



LAPORAN AKHIR

KEGIATAN UPDATING DATA DAN INFORMASI DALAM DOKUMEN KAJIAN ANALISA KEBUTUHAN DAERAH DAN KELAYAKAN USAHA BUMD KAB. BANGKA BARAT

Disusun Oleh:
Tim Peneliti
Universitas Gadjah Mada
Disusun Untuk:
BUMD Kabupaten
Bangka Barat



Penyusun

Laboratorium Departemen Ekonomika dan Bisnis Sekolah Vokasi, UGM

Ketua Tim Tenaga Ahli

Dr. Anggi Rahajeng, M.Ec.

Anggota Tim Tenaga Ahli

Sufitri, Dra., M.M.

Anisa Nurpita, SE., M.Ec. Dev.

Bagaskara, SE., M.Ec. Dev.

Mukhlis, SE., M.Acc.

Elton Buyung Satrianto, SE., M.M.

Satriyo Dwicahyo, SE., M.Sc.

Asisten Tim Tenaga Ahli

Ferdy Ahmad Inshoofa

Sukma Jati Prabandari

Raul Nurdiawan

Yesi Putri Astinasari

Tina Nurhikmah

Siti Nur Aini

Rendra Nandira Widriati

Catatan

Laporan ini disusun sebagai Laporan Akhir dalam kajian kegiatan *updating* data dan informasi dalam dokumen kajian analisa kebutuhan daerah dan kelayakan usaha BUMD Kabupaten Bangka Barat. Seluruh isi substansi dari dokumen ini merupakan murni pandangan akademisi dengan penggunaan serangkaian metode ilmiah untuk pengumpulan, pengolahan, dan analisis data.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya, penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Penelitian ini berjudul "**Kegiatan *Updating Data dan Informasi dalam Dokumen Kajian Analisa Kebutuhan Daerah dan Kelayakan Usaha BUMD Kab. Bangka Barat***". Penelitian ini bertujuan untuk melengkapi muatan analisis kebutuhan daerah dan kelayakan usaha sesuai dengan arahan Menteri Dalam Negeri, serta melakukan analisis kelayakan usaha menggunakan tiga pendekatan, yaitu skenario optimis, moderat, dan pesimis. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk menambahkan perhitungan analisis kelayakan usaha pada bidang usaha *storage* dan parkir melalui skema sewa lahan dan penyertaan modal, serta mendampingi Pemerintah Kabupaten Bangka Barat dalam pengajuan usulan pendirian BUMD ke Kementerian Dalam Negeri Republik Indonesia.

Dalam proses penyusunan penelitian ini, kami menyadari bahwa tidak terlepas dari berbagai bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, kami ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan penelitian ini, terutama kepada Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, tim penyusun dokumen kajian, serta para rekan kerja yang telah memberikan bimbingan, dukungan, dan motivasi. Tanpa bantuan dan kerja sama mereka, penelitian ini tidak akan dapat terselesaikan dengan baik.

Kami menyadari bahwa penelitian ini masih memiliki kekurangan. Oleh karena itu, kami sangat terbuka terhadap kritik dan saran yang membangun demi penyempurnaan di masa mendatang.

Akhir kata, kami berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan menjadi sumbangsih positif bagi perkembangan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang kajian analisis kebutuhan daerah dan kelayakan usaha Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Kabupaten Bangka Barat.

Yogyakarta, 5 September 2024

Ketua Tim Peneliti

Dr. Anggi Rahajeng, M.Ec

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
KATA PENGANTAR	3
DAFTAR ISI	4
BAB I PENDAHULUAN	9
1.1 Latar Belakang	9
1.2 Maksud dan Tujuan.....	14
1.3 Luaran	14
1.4 Dasar Hukum	15
BAB II METODOLOGI.....	16
2.1 Pendekatan dan Analisis Data.....	16
2.2 Tahapan Kajian	18
2.3 Metode Analisis Kebutuhan Daerah	18
2.3.1 Analisis Location Quotient (LQ)	19
2.3.2 Analisis Shift – Share (S-S)	19
2.3.3 Penentuan Tipologi Daerah (Tipologi Klassen).....	20
2.3.4 Statistika Deskriptif	21
2.4 Metode Analisis Kelayakan Bidang Usaha.....	23
2.4.1 Analisis Kelayakan Ekonomi dan Finansial	23
2.4.2 Analisis Aspek Pasar dan Pemasaran.....	27
2.4.3 Analisis Aspek Hukum	28
2.4.4 Analisis Ketersediaan Teknologi	28
2.4.5 Analisis Ketersediaan Sumber Daya Manusia	28
BAB III ANALISIS KEBUTUHAN DAERAH.....	29
3.1 Rencana Pembangunan	29
3.1.1 Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Bangka Barat 2025-2045	29
3.1.2 Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Bangka Barat 2021-2026	29
3.2 Rencana Kerja Perangkat Daerah Bangka Barat 2023	30
3.3 Rencana Strategis BPKAD 2021-2026.....	30
3.4 Pelayanan Umum	31
3.4.1 Geografis dan Demografi.....	35
3.4.2 Demografi	36
3.4.3 Analisis Potensi Ekonomi.....	38

3.4.4	Prioritas Kebutuhan	43
3.4.5	Alasan Pendirian	48
3.4.6	Tidak Mengindikasikan Monopoli BUMD.....	60
3.4.7	Apakah Masuk Dalam Pasar Monopolistik?.....	60
3.5	Kebutuhan Masyarakat	60
3.5.1	Data Dukung Lapangan	66
3.5.2	Resiko dan Dampak	68
BAB IV ANALISIS KELAYAKAN BIDANG USAHA.....		74
4.1	Analisis Pasar dan Pemasaran.....	74
4.1.1	Hasil Analisis SWOT	74
4.1.2	Potensi Pasar	75
4.1.3	Kompetitor dan Pangsa Pasar	80
4.1.4	Proses Bisnis, Jenis, dan Kualitas Produk	81
4.1.5	Metode Promosi	85
4.1.6	Penyertaan Modal Pemda	86
4.2	Analisis Kelayakan Keuangan (Dalam Skenario Optimis, Moderat, dan Pesimis).....	86
4.2.1	Bisnis Pengisian Bahan Bakar Minyak.....	89
4.2.2	Bisnis Air Bersih.....	112
4.2.3	Bisnis Penyimpanan (Storage).....	129
4.2.4	Intangible Asset.....	156
4.2.5	Kemandirian Fiskal, Strategi, dan Komitmen Kedepan	156
4.3	Analisis Peraturan Perundang-Undangan	159
4.3.1	Peraturan Perundang-Undangan	159
4.3.2	Kesesuaian terhadap peraturan yang berlaku.....	162
4.4	Analisis Ketersediaan Teknologi	163
4.4.1	Ketersediaan Teknologi Informasi dan Komunikasi.....	163
4.4.2	Ketersediaan Teknologi Terkait Operasional Industri.....	165
4.4.3	Sistem Informasi Pelayanan Publik	166
4.5	Analisis Ketersediaan Sumber Daya Manusia	167
4.5.1	Rencana Pemenuhan SDM	167
4.5.2	Pola Rekrutmen.....	173
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		175
5.1	Kesimpulan	175

5.2 Saran	180
DAFTAR PUSTAKA.....	181
LAMPIRAN	186

EXECUTIVE SUMMARY

Kabupaten Bangka Barat merupakan kabupaten dengan letak yang sangat strategis di mana menghadap secara langsung ke jalur pelayaran melalui Selat Bangka. Kabupaten ini memiliki salah satu pelabuhan yang berpotensi untuk mendongkrak perekonomian Bangka Barat, yakni Pelabuhan Tanjung Ular. Akan tetapi, pelabuhan ini tidak sepenuhnya dikelola oleh pemerintah setempat di mana pengelolaan masih dipegang oleh pemerintah pusat dan juga campur tangan swasta. Sementara, apabila pelabuhan ini dikelola sepenuhnya oleh pemerintah daerah akan menghasilkan kontribusi yang besar terhadap perekonomian di daerahnya sebab di pulau Bangka ini sendiri telah menghasilkan CPO dan timah yang diekspor ke wilayah lainnya. Hal tersebut juga didukung dengan promosi yang dilakukan oleh pemerintah pusat bahwa Bangka Barat menjadi pusat industri hilir timah yang ada di Indonesia. Selain itu, Bangka Barat juga memiliki potensi kelapa sawit yang cukup besar di mana produksi kelapa sawit di tahun 2022 mencapai 394 ribu ton.

Oleh karena itu, Kabupaten Bangka Barat memerlukan hadirnya BUMD untuk pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular sebagai cara dalam mengoptimalkan potensi daerahnya dan membantu dalam peningkatan perekonomian di daerahnya. Adanya BUMD memungkinkan Pemerintah Daerah untuk secara langsung terlibat dalam pengambilan keputusan strategis yang berkaitan dengan infrastruktur, pengembangan, dan operasional pelabuhan. Berdasarkan hasil analisis yang disampaikan melalui laporan ini ada tiga unit usaha yang akan difokuskan dalam operasional BUMD ini, yakni penyediaan Bahan Bakar Minyak (BBM), penyediaan air bersih, dan juga penyediaan tempat penumpukan/penyimpanan (*storage*).

Berdasarkan hasil perhitungan kelayakan keuangan menggunakan skema penyertaan modal, pada bisnis pengisian BBM, bisnis air bersih, dan bisnis penyimpanan menunjukkan prospek yang baik dalam skenario optimis dan moderat. Pada skenario optimis, ketiga bisnis memiliki potensi pertumbuhan yang signifikan, terutama pada peningkatan kebutuhan bahan bakar, air bersih, jasa sewa lapangan penumpukan, sewa gudang, dan parkir. Dalam skenario moderat, bisnis masih dapat bertahan dan menunjukkan keuntungan meski pertumbuhan tidak secepat skenario optimis. Namun, dalam skenario pesimis, ketiga bisnis tidak dapat memenuhi standar kelayakan keuangan. Hal ini disebabkan oleh penurunan margin profitabilitas sehingga tidak dapat memberikan *return* yang memadai untuk investor. Apabila perhitungan keuangan menggunakan skema sewa tanah maka

seluruh lini bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular baik dalam skenario optimis, moderat, dan pesimis menunjukkan hasil yang tidak layak.

Kajian ini menunjukkan bahwa sektor bisnis utama seperti penyimpanan, parkir, dan pengisian bahan bakar di Pelabuhan Tanjung Ular berpotensi memberikan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi Bangka Barat. Proyeksi kunjungan kapal juga menjanjikan peningkatan aktivitas ekonomi di wilayah tersebut. Kajian juga menekankan pentingnya penyediaan infrastruktur seperti air bersih dan SPBU untuk mendukung operasional pelabuhan. BUMD yang akan didirikan dapat berperan sebagai penyedia layanan umum yang mendukung aktivitas pelabuhan. Untuk memperkuat kesimpulan laporan mengenai analisis kebutuhan daerah dan kelayakan usaha BUMD di Kabupaten Bangka Barat, disarankan untuk menekankan dampak sosial dari pembentukan BUMD, termasuk penciptaan lapangan kerja dan pemberdayaan masyarakat lokal. Selain itu, pemetaan risiko yang mendetail, seperti fluktuasi ekonomi dan perubahan kebijakan pemerintah, perlu disertakan untuk memberikan gambaran tantangan yang mungkin dihadapi. Strategi implementasi yang jelas, termasuk langkah-langkah konkret dan *timeline*, akan menjadikan laporan lebih praktis, sementara penentuan indikator keberhasilan yang spesifik, seperti ROI dan kepuasan masyarakat, akan memudahkan evaluasi di masa depan. Rekomendasi untuk menjalin kerja sama dengan sektor swasta dan lembaga lain juga penting untuk meningkatkan kapasitas BUMD, serta menyertakan studi kasus dari daerah lain yang telah berhasil, sebagai referensi dan inspirasi untuk penerapan di Bangka Barat.

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Bangka Barat terletak secara strategis dengan pesisir yang menghadap langsung ke jalur pelayaran melalui Selat Bangka, memisahkan Pulau Sumatera dan Pulau Bangka. Pemekaran Kabupaten ini merupakan hasil dari kebijakan otonomi daerah yang diperluas Pasca-Reformasi, dengan harapan akan memberikan dampak positif dalam pembangunan di berbagai daerah, terutama di tingkat kabupaten dan kota. Filosofi ini menjadi dasar untuk pemekaran Kabupaten Bangka (induk) menjadi tiga kabupaten baru di Pulau Bangka, yaitu Kabupaten Bangka Selatan, Kabupaten Bangka Tengah, dan Kabupaten Bangka Barat, yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2003. Luas wilayah Kabupaten Bangka Barat adalah 2.820,61 km², menjadikannya salah satu kabupaten terluas ketiga di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung setelah Kabupaten Bangka Selatan dan Kabupaten Bangka, dan mencakup 17,17% dari luas total provinsi tersebut.

Menurut catatan Badan Pusat Statistik tahun 2023, penduduk Kabupaten Bangka Barat berjumlah 209.791 jiwa. Populasi ini berarti sekitar 13,87% dari seluruh penduduk Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, yang total berjumlah 1.511.890 jiwa. Menurut Pasal 5 undang-undang ini, Kabupaten Bangka Barat terdiri dari lima kecamatan, yaitu: (1) Kecamatan Jebus, (2) Kecamatan Kelapa, (3) Kecamatan Tempilang, (4) Kecamatan Simpang Teritip, dan (5) Kecamatan Mentok¹. Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 5 Tahun 2010, dibentuk kecamatan keenam, yaitu Kecamatan Parittiga.

Secara geografis, Kabupaten Bangka Barat memiliki jalur pelayaran yang strategis. Untuk mengoptimalkan hal ini, Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 1 Tahun 2014 telah mengatur struktur jaringan transportasi. Salah satunya adalah pengembangan jalan yang menghubungkan Mentok, Air Putih, Tanjung Ular, dan Air Limau. Jalan ini dimulai dari desa Air Limau, melintasi desa Air Putih, dan berakhir di dermaga barang Tanjung Ular. Pembangunan jalan ini tidak hanya bertujuan

¹ Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2003 menggunakan kata "Mentok" sebagai nama kecamatan maupun nama ibukota Kabupaten Bangka Barat. Dalam beberapa dokumen, termasuk dalam situs resmi Kabupaten Bangka Barat, ditemukan penulisan nama yang berbeda, yaitu "Muntok". Dalam penulisan laporan ini akan digunakan kata "Mentok", sesuai dengan undang-undang, kecuali apabila kata itu merupakan kutipan langsung dari sumber (referensi) tertentu.

sebagai akses ke Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular, tetapi juga sebagai jalur utama untuk mendukung transportasi industri.

Pelabuhan Tanjung Ular telah menjadi fokus perhatian Pemerintah Pusat, yang telah menginisiasi pembangunannya dengan tujuan meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat, terutama di Kabupaten Bangka Barat. Pembangunan pelabuhan ini telah mencapai tahap akhir, sehingga semua persiapan, termasuk yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat untuk terlibat dalam pengelolaannya, harus segera dilakukan. Langkah ini sesuai dengan arahan dari Presiden Republik Indonesia.

Pada tanggal 20 Oktober 2022, Presiden Joko Widodo melakukan kunjungan ke Kabupaten Bangka Barat. Saat mengunjungi Pelabuhan Tanjung Ular yang terletak sekitar 7 km dari pusat Kota Mentok, ibukota Kabupaten Bangka Barat, Presiden menekankan pentingnya pelabuhan ini dalam meningkatkan mobilitas komoditas yang dihasilkan Pulau Bangka. Terutama, CPO dan timah diharapkan dapat diekspor melalui pelabuhan ini untuk meningkatkan daya saing wilayah tersebut. Presiden juga menyoroti peran Pelabuhan Tanjung Ular dalam memperkuat daya saing produk-produk baik dari Kabupaten Bangka Barat maupun wilayah lain di Pulau Bangka.



Gambar 1. 1 Arahan Presiden untuk Pelabuhan Tanjung Ular

Sumber: [https://www.bcpk.go.id/berita/read/38708/3435/Presiden-Jokowi-Tinjau-Progres-Pembangunan-Pelabuhan-Tanjung-Ular-](https://www.bcpk.go.id/berita/read/38708/3435/Presiden-Jokowi-Tinjau-Progres-Pembangunan-Pelabuhan-Tanjung-Ular)

Berkaitan dengan pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular, Presiden ingin agar pada tahap awal, pelabuhan ini dikelola di bawah Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sebelum diserahkan kepada Pemerintah Daerah. *"Apabila nanti dirasa sudah siap, kementerian mundur, diambil alih oleh pemerintah daerah. Saya kira*

memang yang baik di semua pelabuhan seperti itu, karena ini memang pelabuhan pengumpan," jelas Presiden².

Dukungan dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kabupaten Bangka Barat juga telah ditunjukkan, antara lain sebagaimana disampaikan oleh Anggota Komisi III Syaiful Fakah pada tanggal 11 Oktober 2022. Menurutnya, salah satu atensi yang perlu diberikan adalah tentang pengelolaan, bahwa jika dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat melalui BUMD, jelas banyak mendapat nilai plus, terutama keuntungan untuk daerah itu sendiri³.

Berangkat dari pesan dan dukungan tersebut, maka perlu ada persiapan yang dilakukan secara sistematis dan konsisten untuk pengambilalihan pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular ini oleh Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, sebagaimana diinginkan oleh Presiden. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menyediakan kajian yang komprehensif untuk membantu Pemerintah Daerah merumuskan dan mengambil kebijakan-kebijakan yang tepat.

Salah satu kebijakan yang diproyeksikan adalah pendirian sebuah Badan Usaha Milik Daerah (BUMD). Salah satu alasan BUMD sebagai pengelola usaha pelabuhan karena BUMD dinilai dapat memberikan kontrol lokal yang lebih besar dan kuat terhadap pengelolaan pelabuhan. Adanya BUMD memungkinkan Pemerintah Daerah untuk secara langsung terlibat dalam pengambilan keputusan strategis yang berkaitan dengan infrastruktur, pengembangan, dan operasional pelabuhan. BUMD didirikan untuk turut serta melaksanakan pembangunan daerah dan pembangunan ekonomi nasional untuk memenuhi kebutuhan masyarakat menuju masyarakat yang lebih sejahtera, adil, dan makmur⁴. Sebagai entitas milik daerah, BUMD memiliki fokus pada pengembangan ekonomi lokal. Pengelolaan pelabuhan secara efektif dapat

² Humas Sekretariat Kabinet RI, "Presiden Jokowi Tinjau Progres Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular," <<https://setkab.go.id/presiden-jokowi-tinjau-progres-pembangunan-pelabuhan-tanjung-ular/>>, akses, 27 Oktober 2022. 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.

³ Yulanda, "Komsis III DPRD Bangka Barat Minta Pemkab Dapat Mengelola Langsung Pelabuhan Tanjung Ular," Bangkapos.com, 11 Oktober 2022, <<https://bangka.tribunnews.com/2022/10/11/komisi-iii-dprd-bangka-barat-minta-pemkab-dapat-mengelola-langsung-pelabuhan-tanjung-ular>>, akses 27 Oktober 2022.

⁴ Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1962 tentang Perusahaan Daerah.

menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang signifikan dalam bentuk penciptaan lapangan kerja, peningkatan investasi, dan peningkatan aktivitas perdagangan.

Dengan memiliki BUMD, sebuah daerah dapat mengambil kendali lebih besar dalam mengelola dan mengembangkan potensi ekonominya secara efektif. Hal ini mengurangi ketergantungan pada dana dan alokasi anggaran dari pemerintah pusat, yang seringkali tidak mencukupi untuk memenuhi semua kebutuhan pembangunan dan pelayanan publik lokal. BUMD memungkinkan daerah untuk memanfaatkan sumber daya alam, manusia, dan infrastruktur yang tersedia secara lebih efisien dan terarah. Dengan demikian, daerah dapat mengoptimalkan potensi ekonomi mereka dalam berbagai sektor seperti pertanian, industri, pariwisata, dan lainnya tanpa harus terbatas oleh regulasi atau kebijakan yang bersifat umum dari pemerintah pusat. Selain itu, BUMD juga memberikan fleksibilitas bagi daerah untuk merancang strategi ekonomi yang lebih spesifik sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan lokal mereka, yang mungkin berbeda dari daerah-daerah lain di Indonesia. Dengan demikian, kehadiran BUMD tidak hanya mendukung pertumbuhan ekonomi lokal secara berkelanjutan tetapi juga memperkuat daya saing daerah dalam skala yang lebih luas, baik di tingkat regional maupun nasional. Melalui Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), daerah memiliki kesempatan untuk signifikan dalam meningkatkan kualitas pelayanan publik. BUMD dapat berperan sebagai motor penggerak dalam pengembangan infrastruktur yang diperlukan, seperti jaringan transportasi yang lebih baik, pengembangan sistem kesehatan yang lebih terjangkau dan berkualitas, serta peningkatan fasilitas pendidikan untuk masyarakat. Melalui pengelolaan proyek-proyek ini secara efektif, BUMD dapat memastikan bahwa kebutuhan mendasar masyarakat terpenuhi dengan baik, menciptakan lingkungan yang lebih layak huni, serta meningkatkan aksesibilitas terhadap layanan kesehatan dan pendidikan yang berkualitas. Selain itu, BUMD juga dapat berkontribusi dalam pengembangan infrastruktur publik lainnya seperti fasilitas air bersih, sanitasi, dan energi, yang merupakan elemen penting dalam meningkatkan standar hidup masyarakat secara keseluruhan. Dengan cara ini, kehadiran BUMD bukan hanya sebagai entitas bisnis tetapi juga sebagai mitra strategis pemerintah daerah

dalam memperbaiki dan memperluas pelayanan publik yang tersedia untuk masyarakatnya⁵.

Fokus perhatian yang disampaikan, baik oleh Presiden RI maupun DPRD Kabupaten Bangka Barat, terletak pada tata kelola yang harus berlangsung secara baik. Menurut Pasal 1 butir 9 Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017, tata kelola perusahaan yang baik adalah sistem pengelolaan yang mengarahkan dan mengendalikan perusahaan agar menghasilkan kemanfaatan ekonomi yang berkesinambungan dan keseimbangan hubungan antar pemangku kepentingan.

Dalam peraturan pemerintah itu dinyatakan bahwa Daerah Otonom, dalam hal ini direpresentasikan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Bangka Barat, dapat mendirikan BUMD yang pendiriannya ditetapkan dengan peraturan daerah. BUMD ini dapat berupa peraturan umum daerah (perumda) dan perusahaan perseroan daerah (perseroda). Perumda merupakan BUMD yang seluruh modalnya dimiliki satu daerah dan tidak terbagi atas saham, sedangkan perseroda merupakan BUMD yang berbentuk perseroan terbatas yang modalnya terbagi dalam saham yang seluruhnya atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh 1 (satu) daerah. Penelitian ini akan mengkaji pilihan-pilihan tersebut dengan melihat kondisi riil di sektor kepelabuhanan tersebut. Dalam rangka menjaga keberlangsungan dan keberlanjutan bisnis kepelabuhanan tersebut, penting untuk mengkaji dan menganalisis sektor bisnis utama (*core business*) yang potensial untuk dirintis dan dikembangkan dalam bisnis kepelabuhanan tersebut.

Pada saat laporan ini disusun, pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular sudah selesai terbangun dan mulai beroperasi sejak April 2023. Luas dermaga yang terbangun adalah 800 meter persegi ($80\text{m}^2 \times 10\text{m}^2$), panjang *trestle* $297,5 \times 8\text{m}^2$, panjang *causeway* $122 \times 8\text{m}^2$, dan kedalaman kolam pelabuhan -6m LWS (*low water spring*). Dengan kedalaman ini, maka kapasitas angkut maksimal yang dapat dilayani mencapai sebesar 1.000 DWT (*deadweight tonnage*).

Seluruh pelabuhan saat ini menempati lahan seluas 4 (empat) hektar, dengan total area darat $170 \times 50 \text{ m}^2$. Namun, perluasan area ini tersebut sangatlah berpotensi

⁵ Ainiyyah, Gadis Raynita. 2022. *Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang belum berubah Status menjadi Perumda atau Perseroda*. Jurnal NotaryLaw. Volume (1).

karena dibagian kiri dan kanan lahan saat ini terdapat tanah kosong. Di sebelah Utara terdapat lahan milik PT Timah Tbk yang dapat diintegrasikan dengan pola kerja sama, sementara di sebelah Selatan terdapat lahan hutan lindung, yang tentu harus dialihfungsikan terlebih dulu. Hutan lindung ini sebaiknya dialihfungsikan menjadi jalan sebagai penghubung antara pelabuhan dengan lokasi di sekitarnya sepanjang 17 km. Area sebesar 3,4 km yang akan digunakan untuk pembangunan jalan masih berada pada area hutan lindung. Perkembangan terakhir yang berhasil dicatat, menyatakan bahwa Dinas PUPR Bangka Barat telah mengantongi surat izin pinjam pakai lahan ke Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) melalui Balai Pemantapan Kawasan Hutan (BPKH).

Dalam pembicaraan dengan pihak Pemerintah Kabupaten Bangka Barat dan berbagai pemangku kepentingan, masih diperlukan persiapan sarana dan prasarana yang penting untuk mencapai pengelolaan jasa kepelabuhan yang modern dan memadai sesuai dengan standar yang diinginkan. Contohnya, aspek ketersediaan listrik dan air bersih tetap menjadi perhatian utama. Semua ini memerlukan evaluasi yang komprehensif, tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan lokal tetapi juga untuk memastikan kelayakan dari segi bisnis.

1.2 Maksud dan Tujuan

Tujuan dari kegiatan *updating* data dan informasi dalam Dokumen Kajian Analisa Kebutuhan Daerah dan Kelayakan Usaha BUMD Kab. Bangka Barat adalah:

1. Melengkapi muatan analisa kebutuhan daerah dan kelayakan usaha sesuai arahan mendagri
2. Melakukan Analisa kelayakan usaha dengan 3 (tiga) pendekatan yaitu skenario optimis, moderat dan pesimis;
3. Menambahkan perhitungan analisa kelayakan usaha untuk bidang usaha penyimpanan dan parkir melalui skema lahan dan penyertaan modal;
4. Mendampingi Pemerintah Kabupaten Bangka Barat dalam pengajuan usulan pendirian BUMD ke Kementerian Dalam Negeri Republik Indonesia.

1.3 Luaran

Luaran dari kajian ini berupa laporan tertulis yang dapat digunakan sebagai draf naskah akademik bagi penyusunan peraturan perundang-undangan di tingkat daerah berkenaan dengan BUMD untuk pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular. Selain itu, isu-isu tertentu

dari penelitian ini akan diangkat menjadi artikel yang dipublikasikan dalam jurnal ilmiah.

1.4 Dasar Hukum

Dasar hukum yang digunakan untuk pendirian Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) di Kabupaten Bangka Barat didasarkan pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang memberikan landasan untuk pemerintah daerah dalam mengelola dan mengembangkan ekonomi melalui berbagai instrumen, termasuk BUMD. Selain itu, Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2007 tentang Badan Usaha Milik Daerah dan Peraturan Menteri Dalam Negeri (Permendagri) Nomor 57 Tahun 2014 tentang Pedoman Pembentukan dan Pengelolaan Badan Usaha Milik Daerah juga bisa menjadi dasar pembentukan BUMD karena peraturan ini mengatur secara lebih rinci mengenai pendirian, pengelolaan, dan tata cara BUMD, termasuk syarat-syarat, tujuan, dan fungsi dari BUMD. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat juga dapat dijadikan dasar untuk mengatur secara khusus tentang pembentukan BUMD menjadi panduan yang mengikat untuk menyelenggarakan badan usaha yang beroperasi di bawah kepemilikan dan pengawasan pemerintah daerah. Kedua peraturan ini memberikan kerangka kerja yang jelas dan berkelanjutan dalam mengelola aset serta mengoptimalkan potensi ekonomi daerah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Bangka Barat.

BAB II METODOLOGI

2.1 Pendekatan dan Analisis Data

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah desain penelitian *mixed method*. *Mixed method* ini memberikan panduan dalam proses pengumpulan dan analisis data dengan menggabungkan pendekatan kuantitatif dan kualitatif melalui berbagai tahap dalam penelitian⁶. *Mixed methods* menitikberatkan pada pengumpulan dan analisis data serta mengintegrasikan data kuantitatif dan kualitatif dalam penelitian tunggal atau serangkaian penelitian. Prinsip utama yang mendasari *mixed method* adalah memanfaatkan gabungan pendekatan. Penelitian kualitatif adalah "penelitian tentang karakteristik fenomena", mencakup "kualitas, berbagai bentuk manifestasinya, konteks kemunculannya, atau perspektif yang digunakan untuk memahaminya", tetapi tidak mencakup "jangkauan, frekuensi, dan posisinya dalam rangkaian sebab-akibat yang ditentukan secara objektif"⁷. Hasil pengamatan dalam penelitian kualitatif menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan serta perilaku yang dapat diamati⁸. Berbagai jenis rancangan penelitian kualitatif mencakup eksperimen, korelasi, survei, *grounded*, etnografi, naratif, campuran, dan tindakan⁹.

Di sisi lain, penelitian kuantitatif melibatkan operasionalisasi teori dengan cermat dan pengukuran melalui variabel dan pertanyaan¹⁰. Penelitian kuantitatif melibatkan penggunaan prosedur statistik atau metode pengukuran untuk mencapai temuan-temuan yang dapat dihasilkan¹¹.

Pada penelitian ini, metode kualitatif digunakan untuk melakukan analisis mendalam mengenai permasalahan serta kondisi eksisting pada Pelabuhan Tanjung Ular. Metode pengumpulan data menggunakan *Forum Group Discussion* (FGD) dan

⁶ Creswel, J. W., & Plano, C. L. (2011). *Designing and conducting mixed methods research* (2nd ed.). Los Angeles: Sage Publications.

⁷ Philipsen, H., & Vernooij-Dassen, M. (2007). 1 *Kwalitatief onderzoek: nuttig, onmisbaar en uitdagend. Kwalitatief onderzoek: Praktische methoden voor de medische praktijk*, 5-11.

⁸ Bogdan, R., & Taylor, S. (1975). *Introduction to Qualitative Research Methode*. New York: John Wiley and Sons.

⁹ Creswell, J. W. (2008). *Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research*. Boston: Pearson Education.

¹⁰ Jonker, e. (2011). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Salemba Empat.

¹¹ Sujarweni, V. W. (2014). *Metode Penelitian : Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.

observasi. *Forum Group Discussion* (FGD) dapat didefinisikan secara sederhana sebagai diskusi yang dilakukan secara sistematis dan terfokus pada suatu isu atau masalah tertentu. FGD adalah proses pengumpulan data dan informasi secara sistematis mengenai masalah tertentu yang sangat spesifik melalui diskusi kelompok¹². Data yang didapatkan dari FGD berupa data kualitatif primer yang nantinya digunakan untuk melengkapi dan mendukung analisis penelitian. Sedangkan observasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan, dengan disertai pencatatan terhadap kondisi atau perilaku objek yang menjadi sasaran¹³. Menurut Sudjana observasi adalah pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti¹⁴. Teknik observasi melibatkan pengamatan dan pencatatan sistematis terhadap fenomena yang diteliti. Dalam pengertian yang lebih luas, observasi tidak terbatas pada pengamatan yang dilakukan secara langsung saja, tetapi juga dapat dilakukan secara tidak langsung¹⁵. Data yang didapatkan berupa data primer mengenai kondisi lapangan pada Pelabuhan Tanjung Ular.

Metode kuantitatif pada penelitian ini menggunakan analisis deskriptif dari data sekunder makro dan data primer yang dikumpulkan melalui kuesioner. Kuesioner adalah sebuah daftar yang berisi serangkaian pertanyaan terkait suatu masalah atau bidang yang akan diteliti. Menurut Nasution, kuesioner atau yang sering disebut angket, adalah daftar pertanyaan yang dibagikan untuk diisi dan dikembalikan atau dijawab di bawah pengawasan peneliti¹⁶. Kuesioner merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan memberikan daftar pertanyaan kepada sampel untuk diisi berdasarkan pengetahuan mereka. Pada penelitian ini hasil analisis data kualitatif dan kuantitatif akan dijabarkan secara deskriptif melibatkan penyajian data dalam bentuk naratif atau angka-angka yang menjelaskan karakteristik atau temuan dari data yang telah dikumpulkan.

¹² Irwanto. (2006). *Focused Group Discussion : Sebuah Pengantar Praktis*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.1-2.

¹³ Fatoni, Abdurrahman. (2011). *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: Rineka Cipta. hlm.104.

¹⁴ Sudjana, Nana. (1989). *Penelitian dan Penilaian*. Bandung: Sinar Baru. hlm.84.

¹⁵ Masri, Singarimbun., Sofran, Efendi. (1995). *Metode Penelitian Survey*. Jakarta:LP3ES. hlm.46.

¹⁶ Nasution, S. (1996). *Metode Research*. Jakarta : Bumi Aksara. Hlm.128.

2.2 Tahapan Kajian

Tahapan yang dilakukan dalam proses penyusunan kegiatan Penelitian dan Pengembangan BUMD, adalah:

1. Tahap persiapan, meliputi penyepakatan tujuan, keluaran, lingkup pekerjaan, metodologi yang digunakan, pengayaan substansi dan jadwal pelaksanaan pekerjaan. Pada bagian ini juga dilakukan kajian pustaka, pengayaan substansi atau pendalaman materi, identifikasi awal potensi, serta kajian teori-teori terkait.
2. Tahap pengumpulan data, meliputi kegiatan inventarisasi data dan *entry* data. Pada tahap ini juga dilakukan survei primer (wawancara, penyebaran kuesioner, observasi lapangan, dokumentasi, dll) dan survei sekunder ke berbagai instansi atau lembaga terkait lainnya, serta diskusi kelompok terfokus atau *focus group discussion* (FGD) yang dilakukan dengan *stakeholder* terkait, meliputi asosiasi, pemerintah daerah, dan lainnya;
3. Tahap identifikasi dan analisa, meliputi identifikasi dan analisis hasil reviu Direktorat BUMD, BLUD, dan Barang Milik Daerah Kementerian Dalam Negeri RI
4. Tahap perumusan atas hasil hasil reviu Direktorat BUMD, BLUD, dan Barang Milik Daerah Kementerian Dalam Negeri
5. Tahap Pelaporan dan Pembahasan.

2.3 Metode Analisis Kebutuhan Daerah

Metode analisis kebutuhan daerah merujuk pada pendekatan atau teknik yang digunakan untuk mengevaluasi dan mengidentifikasi kebutuhan spesifik dari suatu daerah atau wilayah. Metode ini sering digunakan dalam penelitian atau studi untuk memahami masalah, tantangan, atau peluang yang dihadapi oleh suatu daerah tertentu, serta untuk merancang strategi atau kebijakan yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Analisis kebutuhan dalam penelitian ini menggunakan alat analisis berupa analisis *Location Quotient* (LQ), analisis *Shift-Share* (SS), Tipologi *Klassen*, dan statistika deskriptif.

2.3.1 Analisis *Location Quotient* (LQ)

Analisis *Location Quotient* (LQ) digunakan untuk mengidentifikasi sektor ekonomi yang menjadi basis atau unggulan di suatu wilayah¹⁷. Melalui analisis ini, dapat ditentukan sejauh mana tingkat spesialisasi sektor basis di wilayah tersebut. Data yang digunakan dalam analisis ini adalah kesempatan kerja (tenaga kerja) dan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Secara sistematis, rumus LQ adalah sebagai berikut:

$$LQ = \frac{X_{ir}/PDRB_r}{X_{in}/PDRB_n}$$

Kriteria pengukuran menurut Bendavid Val ada tiga kemungkinan yang terjadi yaitu:

1. Jika $LQ > 1$ maka sektor tersebut dikategorikan sektor basis, artinya tingkat spesialisasi kabupaten/kota lebih tinggi dari tingkat provinsi.
2. Jika $LQ = 1$ maka tingkat spesialisasi kabupaten/kota sama dengan di tingkat provinsi.
3. Jika $LQ < 1$ maka sektor tersebut dikategorikan sektor non basis, artinya tingkat spesialisasi kabupaten/kota lebih rendah dari tingkat provinsi.

2.3.2 Analisis *Shift – Share* (S-S)

Analisis *shift-share* adalah teknik yang digunakan untuk menganalisis perubahan struktur ekonomi suatu daerah dengan membandingkannya dengan perekonomian nasional. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengevaluasi kinerja atau produktivitas ekonomi suatu daerah dalam konteks yang lebih luas, baik regional maupun nasional¹⁸. Menurut Blair, *shift-share* dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$\Delta y_i = \left[y_i \left(\frac{y^t}{y^0} - 1 \right) \right] + \left[y_i \left(\frac{y_i^t}{y_i^0} - \frac{y^t}{y^0} \right) \right] + \left[y_i \left(\frac{y_i^t}{y_i^0} - \frac{y_i^t}{y_i^0} \right) \right]$$

Persamaan diatas menunjukkan bahwa peningkatan nilai tambah suatu sektor di tingkat daerah dapat diuraikan atas 3 bagian yaitu:

¹⁷ Monica, A.A., Marwa, Taufiq., Yulianita, Anna. 2017. *Analisis Potensi Daerah Sebagai Upaya Meningkatkan Perekonomian Daerah di Sumatera Bagian Selatan*. Jurnal Ekonomi Pembangunan. 15(1). 60-68.

¹⁸ Arsyad, A. (2002). *Media Pembelajaran*, Jakarta: Rajawali Pers

1. *Regional Share* = $\left[y_i \left(\frac{y^t}{y^0} - 1 \right) \right]$ menunjukkan pertumbuhan ekonomi daerah yang disebabkan oleh faktor eksternal, yaitu peningkatan aktivitas ekonomi daerah sebagai dampak dari kebijakan nasional yang berlaku di seluruh wilayah.

2. *Proportional Shift Share (Mixed Shift)* = $\left[y_i \left(\frac{y_i^t}{y_i^0} - \left(\frac{y^t}{y^0} \right) \right) \right]$
 mengacu pada pertumbuhan ekonomi daerah yang dihasilkan oleh struktur ekonomi daerah yang kuat, yaitu spesialisasi pada sektor-sektor yang mengalami pertumbuhan pesat, seperti sektor industri.

3. *Differential Shift (Competitive Shift)* = $\left[y_i \left(\frac{y_i^t}{y_i^0} - \left(\frac{y_i^t}{y_i^0} \right) \right) \right]$
 Komponen ini menggambarkan pertumbuhan ekonomi daerah yang dihasilkan oleh kondisi spesifik daerah yang bersifat kompetitif. Elemen pertumbuhan ini mencerminkan keunggulan kompetitif daerah yang dapat mendorong peningkatan ekspor daerah.

Dengan menghitung persamaan tersebut, kita dapat mengidentifikasi komponen atau unsur pertumbuhan ekonomi daerah. Nilai masing-masing komponen bisa saja negatif atau positif, namun total keseluruhannya akan selalu positif jika pertumbuhan ekonomi juga positif. Sebaliknya, jika pertumbuhan ekonomi daerah negatif, maka total keseluruhannya juga akan negatif.

2.3.3 Penentuan Tipologi Daerah (Tipologi *Klassen*)

Tipologi wilayah (tipologi *Klassen*) digunakan untuk memahami pola dan struktur pertumbuhan ekonomi di berbagai daerah. Pada dasarnya, tipologi ini membagi daerah berdasarkan dua indikator utama, yaitu pertumbuhan ekonomi dan pendapatan per kapita daerah. Dengan menetapkan rata-rata pertumbuhan ekonomi sebagai sumbu vertikal dan rata-rata pendapatan per kapita sebagai sumbu horizontal, kita dapat mengkategorikan daerah-daerah tersebut.

Tabel 2. 1 Matriks Tipologi *Klassen*

<i>Rerata kontribusi sektoral terhadap</i>	$Y_{\text{sektor}} \geq Y_{\text{PDRB}}$	$Y_{\text{sektor}} < Y_{\text{PDRB}}$
<i>Rerata laju pertumbuhan sektoral</i>	Sektor Prima	Sektor Berkembang
$T_{\text{sektor}} \geq T_{\text{PDRB}}$		

$T_{\text{sektor}} < T_{\text{PDRB}}$	Sektor Potensial	Sektor Terbelakang
---------------------------------------	------------------	--------------------

Sumber: Widodo, 2006

Kemudian, wilayah-wilayah tersebut terbagi ke dalam empat klasifikasi atau kuadran:

1. Daerah cepat maju dan cepat tumbuh: memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi dan pendapatan per kapita yang lebih tinggi dari rata-rata nasional (dalam hal ini wilayah nasional Sumatera Bagian Selatan).
2. Daerah maju tapi tertekan: memiliki pendapatan per kapita yang lebih tinggi, namun tingkat pertumbuhan ekonominya lebih rendah dari rata-rata provinsi.
3. Daerah berkembang cepat: memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi, tetapi pendapatan per kapita lebih rendah dari rata-rata provinsi.
4. Daerah relatif tertinggal: memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi dan pendapatan per kapita yang lebih rendah dari rata-rata provinsi.

2.3.4 Statistika Deskriptif

Menganalisis data berarti melakukan tindakan atau perlakuan terhadap data untuk mencapai tujuan tertentu, baik berupa gambaran atas data atau kesimpulan mengenai kondisi atau kejadian di mana data diambil. Pemilihan alat analisis sangat berpengaruh terhadap pengambilan keputusan atas data yang sudah dikumpulkan. Kesalahan dalam memilih alat analisis dapat menghasilkan kesimpulan yang tidak valid, yang berdampak pada penggunaan dan penerapan hasil penelitian¹⁹.

Dalam statistika, analisis data dibagi menjadi dua kelompok besar: analisis kualitatif dan kuantitatif. Analisis kuantitatif selanjutnya dibagi menjadi dua jenis: deskriptif dan inferensial. Seperti yang disebutkan sebelumnya, pemilihan jenis analisis sangat dipengaruhi oleh tujuan yang dirumuskan oleh peneliti. Untuk penelitian kuantitatif, jika peneliti berharap membuat generalisasi populasi berdasarkan data sampel, maka dapat menggunakan statistika inferensial. Namun, jika peneliti hanya bertujuan memberikan gambaran dari data yang sudah dikumpulkan, maka statistika deskriptif dapat dipilih sebagai alat analisis.

Sholikhah (2016) dalam penelitiannya menyatakan bahwa statistika deskriptif adalah jenis statistika yang bertujuan untuk menghimpun, mengatur, dan mengolah data

¹⁹ Maswar, M. (2017). Analisis deskriptif nilai UAS ekonometrika mahasiswa dengan program SPSS 23 & eviews 8.1. *Jurnal Pendidikan Islam Indonesia*, 1(2), 273-292. <https://doi.org/10.35316/jpii.v1i2.54>

agar dapat disajikan dengan jelas, memberikan gambaran yang rinci mengenai suatu kondisi atau peristiwa tertentu di mana data diambil²⁰. Dengan kata lain, tugas statistika deskriptif adalah menyajikan data dengan jelas sehingga dapat diambil pengertian atau makna tertentu berdasarkan penggambaran yang disajikan. Beberapa metode dalam statistika deskriptif yang sering digunakan untuk mengolah data kuesioner antara lain:

1. *Mean*

Mean adalah nilai rata-rata dari serangkaian data. *Mean* dihitung dengan menjumlahkan semua nilai dalam data tersebut dan kemudian membagi jumlah tersebut dengan jumlah item data. *Mean* memberikan gambaran umum tentang tendensi sentral dari data kuesioner.

Rumus:

$$Mean = \frac{\sum Xi}{n}$$

di mana Xi adalah jumlah nilai dalam data dan n adalah jumlah data.

2. Korelasi

Korelasi adalah ukuran statistik yang menunjukkan sejauh mana dua variabel bergerak bersama. Korelasi dapat positif, negatif, atau nol, menunjukkan hubungan linear antara dua variabel. Koefisien korelasi *Pearson* (r) sering digunakan untuk mengukur kekuatan dan arah hubungan linear antara dua variabel.

Rumus:

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

dimana n adalah jumlah pasangan data, x dan y adalah nilai-nilai dari dua variabel.

3. *Cross Tabulation* (Tabulasi Silang)

Cross tabulation adalah metode untuk menganalisis hubungan antara dua variabel kategori. *Cross tabulation* dilakukan dengan membuat tabel yang menunjukkan distribusi frekuensi dari satu variabel terhadap yang lain. Tabulasi

²⁰ Sholikhah, Amirotn. 2016. "Statistik Deskriptif Dalam Penelitian Kualitatif." *Komunika*, vol. 10, no. 2, pp. 342-362, doi:10.24090/kom.v10i2.2016.pp342-362.

silang membantu untuk memahami bagaimana kategori dari satu variabel terkait dengan kategori dari variabel lain.

4. Histogram

Histogram adalah representasi grafis dari distribusi data. Histogram menunjukkan frekuensi atau jumlah kejadian dari nilai-nilai data dalam bentuk batang. Histogram membantu untuk memvisualisasikan bagaimana data tersebar dan apakah ada pola tertentu. Histogram dibuat dengan membagi rentang data menjadi beberapa interval (*bin*) dan kemudian menghitung jumlah data yang jatuh dalam setiap interval.

2.4 Metode Analisis Kelayakan Bidang Usaha

Metode analisis kelayakan bidang usaha adalah proses evaluasi untuk menilai potensi manfaat yang dapat diperoleh dari pelaksanaan suatu usaha atau proyek. Biasanya, metode ini menggunakan perhitungan kuantitatif yang melibatkan perkiraan, interpretasi, dan proyeksi mengenai peluang dan tantangan yang mungkin terjadi di masa depan dalam dunia usaha. Studi kelayakan bidang usaha juga melibatkan analisis mendalam tentang aspek-aspek tertentu dari kegiatan atau usaha yang direncanakan, untuk menentukan apakah layak atau tidaknya untuk dijalankan. Studi kelayakan, yang sering disebut juga sebagai *feasibility study*, merupakan dasar dalam pengambilan keputusan apakah mendukung atau menolak gagasan untuk memulai usaha atau proyek tertentu²¹

2.4.1 Analisis Kelayakan Ekonomi dan Finansial

Analisis kelayakan ekonomi dan finansial merujuk pada evaluasi yang dilakukan untuk menentukan apakah suatu proyek atau kegiatan ekonomi layak untuk dijalankan berdasarkan aspek ekonomi yang terkait. Dalam analisis ini, peneliti atau analis mengidentifikasi dan mengevaluasi berbagai faktor ekonomi seperti biaya investasi, pendapatan yang diharapkan, pengembalian modal, dan keuntungan yang dapat diperoleh dari proyek tersebut. Tujuan utamanya adalah untuk memastikan bahwa proyek atau kegiatan tersebut dapat memberikan hasil ekonomi yang positif atau menguntungkan. Analisis kelayakan ekonomi juga sering melibatkan perhitungan indeks keuntungan seperti *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR), dan

²¹ Arnold, Putri Wahyu., Nainggolan, Pinondang., Damanik, Darwin. (2020). *Analisis Kelayakan Usaha dan Strategi Pengembangan Industri Kecil Tempe di Kelurahan Setia Negara Kecamatan Siantar Sitalasari*. EKUILNOMI : Jurnal Ekonomi Pembangunan. 2. 1.

Benefit-Cost Ratio (BCR) untuk mengevaluasi keberhasilan finansial proyek tersebut. Dalam penelitian ini, indeks perhitungan untuk analisis kelayakan ekonomi meliputi :

1. *Benefit - Cost Ratio* (BCR)

Benefit Cost Ratio adalah rasio antara nilai manfaat bersih positif dengan nilai manfaat bersih negatif. BCR digunakan untuk membandingkan nilai sekarang dari arus manfaat dengan arus biaya²². Menurut Kadariah (1998), BCR adalah perbandingan di mana pembilangnya merupakan total nilai sekarang dari *benefit* bersih selama tahun-tahun di mana *benefit* bersihnya positif, sedangkan penyebutnya merupakan total nilai sekarang dari biaya bersih selama tahun-tahun di mana nilai $B_t - B_c$ negatif, artinya biaya kotor lebih besar daripada *benefit* kotor. Jika $BCR > 1$, maka proyek dikatakan layak diterima, sedangkan jika $BCR < 1$ maka proyek dikatakan tidak layak diterima.

2. *Net Present Value*

Net Present Value (NPV) digunakan sebagai kriteria untuk menganalisis investasi proyek yang memiliki umur ekonomis. NPV merupakan saldo dari nilai sekarang dari arus kas bersih masa depan yang diperkirakan setelah dikurangi investasi awal²³. Dayananda (2002) menjelaskan bahwa NPV suatu proyek dihitung dengan mengurangi nilai sekarang dari pengeluaran modal dengan nilai sekarang dari arus kas masuk²⁴. Rumus NPV menurut Defusco (2007) dapat dijelaskan sebagai berikut²⁵:

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{Rt}{(1+i)^t}$$

Dimana

NPV = nilai bersih saat ini

²² Tinaprilla, Netty. 2007. *Jadi Kaya dengan Berbisnis di Rumah*. PT. Elex Media Komputindo, Jakarta.

²³ Blocher, Edward J., H.Chen, Kung, Cokins, Gary, and Lin, Thomas W. (2007). *Manajemen Biaya, Terjemahan : Tim Penerjemah Penerbit Salemba*. Salemba Empat, Jakarta.

²⁴ Dayananda, Don, Irons, Richard, Harrison, Steve, Herbohn, John and Rowland, Patrick. 2002. *Capital Budgeting*. The University of Cambridge, Cambridge, UK.

²⁵ Defusco, Richard A. 2007. *Quantitative Investment Analysis*. John Wiley and Son Inc., Hoboken, New Jersey

n = umur proyeksi investasi

R_t = arus kas bersih pada waktu t

i = tingkat diskonto

t = waktu arus kas

Suatu proyek atau bidang usaha akan dikatakan layak jika memiliki nilai NPV positif. Sebaliknya, apabila nilai NPV negatif maka proyek tersebut dikatakan tidak layak.

3. *Internal Rate of Return (IRR)*

Internal Rate of Return (IRR) adalah tingkat diskonto yang membuat nilai *Net Present Value (NPV)* dari seluruh arus kas menjadi nol. IRR tidak menunjukkan jumlah uang atau dana yang dihasilkan, melainkan seberapa efisien pengembalian waktu dari dana yang diinvestasikan, yaitu periode investasi yang menghasilkan keuntungan dalam jangka pendek. Semakin tinggi IRR, semakin menguntungkan investasi tersebut dalam periode waktu yang lebih singkat²⁶.

Rumus IRR adalah sebagai berikut:

$$0 = NPV \sum_{t=1}^T \frac{C_t}{(1+IRR)^t} - C_0$$

Dimana

NPV = *Net Present Value*

C_t = Arus kas masuk bersih selama periode (t)

C₀ = Total biaya investasi awal

t = periode

Hasil dari perhitungan IRR apabila lebih besar dari tingkat bunga bank yang sedang berlaku, maka investasi dinilai layak atau dapat diterima.

²⁶ Grabenwater, Ulrich and Weidig, Tom. 2005. *Exposed to The J-Curve : Understanding and Managing Private Equity Fund Investment*. Euromoney Institutional Investor Plc, London.

4. *Discounted Payback Period*

Discounted payback period adalah periode waktu yang diperlukan untuk mendapatkan kembali biaya investasi awal dari arus kas bersih yang didiskontokan. Menurut Oliver (2000), ini merupakan waktu yang dibutuhkan agar total arus kas bersih yang didiskontokan sama dengan investasi awal²⁷. Gildersleeve (1999) juga menjelaskan bahwa *discounted payback period* mencerminkan durasi untuk mencapai titik di mana total arus kas bersih yang didiskontokan sama dengan jumlah investasi awal²⁸.

5. *Return of Investment (ROI)*

Return on Investment (ROI) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menghasilkan laba dengan menggunakan seluruh kekayaan yang dimilikinya. Rasio ini mengindikasikan seberapa besar laba bersih setelah pajak yang dapat dihasilkan dari total aset perusahaan²⁹.

6. *Return on Asset (ROA)*

Return on Asset (ROA) merupakan salah satu jenis rasio profitabilitas yang digunakan untuk menilai kemampuan sebuah perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pemanfaatan seluruh dana yang diinvestasikan dalam aktivitas operasionalnya³⁰. ROA mencerminkan efisiensi dalam penggunaan aset yang dimiliki perusahaan. Sementara itu, Sugiyono (2016) mendefinisikan ROA sebagai rasio yang mengukur tingkat pengembalian dari bisnis atas seluruh aset yang dimiliki³¹. ROA dihitung dengan membandingkan laba bersih (*net income*) dengan total aset perusahaan.

7. *Return on Equity (ROE)*

Menurut Ardimas dan Wardoyo (2014), *Return on Equity (ROE)* adalah rasio yang mengukur hubungan antara laba bersih dengan total ekuitas (*equity*)

²⁷ Oliver, Lianabel. 2000. *The Cost Management Toolbox : A Manager's Guide to Controlling Cost and Boosting Profits*. AMA Publication, New York.

²⁸ Gildersleeve, Rich. 1999. *Winning Business*. Gulf Publishing Company, Houston, Texas.

²⁹ Suad, & Enny. (2012). *Return on Investment (ROI): Measurement of Company's Effectiveness in Generating Profits Using All of Its Assets*.

³⁰ Ardimas, W. dan Wardoyo. 2014. Pengaruh Kinerja Keuangan dan Corporate Social Responsibility Terhadap Nilai Perusahaan Pada Bank Go Public Yang Terdaftar di BEI. *BENEFIT: Jurnal Manajemen dan Bisnis* 18(1): 57-66.

³¹ Sugiono. 2016. *Metode Dalam Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan R&D*. PT Alfabet: Bandung.

perusahaan. Semakin tinggi ROE menunjukkan semakin efisien perusahaan dalam menggunakan modal sendiri untuk menghasilkan laba atau keuntungan bersih. ROE digunakan untuk mengevaluasi tingkat pengembalian perusahaan atau efektivitas dalam menghasilkan keuntungan dengan memanfaatkan ekuitas yang dimiliki. Sementara itu, menurut Sugiono (2016), ROE juga mengukur tingkat pengembalian dari bisnis atau total modal yang dimiliki. ROE sering digunakan sebagai indikator oleh pemegang saham untuk menilai keberhasilan bisnis. Rasio ini juga dikenal sebagai Rentabilitas Modal Sendiri.

8. *Profitability Index (PI)*

Profitability Index (PI) mirip dengan NPV dalam pendekatannya. Di mana NPV menghitung kelebihan nilai sekarang dari arus kas masuk atas investasi awal, PI mengukur nilai sekarang untuk setiap unit mata uang yang diinvestasikan. PI mengevaluasi perbandingan antara nilai arus kas bersih yang diharapkan di masa depan dengan nilai investasi saat ini. Kelebihan dari PI adalah bahwa metode ini mempertimbangkan arus kas dan nilai waktu dari uang. Secara umum, baik PI maupun NPV memberikan hasil yang konsisten dalam menilai kelayakan suatu investasi. Jika NPV menyatakan bahwa investasi layak, maka demikian pula PI. Namun, PI umumnya digunakan setelah NPV untuk memberikan gambaran yang lebih komprehensif tentang investasi yang direncanakan.

$$PI = \frac{PV \text{ of Future Cash Flows}}{Initial \text{ Cost}}$$

Jika nilai *Profitability Index (PI)* lebih besar dari 1 (>1) maka usulan investasi diterima, namun apabila nilai *Profitability Index* (<1) maka usulan investasi ditolak.

2.4.2 Analisis Aspek Pasar dan Pemasaran

Analisis ini bertujuan untuk memperoleh informasi mengenai potensi pasar yang ada, seberapa besar pangsa pasar yang dapat diperoleh oleh usaha di masa depan, serta strategi pemasaran yang akan digunakan. Gittinger (2014) menjelaskan bahwa analisis pasar mencakup perencanaan pemasaran produk dan strategi pengadaan bahan

baku³². Ketidakpastian kondisi pasar dapat mengakibatkan peningkatan biaya dan penurunan harga jual³³.

2.4.3 Analisis Aspek Hukum

Analisis hukum bertujuan untuk menentukan apakah suatu bisnis yang direncanakan dapat mematuhi aturan hukum dan memperoleh izin yang diperlukan di wilayah tertentu. Dari perspektif hukum, suatu ide bisnis dianggap layak jika sesuai dengan regulasi hukum yang berlaku dan mampu memenuhi semua persyaratan perizinan di wilayah tersebut.

2.4.4 Analisis Ketersediaan Teknologi

Analisis ketersediaan teknologi mengacu pada evaluasi atau penilaian terhadap ketersediaan teknologi yang diperlukan untuk mendukung suatu penelitian, proyek, atau aktivitas tertentu. Analisis ini mencakup aspek-aspek seperti jenis teknologi yang dibutuhkan, ketersediaan infrastruktur teknologi, kemampuan akses, dan kehandalan teknologi yang dapat digunakan untuk mendukung tujuan penelitian atau proyek yang sedang dipelajari.

2.4.5 Analisis Ketersediaan Sumber Daya Manusia

Analisis ketersediaan SDM (Sumber Daya Manusia) merujuk pada evaluasi atau penilaian terhadap ketersediaan tenaga kerja yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan suatu proyek, penelitian, atau kegiatan tertentu. Analisis ini mencakup penilaian terhadap jumlah, kualifikasi, dan kemampuan tenaga kerja yang tersedia untuk memastikan bahwa kebutuhan sumber daya manusia dapat dipenuhi secara efektif dan efisien.

³² Gittinger, J. Price ; Slamet Sutomo ; Komet Mangiri. (1986). Analisa Ekonomi Proyek Proyek Pertanian / J. Price Gittinger ; Penerjemah, Slamet Sutomo, Komet Mangir

³³ Simanjuntak, A. R. (2021). Analisis Kelayakan Finansial Budidaya SENGON. Jurnal Agri Sains, 5(2). <https://medium.com/@arifwicaksanaa/pengertian-use-casea7e576e1b6bf>

BAB III ANALISIS KEBUTUHAN DAERAH

3.1 Rencana Pembangunan

3.1.1 Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Bangka Barat 2025-2045

Di dalam dokumen tersebut, pemerintah merancang sebuah kawasan strategis provinsi yang mana berada di area Pelabuhan Tanjung Ular tersebut. Pernyataan tersebut berada di Bab 2 pada gambaran kondisi umum daerah, yakni “Kepentingan Pertumbuhan Ekonomi yaitu Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular yang berada di Kecamatan Mentok”.

3.1.2 Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Bangka Barat 2021-2026

Pembahasan mengenai urgensi dibangunnya BUMD di Bangka Barat memang secara eksplisit tidak tertuang dalam dokumen perencanaan ini, tetapi secara implisit perihal BUMD sudah direncanakan di dalam dokumen perencanaan ini. Hal tersebut tertuang pada 3 (tiga) bab, yang terdiri dari:

a. Bab III

Di dalam bab 3 ini, Bangka Barat telah merencanakan untuk penyertaan modal pada bank daerah dan BUMD dalam aspek pembiayaan daerah di mana pemerintah daerah sudah memproyeksikan penyertaan modal sesuai kebutuhan untuk badan usaha dan bank daerah miliknya.

b. Bab IV

Di dalam bab 4 ini, Bangka Barat sudah melakukan analisis terhadap permasalahan dan isu strategis yang ada di daerahnya tersebut yang mana hasil dari analisisnya tersebut menyatakan bahwa BUMD belum berkontribusi terhadap PAD dari Bangka Barat itu sendiri. Hal tersebut bisa disebabkan oleh beberapa hal, contohnya adalah belum terfokusnya arah core bisnis dari BUMD itu sendiri dan juga menilik dari potensi utama di daerah Bangka Barat.

c. Bab VI

Di dalam bab 6 ini, Bangka Barat telah mencanakan strategi dari pembangunan daerah untuk memaksimal potensi dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang dimilikinya di mana Bangka Barat ingin meningkatkan kapasitas dan kualitas dari peran BUMD dan juga BUMDes untuk optimalisasi sumber PAD dan juga Bangka Barat juga akan mewujudkan BUMD yang handal,

terintegrasi dengan BUMDes dan koperasi sebagai basis kekuatan ekonomi kemasyarakatan.

3.2 Rencana Kerja Perangkat Daerah Bangka Barat 2023

Sama seperti RPJMD, di dalam RKPD, Pemda Bangka Barat menuangkan terkait pengelolaan keuangan daerah di mana berisi “Salah satu upaya pemerintah daerah untuk meningkatkan pendapatan daerah di Kabupaten Bangka Barat melalui penyertaan modal pemerintah daerah ke dalam Badan Usaha Milik Daerah (BUMD)”.

3.3 Rencana Strategis BPKAD 2021-2026

Di dalam Rencana Strategis BPKAD, telah disinggung juga mengenai BUMD di mana tertuang pada bab III “Isu-Isu Strategis Berdasarkan Tugas dan Fungsi” pada subbab 3.I Identifikasi permasalahan berdasarkan tugas dan fungsi Pelayanan Perangkat Daerah:

a. Masalah

Pengelolaan BUMD belum berkontribusi terhadap pendapatan daerah

b. Akar Masalah

BUMD belum memiliki *core* bisnis yang jelas BUMD belum mempunyai SDM yang kompeten.

Pelabuhan Tanjung Ular merupakan kawasan strategis provinsi dan juga sebagai *project* nasional RI. Oleh karena itu, kehadiran BUMD sangat dibutuhkan dalam mengelola kawasan pelabuhan tersebut untuk memaksimalkan potensi pendapatan daerah Bangka Barat agar pendapatan dari pengelolaan pelabuhan bisa masuk ke dalam daerahnya, bukan pihak lain. Dapat diketahui bahwa semua dokumen perencanaan membahas BUMD yang eksisting, misalnya pada dokumen Renstra BPKAD 2021-2026 dimana menyatakan bahwa pengelolaan BUMD yang sudah ada di Bangka Barat belum bisa memberikan kontribusinya terhadap pendapatan daerah. Berdasarkan pernyataan-pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa BUMD yang sudah ada di Bangka Barat diprediksi tidak akan berkembang dengan pesat.

Oleh karena itu, pemerintah daerah Bangka Barat harus membuat suatu konsensus sebagai upaya mendukung pembentukan BUMD baru yang mana akan dimasukkan ke dalam RPJPD Bangka Barat 2025-2045. Hal itu disebabkan oleh BUMD yang eksisting masih belum bisa memberikan kontribusi besar untuk pendapatan daerah. Konsensus yang dimaksud adalah BUMD eksisting yang

diproyeksikan akan merugi di beberapa tahun ke depan harus ditutup dan berfokus pada pendirian dan pengembangan BUMD baru. BUMD baru tersebut akan mengelola kawasan Pelabuhan Ular untuk memaksimalkan potensi pendapatan dari pelabuhan tersebut.

Selain itu, kami merekomendasikan pemerintah daerah untuk melakukan sinkronisasi kebutuhan pemda akan BUMD dengan dokumen perencanaan, pemerintah daerah Bangka Barat bisa memasukkan perencanaan pendirian BUMD tersebut dalam dokumen RPJPD Bangka Barat tahun 2025-2045 dan Rancangan Teknokratis RPJMD 2025-2030 sebab pada dokumen perencanaan Bangka Barat tidak ada yang menyatakan ada urgensi pembentukan BUMD baru.

3.4 Pelayanan Umum

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017, meskipun tidak ada definisi yang komprehensif mengenai pelayanan umum, Penjelasan Pasal 9 memberikan gambaran bahwa pelayanan umum ini merujuk pada layanan atau jasa yang tersedia untuk kepentingan masyarakat secara luas. Dengan kata lain, BUMD tidak hanya bertujuan untuk mencari keuntungan ekonomi semata, tetapi juga diharapkan berperan dalam meningkatkan kesejahteraan sosial.

BUMD yang akan dibentuk beroperasi di sektor kepelabuhan, hal ini berarti **pelayanan umumnya terkait erat dengan layanan kepada beberapa kelompok kepentingan**, seperti pengusaha perkapalan yang menggunakan fasilitas pelabuhan, pengusaha yang melakukan kegiatan bongkar muat komoditas di pelabuhan, dan masyarakat sekitar yang mendapat manfaat dari aktivitas pelabuhan. Pelayanan terhadap ketiga kelompok kepentingan ini dapat dipantau dengan mempertimbangkan data kunjungan kapal yang diperkirakan akan merapat di Pelabuhan Tanjung Ular. Analisis yang lebih mendetail terhadap ketiga kelompok kepentingan ini akan dijelaskan lebih lanjut dalam Bab IV.

Tabel 3. 1 Proyeksi Kunjungan Kapal

Proyeksi Rencana Induk Pelabuhan 2019							Data Kunjungan Kapal di Pelabuhan Mentok						
Tahun	Kapal 3000 DWT Surah Cair		Jenis Kapal Coaster 750 DWT		Kapal Max 3000 DWT		Kunjungan Kapal	GT per Tahun	Muatan (Ten)	2021		2020	
	Unit	Muatan	Unit	Muatan	Unit	Muatan				Bulan	Jumlah Kapal (Unit)	Bulan	Jumlah Kapal (Unit)
2021	--	--	90	15.599	44	13.333	124	194.235	13.282				
2022	--	--	80	19.979	44	13.333	124	194.333	33.258	Januari	272	Januari	291
2023	--	--	80	20.039	45	13.350	125	194.649	33.359	Februari	249	Februari	263
2024	--	--	81	20.348	43	13.432	123	195.219	33.581	Maret	292	Maret	274
2025	45	13.497	81	20.304	45	13.536	171	151.003	47.317	April	270	April	256
2026	46	13.860	82	20.504	46	13.600	174	153.276	48.033	Mei	284	Mei	233
2027	47	14.232	83	20.747	46	13.832	177	155.786	48.811	Juni	297	Juni	213
2028	49	14.614	84	21.032	47	14.021	180	158.545	49.667	Juli	293	Juli	256
2029	50	15.006	85	21.354	47	14.237	183	163.546	50.550	Agustus	302	Agustus	237
2030	51	15.409	88	21.959	49	14.639	188	166.040	52.068	September	314	September	234
2031	53	15.823	90	22.581	50	15.054	193	170.669	53.459	Oktober	328	Oktober	242
2032	54	16.248	92	23.223	52	15.482	199	175.434	54.953	November	322	November	259
2033	56	16.684	96	23.884	53	15.928	204	180.342	56.491	Desember	330	Desember	269
2034	57	17.132	98	24.566	55	16.377	210	185.395	58.075		3553		3027
2035	59	17.592	101	25.168	59	16.846	216	190.598	59.706				
2036	60	18.065	104	25.993	58	17.329	222	195.957	61.386				
2037	62	18.550	107	26.740	59	17.827	228	201.475	63.136				
2038	63	19.048	116	27.519	61	18.340	235	207.157	64.898				
2039	65	19.556	113	28.304	63	18.869	241	213.088	66.733				
2040	67	20.085	116	28.123	65	19.435	248	219.014	68.623				

Sumber: BPS, 2024³⁴

Tabel 3.1 di atas menunjukkan proyeksi yang dijadikan acuan oleh tim peneliti, yang tidak hanya mencermati data awal menurut Rencana Induk Pengembangan Pelabuhan Tanjung Ular (2019) tetapi juga melihat data riil kunjungan kapal di Pelabuhan Mentok. Hal ini penting dilakukan karena aktivitas yang ada di Pelabuhan Mentok akan dialihkan ke Pelabuhan Tanjung Ular. Berdasarkan data kunjungan kapal yang bersandar di Pelabuhan Mentok ini pada tahun 2020 dan 2021 menunjukkan angka di atas 3.000 kunjungan. Dengan demikian, proyeksi frekuensi kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Ular cukup menjanjikan.

Melihat data dari kunjungan tersebut, maka pelayanan umum kepada para pemangku kepentingan dipastikan harus menjadi perhatian. Salah satu contohnya adalah layanan bagi pengguna jasa parkir. Setiap truk rata-rata mampu menampung 7,5 ton muatan, dengan volume kontainer sebesar 38,27 m³. Berdasarkan data dari konsultan sebelumnya, disebutkan bahwa jenis kontainer yang melakukan penumpukan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah kontainer 20 feet.

Apabila Pemerintah Kabupaten Bangka Barat mengalokasikan lahan milik Pemda yang ada di bagian Selatan/Tenggara bersebelahan dengan Pelabuhan Tanjung Ular, maka lahan seluas 3,8 hektar ini dapat menjadi pilihan yang tepat untuk melayani masyarakat pengguna Pelabuhan Tanjung Ular. Lahan itu dapat disewakan untuk

³⁴ Data bersumber dari RIP Pelabuhan Tanjung Ular 2019 dan BPS-Statistik Transportasi Kabupaten Bangka Barat 2020-2021. Lihat juga analisis untuk hal ini pada Bab IV terkait Tabel 4.6.

kebutuhan parkir truk yang sedang menunggu aktivitas bongkar-muat kapal sekaligus sebagai area penumpukan (*open storage*).

Perhitungan tersebut akan berdampak pada aneka kebutuhan dari aktivitas pelabuhan, seperti air bersih, bahan bakar minyak, area penumpukan, dan parkir truk. Pelabuhan Tanjung Ular, melalui BUMD yang didirikan, diperkirakan dapat mengambil peran untuk memberikan layanan umum atas kebutuhan-kebutuhan tersebut. Bentuk layanan dapat sepenuhnya dikerjakan oleh BUMD ini, tetapi juga dapat bekerja sama dengan berbagai pihak, dengan prinsip saling menguntungkan.

BUMD memiliki beberapa alternatif untuk memenuhi layanan pengisian air bersih. Salah satunya dengan menyediakan mobil-mobil tangki pengangkut air yang siap mengangkut air dari sumber mata air terdekat. Alternatif lain adalah dengan sistem pemipaan, misalnya melalui sumur milik masyarakat Desa Air Putih. Alternatif-alternatif ini menjadi bagian dari kajian kelayakan bidang usaha. Dalam Bab IV nanti akan disinggung skema perhitungan berbeda, mengingat ada banyak alternatif yang dapat dipertimbangkan untuk area bisnis ini³⁵. Namun, semangat pelayanan umum dari dipilihnya sektor ini telah ditunjukkan dengan sangat menonjol.

Bahan bakar minyak adalah jenis layanan penting yang juga ingin ditawarkan oleh BUMD ini. Dengan mempertimbangkan ketersediaan bahan bakar minyak merupakan sarana vital bagi kapal-kapal yang bersandar, maka layanan BBM harus menjadi prioritas. Selama ini kapal-kapal memang dapat memanfaatkan layanan serupa melalui tangki yang ada di Peltim, tetapi tetap lebih efisien apabila kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular juga mengisi BBM di Pelabuhan Tanjung Ular. Mekanisme pengisian BBM Kapal di Pelabuhan Tanjung Ular dapat menggunakan mekanisme bunkering menggunakan tangki yang ditempatkan pada lokasi di dekat pelabuhan. Jika terdapat kapal yang akan melakukan pengisian BBM, maka bahan bakar akan diambil dari tangka bunkering tersebut kemudian diangkut dengan truk khusus untuk kemudian disalurkan ke kapal pada saat kapal bersandar. Stok BBM untuk kapal ini bisa didapatkan dengan bekerja sama keagenan dengan PT. Pertamina. Selain

³⁵ Dalam rapat Tim Percepatan Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular telah disampaikan catatan berupa tiga alternatif: (1) Sumber dari sungai dengan tambahan booster dana 11 M pengerjaan 3 bulan dengan kapasitas air 100m³ /hari. (2) Pembuatan pipa baru dengan sumber air dari dekat pelabuhan. Debit air 10ltr/dtk dengan kapasitas air 1.500 m³/hari DED dalam proses. (3) Diangkut dengan mobil tangki 10rit/hari 4 ton/mobil (dua armada). Saat ini harga jual air Rp.12.000/ton (PDAM). Pelabuhan sendiri memiliki ground tank kapasitas 42 m³.

itu, akan sangat penting juga untuk memperluas jangkauan pelayanan pengisian BBM ini lebih luas lagi. Untuk itu, melalui kerja sama dengan PT Pertamina, dapat dicari lokasi stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) yang melayani, baik bagi pengunjung Pelabuhan Tanjung Ular, terutama truk-truk angkutan, maupun yang tidak berkunjung ke area pelabuhan.

Tabel 3. 2 Jumlah SPBU di Kabupaten Bangka Barat

SPBU 24.333125	Jl. Mentok Kec.Kelapa RT 11/005	Kab. Bangka Barat
SPBU 24.333128	Jl. Jend. Sudirman PA III Daya Baru	Kab. Bangka Barat
SPBU 24.333129	Jl. Jend. Sudirman Kec. Muntok	Kab. Bangka Barat
SPBU 24.333136	Desa Kejabat Darat No.23 Kec.Jebus	Kab. Bangka Barat
SPBU 24.333143	Dsn. Kedondong Ds. Tumbak Petar Kec	Kab. Bangka Barat
SPBU 24.33376	Jl. Jend. Sudirman Mentok Bangka	Kab. Bangka Barat
SPBU 24.33377	Jl. Ry Kelapa Simpang Tempilang	Kab. Bangka Barat
SPBU 24.33378	Parit Tiga Jebus Bangka	Kab. Bangka Barat
SPBU 24.33385	Jl. Air Kuang Parit III Jebus	Kab. Bangka Barat
SPBU 24.33397	Jl. Raya Pangkal Pinang Mentok, Ds.J	Kab. Bangka Barat

Sumber: <https://migas.esdm.go.id/cms/uploads/uploads/penyalur-2020/Data-Penyalur-BBM-Pertamina-September-2020.pdf>

Tentu saja, terbuka opsi pelayanan umum ini tidak dilakukan sendiri oleh BUMD (Perseroda) yang akan didirikan ini, melainkan dapat bekerja sama dengan berbagai badan usaha yang sudah berpengalaman mengelola SPBU. Untuk Kabupaten Bangka Barat, menurut catatan PT Pertamina, kesepuluh SPBU di atas dikelola oleh sepuluh pelaku usaha rekanan PT Pertamina. Mereka adalah:

1. PT Metro Sentosa (SPDN 29.00409 TPI Mentok)
2. PT Semumbang Jaya (SPDN 29.36507 Pantai Tempilang)
3. PT Kelapa Sejahtera Sentosa (SPBU 24.333125 Kelurahan Kelapa, Kec. Kelapa)
4. PT Lestari Anugrah Sentosa (SPBU 24.333128 Jl. Jenderal Sudirman, PAL 3)
5. PT Berkas Usaha Baru (SPBU 24.333129 Jl. Sudirman)
6. PT Mitrasarana Abadi Sentosa (SPBU 24.333136 Jl. Raya Jebus)
7. PT Jebus Sejahtera Sentosa (SPBU 24.333143 Dusun Kedondong)
8. PT Tina Gunawan Mulia (SPBU 24.33376 Jl. Sudirman)
9. PT Chandra Putra Petroleum Utama (SPBU 24.33377 Jl. Raya Kelapa Simpang Tempilang).
10. PT Bumi Bangka Mandiri Jaya Perkasa (SPBU 24.33397 Simpang Teritip).

Kiprah BUMD juga berkaitan dengan layanan umum untuk perparkiran. Di area Pelabuhan Tanjung Ular terdapat tiga jenis parkir. Ada parkir untuk truk, parkir gudang, dan parkir umum. Dua parkir yang disebutkan pertama adalah parkir untuk kendaraan yang melakukan bongkar/muat barang di pelabuhan. Jenis kendaraan yang parkir di dua area ini dapat dipastikan adalah truk-truk pengangkut barang.

BUMD dapat melakukan pelayanan umum untuk aktivitas parkir ini. Apabila belum bisa semua dikerjakan, maka dapat dipilih melakukan investasi untuk parkir truk. Lokasi parkir truk ini dapat digunakan sekaligus sebagai area penumpukan (*open storage*).

3.4.1 Geografis dan Demografi

3.4.1.1 Kondisi Letak Geografis

Kabupaten Bangka Barat adalah salah satu kabupaten yang sangat strategis karena pesisirnya berhadapan langsung dengan jalur pelayaran melalui Selat Bangka, yang memisahkan Pulau Sumatera dan Pulau Bangka. Posisi ini menjadikan Kabupaten Bangka Barat sebagai pintu gerbang masuknya barang dan penumpang dari Pulau Sumatera yang melewati laut. Secara astronomis, Kabupaten Bangka Barat terletak pada posisi antara 105°00' - 106°00' Bujur Timur dan 01°00' - 02°10' Lintang Selatan. Berdasarkan letak geografisnya, Kabupaten Bangka Barat memiliki batas wilayah sebagai berikut:

- Di sebelah Barat dengan Selat Bangka
- Di sebelah Timur dengan Kabupaten Bangka
- Di sebelah Utara dengan Laut Natuna
- Di sebelah Selatan dengan Selat Bangka

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 01 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bangka Barat Tahun 2014-2034, Kabupaten Bangka Barat memiliki luas wilayah darat seluas 284.886,05 ha dan luas pulau-pulau kecil seluas 214,85 ha yang terdiri dari 6 kecamatan, 4 kelurahan dan 60 desa. Kemudian pada tahun 2018 terdapat pemekaran kelurahan berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 08 Tahun 2018 tentang Pembentukan Kelurahan Keranggan dan

Menjelang, sehingga jumlah kelurahan di Kabupaten Bangka Barat menjadi 6 kelurahan hingga sekarang.

Kondisi topografi dan morfologi di Kabupaten Bangka Barat sangat bervariasi. Puncak tertinggi adalah Bukit Menumbing di Kecamatan Mentok dengan ketinggian sekitar 445 meter di atas permukaan laut (mdpl). Kecamatan Mentok adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Bangka Barat sekaligus ibu kota Kabupaten Bangka Barat dengan sebagian besar wilayah merupakan Dataran dan Pesisir. Kecamatan Mentok terdiri dari 7 desa yaitu Belo Laut, Air Belo, Sungai Baru, Sungai Daeng, Tanjung, Air Putih, Air Limau, dan Tambang dengan luas wilayah total 414 km².

Letaknya yang berhadapan langsung dengan Selat Bangka dan jalur pelayaran, menjadikan Pelabuhan Tanjung Ular di Kecamatan Mentok sebagai pusat labuh kapal dagang yang melalui Selat Bangka menuju Sungai Musi. Selain itu, hadirnya pelabuhan Tanjung Ular ini juga mendukung aktivitas pelabuhan sekitar seperti Pelabuhan Mentok yang menjadi pelabuhan utama naik turun penumpang dan pelabuhan Tanjung Kalian, pelabuhan Tanjung Api-Api di muara Sungai Musi yang mulai mengalami pendangkalan. Pelabuhan Tanjung Ular ini akan memiliki peran yang strategis dalam bongkar muat komoditas seperti Pupuk, Timah, dan juga CPO. Oleh karena itu, BUMD menjadi penting untuk memastikan bahwa usaha pelayanan (Penyediaan Air Bersih, SPBU, dan *Storage*) yang ada di Pelabuhan Tanjung Ular dikelola secara profesional dan berkontribusi kepada PAD.

3.4.2 Demografi

3.4.2.1 Gambaran Pekerjaan, Pendidikan, Dan Usia Masyarakat

Berdasarkan informasi demografi dari Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kabupaten Bangka Barat, pada tahun 2023 jumlah penduduk Kabupaten Bangka Barat sebanyak 209.791 jiwa di mana didominasi bekerja pada sektor pertanian dan perikanan. Kecamatan Kelapa dan Kecamatan Tempilang memiliki pertanian sebagai sektor utama. Sementara itu, di Kecamatan Mentok dan Kecamatan Simpang Teritip didominasi penduduk yang bekerja pada sektor perikanan, sehingga sebagian besar adalah nelayan dan aktivitas budidaya perikanan. Selain itu, Kecamatan Jebus dan Kecamatan

Parittiga, penduduk banyak yang bekerja di sektor pertanian, perikanan, dan penambangan timah.

Secara demografis, jumlah angkatan kerja masyarakat Kabupaten Bangka Barat pada tahun 2023 sebanyak 112.271 jiwa lebih tinggi daripada jumlah bukan angkatan kerja sebesar 47.609 jiwa. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas penduduk Kabupaten Bangka Barat merupakan penduduk usia produktif walaupun jika dilihat dari komposisi pendidikan tertinggi yang ditamatkan, persentase angkatan kerja terhadap penduduk usia kerja masih didominasi penduduk tamatan Sekolah Dasar sebesar 68,64%.

Struktur piramida penduduk di Kabupaten Bangka Barat menunjukkan piramida muda (ekspansif) yang menggambarkan jumlah penduduk usia muda lebih banyak dibanding usia tua yakni 68,49% usia produktif (15-64 tahun), lebih rendah dari Provinsi Kepulauan Bangka Belitung sebesar 70,04%. Kondisi struktur tersebut memiliki potensi tenaga kerja yang besar sebagai pendorong kemajuan ekonomi dan sosial daerah.

3.4.2.2 Tingkat Pendapatan Masyarakat

Kabupaten Bangka Barat menjadi Kabupaten/Kota yang memiliki pertumbuhan ekonomi yang rendah. Selain itu, berdasarkan data statistik kemiskinan 2015-2023, Kabupaten Bangka Barat memiliki jumlah penduduk miskin yang terus meningkat dengan garis kemiskinan tahun 2023 berada pada angka 681.517 meningkat dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Kemudian di Bangka Barat sendiri, data BPS menyebutkan bahwa Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) tahun 2023 sebesar 4,77% lebih rendah dari tahun sebelumnya 4,86% di tahun 2022. Penurunan jumlah pengangguran ini dikarenakan penduduk usia kerja yang terserap di pasar tenaga kerja lebih banyak. Hal ini disebabkan karena adanya perbaikan perekonomian di Kabupaten Bangka Barat seperti meningkatnya harga beberapa komoditas pertanian.

3.4.2.3 Perilaku Masyarakat

Dilihat dari data PDRB atas dasar harga konstan menurut Lapangan Usahanya, lapangan usaha terbesar Kabupaten Bangka Barat didominasi oleh sektor Industri Pengolahan, kemudian sektor Pertanian, Kehutanan, dan

Perikanan, serta sektor Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor dalam kurun waktu 2018-2023.

Perilaku masyarakat asli saat ini cenderung bermata pencaharian di sektor pertanian, perkebunan, dan perikanan. Berdasarkan perilaku dan kondisi tersebut, maka faktor sosial budaya yang ada di Kabupaten Bangka Barat ini menjadi hal yang dapat dipertimbangkan dalam rencana pengembangan sektor perikanan karena menjadi bagian dalam upaya meningkatkan pemanfaatan sumber daya ikan sebagai alternatif peningkatan sektor ekonomi.

Melihat besarnya lapangan usaha di bidang pengolahan, pertanian, perkebunan, dan perikanan, mengindikasikan bahwa mayoritas masyarakat Bangka Barat bekerja sebagai petani, tukang kebun, dan pengolah hasil ekstraktif yang kemudian dijual ke pasar. Salah satu hasil olahan perkebunan yang diproyeksikan meningkat adalah pengolahan kelapa sawit menjadi CPO. Hasil produksi perkebunan kelapa sawit menjadi CPO ini diasumsikan sebagai salah satu potensi muatan di Pelabuhan Tanjung Ular, sehingga dalam realisasinya diperlukan fasilitas pendukung seperti gudang penyimpanan (*storage*) sebelum diangkut menggunakan kapal. Selain itu dalam analisis proyeksi volume bongkar dan muat barang di Pelabuhan Tanjung Ular seperti sembako, beras, dan hasil olahan perkebunan lainnya akan didistribusikan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Bangka Barat, sehingga diperlukan *storage* dan SPBU sebagai penyedia bahan bakar muatan darat untuk proses pendistribusian. Berdasarkan dari pembahasan terkait dengan profil demografis, keberadaan BUMD akan sangat berdampak pada masyarakat baik secara langsung ataupun tidak langsung.

3.4.3 Analisis Potensi Ekonomi

3.4.3.1 Perkembangan Ekonomi Global

Perkembangan ekonomi global kian pulih pasca adanya pandemi covid-19 yang melanda hampir dua tahun. Perbaikan perekonomian global 2023 ini ditandai dengan peningkatan tensi geopolitik, yang berjalan lambat dan tidak merata. Perekonomian di dunia terdivergensi di tengah perlambatan ekonomi

yang terjadi, inflasi yang tinggi, prospek suku bunga *higher to longer*, tensi geopolitik, serta berbagai permasalahan domestik. Bank Sentral global, utamanya di negara maju, berupaya untuk mengendalikan inflasi dengan tetap mempertahankan *stance* kebijakan moneter ketat sepanjang tahun. Adanya divergensi ini memperkuat peran ASEAN sebagai pusat pertumbuhan ekonomi baru. Di sisi lain, perekonomian Amerika Serikat (AS) tumbuh relatif resilien ditopang oleh pasar tenaga kerja yang ketat, sementara ekonomi China terus menurun akibat krisis di sektor properti.

International Monetary Fund (IMF) memprakirakan pertumbuhan ekonomi global tetap lambat yang merefleksikan tingginya risiko dan ketidakpastian prospek perekonomian global. Dalam laporan *World Economic Outlook* (WEO) Oktober 2023, IMF mempertahankan pertumbuhan ekonomi dunia sebesar 3,0% YoY pada tahun 2023, sama dengan prakiraan bulan Juli 2023, lebih lambat dari pertumbuhan ekonomi tahun 2022 sebesar 3,5%.

Merespon kondisi perekonomian global, Bank Sentral global melakukan kebijakan moneter secara ketat untuk mengendalikan tekanan inflasi di tengah keketatan pasar tenaga kerja. Pengetatan pasar tenaga ini mendorong upah pada level yang tinggi sehingga inflasi inti relatif lebih persisten. Bank Indonesia melakukan berbagai kebijakan internasional untuk menjaga ketahanan stabilitas makroekonomi, sistem keuangan, serta mendukung pemulihan ekonomi. Keterlibatan Bank Indonesia ini ditunjukkan dengan pengembangan *Local Currency Transaction*, dan *Regional Payment Connectivity*.

Untuk mendukung pengembangan tersebut, pemerintah Indonesia telah menyusun Rencana Kerja Pemerintah (RKP) yang berfokus pada akselerasi pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan. RKP ini diproyeksikan

menjadi respons atas perubahan global sekaligus pemenuhan mandat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Merespon kondisi perekonomian global, kebijakan prioritas yang dikeluarkan pemerintah meliputi peningkatan sumber daya manusia yang berkualitas, infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas, transisi energi, serta ekonomi inklusif dan berkelanjutan, yang mampu menciptakan lapangan kerja berkualitas.

3.4.3.2 Pertumbuhan Ekonomi Daerah

Sepanjang tahun 2023 menurut data Badan Pusat Statistik Daerah, Kabupaten Bangka Barat menjadi kabupaten/kota dengan pertumbuhan ekonomi paling rendah dibandingkan daerah lain di provinsi Bangka Belitung yakni 2,5%. Selain itu, berdasarkan data statistik Kemiskinan 2019-2023, Kabupaten Bangka Barat memiliki jumlah penduduk miskin yang meningkat yang pada tahun 2023 sebanyak 5,91 ribu penduduk meningkat dibandingkan tahun 2022 dan 2021.

Namun demikian, apabila ditinjau berdasarkan nilai PDRB ADHK (Harga Konstan) Kabupaten Bangka Barat, pada tahun 2023 menunjukkan peningkatan nilai PDRB sebesar Rp263,82 (miliar rupiah) dibandingkan tahun 2022. Hal tersebut menunjukkan bahwa laju pertumbuhan ekonomi pada tahun 2023 mengalami peningkatan sebesar 2,5%. Secara umum laju pertumbuhan PDRB ADHK Tahun 2022 dan 2023 mengalami peningkatan dengan laju pertumbuhan tertinggi dimiliki oleh sektor informasi dan komunikasi dengan pertumbuhan sebesar 12,86% dan selanjutnya disusul oleh sektor penyediaan akomodasi dan makan minum sebesar 12,69%. Terkait dengan pendirian BUMD, BUMD memiliki peran penting dalam menangkap potensi komoditas yang ada di Kabupaten Bangka Barat. Usaha pelayanan pelabuhan akan berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bangka Barat.

3.4.3.3 Inflasi Daerah

Pelabuhan Tanjung Ular sebagai pelabuhan barang akan menjadi alternatif bongkar/muat di samping Pelabuhan Pangkal Balam, Pangkal Pinang. Pelabuhan Tanjung Kelian di pusat kota Mentok hanya akan difokuskan untuk pelabuhan penumpang. Terkait dengan hal tersebut, BUMD yang direncanakan

mengelola Pelabuhan Tanjung Ular diharapkan dapat menyediakan fasilitas gudang/penumpukan barang (*storage*) yang berarti akan mendorong minat para pelaku usaha untuk memotong jalur distribusi untuk barang-barang yang dikonsumsi masyarakat di wilayah Bangka Barat.

Berdasarkan data dari BPS, laju inflasi September 2024 sebesar 0,18%. Inflasi yang terjadi didorong oleh kenaikan harga pada kelompok bahan makanan, transportasi, pendidikan, penyediaan makanan & minuman restoran, serta perawatan pribadi & jasa lainnya. Jika tingkat inflasi tidak dikontrol, maka daya beli masyarakat akan semakin berkurang, sehingga diperlukan peranan pemerintah dalam menjaga harga bahan kebutuhan pokok agar tetap stabil.

3.4.3.4 Kebijakan Moneter Dan Kebijakan Fiskal

Kebijakan Moneter Indonesia per Februari 2024 menunjukkan arah yang *pro-stability*. Ekonomi Indonesia mengalami pertumbuhan lebih baik dari prakiraan dimana Neraca Pembayaran Indonesia (NPI) tetap baik dan mendukung ketahanan eksternal. Selain itu, Nilai tukar Rupiah tetap terkendali didukung dengan kebijakan stabilitas Bank Indonesia.

Hasil Rapat Dewan Gubernur (RDG) Bank Indonesia pada 20-21 Februari 2024 memutuskan untuk mempertahankan BI-Rate pada 6%, suku bunga *Deposit Facility* 5,25%, dan suku bunga *Lending Facility* 6,75%. Keputusan mempertahankan BI-Rate berada pada angka 6% konsisten dengan fokus kebijakan moneter yang *pro-stability* untuk penguatan nilai tukar Rupiah serta langkah *pre-emptive* dan *forward looking* untuk pengendalian inflasi pada $2,5\pm 1\%$ pada 2024. Kemudian terkait kebijakan makroprudensial dan sistem pembayaran, Bank Indonesia tetap menggunakan *pro-growth* untuk menstimulus pertumbuhan ekonomi berkelanjutan. Akselerasi digitalisasi sistem pembayaran dan makroprudensial longgar terus ditempuh untuk meningkatkan volume transaksi dan memperluas inklusi ekonomi-keuangan digital, serta mendorong kredit pembiayaan perbankan kepada sektor rumah tangga.

3.4.3.5 Faktor Tingkat Bunga

Kondisi tingkat bunga Indonesia berperan cukup penting dalam iklim investasi suatu daerah. Hal ini disebabkan oleh hubungan antara keduanya yang berbanding terbalik di mana ketika tingkat bunga naik, maka investasi akan cenderung lesu. Bank Indonesia per 22 Mei 2024 telah merilis BI-Rate sebesar 6,25% bertahan dari sebelumnya. Kondisi ini konsisten dengan kebijakan moneter *pro-stability*.

Dari sisi suku bunga pasar uang tetap bergerak dalam kisaran BI-Rate, yaitu 6,05% pada 21 Mei 2024. Kemudian suku bunga SRBI untuk tenor 6, 9, dan 12 bulan pada tanggal 17 Mei 2024 tercatat meningkat masing-masing pada level 7,29%, 7,38%, dan 7,48% dibandingkan bulan April sebesar 6,81%, 6,82%, dan 6,94%. Sementara itu, suku bunga perbankan tetap terjaga sebesar 4,59% (suku bunga deposito) dan 9,25% (suku bunga kredit). Bank Indonesia juga mencatatkan *yield* SBN yang menurun pada 21 Mei 2024 sebesar 6,86% (tenor 10 tahun) seiring dengan kenaikan aliran modal asing ke instrumen SBN.

Berdasarkan informasi dikutip dari media massa [posbelitung³⁶](#), Kabupaten Bangka Barat menjadi penyumbang investasi terbesar di Provinsi Bangka Belitung tahun 2023 dengan nilai Rp2,150 Triliun. Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP) Provinsi Bangka Belitung mengatakan bahwa iklim investasi mengalami peningkatan sejak 2023. Dengan adanya Kawasan Industri (KI) Tanjung Ular diharapkan mampu menggaet minat investor untuk berinvestasi di Bangka Belitung khususnya Kabupaten Bangka Barat.

3.4.3.6 Analisis PDRB

Berdasarkan data BPS Bangka Barat, dalam kurun waktu 2017-2024 struktur perekonomian Kabupaten Bangka Barat didominasi oleh lima kategori lapangan usaha, di antaranya lapangan usaha Industri Pengolahan; lapangan usaha Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan; lapangan usaha Pertambangan dan Penggalian; lapangan usaha Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor; dan lapangan usaha Konstruksi. Pada tabel tersebut, industri

³⁶ <https://belitung.tribunnews.com/2024/02/08/bangka-barat-penyumbang-investasi-terbesar-di-bangka-belitung-angkanya-capai-rp2150-triliun>

pengolahan menjadi sumber pertumbuhan ekonomi terbesar bagi perekonomian Kabupaten Bangka Barat. Hal ini menunjukkan bahwa hampir dari setengah PDRB di Kabupaten Bangka Barat bertopang pada industri pengolahan.

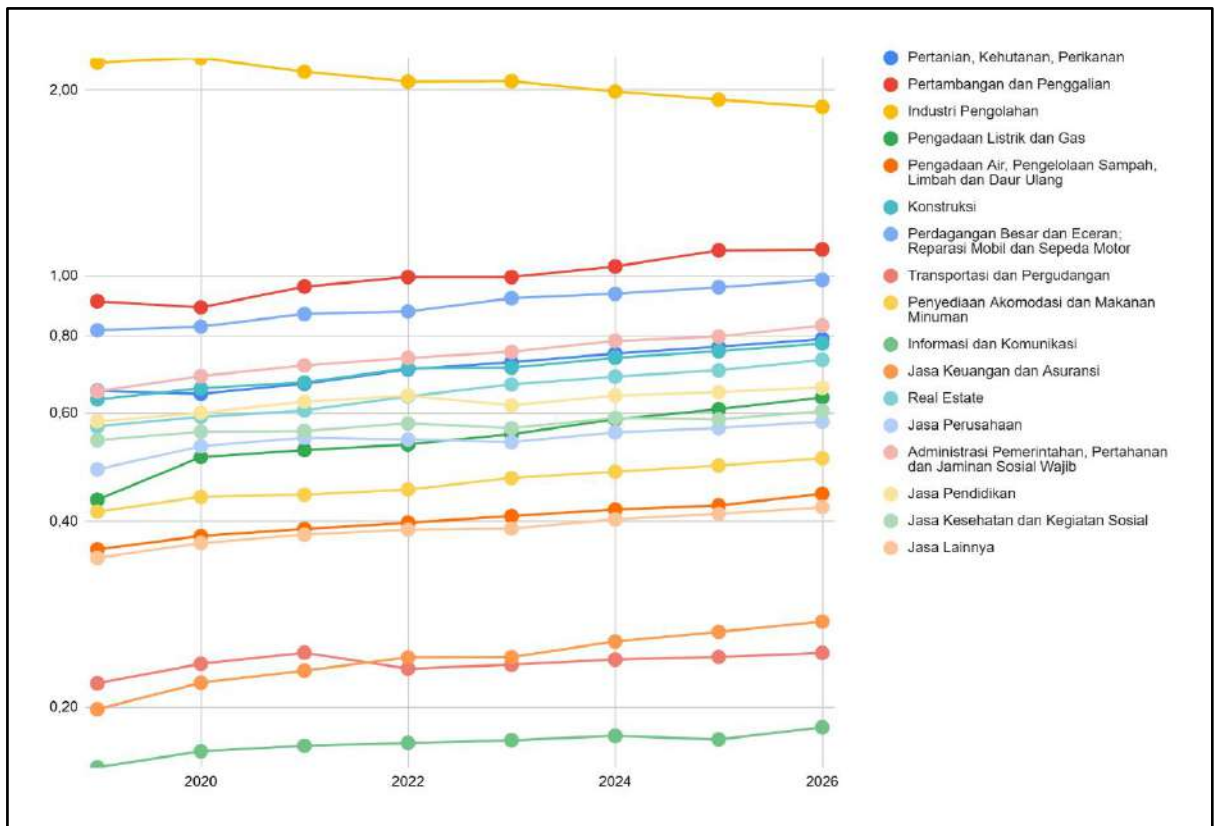
Data BPS 2024 menyebutkan bahwa jumlah sarana perdagangan menurut Kecamatan di Kabupaten Bangka Barat sangat sedikit. Di Kecamatan Mentok, tercatat hanya ada satu sarana perdagangan yang tersedia dan terbanyak di Kecamatan Simpang Teritip sebanyak 3 unit. Berdasarkan data di atas, dapat dilihat bahwa sarana perdagangan di Kabupaten Bangka Barat sangat sedikit dan dapat menjadi salah satu faktor rendahnya kontribusi PDRB Bangka Barat selama ini. Dalam kaitannya pada fungsi pelabuhan, pelabuhan selain sebagai tempat sarana transportasi masyarakat dan bisnis juga menjadi sarana bagi terjadinya kegiatan penjualan ekspor impor ke daerah lain. Pelabuhan Tanjung Ular yang memiliki hierarki Pengumpan Lokal (PL) dapat menjadi sarana untuk melakukan perdagangan besar dan eceran bagi para pebisnis sehingga analisis PDRB dalam studi kelayakan ekonomi ini mengacu pada nilai PDRB pada lapangan usaha Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil, dan Sepeda Motor.

3.4.4 Prioritas Kebutuhan

3.4.4.1 Analisis Sektor Unggulan

1. *Location Quotient (LQ)*

Gambar 3. 1 Analisis LQ Kabupaten Bangka Barat



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2024

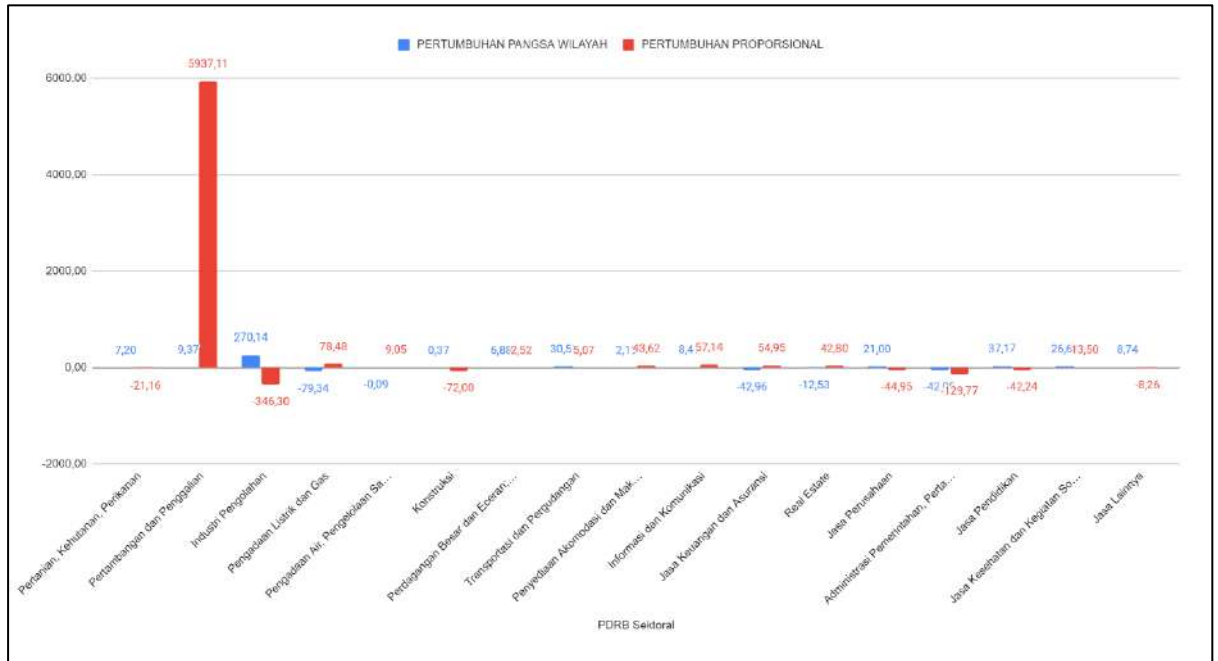
Berdasarkan hasil perhitungan analisis LQ, bahwa selama 5 tahun terakhir dan prediksi dengan forecasting selama 3 tahun ke depan (2019-2026) hanya ada 2 sektor yang nilai LQ-nya lebih besar daripada 1, yakni sektor Industri Pengolahan yang mana rata-rata nilai LQ-nya adalah sebesar 2,07 dan sektor pertambangan dan penggalian dengan rata-rata nilai LQ-nya adalah sebesar 1,00. Hal itu menandakan bahwa hanya kedua sektor tersebutlah yang mampu memenuhi pasar di dalam kabupaten itu sendiri, maupun ke luar daerah itu/ekspor.

Berdasarkan analisis LQ tersebut juga menandakan bahwa ke-16 sektor lapangan usaha penyumbang PDRB Bangka Barat masih dalam tahap berkembang atau bisa dikatakan juga bahwa sektor tersebut hanya bisa memenuhi kebutuhan pasar di dalam daerahnya. Melihat analisis tersebut, pemerintah daerah Bangka Barat harus terus mengupayakan perkembangan dari sektor lainnya dalam memanfaatkan potensi daerah yang dimilikinya, bukan hanya memfokuskan daerah untuk mengelola industri pengelolaan saja. Salah satu potensi daerah yang dimiliki Bangka Barat, tetapi memiliki nilai LQ di

bawah 1 adalah pertanian, kehutanan, dan perikanan di mana sektor ini memiliki potensi yang besar bagi perekonomian Bangka Barat. Hal tersebut dibuktikan dengan kekayaan alam di sana berupa lada, kelapa sawit, karet, rotan, damar, dan beberapa jenis ikan laut.

2. Shift Share (SS)

Gambar 3. 2 Analisis SS Kabupaten Bangka Barat



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2024

Berdasarkan hasil perhitungan analisis *Shift-Share*, dapat diketahui bahwa terdapat 6 sektor yang memiliki pertumbuhan yang cepat dan memiliki daya saing karena menghasilkan nilai positif dalam perhitungannya, yakni sektor pertambangan dan penggalian; perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor; transportasi dan pergudangan; penyediaan akomodasi dan makanan minuman; informasi dan komunikasi; dan jasa kesehatan dan kegiatan sosial. Kemudian, terdapat 4 sektor yang tidak memiliki daya saing dan tumbuh cepat, yakni sektor pengadaan listrik dan gas; sektor pengadaan air, pengelolaan sampah, limbah, dan daur ulang; sektor jasa keuangan dan asuransi; dan sektor real estate. Dan terakhir, hanya terdapat 1 sektor yang tidak memiliki daya saing dan tumbuh lambat, yakni sektor administrasi pemerintahan, pertahanan, dan jaminan sosial wajib.

Masih ada beberapa sektor lapangan usaha penyumbang PDRB di Bangka Barat tidak memiliki daya saing dibandingkan dengan daerah lainnya di provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Salah satunya adalah pengadaan air, pengelolaan sampah, limbah, dan daur ulang, sektor ini memiliki peluang yang sangat besar untuk meningkatkan perekonomian makro yang ada di Bangka Barat dengan sumber daya yang dimilikinya. Dengan hadirnya BUMD baru ini diharapkan biaya produksi yang dikeluarkan dari sektor ini bisa ditekan agar bisa memiliki daya saing dengan daerah lain. Hal tersebut perlu menjadi evaluasi bagi pemerintah daerah untuk terus berupaya mengoptimalkan sektor unggulan di bidang lapangan usaha. Sektor pertambangan dan penggalian memiliki nilai yang paling kecil di antara sektor lainnya sebab sumber daya alam terbatas, yakni timah, terus berkurang. Di samping itu, pemerintah daerah Bangka Barat mulai mengandalkan sektor industri pengolahan sejak 2020 sebagai penopang perekonomian daerahnya.

3. Tipologi *Klassen*

Tabel 3. 3 Pertumbuhan Sektorial dan Kontribusi Sektorial

PDRB Sektorial	BABAR		BABEL		KETERANGAN
	Rata-Rata Pertumbuhan	Rata-Rata Distribusi	Rata-Rata Pertumbuhan	Rata-Rata Distribusi	
Pertanian, Kehutanan, Perikanan	0,0283	13,2742	0,0305	18,9471	Sektor Tertinggal
Pertambangan dan Penggalian	-0,0005	10,9736	-0,0006	11,1856	Sektor Potensial
Industri Pengolahan	-0,0335	44,7914	0,0197	21,3552	Sektor Maju tetapi Tertekan
Pengadaan Listrik dan Gas	0,0618	0,0548	0,0344	0,1023	Sektor Potensial
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah	0,0382	0,0072	0,0381	0,0180	Sektor Potensial
Konstruksi	0,0202	6,0320	0,0202	8,6803	Sektor Tertinggal
Perdagangan Besar dan Eceran; Rep	0,0357	12,6916	0,0383	14,3082	Sektor Tertinggal
Transportasi dan Pergudangan	0,0375	0,9049	0,0539	3,8532	Sektor Tertinggal
Penyediaan Akomodasi dan Makana	0,0627	1,2341	0,0641	2,6965	Sektor Tertinggal
Informasi dan Komunikasi	0,0923	0,5251	0,1008	3,0205	Sektor Tertinggal
Jasa Keuangan dan Asuransi	0,0564	0,4344	0,0395	1,8400	Sektor Potensial
Real Estate	0,0560	2,2229	0,0498	3,4796	Sektor Potensial
Jasa Perusahaan	0,0221	0,1301	0,0280	0,2419	Sektor Tertinggal
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	0,0182	4,0040	0,0128	5,4793	Sektor Potensial
Jasa Pendidikan	0,0208	1,6041	0,0331	2,5813	Sektor Tertinggal
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	0,0426	0,8180	0,0580	1,4370	Sektor Tertinggal
Jasa Lainnya	0,0318	0,2977	0,0349	0,7741	Sektor Tertinggal

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2024

Berdasarkan hasil perhitungan analisis Tipologi *Klassen*, dari 17 sektor lapangan usaha, tidak ada satupun sektor yang berada pada kuadran I atau dengan kata lain di Bangka Barat belum ada sektor yang cepat maju dan cepat tumbuh. Sedangkan, pada kuadran II, terdapat satu sektor yang merupakan

sektor maju, tetapi tertekan, yakni industri pengolahan. Kemudian, sebagian besar sektor lapangan usaha berada pada kuadran III, yakni sektor pengadaan listrik dan gas; pengadaan air, pengelolaan sampah, limbah, dan daur ulang; jasa keuangan dan asuransi; *real estate*; sektor pertambangan dan penggalian; dan administrasi pemerintahan, pertanahan dan jaminan sosial wajib. Sedangkan, perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor; penyediaan akomodasi makan minum; pertanian, kehutanan dan perikanan; konstruksi; transportasi dan pergudangan; informasi dan komunikasi; jasa perusahaan; jasa pendidikan; jasa kesehatan dan kegiatan sosial; dan jasa lainnya termasuk ke dalam pengelompokan kuadran IV atau sektor yang relatif tertinggal.

Sektor industri pengolahan merupakan satu-satunya sektor yang berada di luar kuadran III dan IV artinya sektor ini memiliki potensi yang besar jika pemerintah daerah bisa mengoptimalkan pengelolaannya. Sayangnya, sektor ini hanya berada di kuadran II, untuk bergerak maju ke kuadran I, pemerintah daerah harus bisa mengelola secara mandiri SDA mentah yang dimilikinya untuk kemudian diekspor ke luar daerahnya. Hal tersebut dapat diupayakan dengan mengoptimalkan beberapa faktor pendukungnya, seperti kualitas sumber daya manusia yang akan mengelolanya, penggunaan teknologi yang lebih efisien dan efektif, dan minimalisasi biaya produksi pengelolaannya. Di samping itu, sektor lapangan usaha yang berada di kuadran IV terdiri dari 10 sektor. Bahkan, jumlah sektor tersebut lebih banyak daripada sektor yang berada di kuadran III atau yang disebut sektor berkembang/potensial. Hal tersebut juga perlu mendapatkan perhatian dari pemerintah daerah Bangka Barat untuk tidak hanya terlalu fokus pada sektor yang memiliki sumbangsih terbesar terhadap perekonomian daerahnya. Namun, pemerintah daerah juga harus bisa mengoptimalkan sektor unggulan lainnya. Misalnya saja adalah sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan, padahal sektor tersebut merupakan sektor potensial yang ada di Bangka Barat dan jika dikelola dengan benar, mampu memberikan kontribusi besar bagi perekonomian daerahnya.

Terkait proses bisnis yang ingin dikelola oleh BUMD baru di Pelabuhan Tanjung Ular (Menurut Laporan Binus), ketiga sektor pendukung pengelolaan ini harus dioptimalkan dan dikembangkan sebab ketiga sektor ini memiliki peluang yang besar jika dikelola langsung oleh pemerintah daerah. Ketiga

sektor tersebut terdiri dari pengadaan air, pengelolaan sampah, limbah, dan daur ulang; perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor; dan transportasi dan pergudangan. Hanya sektor pengadaan air, pengelolaan sampah, limbah, dan daur ulang yang berada di kuadran III dan kedua sektor lainnya berada di kuadran IV. Hal tersebut menandakan bahwa untuk memaksimalkan potensi dari sektor transportasi dan pergudangan serta perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor, pemerintah daerah perlu memberikan fasilitas berupa infrastruktur untuk pengelolaannya. Selain itu, sektor ini memiliki kontribusi yang kecil sebab di Bangka Barat sendiri infrastruktur transportasinya masih belum berkembang dengan baik. Terkait pengadaan air dan perdagangan besar, untuk meningkatkannya ke kuadran II, perlu dioptimalkan dan dikembangkan kedua sektor ini agar pendapatan daerah dari kedua sektor ini memiliki sumbangsiah yang besar dan dapat membantu pengelolaan pelabuhan Tanjung Ular.

Namun, perlu digarisbawahi bahwa perhitungan LQ, Shift Share, dan juga Tipologi Klasen bukanlah satu-satunya justifikasi dalam pembukaan BUMD baru dengan beberapa bisnis yang dikelolanya. Akan tetapi, dengan meninjau hasil analisis dari ketiga alat analisis ini dapat diketahui bahwa masih banyak sektor perekonomian di daerah ini yang sebenarnya memiliki peluang usaha yang cukup besar yang apabila dikelola dengan baik dan benar akan mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Bangka Barat. BUMD baru inilah yang akan berusaha untuk mengoptimalisasi peluang bisnis baru pada tiga unit usaha yang akan dikelolanya.

3.4.5 Alasan Pendirian

3.4.5.1 Alasan berdiri dan fungsi manfaat BUMD bagi *stakeholders*:

1. Perintisan (Belum ada BUMN/BUMD/Swasta yang menjalankan bidang usaha tersebut)

Semenjak diresmikannya pelabuhan Tanjung Ular, pelabuhan tersebut dikelola oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Mentok dari pihak Kementerian Perhubungan RI sesuai arahan dan juga amanat dari Presiden Jokowi. Berdasarkan fokus usaha yang sudah dirincikan oleh tim

Binus, ada 4 hal yang ingin difokuskan pada pendirian BUMD ini, yakni penyediaan bahan bakar minyak, air bersih, tempat penumpukkan, dan parkir.

Terkait pengelolaan pelabuhan dari pihak BUMD/Swasta di Kabupaten Bangka Barat, baru ada beberapa BUMD/Swasta yang mengelola bagian dari pelabuhan itu. PT Timah Karya Persada Properti (TKPP) secara langsung mengelola kawasan industri di area pelabuhan tersebut. Kemudian, PT TKPP ini menandatangani perjanjian kerja sama dengan PDAM Tirta Sejiran Setason yang ditunjuk sebagai pihak yang mengelola kebutuhan air bersih di pelabuhan tersebut.

Selain itu, terkait penyediaan bahan bakar minyak pada pelabuhan ini masih dikelola oleh PT Pertamina Patra Niaga melalui Stasiun Pengisian Bahan Bakar Nelayan. Di samping itu, PT TKPP juga memiliki depot BBM di pelabuhan Tanjung Ular untuk memenuhi kebutuhan bahan bakar perusahaannya. Penyediaan tempat parkir dan penumpukkan/penyimpanan masih dikelola oleh PT TKPP yang mana perusahaan tersebut memiliki fasilitas *storage* untuk bahan curah, BBM, dan kontainer. Hal itu menandakan bahwa PT Timah Karya Persada Properti ini memegang peranan dalam urusan kawasan industri di area itu. Kondisi ini menunjukkan apabila pemerintah daerah tidak segera mendirikan BUMD yang secara khusus mengelola pelabuhan, pemerintah daerah akan kehilangan potensi pendapatannya dari pengelolaan BUMD tersebut.

2. *Niche Market* (Pasar Spesifik)

Pelabuhan Tanjung Ular memiliki potensi yang besar sebab menurut pernyataan yang disampaikan melalui rapat dengan Pemerintah Daerah Bangka Barat, besarnya potensi ini disebabkan oleh strategisnya lokasi pelabuhan Tanjung Ular yang mana sebagai pelabuhan pengumpan lokal dan bisa menjadi tempat berhentinya kapal-kapal besar karena kapal tersebut tidak bisa masuk ke Sungai Musi, sehingga terkait logistik diberikan di pelabuhan Tanjung Ular tersebut.

Oleh karena itu, potensi niche market dari pengelolaan pelabuhan Tanjung Ular, yakni pelabuhan untuk industri hilir. Dapat diketahui bahwa Bangka Barat berada di lokasi yang strategis di mana lokasinya itu berada di

dekat SDA timah dan juga kelapa sawit. Hal ini menjadikan pelabuhan ini sangat berpotensi dalam penyediaan fasilitas untuk penyimpanan produk setengah jadi maupun produk jadi, seperti produk olahan timah. Di samping itu, pelabuhan ini juga berpotensi sebagai pelabuhan yang melayani ekspor komoditas yang mana dilatarbelakangi oleh potensi SDA di Bangka Belitung dan sekitarnya dalam menghasilkan karet, lada putih, dan pinang.

3. Optimalisasi Potensi Daerah

Berdasarkan hasil analisis yang terdapat pada dokumen rancangan awal RPJPD Bangka Barat tahun 2025-2045, industri pengolahan menjadi salah satu potensi pendapatan daerah yang ada di kabupaten tersebut. Hal tersebut juga didukung dengan promosi yang dilakukan oleh pemerintah pusat bahwa Bangka Barat menjadi pusat industri hilir timah yang ada di Indonesia. Hal tersebut juga didukung oleh pernyataan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) di mana provinsi Bangka Belitung menguasai 90% cadangan timah yang ada di Indonesia dan terbesar kedua di dunia setelah China. Selain itu, Bangka Barat juga memiliki potensi kelapa sawit yang cukup besar di mana produksi kelapa sawit di tahun 2022 mencapai 394 ribu ton.

Dalam memaksimalkan potensi SDA yang dimiliki oleh Bangka Barat, optimalisasi dari pengelolaan pelabuhan Tanjung Ular perlu segera dilakukan. Pelabuhan ini memiliki kedalaman laut yang dalam di mana dapat memudahkan kapal berkargo besar untuk bersandar di pelabuhan ini. Oleh karena itu, urgensi dari pendirian BUMD ini sangat diperlukan mengingat bahwa apabila pemerintah daerah tidak bisa mengelola dengan sendirinya pelabuhan yang mana menjadi gerbang dari perekonomian di daerah sana, pemerintah daerah akan terus kehilangan pendapatan potensial.

4. Membuka lapangan pekerjaan

Perseroan daerah memiliki organ berupa Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), komisaris, dan direksi. Mengenai pengangkatan dan pemberhentian direksi dan komisaris, sudah terdapat pengaturannya di dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 37 Tahun 2018 tentang Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Dewan Pengawas atau Anggota Komisaris dan Anggota Direksi Badan Usaha Milik Daerah. Menurut peraturan tersebut, anggota komisaris dan direksi dari perseroda diangkat oleh RUPS. Proses pemilihan anggota komisaris dan direksi tersebut wajib dilakukan melalui

seleksi, yang meliputi tahapan seleksi administratif, ujian kelayakan dan kepatutan, dan wawancara akhir. Pasal 6 dan 35 dari peraturan ini memuat syarat-syarat sebagai komisaris dan direksi, di antaranya minimal berpendidikan sarjana strata satu.

Oleh karena seleksi komisaris dan direksi ini bersifat terbuka untuk diikuti oleh para pendaftar yang memenuhi syarat, maka keterisian sumber daya manusia pada perseroda yang akan mengelola BUMD di Pelabuhan Tanjung Ular, dipastikan akan berangkat dari sistem meritokrasi. Kabupaten Bangka Barat memiliki sumber daya yang cukup banyak untuk menjaring figur-figur yang berkompeten, mengingat aktivitas kepelabuhan sudah berjalan sangat lama di kota pesisir ini.

Dari sisi kelayakan sumber daya manusia di luar komisaris dan direksi, dengan mengacu pada uraian sebelumnya dapat diidentifikasi terdapat empat level pekerja yang menjadi sumber daya penting dalam keberlangsungan bisnis pengisian bahan bakar minyak, bisnis air bersih, dan bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular. Tiga lini bisnis ini sangat membutuhkan manajer yang memiliki keterampilan di bidang keuangan dan manajer operasional yang sesuai dengan area bisnis tersebut. Selain itu, perlu pula manajer yang menangani area teknologi informasi. Jenjang pendidikan yang diperlukan adalah minimal sarjana atau lulusan diploma tiga dengan pengalaman kerja paling sedikit tiga tahun di bidangnya. Level pekerjaan yang lain, praktis tidak membutuhkan keterampilan yang khusus karena di Kabupaten Bangka Barat dapat dipastikan sudah sangat banyak tersedia. Seperti telah disinggung sebelumnya, pemberdayaan masyarakat di sekitar lokasi Pelabuhan Tanjung Ular menjadi penting untuk diperhatikan, sesuai dengan ekspektasi yang dapat ditangkap oleh peneliti melalui serangkaian wawancara dengan pemuka masyarakat Desa Air Putih.

Untuk jangka menengah dan panjang, bisnis kepelabuhan tentu menuntut kebutuhan sumber daya manusia yang lebih tinggi tingkatan keterampilannya, khususnya yang bersinggungan dengan urusan di area perairan. Sebagai contoh, Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia (Asbupi) secara rutin menyelenggarakan pendidikan/pelatihan yang berkaitan dengan bisnis kepelabuhanan. Di Kabupaten Bangka Barat sendiri, KSOP Mentok yang

mengelola pelabuhan yang ada di wilayah setempat, memiliki pengalaman yang cukup sebagai referensi dalam pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular. Dari sudut ini, ketersediaan sumber daya manusia tidak menjadi kendala.

5. Amanat peraturan perundang-undangan dan/atau lainnya

Khusus untuk pendirian BUMD, dasar hukum yang digunakan sepenuhnya mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Menurut Pasal 331 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015, maka Pemerintah Daerah dapat mendirikan suatu badan usaha milik daerah. Pendirian itu harus ditetapkan dengan peraturan daerah. Kajian ini merupakan rangkaian dari pendirian BUMD tersebut, yang pada gilirannya akan bermuara pada penetapan Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat.

Dasar hukum yang lain, yang ikut dipertimbangkan adalah:

- a. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung;
- b. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Bangka Selatan, Kabupaten Bangka Tengah, Kabupaten Bangka Barat, dan Kabupaten Belitung Timur di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung;
- c. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
- d. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal;
- e. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas;
- f. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- g. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- h. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah;
- i. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
- j. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-

- Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
- k. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan;
 - l. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
 - m. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
 - n. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Daerah;
 - o. Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah;
 - p. Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 13 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 3 Tahun 2017 tentang Perubahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2005-2025;
 - q. Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 2 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2014-2034;
 - r. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 9 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025;
 - s. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Bangka Barat Nomor 5 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah;
 - t. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bangka Barat Tahun 2014-2034;

- u. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 7 Tahun 2015 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2015 tentang Ketertiban Umum;
- v. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 1 Tahun 2018 tentang Pokok-Pokok Pengelolaan Keuangan Daerah;
- w. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 6 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Bangka Barat Tahun 2021-2026;

3.4.5.2 Perbandingan Kondisi Saat Ini dengan Kondisi Jika BUMD Didirikan Terhadap Jenis Usaha yang Akan Dijalankan

3.4.5.2.1 Rencana Bisnis

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 169 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Pelabuhan Laut Pengumpan Lokal, Pelabuhan Tanjung Ular diklasifikasikan sebagai pelabuhan kelas IV. Pelabuhan ini merupakan tipe pelabuhan laut pengumpan lokal yang mana hanya mampu melayani kapal dengan ukuran maksimal 1.000 Gross Tonnage (GRT). Adapun, kapal yang dapat bersandar di pelabuhan ini adalah kapal tunda, kapal nelayan, kapal tongkang, dan kapal penumpang kecil. Oleh karena itu, pelabuhan ini membutuhkan proses bisnis yang dapat mendukung pengelolaan pelabuhannya, yakni:

a. Penyediaan Bahan Bakar Minyak (BBM)

Berdasarkan informasi pada laporan dari konsultan sebelumnya, untuk saat ini, penyediaan BBM masih dikelola oleh PT TKPP yang mana selaku pengelola kawasan industri di area pelabuhan Tanjung Ular. Hal tersebut menandakan bahwa hadirnya BUMD baru ini yang akan mengambil alih pengelolaan penyediaan BBM akan berkontribusi pada pendapatan daerah Bangka Barat.

Rencana bisnis penyediaan BBM adalah diperuntukan untuk pengisian BBM kapal (*Bunkering*) dan pengisian BBM Umum (SPBU) khususnya truk. Jenis BBM yang diperuntukan untuk kapal adalah BBM jenis *Marine Fuel Oil* (MFO) dan jenis BBM untuk SPBU adalah lebih Solar

Non-Subsidi. Asumsi penjualan solar non-subsidi diambil dari rencana pengembangan Kawasan Industri Pelabuhan dimana potensi umum pada daerah Bangka Barat adalah pada industri pertambangan dan perkebunan. Berdasarkan Peraturan Presiden No.191 tahun 2014, BBM Subsidi tidak diperuntukan untuk pengangkutan hasil pertambangan dan perkebunan (termasuk kendaraan pengangkut sawit). Adapun, proses bisnis dari penyediaan bahan bakar minyak yang ada di pelabuhan ini:

- Permintaan akan BBM, kapal yang singgah di pelabuhan Tanjung Ular ini tentunya membutuhkan pasokan BBM. Kapal tersebut akan mengirimkan permintaan pasokan BBM kepada terminal BBM yang ada di pelabuhan Tanjung Ular ini.
- Pemesanan BBM dari pihak pelabuhan kepada penyuplai BBM yang mana pihak ketiga di sini adalah Pertamina sesuai dengan kebutuhan kapal akan BBM.
- Pengisian BBM, BBM akan dipompa ke terminal BBM yang ada di pelabuhan Tanjung Ular yang kemudian akan dialirkan ke truk tangki untuk diantarkan kepada kapal yang membutuhkan BBM tersebut.
- Proses *Billing* merupakan alur proses terakhir di *Sales Distribution* dimana dilakukan proses penagihan ke pelanggan berdasarkan jumlah barang yang dikirim. Informasi dari proses Billing tersebut nantinya akan dilanjutkan di bagian *Finance* untuk proses penerimaan uang.

Adapun, peraturan yang terkait dengan proses bisnis ini, yakni:

- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 191 Tahun 2014 tentang Penyediaan, Pendistribusian, dan Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak
- Peraturan Menteri ESDM No. 13 Tahun 2018 tentang Kegiatan Usaha Pengolahan dan/atau Pendistribusian Bahan Bakar Minyak
- Peraturan Menteri ESDM No. 26 Tahun 2009 tentang Tata Cara Penyaluran Bahan Bakar Minyak untuk Kapal

- Keputusan Dirjen Migas No. 04/P/Migas/2010 tentang Pedoman Teknis Penyaluran Bahan Bakar Minyak untuk Kapal

b. Penyediaan Air Bersih

Berdasarkan Laporan Final Masterplan Fasilitas Darat Pelabuhan Tanjung Ular, kebutuhan akan air bersih di pelabuhan Tanjung Ular dipergunakan untuk aktivitas pelabuhan dan juga pasokan bagi kapal.

Tabel 3. 4 Penggunaan Air Bersih

No	Pengguna	Penggunaan
1	Nelayan/ABK/Kapal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Air minum memasak bahan makanan ▪ Mandi ▪ WC ▪ Mencuci pakaian ▪ Peralatan pembersihan kapal
2	Pabrik Es	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pembuatan es ▪ Air minum karyawan ▪ Mandi, WC, pencucian
3	Industri Olahan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahan tambahan air minum karyawan ▪ Mandi, WC ▪ Pencucian peralatan
4	Perkantoran Pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Air minum karyawan

Oleh karena itu, kebutuhan akan air bersih di pelabuhan ini cukup besar. *Supply* air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular akan bekerjasama dengan PDAM setempat di Kabupaten Bangka Barat.

Menurut Permendagri No 23 Tahun 2006 Pedoman Teknis Dan Tata Cara Pengaturan Tarif Air Minum Pada Perusahaan Daerah Air Minum, Tarif air minum PDAM yang selanjutnya disebut tarif adalah kebijakan harga jual air minum dalam setiap meter kubik (m³) atau satuan volume lainnya sesuai kebijakan yang ditentukan Kepala Daerah dan PDAM yang bersangkutan. Besarnya tarif air minum ditetapkan dengan keputusan

Kepala Daerah atas usul Direksi setelah disetujui oleh Dewan Pengawas dengan dikonsultasikan ke Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD). Perhitungan dan penetapan tarif air minum didasarkan pada prinsip-prinsip: keterjangkauan dan keadilan, mutu pelayanan, pemulihan biaya secara penuh (*Full Cost Recovery*), efisiensi pemakaian air, transparansi, akuntabilitas dan perlindungan air baku. Untuk itu, tarif dasar air bersih setiap daerah berbeda-beda disesuaikan dengan peraturan daerah setempat. Berdasarkan informasi dari PDAM Kabupaten Bangka Barat, biaya tarif air bersih yang dibebankan kepada pihak Pelabuhan Tanjung Ular sebagai pemilik bisnis air bersih untuk kapal yang berlabuh adalah sekitar Rp.65.000 per meter kubik (m³).

Sedangkan, untuk harga jual tergantung pada kebijakan Pelabuhan Tanjung Ular di mana berdasarkan laporan dari tim konsultan sebelumnya, harga jual air bersih ke konsumen kapal pada Pelabuhan Tanjung Ular adalah sekitar Rp.72.500 per meter kubik. Lebih lanjut, saat ini di pelabuhan Tanjung Ular sudah tersedia tangki air pendam dengan kapasitas 42 ton atau 42.000 liter sehingga tangki air pendam ini dapat dijadikan tempat menyimpan air bersih yang dapat didistribusikan ke kapal-kapal yang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Ular.

c. Penyediaan Tempat Penumpukkan/Penyimpanan (*storage*) dan Parkir

Salah satu peran penting pelabuhan selain sebagai tempat bersandarnya kapal dan tempat transportasi antara darat dan laut, pelabuhan juga berperan penting bagi para pelaku usaha atau perusahaan untuk mendistribusikan hasil produksinya ke daerah lain dengan mudah menggunakan transportasi kapal laut. Untuk itu, pelabuhan sebagai tempat penghubung antara perusahaan atau pelaku usaha dengan kapal sebagai alat transportasi distribusi harus dapat menyediakan kawasan yang mampu membantu pelaku usaha dalam mengurus hasil produksi yang akan didistribusikan. Salah satu bisnis tersebut dikenal dengan bisnis penyimpanan atau *storage*.

Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi titik asal untuk beberapa komoditas antara lain muatan curah padat berupa hasil perkebunan yang dikapalkan menuju Palembang, Jakarta, dan wilayah lain, serta curah cair untuk dikapalkan menuju Dumai sebagai bahan bakar nabati serta ke Jakarta

dan wilayah lainnya. Sedangkan Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi tujuan untuk produk-produk perdagangan besar dan eceran dari Palembang, Jakarta dan lain sebagainya. Pada umumnya, para pelaku usaha membutuhkan waktu sebelum melakukan distribusi hasil produksi ke kapal atau ke tempat tujuan sehingga membutuhkan tempat penyimpanan barang. Dengan adanya bisnis storage ini diharapkan dapat membantu aktivitas penyimpanan barang di Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun bisnis *storage* ini terbagi menjadi dua bagian yaitu gudang tertutup menggunakan petikemas *full* dan lapangan terbuka menggunakan peti kemas *empty*.

Peti kemas/*container* merupakan gudang kecil yang berjalan untuk mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain harus bersama-sama alat pengangkutnya yakni, kapal truk atau kereta api sampai ke tempat yang dituju, biasanya ke gudang pemilik barang (*exporter* dan *importer*). Petikemas di gudang tertutup digunakan untuk menyimpan barang-barang yang tidak bisa terkena sinar matahari langsung sedangkan di lapangan terbuka disediakan petikemas *empty* bagi siapapun yang ingin menyimpan barang di Pelabuhan Tanjung Ular.

3.4.5.2.2 Kelemahan dan Kelebihan

1) Pelayanan Publik

- a. Kelemahan: Kabupaten Bangka Barat memiliki nilai IKM sebesar 81,77 di mana pelayanan infrastruktur menjadi pelayanan dengan nilai IKM terendah dibandingkan jenis pelayanan lainnya, yakni 81,08 (Dinas Komunikasi, Informatika, dan Statistik Kabupaten Bangka Barat, 2022). Lalu, keterbatasan infrastruktur dan SDM membuat waktu tunggu pelayanan memerlukan waktu yang cukup lama.
- b. Kelebihan: Aksesibilitas cukup mudah diakses oleh masyarakat di Bangka Barat dan juga Pemerintah Daerah Bangka Barat memiliki keterbukaan akan informasi kepada masyarakat.

2) Pendapatan Pemerintah Daerah

- a. Kelemahan: Distribusi pendapatan terbesar berasal dari industri pengolahan yang mana dapat menciptakan ketergantungan terhadap satu sektor dan tidak berupaya untuk mengembangkan sektor lainnya untuk maju (BPS, 2024). Lalu, pendapatan yang berasal dari kekayaan yang

dipisahkan masih belum berkontribusi secara optimal terhadap pendapatan daerah, bahkan realisasi penerimaan pendapatan tersebut per Desember 2023 masih sebesar 69,49% dari target dan jumlahnya lebih kecil daripada penerimaan dari retribusi daerah (Laporan Pendapatan 2023). Dan terakhir, pendapatan Bangka Barat masih bergantung pada pemerintah pusat sebab dana perimbangan jauh lebih besar dibandingkan dengan PAD daerah tersebut (BPS, 2024).

- b. Kelebihan: Laju pertumbuhan PDRB Bangka Barat selalu berada di angka positif setelah merebaknya pandemi covid-19 (BPS, 2024), rasio gini antara pedesaan dan perkotaan di Bangka Barat merupakan yang terendah nasional dengan nilai 0,236.
- 3) Penjualan, pendapatan, operasional, kualitas, ketersediaan bahan baku, dan kerja sama
- a. Kelemahan: Ada beberapa dampak negatif dari operasional pelabuhan Tanjung Ular ini, seperti kualitas udara dan kebisingan, penurunan kualitas air laut, perubahan pola arus, dan dampak lainnya yang sudah tertera pada Laporan Akhir RIP Tanjung Ular. Menurut laporan akhir tersebut juga, hingga pada tahun ke-30 pelabuhan tersebut beroperasi, pengembalian nilai investasi belum juga tercapai.
 - b. Kelebihan: Pelabuhan ini diproyeksikan menurut Laporan Akhir RIP Tanjung Ular akan terus mengalami peningkatan pada pendapatannya yang mana disebabkan oleh strategisnya lokasi pelabuhan tersebut dan juga menjadi tempat transit bagi kapal besar sebelum menuju ke Sungai Musi. Pelabuhan ini memiliki peluang kerja sama potensial dengan perusahaan pengelola komoditas industri pengolahan yang berada di dekatnya, seperti PT Bumi Permai Lestari, PT MP Leidong West Indonesia, dan lain-lain.
- 4) Permintaan dan Penawaran (*Supply and Demand*)
- a. Kelemahan: Ada beberapa ketidaktersediaan fasilitas di pelabuhan ini yang mana bisa mempengaruhi permintaan dari *customer*, yakni tidak adanya penahan gelombang laut di sekitar pelabuhan, tidak cukupnya pagar pembatas, kurangnya alat angkut, dan banyaknya karang di sekitar perairan.

- b. Kelebihan: Pelabuhan Tanjung Ular berada di lokasi yang strategis di mana pelabuhan ini berada di dekat Selat Malaka yang mana merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia. Lalu, potensi sumber daya alam yang dimiliki oleh Bangka Barat, seperti timah, membuat adanya potensi pelayanan komoditas akan semakin meningkat. Dan terakhir, pelabuhan Tanjung Ular memiliki lahan yang cukup luas, sehingga kapasitas dari pengoperasian pelayanan cukup besar.

3.4.6 Tidak Mengindikasikan Monopoli BUMD

BUMD yang akan didirikan sebagai sarana penunjang Pelabuhan Tanjung Ular tidak mengindikasikan monopoli BUMD karena merupakan BUMD rintisan dan bersifat pelayanan publik. Rencana pengembangan fasilitas darat berupa BUMD ini secara fungsi pengusahaannya dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan yang berlaku.

Berdasarkan Permenhub Nomor 51 Tahun 2015 Pasal 10 dijelaskan bahwa operasional yang dijalankan BUP dilakukan berdasarkan perjanjian dalam bentuk kerja sama pemanfaatan. Jenis fasilitas pelabuhan lainnya yang dimaksud antara lain: lahan, gudang, lapangan penumpukan, dan/atau peralatan.

3.4.7 Apakah Masuk Dalam Pasar Monopolistik?

Pasar monopolistik adalah bentuk pasar yang didalamnya terdapat banyak penjual (produsen) dan pembeli (konsumen), tetapi produk yang dijual memiliki perbedaan cukup signifikan seperti segi kualitas, ukuran, sehingga penjual memiliki sedikit kekuatan untuk mengontrol harga. Dari opsi industri yang akan didirikan, ketiga industri tidak termasuk ke dalam pasar monopolistik karena melihat jumlah konsumen dan pengunjung kawasan Pelabuhan Tanjung Ular yang diproyeksikan meningkat, juga kebutuhan akan *storage*, SPBU, dan Penyedia Air banyak dibutuhkan masyarakat.

3.5 Kebutuhan Masyarakat

Kehadiran BUMD yang ikut mengelola Pelabuhan Tanjung Ular tidak hanya bermakna sebagai badan usaha yang diharapkan menyumbangkan pendapatan bagi daerah, melainkan terlebih-lebih untuk menjadi stimulus yang berefek seperti bola salju bagi pergerakan ekonomi di Kabupaten Bangka Barat. Sebagai contoh, saat ini Pelabuhan Tanjung Kalian di Mentok dan Pelabuhan Pangkal Balam di Pangkal Pinang

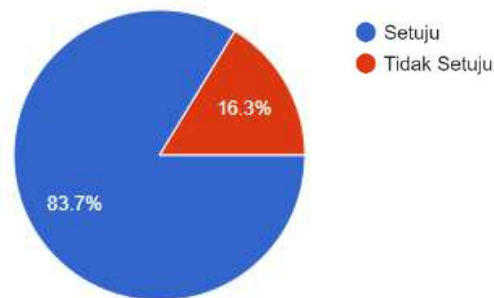
merupakan pintu-pintu masuk utama bahan-bahan pokok dari luar pulau. Sangat disayangkan, bahwa sekalipun bahan-bahan itu masuk dari Bangka Barat, barang-barang ini semua harus diangkut dulu ke kota Pangkal Pinang dengan dalih bahwa gudang-gudang milik pelaku usaha, tersedia di sana. Selanjutnya, barang-barang yang sama diangkut kembali ke kota Mentok untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

Prosedur distribusi barang-barang seperti ini jelas tidak menguntungkan bagi Kabupaten Bangka Barat. Pelabuhan Tanjung Ular sebagai pelabuhan barang akan menjadi alternatif bongkar/muat di samping Pelabuhan Pangkal Balam, Pangkal Pinang. Pelabuhan Tanjung Kelian di pusat kota Mentok hanya akan difokuskan untuk pelabuhan penumpang. Untuk keperluan itu, maka BUMD yang ikut mengelola Pelabuhan Tanjung Ular diharapkan dapat menyediakan fasilitas gudang/penumpukan yang berarti bakal mendorong minat para pelaku usaha untuk memotong jalur distribusi tersebut untuk barang-barang yang dikonsumsi masyarakat di wilayah Bangka Barat. Gambaran di atas menunjukkan bahwa ada pengaruh inflasi makro yang memberikan dampak pada ekonomi di Kabupaten Bangka Barat. Untuk mengatasinya, tidak ada jalan lain, yaitu diperlukan peningkatan konektivitas Kabupaten Bangka Barat ini dengan daerah lain agar jalur distribusi barang dan jasa menjadi lebih efisien. Selain itu, harus ada kemudahan bagi pelaku usaha dalam melakukan bongkar muat barang dengan fasilitas penumpukan yang ramah-pelayanan dengan harga kompetitif.

Penelitian ini juga menyerap aspirasi masyarakat di Kabupaten Bangka Barat, khususnya di area sekitar Pelabuhan Tanjung Ular. Data terkait aspirasi masyarakat didapatkan dari kuesioner yang disebar dalam bentuk *google form*. Kuesioner masyarakat dapat diakses melalui [link https://bit.ly/KuesionerMasyarakatPelabuhan](https://bit.ly/KuesionerMasyarakatPelabuhan). Untuk kuesioner pelaku usaha dapat diakses melalui [link https://bit.ly/KuesionerPelakuUsaha](https://bit.ly/KuesionerPelakuUsaha). Pelabuhan Dalam jangka waktu sampai tahun 2024, BUMD ini tentu membutuhkan tenaga kerja untuk dapat bekerja di sektor kepelabuhanan, terutama yang langsung di bidang-bidang usaha yang dikelola langsung di bawah BUMD.

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner kepada Masyarakat dan pelaku usaha yang ada di sekitar Pelabuhan Tanjung Ular, terdapat 49 masyarakat dan 4 pelaku usaha yang telah memberikan pendapatnya pada kuesioner yang diberikan. Sebagian besar masyarakat sudah mengetahui dan pernah berkunjung ke Pelabuhan Tanjung Ular.

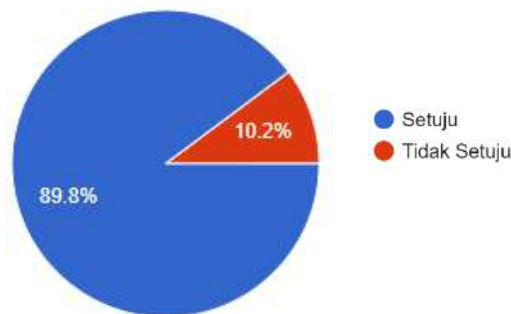
Jarak tempat tinggal dan tempat kerja masyarakat dengan Pelabuhan Tanjung Ular sebagian besar yaitu > 4 kilometer.



Gambar 3. 3 Pendapat Masyarakat Terkait Pengembangan Usaha Penyediaan Air Bersih

Sumber: *Google Form* (diolah)

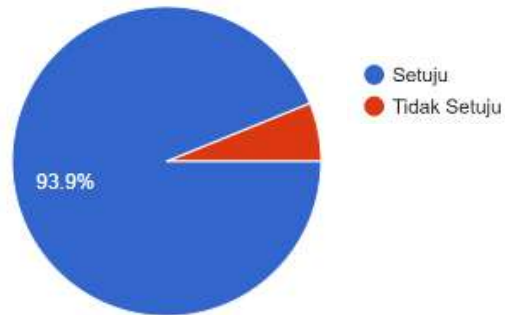
Masyarakat setuju (83,7%) dengan pengembangan usaha penyediaan air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular. Usaha penyediaan air bersih baik untuk dikembangkan karena warga bisa menggunakan fasilitas air bersih tersebut, selain itu dapat mempermudah kapal yang bersandar mendapatkan air bersih. Namun, masyarakat yang tidak setuju dengan pengembangan usaha ini berpendapat bahwa usaha penyediaan air bersih sudah dikelola oleh warga setempat.



Gambar 3. 4 Pendapat Masyarakat Terkait Pengembangan Usaha SPBU

Sumber: *Google Form* (diolah)

Masyarakat setuju (89,8%) dengan pengembangan usaha SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular. Usaha SPBU ini baik untuk dikembangkan karena belum tersedia usaha SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular, selain itu dapat membantu kapal yang bersandar bisa mendapatkan BBM lebih mudah. Namun, masyarakat yang tidak setuju dengan pengembangan usaha ini berpendapat bahwa pengembangan SPBU dapat menambah pencemaran air laut.

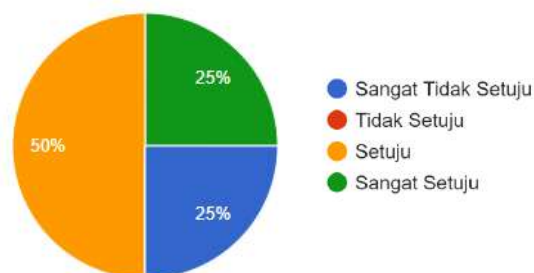


Gambar 3. 5 Pendapat Masyarakat Terkait Pengembangan Usaha Storage Pergudangan

Sumber: *Google Form* (diolah)

Masyarakat setuju (93,9%) dengan pengembangan usaha *storage* pergudangan di Pelabuhan Tanjung Ular. Usaha *storage* pergudangan baik untuk dikembangkan karena usaha ini dapat menjadi lapangan pekerjaan bagi masyarakat sekitarnya sekaligus dapat membuat kapal-kapal yang beroperasi bisa lebih terarah untuk barang-barang yang dibawa kapal. Sedangkan 6,1% masyarakat tidak setuju karena dianggap dapat mengganggu kegiatan nelayan apabila terlalu banyak kapal yang bersandar di pelabuhan.

Terdapat 4 pelaku usaha yang telah mengisi kuesioner pengembangan potensi Pelabuhan Tanjung Ular. 3 dari 4 pelaku usaha tersebut sudah pernah berkunjung ke Pelabuhan Tanjung Ular. Jarak tempat tinggal dan tempat kerja sebagian besar > 4km dari Pelabuhan Tanjung Ular.

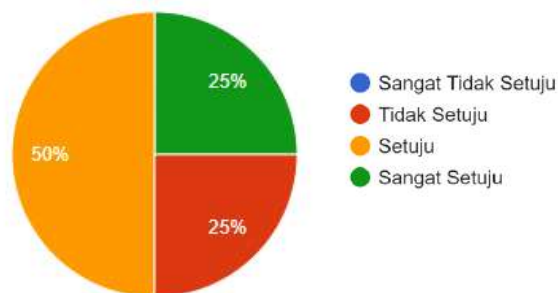


Gambar 3. 6 Pendapat Pelaku Usaha Terkait Pengembangan Usaha Penyediaan Air Bersih

Sumber: *Google Form* (diolah)

Pelaku usaha setuju dengan pengembangan usaha penyediaan air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular. Alasan dari para pelaku usaha tersebut setuju dengan dikembangkannya usaha penyediaan air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah

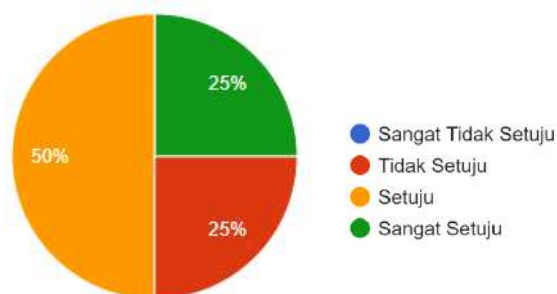
karena dapat menunjang kelancaran aktivitas kebutuhan air bersih, menunjang peningkatan ekonomi dan ketersediaan lapangan pekerjaan untuk masyarakat sekitar pelabuhan. Selain itu para pelaku usaha juga tertarik untuk menggunakan jasa penyediaan air bersih yang akan dikembangkan di Pelabuhan Tanjung Ular. Namun, salah satu pelaku usaha tidak setuju dengan adanya pengembangan ini dikarenakan pelaku usaha tersebut bergerak di bidang yang sama sehingga akan memberikan persaingan bagi usaha penyediaan air bersihnya dan dapat mematikan usahanya. Pelaku usaha tersebut tidak membutuhkan dan tidak akan menggunakan usaha pengembangan usaha penyediaan air bersih karena sudah memiliki usaha penyediaan air bersih.



Gambar 3. 7 Pendapat Pelaku Usaha Terkait Pengembangan Usaha SPBU

Sumber: *Google Form* (diolah)

Sebagian besar pelaku usaha setuju dengan pengembangan usaha SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular. Usaha SPBU dapat membantu pelaku usaha tersebut dalam mengembangkan bisnisnya. Namun, salah satu pelaku tidak setuju dengan adanya pengembangan SPBU di area pelabuhan dengan alasan bahwa usahanya tidak membutuhkan dan tidak akan menggunakan usaha SPBU karena tidak terlalu berpengaruh pada usahanya.



Gambar 3. 8 Pendapat Pelaku Usaha Terkait Pengembangan Usaha Storage Pergudangan

Sumber: *Google Form* (diolah)

Sebagian besar pelaku usaha setuju dengan pengembangan usaha *storage* pergudangan di Pelabuhan Tanjung Ular. Usaha *storage* pergudangan dapat membantu pelaku usaha dalam mengembangkan bisnisnya. Namun, terdapat pelaku usaha tidak membutuhkan dan tidak akan menggunakan usaha *storage* pergudangan karena dalam usahanya tidak terlalu membutuhkan gudang.

Rekapitulasi jumlah penduduk Desa Air Putih yang terdata sampai 2023 menunjukkan gambaran seperti Gambar 3.2 sebagai berikut:

Desa/Kelurahan	Penduduk		
	Laki-Laki	Perempuan	Total
Belo Laut	7.036	6.784	13.820
Air Belo	2.125	2.055	4.180
Sungai Baru	3.513	3.413	6.926
Sungai Daeng	4.843	4.655	9.498
Tanjung	3.980	3.898	7.878
Air Putih	1.559	1.481	3.040
Air Limau	894	843	1.737
Keranggan	2.383	2.343	4.726
Menjelang	1.830	1.810	3.640
Mentok	28.163	27.282	55.545

Gambar 3. 9 Jumlah Penduduk Per Desa di Kecamatan Mentok

Dari 951 kepala keluarga yang ada di Desa Air Putih itu, apabila 5% saja dapat diserap sebagai tenaga kerja di Pelabuhan Tanjung Ular, maka hal itu sudah menjadi bukti konkret pemberdayaan masyarakat sekitar. Pemberdayaan lain adalah dengan membuka peluang kerja sama dengan badan usaha milik desa (Bumdes). Berdasarkan keterangan dari Sekretaris Desa Air Putih, Bumdes “Sehagai Sedayung” yang didirikan pada tahun 2022 memerlukan pembinaan agar dapat berkiprah bagi masyarakat setempat. BUMD akan membuka diri untuk mengajak Bumdes bekerja sama dalam memberikan berbagai layanan.

3.5.1 Data Dukung Lapangan

Ada banyak aspek yang dapat dijadikan indikator bahwa beroperasinya Pelabuhan Tanjung Ular dan kehadiran BUMD yang ikut mengelola pelabuhan ini, memang memenuhi kebutuhan masyarakat. Uraian pada bab ini berkorelasi erat dengan analisis pada Bab IV nanti, yang membahas tentang kelayakan bidang usaha dari BUMD.

Kendati Pelabuhan Tanjung Ular saat ini masih berstatus sebagai pengumpan lokal, pelabuhan ini dipastikan memiliki peran yang sangat strategis untuk menjembatani beberapa sentra perekonomian antar-daerah dan regional Asia Tenggara³⁷. Hal ini telah dicanangkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kabupaten Bangka Barat Tahun 2005-2025, Kabupaten Bangka Barat. Pelabuhan ini memiliki peluang besar untuk terhubung dengan pusat-pusat ekonomi regional Asia Tenggara, seperti Singapura, Johor, dan Kuala Lumpur (Malaysia), serta Bangkok (Thailand). Dengan memanfaatkan posisi yang strategis ini, bahkan dengan penetapan Kota Mentok sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) maka peluang kerjasama jasa dan perdagangan (intra-regional) dengan Palembang (Sumatera Selatan), Batam (Kepulauan Riau), Jakarta (DKI Jakarta), dan Pontianak (Kalimantan Barat) sangat terbuka lebar. Dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI Tahun 2011-2025)³⁸, dinyatakan pula bahwa salah satu koridor yang utama adalah Koridor Sumatera sebagai sentra produksi dan pengolahan hasil bumi dan lumbung energi. Pada tahun 2012 Kabupaten Bangka Barat ditetapkan sebagai salah satu daerah Kawasan Perhatian Investasi (KPI) dalam MP3EI. KPI merupakan satu atau kumpulan beberapa sentra produksi/kegiatan investasi yang beraglomerasi di area yang berdekatan. Kabupaten Bangka Barat merupakan kabupaten yang terletak di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang posisinya sangat strategis karena merupakan pintu gerbang penghubung antara Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dengan Koridor

³⁷ Hasil diskusi dengan pejabat terkait di Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, tanggal 8 September 2022 dan 8 November 2022 menunjukkan ekspektasi bahwa status pelabuhan ini dapat meningkat dan diperluas di masa depan, antara lain karena posisi Pelabuhan Tanjung Ular yang sangat strategis, apalagi jika Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular sudah beroperasi.

³⁸ MP3EI adalah singkatan dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia, yang ditetapkan dengan Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011. Melalui MP3EI diharapkan Indonesia dapat menjadi negara maju pada tahun 2025, dengan pendapatan per kapita 14.250 – 15.500 dollar AS, dan nilai total perekonomian (PDB) berkisar antara 4,0-4,5 triliun dollar AS. Mengenai hal ini baca lebih lanjut: <https://setkab.go.id/transformasi-pembangunan-ekonomi-mp3ei-sebuah-estafet/>

Sumatera. Jika peluang ini dimanfaatkan secara efektif dan optimal maka Kabupaten Bangka Barat akan memainkan peran yang sangat strategis sebagai pusat pertumbuhan wilayah, baik pada skala Kabupaten Bangka Barat, skala Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, skala Provinsi Sumatera Selatan, dan skala nasional.

Ini berarti, fungsi Pelabuhan Tanjung Ular ini menjadi pelabuhan penting yang berada dalam lingkungan Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular. Sebagai sebuah kawasan industri, maka aspek kebutuhan masyarakat dapat dipastikan sudah menjadi perhatian. Namun, untuk analisis yang lebih mikro, fokus kebutuhan masyarakat ini dapat diarahkan secara lebih sempit, yaitu masyarakat Kabupaten Bangka Barat, bahkan yang paling sempit adalah masyarakat yang tinggal di sekitar area Pelabuhan Tanjung Ular.



Gambar 3. 10 Jarak Pelabuhan Tanjung Ular - Pangkal Balam (Pangkal Pinang)
Sumber: Google Maps, 2024

Penjelasan lapangan yang kami sampaikan akan menjadi lebih komprehensif dan kaya berkat hasil data primer yang kami peroleh dari *Forum Group Discussion* (FGD) yang melibatkan berbagai stakeholders terkait, seperti pelaku usaha yang beroperasi di wilayah tersebut, masyarakat yang menjadi pemangku kepentingan utama, Pemerintah Kabupaten Bangka Barat yang memiliki tanggung jawab langsung terhadap pengembangan daerah, serta para akademisi yang memberikan pandangan dari segi ilmiah. Kolaborasi ini menjadi sarana untuk mendalami setiap aspek tantangan dan peluang yang muncul dalam konteks khusus, dengan tujuan akhir merumuskan solusi yang tidak hanya berkelanjutan tetapi juga didasarkan pada bukti yang kuat untuk mendukung pembangunan dan kemajuan secara berkelanjutan.

3.5.2 Resiko dan Dampak

3.5.2.1 Dampak Positif

Dalam rencana pengembangan Pelabuhan Tanjung Ular, terdapat dampak positif dari pengembangan yang akan direalisasikan. Berdasarkan rencana pengembangan BUMD pada Pelabuhan Tanjung Ular, dampak positif diuraikan sebagai berikut:

1. Dampak Positif Pengembangan Usaha SPBU
 - a. Kapal dan kendaraan berat yang beroperasi di pelabuhan memiliki akses yang lebih mudah dan cepat untuk mendapatkan bahan bakar sehingga dapat meningkatkan efisiensi operasional;
 - b. Kehadiran SPBU dapat meningkatkan pendapatan daerah melalui pajak dan retribusi;
 - c. Pembangunan dan operasional SPBU menciptakan peluang kerja bagi masyarakat setempat, baik dalam konstruksi, manajemen, maupun operasional harian;
 - d. Pembangunan SPBU seringkali disertai dengan peningkatan infrastruktur pendukung lainnya, seperti jalan akses dan fasilitas umum, yang dapat meningkatkan kualitas infrastruktur pelabuhan secara keseluruhan.
2. Dampak Positif Pengembangan Usaha Pergudangan
 - a. Pembangunan pergudangan seringkali disertai dengan peningkatan infrastruktur, seperti jalan raya, jembatan, dan fasilitas umum lainnya. Infrastruktur yang lebih baik meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas, yang pada gilirannya mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat;
 - b. Dengan adanya pergudangan, aktivitas ekonomi di sekitar pelabuhan cenderung meningkat. Usaha kecil dan menengah (UKM) yang mendukung operasi pelabuhan, seperti penyedia layanan transportasi, jasa keamanan, dan katering, juga akan mengalami pertumbuhan. Hal ini mendorong pengembangan ekonomi lokal secara keseluruhan;
 - c. Pembangunan pergudangan di pelabuhan menciptakan banyak peluang kerja bagi masyarakat setempat, mulai dari pekerjaan konstruksi hingga pekerjaan di bidang logistik dan manajemen pergudangan. Hal tersebut dapat mengurangi tingkat pengangguran dan meningkatkan pendapatan masyarakat;
 - d. Pergudangan yang baik mendukung efisiensi dalam distribusi barang. Hal ini dapat menurunkan biaya logistik, yang pada akhirnya dapat menurunkan harga barang

- dan jasa bagi konsumen lokal, sehingga akan berdampak pada peningkatan daya beli masyarakat;
- e. Pembangunan pergudangan berpotensi meningkatkan pendapatan daerah melalui pajak dan retribusi. Pendapatan tambahan ini dapat digunakan untuk meningkatkan layanan publik dan infrastruktur di daerah sekitar pelabuhan.
3. Dampak Positif Pengembangan Usaha Penyediaan Air Bersih
- a. Meningkatnya akses terhadap air bersih yang turut berkontribusi dalam peningkatan kesehatan dan kualitas hidup masyarakat sekitar;
 - b. Dengan adanya pasokan air bersih, risiko penyakit yang disebabkan oleh air tercemar, seperti diare dan kolera, dapat berkurang secara signifikan;
 - c. Dapat memudahkan berbagai kegiatan operasional di pelabuhan, seperti pemeliharaan kapal, pembersihan, dan kebutuhan sanitasi lainnya;
 - d. Kapal yang berlabuh di pelabuhan dapat dengan mudah mengisi persediaan air bersih mereka sehingga dapat meningkatkan efisiensi operasional kapal;
 - e. Pembangunan dan operasional perusahaan penyedia air bersih menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat setempat dalam berbagai bidang, seperti konstruksi, manajemen, dan teknis;
 - f. Pendapatan dari penjualan air bersih dapat meningkatkan pendapatan daerah melalui pajak dan retribusi;
 - g. Pembangunan infrastruktur untuk penyediaan air bersih dapat mendorong peningkatan infrastruktur lainnya di sekitar pelabuhan, seperti jaringan pipa dan sistem distribusi air.

3.5.2.2 Risiko atau Dampak Negatif

Dalam rencana pengembangan Pelabuhan Tanjung Ular, tentu terdapat risiko atau dampak negatif dari pengembangan yang akan direalisasikan. Berdasarkan rencana pengembangan BUMD pada Pelabuhan Tanjung Ular, risiko atau dampak negatif diuraikan sebagai berikut:

1. Risiko Pengembangan Usaha SPBU
 - h. Kebocoran atau tumpahan bahan bakar yang dapat mencemari tanah dan air di sekitar pelabuhan, sehingga dapat berdampak negatif pada ekosistem lokal;

- i. Peningkatan aktivitas pengisian bahan bakar dapat meningkatkan emisi gas buang, yang dapat berdampak buruk pada kualitas udara di sekitar pelabuhan;
- j. SPBU memiliki risiko kebakaran yang tinggi, yang bisa membahayakan keselamatan pekerja pelabuhan dan masyarakat sekitar³⁹;
- k. Peningkatan polusi udara dan potensi paparan bahan kimia dari tumpahan bahan bakar dapat berdampak negatif pada kesehatan masyarakat sekitar;
- l. Kehadiran SPBU dapat meningkatkan volume lalu lintas di sekitar pelabuhan, yang bisa menyebabkan kemacetan dan mengganggu mobilitas operasional pelabuhan dan masyarakat sekitar;
- m. Peningkatan aktivitas di sekitar SPBU bisa menimbulkan gangguan bagi masyarakat setempat, termasuk kebisingan dan peningkatan risiko kecelakaan⁴⁰.

Risiko diatas dapat diminimalisasi dengan mitigasi yang tepat atas indikasi risiko yang muncul dari pengembangan usaha SPBU. Mitigasi yang dapat dilakukan atas risiko diatas adalah sebagai berikut:

- . Mengimplementasikan sistem pengendalian polusi yang efektif untuk mengurangi dampak lingkungan, seperti tangki penyimpanan bahan bakar yang aman dan sistem pencegahan kebocoran;
- a. Melakukan pemantauan kualitas tanah, air, dan udara secara berkala untuk mendeteksi dan menangani potensi kontaminasi secepat mungkin;
- b. Menerapkan prosedur keselamatan yang ketat untuk mengurangi risiko kebakaran dan kecelakaan di SPBU;
- c. Mengimplementasikan pengaturan lalu lintas yang efektif untuk mengelola peningkatan volume kendaraan dan mencegah kemacetan;
- d. Meningkatkan infrastruktur jalan di sekitar pelabuhan untuk mengakomodasi peningkatan lalu lintas;

³⁹ Du, L., Liao, G., Zhang, T., Deng, Q., Li, A., & Mao, N. (2024, March). Risk assessment of fire and explosion accidents in oil-hydrogen fueling station based on fault tree analysis. In *Journal of Physics: Conference Series* (Vol. 2723, No. 1, p. 012005). IOP Publishing.

⁴⁰ Lazar Farokhi, A. (2019). Application of fuzzy AHP and TOPSIS methods for risk evaluation of gas transmission facility. *International journal of research in industrial engineering*, 8(4), 339-365.

- e. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai dampak dan langkah-langkah mitigasi yang diambil untuk mengurangi dampak negatif pembangunan SPBU;
 - f. Melibatkan masyarakat setempat dalam perencanaan dan operasional SPBU untuk mengidentifikasi dan mengatasi kekhawatiran masyarakat yang timbul dari pengembangan SPBU di kawasan pelabuhan.
2. Risiko Pengembangan Usaha Pergudangan

Dalam pengembangan usaha pergudangan, risiko yang mungkin timbul dalam realisasinya adalah:

- a. Berpengaruh terhadap hasil tangkapan nelayan dikarenakan area tangkapan semakin sempit karena adanya pengembangan pergudangan tersebut di area pelabuhan;
- b. Banyak nelayan yang mungkin kehilangan pekerjaannya dikarenakan hasil tangkapan yang semakin menurun yang mengakibatkan penurunan pendapatan⁴¹;
- c. Aktivitas pelabuhan yang meningkat dapat menyebabkan peningkatan polusi udara dan kebisingan dari kendaraan berat dan kapal. Hal ini dapat berdampak negatif pada kesehatan masyarakat sekitar dan mengurangi kualitas hidup mereka;
- d. Penambahan aktivitas di pelabuhan dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas di jalan-jalan sekitar, terutama jika infrastruktur transportasi tidak ditingkatkan secara memadai. Hal ini dapat mengganggu mobilitas warga dan efisiensi distribusi barang⁴².

Risiko diatas dapat diminimalisasi dengan mitigasi yang tepat atas indikasi risiko yang muncul dari pengembangan usaha pergudangan. Mitigasi yang dapat dilakukan atas risiko diatas adalah sebagai berikut:

- a. Menetapkan zonasi yang jelas antara area tangkapan nelayan dan area pengembangan pergudangan untuk memastikan nelayan memiliki ruang yang cukup untuk menangkap ikan;

⁴¹ Abdullah, Sukmawati., Rosmawati, Anita, B. 2022. *Dampak Aktivitas Pelabuhan Container terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan di Kelurahan Bungkutoko Kecamatan Nambo Kota Kendari*. JIIKPP (Jurnal Ilmiah Inovasi dan Komunikasi Pembangunan Pertanian. 1(2). pp 1-13.

⁴² Potgieter, L. (2016). *Risk profile of port congestion: Cape Town Container Terminal case study* (Doctoral dissertation, Stellenbosch: Stellenbosch University).

- b. Melibatkan nelayan dalam proses perencanaan untuk mengidentifikasi area tangkapan yang penting dan mencari solusi bersama;
 - c. Menyediakan pelatihan dan program pengembangan keterampilan untuk nelayan agar mereka dapat beralih ke pekerjaan lain yang berhubungan dengan aktivitas pelabuhan atau logistik;
 - d. Mendorong nelayan untuk mendiversifikasi sumber pendapatan mereka, seperti melalui budidaya ikan atau ekowisata;
 - e. Mengimplementasikan sistem pemantauan kualitas udara dan kebisingan secara berkala untuk memastikan bahwa tingkat polusi tetap dalam batas aman;
 - f. Menggunakan kendaraan dan peralatan pelabuhan yang rendah emisi serta teknologi mitigasi kebisingan;
 - g. Meningkatkan infrastruktur jalan dan transportasi di sekitar pelabuhan untuk menampung peningkatan volume lalu lintas;
 - h. Mengimplementasikan sistem manajemen lalu lintas yang efektif untuk mengatur arus kendaraan berat dan mencegah kemacetan.
3. Risiko Pengembangan Usaha Penyediaan Air Bersih
- a. Penarikan air dalam jumlah besar dari sumber air lokal untuk memenuhi kebutuhan pelabuhan dapat mengurangi ketersediaan air bagi masyarakat dan ekosistem sekitar;
 - b. Pengelolaan limbah dan air limbah dari kegiatan operasional perusahaan penyedia air bersih apabila tidak dilakukan dengan baik maka akan menimbulkan pencemaran⁴³;
 - c. Ketergantungan pada satu perusahaan penyedia air bersih bisa menjadi masalah jika perusahaan mengalami gangguan operasional atau peningkatan harga yang signifikan;
 - d. Pembangunan dan operasional perusahaan penyedia air bersih dapat meningkatkan volume lalu lintas di sekitar pelabuhan, yang bisa menyebabkan kemacetan.

⁴³ Rangkuti, E. M., Abdullah, I., Arif, M. A., & Azim, F. (2021). Manajemen Pengelolaan Air Bersih Di Kawasan Industri Medan. *Jurnal Manajemen Dan Akuntansi Medan*, 3(2), 98-104.

Risiko diatas dapat diminimalisasi dengan mitigasi yang tepat atas indikasi risiko yang muncul. Mitigasi yang dapat dilakukan atas risiko diatas adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan studi ketersediaan air sebelum pembangunan untuk memastikan bahwa sumber air lokal dapat mendukung kebutuhan tanpa mengganggu ekosistem dan masyarakat;
- b. Mengimplementasikan teknologi pengolahan air yang efisien dan berkelanjutan untuk meminimalkan dampak lingkungan;
- c. Mengembangkan sistem pengolahan limbah yang efektif untuk mengelola air limbah dari operasional perusahaan dan mencegah pencemaran;
- d. Melakukan pemantauan kualitas air dan lingkungan secara berkala untuk memastikan tidak ada dampak negatif yang signifikan;
- e. Mengimplementasikan pengaturan lalu lintas yang efektif untuk mengelola peningkatan volume kendaraan dan mencegah kemacetan;

BAB IV ANALISIS KELAYAKAN BIDANG USAHA

4.1 Analisis Pasar dan Pemasaran

4.1.1 Hasil Analisis SWOT

Hasil analisis peluang, ancaman, tantangan, kekuatan, dan strateginya terdapat pada tabel berikut:

Tabel 4. 1 Matriks SWOT

	<p>Strength</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penyertaan modal dari pemerintah daerah; 2. Adanya diversifikasi risiko ditunjukkan dengan pembentukan tiga lini bisnis yang berbeda; 3. Menjalin hubungan kemitraan dengan BUP dan PDAM. 	<p>Weaknesses</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Membutuhkan modal yang besar dalam pembentukannya; 2. Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang rendah.
<p>Opportunities</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Membuka lapangan pekerjaan; 2. Terletak di kawasan strategis nasional; 3. Adanya larangan kapal besar singgah di kawasan Sungai Musi (perlu ditanyakan perdananya) 	<p>Strength-Opportunities Strategy</p> <p>Pemerintah daerah mengeluarkan peraturan daerah (perda) yang mengharuskan kapal untuk bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular.</p>	<p>Weaknesses-Opportunities Strategy</p> <p>Menjalin kerjasama dengan pihak ketiga (swasta/pemerintah) untuk menekan <i>cost</i></p>
<p>Threats</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adanya pandangan kurang baik dari masyarakat terhadap BUMD disebabkan adanya salah satu BUMD yang akan dibubarkan karena masalah legalitas; 2. Perubahan kebijakan pemerintah daerah misalnya mengenai aturan penyertaan modal BUMD. 	<p>Strength-Threats Strategy</p> <p>Menyampaikan informasi kepada masyarakat melalui sosialisasi terkait BUMD, sehingga harapannya BUMD memiliki citra yang baik di masyarakat.</p>	<p>Weaknesses-Threats Strategy</p> <p>Memberikan pelatihan kepada masyarakat yang nantinya akan bekerja di BUMD sehingga dapat dicapai SDM yang kompeten.</p>

Sumber: Analisis Tim UGM

4.1.2 Potensi Pasar

Pasar biasanya dibedakan menjadi dua kategori, yaitu pasar geografis dan pasar produk. Berdasarkan laporan yang telah disusun oleh konsultasn sebelumnya, dua kategori pasar ini tidak dapat sepenuhnya digunakan karena untuk jangka pendek, BUMD ini masih memilih lini bisnis di sektor-sektor yang belum menyentuh usaha kepelabuhanan di area perairan, melainkan lebih ke layanan di sektor darat. Oleh karena itu, analisis kelayakan pasar dan pemasaran akan difokuskan pada analisis permintaan (*demand*) pada Pelabuhan Tanjung Ular. Selanjutnya dibahas tentang analisis daya saing (*competitive advantage*).

Dalam menganalisis proyeksi demand dan kelayakan keuangan di Pelabuhan Tanjung Ular, perlu memperhatikan tiga hal yaitu aspek potensi *hinterland* yang dalam hal ini adalah seluruh wilayah di Kabupaten Bangka Barat, kondisi demografi, dan hierarki pelabuhan yaitu Pengumpan Lokal (PL). Pada lini bisnis Pengisian Bahan Bakar Minyak di Pelabuhan Tanjung Ular, segmen konsumen terdiri dari 2 yaitu angkutan kapal dan angkutan truk.

Berdasarkan analisis permintaan atau demand yang telah dilakukan merujuk pada *benchmark study*, yang telah dilakukan oleh konsultan sebelumnya, yaitu Pelabuhan Muntok sebagai pelabuhan eksisting di Kabupaten Bangka Barat, diketahui bahwa jalur transportasi laut sangat diminati di Kabupaten Bangka Barat. Hal ini dapat dilihat dari jumlah peningkatan kunjungan kapal dalam negeri di Pelabuhan Muntok selama tahun 2020 sampai dengan tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Jumlah Kunjungan Kapal dalam Negeri di Pelabuhan Mentok 2020-2022

No	2020		2021		2022	
	Bulan	Jumlah Kapal (Unit)	Bulan	Jumlah Kapal (Unit)	Bulan	Jumlah Kapal (Unit)
1	Januari	291	Januari	272	Januari	281
2	Februari	263	Februari	249	Februari	251
3	Maret	274	Maret	292	Maret	283

4	April	256	April	270	April	298
5	Mei	233	Mei	284	Mei	330
6	Juni	213	Juni	297	Juni	296
7	Juli	256	Juli	293	Juli	316
8	Agustus	237	Agustus	302	Agustus	296
9	September	234	September	314	September	276
10	Oktober	242	Oktober	328	Oktober	268
11	November	259	November	322	November	272
12	Desember	269	Desember	330	Desember	297
Total		3.027		3.553		3.464

Sumber: BPS – Statistik Transportasi Kabupaten Bangka Barat 2020-2022

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa jumlah kunjungan kapal dalam negeri di Pelabuhan Muntok sebagai pelabuhan eksisting di Kabupaten Bangka Barat terus mengalami peningkatan tiap bulannya. Tidak hanya itu, peningkatan jumlah kunjungan kapal juga terjadi secara signifikan hingga 526 kapal dari tahun 2020-2021. Hal ini menunjukkan tingginya *demand* terhadap transportasi kapal di Kabupaten Bangka Barat.

Selanjutnya dari tabel di atas, data histori tersebut akan dijadikan sebagai dasar perhitungan untuk proyeksi 20 tahun ke depan kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Ular. Pada kajian ini, skenario bisnis optimis, moderat, dan pesimis yang disepakati untuk besaran kunjungan kapal pada Pelabuhan Tanjung Ular setiap tahunnya berturut-turut adalah 12,5%, 10%, dan 7,5% atas proyeksi kunjungan kapal setiap tahunnya di Pelabuhan Muntok. Hal ini juga sebagai tolak ukur dari kemampuan sumberdaya yang tersedia untuk sampai terlaksananya aktivitas transportasi dan bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular.

Selain itu, perlu juga diketahui informasi perkembangan jumlah tonase bongkar dan muat barang pada pelabuhan *benchmark* untuk memperkirakan besaran ukuran jasa bongkar/muat pada Pelabuhan Tanjung Ular. Berikut ini adalah data jumlah tonase bongkar dan muat barang dalam negeri pada Pelabuhan Muntok, pelabuhan *benchmark*, di tahun 2022:

Tabel 4. 3 Jumlah Kunjungan Kapal dan Jumlah Bongkar/Muat Barang Dalam Negeri di Pelabuhan Mentok Tahun 2022

No	Bulan	Jumlah Kunjungan Kapal Dalam Negeri (2022)	Jumlah Bongkar Barang Dalam Negeri (2022)	Jumlah Muat Barang Dalam Negeri (2022)	Jumlah Total Bongkar & Muat Barang Dalam Negeri (2022)	Rerata Bongkar & Muat/Jumlah Kunjungan Kapal DN (Ton/Kapal)
1	Januari	281	37.752	27.988	65.740	233,95
2	Februari	251	24.107	22.026	46.133	188,80
3	Maret	283	31.057	23.052	54.109	191,20
4	April	298	34.969	38.570	73.539	246,78
5	Mei	330	65.302	46.571	111.873	339,01
6	Juni	296	32.959	30.152	63.111	213,21
7	Juli	316	43.624	35.079	78.703	249,06
8	Agustus	296	26.771	22.722	49.493	167,21
9	September	276	25.132	21.882	47.014	170,34
10	Oktober	268	23.688	20.426	44.114	164,60
11	November	272	21.562	17.974	39.536	145,35
12	Desember	297	32.087	34.304	66.390	223,54
		3.464	399.010	340.745	739.755	213,56^{*)}

Sumber: BPS - Statistik Transportasi Kabupaten Bangka Barat 2022 (data diolah)

*) merupakan nilai rata total bongkar dan muat barang dalam negeri dibagi dengan total kunjungan kapal sepanjang tahun 2022

Data jumlah kunjungan kapal dan jumlah bongkar/muat barang dalam negeri pada Pelabuhan Muntok yang disajikan pada tabel di atas, dapat digunakan sebagai *benchmark* perkiraan jumlah tonase bongkar dan muat pada Pelabuhan Tanjung Ular. Secara rata-rata di tahun 2022, jumlah bongkar/muat barang untuk kunjungan kapal dalam negeri adalah sebesar 213,56 ton/kapal. Variasi rerata tonase/kapal utk kegiatan bongkar muat bervariasi setiap bulannya, dimana terendah adalah sebesar 145,35 ton/kapal dan tertinggi adalah 339,01 ton/kapal.

Data jumlah kunjungan kapal per-tahunnya mulai dari tahun 2024 - 2043, yang telah dikembangkan oleh konsultan sebelumnya, akan digunakan menjadi dasar analisis proyeksi pendapatan dari ketiga bisnis yang akan dilaksanakan pada Pelabuhan Tanjung Ular yaitu pada jumlah konsumsi bisnis bahan bakar minyak untuk angkutan kapal dan truk, jumlah konsumsi air bersih dan jumlah kebutuhan lahan untuk *storage*.

Pada analisis konsultan sebelumnya, jenis kapal yang dapat berlabuh di Pelabuhan Tanjung Ular berdasarkan kesepakatan adalah Kapal Coaster 750 DWT. Adapun spesifikasi dari Kapal Coaster 750 DWT adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 4 Spesifikasi Kapal Coaster 750 DWT

No	Keterangan	Penjelasan
1	Nama Kapal	Coaster 750 DWT
2	Jenis Kapal	Tanker
3	Kapasitas Tangki BBM	36.704 liter

Sumber: <https://brncoshipbrokers.com/shipdetails?pid=1767>

Berdasarkan tabel di atas, kapasitas tangki BBM Kapal Coaster 750 DWT adalah 36.704 liter. Selain itu, didukung oleh data mengenai tren peningkatan jumlah kunjungan kapal di Kabupaten Bangka Barat menunjukkan tingginya *demand* kapal bagi kebutuhan BBM dan penyediaan bisnis SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular. Sehingga bisnis SPBU merupakan pilihan bisnis yang dirasa cukup efektif dalam memenuhi tingginya permintaan di transportasi laut.

Kabupaten Bangka Barat juga dikenal memiliki banyak perusahaan truk yang beroperasi dimana perusahaan-perusahaan ini dapat menjadi *demand* dari pelabuhan Tanjung Ular khususnya berasal dari industri pertambangan dan Sawit/CPO. Berdasarkan data Statistik Transportasi Kabupaten Bangka Barat, jumlah truk yang dioperasikan oleh perusahaan truk di daerah Bangka Barat adalah sebanyak 42 buah. Berikut adalah data perusahaan truk yang beroperasi di Kabupaten Bangka Barat:

Tabel 4. 5 Perusahaan Truk di Kabupaten Bangka Barat

No	Nama Perusahaan Pemilik	Alamat	Jumlah Truk	Daya Angkut Maksimal (Ton)
1	CV. Wira Buana	Mentok	1	3.907
2	CV. Bumi Bangka Mandiri	Jebus	1	3.298
3	PT. Bina Mulia jaya Abadi	Mentok	8	89.192
4	PT. Putra Bangka Barat	Mentok	2	15.090
5	PT. EMKL	Muntok	1	3.908
6	PT. Sahabat Baru	Mentok	1	4.000
7	CV. Sumber Rezeky	Mentok	3	12.027
8	PT. Sinar Mutiara Sejahtera	Jebus	1	3.908
9	PT. Kesatuan Trans	Mentok	1	2.771
10	PT. Cahaya Bina Mulya	Mentok	2	15.368
11	PT. Berkah Wahana Sukses	Tempilang	5	22.850
12	PD. Swakarsa	Mentok	2	7.816
13	PT. Satriando Jaya A	Kelapa	8	31.971
14	PT. Cahaya Bina Mulya	Mentok	2	15.368
15	CV. Bakit Indah	Jebus	1	3.908
16	CV. Sinar Pagi	Jebus	1	7.684

17	CV. Jaya Makmur	Muntok	1	3.907
18	PT. BPI	Kelapa	1	3.298

Sumber: Statistik Transportasi Kabupaten Kabupaten Bangka Barat

Selain bisnis SPBU, Pelabuhan Tanjung Ular dalam studi ini juga akan melebarkan jenis bisnis *storage* atau penyimpanan baik di gudang tertutup maupun di lapangan terbuka dengan petikemas kepada perusahaan-perusahaan ataupun industri yang ingin melakukan distribusi hasil produksi ke daerah lain. Permintaan terhadap pelabuhan Tanjung Ular dalam sektor ini juga sangat tinggi mengingat peran sektor perdagangan besar dan kecil serta eceran merupakan sektor penting di Kabupaten Bangka Barat.

Tanjung Ular, sebagai salah satu wilayah strategis di Sumatera Bagian Selatan, memiliki potensi besar dalam hal pengelolaan sumber daya alam (SDA). Salah satu entitas yang memainkan peran penting dalam pengelolaan SDA di Kabupaten Bangka Barat adalah Badan Usaha Milik Daerah (BUMD). Di antara BUMD yang ada, PDAM Bangka Barat menonjol sebagai salah satu perusahaan daerah yang memberikan dampak signifikan terhadap pelayanan air bersih di daerah tersebut.

Berdasarkan data terbaru, PDAM Bangka Barat telah berhasil masuk dalam 10 besar PDAM terbaik untuk kategori pelanggan di bawah 10 ribu di Indonesia (Prabowo, 2024). Penilaian ini didasarkan pada hasil audit yang dilakukan oleh Badan Pemeriksa Keuangan dan Pembangunan (BPKP) di mana dalam indikator Kemendagri menyatakan bahwa PDAM Bangka Barat memiliki kinerja perusahaan yang **baik** dengan nilai 63,86 di 2021 dan terus mengalami peningkatan nilai kinerja di tahun 2023 dengan nilai 64,61.

Pencapaian ini terlihat dari adanya peningkatan pendapatan dari 2021 sebesar Rp8,35 miliar menjadi Rp9,8 miliar pada tahun 2023. Peningkatan pendapatan ini meningkatkan laba total perusahaan menjadi Rp200 Miliar pada tahun 2023. PDAM ini memberikan kontribusi fiskal yang baik bagi Pemerintah Pusat maupun Daerah, di mana total pada tahun 2023 sebesar Rp210,2 juta dengan rincian pajak air sebesar Rp11,2 juta, PBB sebesar Rp3,11 juta, PPh sebesar Rp120,07 juta, dan CSR sebesar Rp75,8 juta. Kontribusi fiskal ini

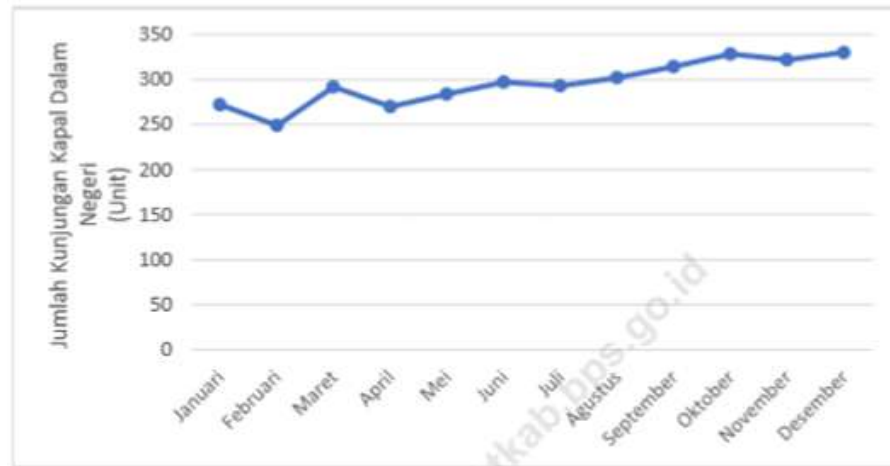
meningkat dari tahun 2021 sebesar Rp144,9 juta. Hal ini menjadi indikator bahwa PDAM tidak hanya mampu menyediakan layanan air bersih yang berkualitas, tetapi juga memiliki tata kelola yang baik dan mampu mempertahankan keseimbangan finansial yang positif.

Keberhasilan PDAM Bangka Barat tidak terlepas dari dukungan pemerintah daerah dalam pengelolaan BUMD dan optimalisasi SDA lokal. Sebagai salah satu sektor vital, PDAM Bangka Barat menjadi contoh bagaimana pengelolaan BUMD yang baik dapat memberikan nilai tambah bagi kesejahteraan masyarakat, terutama di sektor air bersih yang merupakan kebutuhan dasar. Data dari PDAM menunjukkan adanya peningkatan kualitas layanan, yang diukur dari kepuasan pelanggan dan peningkatan kapasitas distribusi air bersih ke masyarakat di berbagai wilayah di Kabupaten Bangka Barat.

Dengan demikian, keberadaan PDAM yang sehat dan berkinerja baik ini dapat menjadi katalisator dalam mendorong pertumbuhan ekonomi lokal serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat, terutama dalam memenuhi kebutuhan air bersih yang berkelanjutan.

4.1.3 Kompetitor dan Pangsa Pasar

Jumlah sarana transportasi di Bangka Belitung masih sangat minim khususnya di Bangka Barat. Sehingga daya saing pelabuhan Tanjung Ular cukup tinggi dalam memenuhi kebutuhan transportasi di Bangka Barat. Sampai sejauh ini jumlah pelabuhan di Bangka Barat yang sudah berjalan adalah pelabuhan Muntok. Berdasarkan data statistik Kabupaten Bangka Barat jumlah kunjungan kapal dalam negeri di Pelabuhan Muntok sebagai benchmark dalam studi ini adalah sebanyak 3.553 unit selama tahun 2021. Jumlah ini mengalami peningkatan sebanyak 17,38% jika dibandingkan tahun 2020 dengan jumlah kunjungan kapal sebanyak 3027 unit. Hal ini membuktikan bahwa walaupun Kabupaten Bangka Barat adalah daerah yang kecil namun jumlah arus kapal yang datang terus mengalami peningkatan. Adapun tren perkembangan jumlah kunjungan kapal selama 2021 dapat dilihat pada grafik berikut:



Gambar 4. 1 Tren Perkembangan Jumlah Kunjungan Kapal Dalam Negeri di Pelabuhan Mentok Tahun 2021

Sumber: Kantor Kesyahbandaraan Operasional Pelabuhan Kelas IV Muntok

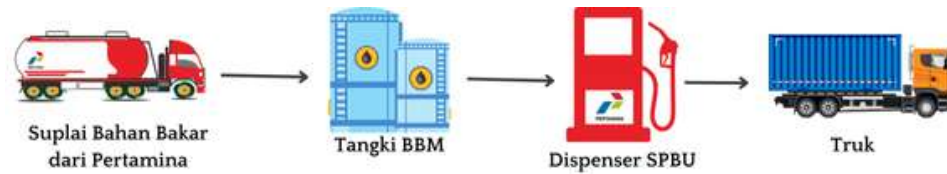
4.1.4 Proses Bisnis, Jenis, dan Kualitas Produk

1. Bisnis Pengisian Bahan Bakar Minyak

Secara garis besar, terdapat beberapa jenis bahan bakar yang dijual dipasaran, diantaranya yaitu *aviation gasoline*, *aviatur turbine*, *kerosene*, *high speed diesel*, *medium speed diesel*, *marine fuel oil*, *biodiesel*, dan *gasoline*. Jenis bahan bakar yang biasa dijual di SPBU adalah gasoline yang terdiri dari 6 jenis produk yaitu pertalite, premium, pertamax, pertamina dex, pertamina solar, dan pertamina racing. Pada bisnis pengisian bahan bakar minyak Pelabuhan Tanjung Ular telah disepakati untuk menjalankan bisnis SPBU dan *bunkering*.

SPBU diperuntukkan untuk pengisian bahan bakar truk dengan jenis bahan bakar berupa solar industri (non-subsidi). Minyak solar ialah fraksi minyak bumi berwarna kuning coklat yang jernih yang mendidih sekitar 175-370° C dan yang digunakan sebagai bahan bakar mesin diesel. Umumnya, solar mengandung belerang dengan kadar yang cukup tinggi. Jenis bahan bakar ini dibutuhkan oleh kendaraan seperti truk. Asumsi ini didasarkan dari lokasi SPBU yang diproyeksikan akan berada pada Kawasan industri yang baru akan dikembangkan. Hingga laporan ini dibuat, belum terdapat kepastian jenis industri apa saja yang akan mengisi kawasan tersebut. Oleh karena itu, tim peneliti berasumsi, jenis perusahaan-perusahaan yang akan berlokasi pada Kawasan industri tersebut akan

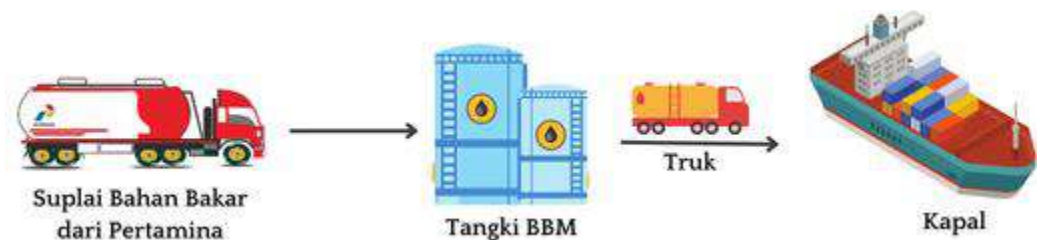
berasal dari industri pertambangan dan perkebunan. Berdasarkan Perpres 191 tahun 2014, kendaraan tertentu yang mengangkut hasil pertambangan dan perkebunan (seperti sawit) tidak diperbolehkan menggunakan BBM/Solar bersubsidi. Berikut merupakan gambaran proses bisnis SPBU yang diperuntukkan untuk pengisian bahan bakar truk:



Gambar 4. 2 Proses Bisnis SPBU

Sumber: Analisis Tim UGM

Bunkering diperuntukkan untuk pengisian bahan bakar kapal dengan jenis bahan bakar *Marine Fuel Oil* (MFO). MFO merupakan bahan bakar yang digunakan untuk pembakaran langsung pada sektor industri. Bahan bakar ini bukan termasuk jenis *distillate*, melainkan *residue* yang lebih kental pada suhu ruang serta berwarna hitam legam. Selain itu, Bahan Bakar MFO hanya dapat dipompa setelah melalui pemanasan terlebih dahulu sehingga terdapat sifat-sifat yang harus dipenuhi untuk mendapatkan mutu Bahan bakar MFO terbaik. Berikut merupakan gambaran bisnis *bunkering* yang diperuntukkan untuk pengisian bahan bakar kapal:



Gambar 4. 3 Proses Bisnis Bunkering

Sumber: Analisis Tim UGM

2. Bisnis Air Bersih

Kebutuhan air bersih menjadi sangat penting di mana kapal yang notabene berada di laut hanya mampu bersandar di pelabuhan sehingga bisnis air bersih di area pelabuhan memiliki manfaat dan efisiensi yang besar dalam menjangkau kebutuhan kapal. Adapun *supply* air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular akan bekerjasama dengan PDAM setempat di Kabupaten

Bangka Barat. Menurut Permendagri No 23 Tahun 2006 Pedoman Teknis Dan Tata Cara Pengaturan Tarif Air Minum Pada Perusahaan Daerah Air Minum, Tarif air minum PDAM yang selanjutnya disebut tarif adalah kebijakan harga jual air minum dalam setiap meter kubik (m³) atau satuan volume lainnya sesuai kebijakan yang ditentukan Kepala Daerah dan PDAM yang bersangkutan. Berikut merupakan gambaran proses bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular:



Gambar 4. 4 Proses Bisnis Air Bersih

Sumber: Analisis Tim UGM

3. Bisnis Penyimpanan

Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi titik asal untuk beberapa komoditas antara lain muatan curah padat berupa hasil perkebunan yang dikapalkan menuju Palembang, Jakarta, dan wilayah lain, serta curah cair untuk dikapalkan menuju Dumai sebagai bahan bakar nabati serta ke Jakarta dan wilayah lainnya. Sedangkan Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi tujuan untuk produk-produk perdagangan besar dan eceran dari Palembang, Jakarta dan lain sebagainya. Pada umumnya, para pelaku usaha membutuhkan waktu sebelum melakukan distribusi hasil produksi ke kapal atau ke tempat tujuan sehingga membutuhkan tempat penyimpanan barang. Dengan adanya bisnis storage ini diharapkan dapat membantu aktivitas penyimpanan barang di Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun bisnis *storage* ini terbagi menjadi dua bagian yaitu gudang tertutup menggunakan petikemas *full* dan lapangan terbuka menggunakan petikemas *empty*.

Peti kemas atau *container* merupakan gudang kecil yang berjalan untuk mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain harus bersama-sama alat pengangkutnya yakni, kapal truk atau kereta api sampai ke tempat yang dituju, biasanya ke gudang pemilik barang (*exporter* dan *importer*). Peti kemas di gudang tertutup digunakan untuk menyimpan barang-barang

yang tidak bisa terkena sinar matahari langsung sedangkan di lapangan terbuka disediakan peti kemas *empty* bagi siapapun yang ingin menyimpan barang di Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun tipe-tipe kontainer peti kemas adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 6 Tipe-Tipe Kontainer Peti kemas di Pelabuhan

Tipe Kontainer	Ukuran Dimensi Luar			Luas (m ²)	Volume (m ³)
	Panjang	Lebar	Tinggi		
20 feet	6,058	2,438	2,591	14,8	38,27
40 feet	12,192	2,438	2,591	29,7	77,02
45 feet	12,192	2,439	2,926	29,7	87,01

Sumber: <https://ipctpk.co.id/tarif/>

Berdasarkan data di atas, terdapat 3 jenis kontainer peti kemas yaitu kontainer 20 *feet*, 40 *feet*, dan 45 *feet* dengan luas masing-masing kontainer yaitu 14,8m², 29,7m², dan 29,7m². Kontainer ini akan digunakan terkhusus pada lapangan terbuka dengan status petikemas *empty*. Adapun pada Pelabuhan Tanjung Ular, akan dipilih jenis kontainer 20 *feet* dikarenakan harganya yang relatif murah dan tidak menghabiskan banyak tempat di gudang penyimpanan.

Bisnis *storage* ini akan menawarkan dua jenis sewa lahan yaitu di lapangan terbuka yang ditujukan untuk produk curah kering dan gudang tertutup yang ditujukan untuk produk curah basah. Adapun kebutuhan kontainer untuk curah kering di lapangan terbuka diasumsikan sebesar 80% dari jumlah kontainer. Hal ini disebabkan dibutuhkan banyak kontainer untuk menaruh hasil produksi curah kering di lapangan terbuka dibandingkan di gudang yang sudah tertutup. Adapun gambaran proses bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:



Gambar 4. 5 Proses Bongkar Muat Pada Bisnis Penyimpanan

Sumber: Analisis Tim UGM

Selain sewa lahan untuk penumpukan, bisnis ini menyediakan jasa parkir untuk setiap truk yang melakukan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Ular. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, luas lahan yang di peruntukan untuk lapangan parkir adalah 14.900 m². Tarif untuk parkir truk di Pelabuhan Tanjung Ular mengacu pada Peraturan Bupati Bangka Barat Nomor 27 Tahun 2021 yaitu Rp10.000/truk.

4.1.5 Metode Promosi

1. Bisnis Pengisian Bahan Bakar Minyak

Berdasarkan laporan yang telah disusun oleh konsultan sebelumnya dan audiensi bersama Pemerintah Kabupaten Bangka Barat untuk bisnis pengisian bahan bakar minyak terbagi menjadi dua yaitu SPBU dan *bunkering*. Metode promosi yang dapat digunakan untuk bisnis ini diantaranya adalah pemasangan papan reklame di sekitar SPBU, jalur utama, atau area ramai lainnya. Dalam papan reklame tersebut berisi informasi mengenai produk yang dijual oleh SPBU. Metode promosi untuk *bunkering* yang dapat dilakukan adalah melakukan *direct marketing* kepada pemilik kapal atau agen pelayaran.

2. Bisnis Air Bersih

Bisnis air bersih yang akan dikelola oleh BUMD akan menjalin kemitraan strategis dengan PDAM. Kemitraan strategis antara BUMD dan PDAM dalam pengelolaan bisnis air bersih akan menjadi sarana efektif bagi pemerintah untuk mempromosikan aksesibilitas air bersih bagi kapal-kapal

yang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Ular. Pemerintah Kabupaten Bangka Barat dapat bekerjasama dengan pihak pelabuhan untuk mempromosikan bisnis pengisian air bersih kepada kapal-kapal yang bersandar.

3. Bisnis Penyimpanan

Secara garis besar bisnis penyimpanan melayani penumpukan, penyimpanan, dan juga parkir bagi truk-truk yang akan bongkar muat. Metode promosi yang dapat dilakukan untuk bisnis penyimpanan yaitu menggunakan pemasaran *offline* seperti pemasangan papan reklame dan mencetak brosur. Pemerintah dapat menyebarkan brosur dan memasang papan reklame di sekitar lokasi bisnis.

4.1.6 Penyertaan Modal Pemda

Pembagian modal terdiri dari saham-saham yang pertanggungjawaban pemegang sahamnya sebatas besaran saham yang disetor. Pada saat pendirian perseroan, paling sedikit 25% dari modal dasar perseroan harus sudah ditempatkan dan setiap penempatan modal harus telah disetor paling sedikit 50% dari nilai nominal setiap saham yang dikeluarkan. Seluruh saham yang telah dikeluarkan harus disetor penuh pada saat pengesahan perseroan dengan bukti penyetoran yang ada. Pemerintah Kabupaten Bangka Barat telah menyediakan anggaran untuk keperluan ini. Anggaran ini disebut sebagai Kekayaan Daerah yang Dipisahkan, yaitu kekayaan daerah yang berasal dari APBD untuk dijadikan penyertaan modal daerah sebesar minimal 51% (lima puluh satu persen) pada BUMD tersebut.

4.2 Analisis Kelayakan Keuangan (Dalam Skenario Optimis, Moderat, dan Pesimis)

Analisis kelayakan keuangan dilakukan dalam tiga skenario yang berbeda yaitu optimis, moderat, dan pesimis. Hal ini ditujukan untuk menilai kelayakan keuangan bisnis pengisian bahan bakar minyak, bisnis air bersih, dan bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular dalam tiga kondisi yang berbeda. Sebagai dasar perhitungan kelayakan keuangan, tim analis menetapkan asumsi yang bervariasi terkait persentase kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Ular untuk masing-masing skenario. Pengambilan asumsi dilakukan berdasarkan informasi yang terdapat pada laporan kajian terdahulu. Berikut perbedaan asumsi persentase kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Ular:

Tabel 4. 7 Perbedaan Asumsi dalam Skenario Optimis, Moderat, dan Pesimis

Keterangan	Asumsi	Sumber
Skenario Optimis	12,5% dari total jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
Skenario Moderat	10% dari total jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Muntok	Laporan kajian terdahulu
Skenario Pesimis	7,5% dari total jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis Tim UGM

Adapun asumsi keuangan umum (makro) yang digunakan sebagai acuan dalam perhitungan kelayakan keuangan untuk bisnis bahan bakar minyak, bisnis air bersih, dan bisnis penyimpanan adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 8 Asumsi Keuangan yang Digunakan

Item	Asumsi	Sumber
Inflasi	2,13%	tradingeconomics.com
Biaya modal	6,87%	Tingkat imbal hasil bebas risiko (diambil dari <i>yield</i> obligasi negara) https://www.phei.co.id/Data/HPW-dan-Imbal-Hasil
Income Tax	22%	UU No. 7 Tahun 2021
Referensi Menghitung Payback Period		Buku Konsep Dasar Investasi dan Pasar Modal oleh Dr. Wastam Wahyu Hidayat, SE., MM.
Referensi Menghitung IRR		Buku Manajemen Keuangan oleh Dr. Herma Wiharno, M. Si. Munir Nur Komarudin, S. Pd. M. M., Asep Saepudin, S. E., M. M. Yasir Maulana, S. E., M. S. M. Dodi, S. Pd., M. M.
Jumlah hari	360	Analisis Tim UGM

Sumber: Analisis Tim UGM

Keterangan:

2. Nilai inflasi digunakan untuk menghitung kenaikan pendapatan dan biaya tiap tahun.
3. Biaya modal adalah biaya yang dikeluarkan untuk memenuhi modal investasi awal. Biaya modal dalam analisis ini digunakan sebagai tolak ukur nilai *internal rate of return* (IRR) dimana jika IRR lebih besar daripada *cost of capital* maka bisnis ini layak digunakan.
4. *Income tax* digunakan untuk perhitungan pajak di laporan laba rugi.

5. *Payback period* digunakan untuk mengetahui kapan pendapatan operasional perusahaan mampu mengembalikan total investasi yang dikeluarkan.

6. *Internal Rate of Return (IRR)* adalah tingkat pengembalian pendapatan

Adapun tahap perhitungan kelayakan yang disajikan dalam studi ini meliputi:

1. Perhitungan estimasi Modal Investasi (*Capital Expenditure*)
2. Perhitungan estimasi Pendapatan (*Revenue Stream*)
3. Perhitungan estimasi Biaya Operasional (*Operational Expenditure*)
4. Perhitungan estimasi arus kas bersih / kas masuk-kas keluar (*Cash in-Cash out*)
5. Perhitungan analisis kelayakan keuangan (*Financial Feasibility*)

Berdasarkan informasi dari Pihak Pemerintah Bangka Barat, diperoleh luas lahan untuk masing-masing lini bisnis yaitu sebagai berikut:

Tabel 4. 9 Rincian Luas Peruntukan Lahan Bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular

Peruntukan Penggunaan	Luas Peruntukan (m2)	Luas yang Digunakan (m2)
Rumah Jaga	70	16
Kantor	280	100
Ruang Genset	20	20
Drainase	300	250
Lapangan Storage	16.230	800
Gudang	1.000	1.000
Lapangan Parkir	14.900	2.000
SPBU	5.000	2.500
Air Bersih	100	100
Penampungan Sampah	100	100
Total	38.000	6.886

Sumber: Informasi Pihak Bangka Barat & Perhitungan Tim Analisis

Berdasarkan penjelasan pada tabel di atas, total luas lahan yang diperuntukan untuk bisnis pengisian BBM, air bersih, dan penyimpanan adalah sebesar 38.000 m². Namun, pada kajian ini diasumsikan tidak seluruh lahan yang telah dialokasikan akan digunakan secara langsung untuk pembangunan bisnis pada tahap awal. Untuk saat ini, pembangunan awal hanya akan mencakup area seluas Hal ini dilakukan dengan mempertimbangkan efisiensi

sumber daya dan optimalisasi penggunaan lahan sesuai dengan kebutuhan awal bisnis. Kedepannya, pembangunan dapat dilanjutkan secara bertahap berdasarkan perkembangan arus kas dan kebutuhan bisnis di masa depan.

Angka estimasi/proyeksi pada kajian ini, seperti contoh estimasi CAPEX/OPEX dan estimasi pendapatan, diasumsikan sesuai dengan pendekatan AACE International⁴⁴ Kelas 5 (*Class 5*) atau tahapan awal. Pada kelas 5 ini, perhitungan yang digunakan adalah untuk dokumen jenis *concept screening/functional area* menggunakan metodologi parametrik model sederhana, *judgement*, dan analogi. Estimasi tingkat keakuratan (*expected accuracy range*) dari tahapan awal ini adalah sebesar L: -20% sd -30% dan H: +30% sd +50%.

4.2.1 Bisnis Pengisian Bahan Bakar Minyak

Bisnis Pengisian Bahan Bakar Minyak Pelabuhan Tanjung Ular akan menargetkan konsumen dari pihak kapal (*bunkering*) dan truk (SPBU). Berdasarkan pada kajian sebelumnya, Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi titik origin untuk beberapa komoditas antara lain adalah: muatan curah padat dikapalkan menuju Palembang, Jakarta, dan wilayah lain, serta curah cair untuk dikapalkan menuju Dumai, Jakarta dan wilayah lain. Sedangkan Pelabuhan Tanjung Ular dapat menjadi tujuan untuk produk-produk perdagangan besar dan eceran dari Palembang, Jakarta dan lain sebagainya.

4.2.1.1 Proyeksi Kebutuhan Modal Investasi (CAPEX)

Capex atau *capital expenditure* adalah biaya investasi awal yang harus dikeluarkan dalam membangun suatu bisnis baru. Estimasi atas item-item dalam CAPEX didasarkan pada referensi yang didapat dari sumber data sekunder. Tanah diasumsikan sudah merupakan milik Pemerintah Daerah yang akan disertakan sebagai penyertaan modal pendirian BUMD, sehingga tidak disertakan dalam perhitungan CAPEX maupun sewa tanah. Untuk ketiga

⁴⁴ AACE International Recommended Practice No.56R-08. Cost Estimate Classification System – As Applied in Engineering, Procurement, and Construction for the Building and General Construction Industries. <https://aacei-pittsburgh.org/wp-content/uploads/2021/11/cost-estimating-classification-system.pdf>

skenario, CAPEX diasumsikan sama untuk masing-masing skenario optimis, moderat, dan pesimis.

Perhitungan CAPEX untuk bisnis bunkering di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 10 Perhitungan Modal Investasi Bunkering Ketiga Skenario

	Jumlah	Satuan	Harga Satuan	Total Biaya
Tangki penyimpanan MFO 30000 liter	2	unit	Rp115.000.000	Rp230.000.000
Truk Tangki BBM 8000 Liter	1	unit	Rp758.000.000	Rp758.000.000
Pekerjaan konstruksi	1000	m2	Rp2.000.000	Rp2.000.000.000
Land clearing	1000	m2	Rp60.888	Rp60.888.000
Absorbent pad	20	pack	Rp2.218.890	Rp44.377.800
Oil Booms	1500	meter	Rp173.872	Rp260.808.000
Alarm sensor deteksi kebocoran	1	unit	Rp46.618.890	Rp46.618.890
APAR	6	unit	Rp1.500.000	Rp9.000.000
Instalasi listrik	1		Rp120.000.000	Rp120.000.000
Penerangan	4		Rp1.450.000	Rp5.800.000
CCTV	4	unit	Rp5.250.000	Rp21.000.000
Total				Rp3.556.492.690

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas besar CAPEX pada lini bisnis pengisian bahan bakar minyak untuk kapal yaitu *bunkering* di Pelabuhan Tanjung Ular adalah +/-Rp3,5 miliar. Luas lahan yang dialokasikan untuk bisnis pengisian bahan bakar minyak adalah 5.000m² berdasarkan konfirmasi dengan pihak Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, namun pada perhitungan ini luas lahan yang digunakan untuk *bunkering* adalah 1.000m² dan SPBU adalah 1.500m².

Sedangkan perhitungan estimasi CAPEX untuk bisnis SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular skenario optimis, moderat, dan optimis adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 11 Perhitungan Modal Investasi SPBU *Ketiga Skenario*

	Jumlah	Satuan	Harga Satuan	Total Biaya
Gapura	1		Rp 10.000.000	Rp 10.000.000
Bangunan Kanopi	1		Rp 866.145.500	Rp 866.145.500
Jasa pasang kanopi	1		Rp 134.834.000	Rp 134.834.000
ATG	6		Rp 26.000.000	Rp 156.000.000
Dispenser / Mesin SPBU	4	unit	Rp 150.000.000	Rp 600.000.000
Noozle	8	unit	Rp 450.000	Rp 3.600.000
Tangki SPBU 30000 liter	2	unit	Rp 115.000.000	Rp 230.000.000
Tangki SPBU 10000 liter	1	unit	Rp 58.000.000	Rp 58.000.000
Land clearing dan persiapan lahan	1500	m2	Rp 60.888	Rp 91.332.000
Pekerjaan konstruksi	1500	m2	Rp 2.000.000	Rp 3.000.000.000
Selang 6 Meter	8	unit	Rp 370.000	Rp 2.960.000
Genset	1	unit	Rp 105.930.000	Rp 105.930.000
APAR	8	unit	Rp 1.500.000	Rp 12.000.000
Instalasi pengolahan limbah	1		Rp 300.000.000	Rp 300.000.000
Penerangan	4		Rp 1.450.000	Rp 5.800.000
Instalasi Listrik	1		Rp 120.000.000	Rp 120.000.000
Panel surya	1	unit	Rp 97.900.000	Rp 97.900.000
Rambu Pengaman	1		Rp 5.000.000	Rp 5.000.000
Sumur bor	20	m	Rp 1.500.000	Rp 30.000.000
Pompa Air	1		Rp 2.900.000	Rp 2.900.000
CCTV	4	unit	Rp 5.250.000	Rp 21.000.000
AC	1	unit	Rp 4.000.000	Rp 4.000.000
Seragam Kerja	8	buah	Rp 195.000	Rp 1.560.000
Izin Pertamina	1			Rp 400.000.000
Izin Pemda	1			Rp 10.000.000
Total				Rp 6.268.961.500

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas besar CAPEX pada lini bisnis pengisian bahan bakar minyak untuk truk yaitu SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular adalah +/-Rp6,2 miliar dengan asumsi jumlah mesin SPBU yang akan digunakan adalah 4 mesin dengan luas seluruh lahan adalah 1.500 m².

4.2.1.2 Skenario Optimis

a. Proyeksi Pendapatan

Proyeksi pendapatan diasumsikan selama 20 tahun masa umur proyek. Asumsi pendapatan dalam bisnis pendapatan bunkering Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 12 Asumsi Pendapatan Bisnis Bunkering pada Skenario Optimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan kapal	12,5% dari jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM

2.	Persentase Kapal yang melakukan pengisian berdasarkan total kunjungan kapal	5%-15% (5% dari total kunjungan kapal pada 5 tahun pertama, kemudian mengalami kenaikan sebesar 5% pada 5 tahun berikutnya, 2,5% pada 5 tahun berikutnya, dan 2,5% pada 5 tahun terakhir)	Analisis tim UGM
3.	Kapasitas tangki kapal	36.704 liter	https://brncoshipbrokers.com/shipdetails?pid=1767
4.	Persentase pengisian BBM dibandingkan kapasitas tangki	70% dari total kapasitas tangki	Analisis tim UGM
5.	Margin keuntungan dari harga beli	5% dari harga beli	Analisis tim UGM
6.	Harga jual BBM MFO	Rp20.843 kemudian mengalami kenaikan setiap tahunnya dikarenakan inflasi	Harga beli: https://solarindustri.com/berita/harga-solar-industri-01-14-mei-2024/ Setelah ditambah margin keuntungan

Sumber: Analisis tim UGM

Khusus untuk asumsi persentase kapal terhadap total kunjungan kapal yang melakukan pengisian BBM, berdasarkan data yang diberikan kepada tim peneliti mengenai kegiatan kapal pada Pelabuhan Tanjung Ulang, saat ini belum tercatat terdapat kapal yang melakukan pengisian BBM selama tahun 2024. Terdapat kapal Transco Dara yang dimiliki oleh PT. Pertamina yang melakukan pengisian solar, akan tetapi kapal tersebut merupakan kapal yang dimiliki oleh PT. Pertamina Trans Kontinental yang memiliki bisnis *bunkering* di tengah laut. Dalam hal ini, PT. Pertamina Trans Kontinental juga berlaku sebagai agen BBM Kapal, melalui armada Transco Dara. Atas dasar tersebut, Tim Peneliti mengasumsikan untuk tahun-tahun proyeksi, jumlah kapal yang melakukan pengisian BBM adalah sebesar 5% dari kunjungan kapal berdasarkan potensi aktual yang masih terbatas ini.

Selanjutnya rumus pendapatan bisnis pengisian bahan bakar minyak truk atau SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 13 Asumsi Pendapatan Bisnis SPBU pada Skenario Optimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan truk yang mengisi Solar Non-Subsidi	12,5% dari jumlah truk yang mengangkut barang di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Persentase truk yang melakukan pengisian Solar Non-Subsidi berdasarkan total kunjungan truk	20%-27,5% (20% pada 5 tahun pertama, kemudian mengalami kenaikan sebesar 2,5% setiap 5 tahun berikutnya)	Analisis tim UGM
3.	Kapasitas tangki truk	100 liter	https://yosualogistika.co.id/en/logistik/tangki-truk/
4.	Persentase pengisian Solar Non-Subsidi dibandingkan kapasitas tangki	80% dari total kapasitas tangki truk	Analisis tim UGM
5.	Margin keuntungan Solar Non-Subsidi dari harga beli	4% dari harga beli	Analisis tim UGM
6.	Harga jual Solar Non-Subsidi	Rp14.400 kemudian mengalami kenaikan setiap tahunnya dikarenakan inflasi	https://mypertamina.id/fuels-harga
7.	Persentase truk yang melakukan pengisian Solar Subsidi	80% dari jumlah truk yang mengisi BBM di SPBU Muntok	Analisis tim UGM
8.	Persentase pengisian Solar Subsidi dibandingkan kapasitas tangki	60% dari total kapasitas tangki truk	Informasi dari Pihak Bangka Barat (Maksimal pengisian Solar Subsidi adalah 60 liter)
9.	Margin keuntungan Solar Subsidi dari harga beli	3% dari harga beli	Analisis tim UGM
10.	Harga jual Solar Subsidi	Rp6.800 kemudian mengalami kenaikan setiap tahunnya dikarenakan inflasi	https://mypertamina.id/fuels-harga

Sumber: Analisis tim UGM

Oleh karena itu, besar total pendapatan pada lini bisnis pengisian bahan bakar minyak adalah:

$$Y = \text{Gross Margin Kapal} + \text{Gross Margin Truk Subsidi} + \text{Gross Margin Truk Non-Subsidi}$$

Hasil perhitungan pendapatan total bisnis pengisian bahan bakar minyak adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 14 Perhitungan Total Pendapatan Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Optimis

Tahun ke-	Gross Margin Kapal	Gros Margin Truk Subsidi	Gross Margin Truk Non Subsidi	Total Gross Margin
1	Rp 805.803.286	Rp 215.420.083	Rp 249.275.071	Rp 1.270.498.441
2	Rp 903.212.680	Rp 237.469.525	Rp 279.408.645	Rp 1.420.090.851
3	Rp 1.004.406.128	Rp 260.360.540	Rp 310.712.817	Rp 1.575.479.485
4	Rp 1.109.500.639	Rp 284.118.974	Rp 343.223.781	Rp 1.736.843.394
5	Rp 1.218.616.487	Rp 308.771.395	Rp 376.978.744	Rp 1.904.366.626
6	Rp 2.663.754.601	Rp 334.345.107	Rp 463.517.947	Rp 3.461.617.655
7	Rp 2.898.820.302	Rp 360.868.172	Rp 504.421.553	Rp 3.764.110.027
8	Rp 3.142.691.282	Rp 388.369.431	Rp 546.857.360	Rp 4.077.918.074
9	Rp 3.395.636.001	Rp 416.878.521	Rp 590.872.082	Rp 4.403.386.604
10	Rp 3.657.930.357	Rp 446.425.900	Rp 636.513.727	Rp 4.740.869.983
11	Rp 4.912.322.358	Rp 477.042.863	Rp 759.812.925	Rp 6.149.178.146
12	Rp 5.264.637.453	Rp 508.761.569	Rp 814.307.224	Rp 6.587.706.246
13	Rp 5.629.732.499	Rp 541.615.063	Rp 870.778.260	Rp 7.042.125.823
14	Rp 6.007.992.081	Rp 575.637.296	Rp 929.285.520	Rp 7.512.914.897
15	Rp 6.399.811.368	Rp 610.863.150	Rp 989.890.126	Rp 8.000.564.643
16	Rp 8.166.715.668	Rp 647.328.465	Rp 1.157.920.368	Rp 9.971.964.501
17	Rp 8.670.917.189	Rp 685.070.060	Rp 1.229.408.740	Rp 10.585.395.989
18	Rp 9.192.892.537	Rp 724.125.761	Rp 1.303.417.180	Rp 11.220.435.477
19	Rp 9.733.170.127	Rp 764.534.424	Rp 1.380.020.609	Rp 11.877.725.160
20	Rp 10.292.292.818	Rp 806.335.969	Rp 1.459.295.997	Rp 12.557.924.784

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas, besar pendapatan dari layanan *bunkering*, yang merupakan pengisian bahan bakar untuk kapal, mencapai angka sebesar +/-805 juta. Sedangkan, pendapatan dari SPBU tercatat sebesar +/-Rp215 juta untuk solar subsidi dan +/-Rp249 juta untuk solar non-subsidi. Dengan demikian, total pendapatan keseluruhan dari kedua bisnis ini adalah sebesar +/-Rp1,2 miliar di tahun pertama dan terus bertumbuh hingga tahun ke-20.

b. Proyeksi Pengeluaran

Besar pengeluaran pada bisnis pengisian bahan bakar minyak didasarkan pada beberapa komponen yaitu sebagai berikut:

Tabel 4. 15 Rincian Pengeluaran pada Bisnis Pengisian BBM

No	Item	Cakupan	Asumsi	Sumber
1	Gaji karyawan	Direktur utama; manajer keuangan SDM, dan IT; manajer bisnis pengisian BBM; staf keuangan SDM; staf IT; staf operasional SPBU; staf operasional <i>bunkering</i> ; dan <i>security</i> .	$C_i = A(1+P.N)$	Laporan kajian terdahulu
2	Utility	Biaya air, listrik, telepon/paket bulanan karyawan	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
3	<i>Maintenance</i>	Biaya perawatan mesin <i>bunkering</i> dan SPBU	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
4	Beban Umum dan Administrasi Kantor	Biaya surat-menyurat, biaya alat tulis dan furnitur.	2% dari total pendapatan	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis tim UGM

Adapun perhitungan gaji karyawan keseluruhan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah menggunakan rumus garis upah dengan keterangan sebagai berikut:

Tabel 4. 16 Rumus Gaji Karyawan

Rumus Garis Upah	Term	Nilai	Keterangan
$C_i = A(1+P.N)$	A	Rp3.640.000	UMR Bangka Barat 2024
	P	0,098034409	Laju Kenaikan Upah
	N	4	Jumlah Level Pekerja
	B	Rp5.067.381	UMR Tertinggi (Bekasi 2024)

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan rumus garis-gaji (upah) yaitu $C_i=A(1+P \times N)$ yang digunakan untuk memperkirakan besar gaji untuk karyawan dengan jenjang pekerja yang berbeda (direktur, manajer, admin, supervisor/staf, dan *security*). Dengan menggunakan rumus garis gaji di atas, maka didapat perhitungan gaji karyawan berdasarkan level pekerja adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 17 Perhitungan Estimasi Gaji Karyawan Bisnis Pengisian Bahan Bakar Minyak

Level Pekerja	Jenis Pekerjaan	Jumlah	Gaji Karyawan
4	Direktur Utama	1	Rp 5.067.381
3	Manajer Keuangan, SDM, dan IT	1	Rp 4.710.536
	Manajer Bisnis Pengisian BBM	1	Rp 4.710.536
2	Admin Kantor	1	Rp 4.353.691
	Supervisor Lapangan	4	Rp 17.414.762
1	Staf Keuangan dan SDM	1	Rp 3.996.845
	Staf IT	1	Rp 3.996.845
	Staf Operasional SPBU	8	Rp 31.974.762
	Staf Operasional Bunkering	4	Rp 15.987.381
	Security	4	Rp 15.987.381
	Total	25	Rp 103.132.739

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan estimasi besar beban gaji karyawan yang harus dibayarkan pihak manajemen Pelabuhan Tanjung Ular dalam satu bulan. Diketahui bahwa besar biaya gaji selama satu bulan keseluruhan adalah +/-Rp96 juta yang mencakup dari jenjang direktur, manajer, admin kantor, supervisor, staf, dan *security*. Sehingga besar gaji karyawan dalam satu tahun dikalikan 13 karena diasumsikan ada tunjangan hari raya. Namun terdapat alokasi pembebanan gaji ke 3 lini bisnis untuk gaji direktur utama, manajer keuangan SDM dan IT, staf keuangan SDM, dan staf IT. Adapun besar biaya operasional bisnis pengisian bahan bakar minyak di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 18 Perhitungan Estimasi Pendapatan dan Pengeluaran Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Optimis

Keterangan	1	5	10	15	20
REVENUE	Rp 1.270.498.441	Rp 1.904.366.626	Rp 4.740.869.983	Rp 8.000.564.643	Rp 12.557.924.784
Kapal	Rp 805.803.286	Rp 1.218.616.487	Rp 3.657.930.357	Rp 6.399.811.368	Rp 10.292.292.818
Truk Subsidi	Rp 215.420.083	Rp 308.771.395	Rp 446.425.900	Rp 610.863.150	Rp 806.335.969
Truk Non Subsidi	Rp 249.275.071	Rp 376.978.744	Rp 636.513.727	Rp 989.890.126	Rp 1.459.295.997
Operating Cost	Rp 1.298.318.901	Rp 1.412.520.330	Rp 1.569.500.169	Rp 1.743.925.895	Rp 1.937.736.349
Gaji Karyawan	Rp 1.252.580.957	Rp 1.362.759.231	Rp 1.514.208.892	Rp 1.682.489.845	Rp 1.869.472.630
Maintenance	Rp 11.434.486	Rp 12.440.275	Rp 13.822.819	Rp 15.359.012	Rp 17.065.930
Utility	Rp 11.434.486	Rp 12.440.275	Rp 13.822.819	Rp 15.359.012	Rp 17.065.930
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp 22.868.972	Rp 24.880.550	Rp 27.645.639	Rp 30.718.025	Rp 34.131.859
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp 27.820.461	Rp 491.846.296	Rp 3.171.369.814	Rp 6.256.638.748	Rp 10.620.188.435
Biaya Penyusutan	Rp 372.309.153	Rp 405.057.838	Rp 450.073.767	Rp 500.092.521	Rp 555.670.088
Earning Before Tax	-Rp 400.129.614	Rp 86.788.457	Rp 2.721.296.047	Rp 5.756.546.227	Rp 10.064.518.347
Pajak	Rp -	Rp 19.093.461	Rp 598.685.130	Rp 1.266.440.170	Rp 2.214.194.036
Net Income	-Rp 400.129.614	Rp 67.694.997	Rp 2.122.610.917	Rp 4.490.106.057	Rp 7.850.324.311

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan estimasi besar biaya operasional pada tahun pertama adalah sebesar +/-1,2 miliar dimana diperoleh dari gaji karyawan, biaya *maintenance*, serta biaya umum dan administrasi kantor.

c. Proyeksi Arus Kas Masuk dan Arus Kas Keluar (*Cash In Cash Out*)

Perhitungan keuangan bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular selanjutnya adalah menghitung proyeksi arus kas proyek selama 20 tahun kedepan. Proyeksi arus kas masuk dan arus kas keluar digunakan untuk menghitung arus kas bersih setiap tahunnya, yang kemudian arus kas bersih ini digunakan untuk menghitung kelayakan keuangan dari proyek.

Adapun proyeksi arus kas masuk dan keluar selama umur proyek ditampilkan sebagai berikut:

Tabel 4. 19 Perhitungan Estimasi Arus Kas Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Optimis

Keterangan	0	1	5	10	15	20
Net Income	Rp -	-Rp 400.129.614	Rp 67.694.997	Rp 2.122.610.917	Rp 4.490.106.057	Rp 7.850.324.311
Add back Depretiation	Rp -	Rp 372.309.153	Rp 405.057.838	Rp 450.073.767	Rp 500.092.521	Rp 555.670.088
Operating Cash Flow	Rp -	-Rp 27.820.461	Rp 472.752.835	Rp 2.572.684.684	Rp 4.990.198.578	Rp 8.405.994.399
Tambahan NWC	Rp -	-Rp 1.346.960.000	-Rp 30.562.882	-Rp 33.959.474	-Rp 37.733.546	-Rp 41.927.047
Liquidasi NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Change In CAPEX	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Terminal Cash Flow Land	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Annual Cash Flow	Rp -	-Rp 1.374.780.461	Rp 442.189.954	Rp 2.538.725.209	Rp 4.952.465.033	Rp 8.364.067.352
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 9.825.454.190	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Cash Flow Provek	-Rp 9.825.454.190	-Rp 1.374.780.461	Rp 442.189.954	Rp 2.538.725.209	Rp 4.952.465.033	Rp 8.364.067.352

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar arus kas masuk, arus kas keluar dan arus kas bersih bisnis pengisian bahan bakar minyak. Berdasarkan perhitungan arus kas tersebut, nilai arus kas proyek tahun pertama adalah -Rp1,3 miliar. Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

d. Standar Kelayakan Keuangan

Mengacu pada hasil perhitungan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis pengisian bahan bakar minyak di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 20 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Optimis

Item	Nilai	Standar	Keterangan
Biaya Modal (WACC)	6,87%		
IRR	14,45%	>WACC	Layak
NPV	Rp15.807.635.749	>0	Layak
Payback Period	9,92 year(s)	<umur proyek	Layak
Profitability Index	2,61	>1	Layak

Benefit Cost Ratio	1,92	>1	Layak
--------------------	------	----	-------

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis pengisian bahan bakar minyak di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario optimis ini layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Selama 20 tahun umur proyek, profitabilitas bisnis pengisian BBM telah diukur dengan tiga rasio keuangan, yaitu *Return on Investment* (ROI), *Return on Assets* (ROA), dan *Return on Equity* (ROE). Ketiga indikator ini memberikan gambaran dalam mengelola investasi, memanfaatkan aset, serta menciptakan nilai bagi investor. Hasil perhitungan rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4. 21 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Pengisian BBM Skenario Optimis

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-3,72%	-4,23%	-4,23%
2	-2,66%	-3,03%	-3,03%
3	-1,56%	-1,77%	-1,77%
4	-0,40%	-0,45%	-0,45%
5	0,63%	0,72%	0,72%
6	11,69%	13,30%	13,30%
7	13,62%	15,50%	15,50%
8	15,62%	17,78%	17,78%
9	17,71%	20,16%	20,16%
10	19,89%	22,64%	22,64%
11	29,89%	34,03%	34,03%
12	32,81%	37,36%	37,36%
13	35,84%	40,82%	40,82%
14	38,99%	44,41%	44,41%
15	42,27%	48,15%	48,15%
16	56,44%	64,31%	64,31%
17	60,66%	69,12%	69,12%
18	65,03%	74,12%	74,12%
19	69,57%	79,30%	79,30%
20	74,28%	84,69%	84,69%

Sumber: Analisis Tim UGM

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun-tahun awal, profitabilitas perusahaan tercatat negatif, mencerminkan tantangan operasional dan investasi yang dihadapi selama masa awal bisnis. Namun, mulai tahun ke-

5, rasio profitabilitas seperti ROI, ROA, dan ROE berangsur menjadi positif, mengindikasikan peningkatan kinerja manajemen.

4.2.1.3 Skenario Moderat

a. Proyeksi Pendapatan

Proyeksi pendapatan diasumsikan selama 20 tahun masa umur proyek. Asumsi pendapatan dalam bisnis pendapatan *bunkering* Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 22 Asumsi Pendapatan Bisnis Bunkering pada Skenario Moderat

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan kapal	10% dari jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Persentase Kapal yang melakukan pengisian berdasarkan total kunjungan kapal	5%-15% (5% dari total kunjungan kapal pada 5 tahun pertama, kemudian mengalami kenaikan sebesar 5% pada 5 tahun berikutnya, 2,5% pada 5 tahun berikutnya, dan 2,5% pada 5 tahun terakhir)	Analisis tim UGM
3.	Kapasitas tangki kapal	36.704 liter	https://brncoshipbrokers.com/shipdetails?pid=1767
4.	Persentase pengisian BBM dibandingkan kapasitas tangki	70% dari total kapasitas tangki	Analisis tim UGM
5.	Margin keuntungan dari harga beli	5% dari harga beli	Analisis tim UGM
6.	Harga jual BBM MFO	Rp20.843 kemudian mengalami kenaikan setiap tahunnya dikarenakan inflasi	Harga beli: https://solarindustri.com/berita/harga-solar-industri-01-14-mei-2024/ Setelah ditambah margin keuntungan

Sumber: Analisis tim UGM

Khusus untuk asumsi persentase kapal terhadap total kunjungan kapal yang melakukan pengisian BBM, berdasarkan data yang diberikan kepada tim

peneliti mengenai kegiatan kapal pada Pelabuhan Tanjung Ulang, saat ini belum tercatat terdapat kapal yang melakukan pengisian BBM selama tahun 2024. Terdapat kapal Transco Dara yang dimiliki oleh PT. Pertamina yang melakukan pengisian solar, akan tetapi kapal tersebut merupakan kapal yang dimiliki oleh PT. Pertamina Trans Kontinental yang memiliki bisnis *bunkering* di tengah laut. Dalam hal ini, PT. Pertamina Trans Kontinental juga berlaku sebagai agen BBM Kapal, melalui armada Transco Dara. Atas dasar tersebut, Tim Peneliti mengasumsikan untuk tahun-tahun proyeksi, jumlah kapal yang melakukan pengisian BBM adalah sebesar 5% dari kunjungan kapal berdasarkan potensi aktual yang masih terbatas ini.

Selanjutnya rumus pendapatan bisnis pengisian bahan bakar minyak truk atau SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 23 Asumsi Pendapatan Bisnis SPBU pada Skenario Moderat

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan truk yang mengisi Solar Non-Subsidi	10% dari jumlah truk yang mengangkut barang di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Persentase truk yang melakukan pengisian Solar Non-Subsidi berdasarkan total kunjungan truk	20%-27,5% (20% pada 5 tahun pertama, kemudian mengalami kenaikan sebesar 2,5% setiap 5 tahun berikutnya)	Analisis tim UGM
3.	Kapasitas tangki truk	100 liter	https://yosualogistik.co.id/en/logistik/tangki-truk/
4.	Persentase pengisian Solar Non-Subsidi dibandingkan kapasitas tangki	80% dari total kapasitas tangki truk	Analisis tim UGM
5.	Margin keuntungan Solar Non-Subsidi dari harga beli	4% dari harga beli	Analisis tim UGM
6.	Harga jual Solar Non-Subsidi	Rp14.400 kemudian mengalami kenaikan setiap tahunnya dikarenakan inflasi	https://mypertamina.id/fuels-harga
7.	Persentase truk yang melakukan pengisian Solar Subsidi	60% dari jumlah truk yang mengisi BBM di SPBU Muntok	Analisis tim UGM
8.	Persentase pengisian Solar Subsidi	60% dari total kapasitas tangki truk	Informasi dari Pihak Bangka

	dibandingkan kapasitas tangki		Barat (Maksimal pengisian Solar Subsidi adalah 60 liter)
9.	Margin keuntungan Solar Subsidi dari harga beli	3% dari harga beli	Analisis tim UGM
10.	Harga jual Solar Subsidi	Rp6.800 kemudian mengalami kenaikan setiap tahunnya dikarenakan inflasi	https://mypertamina.id/fuels-harga

Sumber: Analisis tim UGM

Oleh karena itu, besar total pendapatan pada lini bisnis pengisian bahan bakar minyak adalah

$$Y = \text{Gross Margin Kapal} + \text{Gross Margin Truk Subsidi} + \text{Gross Margin Truk Non-Subsidi}$$

Hasil perhitungan pendapatan total bisnis pengisian bahan bakar minyak adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 24 Perhitungan Total Pendapatan Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Moderat

Tahun ke-	Gross Margin Kapal	Gros Margin Truk Subsidi	Gross Margin Truk Non Subsidi	Total Gross Margin
1	Rp 644.642.629	Rp 161.565.062	Rp 199.420.057	Rp 1.005.627.748
2	Rp 722.570.144	Rp 178.102.144	Rp 223.526.916	Rp 1.124.199.204
3	Rp 803.524.902	Rp 195.270.405	Rp 248.570.253	Rp 1.247.365.561
4	Rp 887.600.511	Rp 213.089.231	Rp 274.579.025	Rp 1.375.268.766
5	Rp 974.893.189	Rp 231.578.546	Rp 301.582.996	Rp 1.508.054.731
6	Rp 2.131.003.681	Rp 250.758.830	Rp 370.814.357	Rp 2.752.576.868
7	Rp 2.319.056.241	Rp 270.651.129	Rp 403.537.243	Rp 2.993.244.613
8	Rp 2.514.153.026	Rp 291.277.073	Rp 437.485.888	Rp 3.242.915.988
9	Rp 2.716.508.801	Rp 312.658.891	Rp 472.697.665	Rp 3.501.865.357
10	Rp 2.926.344.286	Rp 334.819.425	Rp 509.210.981	Rp 3.770.374.692
11	Rp 3.929.857.886	Rp 357.782.147	Rp 607.850.340	Rp 4.895.490.373
12	Rp 4.211.709.962	Rp 381.571.177	Rp 651.445.779	Rp 5.244.726.918
13	Rp 4.503.785.999	Rp 406.211.297	Rp 696.622.608	Rp 5.606.619.905
14	Rp 4.806.393.665	Rp 431.727.972	Rp 743.428.416	Rp 5.981.550.053
15	Rp 5.119.849.094	Rp 458.147.363	Rp 791.912.100	Rp 6.369.908.557
16	Rp 6.533.372.534	Rp 485.496.349	Rp 926.336.294	Rp 7.945.205.177
17	Rp 6.936.733.751	Rp 513.802.545	Rp 983.526.992	Rp 8.434.063.288
18	Rp 7.354.314.030	Rp 543.094.320	Rp 1.042.733.744	Rp 8.940.142.094
19	Rp 7.786.536.101	Rp 573.400.818	Rp 1.104.016.487	Rp 9.463.953.407
20	Rp 8.233.834.255	Rp 604.751.976	Rp 1.167.436.798	Rp 10.006.023.029

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas, besar pendapatan dari layanan *bunkering*, yang merupakan pengisian bahan bakar untuk kapal, mencapai angka sebesar +/-644 juta. Sedangkan, pendapatan dari SPBU tercatat sebesar +/-Rp161 juta untuk solar subsidi dan +/-Rp199 juta untuk solar non-subsidi. Dengan demikian, total pendapatan keseluruhan dari kedua bisnis ini adalah sebesar +/-Rp1 miliar dan terus bertumbuh hingga tahun ke-20.

b. Proyeksi Pengeluaran

Besar pengeluaran pada bisnis pengisian bahan bakar minyak didasarkan pada beberapa komponen yaitu sebagai berikut

Tabel 4. 25 Rincian Pengeluaran pada Bisnis Pengisian BBM

No	Item	Cakupan	Asumsi	Sumber
1	Gaji karyawan	Direktur utama; manajer keuangan SDM, dan IT; manajer bisnis pengisian BBM; staf keuangan SDM; staf IT; staf operasional SPBU; staf operasional <i>bunkering</i> ; dan <i>security</i> .	$C_i = A(1+P.N)$	Laporan kajian terdahulu
2	Utility	Biaya air, listrik, telepon/paket bulanan karyawan	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
3	<i>Maintenance</i>	Biaya perawatan mesin <i>bunkering</i> dan SPBU	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
4	Beban Umum dan Administrasi Kantor	Biaya surat-menyurat, biaya alat tulis dan furnitur.	2% dari total pendapatan	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis tim UGM

Adapun besar biaya operasional bisnis pengisian bahan bakar minyak di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 26 Perhitungan Estimasi Pendapatan dan Pengeluaran Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Moderat

Keterangan	1	5	10	15	20
REVENUE	Rp 1.005.627.748	Rp 1.508.054.731	Rp 3.770.374.692	Rp 6.369.908.557	Rp 10.006.023.029
Kapal	Rp 644.642.629	Rp 974.893.189	Rp 2.926.344.286	Rp 5.119.849.094	Rp 8.233.834.255
Truk Subsidi	Rp 161.565.062	Rp 231.578.546	Rp 334.819.425	Rp 458.147.363	Rp 604.751.976
Truk Non Subsidi	Rp 199.420.057	Rp 301.582.996	Rp 509.210.981	Rp 791.912.100	Rp 1.167.436.798
Operating Cost	Rp 1.288.783.556	Rp 1.402.146.247	Rp 1.557.973.167	Rp 1.731.117.844	Rp 1.923.504.880
Gaji Karyawan	Rp 1.252.580.957	Rp 1.362.759.231	Rp 1.514.208.892	Rp 1.682.489.845	Rp 1.869.472.630
Maintenance	Rp 9.050.650	Rp 9.846.754	Rp 10.941.069	Rp 12.157.000	Rp 13.508.063
Utility	Rp 9.050.650	Rp 9.846.754	Rp 10.941.069	Rp 12.157.000	Rp 13.508.063
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp 18.101.299	Rp 19.693.508	Rp 21.882.137	Rp 24.313.999	Rp 27.016.125
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp 283.155.808	Rp 105.908.484	Rp 2.212.401.525	Rp 4.638.790.713	Rp 8.082.518.149
Biaya Penyusutan	Rp 372.309.153	Rp 405.057.838	Rp 450.073.767	Rp 500.092.521	Rp 555.670.088
Earning Before Tax	-Rp 655.464.961	-Rp 299.149.354	Rp 1.762.327.758	Rp 4.138.698.192	Rp 7.526.848.060
Pajak	Rp -	Rp -	Rp 387.712.107	Rp 910.513.602	Rp 1.655.906.573
Net Income	-Rp 655.464.961	-Rp 299.149.354	Rp 1.374.615.651	Rp 3.228.184.590	Rp 5.870.941.487

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar biaya operasional pada tahun pertama adalah sebesar +/-1,2 miliar dimana diperoleh dari gaji karyawan, biaya *maintenance*, serta biaya umum dan administrasi kantor.

c. Proyeksi Arus Kas Masuk dan Arus Kas Keluar (*Cash In Cash Out*)

Perhitungan keuangan bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular selanjutnya adalah menghitung proyeksi arus kas proyek selama 20 tahun kedepan. Proyeksi arus kas masuk dan arus kas keluar digunakan untuk menghitung arus kas bersih setiap tahunnya, yang kemudian arus kas bersih ini digunakan untuk menghitung kelayakan keuangan dari proyek.

Adapun proyeksi arus kas masuk dan keluar selama umur proyek ditampilkan sebagai berikut:

Tabel 4. 27 Perhitungan Proyeksi Arus Kas Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Moderat

Keterangan	0	1	5	10	15	20
Net Income	Rp -	-Rp 655.464.961	-Rp 299.149.354	Rp 1.374.615.651	Rp 3.228.184.590	Rp 5.870.941.487
Add back Depretiation	Rp -	Rp 372.309.153	Rp 405.057.838	Rp 450.073.767	Rp 500.092.521	Rp 555.670.088
Operating Cash Flow	Rp -	-Rp 283.155.808	Rp 105.908.484	Rp 1.824.689.418	Rp 3.728.277.111	Rp 6.426.611.575
Tambahan NWC	Rp -	-Rp 1.346.960.000	-Rp 30.562.882	-Rp 33.959.474	-Rp 37.733.546	-Rp 41.927.047
Liquidasi NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Change In CAPEX	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Terminal Cash Flow Land	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Annual Cash Flow	Rp -	-Rp 1.630.115.808	Rp 75.345.603	Rp 1.790.729.944	Rp 3.690.543.565	Rp 6.384.684.528
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 9.825.454.190	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Cash Flow Proyek	-Rp 9.825.454.190	-Rp 1.630.115.808	Rp 75.345.603	Rp 1.790.729.944	Rp 3.690.543.565	Rp 6.384.684.528

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar arus kas masuk, arus kas keluar dan arus kas bersih bisnis pengisian bahan bakar minyak. Berdasarkan perhitungan arus kas tersebut, nilai arus kas proyek tahun pertama adalah -Rp1,6 miliar.

Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

d. Standar Kelayakan Keuangan

Mengacu pada hasil perhitungan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis pengisian bahan bakar minyak di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 28 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Moderat

Item	Nilai	Standar	Keterangan
Biaya Modal (WACC)	6,87%		
IRR	10,89%	>WACC	Layak
NPV	Rp7.634.796.913	>0	Layak
Payback Period	11,67 year(s)	<umur proyek	Layak
Profitability Index	1,78	>1	Layak
Benefit Cost Ratio	1,53	>1	Layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis pengisian bahan bakar minyak di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario moderat ini layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Selama 20 tahun umur proyek, profitabilitas bisnis pengisian BBM telah diukur dengan tiga rasio keuangan, yaitu *Return on Investment* (ROI), *Return on Assets* (ROA), dan *Return on Equity* (ROE). Ketiga indikator ini memberikan gambaran dalam mengelola investasi, memanfaatkan aset, serta menciptakan nilai bagi investor. Hasil perhitungan rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4. 29 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Pengisian BBM Skenario Moderat

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-6,10%	-6,93%	-6,93%
2	-5,33%	-6,06%	-6,06%
3	-4,52%	-5,14%	-5,14%
4	-3,68%	-4,18%	-4,18%
5	-2,79%	-3,18%	-3,18%
6	6,61%	7,52%	7,52%
7	8,08%	9,19%	9,19%
8	9,62%	10,94%	10,94%
9	11,22%	12,76%	12,76%
10	12,89%	14,66%	14,66%
11	20,83%	23,69%	23,69%
12	23,08%	26,26%	26,26%
13	25,43%	28,94%	28,94%
14	27,87%	31,72%	31,72%
15	30,41%	34,62%	34,62%
16	41,68%	47,45%	47,45%
17	44,97%	51,20%	51,20%
18	48,38%	55,09%	55,09%
19	51,92%	59,13%	59,13%
20	55,60%	63,33%	63,33%

Sumber: Analisis tim UGM

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun-tahun awal, profitabilitas perusahaan tercatat negatif, mencerminkan tantangan operasional dan investasi yang dihadapi selama masa awal bisnis. Namun, mulai tahun ke-6, rasio profitabilitas seperti ROI, ROA, dan ROE berangsur menjadi positif, mengindikasikan peningkatan kinerja manajemen.

4.2.1.4 Skenario Pesimis

Proyeksi Pendapatan

Proyeksi pendapatan diasumsikan selama 20 tahun masa umur proyek. Asumsi pendapatan dalam bisnis pendapatan *bunkering* Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 30 Asumsi Pendapatan Bisnis Bunkering pada Skenario Pesimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan kapal	7,5% dari jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Persentase Kapal yang melakukan	5%-15% (5% dari total kunjungan kapal pada 5	Analisis tim UGM

	pengisian berdasarkan total kunjungan kapal	tahun pertama, kemudian mengalami kenaikan sebesar 5% pada 5 tahun berikutnya, 2,5% pada 5 tahun berikutnya, dan 2,5% pada 5 tahun terakhir)	
3.	Kapasitas tangki kapal	36.704 liter	https://brconcoshipbrokers.com/shipdetails?pid=1767
4.	Persentase pengisian BBM dibandingkan kapasitas tangki	70% dari total kapasitas tangki	Analisis tim UGM
5.	Marginal keuntungan dari harga beli	5% dari harga beli	Analisis tim UGM
6.	Harga jual BBM MFO	Rp20.843 kemudian mengalami kenaikan setiap tahunnya dikarenakan inflasi	Harga beli: https://solarindustri.com/berita/harga-solar-industri-01-14-mei-2024/ Setelah ditambah margin keuntungan

Sumber: Analisis tim UGM

Khusus untuk asumsi persentase kapal terhadap total kunjungan kapal yang melakukan pengisian BBM, berdasarkan data yang diberikan kepada tim peneliti mengenai kegiatan kapal pada Pelabuhan Tanjung Ulang, saat ini belum tercatat terdapat kapal yang melakukan pengisian BBM selama tahun 2024. Terdapat kapal Transco Dara yang dimiliki oleh PT. Pertamina yang melakukan pengisian solar, akan tetapi kapal tersebut merupakan kapal yang dimiliki oleh PT. Pertamina Trans Kontinental yang memiliki bisnis *bunkering* di tengah laut. Dalam hal ini, PT. Pertamina Trans Kontinental juga berlaku sebagai agen BBM Kapal, melalui armada Transco Dara. Atas dasar tersebut, Tim Peneliti mengasumsikan untuk tahun-tahun proyeksi, jumlah kapal yang melakukan pengisian BBM adalah sebesar 5% dari kunjungan kapal berdasarkan potensi aktual yang masih terbatas ini.

Selanjutnya rumus pendapatan bisnis pengisian bahan bakar minyak truk atau SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 31 Asumsi Pendapatan Bisnis SPBU pada Skenario Pesimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan truk yang mengisi Solar Non-Subsidi	7,5% dari jumlah truk yang mengangkut barang di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Persentase truk yang melakukan pengisian Solar Non-Subsidi berdasarkan total kunjungan truk	20%-27,5% (20% pada 5 tahun pertama, kemudian mengalami kenaikan sebesar 2,5% setiap 5 tahun berikutnya)	Analisis tim UGM
3.	Kapasitas tangki truk	100 liter	https://yosualogistik.co.id/en/logistik/tangki-truk/
4.	Persentase pengisian Solar Non-Subsidi dibandingkan kapasitas tangki	80% dari total kapasitas tangki truk	Analisis tim UGM
5.	Margin keuntungan Solar Non-Subsidi dari harga beli	4% dari harga beli	Analisis tim UGM
6.	Harga jual Solar Non-Subsidi	Rp14.400 kemudian mengalami kenaikan setiap tahunnya dikarenakan inflasi	https://mypertamina.id/fuels-harga
7.	Persentase truk yang melakukan pengisian Solar Subsidi	40% dari jumlah truk yang mengisi BBM di SPBU Muntok	Analisis tim UGM
8.	Persentase pengisian Solar Subsidi dibandingkan kapasitas tangki	60% dari total kapasitas tangki truk	Informasi dari Pihak Bangka Barat (Maksimal pengisian Solar Subsidi adalah 60 liter)
9.	Margin keuntungan Solar Subsidi dari harga beli	3% dari harga beli	Analisis tim UGM
10.	Harga jual Solar Subsidi	Rp6.800 kemudian mengalami kenaikan setiap tahunnya dikarenakan inflasi	https://mypertamina.id/fuels-harga

Sumber: Analisis tim UGM

Oleh karena itu, besar total pendapatan pada lini bisnis pengisian bahan bakar minyak adalah

$$Y = \text{Gross Margin Kapal} + \text{Gross Margin Truk Subsidi} + \text{Gross Margin Truk Non-Subsidi}$$

Hasil perhitungan pendapatan total bisnis pengisian bahan bakar minyak adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 32 Perhitungan Estimasi Total Pendapatan Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Pesimis

Tahun ke-	Gross Margin Kapal	Gros Margin Truk Subsidi	Gross Margin Truk Non Subsidi	Total Gross Margin
1	Rp 483.481.972	Rp 107.710.042	Rp 149.565.043	Rp 740.757.056
2	Rp 541.927.608	Rp 118.734.763	Rp 167.645.187	Rp 828.307.558
3	Rp 602.643.677	Rp 130.180.270	Rp 186.427.690	Rp 919.251.637
4	Rp 665.700.383	Rp 142.059.487	Rp 205.934.268	Rp 1.013.694.139
5	Rp 731.169.892	Rp 154.385.697	Rp 226.187.247	Rp 1.111.742.836
6	Rp 1.598.252.761	Rp 167.172.553	Rp 278.110.768	Rp 2.043.536.082
7	Rp 1.739.292.181	Rp 180.434.086	Rp 302.652.932	Rp 2.222.379.199
8	Rp 1.885.614.769	Rp 194.184.716	Rp 328.114.416	Rp 2.407.913.901
9	Rp 2.037.381.601	Rp 208.439.261	Rp 354.523.249	Rp 2.600.344.110
10	Rp 2.194.758.214	Rp 223.212.950	Rp 381.908.236	Rp 2.799.879.400
11	Rp 2.947.393.415	Rp 238.521.431	Rp 455.887.755	Rp 3.641.802.601
12	Rp 3.158.782.472	Rp 254.380.785	Rp 488.584.334	Rp 3.901.747.591
13	Rp 3.377.839.499	Rp 270.807.532	Rp 522.466.956	Rp 4.171.113.987
14	Rp 3.604.795.249	Rp 287.818.648	Rp 557.571.312	Rp 4.450.185.208
15	Rp 3.839.886.821	Rp 305.431.575	Rp 593.934.075	Rp 4.739.252.471
16	Rp 4.900.029.401	Rp 323.664.233	Rp 694.752.221	Rp 5.918.445.854
17	Rp 5.202.550.313	Rp 342.535.030	Rp 737.645.244	Rp 6.282.730.587
18	Rp 5.515.735.522	Rp 362.062.880	Rp 782.050.308	Rp 6.659.848.710
19	Rp 5.839.902.076	Rp 382.267.212	Rp 828.012.365	Rp 7.050.181.654
20	Rp 6.175.375.691	Rp 403.167.984	Rp 875.577.598	Rp 7.454.121.273

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas, besar pendapatan dari layanan *bunkering*, yang merupakan pengisian bahan bakar untuk kapal, mencapai angka sebesar +/-483 juta. Sedangkan, pendapatan dari SPBU tercatat sebesar +/-Rp107 juta untuk solar subsidi dan +/-Rp149 juta untuk solar non-subsidi. Dengan demikian, total pendapatan keseluruhan dari kedua bisnis ini adalah sebesar +/-Rp740 juta dan terus bertumbuh hingga tahun ke-20.

b. Proyeksi Pengeluaran

Besar pengeluaran pada bisnis pengisian bahan bakar minyak didasarkan pada beberapa komponen yaitu sebagai berikut:

Tabel 4. 33 Rincian Pengeluaran pada Bisnis Pengisian BBM

No	Item	Cakupan	Asumsi	Sumber
1	Gaji karyawan	Direktur utama; manajer keuangan SDM, dan IT; manajer bisnis pengisian BBM; staf keuangan SDM; staf IT; staf operasional SPBU; staf operasional <i>bunkering</i> ; dan <i>security</i> .	$C_i = A(1+P.N)$	Laporan kajian terdahulu
2	Utility	Biaya air, listrik, telepon/paket bulanan karyawan	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
3	<i>Maintenance</i>	Biaya perawatan mesin <i>bunkering</i> dan SPBU	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
4	Beban Umum dan Administrasi Kantor	Biaya surat-menyurat, biaya alat tulis dan furnitur.	2% dari total pendapatan	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis tim UGM

Adapun besar biaya operasional bisnis pengisian bahan bakar minyak di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 34 Perhitungan Estimasi Pendapatan dan Pengeluaran Bisnis
Pengisian Bahan Minyak Skenario Pesimis

Keterangan	1	5	10	15	20
REVENUE	Rp 740.757.056	Rp 1.111.742.836	Rp 2.799.879.400	Rp 4.739.252.471	Rp 7.454.121.273
Kapal	Rp 483.481.972	Rp 731.169.892	Rp 2.194.758.214	Rp 3.839.886.821	Rp 6.175.375.691
Truk Subsidi	Rp 107.710.042	Rp 154.385.697	Rp 223.212.950	Rp 305.431.575	Rp 403.167.984
Truk Non Subsidi	Rp 149.565.043	Rp 226.187.247	Rp 381.908.236	Rp 593.934.075	Rp 875.577.598
Operating Cost	Rp 1.279.248.211	Rp 1.391.772.164	Rp 1.546.446.164	Rp 1.718.309.793	Rp 1.909.273.412
Gaji Karyawan	Rp 1.252.580.957	Rp 1.362.759.231	Rp 1.514.208.892	Rp 1.682.489.845	Rp 1.869.472.630
Maintenance	Rp 6.666.814	Rp 7.253.233	Rp 8.059.318	Rp 8.954.987	Rp 9.950.195
Utility	Rp 6.666.814	Rp 7.253.233	Rp 8.059.318	Rp 8.954.987	Rp 9.950.195
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp 13.333.627	Rp 14.506.466	Rp 16.118.636	Rp 17.909.974	Rp 19.900.391
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp 538.491.155	-Rp 280.029.327	Rp 1.253.433.236	Rp 3.020.942.678	Rp 5.544.847.862
Biaya Penyusutan	Rp 372.309.153	Rp 405.057.838	Rp 450.073.767	Rp 500.092.521	Rp 555.670.088
Earning Before Tax	-Rp 910.800.308	-Rp 685.087.166	Rp 803.359.469	Rp 2.520.850.157	Rp 4.989.177.773
Pajak	Rp -	Rp -	Rp 176.739.083	Rp 554.587.035	Rp 1.097.619.110
Net Income	-Rp 910.800.308	-Rp 685.087.166	Rp 626.620.386	Rp 1.966.263.123	Rp 3.891.558.663

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar biaya operasional pada tahun pertama adalah sebesar +/-1,2 miliar dimana diperoleh dari gaji karyawan, biaya *maintenance*, serta biaya umum dan administrasi kantor.

c. Proyeksi Arus Kas Masuk dan Arus Kas Keluar (*Cash In Cash Out*)

Perhitungan keuangan bisnis SPBU Pelabuhan Tanjung Ular selanjutnya adalah menghitung proyeksi arus kas proyek selama 20 tahun kedepan. Proyeksi arus kas masuk dan arus kas keluar digunakan untuk menghitung arus kas bersih setiap tahunnya, yang kemudian arus kas bersih ini digunakan untuk menghitung kelayakan keuangan dari proyek.

Adapun proyeksi arus kas masuk dan keluar selama umur proyek ditampilkan sebagai berikut:

Tabel 4. 35 Perhitungan Estimasi Arus Kas Bisnis Pengisian Bahan Minyak
Skenario Pesimis

Keterangan	0	1	5	10	15	20
Net Income	Rp -	-Rp 910.800.308	-Rp 685.087.166	Rp 626.620.386	Rp 1.966.263.123	Rp 3.891.558.663
Add back Depretiation	Rp -	Rp 372.309.153	Rp 405.057.838	Rp 450.073.767	Rp 500.092.521	Rp 555.670.088
Operating Cash Flow	Rp -	-Rp 538.491.155	-Rp 280.029.327	Rp 1.076.694.153	Rp 2.466.355.644	Rp 4.447.228.752
Tambahan NWC	Rp -	-Rp 1.346.960.000	-Rp 30.562.882	-Rp 33.959.474	-Rp 37.733.546	-Rp 41.927.047
Liquidasi NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Change In CAPEX	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Terminal Cash Flow Land	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Annual Cash Flow	Rp -	-Rp 1.885.451.155	-Rp 310.592.209	Rp 1.042.734.679	Rp 2.428.622.098	Rp 4.405.301.705
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 9.825.454.190	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Cash Flow Proyek	-Rp 9.825.454.190	-Rp 1.885.451.155	-Rp 310.592.209	Rp 1.042.734.679	Rp 2.428.622.098	Rp 4.405.301.705

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar arus kas masuk, arus kas keluar dan arus kas bersih bisnis pengisian bahan bakar minyak. Berdasarkan perhitungan arus kas tersebut, nilai arus kas proyek tahun pertama adalah -Rp1,8 miliar.

Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

d. Standar Kelayakan Keuangan

Mengacu pada hasil perhitungan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis pengisian bahan bakar minyak di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 36 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Pengisian Bahan Minyak Skenario Pesimis

Item	Nilai	Standar	Keterangan
Biaya Modal (WACC)	6,87%		
IRR	6,54%	>WACC	Tidak layak
NPV	-Rp551.740.091	>0	Tidak layak
Payback Period	14,66 year(s)	<umur proyek	Tidak layak
Profitability Index	0,94	>1	Tidak layak
Benefit Cost Ratio	1,14	>1	Layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis pengisian bahan bakar minyak di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario pesimis ini tidak layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan tidak memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, dan *Profitability Index*.

Selama 20 tahun umur proyek, profitabilitas bisnis pengisian BBM telah diukur dengan tiga rasio keuangan, yaitu *Return on Investment* (ROI), *Return on Assets* (ROA), dan *Return on Equity* (ROE). Ketiga indikator ini memberikan gambaran dalam mengelola investasi, memanfaatkan aset, serta menciptakan nilai bagi investor. Hasil perhitungan rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4. 37 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Pengisian BBM Skenario Pesimis

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-8,49%	-9,63%	-9,63%
2	-8,00%	-9,09%	-9,09%
3	-7,50%	-8,51%	-8,51%
4	-6,96%	-7,91%	-7,91%
5	-6,40%	-7,27%	-7,27%
6	1,52%	1,73%	1,73%
7	2,54%	2,89%	2,89%
8	3,61%	4,10%	4,10%
9	4,72%	5,36%	5,36%
10	5,88%	6,68%	6,68%
11	11,74%	13,35%	13,35%
12	13,34%	15,17%	15,17%
13	15,01%	17,06%	17,06%
14	16,74%	19,03%	19,03%
15	18,54%	21,09%	21,09%
16	26,89%	30,59%	30,59%
17	29,25%	33,27%	33,27%
18	31,70%	36,06%	36,06%
19	34,25%	38,97%	38,97%
20	36,89%	41,98%	41,98%

Sumber: Analisis tim UGM

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun-tahun awal, profitabilitas perusahaan tercatat negatif, mencerminkan tantangan operasional dan investasi yang dihadapi selama masa awal bisnis. Namun, mulai tahun ke-6, rasio profitabilitas seperti ROI, ROA, dan ROE berangsur menjadi positif, mengindikasikan peningkatan kinerja manajemen.

4.2.2 Bisnis Air Bersih

Selain bahan bakar, kapal juga membutuhkan air bersih dalam beroperasi di laut bebas. Kebutuhan air bersih menjadi sangat penting dimana kapal yang notabene berada di laut hanya mampu bersandar di pelabuhan sehingga bisnis air bersih di area pelabuhan memiliki manfaat dan efisiensi yang besar dalam menjangkau kebutuhan kapal. Berdasarkan laporan konsultan sebelumnya, dijelaskan bahwa bisnis air bersih yang akan dijalankan oleh BUMD akan mendapatkan *supply* air bersih dari PDAM setempat di Kabupaten Bangka Barat.

Berdasarkan informasi dari PDAM Kabupaten Bangka Barat, biaya tarif air bersih yang dibebankan kepada pihak Pelabuhan Tanjung Ular sebagai pemilik bisnis air bersih untuk kapal yang berlabuh adalah sebesar Rp62.500 per meter kubik (m^3). Sedangkan untuk harga jual air bersih, menurut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah Rp100.000 per meter kubik (m^3). Harga air bersih mengalami kenaikan setiap tahunnya karena dipengaruhi oleh inflasi.

4.2.2.1 Proyeksi Kebutuhan Modal Investasi (CAPEX)

Capex atau *capital expenditure* adalah biaya investasi awal yang harus dikeluarkan dalam membangun suatu bisnis baru. Item-item dalam CAPEX didasarkan pada referensi yang didapat dari sumber data sekunder. Tanah diasumsikan sudah merupakan milik Pemerintah Daerah yang akan disertakan sebagai penyertaan modal pendirian BUMD, sehingga tidak disertakan dalam perhitungan CAPEX maupun sewa tanah. Telah dilakukan perhitungan finansial modal investasi awal untuk lini bisnis air bersih yang akan dibangun di Pelabuhan Tanjung Ular.

Adapun besar modal investasi awal (CAPEX) bagi lini bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular untuk ketiga skenario (optimis, moderat, pesimis) adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 38 Modal Investasi Awal Bisnis Air Bersih Untuk Ketiga Skenario

Jenis Aktiva	Jumlah	Satuan	Harga Satuan	Total Biaya
Truk Tangki Air Bersih 10000 liter	1	liter	Rp 819.000.000	Rp 819.000.000
Tangki air pendam (40000 liter)	1	liter	Rp 96.000.000	Rp 96.000.000
Pipes 3"	40	pieces	Rp 220.000	Rp 8.800.000
Pipes 2,5"	4	pieces	Rp 110.000	Rp 440.000
Plastic Hose	2	pieces	Rp 360.000	Rp 720.000
Glue	20	pieces	Rp 15.000	Rp 300.000
APAR	1	unit	Rp 1.500.000	Rp 1.500.000
Instalasi Listrik	1		Rp 120.000.000	Rp 120.000.000
Land clearing dan persiapan lahan	100	m2	Rp 60.888	Rp 6.088.800
Konstruksi	100	m2	Rp 2.000.000	Rp 200.000.000
Izin Pemda	1			Rp 10.000.000
Total				Rp 1.262.848.800

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas besar CAPEX pada lini bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah +/-Rp1,2 miliar dengan asumsi luas lahan yang digunakan dalam perhitungan adalah 100m².

4.2.2.2 Skenario Optimis

a. Proyeksi Pendapatan

Asumsi pendapatan pada lini bisnis air bersih selama umur proyek yaitu 20 tahun dengan didasarkan pada hal-hal berikut:

Tabel 4. 39 Dasar Asumsi Perhitungan Pendapatan Bisnis Air Bersih Skenario Optimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan kapal	12,5% dari jumlah truk yang mengangkut barang di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Persentase kapal yang melakukan pengisian air bersih berdasarkan total kunjungan kapal	15%-30% (15% pada 5 tahun pertama, dan naik 5% pada setiap 5 tahun berikutnya)	Analisis tim UGM
3.	Kebutuhan air tahunan (liter/kapal)	100.000 liter atau 100 m ³	Laporan analisis terdahulu
4.	Harga jual air bersih	Rp100.000	KSOP

Sumber: Analisis Tim UGM

Adapun perhitungan untuk pendapatan bisnis air bersih didasarkan pada rumus berikut:

$$Y = \text{Kapal yang melakukan pengisian} \times \text{Kebutuhan air} \times \text{Harga jual}$$

Berdasarkan asumsi diatas maka besar pendapatan bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 40 Perhitungan Estimasi Pendapatan Bisnis Air Bersih Skenario Optimis

Tahun Ke-	Revenue
1	Rp 948.000.000
2	Rp1.062.598.819
3	Rp1.181.649.449
4	Rp1.305.289.546
5	Rp1.433.660.608
6	Rp2.089.210.774
7	Rp2.273.575.278
8	Rp2.464.845.855
9	Rp2.663.233.061
10	Rp2.868.953.285
11	Rp3.852.786.136
12	Rp4.129.110.574
13	Rp4.415.458.462
14	Rp4.712.131.434
15	Rp5.019.439.425
16	Rp6.405.241.067
17	Rp6.800.691.627
18	Rp7.210.082.388
19	Rp7.633.827.789
20	Rp8.072.353.602

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan di atas, maka besar pendapatan tahun pertama adalah sebesar +/-Rp948 juta dengan asumsi kapal melakukan pengisian ulang air bersih sebanyak 100m3 dengan harga jual Rp100.000 per m3.

b. Proyeksi Pengeluaran

Perhitungan selanjutnya adalah menghitung biaya operasional bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun komponen biaya operasional bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 41 Rincian Komponen Pengeluaran Bisnis Air Bersih Skenario Optimis

No	Item	Cakupan	Asumsi	Sumber
1	Gaji karyawan	Direktur utama; manajer keuangan SDM, dan IT; manajer bisnis	$C_i = A(1+P.N)$	Laporan kajian terdahulu

		pengisian BBM; staf keuangan SDM; staf IT; staf operasional SPBU; staf operasional <i>bunkering</i> ; dan <i>security</i> .		
2	Biaya isi ulang air bersih	Biaya perolehan air bersih	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
3	<i>Maintenance</i>	Biaya perawatan tangki air bersih	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
4	<i>Utility</i>	Biaya listrik dan operasional lainnya	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis Tim UGM

Adapun perhitungan gaji karyawan keseluruhan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah menggunakan rumus garis upah dengan keterangan sebagai berikut:

Tabel 4. 42 Rumus Gaji Karyawan

Rumus Garis Upah	Term	Nilai	Keterangan
$C_i = A (1+P.N)$	A	Rp3.640.000	UMR Bangka Barat 2024
	P	0,098034409	Laju Kenaikan Upah
	N	4	Jumlah Level Pekerja
	B	Rp5.067.381	UMR Tertinggi (Bekasi 2024)

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan rumus garis gaji (upah) yaitu $C_i=A(1+P \times N)$ yang digunakan untuk memperkirakan besar gaji untuk karyawan dengan jenjang pekerja yang berbeda (direktur, manajer, admin, *supervisor*, staf, dan *security*). Dengan menggunakan rumus garis gaji di atas, maka didapat perhitungan gaji karyawan berdasarkan level pekerja adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 43 Perhitungan Gaji Karyawan Bisnis Air Bersih

Level Pekerja	Jenis Pekerjaan	Jumlah	Gaji Karyawan
4	Direktur Utama	1	Rp5.067.381
3	Manajer Keuangan, SDM, dan IT	1	Rp4.710.536
	Manajer Bisnis Air Bersih	1	Rp4.710.536
2	Supervisor Lapangan	1	Rp4.353.691
1	Staf Keuangan dan SDM	1	Rp3.996.845
	Staf IT	1	Rp3.996.845
	Staf Operasional air bersih	5	Rp19.984.226
	Total	11	Rp46.820.060

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar beban gaji karyawan yang harus dibayarkan pihak manajemen Pelabuhan Tanjung Ular dalam satu bulan untuk bisnis air bersih. Diketahui bahwa besar biaya gaji selama satu bulan keseluruhan adalah +/-Rp34 juta. Sehingga besar gaji karyawan dalam satu tahun dikalikan 13 karena diasumsikan ada tunjangan hari raya. Biaya gaji untuk direktur utama, manajer keuangan SDM dan IT, Staf keuangan SDM, dan staf IT dibebankan sama rata untuk semua lini bisnis.

Adapun rincian biaya operasional bisnis pengisian air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 44 Perhitungan Estimasi Pendapatan dan Pengeluaran Bisnis Air Bersih Skenario Optimis

Keterangan	Year 1	Year 5	Year 10	Year 15	Year 20
REVENUE	Rp 948.000.000	Rp 1.433.660.608	Rp 2.868.953.285	Rp 5.019.439.425	Rp 8.072.353.602
COGS	Rp 601.032.000	Rp 905.320.363	Rp 1.803.409.891	Rp 3.148.609.980	Rp 5.057.954.981
Biaya Isi Ulang Air Bersih	Rp 592.500.000	Rp 896.037.880	Rp 1.793.095.803	Rp 3.137.149.640	Rp 5.045.221.001
Maintenance	Rp 8.532.000	Rp 9.282.483	Rp 10.314.088	Rp 11.460.340	Rp 12.733.980
Operating Cost	Rp 463.172.181	Rp 503.913.269	Rp 559.915.453	Rp 622.141.416	Rp 691.282.834
Gaji Karyawan	Rp 454.640.181	Rp 494.630.786	Rp 549.601.365	Rp 610.681.076	Rp 678.548.855
Utility	Rp 8.532.000	Rp 9.282.483	Rp 10.314.088	Rp 11.460.340	Rp 12.733.980
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp 116.204.181	Rp 24.426.976	Rp 505.627.941	Rp 1.248.688.029	Rp 2.323.115.786
Biaya Penyusutan	Rp 60.542.000	Rp 65.867.335	Rp 73.187.473	Rp 81.321.131	Rp 90.358.720
Earning Before Tax	-Rp 176.746.181	-Rp 41.440.359	Rp 432.440.468	Rp 1.167.366.897	Rp 2.232.757.067
Pajak	Rp -	Rp -	Rp 95.136.903	Rp 256.820.717	Rp 491.206.555
Net Income	-Rp 176.746.181	-Rp 41.440.359	Rp 337.303.565	Rp 910.546.180	Rp 1.741.550.512

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukan besar biaya operasional bisnis air bersih, yaitu sebesar +/-Rp1 miliar dimana diperoleh dari biaya isi ulang air bersih sebesar +/-Rp592 juta, serta biaya *maintenance*, gaji karyawan dan biaya utilitas sebesar +/-Rp471 juta.

c. Proyeksi Arus Kas Masuk dan Arus Kas Keluar (*Cash In Cash Out*)

Perhitungan keuangan bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular selanjutnya adalah menghitung proyeksi arus kas proyek selama 20 tahun kedepan. Proyeksi arus kas masuk dan arus kas keluar digunakan untuk menghitung arus kas bersih setiap tahunnya, yang kemudian arus kas bersih ini digunakan untuk menghitung kelayakan keuangan dari proyek.

Adapun proyeksi arus kas masuk dan keluar selama umur proyek ditampilkan sebagai berikut:

Tabel 4. 45 Perhitungan Estimasi Arus Kas Bisnis Air Bersih Skenario Optimis

Keterangan	0	1	5	10	15	20
Net Income		-Rp 176.746.181	-Rp 41.440.359	Rp 337.303.565	Rp 910.546.180	Rp 1.626.204.217
Add back Depretiation		Rp 60.542.000	Rp 65.867.335	Rp 73.187.473	Rp 81.321.131	Rp 88.474.219
Operating Cash Flow		-Rp 116.204.181	Rp 24.426.976	Rp 410.491.038	Rp 991.867.311	Rp 1.714.678.437
Tambahan NWC		-Rp 2.500.000	-Rp 56.726	-Rp 63.030	-Rp 70.035	-Rp 76.195
Liquidasi NWC						
Change In CAPEX						
Terminal Cash Flow Land						
Annual Cash Flow		-Rp 113.704.181	Rp 24.483.702	Rp 410.554.068	Rp 991.937.346	Rp 1.714.754.631
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 1.262.848.800					
Cash Flow Proyek	-Rp 1.262.848.800	-Rp 113.704.181	Rp 24.483.702	Rp 410.554.068	Rp 991.937.346	Rp 1.714.754.631

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar arus kas masuk, arus kas keluar dan arus kas bersih bisnis air bersih. Berdasarkan perhitungan arus kas tersebut, nilai arus kas proyek tahun pertama adalah +/-Rp113 juta. Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

d. Standar Kelayakan Keuangan

Mengacu pada hasil laporan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis air bersih adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 46 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Air Bersih Skenario Optimis

Item	Nilai	Standar	Keterangan
WACC	6,87%		
IRR	17,03%	>WACC	Layak
NPV	Rp3.597.734.703	>0	Layak
Payback Period	9,85 year(s)	<umur proyek	Layak
Profitability Index	3,85	>1	Layak
Benefit Cost Ratio	1,18	>1	Layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis pengisian air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario optimis ini layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan tidak memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Selama 20 tahun umur proyek, profitabilitas bisnis air bersih telah diukur dengan tiga rasio keuangan, yaitu *Return on Investment (ROI)*, *Return on Assets (ROA)*, dan *Return on Equity (ROE)*. Ketiga indikator ini memberikan gambaran dalam mengelola investasi, memanfaatkan aset, serta menciptakan nilai bagi investor. Hasil perhitungan rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4. 47 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Air Bersih Skenario Optimis

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-9,80%	-14,70%	-14,70%
2	-8,05%	-12,08%	-12,08%
3	-6,22%	-9,34%	-9,34%
4	-4,31%	-6,47%	-6,47%
5	-2,30%	-3,46%	-3,46%
6	8,34%	12,53%	12,53%
7	10,80%	16,24%	16,24%
8	13,37%	20,11%	20,11%
9	16,05%	24,14%	24,14%
10	18,84%	28,35%	28,35%
11	34,34%	51,71%	51,71%
12	38,28%	57,67%	57,67%
13	42,38%	63,88%	63,88%
14	46,65%	70,34%	70,34%
15	51,08%	77,07%	77,07%
16	73,23%	110,53%	110,53%
17	79,12%	119,48%	119,48%
18	85,24%	128,79%	128,79%
19	91,60%	138,47%	138,47%
20	98,20%	148,53%	148,53%

Sumber: Analisis tim UGM

Tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun-tahun awal, profitabilitas bisnis air pada skenario optimis tercatat negatif, mencerminkan tantangan operasional dan investasi yang dihadapi selama masa awal bisnis. Namun, mulai tahun ke-6, rasio profitabilitas seperti ROI, ROA, dan ROE berangsur menjadi positif, mengindikasikan peningkatan kinerja manajemen.

4.2.2.3 Skenario Moderat

a. Proyeksi Pendapatan

Selanjutnya adalah perhitungan pendapatan selama umur proyek yaitu 20 tahun. Asumsi pendapatan pada lini bisnis air bersih didasarkan pada hal-hal berikut:

Tabel 4. 48 Dasar Asumsi Perhitungan Pendapatan Bisnis Air Bersih Skenario Moderat

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan kapal	10% dari jumlah truk yang mengangkut barang di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Persentase kapal yang melakukan pengisian air bersih berdasarkan total kunjungan kapal	15%-30% (15% pada 5 tahun pertama, dan naik 5% pada setiap 5 tahun berikutnya)	Analisis tim UGM
3.	Kebutuhan air tahunan (liter/kapal)	100.000 liter atau 100 m ³	Laporan analisis terdahulu
4.	Harga jual air bersih	Rp100.000	KSOP

Sumber: Analisis Tim UGM

Adapun perhitungan untuk pendapatan bisnis air bersih didasarkan pada rumus berikut:

$$Y = \text{Kapal yang melakukan pengisian} \times \text{Kebutuhan air} \times \text{Harga jual}$$

Berdasarkan asumsi diatas maka besar pendapatan bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 49 Perhitungan Estimasi Pendapatan Bisnis Air Bersih Skenario Moderat

Tahun Ke-	Revenue
1	Rp 758.400.000
2	Rp 850.079.055
3	Rp 945.319.559
4	Rp 1.044.231.637
5	Rp 1.146.928.486
6	Rp 1.671.368.619
7	Rp 1.818.860.222
8	Rp 1.971.876.684
9	Rp 2.130.586.448
10	Rp 2.295.162.628
11	Rp 3.082.228.909
12	Rp 3.303.288.459
13	Rp 3.532.366.769
14	Rp 3.769.705.147
15	Rp 4.015.551.540
16	Rp 5.124.192.854
17	Rp 5.440.553.302
18	Rp 5.768.065.910
19	Rp 6.107.062.231
20	Rp 6.457.882.881

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan di atas, maka besar pendapatan tahun pertama adalah sebesar +/-Rp758 juta dengan asumsi kapal melakukan pengisian ulang air bersih sebanyak 100m³ dengan harga jual Rp100.000.

b. Proyeksi Pengeluaran

Perhitungan selanjutnya adalah menghitung biaya operasional bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun komponen biaya operasional bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 50 Rincian Komponen Pengeluaran Bisnis Air Bersih Skenario Moderat

No	Item	Cakupan	Asumsi	Sumber
1	Gaji karyawan	Direktur utama; manajer keuangan SDM, dan IT; manajer bisnis pengisian BBM; staf keuangan SDM; staf IT; staf	$C_i = A(1+P.N)$	Laporan kajian terdahulu

		operasional SPBU; staf operasional <i>bunkering</i> ; dan <i>security</i> .		
2	Biaya isi ulang air bersih	Biaya perolehan air bersih	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
3	<i>Maintenance</i>	Biaya perawatan tangki air bersih	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
4	<i>Utility</i>	Biaya listrik dan operasional lainnya	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis Tim UGM

Adapun rincian biaya operasional bisnis pengisian air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 51 Perhitungan Estimasi Pendapatan dan Pengeluaran Bisnis Air Bersih Skenario Moderat

Keterangan	Year 1	Year 5	Year 10	Year 15	Year 20
REVENUE	758.400.000	1.146.928.486	2.295.162.628	4.015.551.540	6.457.882.881
COGS	480.825.600	724.256.291	1.442.727.913	2.518.887.984	4.046.363.985
Biaya Isi Ulang Air Bersih	474.000.000	716.830.304	1.434.476.643	2.509.719.712	4.036.176.801
Maintenance	6.825.600	7.425.987	8.251.270	9.168.272	10.187.184
Operating Cost	461.465.781	502.056.772	557.852.636	619.849.348	688.736.038
Gaji Karyawan	454.640.181	494.630.786	549.601.365	610.681.076	678.548.855
Utility	6.825.600	7.425.987	8.251.270	9.168.272	10.187.184
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-183.891.381	-79.384.576	294.582.080	876.814.208	1.722.782.858
Biaya Penyusutan	60.542.000	65.867.335	73.187.473	81.321.131	90.358.720
Earning Before Tax	-244.433.381	-145.251.911	221.394.607	795.493.077	1.632.424.138
Pajak	-	-	48.706.814	175.008.477	359.133.310
Net Income	-244.433.381	-145.251.911	172.687.793	620.484.600	1.273.290.828

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar biaya operasional bisnis air bersih, yaitu sebesar +/-Rp942 juta dimana diperoleh dari biaya isi ulang air bersih sebesar +/-Rp474 juta, serta biaya *maintenance*, gaji karyawan dan biaya utilitas sebesar Rp468 juta.

c. Proyeksi Arus Kas

Perhitungan keuangan bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular selanjutnya adalah menghitung proyeksi arus kas proyek selama 20 tahun kedepan. Proyeksi arus kas masuk dan arus kas keluar digunakan untuk menghitung arus kas bersih setiap tahunnya, yang kemudian arus kas bersih ini digunakan untuk menghitung kelayakan keuangan dari proyek.

Adapun proyeksi arus kas masuk dan keluar selama umur proyek ditampilkan sebagai berikut:

Tabel 4. 52 Perhitungan Estimasi Arus Kas Bisnis Air Bersih Skenario Moderat

Keterangan	0	1	5	10	15	20
Net Income		-Rp 244.433.381	-Rp 145.251.911	Rp 172.687.793	Rp 620.484.600	Rp 1.273.290.828
Add back Depretiation		Rp 60.542.000	Rp 65.867.335	Rp 73.187.473	Rp 81.321.131	Rp 90.358.720
Operating Cash Flow		-Rp 183.891.381	-Rp 79.384.576	Rp 245.875.266	Rp 701.805.731	Rp 1.363.649.548
Tambahan NWC		-Rp 2.500.000	-Rp 56.726	-Rp 63.030	-Rp 70.035	-Rp 77.818
Liquidasi NWC						
Change In CAPEX						
Terminal Cash Flow Land						
Annual Cash Flow		-Rp 181.391.381	-Rp 79.327.851	Rp 245.938.296	Rp 701.875.765	Rp 1.363.727.366
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 1.262.848.800					
Cash Flow Proyek	-Rp 1.262.848.800	-Rp 181.391.381	-Rp 79.327.851	Rp 245.938.296	Rp 701.875.765	Rp 1.363.727.366

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar arus kas masuk, arus kas keluar dan arus kas bersih bisnis air bersih. Berdasarkan perhitungan arus kas tersebut, nilai arus kas proyek tahun pertama adalah +/-181 juta. Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

d. Standar Kelayakan Keuangan

Mengacu pada hasil laporan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis air bersih adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 53 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Air Bersih Skenario Moderat

Item	Nilai	Standar	Keterangan
WACC	6,87%		
IRR	12,00%	>WACC	Layak
NPV	Rp1.670.074.986	>0	Layak
Payback Period	12,14 year(s)	<umur proyek	Layak
Profitability Index	2,32	>1	Layak
Benefit Cost Ratio	1,11	>1	Layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario moderat dinilai layak untuk dijalankan karena secara statistik keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan dapat memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Selama 20 tahun umur proyek, profitabilitas bisnis pengisian air bersih telah diukur dengan tiga rasio keuangan, yaitu *Return on Investment (ROI)*, *Return on*

Assets (ROA), dan *Return on Equity* (ROE). Ketiga indikator ini memberikan gambaran dalam mengelola investasi, memanfaatkan aset, serta menciptakan nilai bagi investor. Hasil perhitungan rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4. 54 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Air Bersih Skenario Moderat

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-14,52%	-20,33%	-20,33%
2	-13,16%	-18,43%	-18,43%
3	-11,73%	-16,43%	-16,43%
4	-10,23%	-14,33%	-14,33%
5	-8,66%	-12,13%	-12,13%
6	1,82%	2,55%	2,55%
7	3,82%	5,35%	5,35%
8	5,90%	8,28%	8,28%
9	8,07%	11,33%	11,33%
10	10,34%	14,52%	14,52%
11	23,51%	33,02%	33,02%
12	26,76%	37,60%	37,60%
13	30,14%	42,37%	42,37%
14	33,66%	47,34%	47,34%
15	37,33%	52,52%	52,52%
16	56,18%	79,08%	79,08%
17	61,09%	86,03%	86,03%
18	66,20%	93,26%	93,26%
19	71,50%	100,78%	100,78%
20	77,01%	108,60%	108,60%

Sumber: Analisis tim UGM

Tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun-tahun awal, profitabilitas bisnis air pada skenario moderat tercatat negatif, mencerminkan tantangan operasional dan investasi yang dihadapi selama masa awal bisnis. Namun, mulai tahun ke-6, rasio profitabilitas seperti ROI, ROA, dan ROE berangsur menjadi positif, mengindikasikan peningkatan kinerja manajemen.

4.2.2.4 Skenario Pesimis

a. Proyeksi Pendapatan

Selanjutnya adalah perhitungan pendapatan selama umur proyek yaitu 20 tahun. Asumsi pendapatan pada lini bisnis air bersih didasarkan pada hal-hal berikut:

Tabel 4. 55 Dasar Asumsi Perhitungan Pendapatan Bisnis Air Bersih Skenario Pesimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan kapal	7,5% dari jumlah truk yang mengangkut barang di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Persentase kapal yang melakukan pengisian air bersih berdasarkan total kunjungan kapal	15%-30% (15% pada 5 tahun pertama, dan naik 5% pada setiap 5 tahun berikutnya)	Analisis tim UGM
3.	Kebutuhan air tahunan (liter/kapal)	100.000 liter atau 100 m3	Laporan analisis terdahulu
4.	Harga jual air bersih	Rp100.000	KSOP

Sumber: Analisis Tim UGM

Adapun perhitungan untuk pendapatan bisnis air bersih didasarkan pada rumus berikut:

$$Y = \text{Kapal yang melakukan pengisian} \times \text{Kebutuhan air} \times \text{Harga jual}$$

Berdasarkan asumsi diatas maka besar pendapatan bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 56 Perhitungan Pendapatan Bisnis Air Bersih Skenario Pesimis

Tahun ke-	Revenue
1	Rp 568.800.000
2	Rp 637.559.291
3	Rp 708.989.669
4	Rp 783.173.727
5	Rp 860.196.365
6	Rp 1.253.526.465
7	Rp 1.364.145.167
8	Rp 1.478.907.513
9	Rp 1.597.939.836
10	Rp 1.721.371.971
11	Rp 2.311.671.682
12	Rp 2.477.466.344
13	Rp 2.649.275.077
14	Rp 2.827.278.860
15	Rp 3.011.663.655
16	Rp 3.843.144.640
17	Rp 4.080.414.976
18	Rp 4.326.049.433
19	Rp 4.580.296.673
20	Rp 4.843.412.161

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan di atas, maka besar pendapatan tahun pertama adalah sebesar +/-Rp568 juta dengan asumsi kapal melakukan pengisian ulang air bersih sebanyak 100m³ dengan harga jual Rp100.000.

b. Proyeksi Pengeluaran

Perhitungan selanjutnya adalah menghitung biaya operasional bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun komponen biaya operasional bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 57 Rincian Komponen Pengeluaran Bisnis Air Bersih Skenario Pesimis

No	Item	Cakupan	Asumsi	Sumber
1	Gaji karyawan	Direktur utama; manajer keuangan SDM, dan IT; manajer bisnis pengisian BBM; staf keuangan SDM; staf IT; staf	Ci = A (1+P.N)	Laporan kajian terdahulu

		operasional SPBU; staf operasional <i>bunkering</i> ; dan <i>security</i> .		
2	Biaya isi ulang air bersih	Biaya perolehan air bersih	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
3	<i>Maintenance</i>	Biaya perawatan tangki air bersih	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
4	<i>Utility</i>	Biaya listrik dan operasional lainnya	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis Tim UGM

Adapun rincian biaya operasional bisnis pengisian air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 58 Perhitungan Pengeluaran Bisnis Air Bersih Skenario Pesimis

Keterangan	Year 1	Year 5	Year 10	Year 15	Year 20
REVENUE	Rp568.800.000	Rp860.196.365	Rp1.721.371.971	Rp3.011.663.655	Rp4.843.412.161
COGS	Rp360.619.200	Rp543.192.218	Rp1.082.045.935	Rp1.889.165.988	Rp3.034.772.988
Biaya Isi Ulang Air Bersih	Rp355.500.000	Rp537.622.728	Rp1.075.857.482	Rp1.882.289.784	Rp3.027.132.601
Maintenance	Rp5.119.200	Rp5.569.490	Rp6.188.453	Rp6.876.204	Rp7.640.388
Operating Cost	Rp459.759.381	Rp500.200.276	Rp555.789.818	Rp617.557.280	Rp686.189.242
Gaji Karyawan	Rp454.640.181	Rp494.630.786	Rp549.601.365	Rp610.681.076	Rp678.548.855
Utility	Rp5.119.200	Rp5.569.490	Rp6.188.453	Rp6.876.204	Rp7.640.388
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp251.578.581	-Rp183.196.129	Rp83.536.218	Rp504.940.387	Rp1.122.449.930
Biaya Penyusutan	Rp60.542.000	Rp65.867.335	Rp73.187.473	Rp81.321.131	Rp90.358.720
Earning Before Tax	-Rp312.120.581	-Rp249.063.464	Rp10.348.746	Rp423.619.256	Rp1.032.091.210
Pajak	Rp0	Rp0	Rp2.276.724	Rp93.196.236	Rp227.060.066
Net Income	-Rp312.120.581	-Rp249.063.464	Rp8.072.022	Rp330.423.019	Rp805.031.144

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar biaya operasional bisnis air bersih pada tahun pertama, yaitu sebesar +/-Rp820 juta yang diperoleh dari biaya isi ulang air bersih sebesar +/-Rp537 juta, biaya *maintenance*, gaji karyawan dan biaya utilitas sebesar +/-Rp464 juta.

c. Proyeksi Arus Kas Masuk dan Arus Kas Keluar (*Cash In Cash Out*)

Perhitungan keuangan bisnis air bersih Pelabuhan Tanjung Ular selanjutnya adalah menghitung proyeksi arus kas proyek selama 20 tahun kedepan. Proyeksi arus kas masuk dan arus kas keluar digunakan untuk menghitung arus kas bersih setiap tahunnya, yang kemudian arus kas bersih ini digunakan untuk menghitung kelayakan keuangan dari proyek.

Adapun proyeksi arus kas masuk dan keluar selama umur proyek ditampilkan sebagai berikut:

Tabel 4. 59 Perhitungan Arus Kas Bisnis Air Bersih Skenario Pesimis

Keterangan	0	1	5	10	15	20
Net Income		-Rp 312.120.581	-Rp 249.063.464	Rp 8.072.022	Rp 330.423.019	Rp 805.031.144
Add back Depretiation		Rp 60.542.000	Rp 65.867.335	Rp 73.187.473	Rp 81.321.131	Rp 90.358.720
Operating Cash Flow		-Rp 251.578.581	-Rp 183.196.129	Rp 81.259.494	Rp 411.744.150	Rp 895.389.864
Tambahan NWC		-Rp 2.500.000	-Rp 56.726	-Rp 63.030	-Rp 70.035	-Rp 77.818
Liquidasi NWC						
Change In CAPEX						
Terminal Cash Flow Land						
Annual Cash Flow		-Rp 249.078.581	-Rp 183.139.403	Rp 81.322.524	Rp 411.814.185	Rp 895.467.682
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 1.262.848.800					
Cash Flow Proyek	-Rp 1.262.848.800	-Rp 249.078.581	-Rp 183.139.403	Rp 81.322.524	Rp 411.814.185	Rp 895.467.682

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar arus kas masuk, arus kas keluar dan arus kas bersih bisnis air bersih. Berdasarkan perhitungan arus kas tersebut, nilai arus kas proyek tahun pertama adalah +/-Rp249 juta. Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

d. Standar Kelayakan Keuangan

Mengacu pada hasil laporan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis air bersih adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 60 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Air Bersih Skenario Pesimis

Item	Nilai	Standar	Keterangan
WACC	6,87%		
IRR	5,83%	>WACC	Tidak layak
NPV	-Rp295.863.538	>0	Tidak layak
Payback Period	15,98 year(s)	<umur proyek	Layak
Profitability Index	0,77	>1	Tidak layak
Benefit Cost Ratio	1,01	>1	Layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario pesimis dinilai tidak layak untuk dijalankan karena secara keuangan, berdasarkan perhitungan keuangan yang telah dilakukan bisnis air pada skenario pesimis dinilai tidak dapat memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, dan *Profitability Index*.

Selama 20 tahun umur proyek, profitabilitas bisnis air bersih telah diukur dengan tiga rasio keuangan, yaitu *Return on Investment* (ROI), *Return on Assets* (ROA), dan *Return on Equity* (ROE). Ketiga indikator ini memberikan gambaran dalam mengelola investasi, memanfaatkan aset, serta menciptakan nilai bagi investor. Hasil perhitungan rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4. 61 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Air Bersih Skenario Pesimis

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-19,97%	-25,96%	-25,96%
2	-19,05%	-24,77%	-24,77%
3	-18,08%	-23,52%	-23,52%
4	-17,06%	-22,20%	-22,20%
5	-15,99%	-20,81%	-20,81%
6	-7,31%	-9,51%	-9,51%
7	-5,45%	-7,09%	-7,09%
8	-3,50%	-4,56%	-4,56%
9	-1,46%	-1,90%	-1,90%
10	0,52%	0,68%	0,68%
11	10,99%	14,32%	14,32%
12	13,44%	17,52%	17,52%
13	15,99%	20,86%	20,86%
14	18,65%	24,34%	24,34%
15	21,43%	27,97%	27,97%
16	36,48%	47,63%	47,63%
17	40,25%	52,57%	52,57%
18	44,18%	57,72%	57,72%
19	48,26%	63,08%	63,08%
20	52,51%	68,66%	68,66%

Sumber: Analisis tim UGM

Tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun-tahun awal, profitabilitas bisnis air pada skenario pesimis tercatat negatif, mencerminkan tantangan operasional dan investasi yang dihadapi selama masa awal bisnis. Namun, mulai tahun ke-10, rasio profitabilitas seperti ROI, ROA, dan ROE berangsur menjadi positif, mengindikasikan peningkatan kinerja manajemen.

4.2.3 Bisnis Penyimpanan (*Storage*)

Lini bisnis terakhir yang dicanangkan akan dibangun di kawasan Pelabuhan Tanjung Ular adalah bisnis penyimpanan yang terdiri dari lapangan terbuka dan gudang tertutup (petikemas). Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya dalam analisis aspek ekonomi, salah satu peran penting pelabuhan selain sebagai tempat bersandarnya kapal dan tempat transportasi antara darat dan laut, pelabuhan juga berperan penting bagi para pelaku usaha atau perusahaan untuk mendistribusikan hasil produksinya ke daerah lain dengan mudah menggunakan transportasi kapal laut. Untuk itu, pelabuhan sebagai tempat penghubung antara perusahaan atau pelaku usaha dengan kapal sebagai alat transportasi distribusi harus dapat menyediakan kawasan yang mampu membantu pelaku usaha dalam mengurus hasil

produksi yang akan didistribusikan. Salah satu bisnis tersebut dikenal dengan bisnis penyimpanan atau storage.

4.2.3.1 Proyeksi Kebutuhan Modal Investasi (CAPEX)

Perhitungan keuangan bisnis pertama adalah menghitung biaya investasi awal. Dalam perhitungan ini menggunakan dua skema terkait dengan tanah milik Pemerintah Daerah yang akan digunakan oleh Perusahaan, yaitu skema tanah sebagai penyertaan modal dan skema sewa tanah. Perhitungan CAPEX untuk penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 62 Modal Investasi Awal Bisnis Penyimpanan Untuk Ketiga Skenario

Jenis Aktiva	Jumlah	Satuan	Harga Satuan	Total Biaya
Rumah Jaga	16	m2	Rp 2.500.000	Rp 40.000.000
Land clearing lapangan storage dan Lapangan Parkir truk	2800	m2	Rp 60.888	Rp 170.486.400
Ruang Genset	20	m2	Rp 1.500.000	Rp 30.000.000
Kantor	100	m2	Rp 3.000.000	Rp 300.000.000
Land clearing untuk lapangan penampungan sampah 3 bisnis	100	m2	Rp 60.888	Rp 6.088.800
Pemadatan tanah	2800	m2	Rp 20.000	Rp 56.000.000
Pekerjaan cor	2800	m2	Rp 850.000	Rp 2.380.000.000
Penerangan	20	buah	Rp 1.500.000	Rp 30.000.000
Drainase	250	m2	Rp 1.841.240	Rp 460.310.000
Gudang	1000	m2	Rp 1.446.581	Rp 1.446.581.000
Furniture Kantor dan rumah	1	set	Rp 25.000.000	Rp 25.000.000
Genset	1	unit	Rp 105.930.000	Rp 105.930.000
CCTV	4	unit	Rp 5.250.000	Rp 21.000.000
Komputer	2	unit	Rp 10.000.000	Rp 20.000.000
AC	3	unit	Rp 4.000.000	Rp 12.000.000
Seragam Kerja	6	buah	Rp 200.000	Rp 1.200.000
APAR	1	unit	Rp 1.500.000	Rp 1.500.000
Izin Pemda	1		Rp 10.000.000	Rp 10.000.000
Total				Rp 5.116.096.200

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan pada tabel di atas besar CAPEX pada lini bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah +/-Rp5 miliar dengan asumsi luas lahan yang digunakan untuk rumah jaga 16m², storage dan lapangan parkir 2.800 m², gudang 1.000m², dan kantor 100m².

4.2.3.2 Skenario Optimis

a. Proyeksi Pendapatan

Pendapatan bisnis penyimpanan pada studi ini terdiri dari tiga jenis pendapatan yaitu:

1. Pendapatan sewa gudang (muatan basah)
2. Pendapatan sewa lapangan terbuka (muatan kering)
3. Pendapatan parkir

Adapun besar pendapatan sewa lapangan penumpukan didasarkan pada perhitungan berikut:

$$Y = \text{Jumlah Kapal} \times \text{Asumsi Muatan Kapal} \times \text{Volume Kontainer} \times \text{Asumsi Hari} \times \text{Kebutuhan Kontainer Curah Kering} \times \text{Tarif Sewa Lapangan}$$

Sedangkan perhitungan pendapatan sewa gudang adalah sebagai berikut:

$$Y = \text{Jumlah Kapal} \times \text{Asumsi Muatan Kapal} \times \text{Volume Kontainer} \times \text{Asumsi Hari} \times \text{Kebutuhan Kontainer Curah Basah} \times \text{Tarif Sewa Gudang}$$

Tabel 4. 63 Asumsi Pendapatan Sewa Lapangan Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan kapal	12,5% dari jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Pesentase Kapal yang melakukan penumpukan berdasarkan total kunjungan kapal	25%-55% (25% pada 5 tahun pertama kemudian mengalami kenaikan 10% setiap 5 tahun berikutnya)	Analisis tim UGM
3.	Asumsi Muatan	339 ton	Analisis tim UGM
4.	Volume kontainer	38,27 m3	https://kliklogistics.co.id/rincian-ukuran-kontainer-20-feet-40-feet-40-hc-dan-45-feet/
5.	Asumsi hari	Lama kontainer melakukan penumpukan di lapangan yaitu 1 hari	Analisis tim UGM
6.	Kebutuhan <i>container</i> curah kering	80% dari jumlah kontainer	Laporan kajian terdahulu
7.	Kebutuhan <i>container</i> curah kering	20% dari jumlah kontainer	Laporan kajian terdahulu

8.	Tarif sewa lapangan penumpukan	Rp200,00 (m3/ton/hari)	Informasi dari Pihak Bangka
9.	Tarif sewa gudang	Rp400,00 (m3/ton/hari)	Informasi dari Pihak Bangka

Sumber: Analisis tim UGM

Sedangkan perhitungan pendapatan parkir adalah sebagai berikut:

$$Y = \text{Jumlah Truk} \times \text{Asumsi Hari} \times \text{Harga Parkir}$$

Keterangan =

Tabel 4. 64 Asumsi Pendapatan Parkir Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan truk	12,5% dari jumlah truk yang mengangkut barang di Pelabuhan Muntok setiap harinya	Analisis tim UGM
2.	Asumsi hari	360 hari kerja dalam satu tahun	Analisis tim UGM
3.	Harga Parkir	Rp10.000,00 dengan peningkatan tertentu	Peraturan Bupati Nomor 27 Tahun 2021

Sumber: Analisis tim UGM

Oleh karena itu total pendapatan pada lini bisnis penyimpanan adalah

$$Y = \text{Pendapatan Sewa Lapangan} + \text{Pendapatan Sewa Gudang} + \text{Pendapatan Parkir}$$

Hasil perhitungan pendapatan total bisnis penyimpanan adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 65 Perhitungan Total Pendapatan Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis

Tahun ke-	Pendapatan Lapangan Penumpukan	Pendapatan Gudang Tertutup	Pendapatan Parkir	Total Pendapatan
1	Rp 327.949.634	Rp 163.974.817	Rp 281.750.795	Rp 773.675.246
2	Rp 359.927.318	Rp 179.963.659	Rp 309.223.726	Rp 849.114.703
3	Rp 391.905.002	Rp 195.952.501	Rp 336.696.658	Rp 924.554.161
4	Rp 423.882.686	Rp 211.941.343	Rp 364.169.589	Rp 999.993.618
5	Rp 455.860.370	Rp 227.930.185	Rp 391.642.521	Rp 1.075.433.075
6	Rp 682.973.275	Rp 341.486.638	Rp 419.115.452	Rp 1.443.575.365
7	Rp 727.742.033	Rp 363.871.016	Rp 446.588.384	Rp 1.538.201.433
8	Rp 772.510.790	Rp 386.255.395	Rp 474.061.315	Rp 1.632.827.501
9	Rp 817.279.548	Rp 408.639.774	Rp 501.534.247	Rp 1.727.453.568
10	Rp 862.048.305	Rp 431.024.153	Rp 529.007.178	Rp 1.822.079.636
11	Rp 1.165.907.652	Rp 582.953.826	Rp 556.480.110	Rp 2.305.341.588
12	Rp 1.223.467.483	Rp 611.733.741	Rp 583.953.041	Rp 2.419.154.266
13	Rp 1.281.027.314	Rp 640.513.657	Rp 611.425.973	Rp 2.532.966.944
14	Rp 1.338.587.145	Rp 669.293.572	Rp 638.898.904	Rp 2.646.779.622
15	Rp 1.396.146.976	Rp 698.073.488	Rp 666.371.836	Rp 2.760.592.300
16	Rp 1.776.752.764	Rp 888.376.382	Rp 693.844.767	Rp 3.358.973.913
17	Rp 1.847.103.669	Rp 923.551.834	Rp 721.317.699	Rp 3.491.973.202
18	Rp 1.917.454.573	Rp 958.727.287	Rp 748.790.630	Rp 3.624.972.490
19	Rp 1.987.805.478	Rp 993.902.739	Rp 776.263.562	Rp 3.757.971.778
20	Rp 2.058.156.382	Rp 1.029.078.191	Rp 803.736.493	Rp 3.890.971.067

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan tabel di atas, besar pendapatan tahun pertama dari sewa lapangan, mencapai angka sebesar +/-Rp 327 juta serta sewa gudang tertutup sebesar +/-Rp163 juta. Sedangkan, pendapatan dari parkir adalah sebesar +/-Rp281 juta. Dengan demikian, total pendapatan keseluruhan dari bisnis penyimpanan pelabuhan Tanjung Ular tahun pertama adalah +/-Rp773 juta dan terus bertumbuh hingga tahun ke-20.

b. Proyeksi Pengeluaran

Perhitungan selanjutnya adalah menghitung biaya operasional bisnis penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun komponen biaya operasional bisnis penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 66 Rincian Pengeluaran pada Bisnis Penyimpanan

No	Item	Cakupan	Asumsi	Sumber
1	Gaji karyawan	Direktur utama; manajer keuangan SDM, dan IT; manajer bisnis pengisian BBM; staf keuangan SDM; staf IT; staf <i>storage</i> ; dan <i>security</i> .	$C_i = A (1+P.N)$	Laporan kajian terdahulu
2	Utility	Biaya air, listrik, telepon/paket bulanan karyawan	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
3	<i>Maintenance</i>	Biaya perawatan gudang dan kontainer	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
4	Beban Umum dan Administrasi Kantor	Biaya surat-menyurat, biaya alat tulis dan furnitur.	2% dari total pendapatan	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis tim UGM

Adapun perhitungan gaji karyawan keseluruhan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah menggunakan rumus garis upah dengan keterangan sebagai berikut:

Tabel 4. 67 Rumus Gaji Karyawan

Rumus Garis Upah	Term	Nilai	Keterangan
$C_i = A (1+P.N)$	A	Rp3.640.000	UMR Bangka Barat 2024
	P	0,098034409	Laju Kenaikan Upah
	N	4	Jumlah Level Pekerja
	B	Rp5.067.381	UMR Tertinggi (Bekasi 2024)

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan rumus garis-gaji (upah) yaitu $C_i=A(1+P \times N)$ yang digunakan untuk memperkirakan besar gaji untuk karyawan dengan jenjang pekerja yang berbeda (direktur, manajer, admin, supervisor/*staf*, dan *security*). Dengan menggunakan rumus garis gaji di atas, maka didapat perhitungan gaji karyawan berdasarkan level pekerja adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 68 Perhitungan Gaji Karyawan Bisnis Penyimpanan

Level Pekerja	Jenis Pekerjaan	Jumlah	Gaji Karyawan
4	Direktur Utama	1	Rp 5.067.381
3	Manajer Keuangan, SDM, dan IT	1	Rp 4.710.536
	Manajer Bisnis Penyimpanan	1	Rp 4.710.536
2	Admin Kantor	1	Rp 4.353.691
	Supervisor Lapangan	1	Rp 4.353.691
1	Staf Keuangan dan SDM	1	Rp 3.996.845
	Staf IT	1	Rp 3.996.845
	Staf Storage	6	Rp 23.981.072
	Security	3	Rp 11.990.536
	Total	16	Rp 67.161.131

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar beban gaji karyawan yang harus dibayarkan pihak manajemen Pelabuhan Tanjung Ular dalam satu bulan. Diketahui bahwa besar biaya gaji selama satu bulan keseluruhan adalah +/-Rp55 juta yang mencakup dari jenjang direktur, manajer, admin kantor, supervisor, staf, dan *security*. Sehingga besar gaji karyawan dalam satu tahun dikalikan 13 karena diasumsikan ada tunjangan hari raya. Namun terdapat alokasi pembebanan gaji ke 3 lini bisnis untuk gaji direktur utama, manajer keuangan SDM dan IT, staf keuangan SDM, dan staf IT. Adapun besar biaya operasional bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 69 Perhitungan Estimasi Pendapatan dan Pengeluaran Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis Skema Penyertaan Modal

Keterangan	1	5	10	15	20
REVENUE	Rp 773.675.246	Rp 1.075.433.075	Rp 1.822.079.636	Rp 2.760.592.300	Rp 3.890.971.067
Sewa Gudang	Rp 163.974.817	Rp 227.930.185	Rp 431.024.153	Rp 698.073.488	Rp 1.029.078.191
Sewa Lapangan Terbuka	Rp 327.949.634	Rp 455.860.370	Rp 862.048.305	Rp 1.396.146.976	Rp 2.058.156.382
Parkir	Rp 281.750.795	Rp 391.642.521	Rp 529.007.178	Rp 666.371.836	Rp 803.736.493
Operating Cost	Rp 753.889.496	Rp 820.202.370	Rp 911.355.208	Rp 1.012.638.276	Rp 1.125.177.395
Gaji Karyawan	Rp 719.074.110	Rp 782.324.588	Rp 869.267.894	Rp 965.873.608	Rp 1.073.215.555
Maintenance gudang dan petikemas	Rp 6.963.077	Rp 7.575.556	Rp 8.417.463	Rp 9.352.934	Rp 10.392.368
Utility Rumah jaga	Rp 6.963.077	Rp 7.575.556	Rp 8.417.463	Rp 9.352.934	Rp 10.392.368
Utility Kantor	Rp 6.963.077	Rp 7.575.556	Rp 8.417.463	Rp 9.352.934	Rp 10.392.368
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp 13.926.154	Rp 15.151.113	Rp 16.834.925	Rp 18.705.867	Rp 20.784.736
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	Rp 19.785.750	Rp 255.230.705	Rp 910.724.428	Rp 1.747.954.023	Rp 2.765.793.671
Biaya Penyusutan	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Earning Before Tax	-Rp 268.027.350	-Rp 57.898.723	Rp 562.795.496	Rp 1.361.358.159	Rp 2.336.233.642
Pajak	Rp -	Rp -	Rp 123.815.009	Rp 299.498.795	Rp 513.971.401
Net Income	-Rp 268.027.350	-Rp 57.898.723	Rp 438.980.487	Rp 1.061.859.364	Rp 1.822.262.241

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar biaya operasional pada tahun pertama adalah sebesar +/-Rp753 juta dimana diperoleh dari gaji karyawan, biaya *maintenance*, biaya *utility*, serta biaya umum dan administrasi kantor.

Apabila tanah diasumsikan sebagai biaya sewa maka besar biaya operasional bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 70 Perhitungan Estimasi Pendapatan dan Pengeluaran Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis Skema Sewa Tanah

Keterangan	1	5	10	15	20
REVENUE	Rp 773.675.246	Rp 1.075.433.075	Rp 1.822.079.636	Rp 2.760.592.300	Rp 3.890.971.067
Sewa Gudang	Rp 163.974.817	Rp 227.930.185	Rp 431.024.153	Rp 698.073.488	Rp 1.029.078.191
Sewa Lapangan Terbuka	Rp 327.949.634	Rp 455.860.370	Rp 862.048.305	Rp 1.396.146.976	Rp 2.058.156.382
Parkir	Rp 281.750.795	Rp 391.642.521	Rp 529.007.178	Rp 666.371.836	Rp 803.736.493
Operating Cost	Rp 2.179.144.096	Rp 2.370.823.790	Rp 2.634.304.272	Rp 2.927.066.543	Rp 3.252.364.823
Gaji Karyawan	Rp 719.074.110	Rp 782.324.588	Rp 869.267.894	Rp 965.873.608	Rp 1.073.215.555
Beban Sewa Tanah	Rp 1.425.254.600	Rp 1.550.621.420	Rp 1.722.949.064	Rp 1.914.428.267	Rp 2.127.187.428
Maintenance gudang dan petikemas	Rp 6.963.077	Rp 7.575.556	Rp 8.417.463	Rp 9.352.934	Rp 10.392.368
Utility Rumah jaga	Rp 6.963.077	Rp 7.575.556	Rp 8.417.463	Rp 9.352.934	Rp 10.392.368
Utility Kantor	Rp 6.963.077	Rp 7.575.556	Rp 8.417.463	Rp 9.352.934	Rp 10.392.368
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp 13.926.154	Rp 15.151.113	Rp 16.834.925	Rp 18.705.867	Rp 20.784.736
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp 1.405.468.850	-Rp 1.295.390.715	-Rp 812.224.636	-Rp 166.474.244	Rp 638.606.243
Biaya Penyusutan	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Earning Before Tax	-Rp 1.693.281.950	-Rp 1.608.520.143	-Rp 1.160.153.568	-Rp 553.070.108	Rp 209.046.214
Pajak	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp 45.990.167
Net Income	-Rp 1.693.281.950	-Rp 1.608.520.143	-Rp 1.160.153.568	-Rp 553.070.108	Rp 163.056.047

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Besar biaya operasional pada tahun pertama dengan skema sewa tanah adalah sebesar +/-Rp2,1 miliar dimana diperoleh dari sewa tanah, gaji karyawan, biaya *maintenance*, biaya *utility*, serta biaya umum dan administrasi kantor. Menurut informasi dari Pihak Bangka Barat, harga sewa tanah adalah sebesar Rp375.067 per m².

c. Proyeksi Arus Kas Masuk dan Arus Kas Keluar (*Cash In Cash Out*)

Perhitungan keuangan bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular selanjutnya adalah perhitungan arus kas dengan proyeksi perhitungan selama 20 tahun kedepan. Perhitungan arus kas diperoleh dari perhitungan laba rugi. Adapun perhitungan arus kas dalam skenario optimis sebagai contoh yang ditampilkan dalam analisis ini adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 71 Perhitungan Arus Kas Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis Skema Penyertaan Modal

Description	0	1	5	10	15	20
Net Income	Rp -	-Rp 268.027.350	-Rp 57.898.723	Rp 438.980.487	Rp 1.061.859.364	Rp 1.822.262.241
Add back Depreciation	Rp -	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Operating Cash Flow	Rp -	Rp 19.785.750	Rp 255.230.705	Rp 786.909.419	Rp 1.448.455.228	Rp 2.251.822.270
Tambahan NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Liquidasi NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Change In CAPEX	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Terminal Cash Flow Land	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Annual Cash Flow	Rp -	Rp 19.785.750	Rp 255.230.705	Rp 786.909.419	Rp 1.448.455.228	Rp 2.251.822.270
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 5.116.096.200	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Cash Flow Proyek	-Rp 5.116.096.200	Rp 19.785.750	Rp 255.230.705	Rp 786.909.419	Rp 1.448.455.228	Rp 2.251.822.270

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar *net income* dan nilai arus kas bisnis penyimpanan. Berdasarkan perhitungan laporan arus kas tersebut, nilai arus kas

proyek tahun pertama adalah +/-Rp19 juta. Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

Apabila tanah diasumsikan sebagai biaya sewa, maka perhitungan arus kas dalam skenario optimis adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 72 Perhitungan Arus Kas Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis Skema Sewa Tanah

Description (in Millions Rupiah)	0	1	5	10	15	20
Net Income		-Rp 1.693.281.950	-Rp 1.608.520.143	-Rp 1.160.153.568	-Rp 553.070.108	Rp 163.056.047
Add back Depreciation		Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Operating Cash Flow		-Rp 1.405.468.850	-Rp 1.295.390.715	-Rp 812.224.636	-Rp 166.474.244	Rp 592.616.076
Tambahan NWC						
Liquidasi NWC						
Change In CAPEX						
Terminal Cash Flow Land						
Annual Cash Flow		-Rp 1.405.468.850	-Rp 1.295.390.715	-Rp 812.224.636	-Rp 166.474.244	Rp 592.616.076
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 5.116.096.200					
Cash Flow Proyek	-Rp 5.116.096.200	-Rp 1.405.468.850	-Rp 1.295.390.715	-Rp 812.224.636	-Rp 166.474.244	Rp 592.616.076

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Besaran nilai arus kas proyek tahun pertama dengan skema sewa tanah adalah sebesar -Rp1,4 miliar. Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

d. Standar Kelayakan Keuangan

Mengacu pada hasil perhitungan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 73 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis Skema Penyertaan Modal

Item	Nilai	Standar	Keterangan
WACC	6,87%		
IRR	11,07%	>WACC	Layak
NPV	Rp3.227.783.079	>0	Layak
Payback Period	10,96 year(s)	<umur proyek	Layak
Profitability Index	1,63	>1	Layak
Benefit Cost Ratio	1,33	>1	Layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario optimis ini layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan memenuhi nilai standar

kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Sedangkan perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis penyimpanan dengan skema sewa tanah adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 74 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis Skema Sewa Tanah

Item	Nilai	Standar	Keterangan
WACC	6,87%		
IRR	-14,32%	>WACC	Tidak layak
NPV	-Rp13.211.572.715	>0	Tidak layak
Payback Period	N/A	<umur proyek	Tidak layak
Profitability Index	-1,58	>1	Tidak layak
Benefit Cost Ratio	0,59	>1	Tidak layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario optimis dengan skema sewa tanah ini tidak layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan tidak memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Selama 20 tahun umur proyek, profitabilitas bisnis penyimpanan telah diukur dengan tiga rasio keuangan, yaitu *Return on Investment (ROI)*, *Return on Assets (ROA)*, dan *Return on Equity (ROE)*. Ketiga indikator ini memberikan gambaran dalam mengelola investasi, memanfaatkan aset, serta menciptakan nilai bagi investor. Hasil perhitungan rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4. 75 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis Skema Penyertaan Modal

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-4,80%	-5,55%	-5,55%
2	-3,85%	-4,45%	-4,45%
3	-2,91%	-3,36%	-3,36%
4	-1,97%	-2,28%	-2,28%
5	-1,04%	-1,21%	-1,21%
6	4,02%	4,65%	4,65%
7	5,01%	5,80%	5,80%
8	5,99%	6,94%	6,94%
9	6,97%	8,08%	8,08%
10	7,95%	9,21%	9,21%
11	14,42%	16,70%	16,70%
12	15,66%	18,14%	18,14%
13	16,90%	19,58%	19,58%
14	18,13%	21,02%	21,02%
15	19,37%	22,45%	22,45%
16	27,49%	31,88%	31,88%
17	29,00%	33,64%	33,64%
18	30,50%	35,39%	35,39%
19	32,00%	37,14%	37,14%
20	33,49%	38,88%	38,88%

Sumber: Analisis tim UGM

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun-tahun awal, profitabilitas perusahaan tercatat negatif, mencerminkan tantangan operasional dan investasi yang dihadapi selama masa awal bisnis. Namun, mulai tahun ke-6, rasio profitabilitas seperti ROI, ROA, dan ROE berangsur menjadi positif, mengindikasikan peningkatan kinerja manajemen.

Adapun hasil perhitungan rasio keuangan untuk lini bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular yang menggunakan skema sewa tanah adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 76 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Penyimpanan Skenario Optimis Skema Sewa Tanah

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-24,16%	-35,07%	-35,07%
2	-23,86%	-34,64%	-34,64%
3	-23,57%	-34,23%	-34,23%
4	-23,29%	-33,85%	-33,85%
5	-23,04%	-33,49%	-33,49%
6	-18,60%	-27,05%	-27,05%
7	-18,10%	-26,33%	-26,33%
8	-17,62%	-25,64%	-25,64%
9	-17,15%	-24,97%	-24,97%
10	-16,70%	-24,33%	-24,33%
11	-10,67%	-15,55%	-15,55%
12	-9,97%	-14,55%	-14,55%
13	-9,30%	-13,57%	-13,57%
14	-8,64%	-12,62%	-12,62%
15	-8,01%	-11,69%	-11,69%
16	-0,37%	-0,54%	-0,54%
17	0,40%	0,59%	0,59%
18	1,08%	1,58%	1,58%
19	1,73%	2,54%	2,54%
20	2,37%	3,48%	3,48%

Apabila dengan skema sewa tanah, rasio profitabilitas menunjukkan angka positif pada tahun ke-17.

4.2.3.3 Skenario Moderat

a. Proyeksi Pendapatan

Pendapatan bisnis penyimpanan pada studi ini terdiri dari tiga jenis pendapatan yaitu:

1. Pendapatan sewa gudang (muatan basah)
2. Pendapatan sewa lapangan terbuka (muatan kering)
3. Pendapatan parkir

Adapun besar pendapatan sewa lapangan penumpukan didasarkan pada perhitungan berikut:

$$Y = \text{Jumlah Kapal} \times \text{Asumsi Muatan Kapal} \times \text{Volume Kontainer} \times \text{Asumsi Hari} \times \text{Kebutuhan Kontainer Curah Kering} \times \text{Tarif Sewa Lapangan}$$

Sedangkan perhitungan pendapatan sewa gudang adalah sebagai berikut:

$$Y = \text{Jumlah Kapal} \times \text{Asumsi Muatan Kapal} \times \text{Volume Kontainer} \times \text{Asumsi Hari} \times \text{Kebutuhan Kontainer Curah Basah} \times \text{Tarif Sewa Gudang}$$

Tabel 4. 77 Asumsi Pendapatan Sewa Lapangan Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan kapal	10% dari jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Pesentase Kapal yang melakukan penumpukan berdasarkan total kunjungan kapal	25%-55% (25% pada 5 tahun pertama kemudian mengalami kenaikan 10% setiap 5 tahun berikutnya)	Analisis tim UGM
3.	Asumsi Muatan	339 ton	Analisis tim UGM
4.	Volume kontainer	38,27 m3	https://kliklogistics.co.id/rincian-ukuran-kontainer-20-feet-40-feet-40-hc-dan-45-feet/
5.	Asumsi hari	Lama kontainer melakukan penumpukan di lapangan yaitu 1 hari	Analisis tim UGM
6.	Kebutuhan <i>container</i> curah kering	80% dari jumlah kontainer	Laporan kajian terdahulu
7.	Kebutuhan <i>container</i> curah kering	20% dari jumlah kontainer	Laporan kajian terdahulu
8.	Tarif sewa lapangan penumpukan	Rp200,00 (m3/ton/hari)	Informasi dari Pihak Bangka
9.	Tarif sewa gudang	Rp400,00 (m3/ton/hari)	Informasi dari Pihak Bangka

Sumber: Analisis tim UGM

Sedangkan perhitungan pendapatan parkir adalah sebagai berikut:

$$Y = \text{Jumlah Truk} \times \text{Asumsi Hari} \times \text{Harga Parkir}$$

Keterangan =

Tabel 4. 78 Asumsi Pendapatan Parkir Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan truk	10% dari jumlah truk yang mengangkut barang di Pelabuhan Muntok setiap harinya	Analisis tim UGM
2.	Asumsi hari	360 hari kerja dalam satu tahun	Analisis tim UGM
3.	Harga Parkir	Rp10.000,00 dengan peningkatan tertentu	Peraturan Bupati Nomor 27 Tahun 2021

Sumber: Analisis tim UGM

Oleh karena itu total pendapatan pada lini bisnis penyimpanan adalah

$$Y = \text{Pendapatan Sewa Lapangan} + \text{Pendapatan Sewa Gudang} + \text{Pendapatan Parkir}$$

Hasil perhitungan pendapatan total bisnis penyimpanan adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 79 Perhitungan Total Pendapatan Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat

Tahun ke-	Pendapatan Lapangan Penumpukan	Pendapatan Gudang Tertutup	Pendapatan Parkir	Total Pendapatan
1	Rp 262.359.708	Rp 131.179.854	Rp 225.400.636	Rp 618.940.197
2	Rp 287.941.855	Rp 143.970.927	Rp 247.378.981	Rp 679.291.763
3	Rp 313.524.002	Rp 156.762.001	Rp 269.357.326	Rp 739.643.329
4	Rp 339.106.149	Rp 169.553.074	Rp 291.335.671	Rp 799.994.895
5	Rp 364.688.296	Rp 182.344.148	Rp 313.314.016	Rp 860.346.460
6	Rp 546.378.620	Rp 273.189.310	Rp 335.292.362	Rp 1.154.860.292
7	Rp 582.193.626	Rp 291.096.813	Rp 357.270.707	Rp 1.230.561.146
8	Rp 618.008.632	Rp 309.004.316	Rp 379.249.052	Rp 1.306.262.000
9	Rp 653.823.638	Rp 326.911.819	Rp 401.227.397	Rp 1.381.962.855
10	Rp 689.638.644	Rp 344.819.322	Rp 423.205.742	Rp 1.457.663.709
11	Rp 932.726.122	Rp 466.363.061	Rp 445.184.088	Rp 1.844.273.270
12	Rp 978.773.986	Rp 489.386.993	Rp 467.162.433	Rp 1.935.323.412
13	Rp 1.024.821.851	Rp 512.410.926	Rp 489.140.778	Rp 2.026.373.555
14	Rp 1.070.869.716	Rp 535.434.858	Rp 511.119.123	Rp 2.117.423.697
15	Rp 1.116.917.581	Rp 558.458.790	Rp 533.097.468	Rp 2.208.473.840
16	Rp 1.421.402.211	Rp 710.701.106	Rp 555.075.814	Rp 2.687.179.131
17	Rp 1.477.682.935	Rp 738.841.467	Rp 577.054.159	Rp 2.793.578.561
18	Rp 1.533.963.659	Rp 766.981.829	Rp 599.032.504	Rp 2.899.977.992
19	Rp 1.590.244.382	Rp 795.122.191	Rp 621.010.849	Rp 3.006.377.423
20	Rp 1.646.525.106	Rp 823.262.553	Rp 642.989.195	Rp 3.112.776.853

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan tabel di atas, besar pendapatan tahun pertama dari sewa lapangan, mencapai angka sebesar +/-Rp262 juta serta sewa gudang tertutup sebesar +/-Rp131 juta. Sedangkan, pendapatan dari parkir adalah sebesar +/-Rp225 juta. Dengan demikian, total pendapatan keseluruhan dari bisnis penyimpanan pelabuhan Tanjung Ular tahun pertama adalah +/-Rp618 juta dan terus bertumbuh hingga tahun ke-20.

b. Proyeksi Pengeluaran

Perhitungan selanjutnya adalah menghitung biaya operasional bisnis penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun komponen biaya operasional bisnis penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 80 Rincian Pengeluaran pada Bisnis Penyimpanan

No	Item	Cakupan	Asumsi	Sumber
1	Gaji karyawan	Direktur utama; manajer keuangan SDM, dan IT; manajer bisnis pengisian BBM; staf keuangan SDM; staf IT; staf <i>storage</i> ; dan <i>security</i> .	$C_i = A(1+P.N)$	Laporan kajian terdahulu
2	Utility	Biaya air, listrik, telepon/paket bulanan karyawan	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
3	<i>Maintenance</i>	Biaya perawatan gudang dan kontainer	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
4	Beban Umum dan Administrasi Kantor	Biaya surat-menyurat, biaya alat tulis dan furnitur.	2% dari total pendapatan	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis tim UGM

Adapun besar biaya operasional bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 81 Perhitungan Pengeluaran Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat Skema Penyertaan Modal

Keterangan	1	5	10	15	20
REVENUE	Rp 618.940.197	Rp 860.346.460	Rp 1.457.663.709	Rp 2.208.473.840	Rp 3.112.776.853
Sewa Gudang	Rp 131.179.854	Rp 182.344.148	Rp 344.819.322	Rp 558.458.790	Rp 823.262.553
Sewa Lapangan Terbuka	Rp 262.359.708	Rp 364.688.296	Rp 689.638.644	Rp 1.116.917.581	Rp 1.646.525.106
Parkir	Rp 225.400.636	Rp 313.314.016	Rp 423.205.742	Rp 533.097.468	Rp 642.989.195
Operating Cost	Rp 746.926.419	Rp 812.626.814	Rp 902.937.745	Rp 1.003.285.343	Rp 1.114.785.027
Gaji Karyawan	Rp 719.074.110	Rp 782.324.588	Rp 869.267.894	Rp 965.873.608	Rp 1.073.215.555
Maintenance gudang dan petikemas	Rp 5.570.462	Rp 6.060.445	Rp 6.733.970	Rp 7.482.347	Rp 8.313.894
Utility Rumah jaga	Rp 5.570.462	Rp 6.060.445	Rp 6.733.970	Rp 7.482.347	Rp 8.313.894
Utility Kantor	Rp 5.570.462	Rp 6.060.445	Rp 6.733.970	Rp 7.482.347	Rp 8.313.894
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp 11.140.924	Rp 12.120.890	Rp 13.467.940	Rp 14.964.694	Rp 16.627.789
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp 127.986.222	Rp 47.719.647	Rp 554.725.964	Rp 1.205.188.497	Rp 1.997.991.826
Biaya Penyusutan	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Earning Before Tax	-Rp 415.799.322	-Rp 265.409.782	Rp 206.797.031	Rp 818.592.633	Rp 1.568.431.797
Pajak	Rp -	Rp -	Rp 45.495.347	Rp 180.090.379	Rp 345.054.995
Net Income	-Rp 415.799.322	-Rp 265.409.782	Rp 161.301.684	Rp 638.502.253	Rp 1.223.376.801

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar biaya operasional pada tahun pertama adalah sebesar +/-Rp746 juta dimana diperoleh dari gaji karyawan, biaya *maintenance*, biaya utility, serta biaya umum dan administrasi kantor.

Apabila tanah diasumsikan sebagai biaya sewa maka besar biaya operasional bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 82 Perhitungan Pengeluaran Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat Skema Sewa Tanah

Keterangan	1	5	10	15	20
REVENUE	Rp 618.940.197	Rp 860.346.460	Rp 1.457.663.709	Rp 2.208.473.840	Rp 3.112.776.853
Sewa Gudang	Rp 131.179.854	Rp 182.344.148	Rp 344.819.322	Rp 558.458.790	Rp 823.262.553
Sewa Lapangan Terbuka	Rp 262.359.708	Rp 364.688.296	Rp 689.638.644	Rp 1.116.917.581	Rp 1.646.525.106
Parkir	Rp 225.400.636	Rp 313.314.016	Rp 423.205.742	Rp 533.097.468	Rp 642.989.195
Operating Cost	Rp 2.172.181.019	Rp 2.363.248.234	Rp 2.625.886.809	Rp 2.917.713.609	Rp 3.241.972.455
Gaji Karyawan	Rp 719.074.110	Rp 782.324.588	Rp 869.267.894	Rp 965.873.608	Rp 1.073.215.555
Beban Sewa Tanah	Rp 1.425.254.600	Rp 1.550.621.420	Rp 1.722.949.064	Rp 1.914.428.267	Rp 2.127.187.428
Maintenance gudang dan petikemas	Rp 5.570.462	Rp 6.060.445	Rp 6.733.970	Rp 7.482.347	Rp 8.313.894
Utility Rumah jaga	Rp 5.570.462	Rp 6.060.445	Rp 6.733.970	Rp 7.482.347	Rp 8.313.894
Utility Kantor	Rp 5.570.462	Rp 6.060.445	Rp 6.733.970	Rp 7.482.347	Rp 8.313.894
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp 11.140.924	Rp 12.120.890	Rp 13.467.940	Rp 14.964.694	Rp 16.627.789
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp 1.553.240.822	-Rp 1.502.901.774	-Rp 1.168.223.101	-Rp 709.239.770	-Rp 129.195.602
Biaya Penyusutan	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Earning Before Tax	-Rp 1.841.053.922	-Rp 1.816.031.202	-Rp 1.516.152.033	-Rp 1.095.835.634	-Rp 558.755.631
Pajak	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Net Income	-Rp 1.841.053.922	-Rp 1.816.031.202	-Rp 1.516.152.033	-Rp 1.095.835.634	-Rp 558.755.631

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Besar biaya operasional pada tahun pertama dengan skema sewa tanah adalah sebesar +/-Rp2,1 miliar dimana diperoleh dari sewa tanah, gaji karyawan, biaya *maintenance*, biaya *utility*, serta biaya umum dan administrasi kantor. Menurut informasi dari Pihak Bangka Barat, harga sewa tanah adalah sebesar Rp375.067 per m².

c. Proyeksi Arus Kas Masuk dan Arus Kas Keluar (*Cash In Cash Out*)

Perhitungan keuangan bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular selanjutnya adalah perhitungan arus kas dengan proyeksi perhitungan selama 20 tahun kedepan. Perhitungan arus kas diperoleh dari perhitungan laba rugi. Adapun perhitungan arus kas dalam skenario moderat sebagai contoh yang ditampilkan dalam analisis ini adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 83 Perhitungan Arus Kas Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat Skema Penyertaan Modal

Description	0	1	5	10	15	20
Net Income	Rp -	-Rp 415.799.322	-Rp 265.409.782	Rp 161.301.684	Rp 638.502.253	Rp 1.223.376.801
Add back Depreciation	Rp -	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Operating Cash Flow	Rp -	-Rp 127.986.222	Rp 47.719.647	Rp 509.230.617	Rp 1.025.098.118	Rp 1.652.936.831
Tambahan NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Liquidasi NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Change In CAPEX	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Terminal Cash Flow Land	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Annual Cash Flow	Rp -	-Rp 127.986.222	Rp 47.719.647	Rp 509.230.617	Rp 1.025.098.118	Rp 1.652.936.831
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 5.116.096.200	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Cash Flow Proyek	-Rp 5.116.096.200	-Rp 127.986.222	Rp 47.719.647	Rp 509.230.617	Rp 1.025.098.118	Rp 1.652.936.831

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar *net income* dan nilai arus kas bisnis penyimpanan. Berdasarkan perhitungan laporan arus kas tersebut, nilai arus kas proyek tahun pertama adalah –Rp127 juta. Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

Apabila tanah diasumsikan sebagai biaya sewa, maka perhitungan arus kas dalam skenario moderat adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 84 Perhitungan Arus Kas Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat Skema Sewa Tanah

Description	0	1	5	10	15	20
Net Income	Rp -	-Rp 1.841.053.922	-Rp 1.816.031.202	-Rp 1.516.152.033	-Rp 1.095.835.634	-Rp 558.755.631
Add back Depreciation	Rp -	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Operating Cash Flow	Rp -	-Rp 1.553.240.822	-Rp 1.502.901.774	-Rp 1.168.223.101	-Rp 709.239.770	-Rp 129.195.602
Tambahan NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Liquidasi NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Change In CAPEX	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Terminal Cash Flow Land	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Annual Cash Flow	Rp -	-Rp 1.553.240.822	-Rp 1.502.901.774	-Rp 1.168.223.101	-Rp 709.239.770	-Rp 129.195.602
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 5.116.096.200	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Cash Flow Proyek	-Rp 5.116.096.200	-Rp 1.553.240.822	-Rp 1.502.901.774	-Rp 1.168.223.101	-Rp 709.239.770	-Rp 129.195.602

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Besaran nilai arus kas proyek tahun pertama dengan skema sewa tanah adalah sebesar +/-Rp1,5 miliar.

d. Standar Kelayakan Keuangan

Mengacu pada hasil perhitungan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 85 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat Skema Penyertaan Modal

Item	Nilai	Standar	Keterangan
WACC	6,87%		
IRR	7,03%	>WACC	Layak
NPV	Rp116.924.317	>0	Layak
Payback Period	13,69 year(s)	<umur proyek	Layak
Profitability Index	1,02	>1	Layak
Benefit Cost Ratio	1,07	>1	Layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario moderat ini layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan memenuhi nilai standar

kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Sedangkan perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis penyimpanan dengan skema sewa tanah adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 86 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat Skema Sewa Tanah

Item	Nilai	Standar	Keterangan
WACC	6,87%		
IRR	N/A	>WACC	Tidak layak
NPV	-Rp16.965.415.103	>0	Tidak layak
Payback Period	N/A	<umur proyek	Tidak layak
Profitability Index	-2,32	>1	Tidak layak
Benefit Cost Ratio	0,48	>1	Tidak layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario moderat dengan skema sewa tanah ini tidak layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan tidak memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Selama 20 tahun umur proyek, profitabilitas bisnis penyimpanan telah diukur dengan tiga rasio keuangan, yaitu *Return on Investment (ROI)*, *Return on Assets (ROA)*, dan *Return on Equity (ROE)*. Ketiga indikator ini memberikan gambaran dalam mengelola investasi, memanfaatkan aset, serta menciptakan nilai bagi investor. Hasil perhitungan rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4. 87 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat Skema Penyertaan Modal

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-7,46%	-8,61%	-8,61%
2	-6,78%	-7,83%	-7,83%
3	-6,11%	-7,05%	-7,05%
4	-5,44%	-6,29%	-6,29%
5	-4,78%	-5,53%	-5,53%
6	0,07%	0,08%	0,08%
7	0,79%	0,92%	0,92%
8	1,51%	1,75%	1,75%
9	2,22%	2,57%	2,57%
10	2,92%	3,38%	3,38%
11	8,03%	9,29%	9,29%
12	8,94%	10,35%	10,35%
13	9,85%	11,40%	11,40%
14	10,76%	12,46%	12,46%
15	11,66%	13,50%	13,50%
16	18,08%	20,94%	20,94%
17	19,20%	22,24%	22,24%
18	20,31%	23,53%	23,53%
19	21,42%	24,82%	24,82%
20	22,52%	26,10%	26,10%

Sumber: Analisis tim UGM

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun-tahun awal, profitabilitas perusahaan tercatat negatif, mencerminkan tantangan operasional dan investasi yang dihadapi selama masa awal bisnis. Namun, mulai tahun ke-6, rasio profitabilitas seperti ROI, ROA, dan ROE berangsur menjadi positif, mengindikasikan peningkatan kinerja manajemen.

Adapun hasil perhitungan rasio keuangan untuk lini bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular yang menggunakan skema sewa tanah adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 88 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Penyimpanan Skenario Moderat Skema Sewa Tanah

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-26,30%	-38,13%	-38,13%
2	-26,21%	-38,01%	-38,01%
3	-26,13%	-37,92%	-37,92%
4	-26,08%	-37,85%	-37,85%
5	-26,04%	-37,81%	-37,81%
6	-22,65%	-32,91%	-32,91%
7	-22,42%	-32,59%	-32,59%
8	-22,21%	-32,30%	-32,30%
9	-22,02%	-32,04%	-32,04%
10	-21,85%	-31,80%	-31,80%
11	-17,21%	-25,06%	-25,06%
12	-16,84%	-24,54%	-24,54%
13	-16,50%	-24,06%	-24,06%
14	-16,18%	-23,60%	-23,60%
15	-15,88%	-23,17%	-23,17%
16	-9,97%	-14,56%	-14,56%
17	-9,48%	-13,86%	-13,86%
18	-9,02%	-13,18%	-13,18%
19	-8,57%	-12,54%	-12,54%
20	-8,15%	-11,92%	-11,92%

Apabila dengan skema sewa tanah, rasio profitabilitas menunjukkan angka negatif selama 20 tahun proyeksi.

4.2.3.4 Skenario Pesimis

a. Proyeksi Pendapatan

Pendapatan bisnis penyimpanan pada studi ini terdiri dari tiga jenis pendapatan yaitu:

1. Pendapatan sewa gudang (muatan basah)
2. Pendapatan sewa lapangan terbuka (muatan kering)
3. Pendapatan parkir

Adapun besar pendapatan sewa lapangan penumpukan didasarkan pada perhitungan berikut:

$$Y = \text{Jumlah Kapal} \times \text{Asumsi Muatan Kapal} \times \text{Volume Kontainer} \times \text{Asumsi Hari} \times \text{Kebutuhan Kontainer Curah Kering} \times \text{Tarif Sewa Lapangan}$$

Sedangkan perhitungan pendapatan sewa gudang adalah sebagai berikut:

$$Y = \text{Jumlah Kapal} \times \text{Asumsi Muatan Kapal} \times \text{Volume Kontainer} \times \text{Asumsi Hari} \times \text{Kebutuhan Kontainer Curah Basah} \times \text{Tarif Sewa Gudang}$$

Tabel 4. 89 Asumsi Pendapatan Sewa Lapangan Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan kapal	7,5% dari jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Muntok	Analisis tim UGM
2.	Pesentase Kapal yang melakukan penumpukan berdasarkan total kunjungan kapal	25%-55% (25% pada 5 tahun pertama kemudian mengalami kenaikan 10% setiap 5 tahun berikutnya)	Analisis tim UGM
3.	Asumsi Muatan	339 ton	Analisis tim UGM
4.	Volume kontainer	38,27 m ³	https://kliklogistics.co.id/rincian-ukuran-kontainer-20-feet-40-feet-40-hc-dan-45-feet/
5.	Asumsi hari	Lama kontainer melakukan penumpukan di lapangan yaitu 1 hari	Analisis tim UGM
6.	Kebutuhan <i>container</i> curah kering	80% dari jumlah kontainer	Laporan kajian terdahulu
7.	Kebutuhan <i>container</i> curah kering	20% dari jumlah kontainer	Laporan kajian terdahulu
8.	Tarif sewa lapangan penumpukan	Rp200,00 (m ³ /ton/hari)	Informasi dari Pihak Bangka
9.	Tarif sewa gudang	Rp400,00 (m ³ /ton/hari)	Informasi dari Pihak Bangka

Sumber: Analisis tim UGM

Sedangkan perhitungan pendapatan parkir adalah sebagai berikut:

$$Y = \text{Jumlah Truk} \times \text{Asumsi Hari} \times \text{Harga Parkir}$$

Keterangan =

Tabel 4. 90 Asumsi Pendapatan Parkir Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis

No	Item	Asumsi	Sumber
1.	Jumlah kunjungan truk	7,5% dari jumlah truk yang mengangkut barang di Pelabuhan Muntok setiap harinya	Analisis tim UGM
2.	Asumsi hari	360 hari kerja dalam satu tahun	Analisis tim UGM
3.	Harga Parkir	Rp10.000,00 dengan peningkatan tertentu	Peraturan Bupati Nomor 27 Tahun 2021

Sumber: Analisis tim UGM

Oleh karena itu total pendapatan pada lini bisnis penyimpanan adalah

$$Y = \text{Pendapatan Sewa Lapangan} + \text{Pendapatan Sewa Gudang} + \text{Pendapatan Parkir}$$

Hasil perhitungan pendapatan total bisnis penyimpanan adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 91 Perhitungan Total Pendapatan Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis

Tahun ke-	Pendapatan Lapangan Penumpukan	Pendapatan Gudang Tertutup	Pendapatan Parkir	Total Pendapatan
1	Rp 196.769.781	Rp 98.384.890	Rp 169.050.477	Rp 464.205.148
2	Rp 215.956.391	Rp 107.978.195	Rp 185.534.236	Rp 509.468.822
3	Rp 235.143.001	Rp 117.571.501	Rp 202.017.995	Rp 554.732.496
4	Rp 254.329.612	Rp 127.164.806	Rp 218.501.753	Rp 599.996.171
5	Rp 273.516.222	Rp 136.758.111	Rp 234.985.512	Rp 645.259.845
6	Rp 409.783.965	Rp 204.891.983	Rp 251.469.271	Rp 866.145.219
7	Rp 436.645.220	Rp 218.322.610	Rp 267.953.030	Rp 922.920.860
8	Rp 463.506.474	Rp 231.753.237	Rp 284.436.789	Rp 979.696.500
9	Rp 490.367.729	Rp 245.183.864	Rp 300.920.548	Rp 1.036.472.141
10	Rp 517.228.983	Rp 258.614.492	Rp 317.404.307	Rp 1.093.247.782
11	Rp 699.544.591	Rp 349.772.296	Rp 333.888.066	Rp 1.383.204.953
12	Rp 734.080.490	Rp 367.040.245	Rp 350.371.825	Rp 1.451.492.559
13	Rp 768.616.388	Rp 384.308.194	Rp 366.855.584	Rp 1.519.780.166
14	Rp 803.152.287	Rp 401.576.143	Rp 383.339.342	Rp 1.588.067.773
15	Rp 837.688.186	Rp 418.844.093	Rp 399.823.101	Rp 1.656.355.380
16	Rp 1.066.051.658	Rp 533.025.829	Rp 416.306.860	Rp 2.015.384.348
17	Rp 1.108.262.201	Rp 554.131.101	Rp 432.790.619	Rp 2.095.183.921
18	Rp 1.150.472.744	Rp 575.236.372	Rp 449.274.378	Rp 2.174.983.494
19	Rp 1.192.683.287	Rp 596.341.643	Rp 465.758.137	Rp 2.254.783.067
20	Rp 1.234.893.829	Rp 617.446.915	Rp 482.241.896	Rp 2.334.582.640

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan perhitungan tabel di atas, besar pendapatan tahun pertama dari sewa lapangan, mencapai angka sebesar +/-Rp196 juta serta sewa gudang tertutup sebesar +/-Rp98 juta. Sedangkan, pendapatan dari parkir adalah sebesar +/-Rp169 juta. Dengan demikian, total pendapatan keseluruhan dari bisnis penyimpanan pelabuhan Tanjung Ular tahun pertama adalah +/-Rp464 juta dan terus bertumbuh hingga tahun ke-20.

b. Proyeksi Pengeluaran

Perhitungan selanjutnya adalah menghitung biaya operasional bisnis penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular. Adapun komponen biaya operasional bisnis penyimpanan Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 92 Rincian Estimasi Pendapatan dan Pengeluaran pada Bisnis Penyimpanan

No	Item	Cakupan	Asumsi	Sumber
1	Gaji karyawan	Direktur utama; manajer keuangan SDM, dan IT; manajer bisnis pengisian BBM; staf keuangan SDM; staf IT; staf <i>storage</i> ; dan <i>security</i> .	$C_i = A(1+P.N)$	Laporan kajian terdahulu
2	<i>Utility</i>	Biaya air, listrik, telepon/paket bulanan karyawan	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
3	<i>Maintenance</i>	Biaya perawatan gudang dan kontainer	1% dari total pendapatan	Analisis tim UGM
4	Beban Umum dan Administrasi Kantor	Biaya surat-menyurat, biaya alat tulis dan furnitur.	2% dari total pendapatan	Analisis tim UGM

Sumber: Analisis tim UGM

Adapun besar biaya operasional bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 93 Perhitungan Estimasi Pendapatan dan Pengeluaran Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis Skema Penyertaan Modal

Keterangan	1	5	10	15	20
REVENUE	Rp 464.205.148	Rp 645.259.845	Rp 1.093.247.782	Rp 1.656.355.380	Rp 2.334.582.640
Sewa Gudang	Rp 98.384.890	Rp 136.758.111	Rp 258.614.492	Rp 418.844.093	Rp 617.446.915
Sewa Lapangan Terbuka	Rp 196.769.781	Rp 273.516.222	Rp 517.228.983	Rp 837.688.186	Rp 1.234.893.829
Parkir	Rp 169.050.477	Rp 234.985.512	Rp 317.404.307	Rp 399.823.101	Rp 482.241.896
Operating Cost	Rp 739.963.342	Rp 805.051.257	Rp 894.520.282	Rp 993.932.409	Rp 1.104.392.659
Gaji Karyawan	Rp 719.074.110	Rp 782.324.588	Rp 869.267.894	Rp 965.873.608	Rp 1.073.215.555
Maintenance gudang dan petikemas	Rp 4.177.846	Rp 4.545.334	Rp 5.050.478	Rp 5.611.760	Rp 6.235.421
Utility Rumah jaga	Rp 4.177.846	Rp 4.545.334	Rp 5.050.478	Rp 5.611.760	Rp 6.235.421
Utility Kantor	Rp 4.177.846	Rp 4.545.334	Rp 5.050.478	Rp 5.611.760	Rp 6.235.421
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp 8.355.693	Rp 9.090.668	Rp 10.100.955	Rp 11.223.520	Rp 12.470.842
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp 275.758.194	-Rp 159.791.412	Rp 198.727.499	Rp 662.422.971	Rp 1.230.189.981
Biaya Penyusutan	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Earning Before Tax	-Rp 563.571.294	-Rp 472.920.840	-Rp 149.201.433	Rp 275.827.106	Rp 800.629.951
Pajak	Rp -	Rp -	Rp -	Rp 60.681.963	Rp 176.138.589
Net Income	-Rp 563.571.294	-Rp 472.920.840	-Rp 149.201.433	Rp 215.145.143	Rp 624.491.362

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar biaya operasional pada tahun pertama adalah sebesar +/-Rp739 juta dimana diperoleh dari gaji karyawan, biaya *maintenance*, biaya *utility*, serta biaya umum dan administrasi kantor.

Apabila tanah diasumsikan sebagai biaya sewa maka besar biaya operasional bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 94 Perhitungan Pengeluaran Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis Skema Sewa Tanah

Keterangan	1	5	10	15	20
REVENUE	Rp 464.205.148	Rp 645.259.845	Rp 1.093.247.782	Rp 1.656.355.380	Rp 2.334.582.640
Sewa Gudang	Rp 98.384.890	Rp 136.758.111	Rp 258.614.492	Rp 418.844.093	Rp 617.446.915
Sewa Lapangan Terbuka	Rp 196.769.781	Rp 273.516.222	Rp 517.228.983	Rp 837.688.186	Rp 1.234.893.829
Parkir	Rp 169.050.477	Rp 234.985.512	Rp 317.404.307	Rp 399.823.101	Rp 482.241.896
Operating Cost	Rp 2.165.217.942	Rp 2.355.672.678	Rp 2.617.469.347	Rp 2.908.360.676	Rp 3.231.580.087
Gaji Karyawan	Rp 719.074.110	Rp 782.324.588	Rp 869.267.894	Rp 965.873.608	Rp 1.073.215.555
Beban Sewa Tanah	Rp 1.425.254.600	Rp 1.550.621.420	Rp 1.722.949.064	Rp 1.914.428.267	Rp 2.127.187.428
Maintenance gudang dan petikemas	Rp 4.177.846	Rp 4.545.334	Rp 5.050.478	Rp 5.611.760	Rp 6.235.421
Utility Rumah jaga	Rp 4.177.846	Rp 4.545.334	Rp 5.050.478	Rp 5.611.760	Rp 6.235.421
Utility Kantor	Rp 4.177.846	Rp 4.545.334	Rp 5.050.478	Rp 5.611.760	Rp 6.235.421
Beban umum dan biaya administrasi kantor	Rp 8.355.693	Rp 9.090.668	Rp 10.100.955	Rp 11.223.520	Rp 12.470.842
Earning Before Interest Depr & Amort (EBITDA)	-Rp 1.701.012.794	-Rp 1.710.412.832	-Rp 1.524.221.565	-Rp 1.252.005.296	-Rp 896.997.447
Biaya Penyusutan	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Earning Before Tax	-Rp 1.988.825.894	-Rp 2.023.542.260	-Rp 1.872.150.497	-Rp 1.638.601.160	-Rp 1.326.557.477
Pajak	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Net Income	-Rp 1.988.825.894	-Rp 2.023.542.260	-Rp 1.872.150.497	-Rp 1.638.601.160	-Rp 1.326.557.477

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Besar biaya operasional pada tahun pertama dengan skema sewa tanah adalah sebesar +/-Rp2,1 miliar dimana diperoleh dari sewa tanah, gaji karyawan, biaya *maintenance*, biaya *utility*, serta biaya umum dan administrasi kantor. Menurut informasi dari Pihak Bangka Barat, harga sewa tanah adalah sebesar Rp375.067 per m².

c. Proyeksi Arus Kas Masuk dan Arus Kas Keluar (*Cash In Cash Out*)

Perhitungan keuangan bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular selanjutnya adalah perhitungan arus kas dengan proyeksi perhitungan selama 20 tahun kedepan. Perhitungan arus kas diperoleh dari perhitungan laba rugi. Adapun perhitungan arus kas dalam skenario optimis sebagai contoh yang ditampilkan dalam analisis ini adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 95 Perhitungan Arus Kas Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis Skema Penyertaan Modal

Description	0	1	5	10	15	20
Net Income	Rp -	-Rp 563.571.294	-Rp 472.920.840	-Rp 149.201.433	Rp 215.145.143	Rp 624.491.362
Add back Depreciation	Rp -	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Operating Cash Flow	Rp -	-Rp 275.758.194	-Rp 159.791.412	Rp 198.727.499	Rp 601.741.007	Rp 1.054.051.391
Tambahan NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Liquidasi NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Change In CAPEX	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Terminal Cash Flow Land	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Annual Cash Flow	Rp -	-Rp 275.758.194	-Rp 159.791.412	Rp 198.727.499	Rp 601.741.007	Rp 1.054.051.391
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 5.116.096.200	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Cash Flow Proyek	-Rp 5.116.096.200	-Rp 275.758.194	-Rp 159.791.412	Rp 198.727.499	Rp 601.741.007	Rp 1.054.051.391

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Tabel di atas menunjukkan besar *net income* dan nilai arus kas bisnis penyimpanan. Berdasarkan perhitungan laporan arus kas tersebut, nilai arus kas proyek tahun pertama adalah +/-Rp275 juta. Selanjutnya, nilai arus kas proyek akan digunakan sebagai landasan perhitungan indikator kelayakan bisnis.

Apabila tanah diasumsikan sebagai biaya sewa, maka perhitungan arus kas dalam skenario moderat adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 96 Perhitungan Arus Kas Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis Skema Sewa Tanah

Description	0	1	5	10	15	20
Net Income	Rp -	-Rp 1.988.825.894	-Rp 2.023.542.260	-Rp 1.872.150.497	-Rp 1.638.601.160	-Rp 1.326.557.477
Add back Depreciation	Rp -	Rp 287.813.100	Rp 313.129.428	Rp 347.928.932	Rp 386.595.864	Rp 429.560.029
Operating Cash Flow	Rp -	-Rp 1.701.012.794	-Rp 1.710.412.832	-Rp 1.524.221.565	-Rp 1.252.005.296	-Rp 896.997.447
Tambahan NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Liquidasi NWC	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Change In CAPEX	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Terminal Cash Flow Land	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Annual Cash Flow	Rp -	-Rp 1.701.012.794	-Rp 1.710.412.832	-Rp 1.524.221.565	-Rp 1.252.005.296	-Rp 896.997.447
Initial Outlay (CAPEX)	-Rp 5.116.096.200	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -	Rp -
Cash Flow Proyek	-Rp 5.116.096.200	-Rp 1.701.012.794	-Rp 1.710.412.832	-Rp 1.524.221.565	-Rp 1.252.005.296	-Rp 896.997.447

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Besaran nilai arus kas proyek tahun pertama dengan skema sewa tanah adalah sebesar -Rp1,7 miliar.

d. Standar Kelayakan Keuangan

Mengacu pada hasil perhitungan arus kas yang telah dibuat sebelumnya, maka perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 97 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis Skema Penyertaan Modal

Item	Nilai	Standar	Keterangan
WACC	6,87%		
IRR	1,71%	>WACC	Tidak layak
NPV	-Rp3.134.345.669	>0	Tidak layak
Payback Period	18,23 year(s)	<umur proyek	Layak
Profitability Index	0,39	>1	Tidak layak
Benefit Cost Ratio	0,81	>1	Tidak layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis pengisian penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario pesimis ini tidak layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan tidak

memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Sedangkan perhitungan kelayakan keuangan untuk lini bisnis penyimpanan dengan skema sewa tanah adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 98 Standar Kelayakan Keuangan Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis Skema Sewa Tanah

Item	Nilai	Standar	Keterangan
WACC	6,87%		
IRR	N/A	>WACC	Tidak layak
NPV	-Rp20.749.820.952	>0	Tidak layak
Payback Period	N/A	<umur proyek	Tidak layak
Profitability Index	-3,06	>1	Tidak layak
Benefit Cost Ratio	0,36	>1	Tidak layak

Sumber: Perhitungan Tim UGM

Berdasarkan analisis di atas, maka bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular pada skenario pesimis dengan skema sewa tanah ini tidak layak untuk dijalankan karena secara keuangan, perhitungan keuangan yang telah dilakukan tidak memenuhi nilai standar kelayakan keuangan dengan item perhitungan yaitu NPV, IRR, *Payback Period*, *Profitability Index*, dan *Benefit Cost Ratio*.

Selama 20 tahun umur proyek, profitabilitas bisnis penyimpanan telah diukur dengan tiga rasio keuangan, yaitu *Return on Investment (ROI)*, *Return on Assets (ROA)*, dan *Return on Equity (ROE)*. Ketiga indikator ini memberikan gambaran dalam mengelola investasi, memanfaatkan aset, serta menciptakan nilai bagi investor. Hasil perhitungan rasio keuangan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4. 99 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis Penyertaan Modal

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-10,12%	-11,67%	-11,67%
2	-9,71%	-11,20%	-11,20%
3	-9,31%	-10,74%	-10,74%
4	-8,92%	-10,29%	-10,29%
5	-8,53%	-9,85%	-9,85%
6	-4,98%	-5,75%	-5,75%
7	-4,40%	-5,08%	-5,08%
8	-3,83%	-4,42%	-4,42%
9	-3,26%	-3,77%	-3,77%
10	-2,71%	-3,13%	-3,13%
11	1,62%	1,87%	1,87%
12	2,21%	2,55%	2,55%
13	2,79%	3,23%	3,23%
14	3,37%	3,89%	3,89%
15	3,93%	4,55%	4,55%
16	8,65%	10,00%	10,00%
17	9,37%	10,84%	10,84%
18	10,09%	11,68%	11,68%
19	10,80%	12,51%	12,51%
20	11,51%	13,33%	13,33%

Sumber: Analisis tim UGM

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa pada tahun-tahun awal, profitabilitas perusahaan tercatat negatif, mencerminkan tantangan operasional dan investasi yang dihadapi selama masa awal bisnis. Namun, mulai tahun ke-11, rasio profitabilitas seperti ROI, ROA, dan ROE berangsur menjadi positif, mengindikasikan peningkatan kinerja manajemen.

Adapun hasil perhitungan rasio keuangan untuk lini bisnis penyimpanan di Pelabuhan Tanjung Ular yang menggunakan skema sewa tanah adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 100 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas Bisnis Penyimpanan Skenario Pesimis Skema Sewa Tanah

Tahun	ROI	ROA	ROE
1	-28,44%	-41,19%	-41,19%
2	-28,56%	-41,39%	-41,39%
3	-28,70%	-41,61%	-41,61%
4	-28,86%	-41,86%	-41,86%
5	-29,04%	-42,13%	-42,13%
6	-26,71%	-38,77%	-38,77%
7	-26,76%	-38,85%	-38,85%
8	-26,82%	-38,96%	-38,96%
9	-26,90%	-39,10%	-39,10%
10	-27,00%	-39,26%	-39,26%
11	-23,76%	-34,56%	-34,56%
12	-23,73%	-34,54%	-34,54%
13	-23,72%	-34,54%	-34,54%
14	-23,73%	-34,58%	-34,58%
15	-23,77%	-34,65%	-34,65%
16	-19,60%	-28,59%	-28,59%
17	-19,51%	-28,47%	-28,47%
18	-19,43%	-28,38%	-28,38%
19	-19,39%	-28,33%	-28,33%
20	-19,36%	-28,31%	-28,31%

Apabila dengan skema sewa tanah, rasio profitabilitas menunjukkan angka negatif selama 20 tahun proyeksi.

4.2.4 Intangible Asset

Saat ini lahan di sebelah Timur Laut Pelabuhan Tanjung Ular masih berstatus hutan lindung yang memerlukan proses untuk pengalihannya. Oleh sebab itu, dalam jangka pendek sampai dengan 2024 nanti, pengembangan pelabuhan akan dilakukan penyesuaian (*adjustment*) atas Rencana Induk Pelabuhan (RIP) tersebut. Untuk itu, lahan milik Pemerintah Kabupaten Bangka Barat seluas 3,8 hektar yang terletak di sebelah Selatan dan Tenggara Pelabuhan Tanjung Ular menjadi alternatif yang paling memungkinkan untuk dimanfaatkan. Semua aset ini pada waktunya akan menjadi bagian dari fasilitas Pelabuhan Tanjung Ular, yang akan dialihkan menjadi aset BUMD.

4.2.5 Kemandirian Fiskal, Strategi, dan Komitmen Kedepan

Berdasarkan PMK Nomor 84 Tahun 2023 tentang Peta Kapasitas Daerah, Kabupaten Bangka Barat masuk kategori kapasitas sedang dengan

indeks KFD sebesar 1,420. Angka ini didapatkan dari formula perhitungan pembagian antara kapasitas fiskal daerah kabupaten/kota dengan total kapasitas fiskal daerah kabupaten/kota dibagi 508 daerah kabupaten/kota. Selain itu, berdasarkan Peta Kapasitas Daerah 3 (tiga) tahun terakhir, kapasitas fiskal Kabupaten Bangka Barat mengalami peningkatan seperti pada tabel berikut.

Tabel 4. 101 Kapasitas Fiskal Daerah Kabupaten Bangka Barat

Tahun	Indeks KFD	Kategori
2021	0,578	Rendah
2022	1,733	Sedang
2023	1,420	Sedang

Sumber: PMK No. 84 Tahun 2023

Peta Kapasitas Fiskal Daerah ini menunjukkan tingkat otonomi fiskal, yaitu kemampuan pemerintah daerah dalam membiayai sendiri (kemandirian) atas kegiatan pemerintah daerah, pembangunan, dan pelayanan kepada masyarakat (Pebri H, dkk. 2022).

Tabel 4. 102 Struktur APBD Kabupaten Bangka Barat

	2021	2022	2023	2024
Penyertaan Modal	0,00 Miliar	0,00 Miliar	0,00 Miliar	15 Miliar
Surplus/Defisit	0,00 Miliar	(14,44 Miliar)	(107 Miliar)	(197,84 Miliar)
SILPA	0,00 Miliar	0,00 Miliar	0,00 Miliar	0,00 Miliar

Sumber: APBD Kab. Bangka Barat 2021, 2022, 2023, 2024

Dengan mempertimbangkan postur APBD Kabupaten Bangka Barat empat tahun terakhir (2021-2024), Pemerintah Daerah tidak cukup mandiri dalam kemampuan fiskalnya untuk membiayai BUMD yang akan dibentuk. Hal ini terlihat dari poin realisasi penyertaan modal yang ada sebesar 0% mengartikan bahwa dalam menjalankan usaha daerah, tidak terdapat realisasi penyertaan modal yang berjalan. Selain itu, berdasarkan data penyertaan modal badan usaha eksisting terdapat beberapa badan usaha yang sudah tidak beroperasi seperti PD. Bangka Barat Sejahtera yang melaporkan penyertaan modal sampai tahun 2013 dan PDAM Tirta Sejiran Setason sampai tahun 2017.

Keadaan ini perlu diperhatikan oleh Pemerintah Daerah sebelum nantinya dibentuk BUMD baru yang justru tidak mampu meningkatkan kontribusi fiskal daerah. Pemerintah Bangka Barat perlu selektif dalam mendirikan BUMD dengan strategi melihat potensi sektor unggulan daerah,

kelayakan keuangan, dan penyertaan modal dengan mengombinasikan beberapa jenis usaha BUMD berbentuk persero atau non persero.

Berdasarkan perkembangan penyertaan modal Pemerintah Daerah Bangka Barat, penyertaan modal terakhir dilakukan pada tahun 2020 untuk Bank Sumsel Babel. Berdasarkan hal tersebut bisa diambil Kesimpulan bahwa sudah lebih dari 3 tahun, Pemerintah Daerah Bangka Barat tidak melakukan penyertaan modal. Di sisi lain, dalam APBD 2024 tertulis bahwa akan terdapat penyertaan modal sebesar Rp15.000.000.000. Berdasarkan dari data historis indeks kapasitas fiskal dan kondisi defisit anggaran dalam 2 tahun terakhir, penyertaan modal yang besar dan intensif di awal pembentukan BUMD dapat memunculkan risiko yang relatif besar. Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan pada 3 unit bisnis, masing-masing unit bisnis memerlukan modal sebesar Rp5.116.096.200 untuk penyimpanan, Rp1.262.848.800 untuk air bersih, dan 9.825.454.190 untuk pengisian BBM.

Sebaiknya, penyertaan modal dalam bentuk uang dan dilakukan secara berkala sehingga BUMD dapat mengelola risiko dengan lebih baik. Berdasarkan dari keperluan modal, maka unit bisnis air bersih dapat dibentuk paling pertama.

Tabel 4. 103 Rencana Penyertaan Modal Pemerintah Kabupaten Bangka Barat

Tahun	Penyertaan Modal
2025	Rp1.500.000.000
2027	Rp2.000.000.000
2029	Rp3.500.000.000
2032	Rp6.000.000.000

Mempertimbangkan pola penyertaan modal sebelumnya, penyertaan modal awal untuk tahap 1 BUMD pada tahun 2025 sebesar Rp1.500.000.000 dapat digunakan sebagai modal dan operasional awal bisnis penyediaan air. Selanjutnya penyertaan modal dapat ditingkatkan besarnya. Perlu dipahami bahwa di masa yang akan datang setiap Pemerintah Kabupaten Bangka Barat akan menyertakan modal perlu ada kajian investasi yang mengkaji terkait kapasitas fiskal daerah dan juga kinerja dan komitmen BUMD. Oleh karena itu, perlu adanya evaluasi untuk memastikan bahwa usaha BUMD berdampak

positif untuk peningkatan PAD dan ekonomi kawasan sekitar pelabuhan tanjung ular. Pengembangan unit bisnis lain yaitu pengisian BBM dan penyimpanan memerlukan modal yang cukup besar (*capital intensive*) sehingga perlu lebih berhati-hati dalam inisiasinya. Perlu adanya keseimbangan antara proporsi PAD dan juga penyertaan modal supaya menjaga kapasitas fiskal Pemerintah Kabupaten Bangka Barat.

Selain uang, penyertaan modal juga dapat dilakukan dalam bentuk barang. Dalam konteks tanah (aset) sebagai modal perlu adanya pertimbangan lebih lanjut. Penyertaan modal dalam bentuk tanah adalah salah satu bentuk pemindahtanganan BMD. Dalam konteks proses bisnis BUMD, tentu saja penyertaan modal akan jauh lebih menguntungkan daripada sewa tanah. Tetapi hal ini perlu dipertimbangkan dari sudut pandang Pemerintah Daerah (sektor publik) selaku pengelola tanah BMD. Berdasarkan dari Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 19 Tahun 2016 tentang pengelolaan BMD, pemindahtanganan perlu dilakukan secara hati-hati (*prudential*) karena hal ini merupakan proses yang menghilangkan hak tanah negara (BMD). Dalam kata lain, terjadi pemindahan hak dari barang publik menjadi milik BUMD (kehilangan hak). Apabila tidak dilakukan secara hati-hati berisiko memunculkan masalah di kemudian hari. Oleh karena itu, penyertaan modal dalam bentuk tanah akan sulit dan berisiko untuk dilakukan (perlu kajian yang mendalam untuk memutuskan kebijakan pemindahtanganan BMD). Pemerintah Daerah perlu memastikan bahwa pemindahtanganan dilakukan secara prosedural (tidak insidental), tidak merugikan Pemerintah Daerah dan memastikan keberlanjutan kontribusi manfaat pemindahtanganan BMD bagi masyarakat luas. Mempertimbangkan hal tersebut, dalam jangka pendek sebaiknya BUMD masih dapat menggunakan skema sewa untuk menjalankan bisnisnya.

4.3 Analisis Peraturan Perundang-Undangan

4.3.1 Peraturan Perundang-Undangan

Perusahaan ini akan harus tunduk pada regulasi yang berlaku dan relevan dengan perusahaan, yaitu Undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan daerah provinsi, dan peraturan daerah kabupaten yang terkait. Adapun dasar hukum yang dipertimbangkan adalah sebagai berikut.

- Rencana Strategis dan Anggaran Kabupaten
 - a. Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 13 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 3 Tahun 2017 tentang Perubahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2005-2025;
 - b. Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 2 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2014-2034;
 - c. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 9 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025;
 - d. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Bangka Barat Nomor 5 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah;
 - e. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bangka Barat Tahun 2014-2034;
 - f. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 7 Tahun 2015 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2015 tentang Ketertiban Umum;
 - g. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 1 Tahun 2018 tentang Pokok-Pokok Pengelolaan Keuangan Daerah;
 - h. Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat Nomor 6 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Bangka Barat Tahun 2021-2026;

- i. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Daerah.
 - j. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
 - k. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
- Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja (SOTK) Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan Kabupaten Bangka Barat
 - a. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung;
 - b. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Bangka Selatan, Kabupaten Bangka Tengah, Kabupaten Bangka Barat, dan Kabupaten Belitung Timur di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung;
 - c. Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
- Bisnis Kepelabuhanan dan Pelayaran
 - a. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan;
 - b. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
 - d. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
 - e. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal;
 - f. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas;
 - g. Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah;

- h. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Bisnis Perminyakan
 - a. Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja;
 - b. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2004 Tentang Kegiatan Usaha Hulu Minyak Dan Gas Bumi.
- Bisnis Air Bersih sebagai berikut.
 - a. Undang-Undang No. 17 tahun 2019 tentang sumber daya air;
 - b. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

4.3.2 Kesesuaian terhadap peraturan yang berlaku.

BUMD yang akan didirikan adalah sebuah perseroan terbatas daerah (perseroda) yang secara khusus mengambil bisnis inti (*core business*) dalam pelayanan aktivitas Pelabuhan Tanjung Ular. Dari sisi keberadaan Pelabuhan Tanjung Ular sebagai pelabuhan laut pengumpan lokal, sudah jelas landasan hukumnya, mengingat pelabuhan ini dibangun oleh Pemerintah Pusat.

Khusus untuk pendirian BUMD ini, dasar hukum yang digunakan, sepenuhnya mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Menurut Pasal 331 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023, maka Pemerintah Daerah dapat mendirikan suatu badan usaha milik daerah. Pendirian itu harus ditetapkan dengan peraturan daerah. Kajian ini merupakan rangkaian dari pendirian BUMD tersebut, yang pada gilirannya akan bermuara pada penetapan Peraturan Daerah Kabupaten Bangka Barat.

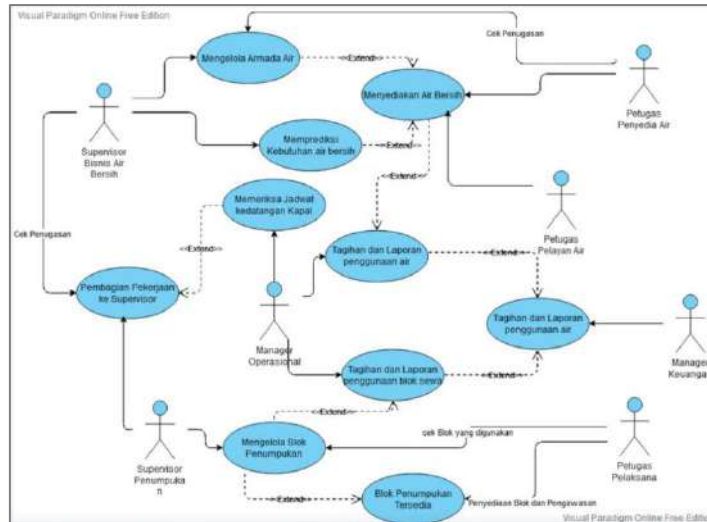
Jenis bisnis yang akan didirikan antara lain Bisnis Kepelabuhanan dan Pelayaran, Bisnis Perminyakan, dan Bisnis Air Bersih. Pada Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi dasar atas dibentuknya bisnis

kepelabuhan dan pelayaran. Adapun untuk bisnis perminyakan menjadikan Undang-Undang No. 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi yang telah dicabut dan diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja. Sedangkan kesesuaian untuk bisnis air bersih berfokus pada Undang-Undang No. 17 tahun 2019 tentang Sumber Daya Air dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

4.4 Analisis Ketersediaan Teknologi

4.4.1 Ketersediaan Teknologi Informasi dan Komunikasi

Uraian berikut ini menampilkan sekilas proses bisnis untuk jasa penyediaan air bersih dan penumpukan/penyimpanan (*storage*). Layanan penyediaan bahan bakar minyak untuk kapal (*bunkering*) menggunakan pola yang sama seperti penyediaan air bersih. Sedangkan untuk layanan SPBU dalam bentuk kerja sama dengan PT Pertamina maka sisi teknologinya akan tunduk pada standar yang berlaku di PT Pertamina. PT Pertamina menyediakan teknologi informasi dan komunikasi SPBU berupa My Pertamina. My Pertamina merupakan solusi aplikasi digital jangka pendek yang dikeluarkan oleh Pertamina untuk memudahkan pelanggan dalam mengakses berbagai layanan dari Pertamina, termasuk pembelian bahan bakar, pembayaran non-tunai, dan program loyalitas. My Pertamina bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam pembelian bahan bakar, serta mendorong masyarakat untuk lebih aktif menggunakan sistem pembayaran digital. Untuk jangka panjang BUMD dapat menggunakan *Pertamina Integrated Enterprise Data and Center Command* (PIEDCC) sebagai *platform* manajemen digital yang terintegrasi untuk mengoptimalkan operasi secara keseluruhan.



Gambar 4. 6 Proses Bisnis Penyediaan Air Bersih dan Storage

Gambar di atas mengilustrasikan proses bisnis dan teknologi yang digunakan dalam penyediaan air bersih dan *storage*. Manajer operasional mendapatkan jadwal kedatangan kapal. Kemudian manajer operasional akan memberikan tugas pada dua supervisornya yaitu penyediaan air dan penumpukan.

Pada jalur penyediaan air: supervisor akan mengecek pengelolaan (stok air dan armada yang beroperasi). Selain mengecek juga memprediksi kebutuhan air pada kapal. Dari kedua Langkah tersebut ditentukan berapa besar kebutuhan airnya. Ia lalu memberikan perintah melalui sistem sehingga muncul notifikasi ke petugas penyedia air untuk menyediakan jumlah air yang dibutuhkan. Setelah air yang dibutuhkan terpenuhi dikirimkan ke bak penampungan air. Muncul notifikasi ke petugas pelayan air untuk bersiap-siap mengisi air ke kapal. Petugas pelayan air input air yang digunakan, sehingga muncul tagihan dan laporan ke sistem untuk dicek oleh manajer operasional.

Pada jalur penumpukan: supervisor akan mengecek besarnya muatan kapal yang akan diturunkan. Supervisor akan memperkirakan kebutuhan luasan yang akan digunakan oleh kapal. Mengisi kebutuhan luasan untuk dilaksanakan oleh petugas lapangan, sehingga luasan tersebut bisa direservasi oleh muatan kapal tersebut. Petugas pelaksana lapangan juga melaksanakan pengawasan penggunaan penumpukan yang digunakan. Petugas melaporkan seluruh kegiatannya melalui sistem untuk disetujui oleh supervisor dan dilaporkan ke manajer operasional.

Dari kedua laporan tersebut manajer operasional memeriksa dan menyetujui laporan tersebut ke manajer keuangan. Setelah manajer keuangan selesai muncullah tagihan yang harus dibayarkan.

Teknologi yang dibutuhkan untuk ketersediaan sistem informasi itu dapat dibedakan dari dua sisi, yaitu perangkat keras (*hardware*) dan lunak (*software*).

Hardware:

- *Server (cloud/domain hosting)*
- Komputer atau laptop dengan spesifikasi minimal *Processor I5, Memory 8 GB, Hard disk 256/512 GB, Layar 15"*, *Internet Service Provider, Router, Akses Point, Switch/hub, Kabel LAN*
- *Mobile Device (HP Android)*

Software:

- OS Windows
- OS Server
- *Laravel Framework Develop backbone aplikasi*
- *NodeJS develop mobile device*

4.4.2 Ketersediaan Teknologi Terkait Operasional Industri

Lini bisnis pertama adalah penyediaan bahan bakar minyak. Lini ini menyediakan bahan bakar untuk kendaraan umum dengan SPBU (Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum) dan bahan bakar untuk kapal dengan *Bunkering* (Pengisian Bahan Bakar Kapal). Lini bisnis ini menggunakan tangki penyimpanan MFO 30000 liter, truk tangki BBM 5000 liter, kait rilis cepat, instalasi pengolahan limbah dan lebih lengkapnya tersedia pada Tabel 4.10 dan Tabel 4.11. Teknologi tersebut telah tersedia di pasar nasional maupun regional sehingga akan lebih mudah dalam perolehannya.

Lini bisnis kedua, yaitu bisnis air bersih, memerlukan penggunaan teknologi yang spesifik untuk mendukung distribusi dan penyimpanan air bersih secara efisien dan aman. Beberapa teknologi yang digunakan, sebagaimana telah dijelaskan pada Tabel 4.38, meliputi truk tangki air bersih, instalasi listrik, dan tangki air pendam. Truk tangki air bersih memainkan peran penting dalam memastikan ketersediaan air bersih melalui bantuan instalasi listrik yang

memiliki kegunaan untuk memastikan pengoperasian air akan terus berjalan. Adapun tangki air pendam memiliki fungsi sebagai penyimpanan air bersih dengan skala besar dan umumnya ditempatkan di bawah tanah sebagai efisiensi ruang, serta perlindungan terhadap kontaminasi. Teknologi yang disebutkan telah tersedia pula baik dari produsen lokal maupun internasional.

Lini bisnis ketiga yaitu *storage* (penyimpanan). Teknologi untuk operasional industri dapat menggunakan genset, CCTV, komputer, dan lainnya sebagaimana disebutkan pada Tabel 4.62. Teknologi yang disebutkan mudah didapatkan karena merupakan produk yang banyak tersedia secara komersial dan dapat disesuaikan dengan skala bisnisnya. Pada tahap implementasi nanti, tentunya diperlukan pemeliharaan rutin yang berkualitas untuk menjaga teknologi agar dapat digunakan secara jangka panjang.

Secara umum, teknologi yang dibutuhkan dan disebutkan untuk ketiga lini usaha sudah tersedia dan dapat diakses secara langsung dari penyedia. Namun, keberhasilan adopsi teknologi ini sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur komunikasi yang memadai, seperti jaringan internet dan sistem komunikasi darat yang stabil sebagaimana dimaksud pada bagian analisis ketersediaan teknologi informasi dan komunikasi sebagai efisiensi, keamanan, dan keberlanjutan operasional usaha tersebut.

4.4.3 Sistem Informasi Pelayanan Publik

Perseroda yang akan dibangun ini akan memiliki sistem pelayanan publik. Hal ini diatur dalam pasal 92 Peraturan Pemerintah No. 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah menyebutkan bahwasanya transparansi merupakan salah satu prinsip dari tata kelola perusahaan yang baik. Jika perusahaan terbangun, maka perusahaan tersebut akan menyediakan informasi seperti kemudahan dalam proses pelayanan, laporan target kinerja, laporan keuangan BUMD, dan laporan tahunan bagi BUMD sebagaimana termuat pada pasal 98. Oleh karenanya dengan menggunakan sistem informasi pelayanan publik diharapkan perseroda terbangun dapat dengan mudah mengimplementasikan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik sesuai perihal yang telah termuat dalam peraturan pemerintah.

BUMD dapat membangun sistem informasi pelayanan publik dengan menggunakan *website* Perusahaan. *Website* ini akan berisi profil Perusahaan,

informasi seperti kemudahan dalam proses pelayanan, laporan target kinerja, laporan keuangan BUMD, laporan tahunan, dan laporan lainnya yang relevan. Teknologi ini sangat mungkin untuk diadopsi oleh BUMD yang akan didirikan nantinya karena telah ada Perumda di lingkungan Kabupaten Bangka Barat yang telah menggunakannya, yaitu pada Perumda Tirta Sejiran Setason pada laman <http://perumdambabar.co.id/>.

4.5 Analisis Ketersediaan Sumber Daya Manusia

4.5.1 Rencana Pemenuhan SDM

1. Analisis Kebutuhan SDM

Analisis perencanaan pemenuhan SDM dilakukan dengan dua tahap, analisis jabatan dan perencanaan SDM. Analisis jabatan dilakukan dengan cara mempelajari dan mengumpulkan berbagai informasi seperti identitas jabatan, fungsi jabatan, uraian tugas, wewenang, tanggung jawab, bahan dan alat dan kondisi kerja, dan hal-hal lain yang berhubungan dengan jabatan, agar tidak salah posisi dan bekerja sesuai dengan porsinya secara optimal. Analisis diperlukan juga untuk mengevaluasi suatu unit pekerjaan apakah suatu jabatan/ unit itu diperlukan atau tidak. Persyaratan jabatan seperti persyaratan pendidikan, pengalaman, pelatihan, psikologi dan persyaratan khusus yang diperlukan agar seseorang yang akan masuk bekerja bisa bekerja dengan baik nantinya. Informasi analisis jabatan juga berguna bagi manajemen SDM, penarikan tenaga kerja, orientasi, pelatihan dan pengembangan dan lainnya.

Pasal 29 PP No. 54 Tahun 2017 mengatur tentang organ dan pegawai BUMD. Ayat tiga pasal 29 menyebutkan “Organ BUMD sebagaimana dimaksud ayat (1) pada perusahaan perseroan Daerah terdiri atas: RUPS, Komisaris, dan Direksi”. Komisaris adalah organ perusahaan perseroan Daerah yang bertugas melakukan pengawasan dan memberikan nasihat kepada Direksi dalam menjalankan kegiatan pengurusan perusahaan perseroan Daerah (Pasal 1) dan diangkat oleh RUPS (Pasal 37). Direksi adalah organ BUMD yang bertanggung jawab atas pengurusan BUMD untuk kepentingan dan tujuan BUMD serta mewakili BUMD baik di dalam maupun di luar pengadilan sesuai dengan ketentuan anggaran dasar. Direksi diangkat oleh RUPS.

Direksi yang menjalankan fungsi operasional membawahi pegawai. Lini-bisnis yang akan dijalankan oleh BUMD membutuhkan SDM yang cukup dan

mumpuni untuk melaksanakan seluruh tugas yang diembannya. Berikut disajikan analisis dan kualifikasi SDM yang dibutuhkan untuk pembentukan BUMD Perseroda Pelabuhan Tanjung Ular:

Tabel 4. 104 Analisis Jabatan

Level Pekerja	Jenis Pekerjaan	Bidang	Keterangan
4	Direktur	Strategis, tata kelola, dan operasional	Sarjana
3	Manajer	Operasional, keuangan dan SDM serta TI	Sarjana/D3
2	Admin Kantor	BBM, penumpukan, air, keuangan dan SDM serta TI	SLTA
	Supervisor Lapangan	BBM, penumpukan, dan air	SLTA
1	<i>Staf</i> Operasional	BBM, penumpukan, air, sopir	SLTA
	<i>Security</i>	Keamanan	SLTA

Lini bisnis BUMD Tanjung Ular akan sangat membutuhkan manajer yang memiliki keterampilan di bidang keuangan dan teknologi informasi serta operasional yang sesuai dengan area bisnis tersebut. Selain itu, perlu pula manajer yang menangani area teknologi informasi. Jenjang pendidikan yang diperlukan adalah minimal sarjana atau lulusan diploma tiga dengan pengalaman kerja paling sedikit tiga tahun di bidangnya. Level pekerjaan yang lain, praktis tidak membutuhkan keterampilan yang khusus.

Berikut dipaparkan mengenai kualifikasi khusus terhadap jenis pekerjaan sebagaimana dimaksud pada tabel sebelumnya.

1) Manajer Operasional

- Kualifikasi Pendidikan
 - a. Gelar Sarjana (S1) di bidang manajemen, teknik industri, administrasi bisnis, atau bidang terkait. Gelar Magister (S2) merupakan nilai tambah
 - b. Sertifikasi profesional terkait manajemen operasional atau manajemen proyek akan menjadi keunggulan.
- Pengalaman Kerja
 - a. Pengalaman minimal 5-7 tahun di bidang operasional atau manajemen proyek, setidaknya 3 tahun memiliki peran dalam hal manajerial atau pengawasan.
 - b. Pengalaman dalam pengelolaan proses operasional, perencanaan, dan pelaksanaan proyek.

- Keahlian Teknis
 - a. Pemahaman mendalam tentang prinsip-prinsip manajemen operasional dan rantai pasok.
 - b. Keterampilan analisis operasional dan kemampuan dalam mengoptimalkan proses bisnis.
 - c. Pengalaman penggunaan sistem manajemen operasi dan perangkat lunak terkait, seperti ERP, SAP, *Oracle*, atau semacamnya.
 - d. Kemampuan menyusun dan menganalisis laporan operasional dan kinerja.
- 2) Manajer Keuangan, SDM dan Teknologi Informasi
 - Kualifikasi Pendidikan
 - a. Gelar Sarjana (S1) di bidang keuangan, akuntansi, ekonomi, atau bidang terkait. Gelar Magister (S2) merupakan nilai tambah.
 - b. Sertifikasi profesional seperti CPA (*Certified Public Accountant*), CFA (*Certified Financial Analyst*), atau sertifikasi terkait lainnya akan menjadi keunggulan.
 - Pengalaman Kerja
 - a. Pengalaman minimal 5-7 tahun di bidang keuangan dan akuntansi, setidaknya 3 tahun memiliki peran dalam hal manajerial atau pengawasan.
 - b. Pengalaman dalam perencanaan keuangan, analisis keuangan, dan pengelolaan anggaran.
 - c. Pengalaman di bidang SDM, termasuk rekrutmen, pelatihan dan pengembangan, manajemen kinerja, dan hubungan karyawan akan diutamakan.
 - d. Pengalaman di bidang IT atau memiliki peran dalam hal manajerial atau pengawasan akan diutamakan.
 - e. Pengalaman dalam pengelolaan proyek IT, pengembangan sistem, dan pengelolaan infrastruktur IT.
 - Keahlian Teknis
 - a. Pemahaman mendalam tentang prinsip-prinsip akuntansi dan keuangan.
 - b. Keterampilan analisis keuangan yang kuat dan kemampuan dalam interpretasi data keuangan.
 - c. Pengalaman mengelola sistem perangkat lunak akuntansi dan keuangan dan kemampuan penyusunan laporan keuangan, proyeksi anggaran, dan semacamnya

- d. Pemahaman mendalam tentang peraturan perpajakan dan kepatuhan keuangan

3) Admin Kantor

- Kualifikasi Pendidikan
 - a. Pendidikan minimal SLTA atau sederajat. Gelar Diploma atau Sarjana (D4/S1) di bidang administrasi perkantoran, manajemen, atau bidang terkait akan menjadi keunggulan.
 - b. Pelatihan tambahan atau sertifikasi dalam administrasi perkantoran akan menjadi nilai tambah.
- Pengalaman Kerja
 - a. Pengalaman minimal 2-3 tahun dalam peran administratif atau posisi serupa.
 - b. Pengalaman dalam manajemen kantor, pengelolaan dokumen, dan penyediaan dukungan administratif.
- Keahlian Teknis
 - a. Keterampilan komputer yang kuat, termasuk penguasaan *Microsoft Office* dan perangkat lunak administrasi perkantoran lainnya.
 - b. Kemampuan mengelola sistem pengarsipan fisik dan elektronik dengan efektif.
 - c. Pengalaman dalam mengatur dan koordinasi rapat, acara, dan perjalanan dinas.

4) Supervisor Lapangan

- Kualifikasi Pendidikan
 - a. Pendidikan minimal SLTA atau sederajat. Gelar Sarjana (S1) di bidang manajemen, administrasi bisnis, atau bidang terkait akan menjadi keunggulan.
- Pengalaman Kerja
 - a. Pengalaman minimal 3-5 tahun di bidang terkait, setidaknya 1-2 tahun dalam peran pengawasan atau manajerial.
 - b. Pengalaman dalam memimpin tim dan mengelolan proyek operasional sehari-hari.
- Keahlian Teknis
 - a. Pemahaman mendalam tentang proses operasional dan praktik terbaik di bidang terkait.

- b. Keterampilan dalam menggunakan perangkat lunak manajemen dan aplikasi bisnis terkait.
- c. Kemampuan untuk mengelola dan menganalisis data operasional untuk pengambilan keputusan yang efektif.

5) *Staf* Operasional

- Kualifikasi Pendidikan
 - a. Pendidikan minimal SLTA atau sederajat. Gelar Diploma atau Sarjana (D3/S1) di bidang Manajemen, Administrasi Bisnis, Logistik, atau bidang terkait akan menjadi keunggulan.
- Pengalaman Kerja
 - a. Pengalaman minimal 1-2 tahun di bidang operasional, logistik, atau administrasi akan menjadi nilai tambah.
 - b. *Fresh graduate* dengan kualifikasi yang relevan juga dapat dipertimbangkan.
- Keahlian Teknis
 - a. Keterampilan komputer yang baik, termasuk penguasaan *Microsoft Office* dan perangkat lunak operasional terkait.
 - b. Pemahaman dasar tentang prinsip-prinsip manajemen operasional dan rantai pasok.
 - c. Kemampuan untuk menyusun dan mengelola dokumen serta laporan operasional.

6) *Security*

- Kualifikasi Pendidikan
 - a. Minimal lulusan SLTA atau sederajat.
 - b. Pelatihan atau sertifikasi keamanan dari lembaga yang diakui akan menjadi nilai tambah.
- Pengalaman Kerja
 - a. Pengalaman minimal 1-2 tahun sebagai petugas keamanan atau posisi terkait.
 - b. Pengalaman di bidang militer atau penegakan hukum akan menjadi keunggulan.
- Keahlian Teknis
 - a. Pengetahuan tentang prosedur keamanan dan keselamatan.

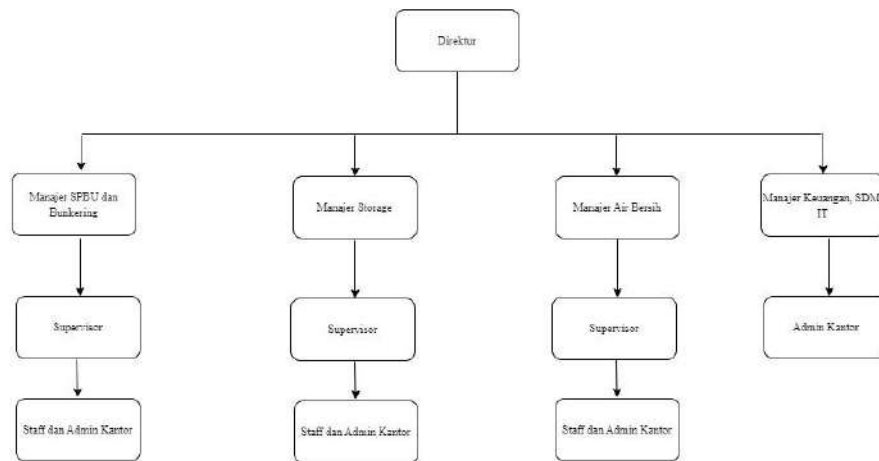
- b. Kemampuan dalam penggunaan peralatan keamanan seperti CCTV, alat komunikasi, dan sistem alarm.
- c. Keterampilan dalam penanganan keadaan darurat dan situasi krisis.

Perencanaan sumber daya manusia dilakukan dengan mempersiapkan tenaga kerja yang sesuai dengan kebutuhan perusahaan, yakni tentang jumlah tenaga kerja berdasarkan prakiraan hasil produksi dan dalam sistem manajerial juga berdasarkan jumlah jabatan yang tersedia dalam struktur organisasi perusahaan.

Tabel 4. 105 Kebutuhan Sumber Daya Manusia

Jabatan	SPBU dan Bunkering	Storage	Air Bersih	Keuangan, SDM, dan TI
Manajer	1	1	1	1
Admin Kantor	1	1	-	2
Supervisor	4	1	1	-
Staf Operasional SPBU	8	-	-	-
Staf Operasional Bunker	4	-	-	-
Staf Operasional air bersih	-	-	5	-
Staf Storage	-	6	-	-
Security	4	3	-	-
Jumlah	22	12	7	3
Total	44			

Adapun struktur organisasi atas sumber daya manusia sesuai jenis pekerjaan sebagaimana dimaksud dalam informasi diatas adalah sebagai berikut.



Gambar 4. 7 Struktur Tata Kelola BUMD

2. Rencana Pemenuhan SDM

Manajer operasional SPBU dan *bunkering*, manajer *storage*, manajer air bersih, manajer bidang keuangan, SDM dan TI disyaratkan memiliki pengalaman kerja pada bidang terkait dan juga memiliki jenjang pendidikan Sarjana/D III. Potensi sumber daya manusia yang ada di Bangka Barat sudah dianggap cukup memenuhi kebutuhan tersebut oleh sebab di Bangka Barat telah ada pelabuhan muntok sehingga telah tersedia SDM yang berpengalaman di bidang kepelabuhan yang nantinya juga akan membangun kontribusinya pada pelabuhan Tanjung Ular. Adapun untuk jabatan admin kantor, supervisor lapangan, staf operasional, dan security merupakan tenaga operasional yang disyaratkan memiliki jenjang Pendidikan SLTA dan sederajat serta memiliki keterampilan pada bidang terkait. Untuk pemenuhan tenaga operasional ini dapat merekrut Masyarakat yang ada di Kabupaten Bangka Barat. Selain itu pemberdayaan masyarakat di sekitar lokasi Pelabuhan Tanjung Ular menjadi penting untuk diperhatikan. Dalam *forum group discussion* (FGD) yang dilakukan pada 5 September 2024, perwakilan dari desa di sekitar pelabuhan Tanjung Ular berharap agar BUMD memberdayakan Masyarakat sekitar.

4.5.2 Pola Rekrutmen

Perseroan daerah memiliki organ berupa Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), komisaris, dan direksi. Mengenai pengangkatan dan pemberhentian

direksi dan komisaris, sudah terdapat pengaturannya di dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 37 Tahun 2018 tentang Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Dewan Pengawas atau Anggota Komisaris dan Anggota Direksi Badan Usaha Milik Daerah. Menurut peraturan tersebut, anggota komisaris dan direksi dari perseroda diangkat oleh RUPS. Proses pemilihan anggota komisaris dan direksi tersebut wajib dilakukan melalui seleksi, yang meliputi tahapan seleksi administratif, ujian kelayakan dan kepatutan, dan wawancara akhir. Pasal 6 dan 35 dari peraturan ini memuat syarat-syarat sebagai komisaris dan direksi, di antaranya minimal berpendidikan sarjana strata satu.

Oleh karena seleksi komisaris dan direksi ini bersifat terbuka untuk diikuti oleh para pendaftar yang memenuhi syarat, maka keterisian sumber daya manusia pada perseroda yang akan mengelola BUMD di Pelabuhan Tanjung Ular dipastikan akan berangkat dari sistem meritokrasi. Kabupaten Bangka Barat memiliki sumber daya yang cukup banyak untuk menjaring figur-figur yang berkompeten, mengingat aktivitas kepelabuhan sudah berjalan sangat lama di kota pesisir ini.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Laporan ini menyajikan kajian komprehensif tentang analisis kebutuhan daerah dan kelayakan usaha BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) Kabupaten Bangka Barat, khususnya terkait pengelolaan Pelabuhan Tanjung Ular. Kajian ini bertujuan untuk melengkapi muatan analisis kebutuhan daerah sesuai dengan arahan Menteri Dalam Negeri serta mengkaji kelayakan usaha menggunakan skenario optimis, moderat, dan pesimis.

Beberapa poin penting dalam kesimpulan laporan ini meliputi:

1. Kebutuhan Pembentukan BUMD: Kabupaten Bangka Barat memerlukan BUMD baru untuk mengelola Pelabuhan Tanjung Ular, yang merupakan kawasan strategis provinsi. Pengelolaan oleh BUMD diharapkan dapat mengoptimalkan potensi ekonomi dari pelabuhan ini dan meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD).
2. Analisis Kelayakan Ekonomi: Kajian menunjukkan bahwa sektor bisnis utama seperti penyimpanan, parkir, dan pengisian bahan bakar di Pelabuhan Tanjung Ular berpotensi memberikan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi Bangka Barat. Proyeksi kunjungan kapal juga menjanjikan peningkatan aktivitas ekonomi di wilayah tersebut.
3. Infrastruktur dan Pelayanan Umum: Kajian juga menekankan pentingnya penyediaan infrastruktur seperti air bersih dan SPBU untuk mendukung operasional pelabuhan. BUMD yang akan didirikan dapat berperan sebagai penyedia layanan umum yang mendukung aktivitas pelabuhan.
4. Sinkronisasi dengan Dokumen Perencanaan Daerah: Laporan merekomendasikan agar Pemerintah Daerah Bangka Barat menyelaraskan kebutuhan pembentukan BUMD dengan dokumen perencanaan daerah seperti RPJPD dan RPJMD. Sinkronisasi ini penting untuk memastikan urgensi dan keberlanjutan BUMD dalam perencanaan pembangunan daerah jangka panjang.
5. Kesimpulan Kelayakan Keuangan: Berdasarkan hasil perhitungan kelayakan keuangan menggunakan skema penyertaan modal, pada bisnis pengisian BBM, bisnis air bersih, dan bisnis penyimpanan menunjukkan prospek yang baik dalam skenario optimis dan moderat. Pada skenario optimis, ketiga bisnis

memiliki potensi pertumbuhan yang signifikan, terutama pada peningkatan kebutuhan bahan bakar, air bersih, jasa sewa lapangan penumpukan, sewa gudang, dan parkir. Dalam skenario moderat, bisnis masih dapat bertahan dan menunjukkan keuntungan meski pertumbuhan tidak secepat skenario optimis. Namun, dalam skenario pesimis, ketiga bisnis tidak dapat memenuhi standar kelayakan keuangan. Hal ini disebabkan oleh penurunan margin profitabilitas sehingga tidak dapat memberikan *return* yang memadai untuk investor. Apabila perhitungan keuangan menggunakan skema sewa tanah maka seluruh lini bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular baik dalam skenario optimis, moderat, dan pesimis menunjukkan hasil yang tidak layak.

Hasil perhitungan modal investasi awal (CAPEX) pada tiap lini bisnis adalah sebagai berikut:

Perhitungan Modal Investasi Awal Bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular

Tabel 5. 1 Perhitungan Modal Investasi Awal Bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular

Lini Bisnis	Investasi Awal	Rincian
Pengisian BBM (Bunkering)	Rp3.556.492.690	Tabel 4.10
Pengisian BBM (SPBU)	Rp6.268.961.500	Tabel 4.11
Penyediaan Air Bersih	Rp1.262.848.800	Tabel 4.38
Penyimpanan	Rp5.116.096.200	Tabel 4.62
Total	Rp16.204.372.190	

Hasil perhitungan kelayakan keuangan pada tiap lini bisnis menggunakan skema penyertaan modal adalah sebagai berikut:

Tabel 5. 2 Perhitungan Kelayakan Keuangan Bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular

Skenario	Item	Nilai	Standar	Keterangan
Bisnis Pengisian BBM				
Optimis	WACC	6,87%		Layak
	IRR	14,45%	>WACC	
	NPV	Rp15.807.635.749	>0	

	Payback Period	9,92 year(s)	<umur proyek	
	Profitability Index	2,61	>1	
	Benefit Cost Ratio	1,92	>1	
Moderat	WACC	6,87%		Layak
	IRR	10,89%	>WACC	
	NPV	Rp7.634.796.913	>0	
	Payback Period	11,67 year(s)	<umur proyek	
	Profitability Index	1,78	>1	
	Benefit Cost Ratio	1,53	>1	
Pesimis	WACC	6,87%		Tidak Layak
	IRR	6,54%	>WACC	
	NPV	-Rp551.740.091	>0	
	Payback Period	14,66 year(s)	<umur proyek	
	Profitability Index	0,94	>1	
	Benefit Cost Ratio	1,14	>1	
Bisnis Air Bersih				
Optimis	WACC	6,87%		Layak
	IRR	17,03%	>WACC	
	NPV	Rp3.597.734.703	>0	
	Payback Period	9,85 year(s)	<umur proyek	
	Profitability Index	3,85	>1	
	Benefit Cost Ratio	1,18	>1	
Moderat	WACC	6,87%		Layak
	IRR	12,00%	>WACC	
	NPV	Rp1.670.074.986	>0	
	Payback Period	12,14 year(s)	<umur proyek	
	Profitability Index	2,32	>1	
	Benefit Cost Ratio	1,11	>1	
Pesimis	WACC	6,87%		Tidak Layak

	IRR	5,83%	>WACC	
	NPV	-Rp295.863.538	>0	
	Payback Period	15,98 year(s)	<umur proyek	
	Profitability Index	0,77	>1	
	Benefit Cost Ratio	1,01	>1	
Bisnis Penyimpanan				
Optimis	WACC	6,87%		Layak
	IRR	11,07%	>WACC	
	NPV	Rp3.227.783.079	>0	
	Payback Period	10,96 year(s)	<umur proyek	
	Profitability Index	1,63	>1	
	Benefit Cost Ratio	1,33	>1	
Moderat	WACC	6,87%		Layak
	IRR	7,03%	>WACC	
	NPV	Rp116.924.317	>0	
	Payback Period	13,69 year(s)	<umur proyek	
	Profitability Index	1,02	>1	
	Benefit Cost Ratio	1,07	>1	
Pesimis	WACC	6,87%		Tidak Layak
	IRR	1,71%	>WACC	
	NPV	-Rp3.134.345.669	>0	
	Payback Period	18,23 year(s)	<umur proyek	
	Profitability Index	0,39	>1	
	Benefit Cost Ratio	0,81	>1	

Berdasarkan analisis keuangan yang telah dilakukan untuk ketiga jenis bisnis dalam tiga skenario yaitu skenario optimis, moderat, dan pesimis, tim analis merekomendasikan pendirian bisnis BUMD dengan prioritas sebagai berikut:

ROADMAP RENCANA PENGEMBANGAN BISNIS DI PELABUHAN TANJUNG ULAR



Gambar 5. 1 Roadmap Rencana Pengembangan Bisnis di Pelabuhan Tanjung Ular

Sumber: Analisis Tim UGM

Dalam jangka pendek, BUMD dapat memulai bisnis penyediaan air untuk kebutuhan kapal dapat dilakukan dengan pertimbangan kelayakan keuangan yang memadai. Sebelum proyek dijalankan, kajian teknis dan kelayakan lanjutan perlu dilakukan untuk mempertajam kebutuhan CAPEX dan analisis kelayakan.

Dalam jangka menengah, BUMD dapat melakukan kajian kelayakan bisnis kembali untuk bisnis penyimpanan (*storage*) jika telah terdapat kenaikan potensi atau kinerja pertumbuhan kunjungan kapal (baik dari segi jumlah dan jenis) yang nyata (berdasarkan realisasi yang memadai. Tim Analisis merekomendasikan sebelum dilaksanakan proyek bisnis baru ini, agar kelayakan lanjutan dapat dilakukan untuk melihat tingkat kelayakan berdasarkan potensi baru yang ada pada periode tersebut.

Dalam jangka panjang, BUMD dapat melakukan kajian kembali atas kelayakan bisnis pengisian BBM apabila terdapat peningkatan signifikan dalam pertumbuhan kunjungan kapal, baik dari segi jumlah maupun jenis kapal, berdasarkan realisasi nyata dan potensi yang lebih memadai. Tim analisis juga merekomendasikan agar dapat dilakukan kajian kelayakan lanjutan sebelum pendirian bisnis ini, hal ini penting untuk menilai kembali potensi bisnis dan menyesuaikan strategi berdasarkan peluang baru yang muncul di masa mendatang.

5.2 Saran

Untuk memperkuat kesimpulan laporan mengenai analisis kebutuhan daerah dan kelayakan usaha BUMD di Kabupaten Bangka Barat, disarankan untuk menekankan dampak sosial dari pembentukan BUMD, termasuk penciptaan lapangan kerja dan pemberdayaan masyarakat lokal. Selain itu, pemetaan risiko yang mendetail, seperti fluktuasi ekonomi dan perubahan kebijakan pemerintah, perlu disertakan untuk memberikan gambaran tantangan yang mungkin dihadapi. Strategi implementasi yang jelas, termasuk langkah-langkah konkret dan *timeline*, akan menjadikan laporan lebih praktis, sementara penentuan indikator keberhasilan yang spesifik, seperti ROI dan kepuasan masyarakat, akan memudahkan evaluasi di masa depan. Rekomendasi untuk menjalin kerja sama dengan sektor swasta dan lembaga lain juga penting untuk meningkatkan kapasitas BUMD, serta menyertakan studi kasus dari daerah lain yang telah berhasil, sebagai referensi dan inspirasi untuk penerapan di Bangka Barat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Sukmawati., Rosmawati, Anita, B. 2022. *Dampak Aktivitas Pelabuhan Container terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan di Kelurahan Bungkutoko Kecamatan Nambo Kota Kendari*. JIIKPP (Jurnal Ilmiah Inovasi dan Komunikasi Pembangunan Pertanian. 1(2). pp 1-13.
- Ainiyyah, Gadis Raynita. 2022. *Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang belum berubah Status menjadi Perumda atau Perseroda*. Jurnal NotaryLaw. Volume (1).
- Ardimas, W. dan Wardoyo. 2014. Pengaruh Kinerja Keuangan dan Corporate Social Responsibility Terhadap Nilai Perusahaan Pada Bank Go Public Yang Terdaftar di BEI. *BENEFIT: Jurnal Manajemen dan Bisnis* 18(1): 57-66.
- Arnold, Putri Wahyu., Nainggolan, Pinondang., Damanik, Darwin. (2020). *Analisis Kelayakan Usaha dan Strategi Pengembangan Industri Kecil Tempe di Kelurahan Setia Negara Kecamatan Siantar Sitalasari*. *EKUILNOMI : Jurnal Ekonomi Pembangunan*. 2. 1.
- Arsyad, A. (2002). *Media Pembelajaran*, Jakarta: Rajawali Pers
- Blocher, Edward J., H.Chen, Kung, Cokins, Gary, and Lin, Thomas W. (2007). *Manajemen Biaya, Terjemahan : Tim Penerjemah Penerbit Salemba*. Salemba Empat, Jakarta.
- Bogdan, R., & Taylor, S. (1975). *Introduction to Qualitative Research Methode*. New York: John Wiley and Sons.
- BPS Kabupaten Bangka Barat hanya merilis resmi data sampai tahun 2020. Namun, ada kutipan yang mengambil sumber bahwa pada tahun 2021, penduduk Kabupaten Bangka Barat berjumlah 206.785 jiwa Lihat antara lain: Annisa Nindya, "Data Provinsi Bangka Belitung," <<https://www.ayoindonesia.com/regional/pr-013160802/data-provinsi-bangka-belitung-kabupaten-bangka-barat-penduduk-dan-wilayah>>. Lihat juga Tabel 3.1 pada laporan penelitian ini.
- Creswel, J. W., & Plano, C. L. (2011). *Designing and conducting mixed methods research* (2nd ed.). Los Angeles: Sage Publications.
- Creswell, J. W. (2008). *Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research*. Boston: Pearson Education.

Dalam rapat Tim Percepatan Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular dinyatakan bahwa ada rencana pembangunan area parkir untuk 50 truk, tetapi dengan luas lahan 3,8 hektar. Biaya *land clearing* ditetapkan Rp 500 juta dengan pengerasan.

Dalam rapat Tim Percepatan Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular telah disampaikan catatan berupa tiga alternatif: (1) Sumber dari sungai dengan tambahan booster dana 11 M pengerjaan 3 bulan dengan kapasitas air 100m³ /hari. (2) Pembuatan pipa baru dengan sumber air dari dekat pelabuhan. Debit air 10ltr/dtk dengan kapasitas air 1.500 m³/hari DED dalam proses. (3) Diangkut dengan mobil tangki 10rit/hari 4 ton/mobil (dua armada). Saat ini harga jual air Rp.12.000/ton (PDAM). Pelabuhan sendiri memiliki ground tank kapasitas 42 m³.

Data bersumber dari RIP Pelabuhan Tanjung Ular 2019 dan BPS-Statistik Transportasi Kabupaten Bangka Barat 2020-2021. Lihat juga analisis untuk hal ini pada Bab IV terkait Tabel 4.6.

Dayananda, Don, Irons, Richard, Harrison, Steve, Herbohn, John and Rowland, Patrick. 2002. *Capital Budgeting*. The University of Cambridge, Cambridge, UK.

Defusco, Richard A. 2007. *Quantitative Investment Analysis*. John Wiley and Son Inc., Hoboken, New Jersey

Du, L., Liao, G., Zhang, T., Deng, Q., Li, A., & Mao, N. (2024, March). *Risk assessment of fire and explosion accidents in oil-hydrogen fueling station based on fault tree analysis*. In *Journal of Physics: Conference Series* (Vol. 2723, No. 1, p. 012005). IOP Publishing.

Fatoni, Abdurrahman. (2011). *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: Rineka Cipta. hlm.104.

Gildersleeve, Rich. 1999. *Winning Business*. Gulf Publishing Company, Houston, Texas.

Gittinger, J. Price ; Slamet Sutomo ; Komet Mangiri. (1986). *Analisa Ekonomi Proyek-Proyek Pertanian* / J. Price Gittinger ; Penerjemah, Slamet Sutomo, Komet Mangir

Grabenwater, Ulrich and Weidig, Tom. 2005. *Exposed to The J-Curve : Understanding and Managing Private Equity Fund Investment*. Euromoney Institutional Investor Plc, London.

Hasil diskusi dengan pejabat terkait di Pemerintah Kabupaten Bangka Barat, tanggal 8 September 2022 dan 8 November 2022 menunjukkan ekspektasi bahwa status pelabuhan ini dapat meningkat dan diperluas di masa depan, antara lain karena posisi

Pelabuhan Tanjung Ular yang sangat strategis, apalagi jika Kawasan Industri dan Pelabuhan Terpadu (KIPT) Tanjung Ular sudah beroperasi.

Humas Sekretariat Kabinet RI, "Presiden Jokowi Tinjau Progres Pembangunan Pelabuhan Tanjung Ular," <<https://setkab.go.id/presiden-jokowi-tinjau-progres-pembangunan-pelabuhan-tanjung-ular/>>, akses, 27 Oktober 2022. 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 penyebarangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

Irwanto. (2006). *Focused Group Discussion : Sebuah Pengantar Praktis*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.1-2.

Jonker, e. (2011). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Salemba Empat.

Lazar Farokhi, A. (2019). Application of fuzzy AHP and TOPSIS methods for risk evaluation of gas transmission facility. *International journal of research in industrial engineering*, 8(4), 339-365.

Masri, Singarimbun., Sofran, Efendi. (1995). *Metode Penelitian Survey*. Jakarta:LP3ES. hlm.46.

Maswar, M. (2017). Analisis deskriptif nilai UAS ekonomitrika mahasiswa dengan program SPSS 23 & eviews 8.1. *Jurnal Pendidikan Islam Indonesia*, 1(2), 273-292. <https://doi.org/10.35316/jpii.v1i2.54>

Melalui wawancara tertulis dengan aparat di Desa Air Putih, diperoleh informasi bahwa masyarakat setempat siap untuk menyediakan air bersih melalui sumur-sumur mereka. Saat ini memang baru tersedia satu sumur dengan debit air dinyatakan 15 ton per jam, dan dipastikan masyarakat siap menyediakan sumur tambahan. Jarak sumur warga dengan area pelabuhan sekitar 500 meter.

Mengenai perhitungan pemakaian air bagi kapal, lihat: Tempo.co., "Perum Perindo Andalkan Jaringan Air Pemipaan untuk Kebutuhan Air Bersih," <<https://nasional.tempo.co/read/1146683/perum-perindo-andalkan-jaringan-air-perpipaan-untuk-kebutuhan-air-bersih>>, akses 5 Oktober 2022.

Monica, A.A., Marwa, Taufiq., Yulianita, Anna. 2017. *Analisis Potensi Daerah Sebagai Upaya Meningkatkan Perekonomian Daerah di Sumatera Bagian Selatan*. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*. 15(1). 60-68.

MP3EI adalah singkatan dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia, yang ditetapkan dengan Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011. Melalui MP3EI diharapkan Indonesia dapat menjadi negara maju pada tahun 2025, dengan pendapatan per kapita 14.250 – 15.500 dollar AS, dan nilai total perekonomian (PDB) berkisar antara 4,0-4,5 triliun dollar AS. Mengenai hal ini baca lebih lanjut: <https://setkab.go.id/transformasi-pembangunan-ekonomi-mp3ei-sebuah-estafet/>

Nasution, S. (1996). *Metode Research*. Jakarta : Bumi Aksara. Hlm.128.

Oliver, Lianabel. 2000. *The Cost Management Toolbox : A Manager's Guide to Controlling Cost and Boosting Profits*. AMA Publication, New York.

Philipsen, H., & Vernooij-Dassen, M. (2007). 1 *Kwalitatief onderzoek: nuttig, onmisbaar en uitdagend. Kwalitatief onderzoek: Praktische methoden voor de medische praktijk*, 5-11.

Potgieter, L. (2016). *Risk profile of port congestion: Cape Town Container Terminal case study* (Doctoral dissertation, Stellenbosch: Stellenbosch University).

Rangkuti, E. M., Abdullah, I., Arif, M. A., & Azim, F. (2021). Manajemen Pengelolaan Air Bersih Di Kawasan Industri Medan. *Jurnal Manajemen Dan Akuntansi Medan*, 3(2), 98-104.

Sholikhah, Amirotun. 2016. "Statistik Deskriptif Dalam Penelitian Kualitatif." *Komunika*, vol. 10, no. 2, pp. 342-362, doi:10.24090/kom.v10i2.2016.pp342-362.

Simanjuntak, A. R. (2021). Analisis Kelayakan Finansial Budidaya SENGON. *Jurnal Agri Sains*, 5(2). <https://medium.com/@arifwicaksanaa/pengertian-use-casea7e576e1b6bf>

Suad, & Enny. (2012). Return on Investment (ROI): Measurement of Company's Effectiveness in Generating Profits Using All of Its Assets.

Sudjana, Nana. (1989). *Penelitian dan Penilaian*. Bandung: Sinar Baru. hlm.84.

Sugiono. 2016. *Metode Dalam Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan R&D*. PT Alfabet: Bandung.

Sujarweni, V. W. (2014). *Metode Penelitian : Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.

Tinaprilla, Netty. 2007. *Jadi Kaya dengan Berbisnis di Rumah*. PT. Elex Media Komputindo, Jakarta.

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2003 menggunakan kata "Mentok" sebagai nama kecamatan maupun nama ibukota Kabupaten Bangka Barat. Dalam beberapa

dokumen, termasuk dalam situs resmi Kabupaten Bangka Barat, ditemukan penulisan nama yang berbeda, yaitu "Muntok". Dalam penulisan laporan ini akan digunakan kata "Mentok", sesuai dengan undang-undang, kecuali apabila kata itu merupakan kutipan langsung dari sumber (referensi) tertentu.

Yulanda, "Komsis DPRD Bangka Barat Minta Pemkab Dapat Mengelola Langsung Pelabuhan Tanjung Ular," *Bangkapos.com*, 11 Oktober 2022, <<https://bangka.tribunnews.com/2022/10/11/komisi-iii-dprd-bangka-barat-minta-pemkab-dapat-mengelola-langsung-pelabuhan-tanjung-ular>>, akses 27 Oktober 2022.

Bredenhoff, P. R., Holmes, L. B., Kalkoff, T., Kirchoff, R., Kulbacki, L., Holman, J. K., Walker, W. P., & Pickett, T. (2020). Cost estimate classification system - As applied in engineering, procurement, and construction for the building and general construction industries (Rev. August 7, 2020). AACE International.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Pertanyaan Kuesioner
Masyarakat

Jenis Kelamin : Laki-
laki/Perempuan

KUESIONER MASYARAKAT

Alamat Tempat Tinggal :

Dengan hormat,

Pekerjaan :

Perkenalkan kami dari Tim Peneliti Pemerintah Kabupaten Bangka Barat sedang melakukan kajian terkait "Studi Kelayakan Usaha Dalam Rangka Pendirian BUMD Kabupaten Bangka Barat".

- a. Pelajar
- b. Mahasiswa
- c. Karyawan Swasta
- d. PNS/Aparat pemerintah
- e. Wirausaha/Pengusaha/Pedagang
- f. Guru/Dosen
- g. Petani/Peternak
- h. Buruh
- i. Tenaga Medis (Dokter, Perawat, dll)
- j. Lainnya.

Responden dari penelitian ini adalah masyarakat yang berada di sekitar Pelabuhan Tanjung Ular. Dengan ini, kami memohon kesediaan bapak/ibu/saudara/saudari untuk mengisi kuesioner sesuai dengan kondisi yang sebenarnya.

Pendidikan Terakhir :

Kuesioner ini hanya akan digunakan untuk kepentingan penelitian. Jawaban atas kuesioner penelitian dari bapak/ibu/saudara/saudari akan dijamin kerahasiaannya. Atas kesediaan dan bantuannya, kami ucapkan terima kasih.

- a. Tidak tamat SD
- b. SD
- c. SMP
- d. SMA/SMK
- e. D1/D2/D3
- f. D4/S1
- g. S2
- h. S3

DATA RESPONDEN

Pendapatan per bulan :

Nama :

- a. Kurang dari 1 juta

Usia :..... tahun

- b. 1-2 juta

- c. 2,1 -3 juta
- d. 3,1 – 4 juta
- e. 4.1 - 5 juta
- f. Lebih dari 5 juta.

- c. 5-6 kali
- d. > 6 kali

Jawablah pertanyaan di bawah ini

1. Apakah Anda mengetahui Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. Ya
 - b. Tidak
2. Berapa jarak rumah Anda ke Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. 0 - 1 kilometer
 - b. 1,1 - 2 kilometer
 - c. 2,1 - 3 kilometer
 - d. 3,1 - 4 kilometer
 - e. > 4 kilometer
3. Berapa jarak kantor/ tempat kerja Anda ke Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. 0 - 1 kilometer
 - b. 1,1 - 2 kilometer
 - c. 2,1 - 3 kilometer
 - d. 3,1 - 4 kilometer
 - e. > 4 kilometer
4. Apakah Anda pernah berkunjung di Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. Ya
 - b. Tidak
5. Berapa kali rata-rata anda melewati pelabuhan Tanjung Ular dalam satu minggu?
 - a. 1-2 kali
 - b. 3-4 kali

6. Apakah Anda mengetahui kegiatan/aktivitas ekonomi yang ada di Pelabuhan Tanjung Ular (contoh : perdagangan, pengiriman/kargo, penyebrangan)?
 - a. Ya
 - b. Tidak
7. Jika ya, sebutkan
8. Bagaimana pendapat anda jika akan dikembangkan usaha penyediaan air bersih bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. Setuju
 - b. Tidak Setuju
9. Berikan alasan jawaban Anda....
10. Bagaimana pendapat anda jika akan dikembangkan usaha SPBU bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. Setuju
 - b. Tidak Setuju
11. Berikan alasan jawaban Anda....
12. Bagaimana pendapat anda jika akan dikembangkan usaha pergudangan bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan tanjung ular?
 - a. Setuju
 - b. Tidak Setuju
13. Berikan alasan jawaban Anda....
14. Menurut Anda apa dampak positif yang dirasakan masyarakat apabila

dikembangkan usaha penyediaan air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular? Sebutkan....

15. Menurut Anda apa dampak negatif yang dirasakan masyarakat apabila dikembangkan usaha penyediaan air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular? Sebutkan....

16. Menurut Anda apa dampak positif yang dirasakan masyarakat apabila dikembangkan usaha SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular? Sebutkan....

17. Menurut Anda apa dampak negatif yang dirasakan masyarakat apabila dikembangkan usaha SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular? Sebutkan....

18. Menurut Anda apa dampak positif yang dirasakan masyarakat apabila dikembangkan usaha pergudangan di Pelabuhan Tanjung Ular? Sebutkan....

19. Menurut Anda apa dampak negatif yang dirasakan masyarakat apabila dikembangkan usaha pergudangan di Pelabuhan Tanjung Ular? Sebutkan....



Lampiran 2 Pertanyaan Kuesioner Pelaku
Usaha

KUESIONER PELAKU USAHA

Dengan hormat,

Perkenalkan kami dari Tim Peneliti Pemerintah Kabupaten Bangka Barat sedang melakukan kajian terkait "Studi Kelayakan Usaha Dalam Rangka Pendirian BUMD Kabupaten Bangka Barat".

Responden dari penelitian ini adalah pelaku usaha yang berada di sekitar Pelabuhan Tanjung Ular. Dengan ini, saya memohon kesediaan bapak/ibu/saudara/saudari untuk mengisi kuesioner sesuai dengan kondisi yang sebenarnya.

Kuesioner ini hanya akan digunakan untuk kepentingan penelitian. Jawaban atas kuesioner penelitian dari bapak/ibu/saudara/saudari akan dijamin kerahasiaannya. Atas kesediaan dan bantuannya, kami ucapkan terima kasih.

DATA RESPONDEN

Nama :
Usia :..... tahun
Jenis Kelamin : Laki-
laki/Perempuan

Nama Perusahaan/ Intansi/ Tempat Kerja :

Jabatan/ Posisi :

Pendidikan Terakhir :

- a. Tidak tamat SD
- b. SD
- c. SMP
- d. SMA/SMK
- e. D1/D2/D3
- f. D4/S1
- g. S2
- h. S3

Pendapatan per bulan :

- a. Kurang dari 1 juta
- b. 1-2 juta
- c. 2,1 -3 juta
- d. 3,1 – 4 juta
- e. 4,1 - 5 juta
- f. 5,1 - 6 juta
- g. 6,1 - 7 juta
- h. 7,1 - 8
- i. Lebih dari 8 juta.

Jawablah pertanyaan di bawah ini

1. Apakah Anda mengetahui Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. Ya
 - b. Tidak
2. Berapa jarak rumah Anda ke Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. 0 - 1 kilometer

- b. 1,1 - 2 kilometer
 - c. 2,1 - 3 kilometer
 - d. 3,1 - 4 kilometer
 - e. > 4 kilometer
3. Berapa jarak tempat kerja Anda ke Pelabuhan Tanjung Ular?
- a. 0 - 1 kilometer
 - b. 1,1 - 2 kilometer
 - c. 2,1 - 3 kilometer
 - d. 3,1 - 4 kilometer
 - e. > 4 kilometer
4. Apakah Anda pernah berkunjung di Pelabuhan Tanjung Ular?
- a. Ya
 - b. Tidak
5. Berapa kali rata-rata Anda melewati pelabuhan Tanjung Ular dalam satu minggu?
- a. 1-2 kali
 - b. 3-4 kali
 - c. 5-6 kali
 - d. > 6 kali
6. Apakah Anda mengetahui kegiatan/aktivitas ekonomi yang ada di Pelabuhan Tanjung Ular?
- a. Ya
 - b. Tidak
7. Jika ya, sebutkan
8. Bagaimana pendapat Anda jika akan dikembangkan usaha penyediaan air bersih bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular?
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Setuju
 - d. Sangat Setuju
9. Berikan alasan atas jawaban Anda terkait pengembangan usaha tersebut.....
10. Apakah perusahaan Anda memerlukan/mebutuhkan jasa penyediaan air bersih di Pelabuhan Tanjung Ular?
- a. Sangat Tidak Butuh
 - b. Tidak Butuh
 - c. Butuh
 - d. Sangat Butuh
11. Berikan alasan atas jawaban Anda terkait kebutuhan pengembangan usaha tersebut.....
12. Apakah perusahaan Anda akan menggunakan jasa penyediaan air bersih yang tersedia di Pelabuhan Tanjung Ular apabila pelabuhan tersebut menyediakan jasa penyediaan air bersih?
- a. Ya
 - b. Tidak
13. Berikan alasan atas jawaban Anda terkait penggunaan pengembangan usaha tersebut
14. Bagaimana pendapat Anda jika akan dikembangkan usaha SPBU bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular?
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju

- c. Setuju
 - d. Sangat Setuju
15. Berikan alasan atas jawaban Anda terkait pengembangan usaha tersebut.....
 16. Apakah perusahaan Anda memerlukan/membutuhkan usaha SPBU di Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. Sangat Tidak Butuh
 - b. Tidak Butuh
 - c. Butuh
 - d. Sangat Butuh
 17. Berikan alasan atas jawaban Anda terkait kebutuhan pengembangan usaha tersebut.....
 18. Apakah perusahaan Anda akan menggunakan jasa SPBU yang tersedia di Pelabuhan Tanjung Ular apabila pelabuhan tersebut menyediakan layanan SPBU?
 - a. Ya
 - b. Tidak
 19. Berikan alasan atas jawaban Anda terkait penggunaan pengembangan usaha tersebut.....
 20. Bagaimana pendapat Anda jika akan dikembangkan usaha pergudangan bagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Setuju
 - d. Sangat Setuju
 21. Berikan alasan atas jawaban Anda terkait dengan pengembangan usaha tersebut.....
 22. Apakah perusahaan Anda memerlukan/membutuhkan usaha pergudangan di Pelabuhan Tanjung Ular?
 - a. Sangat Tidak Butuh
 - b. Tidak Butuh
 - c. Butuh
 - d. Sangat Butuh
 23. Berikan alasan atas jawaban Anda terkait kebutuhan pengembangan usaha tersebut.....
 24. Apakah perusahaan Anda akan menggunakan jasa usaha pergudangan yang tersedia di Pelabuhan Tanjung Ular apabila pelabuhan tersebut menyediakan layanan pergudangan?
 - a. Ya
 - b. Tidak
 25. Berikan alasan atas jawaban Anda terkait penggunaan pengembangan usaha tersebut.....
 26. Menurut Anda, metode promosi apa yang paling menarik dan berkesan?
 - a. Media sosial
 - b. Website
 - c. Videotron
 - d. Media massa cetak (koran dan brosur)

- e. Media massa online (koran elektronik)
- f. Media elektronik (TV dan radio)

27. Menurut Anda, metode promosi melalui media sosial apa yang paling sering Anda lihat?

- a. Instagram
- b. Facebook
- c. X
- d. Tiktok
- e. Telegram
- f. Whatsapp



4) Arus Kas (Skema Sewa Tanah)

Description (in Millions Rupiah)	%	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Net Income			Rp 1.988.825.894	Rp 1.995.811.781	Rp 2.003.910.583	Rp 2.013.146.006	Rp 2.023.542.260	Rp 1.859.502.371	Rp 1.860.783.025	Rp 1.863.300.277	Rp 1.867.080.467	Rp 1.872.150.497	Rp 1.643.356.310	Rp 1.641.577.058	Rp 1.639.171.834	Rp 1.638.169.905	Rp 1.638.601.160	Rp 1.349.754.766	Rp 1.341.632.657	Rp 1.335.037.277	Rp 1.330.001.146	Rp 1.326.557.477	
Add back Depreciation			Rp 287.813.100	Rp 293.943.519	Rp 300.204.516	Rp 306.598.872	Rp 313.129.428	Rp 319.799.085	Rp 326.610.805	Rp 333.567.616	Rp 340.672.606	Rp 347.928.932	Rp 355.339.819	Rp 362.908.557	Rp 370.638.509	Rp 378.533.109	Rp 386.593.864	Rp 394.830.356	Rp 403.340.243	Rp 411.829.260	Rp 420.601.223	Rp 429.560.029	
Operating Cash Flow			Rp 1.701.012.794	Rp 1.701.868.262	Rp 1.703.706.067	Rp 1.706.547.134	Rp 1.710.412.832	Rp 1.539.703.287	Rp 1.534.172.219	Rp 1.529.732.661	Rp 1.526.407.862	Rp 1.524.221.565	Rp 1.290.016.491	Rp 1.278.668.501	Rp 1.268.533.325	Rp 1.259.636.795	Rp 1.252.005.296	Rp 954.924.410	Rp 938.892.414	Rp 923.208.017	Rp 909.399.923	Rp 896.997.447	
Timbuhansi NWC																							
Liquidasi NWC																							
Change In CAPEX																							
Terminal Cash Flow Land																							
Annual Cash Flow			Rp 1.701.012.794	Rp 1.701.868.262	Rp 1.703.706.067	Rp 1.706.547.134	Rp 1.710.412.832	Rp 1.539.703.287	Rp 1.534.172.219	Rp 1.529.732.661	Rp 1.526.407.862	Rp 1.524.221.565	Rp 1.290.016.491	Rp 1.278.668.501	Rp 1.268.533.325	Rp 1.259.636.795	Rp 1.252.005.296	Rp 954.924.410	Rp 938.892.414	Rp 923.208.017	Rp 909.399.923	Rp 896.997.447	
Initial Outlay (CAPEX)			Rp 5.116.096.300																				
Cash Flow Proyeck			Rp 5.116.096.300	Rp 1.701.012.794	Rp 1.701.868.262	Rp 1.703.706.067	Rp 1.706.547.134	Rp 1.710.412.832	Rp 1.539.703.287	Rp 1.534.172.219	Rp 1.529.732.661	Rp 1.526.407.862	Rp 1.524.221.565	Rp 1.290.016.491	Rp 1.278.668.501	Rp 1.268.533.325	Rp 1.259.636.795	Rp 1.252.005.296	Rp 954.924.410	Rp 938.892.414	Rp 923.208.017	Rp 909.399.923	Rp 896.997.447
Payback Period			Rp 5.116.096.300	Rp 6.871.108.994	Rp 8.518.977.256	Rp 10.222.883.323	Rp 11.929.230.457	Rp 13.639.643.290	Rp 15.179.346.576	Rp 16.713.518.795	Rp 18.243.251.456	Rp 19.769.659.318	Rp 21.293.880.883	Rp 22.803.897.374	Rp 24.302.265.875	Rp 25.131.099.200	Rp 26.390.735.955	Rp 27.642.741.291	Rp 28.597.665.701	Rp 29.530.688.115	Rp 30.459.356.131	Rp 31.368.666.054	Rp 32.265.663.201
Weighted Average Cost Capital (WACC)			6,87%																				
Internal Rate of Return (IRR)			N/A																				
Net Present Value (NPV)			Rp20.749.826.552																				
Payback Period			N/A																				
Profitability Index			-3,06																				
Benefit cost ratio			0,36																				