangka waktu relatif panjang dalam berbagai usaha, selain itu untuk meningkatkan investasi di suatu daerah dapat digunakan studi kelayakan yang dapat menyuguhkan hasil analisis secara kuantitatif tentang manfaat yang akan diperoleh dibandingkan dengan sumber dana yang diperlukan, pada kajian literatur ini juga dimaksud mengacu pada penelitian sebelumnya tentang investasi pembangunan sarana dan prasarana wisata air (*water sport*) waduk Jatigede Kabupaten Sumedang, yang menjadikan penelitian ini bersifat menyeluruh dan mendalam dalam aspek kelayakan proyek.

Konsep Kelayakan dan Kriteria Kelayakan

Menurut pendapat Jumingan (2009), studi kelayakan bisnis adalah penelitian tentang dapat tidaknya suatu proyek dilaksanakan dengan berhasil sehingga aspek pengembangan moda yang perlu ditinjau antara lain aspek teknis, aspek manajemen operasional, aspek ekonomi dan finansial dan lain sebagainya, dalam aspek finansial menurut Sartono (2008) tujuan dari analisis finansial adalah apakah suatu proyek secara finansial mampu untuk hidup, apakah mampu untuk memenuhi kewajiban kewajiban finansialnya dan bisa menghasilkan imbalan yang layak atau modal yang diinvestasikan dapat kembali. Didalam analisis finansial selalu digunakan harga pasar untuk mencari nilai sebenarnya dari barang dan jasa dimana dalam analisis ditekankan adalah *Privat and Return* dari beberapa komponen seperti biaya, pendapatan dan tingkat suku bunga, seperti yang dikemukakan oleh Kodoatie (2010), biaya dikelompokkan menjadi biaya modal (*capital cost*) yaitu jumlah semua pengeluaran yang dibutuhkan mulai dari dari prastudi sampai proyek selesai dibangun dan biaya tahunan yaitu biaya yang masih diperlukan sepanjang umur proyek. Dalam analisis finansial ada beberapa kriteria yang digunakan dalam menentukan diterima atau tidaknya suatu usulan investasi. Penentuan kriteria didasarkan pada manfaat (*benefit*), maupun biaya (*cost*), dan dinyatakan dalam nilai sekarang (*Present Net Value*), masing masing kriteria penilaian mempunyai keunggulan dan kelemahan (Giatman, 2006). Terdapat beberapa metode dalam mengevaluasi kelayakan investasi yang umum dipakai adalah *Metode Net Present Value (NPV)*, *Metode Annual Equivalent (AE)*, *Metode Internal Rate of Return (IRR)*, *Metode Benefit Cost Ratio (BCR)* dan *Metode Payback Period (PP)*.

METODOLOGI PENELITIAN

Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif, dengan metode pengumpulan datanya melalui survey lapangan yang menghasilkan data primer dan skunder. Sedangkan Sedangkan alat analisisnya dengan menggunakan kriteria investasi dengan *Metode Net Present Value (NPV)*, *Metode Annual Equivalent (AE)*, *Metode Internal Rate of Return (IRR)*, *Metode Benefit Cost Ratio (BCR)* dan *Metode Payback Period (PBP)*. Pada dasarnya penggunaan semua metode tersebut konsisten

atau sama lain artinya jika dievaluasi dengan metode NPV dan metode lainnya akan menghasilkan rekomendasi yang sama, tetapi informasi spesifik yang dihasilkan tentu akan berbeda. Oleh karena itu dalam prakteknya masingmasing metode sering dipergunakan secara bersamaan dalam rangka mendapatkan gambaran yang lebih komprehensif terhadap perilaku investasi tersebut. *Metode Payback Period* pada dasarnya bertujuan untuk mengetahui seberapa lama investasi akan dapat dikembalikan saat terjadinya kondisi *break event point*. *Metode Annual Equivalent* konsepnya kebalikan dari NPV (seluruh aliran cash ditarik dalam bentuk *present*), dimana aliran cash akan didistribusikan secara merata pada periode sepanjang umur investasi. Hasil distribusi yang merata menghasilkan pendapatan per tahun atau *Annual Equivalent (AE)*. *Net Present Value (NPV)* menghitung selisih antara nilai sekarang suatu investai dengan nilai sekarang penerimaanpenerimaan kas bersih di masa yang akan datang. Untuk menghitung nilai sekarang perlu ditentukan dulu tingkat bunga yang dianggap relevan. Apabila nilai sekarang penerimaan penerimaan kas yang akan datang lebih besar dari nilai sekarang investasi, maka keadaan ini dikatakan menguntungkan/ diterima, namun jika lebih kecil maka investasi tersebut ditolak (Giatman, 2006). *Benefit Cost Ratio* Merupakan perbandingan ntara manfaat bersih dari tahun yang bersangkutan yang telah dinilai sekarang, Dalam kriteria ini dibedakan tahun-tahun dimana terdapat net benefit yang positif dan tahun-tahun dimana net benefit bersifat negatif. Jadi *benefit Cost Ratio* adalah Net Benefit Positif dibagi *Net Benefit Negatif* (Giatman, 2006). *Internal rate of Return* adalah tingkat suku bunga (*discount rate*) yang dapat membuat harga NPV dari suatu nilai proyek bernilai 0, atau BC Ratio sama dengan 1 (satu). Dalam perhitungan IRR, diasumsikan bahwa setiap *benefit netto* tahun secara otomatis ditanam kembali dalam tahun berikutnya, dan memperoleh *Rate of Return* yang sama dengan investasi sebelumnya. Besar IRR dicari dengan metode *Trial and Error*, pertama ditetapkan satuan “i” yang diperlukan mendekati IRR. Jika nilai perhitungan memberikan nilai NPV yang negatif berarti sudah lebih besar dari IRR, kalau hal ini sudah dicapai, selanjutnya diadakan interpolasi antara *discount rate* yang tertinggi (masih memberikan nilai positif) dan *discount rate* yang rendah yang memberikan nilai NPV negatif sehingga nilai yang diperoleh sebesar 0.

Kriteria IRR ini memberikan pedoman bahwa usaha yang akan dipilih dapat diterima apabila lebih besar dari tingkat suku bunga yang berlaku ($IRR \geq i$) dan apabila IRR lebih kecil dari tingkat suku bunga, maka usaha tersebut tidak layak dilakukan. Perubahan-perubahan dan fluktuasi harga dapat diabaikan dan tidak akan mengubah keputusan evaluasi yang diambil sebelumnya. Batasan nilai perubahan tersebut yang akan mampu merubah kembali keputusan sebelumnya disebut dengan tingkat sensitivitas dari parameter yang diuji, sedangkan waktu penelitian dilakukan Januari - Desember tahun 2016, data primer yang dikumpulkan dengan cara mengajukan kuesioner dan juga dilakukan wawancara serta pengamatan, sedangkan data sekunder dikumpulkan dengan cara meminta langsung dan menyalin data-data dari sumber yang dapat dipercaya adapun macam dari data sekunder adalah data sarana, prasarana, regulasi dan prosedur kepelabuhan secara umum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Studi kelayakan merupakan penelitian terhadap rencana bisnis atau rencana suatu investasi. Studi kelayakan tidak hanya menganalisis layak atau tidak bisnis dan investasi yang akan dijalankan, tetapi juga saat dijalankan bisa menghasilkan keuntungan bagi investor, dalam hal ini adalah pihak Pemerintah daerah/pusat maupun pihak pengembang dalam hal ini swasta, sebelum melakukan penilaian terhadap perencanaan tingkat kelayakan investasi pengembangan pelabuhan laut Kobisadar terhadap dampak ekonomi daerah Maluku Tengah, terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan kelengkapan dari aspek-aspek studi kelayakan bisnis yang terdiri dari segi aspek hukum terdiri dari izin lokasi, akte pendirian, NPWP, SIUP, dan surat tanda daftar perusahaan yang biasanya diperoleh dari pemda setempat, kementerian, dan pemerintah pusat.

Kemudian aspek yang harus dipenuhi selanjutnya adalah aspek politik, ekonomi, keuangan, dan sosial, dimana jika dilihat dari segi aspek positif yang perlu dipertimbangkan adalah apakah keadaan politik dalam negeri dalam situasi aman atau tidak. Kemudian jika dilihat dari sudut ekonomi apakah dengan adanya investasi tersebut mampu untuk meningkat atau tidak, dan dari aspek teknologi apakah peralatan yang digunakan bisa produktif atau tidak sesuai dengan harapan, kemudian jika dilihat dari aspek manajemen apakah pihak perusahaan mampu menjalankan fungsi untuk aktivitas-aktivitas perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengendalian, terkait tujuan hasil pembahasan ini adalah untuk mengetahui tingkat kelayakan investasi dan melihat perkembangan ekonomi kedepan baik sektor industri, transportasi, perdagangan dan barang/jasa lainnya serta mengevaluasi ekonomi untuk mengetahui kelayakan pengembangan pelabuhan Kobisadar dalam rentang waktu perencanaan, ditinjau dari sudut pandang ekonomi nasional. Maluku adalah daerah kepulauan yang dapat memberikan kontribusi pertumbuhan ekonomi Indonesia juga terdiri dari beberapa kabupaten, Kabupaten Maluku Tengah adalah kabupaten terbesar di Maluku, disana terdapat beberapa pelabuhan, diantaranya adalah pelabuhan Kobisadar yang merupakan salah satu pelabuhan yang ada di Kabupaten Maluku Tengah yang dapat ditempuh dari Ibukota Kabupaten Maluku Tengah yaitu Masohi perjalanan menuju Pelabuhan Kopisadar ditempuh melalui jalur darat dengan jarak sekitar 250 km yang ditempuh dalam waktu sekitar 6 jam jalan darat, berikut gambar peta lokasi Pelabuhan Kobisadar:

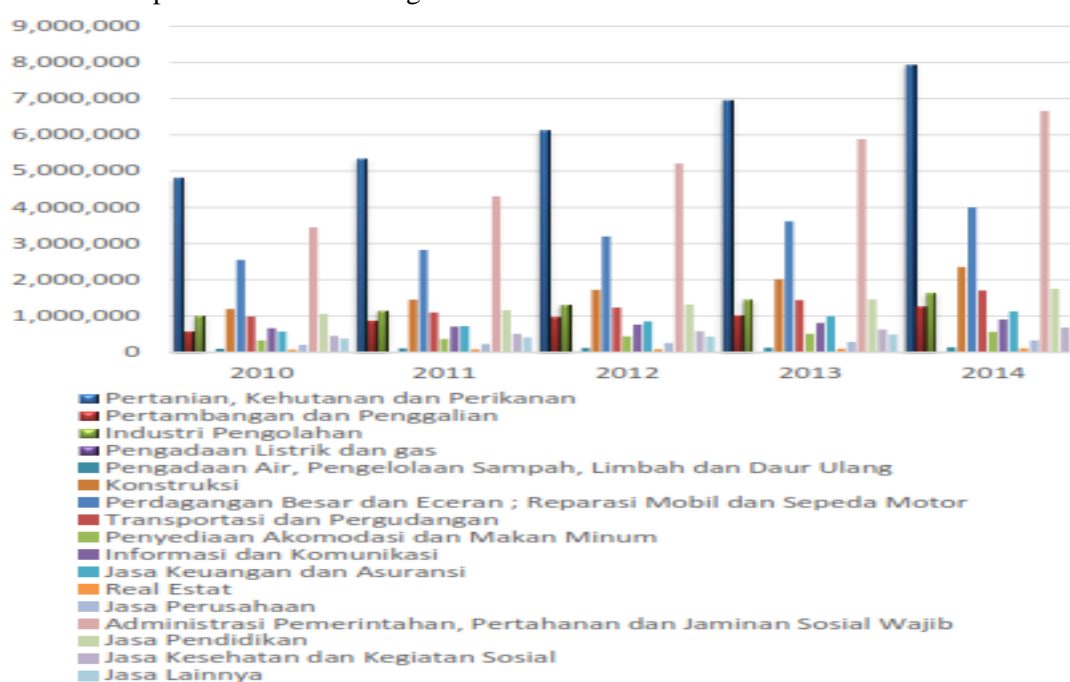


Sumber: *GoogleEarth*

Gambar 1. Lokasi Pelabuhan Kobisadar, Maluku Tengah

Terkait kondisi perekonomian di Maluku Tengah, termasuk Kobisadar masih didominasi oleh usaha Pertanian, Kehutanan dan Perikanan yang peranannya sebesar 25,03 persen, kemudian lapangan usaha Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib sebesar 20,98 persen. Perekonomian Maluku pada tahun 2014 mengalami peningkatan dibandingkan pertumbuhan tahun 2013, laju pertumbuhan PDRB Maluku tahun 2014 mencapai 6,70 persen, sedangkan tahun 2013 sebesar 5,26 persen, dengan lapangan usaha ekonomi PDRB yang lain pada tahun 2014 mengalami pertumbuhan yang positif. PDRB Per kapita atas dasar harga berlaku

menunjukkan nilai PDRB per kepala atau per satu orang penduduk. Pada tahun 2014, PDRB per kapita Maluku mencapai 19,15 (juta) Rupiah, tahun 2013 PDRB per kapita Maluku mencapai 17,09 (juta) Rupiah, tahun 2012 PDRB per kapita Maluku mencapai 15,42 (juta) Rupiah, tahun 2011 PDRB per kapita Maluku mencapai 13,60 (juta) Rupiah dan pada tahun 2010 PDRB per kapita Maluku mencapai 11,95 (juta) Rupiah, lima tahun terakhir PDRB per kapita Maluku selalu meningkat, adapun grafik PDRB (Produk Regional Regional Bruto) Provinsi Maluku sebagai berikut:



Sumber: Maluku Dalam Angka, 2015

Tabel 1. PDRB Provinsi Maluku

Dalam pembahasan ini disajikan hasil analisa tentang manfaat-manfaat ekonomi (*economic benefits*) maupun biaya-biaya ekonomi (*economic cost*) yang dihasilkan oleh proyek pembangunan fisik dalam rangka pengembangan pelabuhan, apakah manfaat bersih (*net benefis*) yang dihasilkan dapat melampaui apa yang mungkin dapat diperoleh bila dilakukan investasi pada kesempatan (peluang) investasi lainnya di Kepulauan lainnya.

Analisis Penerimaan/Pendapatan Ekonomi

Berikut hasil *survey* dan pengamatan data yang didapat dari pelabuhan Kobisadar dalam penelitian, bahwa banyak dari sisi

pendapatan/penerimaan ekonomi yang diterima oleh petugas pelabuhan antara lain:

1. Penerimaan jasa pelayanan kapal
Penerimaan dari jasa pelayanan kapal terdiri dari uang labuh, uang tambat, uang pandu, uang tunda dan pelayanan air untuk kapal, yang besarnya mencapai Rp.367.740/kpal/jam sampai dengan Rp.1.299.100/kpal/jam.
2. Sewa peralatan
Tarip sewa *forklift* sebesar Rp.35.000,- per jam dengan asumsi kenaikan produksi 10% per tahun
3. Sewa tanah dan bangunan

Penghasilan sewa tanah dan bangunan sebesar Rp.250 juta per tahun sebagaimana sewa yang saat ini berjalan dengan kenaikan harga sewa 10% setiap tiga tahun sekali.

4. Penerimaan *Stavedoorring*

Selama ini kegiatan *Stavedoorring* dilaksanakan bekerjasama dengan pihak swasta dalam bentuk Kerja Sama Usaha (KSU).

5. Jasa terminal penumpang

Untuk penumpang lokal dan penumpang kapal diterapkan tarif Rp.15.000 per penumpang, sedangkan penumpang luar negeri Rp.25.000 per penumpang. Pengantar dikenakan jasa terminal Rp.5.000 per orang. Penerimaan jasa terminal penumpang dihitung dengan perkalian tarif tersebut dengan jumlah penumpang yang berangkat dan jumlah pengantar. Jumlah pengantar diperkirakan sebanyak 75% dari jumlah penumpang yang berangkat

6. Penerimaan dari pas masuk pelabuhan
Penerimaan berasal dari pas masuk pelabuhan bagi orang dihitung atas dasar tarif yang berlaku yaitu Rp.5.000-/orang/kendaraan masuk.

Hasil Analisis Finansial

Dalam penyusunan analisis kelayakan investasi pengembangan pelabuhan Kobisadar untuk meningkatkan ekonomi daerah dipakai beberapa asumsi asumsi yang didasarkan kondisi eksisting di objek penelitian maupun data sekunder yang diperoleh dari pelabuhan Kobisadar itu sendiri. Dalam kelayakan investasi pengembangan pelabuhan Kobisadar untuk meningkatkan ekonomi daerah diawali dengan penyusunan rencana investasi, dan dibuat prakiraan pendapatan dan pengeluaran dari penerimaan/penghasilan pelabuhan tersebut, tabel hasil penelitian terlampir sebagai berikut:

Tabel 1. Perhitungan NPV, IRR, PP, B/C

Kelayakan Keuangan	Nilai
<i>NPV</i>	Rp 1,441,387,055
<i>Discount rate after tax</i>	12%
<i>Corp.tax rate</i>	10%
<i>IRR</i>	18%
<i>Payback period</i>	12
<i>benefit cost ratio</i>	15.71
<i>Average Rate of Return</i>	259%

Sumber : Hasil Analisis, 2016

Hasil evaluasi ekonomi menunjukan sebagai berikut:

1. NPV bernilai Rp.1,441,387,055, bernilai positif yang berarti proyek memberikan keuntungan.
2. Nilai B/C atau *Profitability Indeks* adalah 15.71, lebih besar dari 1 yang berarti proyek menguntungkan atau memberikan manfaat.
3. Nilai IRR 18% lebih besar dari suku bunga bank berlaku yang ditetapkan 12%. Artinya proyek layak dari sudut pandang investasi.

Berdasarkan hasil yang telah dibuat dari aspek analisis investasi berdasarkan analisis *Payback Periode*, *Net Present Value*, *Profability Index*, *Internal Rate of Return* hasil analisisnya

menyatakan layak dimana investasi awal yang dilakukan akan kembali pada jangka waktu tertentu dan menyatakan keuntungan. Sehingga bisnis ini layak dijalankan. Dari hasil perhitungan menggunakan metode *Payback Periode* didapatkan hasil bahwa tingkat kelayakan investasi pengembangan pelabuhan laut Kobisadar terhadap dampak ekonomi daerah Maluku Tengah layak dilakukan karena tingkat pengembalian yaitu 12 yaitu 3 tahun yang mensyaratkan kurang dari 5 tahun, hasil perhitungan dari segi aspek keuangan dengan menggunakan metode *Net Present Value (NPV)*, didapat hasil Rp. 1,441,387,055 yang menyatakan bahwa usulan investasi pelabuhan

Kobisadar untuk meningkatkan ekonomi daerah layak dilakukan karena bernilai positif. Dari aspek keuangan diperoleh hasil dengan metode *Profitability Index* yang menunjukkan bahwa tingkat kelayakan investasi pengembangan pelabuhan laut Kobisadar terhadap dampak ekonomi daerah Maluku Tengah layak dilakukan karena nilai *Pi* sebesar 15.71 lebih besar dari 1. Dan hasil perhitungan berdasarkan dari segi aspek keuangan dengan menggunakan metode *Internal Rate of Return (IRR)* diperoleh hasil 18% pertahun, dengan demikian dinyatakan bahwa rencana tingkat kelayakan investasi pengembangan pelabuhan laut Kobisadar terhadap dampak ekonomi daerah Maluku Tengah layak dilaksanakan karena *IRR* lebih besar dari tingkat bunga yang disyaratkan yaitu 12%.

Analisis Kualitatif Kelayakan Investasi Terhadap Ekonomi Daerah.

Dari data dan informasi diatas, maka penulis dapat memberikan analisis kualitatif yang dilakukan pada tingkat kelayakan investasi pengembangan pelabuhan Kobisadar terhadap dampak ekonomi daerah Maluku Tengah agar agar berjalan sesuai dengan harapan dan menambah kebutuhan perekonomian masyarakat baik disektor industri barang dan jasa sehingga mampu meningkatkan pendapatan kesejahteraan masyarakat sekitar, berikut prespektif analisis yang pertama, bahwa pengembangan sarana prasarana pelabuhan dengan dana *sharing* dan kerjasama dengan pihak terkait dengan Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Pemerintah Provinsi/ Kabupaten Maluku melalui Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) ataupun Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN), misalkan dengan menambah kebutuhan informasi dengan meningkatkan informasi teknologi (IT) dengan baik, seperti misalkan berorientasi pada pelabuhan internasional seperti pelabuhan Yos Sudarso (Ambon), Jakarta, Surabaya, Makassar, sehingga menjadi pelabuhan yang dapat bersaing, dan mampu menekan masalah biaya yang mahal, sehingga sebagian anggaran pengembangan dapat meningkatkan kualitas awak kapal dan petugas pelabuhan, kedepan mungkin akan dilengkapi sistem ATM (*Air Traffic Management*) dan EDI (*Electronic Data Interchange*), sebuah sistem aplikasi transportasi yang terintegrasi dengan fungsi kerja KNKT (Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi) dan SAR (*search and rescue*) yaitu mampu mendeteksi penyebab awal

kecelakaan transportasi laut, kedua pemerintah mulai melakukan dan memperbaiki akses serta membuka jalan dari dan ke pelabuhan Kobisadar dan pelabuhan lainnya, sehingga dapat dengan mudah penduduk dan sekitarnya melakukan kegiatan ekonomi dan kegiatan industri lainnya, ketiga bahwa Menghidupkan kembali kegiatan *hinterland* dengan mendorong pertumbuhan ekonomi daerah di kabupaten/kota sehingga mampu memfasilitasi distribusi barang, membuka akses dan dapat membuat/menginvestaris pulau-pulau mana yang masih terisolir mulai berkembang dan sebagai langkah awal membuka jalur ekonomi melalui pertukaran barang dan jasa antar penduduk setempat, hal ini dapat dilakukan dengan cara meningkatkan peran pelabuhan yang terintegrasi dengan sistem transportasi dan pembangunan ekonomi nasional, oleh karena itu hal-hal yang perlu dilakukan pengelola pelabuhan Maluku terkait dengan perencanaan jangka menengah maupun panjang harus melibatkan peran pemerintah, swasta maupun investor-investor lainnya, sinergi ini sangat penting mengingat rantai pasok global dalam bahasa ekonomi disebut (*supply chain management*) yaitu keterkaitan satu dengan lainnya, mulai dari perencanaan produksi, penyediaan dan pemasaran, transportasi dan distribusi ke pemasok dan terakhir ke pelanggan, tentunya hal ini diikuti dengan perkembangan teknologi informasi yang mudah di akses, sehingga dapat menjamin kelancaran, keamanan dan ketepatan waktu sistem moda transportasinya dan ini merupakan kunci keberhasilan dan daya saing ekonomi secara nasional sehingga komitmen bersama pemerintah dan swasta menciptakan kebijakan peraturan dan iklim yang kondusif menuju skala prioritas yang sesuai dengan ekonomi internasional (*continuous improvment process*).

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan analisis dan hasil yang dibuat sebelumnya dengan menggunakan beberapa metode pendekatan seperti aspek analisis investasi berdasarkan analisis *Payback Periode*, *Net Present Value*, *Profitability Index*, *Internal Rate of Return* yang lebih besar dari tingkat bunga bank serta *benefit cost* yang lebih besar dari satu. Hasil analisisnya menyatakan layak dimana investasi awal yang dilakukan akan kembali pada jangka waktu tertentu dan menyatakan keuntungan, sehingga proyek tingkat kelayakan investasi pengembangan pelabuhan Kobisadar terhadap dampak ekonomi daerah

Maluku Tengah layak dijalankan, adapun hasil menyimpulkan bahwa Hasil aspek keuangan metode *Net Present Value (NPV)*, didapat hasil Rp. 1,441,387,055 yang menyatakan bernilai positif sedangkan metode *Profitability Index (PI)* yang menunjukkan bahwa layak dilakukan karena nilai *Pi* sebesar 15.71 lebih besar dari 1, sedangkan hasil *Internal Rate of Return (IRR)* diperoleh hasil 18% pertahun bernilai layak dilaksanakan karena *IRR* lebih besar dari tingkat bunga yang disyaratkan yaitu 12% nilai metode *Payback Periode* bernilai layak dilakukan karena tingkat pengembalian yaitu 3 tahun yang mensyaratkan kurang dari 5 tahun, sedangkan terkait analisis kualitatif, bahwa perlu adanya sinergi dari pihak Pemerintah Daerah/Pusat dan swasta nasional mengembangkan pelabuhan tersebut dengan baik dan modern, hal ini untuk meningkatkan potensi industry baik sector ekonomi dan pariwisata sekitar berkembang dan hasilnya akan meningkatkan pendapatan serta kesejahteraan bersama.

Dari hasil hasil dan analisis yang dikemukakan diatas, maka penulis memberikan saran sebagai upaya memberikan partisipasi bagi kebijakan investor baik pemerintah daerah/pusat maupun pihak swasta terkait sebagai berikut:

1. Pengelola pelabuhan Kobisadar untuk memulai, memperbaiki fasilitas pelabuhan mulai dari sarana, prasarana, membuka akses, memperbaiki mutu fasilitas dan peralatan dengan dana sharing anggaran daerah maupun pusat dan swasta melakukan investasi di daerah Kobisadar maupun Maluku Tengah pada umumnya yang kaya akan pariwisata dan hasil laut.
2. Pemerintah Daerah untuk lebih aktif melakukan inovasi perubahan dalam hal membuat memetakan potensi-potensi ekonomi dan pariwisata dalam rangka meningkatkan perekonomian daerah dengan membuat strategi pengembangan dengan cepat disesuaikan semakin pesatnya pertumbuhan penduduk di Maluku dengan membangun pelabuhan berbasis perekonomian
3. Pemerintah Pusat dapat memberikan bantuan berupa kajian riset dan dana *sharing* lebih banyak dari yang dianggarkan guna terselesainya kelayakan investasi pelabuhan Kobisadar sehingga menjadi pelabuhan berskala nasional sehingga mampu meningkatkan pendapatan perekonomian daerah Kobisadar dan sekitarnya serta Maluku Tengah.
4. Pihak investor lain, swasta pengusaha local maupun nasional untuk tidak ragu-ragu dalam melakukan investasi ekonomi di pelabuhan Kobisadar dan Maluku Tengah, karena sudah ada kajian dan riset mendalam dari perguruan tinggi, sehingga mendapat keuntungan dari sisi industri, pariwisata dan disisi lain dapat meningkatkan perekonomian penduduk dan meningkatkan pendapatan serta kesejahteraan masyarakat Kobisadar dan Maluku Tengah.

DAFTAR PUSTAKA

Departemen Perhubungan. (2005). Sistem Transportasi Nasional. Jakarta.

Fahmi, Irham, Lovianti Y. (2011). Analisis Inventasi. Alfabeta CV. Bandung.

Jumingan, (2011). Studi Kelayakan Bisnis. Bumi Aksara. Jakarta.

Kasmir, (2010). Pengantar Manajemen Keuangan. Edisi Pertama, cetakan pertama. Kencana, Jakarta.

Kodiatie. (2010). Analisis Dampak Investasi Pada Industri Pulp & Kertas Terhadap kesempatan kerja & pendapatan rumah tangga Indonesia. Universitas Diponegoro.

Sartono, A. (2000). Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi. Yogyakarta BPFE Yogyakarta.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

Giatman. (2006). Ekonomi Teknik. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta.

Scott, David., JR, et all. (1999). *Basic Financial Management, Eighth Edition, Prentice Hall International, Inc. New Jersey.*

Sumastuti. (2005). Pengambilan Keputusan Investasi Melalui *Capital Budgeting* Jurnal Ilmiah & Bisnis. Jakarta.

BIODATA PENULIS

Kurniawan Prambudi Utomo, lahir di Jakarta, September 1981, saat ini mengajar di Universitas Bina Sarana Informatika mata kuliah metodologi

penelitian, statistik deskriptif, manajemen SDM, menyelesaikan pendidikan di Universitas Bhayangkara, saat ini penulis telah mempunyai JFA Lektor, telah menghasilkan 14 jurnal yang telah di *publish* oleh beberapa perguruan tinggi seperti, Unisma, Bina Insani dan Tarakanita, UBSI, serta mempunyai 2 (dua) pemegang HAKI yang terdaftar di Kumham, serta penulis tertarik dalam bidang riset, mempunyai prestasi melakukan riset swakelola bersama tim penelitian dan pengembangan di laut dengan Puslitbang Laut Kemhub (2015-2016) di Papua dan Kepulauan Meranti (2017) selain itu penulis juga aktif melakukan pelatihan di bidang manajemen mutu pendidikan kabupaten/kota diseluruh Indonesia dengan tim Mandikdasmen Kemdikbud (2010-2017) dan saat ini masih aktif mengajar serta memberikan pelatihan bidang kewirausahaan di BBPP, Kemenaker di Bekasi.

Sinta Rukiastiandari, lahir di Jakarta, 1986, saat ini mengajar di Universitas Bina Sarana Informatika mata kuliah Sistem Informasi Manajemen dan Interaksi Komputer dengan Manusia menyelesaikan pendidikan di Teknik Informatika (2008) dan Sistem Informasi (2011)

Universitas Gunadarma, telah menghasilkan 5 jurnal yang telah di *publish* oleh beberapa perguruan tinggi seperti, UBSI dan Bina Insani serta mempunyai 2 (dua) pemegang HAKI yang terdaftar di Kumham, serta penulis tertarik dalam bidang pengajaran dan riset, dan saat ini masih aktif mengajar serta memberikan pelatihan bidang kewirausahaan di BBPP, Kemenaker di Bekasi.

Muhammad Suwandi, lahir di Cirebon, 1958 saat ini mengajar di Universitas Bina Sarana Informatika mata kuliah manajemen SDM, Manajemen Arsip dan Prodi di Administrasi Bisnis, menyelesaikan pendidikan di Universitas BSI Bandung, saat ini penulis menghasilkan 5 jurnal yang telah di *publish* oleh beberapa perguruan tinggi seperti, STIE Kusuma Negara, UBSI dan dan Tarakanita, UBSI, serta mempunyai pemegang HAKI yang terdaftar di Kumham, serta penulis tertarik dalam bidang riset, mempunyai prestasi melakukan pelatihan di bidang manajemen mutu pendidikan di Kota Bekasi dan saat ini masih aktif memberikan pelatihan dan asesor bidang kewirausahaan.