

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan suatu daerah tak lepas dari perkembangan dari segi perekonomian daerah tersebut. Apabila perkembangan perekonomian suatu daerah berjalan mundur, maka dapat dikatakan perkembangan daerah tersebut tidak berjalan dengan baik, dan sebaliknya. Dengan kata lain perkembangan perekonomian dapat dijadikan tolok ukur seberapa pesat perkembangan suatu daerah. Memang banyak hal yang dapat dijadikan sebagai tolok ukur perkembangan daerah. Namun perkembangan perekonomian menjadi vital dikarenakan jika perekonomian telah stabil dan berjalan baik, maka aspek-aspek lain dengan sendirinya akan ikut berkembang sejalan dengan perkembangan ekonomi daerah tersebut.

Dengan prospek bisnis yang sangat menjanjikan seperti di beberapa daerah luar pulau Jawa, akan membuat beberapa investor dan pengusaha berlomba-lomba membuka peluang bisnis di kawasan tersebut. Hal ini akan membuat persaingan yang ketat terutama pada perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang yang sama dimana perusahaan dituntut untuk menghasilkan produk untuk kebutuhan yang lebih kompleks dan sesuai dengan cara hidup masing-masing konsumen. Keadaan ini sangat dimungkinkan adanya kebijaksanaan pemerintah dalam meningkatkan kegiatan usaha guna ikut serta berpartisipasi dan membangun perekonomian Indonesia umumnya dan perekonomian daerah industri tersebut khususnya. Banyaknya konsumsi akan barang dan jasa untuk konsumen luar pulau Jawa makin lama akan meningkat seiring dengan perkembangan daerah tersebut dan seiring dengan pola pikir masyarakat yang kian praktis, dinamis dan modern.

Besarnya peluang tersebut membuat perusahaan yang berlokasi di Jawa dimana merupakan pulau industri terbesar di Indonesia, membuat ragam produk yang terus diperluas pasar nya ke luar Jawa. Yaitu salah satunya ke pulau Kalimantan khususnya Kalimantan Timur. Provinsi ini untuk saat ini memiliki peluang bisnis yang cukup besar dan hal ini didukung dengan pola konsumsi

masyarakat Kalimantan Timur yang cukup besar dan haus akan produk baru. Arus perdagangan yang cukup besar di daerah ini memerlukan sarana dan prasarana yang memadai dan kebijakan pemerintah daerah yang baik. Salah satunya sebagai sarana yang penting untuk memajukan kesejahteraan ekonomi masyarakat adalah transportasi. Transportasi akan menciptakan dan meningkatkan tingkat aksesibilitas dari potensi sumber alam dan perluasan pasar. Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap perlu dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan. Jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil daripada permintaannya, maka akan terjadi kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga di pasaran. Sebaliknya, jika penawaran jasa angkutan melebihi permintaannya maka akan timbul persaingan tidak sehat yang akan menjatuhkan perusahaan dan menyebabkan kerugian bahkan menghentikan perusahaannya.

Secara sederhana transportasi dapat bermakna angkutan atau pengangkutan yang dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Aktivitas utama yang dilakukan antara lain transportasi jasa dan transportasi barang (cargo). Sebagai transportasi jasa ialah yang bisa kita lihat sehari-hari, sarana transportasi mengangkut dan mengantarkan masyarakat ke satu tempat menuju tempat tujuannya masing-masing. Sedangkan transportasi barang adalah jasa transportasi dalam hal pengangkutan barang untuk diantarkan ke tujuan atau ke pemilik lainnya dengan syarat dan kondisi tertentu. Hal ini berarti pengangkutan bukanlah suatu tujuan kegiatan ekonomi, melainkan sarana untuk mencapai tujuan tersebut.

Suatu pengangkutan menyebabkan nilai barang akan berarti lebih tinggi di tempat tujuan barang tersebut dibandingkan di tempat asal. Hal ini dapat terjadi jika barang yang telah diangkut ke tempat dimana nilainya akan lebih tinggi dibanding tempat asalnya dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Peranan pengangkutan barang akan sangat besar seiring dengan besarnya suatu aktivitas ekonomi. Dan manfaatnya tidak hanya berupa manfaat ekonomi bagi kedua belah pihak yang melakukan perjanjian tetapi dapat juga dirasakan manfaatnya dalam aspek sosial, politis dan keamanan serta aspek kewilayahan.

Adanya perbedaan sifat jasa, operasi dan biaya pengangkutan ikut serta membedakan jenis alat angkutan sesuai dengan kebutuhannya masing-masing. Antara lain angkutan darat, angkutan laut, angkutan udara, angkutan pipa dan angkutan peti kemas (*container*). Angkutan peti kemas merupakan gabungan antara beberapa jenis alat angkutan. Sistem ini membentuk jenis gabungan alat angkutan seperti berikut; *piggyback*, yang merupakan bentuk gabungan antara kereta api dan kendaraan bermotor. Bentuk gabungan kereta api dan kapal dinamakan *trainship* dan antara angkutan motor dengan angkutan laut tercipta bentuk angkutan yang bernama *fishyback*. Bentuk gabungan juga terjadi antara angkutan laut, motor dan kereta api dengan angkutan udara. *Airtruck* adalah gabungan kereta api dan angkutan udara, *skyrail* adalah antara kereta api dan angkutan udara, *airbarge* antara angkutan udara dan angkutan laut. Semua jenis dan sistem ini memerlukan perpaduan menyeluruh dari semua alat angkutan, yaitu ketepatan fisik alat angkutan dengan penentuan jenis dan ukuran peti kemas yang standar. Dalam hal ini pula diperlukan kesatuan ukuran kontainer yang diakui oleh semua perusahaan angkutan dan didukung dengan peraturan pada setiap negara yang mengikti sistem kontainerisasi tersebut.

Pengoperasian peti kemas dilakukan dengan cara yang hampir serupa di beberapa daerah dermaga bongkar muat peti kemas di Indonesia. Yaitu setelah peti kemas dimuat di atas kapal kemudian sampai ke tempat tujuan, di dermaga telah dipersiapkan *prime mover* atau *head trucktor* untuk mengangkut peti kemas ke tempat penimbunan atau gudang peti kemas. Namun apabila telah terjadi perjanjian sebelumnya antara perusahaan ekspedisi dengan perusahaan yang membutuhkan peti kemas tersebut maka peti kemas langsung dinaikkan ke atas *trailer* atau truk tronton untuk dikirim ke tempat tujuan. Hal inilah yang dilakukan oleh PT. Prima Duta Cargo yang beroperasi di Balikpapan, Kalimantan Timur. Perusahaan ini sudah berdiri sejak Januari 2003 dan sudah cukup berpengalaman di bidangnya yaitu jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*). Perusahaan ini merupakan perusahaan pengangkut peti kemas baik peti kemas kosong maupun peti kemas yang telah terisi barang, dari tempat asal ke tempat tujuan yang biasanya adalah dari pelabuhan menuju perusahaan pemilik isi peti kemas atau sebaliknya. Selain itu perusahaan ini memiliki alat transportasi lain berupa

truk diesel biasa dan *forklift* yang juga di gunakan untuk kegiatan ekonomi perusahaan.

Melihat berkembangnya perekonomian yang sejalan dengan perkembangan arus dagang di Balikpapan, maka dapat dilihat adanya peluang besar yang dimiliki perusahaan dan dapat terkabulkan dengan kondisi tertentu. Peluang besar itu adalah perkembangan arus dagang tersebut yang menuntut pendistribusian barang sampai ke pelosok daerah yang membutuhkan. Apabila perusahaan mampu menangani dan melayani permintaan tersebut maka perusahaan akan dapat terus berkembang dan mempertahankan kegiatan ekonominya. Tetapi bila perusahaan tidak mampu atau belum mampu menjawab peluang usaha yang diberikan pasar, maka sebenarnya perusahaan telah melepaskan peluang usaha yang mampu mengembangkan dan meningkatkan tingkat keuntungan serta meningkatkan kehidupan karyawan perusahaan. Selain itu, dalam intern perusahaan telah terjadi order yang tidak dapat terlayani oleh perusahaan sebagai akibat keterbatasan armada.

Bagi perusahaan yang belum mampu menjawab peluang usaha tersebut, investasi dapat menjadi satu-satunya langkah yang tepat untuk diambil. Namun suatu keputusan investasi pada dasarnya tergantung pada apakah *return* di masa mendatang yang dijanjikan oleh investasi tersebut dapat dibenarkan saat ini. Investasi merupakan penanaman modal dalam bentuk kekayaan yang digunakan dalam kegiatan operasi perusahaan. Suatu investasi harus dilakukan dengan analisis yang tepat dan dengan pertimbangan yang teliti karena investasi dalam hal ini adalah investasi aktiva tetap membutuhkan modal dalam jumlah yang tidak sedikit dan investasi diharapkan dapat memberikan peningkatan laba untuk perusahaan di masa yang akan datang. Dilakukannya investasi diharapkan dapat menjawab permintaan pasar yang terus meningkat. Agar investasi tersebut tepat dan nantinya mampu memberikan keuntungan bagi perusahaan maka perusahaan disarankan untuk melakukan suatu analisis terhadap investasi tersebut.

Permasalahan inilah yang sedang terjadi di dalam perusahaan Prima Duta Cargo dimana perusahaan berniat melakukan investasi dalam aktiva tetap berupa pengadaan armada angkutan yaitu *tronton* baru dengan tujuan menghadapi peluang usaha yang terus berkembang dan menuntut agar perusahaan melakukan

investasi tersebut. Adanya kekurangan armada dikarenakan oleh kapasitas perusahaan dalam jasa *cargo* hanya memiliki 2 unit *colt diesel*, 7 unit *trailer* dan *tronton* dan 1 unit *forklift* yang hanya mampu melayani permintaan sekitar 70% sampai dengan 80% dari permintaan pasar. Sedangkan penumpukan barang di gudang pelabuhan sering terjadi akibat unit pengangkutan baik milik perusahaan maupun milik swasta lainnya lebih kecil dibandingkan dengan arus masuk barang yang terjadi di pelabuhan Balikpapan. Disisi lain lokasi perusahaan yang sangat strategis, yaitu tepat berada di pelabuhan Semayang Balikpapan memungkinkan perusahaan dapat lebih tepat waktu dalam melakukan pengangkutan dari pelabuhan. Rencana investasi yang akan dilakukan oleh perusahaan adalah menggunakan sumber dari pemilik perusahaan (modal sendiri) yang akan diinvestasikan pada 2 unit *tronton* yang membutuhkan dana sekitar Rp 240.000.000 per unit nya.

Adanya permintaan pasar yang terus meningkat dari tahun ke tahun dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 1
Jumlah Permintaan dan Jumlah Pengangkutan Cargo
PT. Prima Duta Cargo

Tahun	Truk Trailer / Tronton (per order)		Truk Diesel (per order)		Forklift (per order)	
	Permint.	Produksi	Permint.	Produksi	Permint.	Produksi
2003	1747	1387	49	0	65	60
2004	2006	1543	333	328	105	100
2005	2825	2430	445	435	121	193
2006	2636	2274	627	618	157	150
2007	2814	2483	724	720	0	94

Sumber : PT. Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa adanya selisih antara jumlah permintaan dan jumlah pengangkutan cargo yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Peluang ini menuntut perusahaan agar meningkatkan jumlah armada pengangkutan agar mampu memenuhi permintaan pasar yaitu dengan penambahan *tronton* yang dalam rencana perusahaan akan dilakukan tahun 2008 ini. Penambahan armada dilakukan perusahaan setelah melakukan pertimbangan dengan tidak adanya perusahaan sejenis atau perusahaan lainnya yang melakukan *leasing* atau sewa guna untuk keperluan cargo karena perusahaan sejenis di Balikpapan lebih memilih untuk melakukan pengangkutan atas nama perusahaan sendiri dibandingkan menyewakan armada ke perusahaan lain dimana pendapatan yang diperoleh jauh lebih kecil. Diharapkan dengan melakukan investasi aktiva tetap akan menambah jumlah kapasitas produksi pengangkutan perusahaan dimasa yang akan datang.

Latar belakang inilah yang mendasari disusunnya penulisan skripsi oleh penulis dengan judul : **"Analisis *Capital Budgeting* Atas Kelayakan Investasi Aktiva Tetap"** (Studi Pada PT. Prima Duta Cargo Balikpapan)

B. Perumusan Masalah

Tujuan investasi dalam suatu perusahaan adalah untuk memperbesar laba atau meningkatkan laba usaha, serta untuk memenuhi permintaan konsumen. Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis menyimpulkan rumusan masalahnya adalah **"Apakah rencana investasi aktiva tetap yang akan dilakukan Perusahaan Prima Duta Cargo layak untuk dilaksanakan melalui analisis *Capital Budgeting*?"**

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian sehubungan dengan perumusan masalah yang telah dikemukakan diatas adalah **"Untuk mengetahui apakah rencana investasi aktiva tetap yang akan dilakukan oleh Perusahaan Prima Duta Cargo layak untuk dilaksanakan melalui analisis *Capital Budgeting*?"**

D. Kontribusi Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi sebagai berikut :

1. Akademis

Untuk menambah dan memperluas pengetahuan serta wawasan bagi penulis mengenai studi kelayakan investasi aktiva tetap dan manajemen keuangan serta memberikan informasi maupun sarana mengembangkan pengetahuan tentang studi kelayakan investasi aktiva tetap tersebut.

2. Praktis

Sebagai bahan untuk menetapkan kebijaksanaan yang akan diambil sehubungan dengan masalah yang dihadapi serta memberikan masukan bagi perusahaan mengenai manfaat *capital budgeting* dalam rangka mengevaluasi rencana investasi usaha yaitu investasi aktiva tetap.

E. Sistematika Pembahasan

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini membahas dan mengemukakan mengenai latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini mengemukakan tentang teori-teori yang berkaitan dengan pengertian investasi, jenis-jenis investasi, motif-motif dilakukannya investasi, faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan investasi, sumber pendanaan investasi, pengertian aktiva tetap, penggolongan aktiva tetap, pengertian dan metode-metode depresiasi, definisi dan macam *Cost Of Capital*, konsep nilai waktu uang, *Initial Investment*, metode pengukuran dan peramalan, pengertian dan jenis-jenis *Cash Flow*, penilaian kelayakan investasi dengan teknik *Capital Budgeting*.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang jenis penelitian, fokus penelitian, pemilihan lokasi dan situs penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian dan metode analisis.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini secara garis besar menguraikan tentang gambaran umum perusahaan dan penyajian data dan untuk selanjutnya dilakukan analisis laporan keuangan dan analisis dari aspek keuangan.

BAB V : PENUTUP

Bab ini memuat kesimpulan dan saran yang dapat diambil penulis berdasarkan hasil penelitian dan analisis data dan kemudian dari penulisan tersebut diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Investasi

1. Pengertian Investasi

Investasi penting dilakukan dalam pengembangan usaha perusahaan dan disisi lain investasi akan memberikan dampak positif terhadap kesejahteraan karyawan perusahaan. Selain itu investasi juga dapat memberi dorongan positif terhadap pertumbuhan perekonomian Indonesia secara umumnya.

Menurut Martono (2005:138) "investasi merupakan penanaman dana yang dilakukan oleh suatu perusahaan ke dalam suatu aset (aktiva) dengan harapan memperoleh pendapatan dimasa yang akan datang"

Sedangkan menurut William F.S. dalam Kasmir (2007:4) menyatakan bahwa "investasi adalah mengorbankan dolar sekarang untuk dolar di masa yang akan datang"

Menurut Soekartawi (1985:20) "investasi dapat pula dikatakan sebagai pembentukan modal. Dengan demikian investasi merupakan upaya untuk menambah banyaknya barang-barang produksi yang dilakukan oleh masyarakat yang kelebihan dana."

Sedangkan definisi investasi menurut Kasmir (2007:4) adalah "penanaman modal dalam suatu kegiatan yang memiliki jangka waktu relatif panjang dalam berbagai bidang usaha"

Dan definisi investasi menurut Swastha (2002:20) "investasi adalah penggunaan sumber-sumber untuk menciptakan modal baru"

Pengertian investasi juga dinyatakan oleh Haming dan Basalamah (2003:3) yaitu "investasi secara umum diartikan sebagai keputusan mengeluarkan dana pada saat sekarang untuk membeli aktiva riil (tanah, rumah, mobil dan sebagainya) dengan tujuan untuk mendapatkan penghasilan yang lebih besar di masa yang akan datang"

Menurut Fitzgerald (1978:6) dalam Haming dan Basalamah (2003:3) menyatakan bahwa ”investasi adalah aktivitas yang berkaitan dengan usaha penarikan sumber-sumber (dana) yang dipakai untuk mengadakan barang modal pada saat sekarang, dan dengan barang modal itu akan dihasilkan aliran produk baru dimasa yang akan datang”

Dan pendapat lain menyatakan yaitu menurut Gitman (2000:332-334) dalam Haming dan Basalamah (2003:4) bahwa ”investasi (jangka panjang) atau pengeluaran modal (*capital expenditure*) adalah komitmen untuk mengeluarkan dana sejumlah tertentu pada saat sekarang untuk memungkinkan perusahaan menerima manfaat di waktu yang akan datang, dua tahun atau lebih”

Sedangkan menurut Van Horne (1981:106) dan J.J. Clark (1979:3) dalam Haming dan Basalamah (2003:4) menyatakan definisi investasi adalah ”kegiatan yang memanfaatkan pengeluaran kasa pada saat sekarang untuk mengadakan barang modal guna menghasilkan penerimaan yang lebih besar di masa yang akan datang untuk waktu dua tahun atau lebih”

Berdasarkan beberapa pendapat mengenai definisi investasi di atas, maka dapat disimpulkan bahwa investasi merupakan penggunaan modal untuk kegiatan ekonomi perusahaan dengan tujuan utamanya adalah memperoleh pendapatan yang lebih dari sebelumnya untuk kemajuan perkembangan perusahaan.

2. Jenis-Jenis Investasi

Menurut Swastha (2002:21) ”pada umumnya investasi dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu investasi pada *financial assets* dan investasi pada *real assets*. Investasi pada *financial assets* dilakukan di pasar uang, misalnya berupa sertifikat deposito, *commercial paper*, surat berharga, pasar uang, dan lainnya atau dilakukan di pasar modal, misalnya berupa saham, obligasi, opsi dan lainnya. Sedangkan investasi pada *real assets* diwujudkan dalam bentuk pembelian aset produktif, pendirian pabrik, pembukaan pertambangan, pembukaan perkebunan dan lainnya. Investasi di *real assets* termasuk dalam *capital budgeting* yaitu merupakan keseluruhan proses perencanaan dan pengambilan keputusan tentang pengeluaran dana, dimana jangka waktu kembalinya dana tersebut lebih dari satu tahun.”

Menurut Kasmir (2007:4) menyatakan bahwa ”dalam praktiknya jenis investasi dibagi 2 macam, yaitu :

- a) Investasi nyata (*real investment*)
Investasi nyata atau *real investment* merupakan investasi yang dibuat dalam harta tetap (*fixed asset*) seperti tanah, bangunan, peralatan atau mesin-mesin.
- b) Investasi finansial (*financial investment*)
Investasi finansial atau *financial investment* merupakan investasi dalam bentuk kontrak kerja, pembelian saham atau obligasi atau surat berharga lainnya seperti sertifikat deposito”

Sedangkan menurut Soekartawi (1985:20) membedakan investasi menjadi dua macam, yaitu :

- a) Investasi Otonom (*autonomous investment*)
Investasi otonom adalah investasi yang tidak dipengaruhi oleh adanya perubahan pendapatan nasional ataupun tingkat bunga. Investasi otonom akan berubah nilainya bila terjadi perubahan teknologi.
- b) Investasi Dorongan (*induced investment*)
Investasi dorongan adalah investasi yang didorong oleh adanya perubahan pendapatan nasional.

Berdasar beberapa definisi investasi tersebut, dapat disimpulkan bahwa investasi yang dimaksudkan dalam penelitian ini termasuk investasi pada *real assets* yang diwujudkan dalam bentuk pendirian perusahaan dan pembelian aset produktif dan termasuk investasi otonom yang merupakan investasi yang tidak dipengaruhi oleh adanya perubahan pendapatan nasional Indonesia ataupun tingkat bunga.

3. Motif-Motif Dilakukannya Investasi

Pengeluaran-pengeluaran yang dilakukan oleh perusahaan dengan harapan bahwa pengeluaran tersebut akan memberikan manfaat atau hasil (*benefit*) untuk jangka waktu yang lebih dari setahun disebut juga sebagai *capital expenditure*. Pengeluaran-pengeluaran untuk pembelian aktiva tetap adalah merupakan *capital expenditure*, tetapi tidak semua *capital expenditure* akan dipergunakan untuk membeli aktiva tetap. Terjadinya *capital expenditure* dapat disebabkan karena beberapa alasan yang berbeda satu sama lain. Akan tetapi sekalipun motif dari pengeluaran tersebut berbeda satu sama lain, namun cara atau teknik pengevaluasian yang dilakukan adalah sama.

Menurut Syamsuddin (2004:410-411), adapun motif-motif utama dilakukannya investasi sehubungan dengan *capital expenditure* adalah :

- a) Pembelian aktiva tetap yang baru
Pengeluaran untuk membeli aktiva tetap yang baru mungkin merupakan motif yang paling umum dijumpai dalam *capital expenditure*, terutama dalam perusahaan-perusahaan yang sedang mengalami masa perkembangan yang pesat. Untuk perusahaan-perusahaan yang tingkat pertumbuhannya sudah mengalami kelambanan dan telah mengalami titik puncak, maka sebagian besar *capital expenditure* digunakan untuk mengganti aktiva tetap yang lama.
- b) Penggantian aktiva tetap yang lama
Penggantian aktiva tetap seringkali ditemui pada perusahaan-perusahaan yang sudah berdiri cukup lama. Pengeluaran-pengeluaran untuk *capital*

expenditure ini tidak selalu disebabkan karena kegagalan total suatu aktiva ataupun karena ketidakmampuan mesin yang ada sekarang untuk beroperasi secara efisien. Akan tetapi seorang manajer keuangan haruslah secara periodik meneliti apakah pengeluaran-pengeluaran untuk pemeliharaan aktiva tersebut sudah sedemikian besarnya sehingga apabila dilakukan penggantian akan lebih menguntungkan.

Jelasnya seorang manajer keuangan harus selalu melihat dari sudut pandang untung-ruginya bagi perusahaan dalam mengevaluasi suatu rencana penggantian aktiva. Penggantian tidak akan dibenarkan apabila hal tersebut membawa kerugian bagi masyarakat.

- c) Perbaikan atau modernisasi atas aktiva tetap yang lama
Modernisasi yang dilakukan atas aktiva tetap yang dimiliki seringkali merupakan alternatif lain dari penggantian aktiva tetap perusahaan. Perusahaan yang membutuhkan tambahan kapasitas mungkin akan menemukan bahwa baik penggantian maupun modernisasi aktiva tetap dapat memecahkan persoalan tambahan kapasitas tersebut. Modernisasi dapat merupakan perbaikan-perbaikan kecil, reparasi ataupun menambah komponen-komponen tertentu pada aktiva tetap yang sudah ada, misalnya dengan jalan mengganti motor, atau menambah sistem pengawasan otomatis atas mesin-mesin yang sudah ada.

Keputusan-keputusan sehubungan dengan modernisasi aktiva tetap haruslah ditinjau dari segi untung-ruginya bagi perusahaan. Biaya-biaya yang dikeluarkan untuk memodernisir suatu aktiva akan dapat dibenarkan selama hasil yang diperoleh akan lebih besar dari biaya-biaya yang telah dikeluarkan. Untuk hal ini, manajer keuangan harus menganalisisnya secara teliti, dalam pengertian bahwa alternatif lain sudah diperhitungkan sebaik-baiknya. Dalam keadaan-keadaan tertentu biaya modernisasi suatu aktiva tetap mungkin akan lebih besar daripada biaya-biaya yang dibutuhkan untuk mengadakan penggantian, dan dalam kasus yang lain, sekalipun biaya-biaya untuk mengadakan penggantian aktiva tetap lebih besar daripada biaya-biaya untuk mengadakan modernisasi, tetapi apabila hasil yang diperoleh lebih besar dibandingkan dengan mengadakan modernisasi, maka usulan mengadakan penggantian aktiva tetap tersebut dapat diterima.

4. Faktor-faktor yang Perlu Dipertimbangkan Dalam Pengambilan Keputusan Investasi

Menurut Helfret (1997 : 184) ada empat unsur yang perlu diperhitungkan dalam pengambilan keputusan investasi antara lain :

- a) Jumlah Yang Dikeluarkan – investasi bersih

Investasi bersih biasanya berisi kebutuhan modal kotor untuk aktiva baru dikurangi setiap modal yang dapat dipulihkan dari pertukaran atau penjualan aktiva yang ada sebagai akibat keputusan tersebut. Pemulihan seperti itu harus disesuaikan untuk setiap perubahan pajak penghasilan yang timbul dari pengakuan keuntungan atau kerugian atas pelepasan aktiva yang ada, aturan dasar untuk menentukan jumlah investasi yang

terikat adalah dengan menghitung jumlah bersih pengeluaran dan pemulihan yang disebabkan oleh keputusan investasi.

- b) **Potensi Keuntungan – arus kas masuk operasi bersih**
Dasar operasional bagi manfaat ekonomi selama umur investasi adalah perubahan bersih periode per periode dalam pendapatan dan beban yang disebabkan oleh investasi, setelah disesuaikan dengan pajak penghasilan yang berlaku.
- c) **Periode Waktu Investasi Untuk Menghasilkan Keuntungan – umur ekonomi investasi**
Untuk tujuan analisis investasi satu-satunya periode waktu yang relevan adalah umur ekonomi, seperti yang dibedakan dari unsur fisik peralatan dan unsur teknologis proses tertentu.
- d) **Setiap Pemulihan Modal Pada Saat Berakhirnya Investasi – nilai akhir**
Lazimnya jika perusahaan mengharapkan pemulihan modal (*recovery of capital*) yang cukup besar dari pelepasan aktiva fisik yang tersisa pada akhir umur ekonominya, jumlah yang diestimasikan tersebut harus menjadi bagian dalam analisis. Pemulihan seperti itu dapat diperoleh dari fasilitas dan peralatan termasuk pelepasan setiap modal kerja yang berkaitan dengan investasi tersebut.

5. Sumber Pendanaan Investasi

Agar kebutuhan dana investasi terpenuhi, terlebih dahulu perusahaan perlu mendefinisikan berapa besar dana yang harus dikeluarkan untuk kebutuhan investasi tersebut. Selain itu perusahaan harus menetapkan sumber dana investasi, apakah perusahaan akan mengeluarkan modal sendiri untuk pendanaan investasi atau perusahaan akan memperoleh dana melalui pinjaman. Hal tersebut dilakukan agar perusahaan dapat melakukan rencana investasinya dengan mengeluarkan biaya yang paling rendah resikonya.

Menurut Husnan (2000 : 174) sumber-sumber dana yang utama adalah :

- a) **Modal sendiri**
Yaitu modal sendiri yang disetor oleh pemilik perusahaan. Apabila perusahaan tidak berbentuk Perseroan Terbatas (PT) yang berniat *go public* (artinya menjual saham di pasar modal) maka modal sendiri hanya bisa diperoleh dari (para) pemilik perusahaan. Karena itulah bagi perusahaan yang ingin menghimpun dana yang besar mereka mungkin memilih untuk *go public*.
- b) **Saham biasa atau sahan preferen**
Saham biasa atau saham preferen (yang merupakan modal sendiri) yang diperoleh dari emisi (penerbitan) saham di pasar modal. Perusahaan yang memutuskan untuk *go public* dapat menghimpun dana masyarakat dengan jalan menerbitkan saham yang nanti akan diperjualbelikan di bursa. Secara ringkas perusahaan yang bisa menerbitkan saham di pasar modal Indonesia adalah perusahaan yang berbentuk PT, besar dan baik (dalam artian menghasilkan keuntungan)

- c) Obligasi
Obligasi yang diterbitkan oleh perusahaan dan dijual di pasar modal. Obligasi yang diterbitkan bisa berbentuk :
- 1) Obligasi Biasa
Obligasi ini menawarkan suku bunga yang tetap (bunga tersebut mungkin dibayarkan per semester atau per tahun) untuk jangka waktu usia obligasi dan dicantumkan nilai pelunasannya.
 - 2) Obligasi Dengan Suku Bunga Mengambang (*floating rate*)
Besarnya bunga yang dibayarkan akan tergantung pada tingkat bunga yang berlaku. Apabila suku bunga meningkat, bunga obligasi juga meningkat. Demikian pula apabila suku bunga menurun. Suku bunga yang dipakai sebagai patokan biasanya adalah suku bunga deposito (biasanya jangka waktu 6 bulan) dari beberapa bank ditambah dengan persentase tertentu. Misalnya dikatakan bahwa bunga yang dibayar adalah 1 % diatas suku bunga deposito jangka waktu 6 bulan.
 - 3) Obligasi Tanpa Bunga (*zero coupon bonds*)
Meskipun resminya obligasi ini tidak membayarkan bunga, tetapi pembeli obligasi tersebut tetap menerima penghasilan karena obligasi tersebut dijual dengan diskon. Seringkali penerbitan *zero coupon bonds* dimaksudkan untuk menghemat *present value* pembayaran pajak.
 - 4) Obligasi Konversi (*convertible bonds*)
Ini merupakan jenis obligasi yang bisa diubah menjadi saham pada waktu tertentu (misal 5 tahun lagi). Kalau calon pembeli obligasi konversi mengharapkan bahwa sewaktu obligasi tersebut dikonversikan menjadi saham biasa, harga saham telah sangat tinggi, maka mereka mungkin bersedia untuk membeli obligasi tersebut meskipun bunga yang ditawarkan relatif rendah. Bagi perusahaan, membayar bunga yang rendah pada masa awal proyek mungkin akan menghindarkan diri dari kesulitan likuiditas.
- d) Kredit Bank
Baik kredit investasi maupun non-investasi. Harus diakui bahwa sampai saat ini kredit bank masih merupakan sumber dana yang terbesar bagi dunia usaha. Sebagai misal, selama tahun 1992, jumlah kredit yang diberikan oleh bank-bank, baik dalam rupiah maupun valuta asing mencapai Rp 10,081 triliun. Sedangkan dana yang dihimpun oleh perusahaan-perusahaan dari penerbitan saham di pasar modal mencapai hanya Rp 0,578 triliun dan untuk obligasi (termasuk obligasi konversi) sebesar Rp 0,134 triliun. Masalahnya adalah seringkali *spread* yang ditentukan oleh bank masih terlalu besar. Semakin besar *spread* ini semakin besar keinginan perusahaan untuk memotong biaya intermediasi keuangan tersebut, cara yang dilakukan adalah dengan menerbitkan obligasi.
- e) *Leasing* (Sewa Guna)
Leasing atau sewa guna dari lembaga non-bank. Beberapa lembaga keuangan (tetapi bukan bank) menawarkan jasa untuk menyediakan aktiva (misal mesin) yang diperlukan oleh perusahaan. Secara resmi

lembaga keuangan tersebutlah yang memiliki aktiva tersebut dan perusahaan hanya menyewanya. Bagi perusahaan, tentu saja yang penting adalah apakah perusahaan bisa menggunakan aktiva tersebut dan apakah biaya sewanya jatuhnya lebih kecil (setelah memperhatikan kemungkinan penghematan pajak) dibanding dengan kalau meminjam dari bank dan membeli aktiva tersebut.

f) *Project Finance*

Tipe pendanaan ini merupakan tipe pendanaan yang makin banyak dipergunakan untuk membiayai proyek-proyek besar. Pada dasarnya *project finance* merupakan bentuk kredit yang pembayarannya didasarkan atas kemampuan proyek tersebut melunasi kewajiban finansialnya. Dengan demikian, perusahaan yang mensponsori proyek tersebut tidak akan diminta melunasi kewajiban finansial dari proyek tersebut, apabila terjadi gangguan *cash flow* dari proyek tersebut. Karena sifat ketergantungan hanya pada proyek tersebut saja, para sponsor pendanaan akan sangat hati-hati dalam melakukan analisis. Akan lebih disukai kalau ada kepastian arus kas (seperti adanya kontrak penjualan).

Sedangkan menurut Haming dan Basalamah (2003:45) menyatakan "secara umum, kebutuhan dana investasi dapat dipenuhi melalui tiga sumber yang lazim, yaitu :

- a) Dana sendiri dari pengusaha (investor, *self financing*)
- b) Dana sendiri dan dana pinjaman investasi (*leverage financing*)
- c) Dana sendiri dan pinjaman atau kerja sama asing (*joint venture*)"

B. Aktiva Tetap

1. Pengertian Aktiva Tetap

Aktiva tetap dalam perusahaan menyerap bagian terbesar dari modal yang ditanamkan dalam perusahaan. Tanpa adanya aktiva tetap, perusahaan khususnya perusahaan industri tidak akan mampu memproduksi *output* sehingga dapat menyebabkan perusahaan berhenti beroperasi.

Menurut Syamsuddin (2004:409) menyatakan bahwa "aktiva tetap sering disebut *The Earning Assets* yaitu aktiva yang sesungguhnya menghasilkan pendapatan bagi perusahaan. Tanpa adanya aktiva tetap, perusahaan khususnya perusahaan industri tidak akan mampu memproduksi *output* sehingga dapat menyebabkan perusahaan berhenti beroperasi."

Berdasarkan pengertian aktiva tetap tersebut, dapat disimpulkan bahwa aktiva tetap adalah aktiva berwujud milik perusahaan yang digunakan untuk menghasilkan barang dan jasa perusahaan, diperoleh dalam bentuk siap pakai dan tidak dimaksudkan untuk menjualnya.

2. Penggolongan Aktiva Tetap

Menurut Husnan (2000:166) ”aktiva tetap yang diperlukan untuk investasi bisa diklasifikasikan sebagai berikut :

- a) Aktiva Tetap Berwujud
 - 1) Tanah dan Pengembangan Lokasi
Biaya ini termasuk harga tanah, biaya pendaftaran, pembersihan, penyiapan tanah, pembuatan jalan ke jalan yang terdekat, pemagaran dan sebagainya.
 - 2) Bangunan dan Perlengkapannya
Ini termasuk bangunan untuk pabrik, bangunan untuk administrasi, gudang, untuk pembangkit tenaga, pos-pos keamanan, jasa-jasa arsitektur dan lain sebagainya.
 - 3) Pabrik dan Mesin-mesin
Ini merupakan komponen terbesar dari investasi. Termasuk di dalamnya adalah biaya pembangunan pabrik, harga mesin, biaya pemasangan, biaya pengangkutan, suku cadang dan lain sebagainya.
 - 4) Aktiva Tetap Lainnya
Ini termasuk perlengkapan angkutan dan *material handling*, perlengkapan untuk penelitian dan pengembangan, *meubelair*, perlengkapan kantor dan sebagainya.
- b) Aktiva Tetap Tidak Berwujud
 - 1) Aktiva Tidak Berwujud
Misalnya *patent*, lisensi, pembayaran *lumpsum* untuk penggunaan teknologi, *engineering fees*, *copyright*, *goodwill*, dan sebagainya.
 - 2) Biaya-biaya Pendahuluan
Biaya ini terdiri dari biaya untuk studi pendahuluan, penyiapan pembuatan laporan studi kelayakan, survei pasar, *legal fee*, dan sebagainya
 - 3) Biaya-biaya Sebelum Operasi
Ini adalah biaya-biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan sebelum berproduksi secara komersial. Komponen yang utama adalah biaya penarikan tenaga kerja, biaya latihan, beban bunga, biaya-biaya selama masa produksi percobaan.”

C. Depresiasi

1. Pengertian Depresiasi

Untuk menjaga kontinuitas kegiatan usaha dari proyek yang direncanakan perlu dihitung besarnya biaya penyusutan pada setiap tahun. Sebuah perusahaan yang sehat pada umumnya mempunyai cadangan penyusutan atau depresiasi untuk menjaga kontinuitas dari kegiatan usaha disamping menjaga kualitas produk dan memudahkan dalam mengikuti perubahan aset dengan adanya perubahan teknologi.

Jenis investasi yang perlu disusutkan terdiri dari mesin, bangunan atau gedung dan peralatan lainnya yang memerlukan penggantian pada suatu masa sebagai akibat dari pemakaian. Besarnya penyusutan bergantung pada harga aset, umur ekonomis, serta metode yang digunakan dalam penyusutan.

Menurut Syamsuddin (2004:24) mendefinisikan depresiasi "adalah merupakan salah-satu komponen biaya tetap yang timbul karena digunakannya aktiva tetap, dimana biaya ini dapat dikurangkan dari *revenue*/ penghasilan.

2. Metode Depresiasi

Menurut Ibrahim (2003:44-56) membedakan metode penyusutan menjadi 4 macam yaitu :

a) Metode Rata-rata

Metode rata-rata adalah salah satu cara yang dilakukan dalam penyusutan aset dengan cara rata-rata. Metode ini dikelompokkan atas 3 bagian, yaitu metode garis lurus, metode jam kerja mesin, dan metode yang didasarkan pada jumlah produksi.

1) Metode Garis Lurus (*Straight Line Method*)

$$\text{Rumusnya} : \quad P = \frac{B - S}{n}$$

Dimana :

P = jumlah penyusutan per tahun

B = harga beli aset (*original cost*)

S = nilai sisa (*scrap value*)

n = umur ekonomis aset

2) Metode Jam Kerja (*Service Hours Method*)

$$\text{Rumusnya} : \quad J = \frac{B - S}{j}$$

Dimana :

j = jumlah jam kerja ekonomis

3) Metode Jumlah Produk (*Product Units Method*)

$$\text{Rumusnya} : \quad P = \frac{B - S}{U}$$

Dimana :

U = jumlah unit selama umur ekonomis mesin

b) Metode Bunga Majemuk

Penyusutan yang dilakukan dengan menggunakan metode bunga majemuk didasarkan pada tingkat bunga yang berlaku dalam masyarakat atau sering disebut dengan *opportunity cost of capital* (OCC) sebagai biaya modal. Metode penyusutan yang didasarkan pada bunga majemuk dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu dengan metode anuitas dan metode penyesihan dana yang sering disebut dengan *sinking fund method*.

1) Metode Anuitas

Rumusnya : $A_n = B - P$

$$A_n = R \cdot \left[\frac{(1 - (1+i)^{-n})}{i} \right]$$

Dimana :

R = jumlah penyusutan per tahun

i = tingkat bunga

2) Metode Penyesihan Dana (*Sinking Fund Method*)

Rumusnya : $S_n = B - S$

$$R = S_n \left[\frac{i}{(1+i)^n - 1} \right]$$

c) Metode Penurunan

Penyusutan yang dilakukan dengan menggunakan metode penurunan adalah jumlah penyusutan yang dilakukan setiap tahun pada aset yang mengalami penurunan dari tahun ke tahun sesuai dengan keadaan aset yang makin lama semakin tua. Cara penyusutan dengan menggunakan metode ini dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu dengan metode jumlah angka tahunan yang sering disebut dengan *sum of years digit method* dan dengan menggunakan angka persentase.

1) Metode Jumlah Angka Tahunan

Jumlah dana penyusutan yang harus dikeluarkan pada setiap tahun pada jumlah angka tahunan dari umur ekonomis aset.

2) Metode Persentase

Metode penyusutan yang didasarkan metode persentase terdiri dari metode penyusutan persentase rata-rata dan metode penyusutan persentase tetap.

a) Metode Penyusutan Persentase Rata-Rata

jumlah penyusutan yang didasarkan pada metode penyusutan persentase rata-rata adalah hasil pembagian dari nilai aset yang dinilai dalam keadaan baru (100%) dengan umur ekonomis dari aset.

- b) Metode Persentase Tetap
perhitungan yang digunakan untuk menentukan jumlah penyusutan secara persentase tetap dilakukan dengan menggunakan formula sebagai berikut

$$r = 1 - \sqrt[n]{\frac{S}{B}}$$

- d) Metode Penyusutan Gabungan
Apabila aset yang disusut lebih dari satu, mempunyai umur ekonomis yang berbeda dan harga beli serta *scrap value* yang berbeda pula, biasanya dalam perhitungan penyusutan dilakukan dengan metode penyusutan gabungan.

$$\text{Persentase Penyusutan} = \frac{\text{Jumlah penyusutan tahunan}}{\text{Jumlah harga beli aset}}$$

Untuk menentukan umur aset secara rata-rata dari kelompok aset juga dapat dilakukan dengan menggunakan *Sinking Fund Method*.

Sedangkan menurut Syamsuddin (2004:25-30) menyatakan bahwa depresiasi atau penyusutan dapat dihitung dengan beberapa metode antara lain :

- The Stright Line Method* (Metode Garis Lurus)
Adalah suatu cara perhitungan dengan jalan membagi '*depreciable value*' (jumlah investasi dikurangi dengan nilai residu) dari suatu aktiva dengan umur ekonomisnya, sehingga dengan menggunakan metode ini jumlah depresiasinya setiap tahun adalah sama.
- The Double Declining Balance Method*
Di dalam penghitungan ini tingkat depresiasi yang digunakan adalah sama dengan tingkat yang digunakan dalam metode *stright line* dikalikan dengan dua.
- The Sum of The Years Digits Method*
Di dalam ini maka keseluruhan bilangan umur dari suatu aktiva harus dijumlah. Jika "n" adalah umur ekonomis dari suatu aktiva, dan S adalah jumlah keseluruhan bilangan umur teknis dari aktiva tersebut maka jumlah depresiasi pada tahun pertamanya adalah n/S, pada tahun kedua (n-1) dan seterusnya dikalikan dengan *depreciable value*.

D. Analisis Laporan Keuangan Perusahaan

Ada beberapa cara yang dapat digunakan di dalam menganalisis keadaan keuangan perusahaan, tetapi analisa dengan menggunakan ratio-ratio dalam

laporan keuangan perusahaan merupakan hal yang sangat umum dilakukan dimana hasilnya akan memberikan pengukuran relatif dari operasi perusahaan. Menurut Syamsuddin (2004:39-40) ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam penggunaan ratio-ratio ini antara lain :

1. Sebuah ratio saja tidak dapat digunakan untuk menilai keseluruhan operasi yang telah dilaksanakan. Untuk menilai keadaan perusahaan secara keseluruhan sejumlah ratio haruslah dinilai secara bersama-sama, kalau sekiranya hanya satu aspek saja yang ingin dinilai maka satu atau dua ratio saja sudah cukup digunakan.
2. Perbandingan yang dilakukan haruslah dari perusahaan yang sejenis dan pada saat yang sama. Tidaklah tepat kita membandingkan ratio finansial perusahaan A pada tahun 19X0 dengan rasio finansial perusahaan B pada tahun 19X1.
3. Sebaiknya perhitungan ratio finansial didasarkan pada data laporan keuangan yang sudah diaudit (diperiksa). Laporan keuangan yang belum diaudit masih diragukan kebenarannya, sehingga ratio-ratio yang dihitung juga kurang akurat.
4. Adalah sangat penting untuk diperhatikan bahwa pelaporan atau akuntansi yang digunakan haruslah sama.

Ratio-ratio keuangan pada umumnya dibagi kedalam tiga kelompok yaitu ratio likuiditas, *debt ratio* dan *profitability ratio*. Ratio likuiditas dihitung berdasarkan data yang berasal dari neraca. *Debt ratio* dihitung berdasarkan data dari neraca dan laporan rugi-laba, sedangkan *profitability ratio* dihitung berdasarkan data dari laporan rugi laba saja.

1. Pengukuran Tingkat Likuiditas

Menurut Syamsuddin (2004:43) ada tiga cara penting dalam pengukuran tingkat likuiditas perusahaan, yaitu :

- a) *Net Working Capital*
Net working capital merupakan selisih antara *current assets* (aktiva lancar) dengan *current liabilities* (hutang lancar). Perbandingan NWC dari tahun ke tahun juga bisa memberikan gambaran tentang jalannya perusahaan. Jumlah NWC yang semakin besar menunjukkan tingkat likuiditas yang semakin tinggi pula.
- b) *Current Ratio*
Merupakan salah satu ratio finansial yang ditentukan dengan jalan membandingkan antara *current assets* dengan *current liabilities*. Tidak ada suatu ketentuan mutlak tentang berapa tingkan *current ratio* yang dianggap baik atau yang harus dipertahanan oleh suatu perusahaan karena biasanya tingkat CR ini juga sangat tergantung pada jenis usaha dari masing-masing perusahaan. Akan tetapi pedoman umum, tingkat *current ratio* 2,00 sudah dapat dianggap baik (*considered acceptable*).

c) *Acid-test Ratio (Quick Ratio)*

Acid test ratio hampir sama dengan *current ratio* hanya saja jumlah persediaan (*inventory*) sebagai salah satu komponen dari aktiva lancar harus dikeluarkan. Alasan yang melatar belakangi hal tersebut adalah bahwa persediaan merupakan komponen aktiva lancar yang paling tidak likuid atau sulit untuk diuangkan dengan segera tanpa menurunkan nilainya sementara *acid test ratio* ini dimaksudkan untuk membandingkan aktiva yang lebih lancar (*quick assets*) dengan hutang lancar. Perhitungannya dapat dilakukan sebagai berikut :

$$\text{Acid Test Ratio} = \frac{\text{Current Assets} - \text{Inventory}}{\text{Current Liabilities}}$$

Acid test ratio sebesar 1,0 umumnya sudah dianggap baik, tetapi sepertihanya dengan *current ratio*, berapa besar *acid test ratio* yang seharusnya, sangat tergantung pada jenis usaha dari masing-masing perusahaan. *Acid test ratio* ini akan memberikan gambaran likuiditas yang lebih tepat hanya apabila *inventory* sulit untuk dijual dengan segera tanpa menurunkan nilainya. Dengan kata lain, apabila *inventory* dapat dijual dengan segera tanpa harus menurunkan nilainya, maka penggunaan *current ratio* lebih disukai sebagai pengukuran tingkat likuiditas perusahaan secara menyeluruh (*overall liquidity of the firm*).

2. *The Debt Ratio*

Menurut Syamsuddin (2004: 54) menyatakan bahwa *debt ratio* mengukur berapa besar aktiva perusahaan yang dibiayai oleh kreditur. Semakin tinggi *debt ratio* semakin besar jumlah modal pinjaman yang digunakan dalam menghasilkan keuntungan bagi perusahaan. Ratio ini dihitung sebagai berikut :

$$\text{Debt Ratio} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Assets}}$$

3. *Pengukuran Tingkat Profitabilitas*

Ada beberapa pengukuran terhadap profitabilitas perusahaan dimana masing-masing pengukuran dihubungkan dengan volume penjualan, total aktiva dan modal sendiri. Disini perhatian ditekankan pada profitabilitas, karena untuk dapat melangsungkan hidupnya, suatu perusahaan haruslah berada dalam keadaan menguntungkan (*profitable*). Tanpa adanya keuntungan akan sulit bagi perusahaan untuk menarik modal dari luar (Syamsuddin, 2004:59)

Menurut Syamsuddin (2004:61) ada tiga ratio pengukuran profitabilitas dalam hubungannya dengan laporan rugi-laba khususnya dengan volume penjualan. Ketiga ratio tersebut adalah :

a) *Gross Profit Margin* (GPM)

Merupakan persentase dari laba kotor (*sales-cost of goods sold*) dibandingkan dengan penjualan (*sales*). Semakin besar *gross profit margin* semakin baik keadaan operasi perusahaan, karena hal ini menunjukkan bahwa *cost of goods sold* (harga pokok penjualan) relative lebih rendah dibandingkan dengan *sales*. Demikian pula sebaliknya semakin rendah *gross profit margin* maka semakin kurang baik operasi perusahaan.

$$\text{Gross Profit Margin} = \frac{\text{Sales} - \text{Cost of Goods Sold}}{\text{Sales}}$$

b) *Operating Profit Margin* (OPM)

Ratio ini menggambarkan apa yang biasanya disebut "pure profit" yang diterima atas setiap rupiah dari penjualan yang dilakukan. *Operating profit* disebut murni (*pure*) dalam pengertian bahwa jumlah tersebutlah yang benar-benar diperoleh dari hasil operasi perusahaan dengan mengabaikan kewajiban-kewajiban finansia berupa bunga serta kewajiban terhadap pemerintah berupa pembayaran pajak. Seperti halnya *gross profit margin* maka semakin tinggi ratio *operating profit margin* akan semakin baik pula operasi suatu perusahaan.

$$\text{Operating Profit Margin} = \frac{\text{Operating Profit}}{\text{Sales}}$$

c) *Net Profit Margin* (NPM)

Net profit margin adalah merupakan ratio antara laba bersih (*net profit*) yaitu penjualan sesudah dikurangi dengan seluruh *expenses* termasuk pajak dibandingkan dengan penjualan. Semakin tinggi *net profit margin* maka semakin baik operasi perusahaan.

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{Net Profit After Taxes}}{\text{Sales}}$$

4. *Return On Investment* (ROI)

Menurut Syamsuddin (2004:63) *return on investment* (ROI) atau yang sering juga disebut "*return on total assets*" adalah merupakan pengukuran kemampuan perusahaan secara keseluruhan di dalam menghasilkan keuntungan dengan jumlah keseluruhan aktiva yang tersedia di dalam perusahaan. Semakin tinggi ratio ini, semakin baik keadaan suatu perusahaan.

$$\text{Return On Investment} = \frac{\text{Net Profit After Taxes}}{\text{Total Assets}}$$

E. Cost Of Capital (COC)

1. Definisi Cost Of Capital

Konsep *cost of capital* merupakan konsep yang sangat penting dalam pembelanjaan perusahaan. Dimaksudkan untuk dapat menentukan besarnya biaya secara riil yang harus ditanggung oleh perusahaan untuk memperoleh dana dari suatu sumber. Kemudian menentukan biaya modal rata-rata (*average cost of capital*) dari keseluruhan dana yang digunakan dalam perusahaan yang merupakan tingkat biaya penggunaan modal perusahaan (*the firm's cost of capital*)

Menurut Martono (2005:201) mendefinisikan *cost of capital* (biaya modal) “adalah biaya riil yang harus dikeluarkan oleh perusahaan untuk memperoleh dana baik yang berasal dari hutang saham preferen , saham biasa maupun laba ditahan untuk mendanai suatu investasi atau operasi perusahaan.

Sedangkan pendapat lain (staffsite.gunadarma.ac.id/alvin/index.php?stateid=download&id=5534&part=files) menyatakan definisi biaya modal adalah return yang dapat diharapkan oleh investor suatu perusahaan apabila mereka berinvestasi pada sekuritas-sekuritas yang mempunyai tingkat risiko yang sebanding.

2. Macam Cost Of Capital

Menurut Husnan (2000 : 240) menyatakan “untuk bisa menghitung biaya modal keseluruhan dari suatu proyek, maka kita perlu menghitung terlebih dulu biaya modal dari masing-masing sumber pembelanjaan. Sumber-sumber pembelanjaan pada garis besarnya bisa dikelompokkan menjadi sumber yang berupa hutang dan yang berupa modal sendiri. Modal sendiri bisa berupa saham preferen dan saham biasa, ataupun dari laba yang ditahan.

a) Biaya Utang (*Cost of Debt*)

Merupakan biaya yang kita tanggung karena kita menggunakan sumber dana yang berasal dari pinjaman. Meskipun yang sering dihitung biaya modal dari pinjaman adalah biaya hutang jangka panjang maupun utang jangka pendek sama-sama mempunyai biaya modal (meskipun besarnya mungkin tidak sama).

b) Biaya Saham Preferen

Saham preferen adalah jenis saham yang memberikan penghasilan tetap, berupa deviden saham preferen kepada para pemiliknya. Dibandingkan

dengan pemilikan obligasi, maka bagi para investor sebenarnya sama saja karena keduanya memberikan penghasilan yang tetap sifatnya. Namun dari pertimbangan perusahaan, kedua jenis modal ini tidak sama biayanya. Karena saham preferen merupakan modal sendiri, maka deviden ini tidak bersifat *tax deductible*. Kedua karena saham ini merupakan modal sendiri dalam peristiwa penghentian operasi perusahaan, pemilik saham preferen akan menerima bagian setelah pemilik obligasi dilunasi. Dengan demikian resiko saham preferen akan sedikit lebih besar daripada resiko obligasi.

c) Biaya Saham Biasa

Biaya modal ini merupakan biaya modal yang paling sukar diukur. Ada beberapa pendekatan yang bisa dipakai dalam menaksir berapa besarnya biaya modal sendiri yang berasal dari saham biasa.

d) Biaya Laba yang Ditahan

Pada prinsipnya biaya laba yang ditahan sama dengan biaya modal sendiri dari saham biasa. Yang membedakan adalah bahwa kalau perusahaan menggunakan laba yang ditahan perusahaan tidak perlu mengeluarkan biaya ekstra apapun, tetapi kalau membagikan laba kemudian mengeluarkan saham baru, harus menanggung biaya pengeluaran saham yang biasa disebut sebagai *floatation cost*. Semakin besar *floatation cost* ini semakin besar selisih antara biaya laba yang ditahan dengan biaya saham biasa (baru).

Sedangkan menurut Martono (2005:203-210) menjelaskan masing-masing perhitungan biaya modal dimulai dengan perhitungan biaya modal secara individual hutang jangka pendek, hutang jangka panjang dan biaya modal sendiri.

a) Biaya Modal Individual

1) Biaya Modal Hutang Jangka Pendek

Hutang jangka pendek (hutang lancar) merupakan hutang yang jangka waktu pengembaliannya kurang dari satu tahun. Hutang jangka pendek terdiri dari hutang perniagaan (*trade accounts payable*), hutang wesel dan kredit jangka pendek dari bank. Biaya modal dari penggunaan hutang (*cost of debt*) dapat dihitung dengan cara :

$$k_t = k_b (1 - t)$$

Dimana :

k_t = biaya hutang jangka pendek setelah pajak

k_b = biaya hutang jangka pendek sebelum pajak yaitu sebesar tingkat bunga hutang

t = tingkat pajak

2) Biaya Modal Hutang Jangka Panjang

Biaya hutang yang ditanggung oleh perusahaan yang menggunakan dana hutang tidak lain adalah sebesar tingkat keuntungan yang disyaratkan oleh investor (pemilik dana). Pada dasarnya biaya penggunaan hutang jangka panjang (*cost of debt*) yang biasanya berasal dari obligasi (*cost of bond*) dapat dihitung dengan

menggunakan cara seperti perhitungan tingkat pendapatan investasi dalam obligasi dengan metode singkat dan metode *present value*.

a) Perhitungan biaya modal hutang obligasi dengan metode singkat

$$k_d = \frac{I + (N - Nb) / n}{(Nb + N) / 2}$$

Dimana :

I = bunga hutang jangka panjang (obligasi) satu tahun dalam rupiah

N = harga nominal obligasi atau nilai obligasi pada akhir umurnya

Nb = nilai bersih penjualan obligasi

n = umur obligasi

b) Perhitungan biaya modal hutang dengan metode *present value*

$$Nb = \sum_{t=1}^n \frac{I}{(1 + k_d)^t} + \frac{N}{(1 + k_d)^n}$$

3) Biaya Modal Saham Preferen

Biaya modal saham preferen (*cost of preferred stock* atau k_p) adalah biaya riil yang harus dibayar apabila perusahaan menggunakan dana dengan menjual saham preferen. Biaya modal saham preferen diperhitungkan sebesar tingkat keuntungan yang disyaratkan oleh investor pemegang saham preferen. Artinya tingkat keuntungan yang diharapkan oleh investor merupakan biaya yang harus ditanggung emiten.

$$k_p = D_p / P_o$$

Dimana :

k_p = biaya saham preferen

D_p = dividen saham preferen

P_o = harga saham preferen saat penjualan (harga proses)

4) Biaya Modal Saham Biasa dan Laba Ditahan

Biaya modal saham biasa dan laba ditahan atau sering disatukan menjadi biaya modal sendiri (biaya ekuitas) merupakan biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan yang memperoleh dana dengan menjual saham biasa atau menggunakan laba ditahan untuk investasi. Biaya modal saham biasa atau biaya ekuitas (*cost of equity*) dapat mengalami peningkatan secara internal dengan menahan laba atau secara eksternal dengan menjual atau mengeluarkan saham biasa baru. Untuk menghitung biaya ekuitas (k_e) digunakan dua model pendekatan yaitu :

a) Pendekatan model diskonto deviden (*dividen discount model*)

$$P_0 = \frac{D_1}{(1+k_e)^1} + \frac{D_2}{(1+k_e)^2} + \dots + \frac{D_\infty}{(1+k_e)^\infty}$$

$$P_0 = \sum_{t=1}^{\infty} \frac{D_t}{(1+k_e)^t}$$

Dimana :

P_0 = harga pasar saham biasa pada saat ini

D_t = deviden yang diterima untuk periode t

k_e = tingkat keuntungan yang disyaratkan investor

b) Pendekatan CAPM (*Capital Asset Pricing Model*)

$$R_i = R_f + (R_m - R_f) \beta_i$$

Dimana :

R_i = tingkat *return* saham yang diharapkan

R_f = tingkat *return* bebas resiko

R_m = *return portfolio* pasar yang diharapkan

β_i = koefisien beta saham i

b) Biaya Modal Keseluruhan

biaya modal keseluruhan merupakan biaya modal yang memperhitungkan seluruh biaya atas modal yang digunakan oleh perusahaan.

F. Konsep Nilai Waktu Uang

Perhitungan *compound value* diperlukan dalam rangka mengevaluasi jumlah uang yang akan diterima pada masa yang akan datang sebagai hasil dari suatu investasi yang dilakukan saat ini. Di samping itu, *compound value* ini dapat juga digunakan untuk menentukan tingkat bunga serta tingkat pertumbuhan dari suatu jumlah penerimaan uang.

Menurut Syamsuddin (2004:366) membedakan nilai majemuk menjadi tiga bagian dan nilai sekarang yaitu :

1) Nilai Majemuk

a) *Annual Compounding*

Bentuk yang paling umum dari suatu nilai majemuk adalah *annual compounding*. Bunga akan menjadi majemuk apabila hasil yang diperoleh dari simpanan pokok (*initial principal*) tidak diambil dan dibiarkan menjadi bagian dari simpanan pokok pada periode selanjutnya.

Istilah *principal* atau simpanan pokok disini berarti "jumlah uang atas mana diperoleh hasil berupa bunga". Rumus untuk menghitung nilai majemuk tahunan adalah :

$$C_n = P (1 + i)^n$$

Dimana :

- C_n = jumlah uang pada akhir tahun ke n
- P = simpanan pokok yang pertama
- i = tingkat bunga pertahun yang dibayarkan atas simpanan pokok.
- n = jumlah tahun atau lama pembungaan

b) *Interyear Compounding*

Adalah perhitungan nilai majemuk atas pembayaran bunga yang dilakukan beberapa kali dalam setahun. Apabila ditentukan m sebagai frekuensi pembayaran bunga pertahun, maka untuk menentukan *interyear compounding* dapat dilakukan sebagai berikut :

$$C_n = P \left(1 + \frac{i}{m}\right)^{m \times n}$$

Dimana :

- m = frekuensi pembayaran bunga pertahun
- n = jumlah tahun atau lama pembungaan

c) Nilai Majemuk dari Suatu Anuitet

Anuitet adalah jumlah *cash flow* atau arus kas yang sama dari satu periode ke periode lainnya. Oleh karena pembahasan disini tentang nilai majemuk dari suatu anuitet, maka arus kas yang berbentuk anuitet tersebut adalah merupakan investasi yang menghasilkan bunga dimana periode investasi dan perhitungan bunga dilakukan pada setiap akhir tahun. Perhitungan nilai majemuk suatu anuitet (A) dapat dilakukan dengan rumus berikut :

$$CA_n = \frac{A \times (1 + i)^n - 1}{i}$$

Dimana :

- CA_n = nilai majemuk anuitet pada akhir tahun ke n
- A = anuitet

Nilai majemuk suatu anuitet juga dapat dirumuskan :

$$CA_n = A \times CVIFA_{i,n}$$

Dimana :

$CVIFA_{i,n}$ = *Compound Value Interest Factor Anuitet*, tingkat bunga nilai majemuk anuitet i dan tahun n .

2) Nilai Sekarang

Nilai sekarang atau present value adalah suatu cara perhitungan untuk menentukan nilai dari suatu jumlah uang pada masa yang akan datang, sehingga perhitungan ini penting sekali dalam proses pengambilan keputusan sehubungan dengan investasi dalam aktiva tetap atau *capital budgeting*. Untuk mencari *present value* dapat dihitung menggunakan rumus :

$$P = C_n (1+i)^{-n}$$

Dimana :

P = nilai sekarang dari suatu jumlah uang pada masa yang akan datang

C_n = jumlah uang pada akhir tahun ke n

Sedangkan untuk menghitung present value dari suatu anuitet dapat dicari dengan rumus berikut :

$$PA_n = A (PVIFA_{i,n})$$

Atau

$$PA_n = \frac{A \times 1 - (1+i)^{-n}}{i}$$

Dimana :

PA_n = *Present Value Anuitet* pada akhir tahun ke n

A = anuitet

$PVIFA$ = *Present Value Interest Factor Anuitet*

n = jumlah tahun atau lama pembungaan

i = tingkat bunga per tahun

G. Initial Investment

Initial investment biasanya disebut dengan aliran (arus) kas pertama pada saat melakukan investasi. *Initial investment* dapat berupa pembayaran untuk tanah, pematangannya, pembuatan pabrik dan perlengkapannya, pembayaran mesin-mesin. Sebagai tambahan pengeluaran-pengeluaran untuk biaya-biaya pendahuluan dan sebelum operasi termasuk penyediaan modal kerja.

”Untuk menentukan *initial investment*, pola aliran kas yang berhubungan dengan pengeluaran investasi harus diidentifikasi” (Husnan, 2000 : 186)

Format dasar dalam penentuan besarnya *initial investment* adalah sebagai berikut :

- Harga beli aktiva
- + biaya-biaya instalasi
- *proceeds* dari penjualan aktiva tetap yang lama
- + pajak atas penjualan aktiva (Syamsuddin, 2000 : 419)

Menurut Halim (2007:28) membagi penghitungan nilai investasi awal (*initial investment*) untuk investasi di *fixed asset* baru dan untuk investasi penggantian *fixed asset*, yaitu :

- 1) Nilai Investasi Awal untuk Investasi *Fixed Asset* Baru
Menghitung nilai investasi awal untuk investasi *fixed asset* baru didasarkan pada prinsip harga perolehan (*historical cost*), yaitu sebesar seluruh pengeluaran dalam rangka perolehan *fixed asset* tersebut sampai siap dioperasikan. Modal kerja yang diperlukan untuk membantu operasi perusahaan selama umur proyek juga termasuk sebagai bagian dari *initial investment*.
- 2) Nilai Investasi Awal untuk Investasi Penggantian *Fixed Asset*
Menghitung nilai investasi awal untuk investasi penggantian (*replacement investment*) *fixed asset* lama dengan *fixed asset* baru didasarkan pada dana tambahan yang dikeluarkan untuk melaksanakan investasi penggantian tersebut, yang sering disebut dengan *incremental outlay*. Besarnya *incremental outlay* tergantung pada keuntungan atau kerugian atas penjualan *fixed asset* lama serta pajak yang dibayarkan/ dihemat akibat dari keuntungan/ kerugian tersebut.

H. Metode Pengukuran dan Peramalan

Kegiatan peramalan merupakan usaha untuk mengurangi kemungkinan terjadinya hal yang berlawanan antara keadaan yang sesungguhnya yang terjadi di kemudian hari dengan apa yang menjadi hasil peramalan. Hasil dari peramalan ini adalah untuk meminimalisasi ketidakpastian yang mungkin terjadi di masa yang akan datang. Menurut Husnan (2000:48) untuk mengetahui besarnya permintaan di masa yang akan datang dapat digunakan beberapa metode, yaitu salah satunya :

- 1) Metode *Time Series*
 - a) Metode *Trend Linier*
Metode ini digunakan jika diagram masa lalu cenderung merupakan garis lurus. Metode ini menilai bahwa pendapatan mempunyai tingkat dasar dan mengalami pertumbuhan pada jumlah tetap setiap periode
Fungsi persamaan metode ini adalah :

$$Y = a + bX$$

Koefisien a dan b dapat diperoleh dengan :

$$\begin{aligned} a &= \frac{\sum Y}{n} \\ b &= \frac{\sum XY}{\sum X^2} \end{aligned}$$

Jika $\sum X = 0$

Keterangan :

X = variabel tahun

Y = variabel permintaan

n = jumlah data

b) Metode Trend Kuadratik

Metode ini digunakan jika *scatter diagram* dari data masa lalu yang tersedia cenderung berbentuk parabola.

Fungsi persamaan metode ini adalah :

$$Y = a + bX + cX^2$$

Koefisien a, b dan c dapat diperoleh dengan :

$$\begin{aligned} a &= \frac{(\sum Y - c\sum X^2)}{n} \\ b &= \frac{\sum XY}{\sum X^2} \\ c &= \frac{\{n\sum X^2Y - (\sum X^2)(\sum Y)\}}{\{n\sum X^4 - (\sum X^2)^2\}} \end{aligned}$$

Jika $\sum X = 0$

c) Metode *Trend Simple Exponential*

Metode ini digunakan jika data yang tersedia cenderung naik turun dengan perbedaan yang tidak terlalu banyak, tetapi secara keseluruhan cenderung naik.

Fungsi persamaan dari metode ini adalah :

$$Y^1 = a b^X$$

Yang dapat diubah dalam fungsi logaritma :

$$\log Y^1 = \log a + (\log b) X$$

Jika $\sum X = 0$

Koefisien a dan b dapat dicari dengan :

$$\begin{aligned} \log a &= \frac{(\sum \log Y)}{n} \\ \log b &= \frac{\{\sum X (\log Y)\}}{\sum X^2} \end{aligned}$$

I. *Cash Flow*

1. Pengertian *Cash Flow*

Merupakan arus kas atau aliran kas yang ada di perusahaan dalam suatu periode tertentu. *Cash flow* menggambarkan berapa uang yang masuk (*cash in*) perusahaan dan jenis-jenis pemasukan tersebut. *Cash flow* juga menggambarkan berapa uang yang keluar (*cash out*) serta jenis-jenis biaya yang dikeluarkan.

Menurut Kasmir (2007 : 92) mendefinisikan arus kas adalah “jumlah uang yang masuk dan keluar dalam suatu perusahaan mulai dari investasi dilakukan sampai dengan berakhirnya investasi tersebut”

2. Jenis *Cash Flow*

Menurut Kasmir (2007 : 93) “jenis-jenis *cash flow* yang dikaitkan dengan suatu usaha terdiri dari :

a) *Initial Cash Flow*

Lebih dikenal kas awal yang merupakan pengeluaran-pengeluaran pada awal periode untuk investasi.

b) *Operational Cash Flow*

Merupakan kas yang diterima atau dikeluarkan pada saat operasi usaha, seperti penghasilan yang diterima dan pengeluaran pada suatu periode.

c) *Terminal Cash Flow*

Merupakan uang kas yang diterima pada saat usaha tersebut berakhir.”

Sedangkan menurut Martono (2005:139) ada 3 macam aliran kas yang terjadi dalam investasi yaitu :

a) *Initial Cashflow (Capital Outlays)*

Initial cashflow merupakan aliran kas yang berhubungan dengan pengeluaran kas pertama kali untuk keperluan suatu investasi. *Cashflow* ini misalnya harga perolehan pembelian tanah, pembangunan pabrik, pembelian mesin, perbaikan mesin, dan investasi aktiva tetap lainnya. Jika kita melakukan investasi pembelian mesin pabrik maka yang termasuk *capital outlays* atau *cash outflow* antara lain harga pembelian mesin, biaya pasang, biaya percobaan, biaya balik nama (jika ada) dan biaya lain yang harus dikeluarkan mesin tersebut sampai mesin tersebut dapat dioperasikan.

b) *Operational Cashflow*

Operational cashflow merupakan aliran kas yang terjadi selama umur investasi. *Operational cashflow* ini berasal dari pendapatan yang diperoleh dikurangi dengan biaya-biaya yang dikeluarkan perusahaan. Aliran kas operasi sering disebut *cash inflow* (aliran kas masuk) yang nantinya akan dibandingkan dengan *cash outflow* untuk menutup investasi. *Operational cashflow (cash inflow)* ini biasanya diterima setiap tahun selama umur ekonomis investasi yang berupa aliran kas masuk bersih (disebut

proceeds). Besarnya *proceeds* terdiri dari dua sumber yaitu berupa laba setelah pajak atau *Earning After Tax* (EAT) ditambah depresiasi.

- 1) Perhitungan besarnya *proceeds* bila investasi menggunakan modal sendiri :

$$\text{Proceeds} = \text{Laba Bersih Setelah Pajak} + \text{Depresiasi}$$

- 2) Perhitungan *proceeds* bila investasi menggunakan modal sendiri dan hutang :

$$\text{Proceeds} = \text{Laba Bersih Setelah Pajak} + \text{Depresiasi} + \text{Bunga (1 - Pajak)}$$

- c) *Terminal Cashflow*

Terminal cashflow merupakan aliran kas masuk yang diterima oleh perusahaan sebagai akibat habisnya umur ekonomis suatu proyek investasi. *Terminal cashflow* akan diperoleh pada akhir umur ekonomis suatu investasi. *Terminal cashflow* ini dapat diperoleh dari nilai sisa (residu) dari aktiva dan modal kerja yang digunakan untuk investasi. Nilai residu suatu investasi merupakan nilai aktiva pada akhir umur ekonomisnya yang dihitung dari nilai buku aktiva yang bersangkutan. Besarnya nilai residu ini sangat penting dalam perhitungan biaya depresiasi dan aliran kas masuk perusahaan. Modal kerja yang digunakan oleh perusahaan akan selalu berputar setiap periode tertentu. Pada akhirnya umur ekonomis suatu investasi, modal kerja ini akan kembali ke posisi semula. Artinya setelah umur ekonomis aktiva yang bersangkutan habis, maka modal kerjanya tidak lagi terikat pada aktiva tersebut dan dapat digunakan untuk kegiatan yang lain. Pada saat itulah modal kerja merupakan aliran kas masuk. Karena terjadinya hanya pada akhir umur ekonomis saja, maka aliran kas masuk yang berasal dari modal kerja termasuk dalam *terminal cashflow*.

Cara yang sering digunakan untuk menentukan *cash flow* menurut Husnan (2000 : 186) adalah :

- a. Menyesuaikan taksiran rugi-laba yang disusun berdasarkan prinsip akuntansi dan menambahkan dengan biaya-biaya yang sifatnya tunai (penyusutan), sedangkan rumus yang digunakan adalah :

$$\text{Cash Inflow} = \text{laba setelah dikurangi pajak} + \text{penyusutan}$$

- b. Meskipun cara diatas sering kali tepat, tetapi masih mencampurkan antara *cash flow* karena kepentingan pembelanjaan yaitu pembayaran bunga dan *cash flow* karena investasi penghasilan, pengeluaran biaya tunai dan pajak. Rumus yang digunakan adalah :

$$\text{Cash Inflow} = \text{laba setelah pajak} + \text{penyusutan} + \text{bunga (1 - pajak)}$$

J. Penilaian Kelayakan Investasi Dengan Teknik *Capital Budgeting*

Pengambilan keputusan proyek investasi terutama didasarkan pada pertimbangan ekonomis. Secara ekonomis apakah suatu investasi layak atau tidaknya dilaksanakan, menurut Kasmir (2007:98-105) dapat dihitung dengan beberapa metode penilaian yaitu :

1) *Average Rate of Return (ARR)*

Metode ini mengukur berapa tingkat keuntungan rata-rata yang diperoleh dari suatu investasi. Angka yang dipergunakan adalah rata-rata laba setelah pajak dibandingkan dengan rata-rata investasi. Hasil yang diperoleh dinyatakan dalam persentase. Angka ini kemudian diperbandingkan dengan tingkat keuntungan yang diinginkan, apabila hasilnya lebih besar dari tingkat keuntungan yang diinginkan maka proyek dikatakan menguntungkan, dan sebaliknya apabila hasilnya lebih kecil dari tingkat keuntungan yang diinginkan maka proyek ditolak. Rumus untuk menghitung ARR adalah sebagai berikut :

$$\text{ARR} = \frac{\text{Rata-rata EAT (Average Earning After Tax)}}{\text{Rata-rata Investasi (Average Investment)}} \times 100 \%$$

$$\text{Rata-rata EAT} = \frac{\text{Total EAT}}{\text{Umur Ekonomis (n)}}$$

$$\text{Rata-rata Investasi} = \frac{\text{Investasi}}{2}$$

2) *Payback Period (PP)*

Metode ini merupakan teknik penilaian terhadap jangka waktu (periode) pengembalian investasi suatu usaha/proyek. Perhitungan ini dapat dilihat dari perhitungan kas bersih yang diperoleh setiap tahun. Adapun rumus untuk menghitung *payback period* dapat dibagi menjadi dua macam model perhitungan :

a. Apabila kas bersih setiap tahun sama

$$\text{PP} = \frac{\text{Initial Investment}}{\text{Cash Inflow}} \times 1 \text{ tahun}$$

b. Apabila kas bersih setiap tahun tidak sama

$$\text{PP} = t + \frac{b-c}{d-c}$$

3) *Net Present Value (NPV)*

Net Present Value (NPV) adalah kriteria investasi yang banyak digunakan dalam mengukur apakah suatu proyek layak atau tidak. Secara singkat, formula untuk NPV adalah sebagai berikut :

$$\text{NPV} = \text{PV. Cash Inflow} - \text{PV. Initial Investment}$$

Metode ini menghitung selisih nilai antara nilai investment sekarang dengan nilai penerimaan kas bersih sekarang untuk memperkirakan nilai dimasa yang akan datang.

4) *Internal Rate of Return (IRR)*

IRR merupakan alat untuk mengukur tingkat pengembalian hasil intern dan merupakan tingkat diskon atau bunga yang akan menyamakan *present value cash inflow* dengan jumlah *initial investment* dari proyek yang sedang dinilai. Rumus yang digunakan untuk menghitung IRR adalah :

$$\text{IRR} = \frac{i_2 + \text{NPV}_1}{\text{NPV}_1 - \text{NPV}_2} \times (i_2 - i_1)$$

5) *Profitability Index (PI)* atau *Benefit and Cost Ratio (B/C Ratio)*

Metode untuk menghitung perbandingan antara nilai sekarang penerimaan kas bersih dengan nilai sekarang pengeluaran investasi selama umur investasi. Rumus yang digunakan untuk mencari PI adalah:

$$\text{PI} = \frac{\text{Total Present Value Cash Inflow}}{\text{Total Present Value Initial Investment}} \times 100 \%$$

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam melakukan suatu penelitian langkah penting yang harus dilakukan adalah menetapkan metode penelitian yang akan dilakukan. Metode penelitian akan digunakan sebagai pedoman atau landasan sehingga dapat memberikan arahan kerja yang sistematis. Metode yang digunakan harus sesuai dengan pokok masalah yang diteliti sehingga berguna untuk mendapatkan data dan informasi yang mendukung penelitian tersebut.

Menurut Suryabrata (2002:76) "penelitian deskriptif adalah penelitian yang bermaksud untuk membuat pencandraan (deskripsi) mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian"

Dan menurut Moleong (2007:3) menyatakan bahwa "penelitian kuantitatif mencakup setiap jenis penelitian yang didasarkan atas perhitungan persentase, rata-rata, chi kuadrat, dan perhitungan statistik lainnya. Dengan kata lain penelitian kuantitatif melibatkan diri pada perhitungan atau angka atau kuantitas"

Sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini, maka metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan metode studi kasus, yang menurut Suryabrata (2002:76) tujuan penelitian dengan metode deskriptif adalah "untuk membuat pencandraan secara sistematis, faktual, akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat populasi atau daerah tertentu".

Studi kasus adalah penelitian dengan karakteristik masalah yang berkaitan dengan latar belakang dan kondisi saat ini dari subyek yang diteliti serta interaksinya dengan lingkungan. Subyek yang diteliti dapat berupa individu, kelompok, lembaga atau komunitas tertentu sedangkan tujuan studi kasus adalah melakukan penyelidikan secara mendalam mengenai subyek tertentu untuk memberikan gambaran yang lengkap mengenai subyek tertentu (Indrianto dan Supomo, 1999 : 26).

B. Fokus Penelitian

Ruang lingkup penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah pada Perusahaan Prima Duta Cargo yang berlokasi di Balikpapan. Dengan adanya fokus penelitian sehingga memudahkan bagi peneliti untuk membuat keputusan yang jelas dan tepat mengenai data dan informasi yang diperoleh dan

dikumpulkan, untuk selanjutnya dianalisis. Dalam penelitian ini, fokus penelitiannya adalah rencana investasi aktiva tetap yang akan dilakukan oleh perusahaan Prima Duta Cargo.

C. Pemilihan Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan oleh penulis di PT. Prima Duta Cargo (Jasa Pengurusan Transport / Freight Forwarding) yang berlokasi di Jalan Yos Sudarso No. 30 Balikpapan, Kalimantan Timur.

Situs Penelitian adalah suatu keadaan yang sebenarnya dapat ditangkap dalam penelitian dari obyek yang akan diteliti. Dalam penelitian ini situs penelitiannya adalah bagian keuangan yang terkait dengan aspek yang akan dianalisis pada Perusahaan Prima Duta Cargo dan bagian lain yang mendukung untuk pengambilan kelengkapan data yang dibutuhkan selama penelitian.

D. Sumber Data

Sumber data yang digunakan untuk penelitian ini meliputi dua macam yaitu:

1. Data primer, yaitu data yang diperoleh dari sumbernya, secara langsung mengamati, mencatat, tanya jawab dengan pemilik dan untuk menjadi informasi yang diperlukan dalam penelitian ini masih memerlukan pengolahan lebih lanjut. Data primer dapat berupa keterangan singkat mengenai perusahaan dan kebijakan-kebijakan tentang rencana investasi aktiva tetap.
2. Data sekunder, yaitu data yang diberikan oleh perusahaan yang berkaitan dengan topik penelitian. Data sekunder juga dapat diperoleh dengan sendirinya oleh penulis tergantung dengan pengumpulan data yang digunakan. Data yang diperoleh dapat berupa laporan keuangan, data penjualan, dan data lain yang berhubungan dengan penelitian.

E. Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dipakai oleh penulis dalam penelitian ini antara lain :

1. Wawancara

Wawancara merupakan suatu cara pengumpulan data yang dilakukan melalui komunikasi langsung dengan beberapa orang yang berfungsi sebagai obyek penelitian. Wawancara dianggap tepat oleh penulis karena penulis membutuhkan data yang valid dari segi kesaksian baik pemilih maupun dari bagian keuangan atau bagian lain yang terkait. Wawancara akan memudahkan penulis untuk mengetahui tujuan perusahaan yang sebenarnya dimana dalam hal ini adalah investasi usaha.

2. Dokumentasi

Dokumentasi adalah cara pengumpulan data dengan mempelajari catatan-catatan atau dokumen-dokumen pada masa lalu serta arsip-arsip perusahaan seperti data produksi, data penjualan dan data keuangan perusahaan. Dokumentasi dianggap tepat oleh penulis karena dalam analisis yang dilakukan membutuhkan data dalam bentuk dokumen agar dapat diolah sesuai dengan permasalahan yang diangkat oleh penulis.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat atau fasilitas yang digunakan peneliti dalam mengumpulkan data agar pekerjaannya lebih mudah dan hasilnya lebih baik yang berarti cermat, lengkap dan sistematis sehingga mudah diolah. Instrumen penelitian ini digunakan untuk memperoleh data yang valid dan representatif. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Pedoman wawancara atau *interview guide* yaitu berupa daftar pertanyaan yang akan diajukan antara lain tentang sejarah perusahaan, bidang usaha, jenis produk yang dihasilkan oleh perusahaan, prosedur dan sistem, dan pertanyaan yang lebih mendalam yang berkaitan mengenai topik penelitian.
2. Pedoman dokumentasi yaitu alat tulis menulis dan alat penggandaan data yang bertujuan untuk mendapatkan dokumen dari perusahaan namun tidak mengganggu proses pengarsipan data perusahaan. Dokumen-dokumen yang dapat diolah misalnya struktur organisasi, data keuangan perusahaan, data nilai aktiva perusahaan dan lain-lain.

G. Metode Analisis

Data yang terkumpul perlu segera diolah dan dianalisis dengan metode analisis kuantitatif. Adapun metode analisis kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini memiliki langkah langkah sebagai berikut :

1. Melakukan analisis terhadap laporan keuangan yaitu neraca, laporan rugi-laba dan laporan perubahan modal selama lima (5) tahun kebelakang sejak berdirinya perusahaan untuk memberikan gambaran tentang keadaan keuangan perusahaan yang sebenarnya dengan metode *time series analysis* sehingga diketahui kecenderungannya dari tahun ke tahun dimana hal tersebut berhubungan dengan rencana investasi perusahaan termasuk didalamnya penghitungan rasio-rasio yang dapat menggambarkan keadaan operasional perusahaan pada periode tersebut.
2. Melakukan penghitungan aktiva tetap yang diperlukan perusahaan untuk mendapatkan *Initial Investment*.
3. Melakukan analisis sumber pendanaan rencana investasi aktiva tetap.
4. Menghitung depresiasi aktiva menggunakan metode garis lurus (*stright line method*) yaitu dengan cara :

$$\text{Depresiasi per tahun} = P = \frac{B - S}{n}$$

5. Melakukan peramalan produksi jasa cargo, permintaan dan pendapatan baik dalam unit maupun dalam rupiah dengan menggunakan metode *trend simple exponential*, yaitu melalui fungsi persamaan :

$$Y^1 = a b^X$$

6. Melakukan penghitungan biaya-biaya yang terkait dengan rencana investasi.
7. Melakukan penghitungan *Earning After Tax* yaitu dengan cara :
$$\text{EAT} = \text{Pendapatan} - (\text{total biaya} + \text{pajak})$$
8. Melakukan proyeksi *Cash Inflow*
9. Melakukan analisa *Capital Budgeting* terhadap aspek finansial untuk menentukan layak tidaknya suatu proyek yaitu :

a) *Average Rate of Return* (ARR)

$$\text{ARR} = \frac{\text{Rata-rata EAT (Average Earning After Tax)}}{\text{Rata-rata Investasi (Average Investment)}} \times 100 \%$$

Apabila persentase ARR lebih besar daripada biaya investasi atau biaya modal maka investasi layak untuk dilaksanakan dan sebaliknya apabila persentase ARR lebih kecil daripada biaya investasi atau biaya modal maka investasi tidak layak untuk dilaksanakan.

b) *Payback Period* (PP)

1) Apabila kas bersih setiap tahun sama

$$\text{PP} = \frac{\text{Initial Investment}}{\text{Cash Inflow}} \times 1 \text{ tahun}$$

2) Apabila kas bersih setiap tahun tidak sama

$$\text{PP} = t + \frac{b-c}{d-c}$$

Layak atau tidaknya suatu investasi dilihat dari metode *Payback Period* adalah apabila PP sekarang lebih kecil dibandingkan umur investasi sesuai dengan perusahaan, apabila PP lebih besar maka investasi layak untuk dilaksanakan dan sebaliknya apabila PP lebih kecil maka investasi tidak layak untuk dilaksanakan.

c) *Net Present Value* (NPV)

$$\text{NPV} = \text{Present Value Cash Inflow} - \text{Present Value Initial Investment}$$

Layak atau tidaknya suatu rencana investasi dilihat dari metode NPV adalah apabila hasil NPV positif maka investasi layak untuk dilaksanakan, sebaliknya apabila hasil NPV negated maka investasi tidak layak untuk dilaksanakan.

d) *Benefit Cost Ratio* (BCR) atau *Profitability Index* (PI)

$$\text{PI} = \frac{\text{Total Present Value Cash Inflow}}{\text{Total Present Value Initial Investment}} \times 100 \%$$

Layak atau tidaknya suatu rencana investasi dilihat dari metode PI adalah apabila PI positif yaitu >1 maka rencana investasi layak untuk dilaksanakan, sebaliknya apabila PI negatif atau 0 maka rencana investasi tidak layak untuk dilaksanakan.

e) *Internal Rate of Return* (IRR)

$$\text{IRR} = \frac{i_2 + \text{NPV}_1}{\text{NPV}_1 - \text{NPV}_2} \times (i_2 - i_1)$$

Layak atau tidaknya suatu rencana investasi dilihat dari metode IRR adalah apabila $\text{IRR} >$ dari *discount rate* yang digunakan sebagai biaya modal maka investasi layak untuk dilaksanakan, sebaliknya apabila $\text{IRR} <$ dari *discount rate* yang digunakan sebagai biaya modal maka investasi tidak layak untuk dilaksanakan.

10. Menarik kesimpulan terhadap analisis yang telah dilakukan yaitu apakah layak atau tidaknya investasi dilakukan oleh perusahaan.



BAB IV PEMBAHASAN

A. Penyajian Data

1. Gambaran Umum Perusahaan

Perusahaan Prima Duta Cargo adalah perusahaan ekspedisi yaitu perusahaan yang beroperasi dalam hal pengangkutan suatu barang dengan syarat dan kondisi tertentu dan dengan perjanjian yang telah disepakati sebelumnya. Perusahaan Prima Duta Cargo didirikan pada tahun 2002, dengan izin usaha dari Pemerintah Kota Balikpapan No. 00023/17-05/SIUP/PM1x1/2002 pada tanggal 28 November 2002. Saat didirikan, modal yang digunakan diperoleh dari harta pribadi dimana pada saat itu digunakan untuk pengadaan armada berupa 3 unit armada yaitu trailer dan tronton yang dibeli pada tahun 2002 dengan menggunakan modal sendiri dan dioperasikan pada tahun yang sama. Perincian armada akan ditampilkan pada tabel dibawah ini :

Tabel 2
Perincian Jenis dan Harga Perolehan Armada PT. Prima Duta Cargo

No.	Jenis Armada	Tanggal Pembelian	Harga Perolehan	Status
1.	Trailer	Agustus 2002	Rp. 375.000.000	Beroperasi
2.	Trailer	Oktober 2002	Rp 375.000.000	Beroperasi
3.	Tronton	Oktober 2002	Rp 200.000.000	Beroperasi
4.	Trailer	Juni 2003	Rp 385.000.000	Telah dijual tahun 2005
5.	Forklift	Juli 2003	Rp 70.000.000	Beroperasi
6.	Colt Diesel	Juni 2004	Rp 50.000.000	Beroperasi
7.	Tronton	Mei 2005	Rp 215.000.000	Beroperasi
8.	Tronton	Desember 2005	Rp 220.000.000	Beroperasi
9.	Colt Diesel	Oktober 2006	Rp 50.000.000	Beroperasi
10.	Tronton	Mei 2007	Rp 230.000.000	Beroperasi

Sumber Data : Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

Latar belakang didirikannya perusahaan ini adalah adanya pandangan pemilik terhadap perkembangan perekonomian di kota Balikpapan yang semakin lama semakin berkembang dan membutuhkan sarana serta prasarana yang memadai salah satunya adalah transportasi yang dapat mencakup ke berbagai daerah di Balikpapan dan sekitarnya selain itu besarnya order yang tidak dapat ditangani oleh perusahaan dikarenakan terbatasnya armada. Sedikitnya perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa angkutan membuat pendiri perusahaan Prima Duta Cargo beranggapan hal ini adalah peluang usaha yang cukup menjanjikan.

Dengan banyaknya klien usaha yang sebelumnya telah mengenal baik pemilik perusahaan membuat perusahaan Prima Duta Cargo dengan mudah mendapatkan klien dan langganan untuk kegiatan usahanya. Dan dikarenakan pelayanan yang baik serta tepat waktu, maka perusahaan Prima Duta Cargo dipercaya oleh perusahaan-perusahaan swasta maupun waralaba besar untuk melakukan rutinitas pengiriman dan pengangkutan barang. Selain itu, berkembangnya taraf hidup masyarakat kota Balikpapan dan kemajuan kota membuat permintaan akan produk barang yang berkualitas sangat besar dimana barang tersebut dikirim langsung dari pabrik-pabrik diluar pulau Kalimantan dan membutuhkan sarana transportasi yang baik. Dengan adanya peningkatan keuntungan setiap tahunnya dan adanya peningkatan jumlah permintaan dari pasar membuat perusahaan dapat memperluas pangsa pasar dengan menambah jumlah armada baru yang diharapkan juga akan dapat meningkatkan keuntungan perusahaan nantinya.

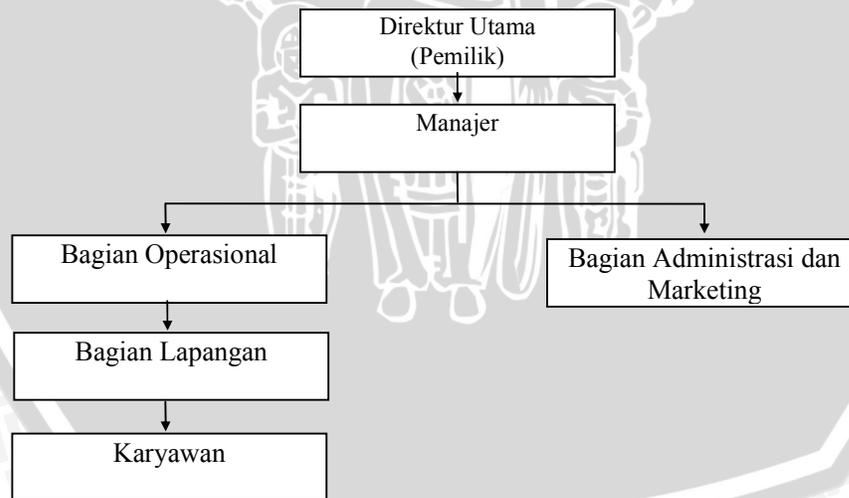
2. Lokasi Perusahaan

Perusahaan Prima Duta Cargo berlokasi di daerah pelabuhan Semayang Balikpapan yaitu Jalan Yos Sudarso No. 30 Balikpapan. Adapun faktor-faktor yang menguntungkan ditinjau dari letak perusahaan adalah lokasinya yang sangat strategis, karena mengingat letak perusahaan yang berada di pinggir jalan utama pelabuhan Semayang Balikpapan sehingga sangat memudahkan perusahaan beroperasi dan melakukan transaksi jasa karena sangat berdekatan dengan pelabuhan Balikpapan.

3. Struktur Organisasi Perusahaan

Dengan struktur organisasi perusahaan dapat memberikan gambaran mengenai hubungan yang terjadi antara satu bagian dengan bagian yang lain, baik tugas, kewajiban, wewenang, dan tanggung jawab masing-masing departemen atau bagian perusahaan yang bersangkutan. Namun struktur organisasi yang kompleks diterapkan perusahaan apabila aktivitas perusahaan membutuhkan tugas, wewenang dan tanggung jawab yang beragam dan kompleks pula. Apabila perusahaan tidak membutuhkan departemen atau bagian yang beragam, maka perusahaan dapat mempersempit struktur organisasi perusahaan dengan meniadakan departemen-departemen yang dianggap tidak perlu dan tidak efektif. Hal ini lah yang dilakukan oleh Perusahaan Prima Duta Cargo, yaitu mempersempit struktur organisasinya dengan hanya mengadakan bagian administrasi dan bagian operasional saja. Untuk lebih lengkapnya dapat dijelaskan dalam bagan di bawah ini :

Gambar 1
Bagan Struktur Organisasi
PT. Prima Duta Cargo Balikpapan



Sumber: PT. Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

Uraian tugas dan tanggung jawab masing-masing bagian tersebut adalah:

a. Direktur Utama

Tugas dan tanggung jawab Direktur Utama adalah:

- 1) Mengatur stabilitas perusahaan serta bertanggung jawab terhadap pihak klien dan terhadap karyawan perusahaan.
- 2) Menetapkan tugas, wewenang serta kewajiban karyawan baik per-bagian maupun secara personal.
- 3) Melakukan pengawasan pekerjaan.
- 4) Mengusahakan perkembangan dan kemajuan perusahaan.
- 5) Melakukan komunikasi dengan pihak luar perusahaan baik klien maupun pihak pemerintah.
- 6) Memutuskan dan menetapkan segala kebijakan perusahaan termasuk didalamnya adalah keputusan kebijakan yang berkaitan dengan penerimaan karyawan dan sebagainya.

b. Manager bertugas:

- 1) Melakukan komunikasi dengan pihak luar
- 2) Melakukan analisis untuk kegiatan pembaharuan perusahaan
- 3) Melakukan pengawasan pekerjaan.
- 4) Mengusahakan perkembangan dan kemajuan perusahaan.
- 5) Melakukan komunikasi dengan pihak luar perusahaan baik klien maupun pihak pemerintah.
- 6) Mengatur pemeliharaan armada dan aset perusahaan lainnya

Manager membawahi:

- 1) Bagian Operasional bertugas:
 - a) Mengkoordinir bagian lapangan
 - b) Mengawasi jalannya operasional perusahaan
 - c) Bertanggung jawab kepada manager secara langsung
 - d) Melakukan cross check dengan bagian administrasi mengenai biaya-biaya operasional perusahaan.

Bagian Operasional membawahi:

- a) Bagian Lapangan bertugas:
 - (1) Mengkoordinir karyawan

- (2) Mengawasi secara langsung kinerja karyawan dan proses transaksi di lapangan
 - (3) Bertanggung jawab secara langsung terhadap manager
- 2) Bagian Administrasi bertugas:
- a) Mengatur dan menyelesaikan administrasi keuangan
 - b) Mengatur penyediaan keuangan untuk keperluan dan kebutuhan perusahaan.
 - c) Melakukan pencatatan terhadap aktivitas keuangan perusahaan yaitu keluar masuknya kas perusahaan.
 - d) Menyusun dan menyediakan laporan keuangan untuk diserahkan kepada pemilik selaku direktur utama setiap periode yang ditentukan.
 - e) Bertanggung jawab secara langsung atas tugas, wewenang dan kewajiban yang telah dibebankan kepada direktur utama.
 - f) Melakukan pencatatan absensi karyawan dan bertanggung jawab terhadap tugas tersebut.
 - g) Bertanggung jawab langsung kepada manajer pemasaran

4. Personalia Perusahaan

a. Jumlah Tenaga Kerja

Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan dalam menjalankan aktivitasnya menggunakan karyawan sejumlah 14 orang. Distribusi tenaga kerja pada perusahaan ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3
Distribusi Tenaga Kerja PT. Prima Duta Cargo Balikpapan

No.	Bagian	Jumlah (Orang)
1	Direktur Utama	1
2	Manager	1
3	Kepala Bagian Operasional	1
4	Kepala Bagian Administrasi dan Marketing	1
5	Koordinator Lapangan	1
6	Sopir	9
Total		14

Sumber Data : Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

b. Jam Kerja Karyawan

Perincian jam kerja karyawan Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan adalah sebagai berikut :

- 1) Hari Senin – Kamis & Sabtu
Mulai Pukul 08.00 WITA – 16.00 WITA
Istirahat Siang Pukul 12.00 WITA – 13.30
- 2) Hari Jumat
Mulai Pukul 08.00 WITA – 16.00 WITA
Istirahat Siang Pukul 11.30 WITA – 13.30

c. Upah dan Sistem Penggajian

Perusahaan Prima Duta Cargo menerapkan sistem penggajian yang digolongkan sebagai berikut :

- 1) Manajer, Bagian Operasional, Bagian Administrasi dan Bagian Lapangan
Sistem penggajian dilakukan setiap bulan sekali yaitu setiap tanggal 5 pada awal bulan. Ketentuan besarnya telah disepakati oleh pemilik dan pihak yang berkepentingan.

Tabel 4
Uraian Daftar Gaji Pegawai PT. Prima Duta Cargo Balikpapan
(Dalam Rp)

Jabatan	2003	2004	2005	2006	2007
Manajer	4.750.000	5.000.000	5.000.000	6.000.000	6.000.000
Bag. Administrasi	1.250.000	1.500.000	1.500.000	1.750.000	1.750.000
Bag. Operasional	3.300.000	3.500.000	3.500.000	4.000.000	4.000.000
Bag. Lapangan	2.500.000	2.650.000	2.650.000	2.900.000	2.900.000

Sumber: PT. Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

- 2) Karyawan / driver

Sistem penggajian dilakukan setiap bulan sekali yaitu setiap tanggal 5 pada awal bulan, penggajian berdasarkan persentase order yang ditangani oleh driver. Besarnya adalah 10% dari pendapatan order tersebut.

d. Kesejahteraan Karyawan

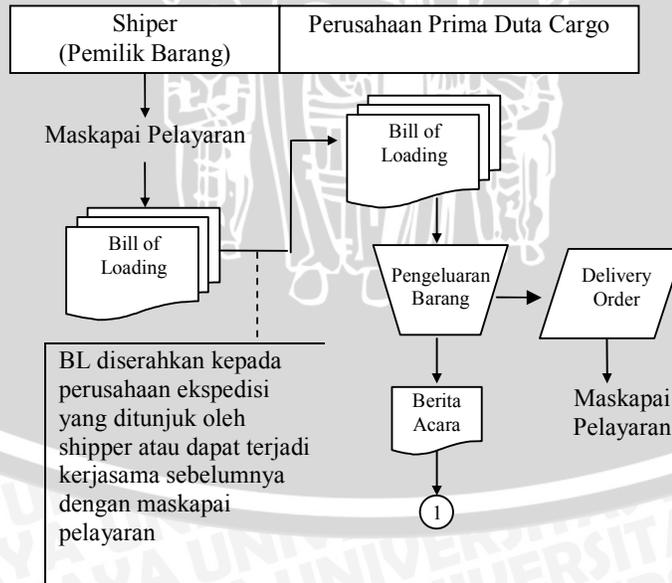
Perusahaan Prima Duta Cargo juga memperhatikan kesejahteraan karyawannya yaitu dengan :

- 1) Adanya Tunjangan Hari Raya (THR) setiap tahun yang diperhitungkan berdasarkan satu bulan gaji karyawan.
- 2) Bagi seluruh karyawan terdaftar dalam Jaminan Sosial Tenaga Kerja (JAMSOSTEK) yang meliputi kecelakaan kerja asuransi meninggal dunia dan bantuan kesehatan bagi karyawan yang sakit. Namun biaya JAMSOSTEK telah dibebankan langsung dan terhitung dalam gaji dan upah karyawan.

5. Sistem dan Prosedur Transaksi

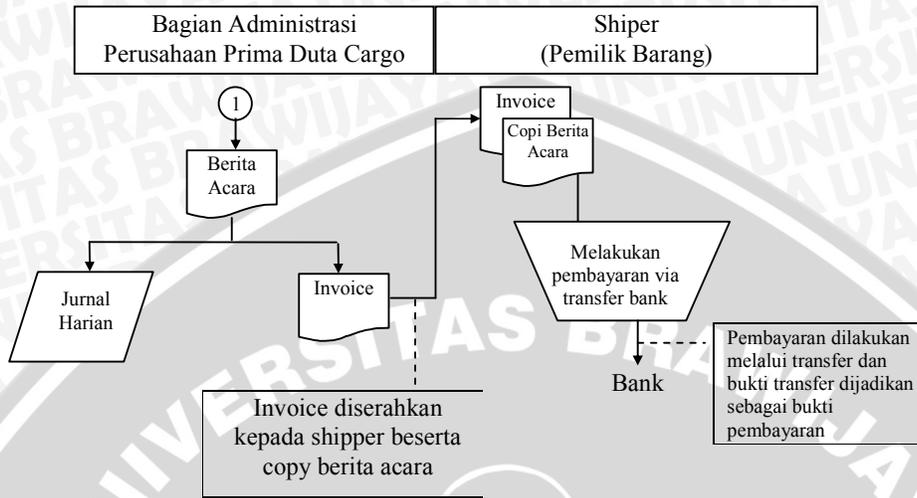
Sistem dan prosedur yang digunakan oleh setiap perusahaan berbeda-beda walaupun perusahaan bergerak dalam bidang yang sama. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan kebijakan masing-masing perusahaan terhadap sistem yang digunakan apakah sesuai dengan kebutuhan perusahaan tersebut. Adapun alur dari prosedur transaksi Perusahaan Prima Duta Cargo adalah sebagai berikut :

Gambar 2
Alur Prosedur Pengeluaran Barang



Sumber Data : Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

Gambar 3.
Alur Prosedur Pencatatan dan Pembayaran Transaksi



Sumber Data : Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

Keterangan :

Bagan 1

- a. Shipper menunjuk maskapai pelayaran dari rute keberangkatan barang dan menyerahkan dokumen-dokumen yang berisi informasi isi muatan.
- b. Sebagai bukti penerimaan dan surat muat, maskapai pelayaran yang ditunjuk mengeluarkan Bill of Loading. Dalam kondisi ini shipper dapat menunjuk langsung perusahaan ekspedisi untuk melakukan bongkar muat barang di tempat tujuan dan melakukan pengiriman barang atau shipper dapat menyerahkan kebijakan tersebut kepada maskapai pelayaran sehingga semua kegiatan dan keputusan bongkar muat dan penunjukan perusahaan ekspedisi sepenuhnya diserahkan kepada maskapai pelayaran.
- c. Ketika barang telah tiba di pelabuhan tujuan, oleh pihak maskapai pelayaran Bill of Loading diserahkan kepada pihak Perusahaan Prima Duta Cargo beserta dokumen yang berisi informasi barang. Sedangkan Perusahaan Prima Duta Cargo menyerahkan surat penunjukan yaitu Delivery Order atas bongkar muat dari shipper kepada maskapai pelayaran sebagai bukti serah terima tanggung jawab barang muatan.

- d. Apabila surat tersebut dapat disetujui, selanjutnya Perusahaan Prima Duta Cargo melakukan pengeluaran barang (bongkar muat barang) diikuti dengan penyusunan berita acara bongkar muat barang.

Bagan 2

- a) Berita acara tersebut adalah dokumen yang digunakan oleh perusahaan untuk selanjutnya diolah oleh bagian administrasi untuk kepentingan perusahaan.
- b) Berita acara tersebut juga dijadikan dasar perhitungan untuk pengeluaran dokumen invoice yang kemudian akan diserahkan kepada shipper.
- c) Pembayaran dilakukan oleh shipper setelah invoice diterima dan barang telah dipastikan tiba sampai ke tujuan dengan isi dan kondisi yang sesuai.
- d) Dalam aktivitas pengangkutan juga terdapat asuransi yang biasa dijaminakan untuk isi muatan. Asuransi tersebut dapat dibebankan kepada maskapai pelayaran dalam bentuk Total Loss yaitu penggantian isi muatan seluruhnya apabila terjadi kecelakaan kapal muatan tenggelam. Atau juga dapat dibebankan kepada perusahaan ekspedisi dalam bentuk All Risk yaitu penggantian isi muatan apabila terjadi kecelakaan yang diakibatkan bencana alam, kebakaran atau kecelakaan eksternal yang tidak disebabkan oleh perusahaan.

6. Pemasaran dan Pesaing

- a) Daerah Pemasaran

Pemasaran merupakan salah satu kegiatan yang harus dilakukan perusahaan untuk mendapatkan pasar. Pemasaran bukan hanya menjual barang atau jasa kepada konsumen saja, tetapi diharapkan konsumen dapat memperoleh kepuasan sehingga dapat menjadi pelanggan bagi perusahaan. Dalam hal ini Perusahaan Prima Duta Cargo Daerah pemasaran Perusahaan Prima Duta Cargo meliputi daerah :

- 1) Balikpapan Kota
- 2) Balikpapan Kabupaten
- 3) Samarinda dan kota lain di Kalimantan Timur

b) Pesaing

Persaingan dalam dunia usaha yang semakin berkembang adalah hal yang wajar, terutama persaingan dari perusahaan sejenis dalam memperebutkan pasar. Dalam menetapkan pesaingnya, pertimbangan-pertimbangan dilakukan oleh Perusahaan Prima Duta Cargo dimana melihat adanya kondisi pasar yang hampir selalu menunjuk beberapa perusahaan ekspedisi yang cukup kompeten di Balikpapan untuk melakukan aktivitas bongkar muat dan pengangkutan barang. Adapun perusahaan sejenis yang menjadi pesaing Perusahaan Prima Duta Cargo antara lain :

- 1) PT. Baruna Persada
- 2) PT. Cahaya Kaltim Surya
- 3) PT. Sudi Jaya Agung

Ketiga perusahaan tersebut merupakan perusahaan-perusahaan ekspedisi yang dapat diperhitungkan kegiatannya dan merupakan pesaing utama bagi Perusahaan Prima Duta Cargo. Perusahaan-perusahaan tersebut dianggap mempengaruhi order angkutan Perusahaan Prima Duta Cargo karena kebutuhan armada di pasar lebih tinggi sedangkan armada yang dimiliki Perusahaan Prima Duta Cargo tidak mencukupi sehingga order pengangkutan tersebut diambil alih oleh perusahaan-perusahaan ekspedisi lainnya.

7. Tarif Cargo dan Kebijakan Pembayaran

a) Tarif Cargo

Perusahaan Prima Duta Cargo menetapkan tarif cargo berdasarkan biaya operasional dan laba yang diinginkan. Tarif ini juga disesuaikan dengan tarif cargo yang beredar dipasaran sehingga perusahaan dapat bersaing dengan perusahaan ekspedisi lainnya dalam hal tarif cargo. Dan sebagai kebijakan perusahaan, tarif dapat dinegosiasikan dengan manajer perusahaan apabila klien atau shipper merupakan klien utama (langganan). Berikut ini adalah komponen-komponen dasar penetapan tarif cargo Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan :

1) Berat Muatan

Komponen tarif dihitung per kontainer yaitu berkisar 20 ton sampai 40 ton. Uraian berat muatan masing-masing jenis kendaraan adalah:

Tronton : 1 order = 1 container = 20 Ton

Trailer : 1 order = 2 container = 40 Ton
 Truk : 1 order = 15 Ton
 Forklif : 1 order = 3 Ton

Tabel 5
Data Muatan PT. Prima Duta Cargo Balikpapan

TAHUN	TRONTON			TRAILER		
	ORDER	Container	TON	ORDER	Container	TON
2003	347,00	347,00	6.940,00	1.040,00	2.080,00	41.600,00
2004	386,00	386,00	7.720,00	1.157,00	2.314,00	46.280,00
2005	1.458,00	1.458,00	29.160,00	972,00	1.944,00	38.880,00
2006	1.364,00	1.364,00	27.280,00	910,00	1.820,00	36.400,00
2007	1.655,00	1.655,00	33.100,00	828,00	1.656,00	33.120,00

TAHUN	TRUK			FORKLIF	
	ORDER	Container	TON	ORDER	TON
2003	0,00	0,00	0,00	60,00	180,00
2004	328,00	246,00	4.920,00	100,00	300,00
2005	535,00	401,25	8.025,00	193,00	579,00
2006	618,00	463,50	9.270,00	150,00	450,00
2007	720,00	540,00	10.800,00	94,00	282,00

Sumber Data : Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

2) Jarak Tempuh

Jarak tempuh yang dimaksudkan adalah jarak destinasi dihitung dari pelabuhan Semayang Balikpapan ke tempat tujuan. Komponen tarif berdasarkan jarak tempuh dapat dibagi dalam tiga ring atau tiga lingkaran penetapan tarif. Yaitu :

- Ring 1 : Balikpapan kota
- Ring 2 : Balikpapan kabupaten
- Ring 3 : Luar kota Balikpapan

Tabel 6
Daftar Order Per Ring Masing-Masing Kendaraan
PT. Prima Duta Cargo Balikpapan

Tahun	TRONTON				TRAILER			
	ORDER RING I	ORDER RING II	ORDER RING II	TOTAL	ORDER RING I	ORDER RING II	ORDER RING II	TOTAL
2003	208,00	104,00	35,00	347,00	613,00	301,00	126,00	1040,00
2004	227,00	123,00	36,00	386,00	371,00	370,00	416,00	1157,00
2005	750,00	395,00	313,00	1458,00	495,00	262,00	215,00	972,00
2006	818,00	409,00	137,00	1364,00	536,00	263,00	111,00	910,00
2007	107,00	437,00	1111,00	1655,00	534,00	215,00	79,00	828,00

Tahun	TRUK				FORKLIFT		
	ORDER RING I	ORDER RING II	ORDER RING II	TOTAL	box	container	TOTAL
2003	0,00	0,00	0,00	0,00	24,00	36,00	60,00
2004	236,00	82,00	10,00	328,00	40,00	60,00	100,00
2005	348,00	161,00	26,00	535,00	77,20	115,80	193,00
2006	426,00	142,00	50,00	618,00	60,00	90,00	150,00
2007	468,00	180,00	72,00	720,00	37,00	57,00	94,00

Sumber Data : Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

Adapun daftar harga tarif per ring per cargo untuk masing jenis kendaraan dapat dilihat sebagai berikut

Tabel 7
Daftar Harga Per Ring Masing-Masing Kendaraan
PT. Prima Duta Cargo Balikpapan
Dalam Rp

Tahun	Tronton/Trailer			Truk			Forklift	
	Ring I	Ring II	Ring III	Ring I	Ring II	Ring III	Box	Container
2003	882.090	1.176.120	1.764.180	0	0	0	170.000	360.000
2004	891.000	1.188.000	1.782.000	594.000	712.800	1.039.500	175.000	375.000
2005	900.000	1.200.000	1.800.000	600.000	720.000	1.050.000	200.000	400.000
2006	1.500.000	2.000.000	3.000.000	1.000.000	1.200.000	1.750.000	300.000	800.000
2007	1.500.000	2.000.000	3.000.000	1.000.000	1.200.000	1.750.000	300.000	800.000

Sumber Data : Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

3) Medan

Kebijaksanaan penetapan tarif cargo juga didasarkan pada medan yang harus ditempuh ke tempat tujuan. Apabila medan yang akan dilalui oleh armada cukup berat dan diperkirakan memiliki tingkat resiko yang cukup tinggi maka hal-hal tersebut dapat dibebankan ke dalam tarif cargo tersebut.

4) Lain-lain (misalnya : tambahan biaya sopir apabila menginap, dll)
Komponen tarif ini jarang terjadi, namun perusahaan akan memperhitungkan biaya kemungkinan lainnya apabila daerah tujuan cukup jauh dan membutuhkan waktu lebih dari 24 jam.

5) Kebijakan Pembayaran

Dalam hal pembayaran Perusahaan Prima Duta Cargo melakukan dua kegiatan, yaitu :

1) Pembayaran ditempat

Pembayaran ditempat dilakukan apabila klien atau shipper merupakan pelanggan baru dan apabila jarak tempuh pengangkutan tidak terlampaui jauh juga apabila transaksi dilakukan dengan nominal kecil.

2) Transfer

Pembayaran melalui transfer biasanya dilakukan oleh klien atau shipper yang merupakan pelanggan lama dan telah dipercaya oleh perusahaan. Transfer biasanya dilakukan antara dua hari sampai dengan dua minggu setelah invoice dikeluarkan.

8. Data Order yang ditolak

Selama dalam aktivitas usahanya, perusahaan mengalami penolakan order, karena kapasitas yang tidak memenuhi. Data order yang ditolak adalah:

Tabel 8
Data Order yang Ditolak Masing-Masing Kendaraan
PT. Prima Duta Cargo Balikpapan

Tahun	TRONTON		TRAILER		TRUK		FORKLIF	
	ORDER	TON	ORDER	TON	ORDER	TON	ORDER	TON
2003	350,00	7.000,00	10,00	400,00	49,00	735,00	5,00	15,00
2004	450,00	9.000,00	13,00	520,00	5,00	75,00	5,00	15,00
2005	575,00	11.500,00	20,00	800,00	10,00	150,00	8,00	24,00
2006	548,00	10.960,00	14,00	560,00	9,00	135,00	7,00	21,00
2007	622,00	12.440,00	9,00	360,00	4,00	60,00	0,00	0,00

Sumber Data : Perusahaan Prima Duta Cargo Balikpapan tahun 2008

9. Sosial dan Ekonomi

a) Kesempatan Kerja

Dengan adanya Perusahaan Prima Duta Cargo maka telah membuka lapangan kerja dan dapat menambah kesempatan kerja khususnya bagi warga sekitar perusahaan dimana pemilik perusahaan mengutamakan warga sekitar untuk menjadi karyawan.

b) Penghasilan Daerah

Laba perusahaan akan dikenakan pajak penghasilan yang besarnya dipungut berdasarkan Undang-Undang Pajak Penghasilan yang berlaku. Dengan demikian pemungutan pajak penghasilan yang dibebankan ke perusahaan akan menambah penghasilan daerah yaitu kota Balikpapan.

10. Data Keuangan

Perusahaan Prima Duta Cargo menetapkan penyusunan Neraca, Laporan Rugi-Laba dan Laporan Perubahan Modal setiap periode perusahaan yaitu setiap satu tahun sekali. Selain itu transaksi harian juga dilaporkan kepada manajer perusahaan yang nantinya akan langsung dipertanggung jawabkan setiap minggu sekali sebagai laporan mingguan internal perusahaan. Laporan keuangan perusahaan akan disajikan dalam satu tabel untuk periode 5 tahun-an agar memudahkan dan menyederhanakan kegiatan pelaporan perusahaan sehingga dapat diolah nantinya.



TABEL 9

PT Prima Duta Cargo Balikpapan
LAPORAN LABA RUGI
PERIODE 31 DESEMBER TAHUN 2003-2007
DALAM RUPIAH

Uraian	2003	2004	2005	2006	2007
Pendapatan					
Trailer/Tronton	1.468.385.820,00	1.645.380.000,00	2.852.700.000,00	4.094.000.000,00	4.372.000.000,00
Truk	0,00	209.028.600,00	352.020.000,00	683.900.000,00	810.000.000,00
Forklif	17.040.000,00	29.500.000,00	61.760.000,00	90.000.000,00	56.700.000,00
TOTAL PENDAPATAN	1.485.425.820,00	1.883.908.600,00	3.266.480.000,00	4.867.900.000,00	5.238.700.000,00
Potongan penjualan	(2.575.550,00)	0	(5.520.200,00)	0,00	0,00
PENDAPATAN BERSIH	1.482.850.270,00	1.883.908.600,00	3.260.959.800,00	4.867.900.000,00	5.238.700.000,00
BIAYA OPERASIONAL					
Gaji dan komisi karyawan operasional					
Kep bag operasional	39.600.000,00	42.000.000,00	42.000.000,00	60.000.000,00	66.000.000,00
Koordinator lapang	30.000.000,00	31.800.000,00	31.800.000,00	34.800.000,00	34.800.000,00
Sopir	148.542.582,00	188.390.860,00	326.648.000,00	486.790.000,00	523.870.000,00
Ongkos buruh lepas	10.600.000,00	14.500.000,00	23.000.000,00	22.500.000,00	23.920.000,00
Ongkos trucking	3.244.200,00	4.458.400,00	6.998.600,00	6.871.600,00	7.300.000,00
Pengawasan aparat kepolisian	2.511.000,00	3.451.000,00	5.416.750,00	5.319.000,00	5.650.000,00
Bahan bakar	36.106.000,00	63.451.500,00	114.231.600,00	208.063.000,00	377.973.600,00
Biaya heregrestasi	3.500.000,00	4.200.000,00	5.320.000,00	7.200.000,00	9.000.000,00
Biaya perawatan	11.376.900,00	18.930.400,00	17.489.200,00	34.581.700,00	37.800.000,00
Biaya retribusi	3.960.000,00	4.667.500,00	7.550.000,00	10.069.500,00	10.696.000,00
Biaya sewa kantor pelabuhan	6.880.500,00	6.950.000,00	7.140.000,00	10.200.000,00	10.200.000,00
Biaya penyusutan armada	158.062.500,00	163.687.500,00	169.312.500,00	174.937.500,00	200.812.500,00
TOTAL BIAYA OPERASIONAL	454.383.682,00	546.487.160,00	756.906.650,00	1.061.332.300,00	1.308.022.100,00
LABA OPERASIONAL	1.028.466.588,00	1.337.421.440,00	2.504.053.150,00	3.806.567.700,00	3.930.677.900,00
BIAYA NON OPERASIONAL					
Biaya administrasi dan umum					
Gaji pegawai kantor	15.000.000,00	18.000.000,00	18.000.000,00	21.000.000,00	21.000.000,00
Gaji Manajer	57.000.000,00	60.000.000,00	60.000.000,00	72.000.000,00	72.000.000,00
Biaya telepon	9.000.000,00	8.460.000,00	9.210.000,00	9.359.000,00	9.557.000,00
Biaya listrik	2.400.000,00	2.400.000,00	2.550.000,00	2.267.000,00	2.478.000,00
Biaya penyusutan gedung kantor	18.000.000,00	18.000.000,00	18.000.000,00	18.000.000,00	18.000.000,00
Biaya keamanan & kebersihan	11.400.000,00	11.400.000,00	12.000.000,00	12.000.000,00	12.000.000,00
Biaya alat tulis kantor	2.730.475,00	5.269.800,00	8.371.150,00	8.731.640,22	9.276.000,00
Biaya iuran anggota gafeksi	600.000,00	600.000,00	600.000,00	600.000,00	600.000,00
Biaya pengiriman dokumen invoice	2.471.484,44	5.561.250,00	8.834.100,00	9.214.534,95	9.789.000,00
Biaya fotokopi dll	715.456,41	1.609.895,61	2.636.000,00	2.749.580,00	2.921.000,00
THR	15.150.000,00	18.150.000,00	32.650.000,00	38.650.000,00	38.650.000,00
Uang makan karyawan	11.700.000,00	14.976.000,00	21.340.800,00	24.897.600,00	25.200.000,00
TOTAL BIAYA NON OPERASIONAL	146.167.415,85	164.426.945,61	194.192.050,00	219.469.355,17	221.471.000,00
LABA SEBELUM PAJAK	882.299.172,15	1.172.994.494,39	2.309.861.100,00	3.587.098.344,83	3.709.206.900,00
Pajak					
10%	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
15%	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000
30%	234.689.752	321.898.348	662.958.330	1.046.129.503	1.082.762.070
Total pajak	247.189.751,64	334.398.348,32	675.458.330,00	1.058.629.503,45	1.095.262.070,00
LABA BERSIH	635.109.420,50	838.596.146,08	1.634.402.770,00	2.528.468.841,38	2.613.944.830,00

Sumber: PT. Prima Duta Cargo, Balikpapan tahun 2008

TABEL 10
PT. Prima Duta Cargo Balikpapan
NERACA
PER 31 DESEMBER TAHUN 2003-2007
DALAM RUPIAH

	2003	2004	2005	2006	2007
AKTIVA					
AKTIVA LANCAR					
Kas dan bank BCA	214.571.123,33	727.158.618,28	1.464.306.178,78	3.012.028.225,67	4.561.592.365,17
Kas dan bank Mandiri	115.538.297,18	391.546.948,30	788.472.557,80	1.621.861.352,29	2.456.242.042,79
Piutang	0,00	0,00	65.329.600,00	97.358.000,00	0,00
Total aktiva lancar	330.109.420,50	1.118.705.566,58	2.318.108.336,58	4.731.247.577,96	7.017.834.407,96
AKTIVA TETAP					
Gedung	400.000.000,00	400.000.000,00	400.000.000,00	400.000.000,00	400.000.000,00
Ak. Penyusutan Gedung	(18.000.000,00)	(36.000.000,00)	(54.000.000,00)	(72.000.000,00)	(90.000.000,00)
Kendaraan	1.405.000.000,00	1.455.000.000,00	1.505.000.000,00	1.555.000.000,00	1.785.000.000,00
Ak. Penyusutan Kendaraan	(106.875.000,00)	(264.937.500,00)	(342.000.000,00)	(511.312.500,00)	(686.250.000,00)
Peralatan kantor	17.685.000,00	17.685.000,00	17.685.000,00	17.685.000,00	17.685.000,00
Ak Penyusutan Peralatan kantor	(2.169.562,50)	(4.339.125,00)	(6.508.687,50)	(8.678.250,00)	(5.729.062,50)
Total Aktiva Tetap	1.695.640.437,50	1.567.408.375,00	1.520.176.312,50	1.380.694.250,00	1.420.705.937,50
TOTAL AKTIVA	2.025.749.858,00	2.686.113.941,58	3.838.284.649,08	6.111.941.827,96	8.438.540.345,46
PASIVA					
HUTANG					
Hutang Lancar					
Hutang usaha	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Hutang bank	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total Hutang Lancar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Hutang Jangka panjang	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ekuitas	2.025.749.858,00	2.686.113.941,58	3.838.284.649,08	6.111.941.827,96	8.438.540.345,46
Modal saham	1.500.000.000,00	1.500.000.000,00	1.500.000.000,00	1.500.000.000,00	1.500.000.000,00
Laba ditahan	525.749.858,00	1.186.113.941,58	2.338.284.649,08	4.611.941.827,96	6.938.540.345,46
TOTAL PASIVA	2.025.749.858,00	2.686.113.941,58	3.838.284.649,08	6.111.941.827,96	8.438.540.345,46

Sumber: PT. Prima Duta Cargo, Balikpapan tahun 2008

B. Analisis Data Dan Interpretasi

1. Analisis Laporan Keuangan

a. Analisis Rasio Keuangan

1) Likuiditas

a) *Net Working Capital* (NWC)

Tabel 11
***Net Working Capital* (NWC) PT. Prima Duta Cargo Balikpapan**
(Dalam Rp)

	2003	2004	2005	2006	2007
Aktiva Lancar	330.109.420,50	1.118.705.566,58	2.318.108.336,58	4.731.247.577,96	7.017.834.407,96
Hutang Lancar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
NWC	330.109.420,50	1.118.705.566,58	2.318.108.336,58	4.731.247.577,96	7.017.834.407,96

Sumber Data : Laporan Keuangan Prima Duta Cargo Balikpapan, Data Diolah.

Net Working Capital menunjukkan beberapa kelebihan aktiva lancar atas hutang lancar. Jadi semakin tinggi tingkat NWC maka semakin tinggi pula tingkat likuiditas perusahaan.

Dalam perusahaan Prima Duta Cargo, pada tahun 2003 diperoleh NWC sebesar Rp 330.109.420,50, meningkat menjadi Rp 1.118.705.566,58 pada tahun 2004 meningkat menjadi Rp 2.318.108.336,58 pada tahun 2005 meningkat lagi menjadi Rp 7.017.834.407,96 pada tahun 2007. Nilai NWC tersebut menunjukkan peningkatan dari tahun ke tahun yang berarti kemampuan perusahaan dalam menjamin likuiditas perusahaan semakin tinggi. Tingginya kemampuan tersebut karena perusahaan tidak memiliki hutang lancar selama tahun 2003-2007.

b) *Current Ratio* (CR)

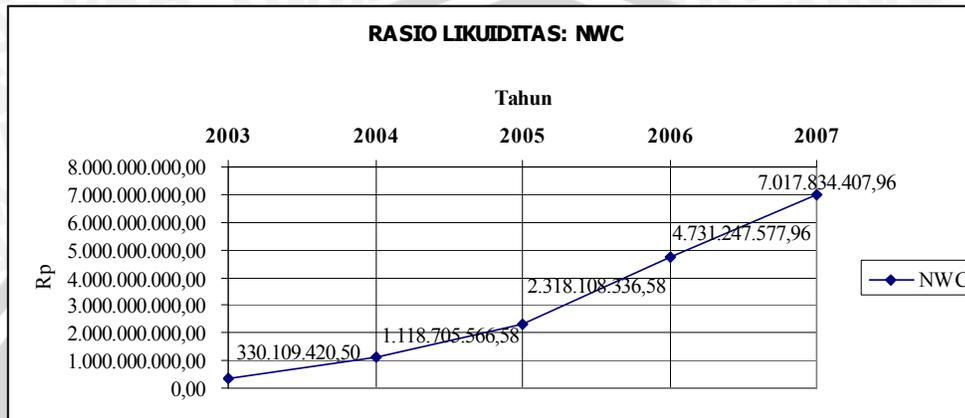
Current Ratio menunjukkan kemampuan perusahaan dalam membayar hutang lancar dengan aktiva lancar yang tersedia ditampilkan secara persentase maupun perbandingan desimal. Tingkat *current ratio* sebesar 2,00 atau 200 % sudah dianggap baik. Mengingat perusahaan tidak memiliki hutang lancar, maka *current ratio* tidak dapat dihitung.

c) *Acid Test Ratio* (ATR)

Dalam kasus ini, dimana objek penelitian adalah merupakan perusahaan jasa yang tidak memiliki persediaan baik persediaan bahan baku, persediaan barang setengah jadi maupun persediaan barang jadi dimana dalam analisis likuiditas *acid test ratio* membutuhkan komponen persediaan sebagai bahan

perhitungannya. Oleh karena itu *acid test ratio* untuk perusahaan Prima Duta Cargo tidak dapat dihitung.

Gambar 4
Rasio Likuiditas
PT. Prima Duta Cargo Balikpapan



Sumber: Rasio NWC

2) Debt Ratio (DR)

Hasil debt ratio PT. Prima Duta Cargo Balikpapan dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 12
Debt Ratio (DR) PT. Prima Duta Cargo Balikpapan
Tahun 2003 s/d 2007
(Dalam Rp)

	2003	2004	2005	2006	2007
Total Hutang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Aktiva	2.025.749.858,0	2.686.113.941,6	3.838.284.649,1	6.111.941.828,0	8.438.540.345,5
Debt Ratio (%)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Sumber Data : Laporan Keuangan PT Prima Duta Cargo Balikpapan, Data Diolah.

Ratio ini mengukur berapa besar aktiva perusahaan yang dibiayai oleh kreditur. Semakin tinggi *debt ratio* semakin besar jumlah modal pinjaman yang digunakan untuk menghasilkan keuntungan bagi perusahaan atau digunakan dalam operasi perusahaan. Mengingat perusahaan tidak memiliki hutang selama tahun 2003-2007, maka nilai *debt ratio* tahun 2003-2007 adalah 0. Artinya semua modal perusahaan merupakan modal sendiri.

3) Profitabilitas

a) *Gross Profit Margin*

Gross profit margin menunjukkan persentase dari laba kotor dengan perbandingan penjualan semakin besar *gross profit margin* semakin baik karena harga pokok penjualan lebih rendah daripada penjualan sehingga keadaan operasi perusahaan semakin baik. Mengingat perusahaan adalah perusahaan jasa, maka rasio ini tidak bisa dihitung karena perusahaan tidak memiliki harga pokok penjualan.

b) *Operating Profit Margin*

Hasil perhitungan OPM adalah:

Tabel 13
Operating Profit Margin (OPM) PT. Prima Duta Cargo Balikpapan
2003 s/d 2007
(Dalam Rp)

	2003	2004	2005	2006	2007
Laba operasi (EBIT)	1.028.466.588,0	1.337.421.440,0	2.504.053.150,0	3.806.567.700,0	3.930.677.900,0
Penjualan	1.482.850.270,0	1.883.908.600,0	3.260.959.800,0	4.867.900.000,0	5.238.700.000,0
OPM (%)	69,36	70,99	76,79	78,20	75,03

Sumber Data : Laporan Keuangan PT Prima Duta Cargo Balikpapan, Data Diolah.

Operating profit margin mengukur tingkat laba usaha dibandingkan dengan volume penjualan dengan mengabaikan kewajiban berupa bunga dan pajak. Semakin tinggi ratio *operating profit margin* maka semakin baik operasi perusahaan.

Hasil analisis OPM untuk tahun 2003 sebesar 69,36% meningkat menjadi 70,99% pada tahun 2004, meningkat lagi menjadi 76,79% pada tahun 2006 dan meningkat lagi menjadi 75,03% pada tahun 2007. Nilai rasio yang meningkat dari tahun ke tahun menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba operasi dari penjualan/pendapatan yang dilakukan semakin meningkat.

c) *Net Profit Margin*

Hasil *Net Profit Margin* PT. Prima Duta Cargo Balikpapan dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 14
Net Profit Margin (NPM) PT. Prima Duta Cargo Balikpapan
200 s/d 2007
(Dalam Rp)

	2003	2004	2005	2006	2007
Laba bersih	635.109.420,5	838.596.146,1	1.634.402.770,0	2.528.468.841,4	2.613.944.830,0
Pendapatan	1.482.850.270,0	1.883.908.600,0	3.260.959.800,0	4.867.900.000,0	5.238.700.000,0
NPM (%)	42,83	44,51	50,12	51,94	49,90

Sumber Data : Laporan Keuangan PT Prima Duta Cargo Balikpapan, Data Diolah.

Net profit margin mengukur tingkat laba bersih setelah pajak (*Earning After Taxes*) dibandingkan dengan penjualan. Semakin tinggi *net profit margin* semakin baik operasi perusahaan. NPM yang dihasilkan tahun 2003 sebesar 42,83% meningkat menjadi 44,51% pada tahun 2004, meningkat lagi menjadi 50,12% pada tahun 2005, meningkat lagi menjadi 51,94% pada tahun 2006 dan menurun sedikit menjadi 49,90%.

Hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari pendapatan selama tahun 2003-2006 mengalami peningkatan, dan menurun sedikit pada tahun 2007. Penurunan pada tahun 2007 dipengaruhi oleh adanya peningkatan biaya operasional maupun non operasional.

d) Return On Investment (ROI)

Hasil rasio ROI PT. Prima Duta Cargo Balikpapan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 15
Return On Investment PT. Prima Duta Cargo Balikpapan
2003 s/d 2007
(Dalam Rp)

	2003	2004	2005	2006	2007
Laba bersih	635.109.420,5	838.596.146,1	1.634.402.770,0	2.528.468.841,4	2.613.944.830,0
Total aktiva	2.025.749.858,0	2.686.113.941,6	3.838.284.649,1	6.111.941.828,0	8.438.540.345,5
ROI (%)	31,35	31,22	42,58	41,37	30,98

Sumber Data : Laporan Keuangan PT Prima Duta Cargo Balikpapan, Data Diolah.

Return on investment menunjukkan tingkat penghasilan bersih yang diperoleh dari total aktiva perusahaan, semakin tinggi ratio *return on investment* semakin baik keadaan perusahaan.

Hasil analisis ROI tahun 2003 sebesar 31,35%, menurun menjadi 31,22% pada tahun 2004, meningkat menjadi 42,58% pada tahun 2005, turun menjadi 41,37% pada tahun 2006 dan turun lagi menjadi 30,98% pada tahun 2007. Berfluktuasinya nilai ROI tersebut dipengaruhi oleh peningkatan total aktiva sebagai akibat adanya penambahan aktiva tetap pada tahun 2005-2007 dan bukan karena menurunnya laba bersih perusahaan dari tahun 2005-2007.

e) Return On Equity (ROE)

Hasil rasio ROE PT. Prima Duta Cargo Balikpapan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 17
Return On Equity PT. Prima Duta Cargo Balikpapan
2003 s/d 2007
(Dalam Rp)

	2003	2004	2005	2006	2007
Laba bersih	635.109.420,5	838.596.146,1	1.634.402.770,0	2.528.468.841,4	2.613.944.830,0
Modal sendiri	2.025.749.858,0	2.686.113.941,6	3.838.284.649,1	6.111.941.828,0	8.438.540.345,5
ROE (%)	31,35	31,22	42,58	41,37	30,98

Sumber Data : Laporan Keuangan PT Prima Duta Cargo Balikpapan, Data Diolah.

Return on equity menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari modal perusahaan, semakin tinggi rasio semakin baik keadaan perusahaan.

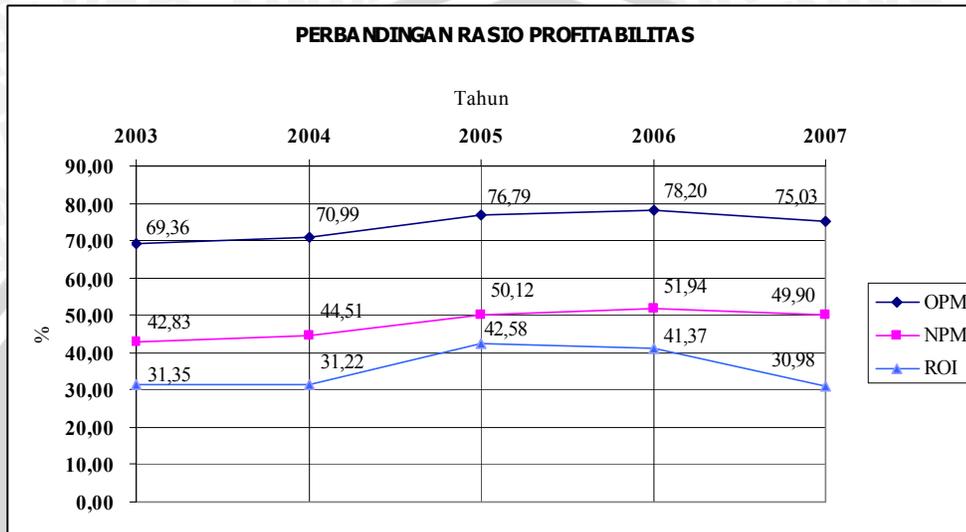
Hasil analisis ROE tahun 2003 sebesar 31,35%, menurun menjadi 31,22% pada tahun 2004, meningkat menjadi 42,58% pada tahun 2005, turun menjadi 41,37% pada tahun 2006 dan turun lagi menjadi 30,98% pada tahun 2007. Berfluktuasinya nilai ROE tersebut dipengaruhi oleh peningkatan total aktiva sebagai akibat adanya penambahan aktiva tetap pada tahun 2005-2007 dan bukan karena menurunnya laba bersih perusahaan dari tahun 2005-2007.

Perhitungan rata-rata ROE diperlukan untuk menghitung proporsi biaya modal. Nilai ROE yang diambil adalah ROE selama tahun aktivitas perusahaan yaitu dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2007.

$$\begin{aligned} \text{Rata rata ROE} &= \frac{31,35 + 31,22 + 42,58 + 41,37 + 30,98}{5} \\ &= 30,50 \end{aligned}$$

Ketiga rasio profitabilitas tersebut dapat diperbandingkan dalam grafik sebagai berikut:

Gambar 5
Perbandingan Rasio Profitabilitas
PT. Prima Duta Cargo Balikpapan



Sumber: Rasio Profitabilitas PT. Duta Cargo Balikpapan, Data Diolah.

Dari analisis laporan keuangan tersebut dapat dikatakan bahwa kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan mengalami peningkatan dari tahun 2003-2006 dan menurun pada tahun 2007. Kemampuan profitabilitas yang baik tersebut tersebut ditunjang dengan semakin baiknya permodalan perusahaan, dimana permodalan perusahaan diperoleh dari modal sendiri. Perusahaan tidak menggunakan modal hutang untuk memenuhi kebutuhan operasional perusahaan.

b. Analisis Order yang ditolak

Sebelum membahas estimasi pendapatan, maka akan dilakukan analisis mengenai jumlah analisis order yang ditolak selama tahun 2003-2007.

Tabel 17
Data Order Yang Ditolak PT. Duta Cargo Balikpapan
2003-2007

	TRONTON		TRAILER		TRUK		FORKLIF	
	ORDER	TON	ORDER	TON	ORDER	TON	ORDER	TON
2003	350,00	7.000,00	10,00	400,00	49,00	735,00	5,00	15,00
2004	450,00	9.000,00	13,00	520,00	5,00	75,00	5,00	15,00
2005	575,00	11.500,00	20,00	800,00	10,00	150,00	8,00	24,00
2006	548,00	10.960,00	14,00	560,00	9,00	135,00	7,00	21,00
2007	622,00	12.440,00	9,00	360,00	4,00	60,00	0,00	0,00

Sumber: PT. Duta Cargo Balikpapan tahun 2008.

Dari data tersebut dapat diketahui bahwa jumlah order yang banyak ditolak adalah dari jenis tronton. Dari kenaikan order yang ditolak selama tahun 2003-2008 menunjukkan bahwa penerimaan order dari tronton memiliki potensi yang tinggi untuk meningkatkan pendapatan perusahaan. Adanya order yang ditolak tersebut memungkinkan dilakukan penambahan kendaraan untuk jenis tronton. Perhitungan estimasi pendapatan dengan menggunakan *least quare* secara lengkap dapat dilihat pada lampiran. Ringkasan estimasi penerimaan order selama 8 tahun (berdasarkan umur ekonomis kendaraan). Estimasi penambahan order atas penambahan tronton maupun estimasi penerimaan order dari kendaraan yang dimiliki saat ini dapat dilihat sebagai berikut:



Tabel 18
Estimasi Penerimaan Order PT. Duta Cargo Balikpapan Tahun 2008-2015

Tahun	Tronton			
	Ring I	Ring II	Ring III	Jumlah
2008	1.004,81	617,08	501,31	2.123,20
2009	1.175,37	721,83	586,40	2.483,60
2010	1.345,93	826,57	671,49	2.844,00
2011	1.516,49	931,32	756,59	3.204,40
2012	1.687,06	1.036,06	841,68	3.564,80
2013	1.857,62	1.140,81	926,78	3.925,20
2014	2.028,18	1.245,55	1.011,87	4.285,60
2015	2.198,74	1.350,30	1.096,96	4.646,00

Tahun	Tambahkan Tronton				Total Tronton
	Ring I	Ring II	Ring III	Jumlah	
2008	333,45	204,78	166,36	704,60	2.827,80
2009	364,31	223,73	181,76	769,80	3.253,40
2010	395,17	242,68	197,15	835,00	3.679,00
2011	426,02	261,63	212,55	900,20	4.104,60
2012	456,88	280,58	227,94	965,40	4.530,20
2013	487,74	299,53	243,33	1.030,60	4.955,80
2014	518,59	318,48	258,73	1.095,80	5.381,40
2015	549,45	337,43	274,12	1.161,00	5.807,00

Tahun	Trailer			
	Ring I	Ring II	Ring III	Total
2008	415,56	223,56	143,98	783,10
2009	380,48	204,69	131,83	717,00
2010	345,40	185,82	119,67	650,90
2011	310,33	166,95	107,52	584,80
2012	275,25	148,08	95,37	518,70
2013	240,17	129,21	83,21	452,60
2014	205,10	110,34	71,06	386,50
2015	170,02	91,47	58,91	320,40

Tahun	Truk			
	Ring I	Ring II	Ring III	Total
2008	521,38	198,35	50,03	769,76
2009	615,66	234,22	59,08	908,96
2010	709,94	270,09	68,13	1.048,16
2011	804,23	305,96	77,18	1.187,36
2012	898,51	341,82	86,22	1.326,56
2013	992,80	377,69	95,27	1.465,76
2014	1.087,08	413,56	104,32	1.604,96
2015	1.181,36	449,43	113,37	1.744,16

Tahun	Forklif		
	Box	Container	Total
2008	62,92	94,88	157,80
2009	68,02	102,58	170,60
2010	73,13	110,27	183,40
2011	78,23	117,97	196,20
2012	83,33	125,67	209,00
2013	88,44	133,36	221,80
2014	93,54	141,06	234,60
2015	98,64	148,76	247,40

Sumber: Lampiran 1 sampai 4.

c. Estimasi Initial Investment

Rencana penambahan aktiva tetap berupa kendaraan tronton membutuhkan investasi awal (*initial investment*) dua unit tronton dengan umur ekonomis 8 tahun. Adapun perincian rencana kebutuhan investasi adalah:

	Harga/unit	jumlah	Biaya
Tronton	245.000.000,00	2,00 Rp	490.000.000,00

Selain biaya untuk pembelian tronton, diperlukan modal kerja untuk menjalankan kendaraan tersebut. Untuk modal kerja seperti persiapan biaya ganti oli, penambahan sopir 2 orang, penggantian sperpart, dan ongkos servis, dihitung berdasarkan biaya tahun 2007 dengan rincian sebagai berikut:

Ganti oli	Rp	7.140.000,00
Sopir 2 orang	Rp	66.000.000,00
Sperpart	Rp	1.351.666,67
Ongkos servis	Rp	283.333,33
	Rp	<u>74.775.000,00</u>

Dengan demikian *Initial Investment* penambahan dua unit armada tronton tersebut adalah sebesar:

$$\begin{aligned} \text{initial invesment} &= \text{Rp } 490.000.000,00 + \text{Rp } 74.775.000,00 \\ &= \text{Rp } 564.775.000,00 \end{aligned}$$

d. Estimasi Arus Kas

Estimasi arus kas digunakan untuk memperkirakan aliran atas penambahan dua unit tronton.

1) Estimasi Pendapatan

Setelah kita mengetahui estimasi order yang diterima, maka dilakukan estimasi harga harga order setiap jenis kendaraan untuk masing-masing ring adalah:

Tabel 19
Estimasi Harga Cargo Per Ring, Per Jenis Kendaraan
PT. Duta Cargo Balikpapan
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Tronton		
	Ring I	Ring II	Ring III
2008	1.688.067,00	2.250.755,00	3.376.131,00
2009	1.872.550,00	2.496.732,00	3.745.096,00
2010	2.057.033,00	2.742.709,00	4.114.061,00
2011	2.241.516,00	2.988.686,00	4.483.026,00
2012	2.425.999,00	3.234.663,00	4.851.991,00
2013	2.610.482,00	3.480.640,00	5.220.956,00
2014	2.794.965,00	3.726.617,00	5.589.921,00
2015	2.979.448,00	3.972.594,00	5.958.886,00
Tahun	Trailer		
	Ring I	Ring II	Ring III
2008	1.688.067,00	2.250.755,00	3.376.131,00
2009	1.872.550,00	2.496.732,00	3.745.096,00
2010	2.057.033,00	2.742.709,00	4.114.061,00
2011	2.241.516,00	2.988.686,00	4.483.026,00
2012	2.425.999,00	3.234.663,00	4.851.991,00
2013	2.610.482,00	3.480.640,00	5.220.956,00
2014	2.794.965,00	3.726.617,00	5.589.921,00
2015	2.979.448,00	3.972.594,00	5.958.886,00
Tahun	Truk		
	Ring I	Ring II	Ring III
2008	1.360.603,00	1.632.723,00	2.381.053,00
2009	1.601.204,00	1.921.444,00	2.802.104,00
2010	1.841.805,00	2.210.165,00	3.223.155,00
2011	2.082.406,00	2.498.886,00	3.644.206,00
2012	2.323.007,00	2.787.607,00	4.065.257,00
2013	2.563.608,00	3.076.328,00	4.486.308,00
2014	2.804.209,00	3.365.049,00	4.907.359,00
2015	3.044.810,00	3.653.770,00	5.328.410,00
Tahun	Forklif		
	box	container	
2008	344.503,00	938.503,00	
2009	383.004,00	1.069.004,00	
2010	421.505,00	1.199.505,00	
2011	460.006,00	1.330.006,00	
2012	498.507,00	1.460.507,00	
2013	537.008,00	1.591.008,00	
2014	575.509,00	1.721.509,00	
2015	614.010,00	1.852.010,00	

Sumber: Lampiran 6 sampai 13

Selanjutnya berdasarkan estimasi order yang diterima dan harga order masing-masing jenis kendaraan, dapat dihitung estimasi pendapatan sebagai berikut:

Tabel 20
Estimasi Pendapatan Cargo PT. Duta Cargo Balikpapan
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Pendapatan					Total Pendapatan
	Tronton	Trailer	Truk	Forklif	Tambahan Tronton	
2008	4.777.565.713,93	1.690.767.778,66	1.152.368.668,24	110.722.152,80	1.585.471.364,94	9.316.895.678,56
2009	6.199.278.096,07	1.717.234.493,45	1.601.386.284,85	135.708.844,44	1.921.486.663,86	11.575.094.382,68
2010	7.798.244.794,32	1.712.507.678,46	2.124.104.541,55	163.097.288,32	2.289.569.058,81	14.087.523.361,47
2011	9.574.465.808,67	1.676.587.333,70	2.720.523.438,34	192.887.484,43	2.689.718.549,80	16.854.182.614,94
2012	11.527.941.139,13	1.609.473.459,15	3.390.642.975,22	225.079.432,79	3.121.935.136,81	19.875.072.143,10
2013	13.658.670.785,68	1.511.166.054,81	4.134.463.152,19	259.673.133,38	3.586.218.819,86	23.150.191.945,93
2014	15.966.654.748,34	1.381.665.120,70	4.951.983.969,25	296.668.586,21	4.082.569.598,94	26.679.542.023,44
2015	18.451.893.027,10	1.220.970.656,81	5.843.205.426,39	336.065.791,28	4.610.987.474,06	30.463.122.375,63

Sumber: Lampiran 6-13

Hasil estimasi pendapatan Cargo menunjukkan bahwa tambahan tronton memiliki potensi untuk meningkatkan pendapatan perusahaan.

2) Estimasi Biaya Operasional

a) Gaji Kepala bagian operasional

Besarnya gaji Kepala bagian operasional dihitung berdasarkan rata-rata kenaikan gaji selama tahun 2003-2007. berdasarkan lampiran 14 besarnya kenaikan gaji Kepala Bagian setiap tahunnya sebesar 14,73%. Adapun hasil perhitungan biaya gaji Kepala Bagian operasional selama tahun 2008-20015 adalah sebagai berikut:

Tabel 21
Estimasi Gaji Kepala Bagian Operasional PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Jumlah karyawan	Gaji Perbulan	Biaya gaji Kabag Operasional
2008	1	6.310.150,00	75.721.800,00
2009	1	7.239.635,10	86.875.621,14
2010	1	8.306.033,34	99.672.400,13
2011	1	9.529.512,06	114.354.144,67
2012	1	10.933.209,18	131.198.510,18
2013	1	12.543.670,89	150.524.050,73
2014	1	14.391.353,62	172.696.243,41
2015	1	16.511.200,01	198.134.400,06

Sumber: Lampiran 14

b) Gaji Koordinator lapang

Jumlah koordinator lapangan diperkirakan tetap, dan perkiraan gaji koordinator lapang didasarkan pada rata-rata kenaikan pertahun, dimana besarnya rata-rata kenaikan tersebut sesuai dengan perhitungan pada lampiran 15 sebesar 3,86%. Adapun hasil perhitungan biaya gaji koordinator lapang adalah:

Tabel 22
Estimasi Gaji Koordinator Lapang Tahun PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Jumlah karyawan	Gaji Perbulan	Biaya gaji Korlap
2008	1	3.011.940,00	36.143.280,00
2009	1	3.128.200,88	37.538.410,61
2010	1	3.248.949,44	38.987.393,26
2011	1	3.374.358,89	40.492.306,64
2012	1	3.504.609,14	42.055.309,67
2013	1	3.639.887,05	43.678.644,63
2014	1	3.780.386,69	45.364.640,31
2015	1	3.926.309,62	47.115.715,43

Sumber: Lampiran 15

c) Sopir

Besarnya gaji yang diterima sopir didasarkan pada prosentase atas pendapatan order yang diterima sopir tersebut dengan prosentase sebesar 10%. Estimasi biaya sopir adalah:

Tabel 23
Estimasi Gaji Sopir PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	%	Pendapatan	Komisi Sopir
2008	10,00%	9.316.895.678,56	931.689.567,86
2009	10,00%	11.575.094.382,68	1.157.509.438,27
2010	10,00%	14.087.523.361,47	1.408.752.336,15
2011	10,00%	16.854.182.614,94	1.685.418.261,49
2012	10,00%	19.875.072.143,10	1.987.507.214,31
2013	10,00%	23.150.191.945,93	2.315.019.194,59
2014	10,00%	26.679.542.023,44	2.667.954.202,34
2015	10,00%	30.463.122.375,63	3.046.312.237,56

Sumber: Tabel 19

d) Ongkos buruh lepas

Ongkos buruh lepas ini bersifat borongan. Ongkos buruh lepas, didasarkan pada harga nego, dengan harga berkisar antara Rp 200.000.- sampai Rp 300.000,-. Tidak semua order membutuhkan buruh lepas, sehingga biaya ini dihitung berdasarkan perkiraan jumlah order yang membutuhkan buruh selama tahun 2003-2007. Estimasi biaya ongkos buruh lepas adalah:

Tabel 24
Estimasi Gaji Buruh Lepas PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	KONTAINER	Harga Per Kontainer	Ongkos Buruh Lepas
2008	95,90	334.203,00	32.050.067,70
2009	104,00	359.004,00	37.336.416,00
2010	112,10	383.805,00	43.024.540,50
2011	120,20	408.606,00	49.114.441,20
2012	128,30	433.407,00	55.606.118,10
2013	136,40	458.208,00	62.499.571,20
2014	144,50	483.009,00	69.794.800,50
2015	152,60	507.810,00	77.491.806,00

Sumber: Lampiran 16

e) Ongkos trucking

Biaya ini merupakan biaya insidental, karena adanya lokasi yang tidak dapat dijangkau trailer/tronton, dan truk perusahaan penuh. Biaya ini dihitung berdasarkan biaya trucking selama tahun 2003-2007. Estimasi ongkos trucking selama tahun 2008-2015 adalah:

Tabel 25
Estimasi Ongkos Trucking PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	By Truking
2008	8.932.003,00
2009	9.984.484,00
2010	11.036.965,00
2011	12.089.446,00
2012	13.141.927,00
2013	14.194.408,00
2014	15.246.889,00
2015	16.299.370,00

Sumber: Lampiran 18

f) Pengawasan aparat kepolisian

Biaya ini sifatnya juga insidental. Pengawasan aparat kepolisian didasarkan pada ring 3 untuk truk dan tronton, namun tidak semua order membutuhkan pengawalan polisi, hanya untuk barang tertentu (seperti elektronik) dan tujuan tertentu (daerah rawan). Estimasi biaya pengawasan aparat kepolisian untuk tahun 2008-2015 adalah:

Tabel 26
Estimasi Biaya Pengawalan Aparat Kepolisian PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	By Pengawasan aparat
2008	6.913.353,00
2009	7.727.954,00
2010	8.542.555,00
2011	9.357.156,00
2012	10.171.757,00
2013	10.986.358,00
2014	11.800.959,00
2015	12.615.560,00

Sumber: Lampiran 19

g) Bahan bakar

Estimasi bahan bakar dihitung dari solar dithitung dari rata-rata penggunaan solar per order dari tahun 2003-2007. Besarnya rata-rata prosentase solar terhadap order adalah sebesar 17,61%:

Tabel 27
Rata-Rata Perbandingan Penggunaan Solar dengan Order PT. Prima Duta
Cargo
2003-2007

Tahun	Penggunaan solar (liter)	Order	Penggunaan solar per order (%)
2003	22.566,23	1.507,00	14,97
2004	35.363,78	2.071,00	17,08
2005	54.396,00	3.351,00	16,23
2006	56.410,30	3.192,00	17,67
2007	74.938,07	3.391,00	22,10
Rata-rata penggunaan solar per order			17,61

Sumber: Lampiran 20

Berdasarkan prosentase tersebut dapat dihitung estimasi kebutuhan solar untuk order yang diterima dengan mengalikan 17,61% dengan estimasi order tahun 2008-2015. Selanjutnya berdasarkan estimasi harga solar dapat dihitung estimasi biaya solar sebagai berikut:

Tabel 28
Estimasi Biaya Solar PT. Prima Duta Cargo
2008-2015

Tahun	Perkiraan order	Perkiraan kebutuhan solar (liter)	Perkiraan harga solar (Rp)	perkiraan biaya solar (Rp)
2008	4.730,90	83.315,17	5.748,85	478.966.373,02
2009	5.277,20	92.935,97	6.665,90	619.501.486,89
2010	5.823,50	102.556,78	7.582,94	777.682.041,19
2011	6.369,80	112.177,59	8.499,99	953.508.035,91
2012	6.916,10	121.798,40	9.417,03	1.146.979.471,06
2013	7.462,40	131.419,20	10.334,08	1.358.096.346,62
2014	8.008,70	141.040,01	11.251,12	1.586.858.662,61
2015	8.555,00	150.660,82	12.168,17	1.833.266.419,02
JUMLAH				8.754.858.836,32

Sumber: Lampiran 20 sampai 22

h) Biaya heregrestasi

Heregrestasi dibayarkan pada bulan Januari, Mei, Agustus, Nopember. Besarnya biaya heregrestasi per periode (triwulan) dan prosentase kenaikan pertahun adalah:

Tabel 29
Prosentase Heregistrasi per triwulan PT. Prima Duta Cargo
2003-2007

Tahun	BIAYA heregistrasi per periode (kuartal)			
	Single (Rp)	Prosentase kenaikan Heregistrasi	Gandengan (Rp)	Prosentase kenaikan Heregistrasi
2003	175.000,00		350.000,00	
2004	175.000,00	0,000%	350.000,00	0,000%
2005	190.000,00	8,571%	380.000,00	8,571%
2006	225.000,00	18,421%	450.000,00	18,421%
2007	250.000,00	11,111%	500.000,00	11,111%
rata-rata		9,53%		9,53%

Sumber: Lampiran 23

Adapun estimasi biaya heregistrasi tahun 2008-2015 adalah:

Tabel 30
Estimasi Jumlah Heregistrasi PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Jumlah kendaraan single	Biaya per periode	Jan	Mei	Agustus	Nopember	Total per tahun
2008	8,00	273.825,00	2.190.600,00	2.190.600,00	2.190.600,00	2.190.600,00	8.762.400,00
2009	8,00	299.920,52	2.399.364,18	2.399.364,18	2.399.364,18	2.399.364,18	9.597.456,72
2010	8,00	328.502,95	2.628.023,59	2.628.023,59	2.628.023,59	2.628.023,59	10.512.094,35
2011	8,00	359.809,28	2.878.474,23	2.878.474,23	2.878.474,23	2.878.474,23	11.513.896,94
2012	8,00	394.099,10	3.152.792,83	3.152.792,83	3.152.792,83	3.152.792,83	12.611.171,31
2013	8,00	431.656,75	3.453.253,99	3.453.253,99	3.453.253,99	3.453.253,99	13.813.015,94
2014	8,00	472.793,64	3.782.349,09	3.782.349,09	3.782.349,09	3.782.349,09	15.129.396,36
2015	8,00	517.850,87	4.142.806,96	4.142.806,96	4.142.806,96	4.142.806,96	16.571.227,83

Tahun	Jumlah kendaraan Gandengan	Biaya per periode	Jan	Mei	Agustus	Nopember	Total per tahun
2008	2,00	547.650,00	1.095.300,00	1.095.300,00	1.095.300,00	1.095.300,00	4.381.200,00
2009	2,00	599.841,05	1.199.682,09	1.199.682,09	1.199.682,09	1.199.682,09	4.798.728,36
2010	2,00	657.005,90	1.314.011,79	1.314.011,79	1.314.011,79	1.314.011,79	5.256.047,17
2011	2,00	719.618,56	1.439.237,12	1.439.237,12	1.439.237,12	1.439.237,12	5.756.948,47
2012	2,00	788.198,21	1.576.396,41	1.576.396,41	1.576.396,41	1.576.396,41	6.305.585,66
2013	2,00	863.313,50	1.726.626,99	1.726.626,99	1.726.626,99	1.726.626,99	6.906.507,97
2014	2,00	945.587,27	1.891.174,55	1.891.174,55	1.891.174,55	1.891.174,55	7.564.698,18
2015	2,00	1.035.701,74	2.071.403,48	2.071.403,48	2.071.403,48	2.071.403,48	8.285.613,92

Sumber: Tabel 32

i) Biaya perawatan

Biaya perawatan terdiri dari:

(1) Biaya ganti oli

Ganti oli dilakukan pada bulan Februari, Juni, Oktober. Adapun kebutuhan oli untuk satu unit tronton atau trailer sebesar 20 liter, satu unit truk (besar) 20 liter, dan forklift sebesar 6,5 liter. Berdasarkan estimasi kebutuhan oli dan harga oli, dapat dihitung biaya ganti oli sebagai berikut:

Tabel 31
Estimasi Biaya ganti oli PT. Prima Duta Cargo
2008-2015

Tahun	Biaya Ganti oli (Rp)
2008	42.189.808,50
2009	47.146.428,00
2010	52.103.047,50
2011	57.059.667,00
2012	62.016.286,50
2013	66.972.906,00
2014	71.929.525,50
2015	76.886.145,00

Sumber: Lampiran 24

(2) Ganti Ban

Untuk penggantian ban dilakukan dua tahun sekali. Jadwal penggantian ban adalah:

Tabel 32
Jadwal Penggantian Ban PT. Prima Duta Cargo

No	Jenis	Tahun perolehan	jadwal ganti ban							
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Trailer	2002	x		x		x		x	
2	Trailer	2002	x		x		x		x	
3	Tronton	2002	x		x		x		x	
4	Forklift	2003	x					x		
5	Colt Diesel	2004	x		x		x		x	
6	Tronton	2005		x		x		x		x
7	Tronton	2005		x		x		x		x
8	Colt Diesel	2006	x		x		x		x	
9	Tronton	2007		x		x		x		x
10	Pembahan baru									
11	Tronton	2008			x		x		x	
12	Tronton	2008			x		x		x	

Sumber: PT. Prima Duta Cargo, Balikpapan tahun 2008.

Adapun biaya ganti ban berdasarkan jadwal penggantian ban dan dengan memperkirakan harga ban adalah:

Tabel 33
Estimasi Biaya Ganti Ban PT. Prima Duta Cargo
2008-2015

Tahun	Jumlah penggantian ban		Harga ban (Dalam Rp)		Biaya ban (Dalam Rp)		TOTAL BAN (Dalam Rp)
	Truk, trailer, tronton	forklif	truk, trailer, tronton	harga ban forklif	By ban truk, trailer, tronton	By harga ban forklif	
2008	5	1	2.842.449,00	1.641.503,00	14.212.245,00	1.641.503,00	15.853.748,00
2009	3		3.077.696,00	1.778.004,00	9.233.088,00	0,00	9.233.088,00
2010	7		3.312.943,00	1.914.505,00	23.190.601,00	0,00	23.190.601,00
2011	3		3.548.190,00	2.051.006,00	10.644.570,00	0,00	10.644.570,00
2012	7		3.783.437,00	2.187.507,00	26.484.059,00	0,00	26.484.059,00
2013	3	1	4.018.684,00	2.324.008,00	12.056.052,00	2.324.008,00	14.380.060,00
2014	7		4.253.931,00	2.460.509,00	29.777.517,00	0,00	29.777.517,00
2015	3		4.489.178,00	2.597.010,00	13.467.534,00	0,00	13.467.534,00

Sumber: Lampiran 26 a-b

(3) Filter solar

Estimasi biaya filter solar didasarkan pada jumlah kendaraan dikalikan harga satu unit filter solar. Biaya filter solar adalah:

Tabel 34
Estimasi Biaya Filter Solar PT. Prima Duta Cargo
2008-2015

Tahun	Jumlah penggantian filter solar		Total (Dalam Rp)
	Jumlah Truk, trailer, tronton	Harga filter solar (Dalam Rp)	
2008	10	89.003,00	890.030,00
2009	10	99.004,00	990.040,00
2010	10	109.005,00	1.090.050,00
2011	10	119.006,00	1.190.060,00
2012	10	129.007,00	1.290.070,00
2013	10	139.008,00	1.390.080,00
2014	10	149.009,00	1.490.090,00
2015	10	159.010,00	1.590.100,00

Sumber: Lampiran 26 c

(4) Perkiraan tambal ban

Biaya ini bersifat incidental, sehingga diperhitungkan dari biaya yang dikeluarkan sebelumnya. Adapun hasil estimasi biaya tambal ban adalah:

Tabel 35
Estimasi Biaya Tambal Ban PT. Prima Duta Cargo
2008-2015

Tahun	Jumlah Servis lain		Total (Dalam Rp)
	Jumlah Truk, trailer, tronton	Harga Servis lain (Dalam Rp)	
2008	10	68.003,00	680.030,00
2009	10	77.404,00	774.040,00
2010	10	86.805,00	868.050,00
2011	10	96.206,00	962.060,00
2012	10	105.607,00	1.056.070,00
2013	10	115.008,00	1.150.080,00
2014	10	124.409,00	1.244.090,00
2015	10	133.810,00	1.338.100,00

Sumber: Lampiran 26 d

(5) Biaya Service lain

Biaya service lain dikeluarkan untuk perbaikan, dynamo, accu, felang, maupun bearing. Mengingat biaya ini tidak dapat dideteksi satu persatu, maka biaya diperkirakan dari biaya yang dikeluarkan tahun sebelumnya. Estimasi biaya service lain selama tahun 2008-2015 adalah:

Tabel 36
Estimasi Biaya Service Lain PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Perkiraan biaya service lain
2008	535.586,33
2009	553.470,67
2010	571.355,00
2011	589.239,33
2012	607.123,67
2013	625.008,00
2014	642.892,33
2015	660.776,67

Sumber: Lampiran 26 e

(6) Ongkos Service

Biaya ongkos service didasarkan pada rata-rata biaya yang dikeluarkan perusahaan sebelumnya, karena biaya ini tergantung kerusakan, sehingga bias naik atau turun. Estimasi ongkos service adalah:

Tabel 37
Perhitungan Rata-rata Biaya Ongkos Service PT. Prima Duta Cargo
2003-2007
(Dalam Rp)

Tahun	Rata- Ongkos service per unit
2003	207.083,33
2004	207.083,33
2005	70.833,33
2006	127.500,00
2007	141.666,67
Rata-rata	150.833,33

Sumber: Lampiran 27

Adapun biaya ongkos service secara keseluruhan adalah

Tabel 38
Estimasi Ongkos Service PT. Prima Duta Cargo
2008-2015

Tahun	Jumlah ongkos service		Total (Dalam Rp)
	Jumlah Truk, trailer, tronton	Harga Ongkos servis (Dalam Rp)	
2008	10	150.833,33	1.508.333,33
2009	10	150.833,33	1.508.333,33
2010	10	150.833,33	1.508.333,33
2011	10	150.833,33	1.508.333,33
2012	10	150.833,33	1.508.333,33
2013	10	150.833,33	1.508.333,33
2014	10	150.833,33	1.508.333,33
2015	10	150.833,33	1.508.333,33

Sumber: Tabel 27

j) Biaya retribusi

Biaya retribusi didasarkan pada perbandingan retribusi per order dari data sebelumnya, yang dapat dilihat pada tabel berikut ini

Tabel 39
Perhitungan Perbandingan Biaya Retribusi dengan Order PT. Prima Duta
Cargo
2003-2007

Tahun	Total Order	Total Rate Retribusi	Perbandingan Total Rate Retribusi dg Total Oder
2003	1507	1.584,00	105,11%
2004	2071	1.867,00	90,15%
2005	3351	3.020,00	90,12%
2006	3192	2.877,00	90,13%
2007	3391	3.056,00	90,12%
	RATA-RATA		93,13%

Sumber: Lampiran 28

Berdasarkan prosentase rata-rata sebesar 93,13% tersebut, dapat dihitung biaya retribusi dari perkiraan order sebagai berikut:

Tabel 40
Estimasi Biaya Retribusi PT. Prima Duta Cargo
2008-2015

Tahun	Perkiraan Order	Prosentase Rate Retribusi	Perkiraan Retribusi	karcis Retribusi (Rp)	Biaya Retribusi (Rp)
2008	4.730,90	93,13%	4.405,74	3.803,00	16.755.013,68
2009	5.277,20	93,13%	4.914,49	4.104,00	20.169.057,26
2010	5.823,50	93,13%	5.423,24	4.405,00	23.889.369,38
2011	6.369,80	93,13%	5.931,99	4.706,00	27.915.950,04
2012	6.916,10	93,13%	6.440,74	5.007,00	32.248.799,24
2013	7.462,40	93,13%	6.949,49	5.308,00	36.887.916,97
2014	8.008,70	93,13%	7.458,25	5.609,00	41.833.303,25
2015	8.555,00	93,13%	7.967,00	5.910,00	47.084.958,06

Sumber: Lampiran 29

k) Biaya sewa kantor pelabuhan

Biaya sewa kantor pelabuhan diperkirakan dari biaya sewa tahun sebelumnya. Estimasi biaya sewa kantor pelabuhan adalah:

Tabel 41
Estimasi Biaya Sewa Kantor Pelabuhan PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Perkiraan sewa kantor pelabuhan
2008	11.240.803,00
2009	12.229.704,00
2010	13.218.605,00
2011	14.207.506,00
2012	15.196.407,00
2013	16.185.308,00
2014	17.174.209,00
2015	18.163.110,00

Sumber: Lampiran 30

1) Biaya penyusutan armada

Penyusutan armada didasarkan pada metode garis lurus dengan umur ekonomis 8 tahun. Estimasi biaya penyusutan armada dari tahun 2008-2015 adalah:

Tabel 42
Estimasi Biaya Penyusutan Armada PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Total penyusutan
2008	255.937.500
2009	255.937.500
2010	255.937.500
2011	149.062.500
2012	141.187.500
2013	135.562.500
2014	86.625.000
2015	81.000.000

Sumber: Lampiran 31

3) Estimasi Biaya non operasional

a) Gaji pegawai kantor

Kenaikan gaji pegawai kantor didasarkan dari rata-rata kenaikan gaji dari tahun 2003-2007. yaitu sebesar

Tabel 43
Perhitungan Rata-Rata Prosentase Kenaikan Gaji Pegawai Kantor PT.
Prima Duta Cargo
2003-2007

Tahun	Gaji pegawai kantor	Prosentase kenaikan dari tahun ke tahun
2003	1.250.000,00	
2004	1.500.000,00	20,00
2005	1.500.000,00	0,00
2006	1.750.000,00	16,67
2007	1.750.000,00	0,00
	Rata-Rata Kenaikan	9,17

Sumber: Lampiran 31

Adapun perhitungan estimasi gaji pegawai kantor tahun 2008-2015 adalah:

Tabel 44
Estimasi Biaya Gaji Pegawai Kantor PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Jumlah karyawan	Gaji Perbulan	Biaya gaji pegawai kantor
2008	1	1.910.475,00	22.925.700,00
2009	1	2.085.665,56	25.027.986,69
2010	1	2.276.921,09	27.323.053,07
2011	1	2.485.714,75	29.828.577,04
2012	1	2.713.654,80	32.563.857,55
2013	1	2.962.496,94	35.549.963,29
2014	1	3.234.157,91	38.809.894,92
2015	1	3.530.730,19	42.368.762,29

Sumber: Tabel 47

b) Gaji Manajer

Gaji manajer juga didasarkan pada prosentase kenaikan tahun sebelumnya.

Tabel 45
Perhitungan Prosentase Kenaikan Gaji Manajer PT. Prima Duta Cargo
2003-2007

Tahun	Gaji manajer kantor	Prosentase kenaikan dari tahun ke tahun
2003	4.750.000,00	
2004	5.000.000,00	5,26
2005	5.000.000,00	0,00
2006	6.000.000,00	20,00
2007	6.000.000,00	0,00
	RATA-RATA KENAIKAN	6,32

Sumber: Lampiran 31

Perhitungan estimasi gaji manajer adalah:

Tabel 46
Estimasi Gaji Manajer PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Jumlah karyawan	Gaji Perbulan	Biaya gaji pegawai kantor
2008	1	6.379.200,00	76.550.400,00
2009	1	6.782.365,44	81.388.385,28
2010	1	7.211.010,94	86.532.131,23
2011	1	7.666.746,83	92.000.961,92
2012	1	8.151.285,23	97.815.422,72
2013	1	8.666.446,45	103.997.357,43
2014	1	9.214.165,87	110.569.990,42
2015	1	9.796.501,15	117.558.013,82

Sumber: Tabel 49

c) Biaya telepon

Estimasi biaya telepon didasarkan pada pengeluaran biaya telepon tahun sebelumnya. Estimasi biaya telepon adalah:

Tabel 47
Estimasi Biaya Telepon PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Biaya telfon
2008	9.721.103,00
2009	9.922.404,00
2010	10.123.705,00
2011	10.325.006,00
2012	10.526.307,00
2013	10.727.608,00
2014	10.928.909,00
2015	11.130.210,00

Sumber: Lampiran 34

d) Biaya listrik

Biaya listrik juga diestimasi berdasarkan biaya listrik yang dikeluarkan sebelumnya. Estimasi biaya listrik adalah:

Tabel 48
Estimasi Biaya Listrik PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	biaya listrik
2008	2.425.903,00
2009	2.428.204,00
2010	2.430.505,00
2011	2.432.806,00
2012	2.435.107,00
2013	2.437.408,00
2014	2.439.709,00
2015	2.442.010,00

Sumber: Lampiran 35

e) Biaya penyusutan gedung kantor

Biaya penyusutan gedung kantor tetap seperti sebelumnya yaitu sebesar Rp 18.000.000,- per tahun.

f) Biaya keamanan & kebersihan

Biaya keamanan dan kebersihan diestimasi dari biaya sebelumnya. Besarnya estimasi biaya keamanan dan kebersihan adalah:

Tabel 49
Estimasi Biaya Keamanan dan Kebersihan PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	biaya keamanan dan kebersihan
2008	12.300.003,00
2009	12.480.004,00
2010	12.660.005,00
2011	12.840.006,00
2012	13.020.007,00
2013	13.200.008,00
2014	13.380.009,00
2015	13.560.010,00

Sumber: Lampiran 36

g) Biaya alat tulis kantor

Biaya alat tulis kantor dietimasi berdasarkan biaya sebelumnya.

Hasil estimasi biaya alat tulis kantor adalah:

Tabel 50
Estimasi Biaya Alat Tulis Kantor PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	biaya alat tulis kantor
2008	11.841.683,11
2009	13.496.973,13
2010	15.152.263,16
2011	16.807.553,18
2012	18.462.843,20
2013	20.118.133,22
2014	21.773.423,25
2015	23.428.713,27

Sumber: Lampiran 37

h) Biaya iuran anggota gafeksi

Biaya ini diasumsikan tetap seperti biaya tahun 2007 yaitu sebesar

Rp 600.000 per tahun.

i) Biaya pengiriman dokumen invoice

Biaya ini didasarkan biaya sebelumnya. Hasil analisis estimasi biaya pengiriman dokumen invoice adalah:

Tabel 51
Estimasi Biaya Pengiriman Dokumen Invoice PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Biaya pengiriman dokumen invoice
2008	12.660.571,70
2009	14.489.404,30
2010	16.318.236,91
2011	18.147.069,51
2012	19.975.902,12
2013	21.804.734,72
2014	23.633.567,33
2015	25.462.399,94

Sumber: Lampiran 38

j) Biaya fotokopi dll

Biaya fotokopi didasarkan biaya tahun sebelumnya. Besarnya estimasi biaya fotokopi adalah:

Tabel 52
Estimasi Biaya Fotocopy dll PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	biaya fotokopi dll
2008	3.791.620,88
2009	4.346.699,03
2010	4.901.777,19
2011	5.456.855,35
2012	6.011.933,51
2013	6.567.011,67
2014	7.122.089,82
2015	7.677.167,98

Sumber: Lampiran 39

k) THR

THR dihitung dari satu bulan gaji dari masing-masing karyawan.

Hasil estimasi THR adalah:

Tabel 53
Estimasi THR PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Manager	Kabag Operasional	Korlap	Admin	Sopir	TOTAL
2008	6.379.200,00	6.310.150,00	3.011.940,00	1.910.475,00	4.852.549,83	22.464.314,83
2009	6.782.365,44	7.239.635,10	3.128.200,88	2.085.665,56	6.028.694,99	25.264.561,97
2010	7.211.010,94	8.306.033,34	3.248.949,44	2.276.921,09	7.337.251,75	28.380.166,56
2011	7.666.746,83	9.529.512,06	3.374.358,89	2.485.714,75	8.778.220,11	31.834.552,63
2012	8.151.285,23	10.933.209,18	3.504.609,14	2.713.654,80	10.351.600,07	35.654.358,42
2013	8.666.446,45	12.543.670,89	3.639.887,05	2.962.496,94	12.057.391,64	39.869.892,98
2014	9.214.165,87	14.391.353,62	3.780.386,69	3.234.157,91	13.895.594,80	44.515.658,89
2015	9.796.501,15	16.511.200,01	3.926.309,62	3.530.730,19	15.866.209,57	49.630.950,54

Sumber: Tabel 20-23, 48,50

1) Uang makan karyawan

Estimasi uang makan karyawan dihitung dari prosentase kenaikan biaya makan karyawan dari tahun ke tahun. Hasil estimasi uang makan adalah:

Tabel 54
Perhitungan Prosentase Kenaikan Biaya Makan Karyawan PT. Prima Duta Cargo
2003-2007

Tahun	Uang makan karyawan	Prosentase kenaikan dari tahun ke tahun
2003	3.750,00	
2004	4.000,00	6,67
2005	5.700,00	42,50
2006	5.700,00	0,00
2007	5.769,23	1,21
RATA-RATA KENAIKAN		12,60

Sumber: Lampiran 40

Tabel 55
Estimasi Uang Makan Karyawan PT. Prima Duta Cargo
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	Jumlah karyawan	Uang makan per karyawan	Biaya uang makan
2008	20	6.133,85	1.472.123,08
2009	20	6.521,51	1.565.161,26
2010	20	6.933,66	1.664.079,45
2011	20	7.371,87	1.769.249,27
2012	20	7.837,77	1.881.065,82
2013	20	8.333,12	1.999.949,18
2014	20	8.859,77	2.126.345,97
2015	20	9.419,71	2.260.731,03

Sumber: Tabel 58

4) Pajak

Tarif pajak yang berlaku menurut Undang-undang No.17 Undang-undang PPh tentang penghasilan wajib pajak badan untuk masing-masing lapisan Penghasilan Kena Pajak adalah sebagai berikut:

Rp 0 s/d Rp 50.000.000 = 10%

Rp 50.000.000 s/d Rp 100.000.000 = 15%

Rp > Rp 100.000.000 = 30%

Perhitungan pajak tahun 2008-2015 adalah sebagai berikut:

Tabel 56
Perhitungan Pajak PT. Prima Duta Cargo Setelah Terjadi Penambahan Dua
Armada Tronton
2008-2015
(Dalam Rp)

Pajak	Laba Sebelum Pajak	10% x 50.000.000	15% x 50.000.000	30% x sisa laba sebelum pajak	Total Pajak
2008	6.987.358.581,55	5.000.000,00	7.500.000,00	2.066.207.574,47	2.078.707.574,47
2009	8.840.879.205,76	5.000.000,00	7.500.000,00	2.622.263.761,73	2.634.763.761,73
2010	10.881.639.459,95	5.000.000,00	7.500.000,00	3.234.491.837,98	3.246.991.837,98
2011	13.263.279.801,01	5.000.000,00	7.500.000,00	3.948.983.940,30	3.961.483.940,30
2012	15.724.677.012,73	5.000.000,00	7.500.000,00	4.687.403.103,82	4.699.903.103,82
2013	18.418.502.017,44	5.000.000,00	7.500.000,00	5.495.550.605,23	5.508.050.605,23
2014	21.334.408.442,71	5.000.000,00	7.500.000,00	6.370.322.532,81	6.382.822.532,81
2015	24.444.452.509,89	5.000.000,00	7.500.000,00	7.303.335.752,97	7.315.835.752,97

Sumber: Estimasi beban pajak penghasilan berdasar UU Tahun 2000.

Dikarenakan adanya keterbatasan peneliti dalam menganalisa data perusahaan, maka peneliti menggunakan perhitungan PPh sesuai dengan perhitungan pajak yang dilakukan perusahaan yaitu menggunakan tarif pajak sesuai dengan Undang Undang No. 17 tentang Perpajakan tahun 2000.



5) Proyeksi Laporan Laba Rugi

TABEL 57
PT. PRIMA DUTA CARGO
PREDIKSI LAPORAN LABA RUGI TANPA PENAMBAHAN INVESTASI DUA ARMADA
PERIODE 31 DESEMBER TAHUN 2008-2015
(Dalam Rp)

Uraian	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pendapatan								
Tronton	4,777,565,713.93	6,199,278,096.07	7,798,244,794.32	9,574,465,808.67	11,527,941,139.13	13,658,670,785.68	15,966,654,748.34	18,451,893,027.10
Trailer	1,690,767,778.66	1,717,234,493.45	1,712,507,678.46	1,676,587,333.70	1,609,473,459.15	1,511,166,054.81	1,381,665,120.70	1,220,970,656.81
Truk	1,152,368,668.24	1,601,386,284.85	2,124,104,541.55	2,720,523,438.34	3,390,642,975.22	4,134,463,152.19	4,951,983,969.25	5,843,205,426.39
Forklif	110,722,152.80	135,708,844.44	163,097,288.32	192,887,484.43	225,079,432.79	259,673,133.38	296,668,586.21	336,065,791.28
TOTAL PENDAPATAN	7,731,424,313.62	9,653,607,718.82	11,797,954,302.66	14,164,464,065.15	16,753,137,006.28	19,563,973,126.07	22,596,972,424.50	25,852,134,901.58
BIAYA OPERASIONAL Gaji dan komisi karyawan operasional								
Kep bag operasional	75,721,800.00	86,875,621.14	99,672,400.13	114,354,144.67	131,198,510.18	150,524,050.73	172,696,243.41	198,134,400.06
Koordinator lapang	36,143,280.00	37,538,410.61	38,987,393.26	40,492,306.64	42,055,309.67	43,678,644.63	45,364,640.31	47,115,715.43
Sopir	931,689,567.86	1,157,509,438.27	1,408,752,336.15	1,685,418,261.49	1,987,507,214.31	2,315,019,194.59	2,667,954,202.34	3,046,312,237.56
Ongkos buruh lepas	32,050,067.70	37,336,416.00	43,024,540.50	49,114,441.20	55,606,118.10	62,499,571.20	69,794,800.50	77,491,806.00
Ongkos trucking	8,932,003.00	9,984,484.00	11,036,965.00	12,089,446.00	13,141,927.00	14,194,408.00	15,246,889.00	16,299,370.00
Pengawasan aparat kepolisian	6,913,353.00	7,727,954.00	8,542,555.00	9,357,156.00	10,171,757.00	10,986,358.00	11,800,959.00	12,615,560.00
Bahan bakar	478,966,373.02	619,501,486.89	777,682,041.19	953,508,035.91	1,146,979,471.06	1,358,096,346.62	1,586,858,662.61	1,833,266,419.02
Biaya hereregstrasi	13,143,600.00	14,396,185.08	15,768,141.52	17,270,845.40	18,916,756.97	20,719,523.91	22,694,094.54	24,856,841.75
Biaya perawatan	66,477,813.17	65,186,636.00	84,473,631.83	77,257,083.67	98,426,055.50	91,651,539.33	112,378,479.17	101,397,979.00
Biaya retribusi	16,755,013.68	20,169,057.26	23,889,369.38	27,915,950.04	32,248,799.24	36,887,916.97	41,833,303.25	47,084,958.06
Biaya sewa kantor pelabuhan	11,240,803.00	12,229,704.00	13,218,605.00	14,207,506.00	15,196,407.00	16,185,308.00	17,174,209.00	18,163,110.00
Biaya penyusutan armada	200,812,500.00	200,812,500.00	200,812,500.00	93,937,500.00	86,062,500.00	80,437,500.00	31,500,000.00	25,875,000.00
TOTAL BIAYA OPERASIONAL	1,878,846,174.42	2,269,267,893.25	2,725,860,478.96	3,094,922,677.03	3,637,510,826.03	4,200,880,361.99	4,795,296,483.12	5,448,613,396.88

LABA OPERASIONAL	5,852,578,139.21	7,384,339,825.57	9,072,093,823.69	11,069,541,388.12	13,115,626,180.25	15,363,092,764.07	17,801,675,941.37	20,403,521,504.70
BIAYA NON OPERASIONAL								
Biaya administrasi dan umum								
Gaji pegawai kantor	22,925,700.00	25,027,986.69	27,323,053.07	29,828,577.04	32,563,857.55	35,549,963.29	38,809,894.92	42,368,762.29
Gaji Manajer	76,550,400.00	81,388,385.28	86,532,131.23	92,000,961.92	97,815,422.72	103,997,357.43	110,569,990.42	117,558,013.82
Biaya telepon	9,721,103.00	9,922,404.00	10,123,705.00	10,325,006.00	10,526,307.00	10,727,608.00	10,928,909.00	11,130,210.00
Biaya listrik	2,425,903.00	2,428,204.00	2,430,505.00	2,432,806.00	2,435,107.00	2,437,408.00	2,439,709.00	2,442,010.00
Biaya penyusutan gedung kantor	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00
Biaya keamanan & kebersihan	12,300,003.00	12,480,004.00	12,660,005.00	12,840,006.00	13,020,007.00	13,200,008.00	13,380,009.00	13,560,010.00
Biaya alat tulis kantor	11,841,683.11	13,496,973.13	15,152,263.16	16,807,553.18	18,462,843.20	20,118,133.22	21,773,423.25	23,428,713.27
Biaya iuran anggota gafeksi	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00
Biaya pengiriman dokumen invoice	12,660,571.70	14,489,404.30	16,318,236.91	18,147,069.51	19,975,902.12	21,804,734.72	23,633,567.33	25,462,399.94
Biaya fotokopi dll	3,791,620.88	4,346,699.03	4,901,777.19	5,456,855.35	6,011,933.51	6,567,011.67	7,122,089.82	7,677,167.98
THR	22,464,314.83	25,264,561.97	28,380,166.56	31,834,552.63	35,654,358.42	39,869,892.98	44,515,658.89	49,630,950.54
Uang makan karyawan	1,472,123.08	1,565,161.26	1,664,079.45	1,769,249.27	1,881,065.82	1,999,949.18	2,126,345.97	2,260,731.03
TOTAL BIAYA NON OPERASIONAL	194,753,422.59	209,009,783.66	224,085,922.56	240,042,636.90	256,946,804.33	274,872,066.49	293,899,597.60	314,118,968.86
LABA SEBELUM PAJAK	5,657,824,716.62	7,175,330,041.91	8,848,007,901.13	10,829,498,751.21	12,858,679,375.91	15,088,220,697.58	17,507,776,343.77	20,089,402,535.84
Pajak								
10%	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000
15%	7,500,000	7,500,000	7,500,000	7,500,000	7,500,000	7,500,000	7,500,000	7,500,000
30%	1,667,347,415	2,122,599,013	2,624,402,370	3,218,849,625	3,827,603,813	4,496,466,209	5,222,332,903	5,996,820,761
Total pajak	1,679,847,414.98	2,135,099,012.57	2,636,902,370.34	3,231,349,625.36	3,840,103,812.77	4,508,966,209.27	5,234,832,903.13	6,009,320,760.75
LABA BERSIH	3,977,977,301.63	5,040,231,029.33	6,211,105,530.79	7,598,149,125.85	9,018,575,563.14	10,579,254,488.30	12,272,943,440.64	14,080,081,775.09

TABEL 58

PT. PRIMA DUTA CARGO
PREDIKSI LAPORAN LABA RUGI PENAMBAHAN AKTIVA TETAP
PERIODE 31 DESEMBER TAHUN 2008-2015
(Dalam Rp)

Uraian	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pendapatan								
Tambahan pendapatan	1,585,471,364.94	1,921,486,663.86	2,289,569,058.81	2,689,718,549.80	3,121,935,136.81	3,586,218,819.86	4,082,569,598.94	4,610,987,474.06
TOTAL PENDAPATAN	1,585,471,364.94	1,921,486,663.86	2,289,569,058.81	2,689,718,549.80	3,121,935,136.81	3,586,218,819.86	4,082,569,598.94	4,610,987,474.06
Potongan penjualan								
PENDAPATAN BERSIH	1,585,471,364.94	1,921,486,663.86	2,289,569,058.81	2,689,718,549.80	3,121,935,136.81	3,586,218,819.86	4,082,569,598.94	4,610,987,474.06
BIAYA OPERASIONAL								
Gaji dan komisi karyawan operasional								
Sopir	158,547,136.49	192,148,666.39	228,956,905.88	268,971,854.98	312,193,513.68	358,621,881.99	408,256,959.89	461,098,747.41
Ongkos buruh lepas	5,946,382.50	6,596,592.41	7,307,300.69	8,074,319.42	8,895,013.28	9,767,641.10	10,691,006.26	11,664,259.24
Ongkos trucking	1,297,711.39	1,398,897.50	1,501,187.61	1,604,266.97	1,707,930.09	1,812,037.12	1,916,489.59	2,021,216.12
Pengawasan aparat kepolisian	1,004,426.10	1,082,741.53	1,161,911.60	1,241,692.65	1,321,925.61	1,402,502.21	1,483,346.21	1,564,402.38
Bahan bakar	71,335,201.85	90,368,423.52	111,507,599.28	134,752,729.12	160,103,813.04	187,560,851.04	217,123,843.13	248,792,789.30
Biaya heregstrasi	2,190,600.00	2,399,364.18	2,628,023.59	2,878,474.23	3,152,792.83	3,453,253.99	3,782,349.09	4,142,806.96
Biaya perawatan	9,859,211.33	10,893,904.00	18,554,482.67	12,963,289.33	21,564,856.00	15,032,674.67	24,575,229.33	17,102,060.00
Biaya retribusi	2,495,420.03	2,942,117.08	3,425,366.78	3,945,169.11	4,501,524.09	5,094,431.72	5,723,891.98	6,389,904.89
Biaya penyusutan armada	55,125,000.00	55,125,000.00	55,125,000.00	55,125,000.00	55,125,000.00	55,125,000.00	55,125,000.00	55,125,000.00
TOTAL BIAYA OPERASIONAL	307,801,089.70	362,955,706.62	430,167,778.09	489,556,795.81	568,566,368.62	637,870,273.83	728,678,115.48	807,901,186.30
LABA OPERASIONAL	1,277,670,275.24	1,558,530,957.24	1,859,401,280.72	2,200,161,753.98	2,553,368,768.19	2,948,348,546.04	3,353,891,483.46	3,803,086,287.76

6) Estimasi Aliran Kas Masuk (*Cash Inflow*)

Besarnya estimasi aliran kas masuk dapat dihitung menggunakan rumus Aliran Kas Masuk = Laba Setelah Pajak (EAT) + Depresiasi + Bunga (1-Pajak) + Modal Kerja + Nilai Buku.

Tabel 59
Estimasi Aliran Kas Masuk (*Cash Inflow*) PT. Prima Duta Cargo
Bila Perusahaan Melakukan Penambahan Investasi
2008-2015
(Dalam Rp)

Tahun	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EAT	3,977,977,301.63	5,040,231,029.33	6,211,105,530.79	7,598,149,125.85	9,018,575,563.14	10,579,254,488.30	12,272,943,440.64	14,080,081,775.09
Depresiasi	200,812,500.00	200,812,500.00	200,812,500.00	93,937,500.00	86,062,500.00	80,437,500.00	31,500,000.00	25,875,000.00
Bunga (1-t)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Nilai buku								189,000,000.00
Modal kerja								74,775,000.00
<i>Cash inflow</i>	4,178,789,801.63	5,241,043,529.33	6,411,918,030.79	7,692,086,625.85	9,104,638,063.14	10,659,691,988.30	12,304,443,440.64	14,369,731,775.09

Adapun kenaikan *Cash Inflow* dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 61
Estimasi Kenaikan Aliran Kas Masuk (*Cash Inflow*) Untuk Penambahan Dua Armada Tronton PT. Prima Duta Cargo 2008-2015 (Dalam Rp)

Tahun	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EAT	904.901.507,94	1.100.906.691,64	1.310.873.218,24	1.548.721.070,41	1.795.242.057,74	2.070.966.094,03	2.354.047.521,90	2.667.649.176,64
Depresiasi	55.125.000,00	55.125.000,00	55.125.000,00	55.125.000,00	55.125.000,00	55.125.000,00	55.125.000,00	55.125.000,00
Bunga (1-t)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nilai buku								
Modal kerja								
<i>Cash inflow</i>	960.026.507,94	1.156.031.691,64	1.365.998.218,24	1.603.846.070,41	1.850.367.057,74	2.126.091.094,03	2.409.172.521,90	2.901.674.176,64

e. Penilaian arus kas (*Capital Budgeting*)

Analisis penilaian arus kas digunakan untuk mengetahui apakah investasi yang akan dilakukan layak dilakukan atau tidak.

Sebelum melakukan analisis dengan menggunakan teknik penganggaran modal terlebih dahulu perlu diketahui biaya modal yang akan digunakan sebagai *discount factor*. Besarnya biaya modal dapat dihitung dengan melihat dari sumber dana yang didapat. Dari analisis keuangan menunjukkan bahwa perusahaan tidak menggunakan hutang untuk membiayai operasional perusahaan sehingga perusahaan menggunakan biaya sendiri. Dengan permodalan sendiri yang baik, maka rencana penambahan aktiva tetap berupa tronton juga tidak menggunakan modal hutang, dan dipenuhi dengan modal sendiri. Dengan demikian perhitungan *cost of capital* sebagai berikut:

1) Modal Sendiri

Karena dana menggunakan modal sendiri maka perhitungannya biaya modal menggunakan ROE yang dihitung dari rata-rata laporan keuangan tahun 2003-2007.

Tabel 62
Perhitungan Biaya Modal PT. Prima Duta Cargo

Sumber modal	Proporsi	Proporsi Biaya modal	Total Biaya Modal
Modal sendiri	100%	35,50%	35,50%
Hutang	0%	0,00%	0,00%
Total	100%		35,50%

2) Biaya modal laba setelah pajak

		2003	2004	2005	2006	2007
Pajak	=	247.189.751,64	334.398.348,32	675.458.330,00	1.058.629.503,45	1.095.262.070,00
Laba sebelum pajak	=	882.299.172,15	1.172.994.494,39	2.309.861.100,00	3.587.098.344,83	3.709.206.900,00
% pajak terhadap laba sebelum pajak	=	28,02%	28,51%	29,24%	29,51%	29,53%
Rata-rata % pajak terhadap laba sebelum pajak	=	28,96%				

Penilaian arus kas menggunakan beberapa metode, yaitu:

1) *Average Rate of Return (ARR)*

ARR merupakan metode tingkat pengembalian rata-rata ini mengukur berapa tingkat keuntungan rata-rata yang diperoleh dari

suatu investasi. *Average Rate of Return* (ARR) dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$ARR = \frac{\text{Rata-rata EAT (Average Earning After Tax)}}{\text{Rata-rata Investasi (Average Investment)}} \times 100\%$$

$$ARR = \frac{\text{Rata-rata EAT}}{\text{Rata-rata investasi}}$$

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata EAT} &= \frac{\text{Total EAT}}{\text{Umur Ekonomis (n)}} = \frac{13.753.307.338,53}{8} \\ &= 1.719.163.417,32 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata Investasi} &= \frac{\text{Investasi}}{2} = \frac{564.775.000,00}{2} \\ &= 282.387.500,00 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata EAT} &= \frac{1.719.163.417,32}{282.387.500,00} \\ &= 608,80\% \end{aligned}$$

Hasil penilaian arus kas untuk ARR adalah sebesar 608,80%. Hasil ini di atas biaya modal *Cost Of Capital* (COC) sebesar 35,50%. Dengan demikian penilaian ARR menunjukkan bahwa investasi layak dilakukan.

2) *Payback Period* (PP)

Payback Period menunjukkan berapa lama suatu proyek investasi dapat kembali atau menunjukkan waktu yang dibutuhkan agar investasi yang ditanam tersebut dapat tertutup kembali. Mengingat jumlah arus kas dari periode ke periode tidak sama, maka digunakan rumus:

$$PP = \frac{\text{Initial Investment}}{\text{Cash Inflow}} \times 1 \text{ tahun}$$

Hasil analisis PP adalah:

$$\begin{aligned} PP &= \frac{564.775.000,00}{960.026.507,936} \times 12 \text{ bulan} \\ &= 0,5883 \times 12 \text{ bulan} \\ &= 7,0596 \end{aligned}$$

Hasil analisis PP sebesar 7,0596 yaitu 7 bulan dan 2 hari ($0,0596 \times 30 = 1,788$ atau 2). Jadi hasil perhitungan PP menunjukkan bahwa nilai investasi akan kembali pada umur investasi mencapai 7 bulan dan 2 hari. Hal ini jauh di bawah umur investasi yang diisyaratkan, yaitu selama 8 tahun, sehingga investasi layak untuk dilaksanakan.

3) *Net Present Value (NPV)*

Layak atau tidaknya suatu rencana investasi dilihat dari metode NPV adalah apabila hasil NPV positif maka investasi layak untuk dilaksanakan, sebaliknya apabila hasil NPV negatif maka investasi tidak layak untuk dilaksanakan. Hasil perhitungan NPV adalah:

$$NPV = \text{Present Value Cash Inflow} - \text{Present Value Initial Investment}$$

Tahun	Cash Inflow	Df 36%		PVCIF
2008	960.026.507,936	0,735	Rp	705.901.844,071
2009	1.156.031.691,638	0,541	Rp	625.017.134,320
2010	1.365.998.218,244	0,398	Rp	543.041.984,533
2011	1.603.846.070,410	0,292	Rp	468.820.993,563
2012	1.850.367.057,735	0,215	Rp	397.707.101,802
2013	2.126.091.094,034	0,158	Rp	336.007.071,917
2014	2.409.172.521,897	0,116	Rp	279.959.714,877
2015	2.901.674.176,637	0,085	Rp	247.934.736,859
	Total PVCIF		Rp	3.604.390.581,941
	Initial Investment		Rp	564.775.000,000
	NPV		Rp	3.039.615.581,941

Berdasarkan perhitungan *NPV* dapat dikatakan menguntungkan perusahaan karena menghasilkan *NPV* yang positif (≥ 0), yaitu sebesar Rp3.039.615.581,941, sehingga berdasarkan metode ini, apabila akan diadakan penambahan aktiva tetap layak untuk dilakukan.

4) *Benefit Cost Ratio (BCR) atau Profitability Index (PI)*

Layak atau tidaknya suatu rencana investasi dilihat dari metode PI adalah apabila PI positif yaitu >1 maka rencana investasi layak untuk dilaksanakan, sebaliknya apabila PI negatif atau 0 maka

rencana investasi tidak layak untuk dilaksanakan. Perhitungan PI adalah:

$$\begin{aligned}
 PI &= \frac{NPV + I_o}{I_o} \\
 PI &= \frac{3.039.615.581,94}{564.775.000,00} + \frac{564.775.000,00}{564.775.000,00} \\
 &= \frac{3.604.390.581,94}{564.775.000,00} \\
 &= 6,381
 \end{aligned}$$

Hasil analisis menunjukkan bahwa perhitungan PI adalah $6,381 > 1$, sehingga maka rencana investasi layak untuk dilaksanakan.

5) Internal Rate of Return (IRR)

Dalam perhitungan *IRR* dilakukan dengan cara *trial and error* karena *cash inflownya* bukan merupakan *anuitet* yaitu dengan mencoba beberapa tingkat *discount rate* dalam menghitung *PVCIF*.

Rumus yang digunakan:

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

Perhitungan IRR adalah sebagai berikut:

Tahun	Cash Inflow	Df 189%		PVCIF
2008	960.026.507,936	0,346	Rp	332.189.103,092
2009	1.156.031.691,638	0,120	Rp	138.412.098,950
2010	1.365.998.218,244	0,041	Rp	56.592.203,558
2011	1.603.846.070,410	0,014	Rp	22.991.712,140
2012	1.850.367.057,735	0,005	Rp	9.178.435,794
2013	2.126.091.094,034	0,002	Rp	3.649.176,015
2014	2.409.172.521,897	0,001	Rp	1.430.813,410
2015	2.901.674.176,637	0,000	Rp	596.301,501
	Total PVCIF		Rp	565.039.844,461
	Initial Investment		Rp	564.775.000,000
	NPV		Rp	264.844,461

Tahun	Cash Inflow	Df 190%		PVCIF
2008	960.026.507,936	0,345	Rp	331.043.623,426
2009	1.156.031.691,638	0,119	Rp	137.459.178,554
2010	1.365.998.218,244	0,041	Rp	56.008.783,396
2011	1.603.846.070,410	0,014	Rp	22.676.221,621
2012	1.850.367.057,735	0,005	Rp	9.021.274,516
2013	2.126.091.094,034	0,002	Rp	3.574.323,701
2014	2.409.172.521,897	0,001	Rp	1.396.631,766
2015	2.901.674.176,637	0,000	Rp	580.048,972
	Total PVCIF		Rp	561.760.085,953
	Initial Investment		Rp	564.775.000,000
	NPV		Rp	(3.014.914,047)

$$\begin{aligned}
 \text{IRR} &= 189\% + \frac{264.844,461}{264.844,461 - (3.014.914,047)} \times 190\% - 189\% \\
 &= 189\% + 0,081 \times 1,00\% \\
 &= 189\% + 0,081\% \\
 &= 189,081\%
 \end{aligned}$$

Interpolasi	PVCIF	PVCIF
Df 189%	565,039,844.461	565,039,844.461
Rate sesungguhnya		564,775,000.000 (-)
Df 190%	561,760,085.953 (-)	
	3,279,758.508	264,844.461

Layak atau tidaknya suatu rencana investasi dilihat dari metode IRR adalah apabila $IRR >$ dari *discount rate* yang digunakan sebagai biaya modal maka investasi layak untuk dilaksanakan, sebaliknya apabila $IRR <$ dari *discount rate* yang digunakan sebagai biaya modal maka investasi tidak layak untuk dilaksanakan.

2. Interpretasi Hasil Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada PT. Duta Cargo Balikpapan yang ingin meningkatkan labanya melalui rencana penambahan investasi aktiva tetap berupa penambahan dua buah unit tronton, untuk memenuhi permintaan yang jasa cargo yang tidak dapat dipenuhi, sebagai akibat terbatasnya kapasitas angkutan yang dimiliki. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah rencana investasi aktiva tetap yang akan dilakukan oleh Perusahaan Prima Duta Cargo layak untuk dilaksanakan melalui analisis *Capital Budgeting*.

Setelah dilakukan analisis *Capital Budgeting* dengan menggunakan beberapa kriteria penilaian maka dapat disajikan interpretasi hasil analisis sebagai berikut:

Tabel 63
Interpretasi Hasil Analisis

No	Penilaian Capital Budgeting	Hasil	Kriteria	Kesimpulan
1	Average Rate of Return (ARR)	608,80%	$> 35,50\%$ (COC)	Layak dilakukan
2	Payback Period (PP)	7 bulan 2 hari	< 8 Th	Layak dilakukan
3	Net Present Value (NPV)	3,039,615,581.941	> 0 (positif)	Layak dilakukan
4	Benefit Cost Ratio (BCR) atau Profitability Index (PI)	6,38	> 1	Layak dilakukan
5	Internal Rate of Return (IRR)	189,081%	$> 35,50\%$ (COC)	Layak dilakukan

Sumber: Hasil analisis *Capital Budgeting*

Berdasarkan hasil penelitian dengan menggunakan analisis *capital budgeting*, menunjukkan bahwa penambahan dua unit armada tronton, untuk tujuan meningkatkan pendapatan dan laba perusahaan dapat dilakukan, mengingat semua semua penilaian menunjukkan memenuhi criteria dari masing-masing penilaian.

Hasil perhitungan *Average Rate of Return* (ARR) sebesar 608,80% jauh di atas biaya modal yang digunakan sebesar 35,50%, sehingga penambahan aktiva

tetap berupa dua unit tronton dapat dilakukan. Hasil ini ditunjang dengan penilaian IRR sebesar 189,081% yang juga di atas prosentase *Cost Of Capital* (COC) sebesar 35,50%. *Payback Period* menunjukkan bahwa waktu yang dibutuhkan untuk mengembalian investasi yang ditanam adalah 7 bulan 2 hari jauh di bawah umur investasi sebesar 8 tahun. Sedangkan hasil perhitungan NPV dikatakan menguntungkan, karena hasil NPV bernilai positif (>0), yaitu sebesar Rp 3.039.615.581,941. Begitu juga dengan penilaian PI yang bernilai 6,38 di atas 1, yang berarti investasi aktiva tetap akan menguntungkan.

Jika dihubungkan dengan kondisi keuangan perusahaan yang menunjukkan bahwa perusahaan mampu menghasilkan laba, tidak dimilikinya hutang, yang berarti kuatnya permodalan perusahaan, dan adanya peluang dari banyaknya jasa cargo untuk jenis tronton yang tidak dapat dilayani perusahaan, maka penambahan armada tronton tersebut layak dilakukan untuk meraih peluang yang ada, untuk meningkatkan pendapatan perusahaan. Adanya analisis capital budgeting akan memberikan pertimbangan yang baik bagi perusahaan dalam menetapkan kebijakan investasi aktiva tetap yang bersifat jangka panjang. Penilaian ini perlu dilakukan agar tujuan investasi untuk meningkatkan pendapatan dan laba perusahaan dapat dicapai dengan maksimal.

Dari hasil penelitian tersebut memberikan gambaran bahwa untuk menilai apakah rencana investasi jangka panjang layak dilakukan atau tidak, maka manajemen perusahaan dapat melakukan penilaian arus kas dengan mempertimbangkan biaya modal dan estimasi arus kas. Untuk menjaga keakuratan penilaian arus kas, maka sebaiknya digunakan beberapa metode penilaian arus kas seperti yang dicontohkan dalam penelitian ini.

Penggunaan penetapan estimasi arus kas ditujukan untuk memperkirakan aliran kas perusahaan, sehingga investasi yang dilakukan tidak mengganggu penyediaan dana operasional, sedangkan perhitungan biaya modal ditujukan untuk memperkirakan sumber dana perusahaan sehingga tidak mengganggu struktur modal perusahaan. pada akhirnya penilaian arus kas digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan investasi jangka panjang. Adanya analisis penilaian arus kas tersebut memberikan informasi kepada manajemen yang dapat digunakan untuk dasar pengambilan keputusan investasi yang bersifat jangka panjang.

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penelitian ini dilakukan pada PT. Prima Duta Cargo, Balikpapan yang bergerak dalam bidang jasa ekspedisi. Permasalahan yang dihadapi perusahaan adalah adanya jasa cargo yang ditolak atau tidak dapat dilayani karena keterbatasan kapasitas armada yang dimiliki perusahaan. Perusahaan berupaya untuk melakukan penambahan armada untuk jenis tronton sebanyak 2 unit guna memenuhi permintaan jasa cargo.
2. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah rencana investasi aktiva tetap yang akan dilakukan oleh Perusahaan Prima Duta Cargo layak untuk dilaksanakan melalui analisis *Capital Budgeting*.
3. Berdasarkan analisis *Capital Budgeting* diketahui bahwa penilaian arus kas menunjukkan nilai ARR sebesar $608,80\% >$ nilai COC sebesar $35,50\%$, nilai Payback Periode sebesar 7 bulan 2 hari dibawah umur investasi yaitu 8 tahun. Nilai NPV sebesar $\text{Rp } 3.039.615.581,941 > 0$ (bernilai positif). Nilai PI sebesar $6,38 > 1$ dan IRR sebesar $189,081\% > 35,50\%$. Semua perhitungan *Capital budgeting* tersebut menunjukkan bahwa investasi aktiva tetap layak dilakukan.

B. Saran

1. Diharapkan perusahaan menggunakan analisis *capital budgeting* sebagai dasar pengambilan keputusan investasi aktiva tetap yang bersifat jangka panjang. Dalam menggunakan analisis ini diharapkan menggunakan beberapa macam jenis penilaian arus kas, untuk memberikan keyakinan hasil analisis.
2. Berdasarkan analisis rasio keuangan, diharapkan perusahaan dapat mengefisiensikan biaya operasionalnya, sehingga profitabilitas dapat ditingkatkan.
3. Perusahaan diharapkan dapat menjaga stabilitas dan kemampuan permodalan sendiri, sehingga tidak memerlukan modal hutang untuk memenuhi biaya operasional perusahaan.