



TESIS - TI185401

**PENENTUAN NILAI USAHA JASA PELABUHAN
TERMINAL PETIKEMAS MENGGUNAKAN
PENDEKATAN *INCOME***

**YAUMAL AGIT WEDANA
02411750050007**

**Dosen Pembimbing
Dr. Ir. I Ketut Gunarta, M.T.**

**Departemen Teknik dan Sistem Industri
Fakultas Teknologi Industri
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020**



TESIS - TI185401

**PENENTUAN NILAI USAHA JASA PELABUHAN
TERMINAL PETIKEMAS MENGGUNAKAN
PENDEKATAN *INCOME***

**YAUMAL AGIT WEDANA
02411750050007**

**Dosen Pembimbing
Dr. Ir. I Ketut Gunarta, M.T.**

**Departemen Teknik dan Sistem Industri
Fakultas Teknologi Industri
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020**



THESIS - TI185401

***DETERMINATION OF BUSINESS PORT TERMINAL
BUSINESS PORT VALUE USING INCOME APPROACH***

**YAUMAL AGIT WEDANA
0241 1750050007**

**Supervisor
Dr. Ir. I Ketut Gunarta, M.T.**

**Department of Industrial Engineering
Faculty of Industrial Technology
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020**

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Magister Teknik (MT)

di

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

YAUMAL AGIT WEDANA

NRP: 02411750050007

Tanggal Ujian: 24 Januari 2019

Periode Wisuda: Maret 2020

Disetujui oleh:

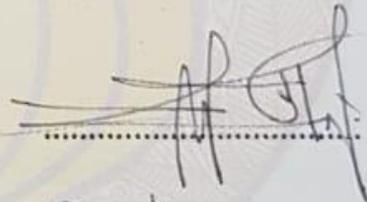
Pembimbing:

2. Dr. Ir. I Ketut Gunarta, M.T.
NIP: 196802181993031002

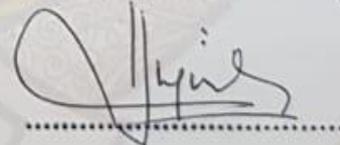


Penguji:

- A. Dr. Ir. Bambang Syairudin, M.T.
NIP: 196310081990021001



- B. Dr. Ir. Sri Gunani Partiw, M.T.
NIP: 196605311990022001



Kepala Departemen Teknik Industri
Fakultas Teknologi Industri



Nurhadi Siswanto, S.T., M.S.I.E., Ph.D
NIP: 197005231996011001

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yaumal Agit Wedana
NRP : 02411750050007
Program Studi : Magister Teknik Industri - ITS

Menyatakan bahwa tesis dengan judul

**“PENENTUAN NILAI USAHA JASA PELABUHAN TERMINAL
PETIKEMAS MENGGUNAKAN PENDEKATAN *INCOME*”**

adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka. Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, 24 Januari 2020

Yang membuat pernyataan

Yaumal Agit Wedana

NRP. 02411750050007

Halaman ini sengaja dikosongkan

PENENTUAN NILAI USAHA JASA PELABUHAN TERMINAL PETIKEMAS MENGGUNAKAN PENDEKATAN *INCOME*

Nama mahasiswa : Yaumal Agit Wedana
NRP : 02411750050007
Pembimbing : Dr. Ir. I Ketut Gunarta, M.T.

ABSTRAK

Sesuai rencana jangka panjang perusahaan PT X dalam rangka meningkatkan value perusahaan, PT X berencana melakukan akuisisi salah satu unit usaha terminal petikemas milik PT Y. Dalam kegiatan akuisisi tersebut diperlukan beberapa tahapan proses mulai dari due diligence sampai pada estimasi nilai akuisisi yang diperoleh dari hasil penilaian. Penilaian usaha sebagai salah satu tahapan kritis merupakan proses untuk menghasilkan suatu opini atau perkiraan nilai wajar suatu perusahaan. Hasil dari penilaian usaha tersebut selanjutnya dapat digunakan dalam pengambilan keputusan investasi, umumnya untuk kepentingan pengembangan bisnis, penggabungan usaha (merger) dan akuisisi. Terdapat 3 (tiga) pendekatan dalam melakukan penilaian usaha yaitu pendekatan aset (asset based approach), pendekatan pasar (market based approach), dan pendekatan pendapatan (income based approach). Pada penelitian ini akan berfokus pada rencana akuisisi perusahaan dengan menggunakan pendekatan pendapatan (Income based approach). Pendekatan ini digunakan dengan pertimbangan adanya asumsi going concern, atau usaha yang sedang dinilai akan terus berjalan dan menghasilkan pendapatan. Terdapat dua metode yang dapat digunakan untuk menetapkan nilai suatu usaha dalam pendekatan pendapatan (Income based approach), yaitu metode kapitalisasi pendapatan (capitalized of income method) dan metode diskonto arus kas (discounted cash flow). Penelitian ini bertujuan menentukan nilai usaha dari unit usaha terminal petikemas milik PT Y dan nilai akuisisi maksimum yang digunakan sebagai pertimbangan dalam pelaksanaan akuisisi. Penelitian ini menggunakan pendekatan pendapatan (income based approach) dengan metode discounted cash flow (DCF). Pembuatan model keuangan dimulai dengan membuat proyeksi laba rugi jasa terminal petikemas, selanjutnya dilakukan perhitungan free cash flow. Selanjutnya berdasarkan free cash flow yang telah dihitung dengan tingkat diskonto dari Weighted Average Cost of Capital (WACC) yang memberikan nilai total semua modal perusahaan didapatkan nilai perusahaan yang mempresentasikan nilai unit terminal petikemas sebesar Rp. 9.171.633.437.067. Untuk mengetahui nilai akuisisi maksimum diperoleh dengan menghitung tingkat pengembalian investasi perusahaan yang mangacu pada cost of capital dari PT X. Untuk mendapatkan tingkat pengembalian yang positif maka nilai IRR harus lebih besar dari WACC. Sesuai dengan perhitungan didapatkan harga maksimal akuisisi sebesar Rp. 7.500.000.000.000,- (IRR 9,66 %) dengan nilai WACC PT X sebesar 7,6%. Hasil perhitungan ini menjadi bahan dalam proses akuisisi dengan PT Y selaku pemilik terminal petikemas.

Kata kunci: Merger dan Akuisisi, Penilaian Usaha, Pelabuhan, Terminal Petikemas, Pendekatan Pendapatan. Nilai Akuisisi, IRR

Halaman ini sengaja dikosongkan

DETERMINATION OF BUSINESS PORT TERMINAL BUSINESS PORT VALUE USING INCOME APPROACH

By : Yaumal Agit Wedana
Student Identity Number : 02411750050007
Supervisor : Dr. Ir. I Ketut Gunarta, M.T.

ABSTRACT

Under PT X's long-term plan to increase the company's value, PT X plans to acquire one of PT Y's container terminal business units. The acquisition requires several stages of the process from due diligence to estimation of the acquisition value obtained from the valuation results. Business valuation as a critical stage is a process to produce an opinion or an estimate of the fair value of a company. The results of the business appraisal can then be used in investment \ decision making, generally for business development, mergers, and acquisitions. There are 3 (three) approaches in conducting business valuation, namely the asset-based approach, the market-based approach, and the income-based approach. This research will focus on the company's acquisition plan using the income approach (income-based approach). This approach is used by considering the going concern assumption, or the business that is being assessed will continue to run and generate revenue. Two methods can be used to determine the value of a business in the income approach (Income-based approach), namely the method of income capitalization (capitalized of income method) and discounted cash flow method (discounted cash flow). This study aims to determine the business value of PT Y's container terminal business unit and the maximum acquisition value used as a consideration in the acquisition. This research uses an income-based approach with a discounted cash flow (DCF) method. The making of financial models begins by making a profit and loss terminal container service projection, then the free cash flow calculation is performed. Furthermore, based on the free cash flow that has been calculated with a discount rate from the Weighted Average Cost of Capital (WACC) which provides the total value of all company capital, the company value that represents the value of the container terminal unit is Rp. 9,171,633,437,067. To find out the maximum acquisition value obtained by calculating the company's return on investment that refers to the cost of capital of PT X. To get a positive rate of return, the IRR value must be greater than the WACC. Under the calculations, the maximum acquisition price of Rp. 7,500,000,000,000 (IRR 9.66%) with a WACC value of PT X of 7.6%. The results of this calculation become material in the acquisition process with PT Y as the owner of the container terminal.

Key words: Mergers and Acquisitions, Business Valuation, Ports, Container Terminals, Revenue Approach. Acquisition Value, IRR

Halaman ini sengaja dikosongkan

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan rezekiNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Tesis yang berjudul “Penentuan Nilai Usaha Jasa Pelabuhan Terminal Petikemas Menggunakan Pendekatan *Income*” dengan baik dan tepat waktu. Tak lupa juga shalawat serta salam tercurahkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW yang telah menyampaikan petunjuk kepada umatnya.

Laporan tesis ini diajukan sebagai syarat untuk menyelesaikan studi Strata 2 (S2) di Jurusan Teknik Industri. Selama pelaksanaan dan penyusunan tesis ini, penulis telah menerima bantuan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu, pada kesempatan ini, penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih dan penghargaan kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan kemudahan, kelancaran dan keyakinan kepada penulis, bahwa penulis mampu menyelesaikan Tesis ini;
2. Kedua orang tua penulis yaitu Bapak Sugito dan Ibu Sri Mulyati, serta adik penulis yaitu Rushatria dan Chusnul Chuluq, yang senantiasa mendoakan dan memotivasi penulis;
3. Dr. Ir. I Ketut Gunarta, M.T. selaku dosen pembimbing penulis yang telah memberikan pengarahan, bimbingan serta dukungan penuh selama penulis menyelesaikan Tesis ini;
4. Dr. Ir. Bambang Syairudin, M.T. dan Dr. Ir. Sri Gunani Partiw, M.T. selaku penguji Seminar Proposal dan Seminar Hasil penulis untuk penelitian ini yang telah memberikan saran-saran perbaikan serta bimbingan yang mendukung penelitian ini;
5. Staff Pengajar dan akademik Program Magister Departemen TI ITS atas ilmu dan bantuannya selama penulis belajar di tingkat pascasarjana;
6. Teman – teman Pasca Sarjana Teknik Industri Program Magister Angkatan 2017 dan Doktoral Teknik Industri ITS, yang telah memberikan bantuan dan memotivasi penulis dalam menyelesaikan Tesis ini;
7. Berbagai pihak yang membantu penulis dalam jalannya penelitian.

Dalam penulisan Tesis ini, penulis merasa masih banyak kekurangan pada teknis penulisan dan materi laporan. Untuk itu, kritik dan saran dari semua pihak sangat diharapkan demi penyempurnaan pembuatan Tesis ini. Penulis berharap semoga Tesis ini dapat bermanfaat bagi objek amatan dan rekan – rekan di Teknik Industri ITS pada khususnya.

Surabaya, 24 Januari 2020

Yaumal Agit Wedana

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TESIS.....	iv
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR.....	x
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR TABEL	xvii
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan.....	4
1.4 Ruang Lingkup.....	4
1.5 Manfaat Penelitian.....	5
1.6 Sistematika Penulisan.....	5
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1 Pelabuhan	7
2.1.1 Fungsi Pelabuhan.....	8
2.1.2 Jenis Pelabuhan	9
2.1.3 Terminal Petikemas	11
2.1.4 Pelayanan Jasa Termibal Petikemas	12
2.2 Akuisisi.....	18
2.3 Konsep nilai dan penilaian usaha	21
2.3.1 Pendekatan pendapatan (<i>income based approach</i>).....	22
2.3.2 Pendekatan aset (<i>Aset based approach</i>)	29
2.3.3 Pendekatan pasar (<i>market based approach</i>).....	30
2.4 Model keuangan	33
2.4.1 Laporan laba rugi.....	33

2.4.2	Neraca	34
2.4.3	<i>Free Cash Flow (FCF)</i>	36
2.4.4	<i>Net present value (NPV)</i>	37
2.4.5	<i>Internal rate of return (IRR)</i>	37
2.4.6	<i>Capital asset pricing model (CAPM)</i>	38
2.4.7	<i>Weighted average cost of capital (WACC)</i>	39
2.5	Analisa sensitivitas.....	39
2.6	Penelitian Terdahulu	40
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN		45
3.1	Diagram alir penelitian	45
3.2	Tahapan pendahuluan	47
3.3	Tahapan pengumpulan data	47
3.4	Tahapan pengolahan data.....	48
3.5	Tahap analisa dan pembahasan.....	49
3.6	Kesimpulan dan saran	49
BAB 4 PENGUMPULAN DATA DAN PENGOLAHAN DATA		51
4.1	Pengumpulan Data	51
4.1.1	Kondisi Makro Ekonomi Indonesia	51
4.1.2	Gambaran Umum Perusahaan.....	56
4.2	Pengolahan Data	57
4.2.1	Proyeksi Produksi Jasa Terminal Petikemas.....	57
4.2.2	Proyeksi Pendapatan Jasa Terminal Petikemas.....	59
4.2.3	Model Keuangan	60
4.2.4	Penilaian Usaha Cabang Terminal Petikemas	63
4.2.5	<i>Free Cash Flow</i> usaha cabang terminal petikemas PT Y	65
4.2.6	Penentuan harga wajar akuisisi Cabang Terminal Petikemas PT Y	67
BAB 5 ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA		71
5.1	Analisis nilai cabang terminal petikemas PT Y.....	71
5.2	Analisis nilai wajar akuisisi	73
BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN		75
6.1	Kesimpulan	75

6.2	Saran.....	76
	DAFTAR PUSTAKA.....	77
	LAMPIRAN I PROYEKSI PRODUKSI	79
	LAMPIRAN II PROYEKSI PENDAPATAN	95
	LAMPIRAN III PROYEKSI LABA RUGI	109
	LAMPIRAN IV PROYEKSI ARUS KAS	110
	LAMPIRAN V PROYEKSI NERACA	111
	LAMPIRAN VI NPV CABANG PETIKEMAS PT Y	112
	LAMPIRAN VII NPV PT X PASCA AKUISISI	113
	LAMPIRAN VIII NPV PT X AKUISISI NILAI MAKSIMUM	114
	BIODATA PENULIS	116

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 1 Jasa pelayanan Bongkar Muat Petikemas	18
Gambar 2 2 Ruang Lingkup Penilaian Usaha	21
Gambar 3 1 Diagram Alir Penelitian.....	46
Gambar 4 1 IHSJ Juli 2011-Juni 2019.....	55
Gambar 4 2 Area kerja cabang Terminal Petikemas PT Y	56
Gambar 4 3 Mekanisme Pelayanan Peti Kemas di Terminal Peti Kemas	58
Gambar 4 4 Grafik pertumbuhan produksi jasa layanan cabang petikemas PT Y	59

Halaman ini sengaja dikosongkan

DAFTAR TABEL

Tabel 4 1 Data Indeks Harga Konsumen dan Inflasi	52
Tabel 4 2 Data Proyeksi Indeks Harga Konsumen dan Inflasi	54
Tabel 4 3 Proyeksi produksi jasa cabang terminal petikemas PT Y	59
Tabel 4 4 perhitungan pendapatan layanan kapal cabang petikemas PT Y	60
Tabel 4 5 Proyeksi Laba Rugi Cabang Terminal Petikemas 2019-2024	61
Tabel 4 6 Proyeksi arus kas Cabang Terminal Petikemas 2019-2024	61
Tabel 4 7 Proyeksi Neraca Cabang Terminal Petikemas 2019-2024	62
Tabel 4 8 Asumsi Makro Ekonomi	63
Tabel 4 9 Komponen Free Cash Flow Cabang Terminal Petikemas PT Y	65
Tabel 4 10 Perhitungan Perubahan Modal Kerja	66
Tabel 4 11 Perhitungan <i>Net Present Value</i>	66
Tabel 4 12 Komponen Arus Kas Masuk dan Keluar	68
Tabel 4 13 <i>Free Cash Flow</i> Harga akuisisi	69
Tabel 4 14. Harga Akuisisi Maksimal untuk Cabang Terminal Petikemas	69
Tabel 4 15 <i>Free Cash Flow</i> Harga terbaik akuisisi	70

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam persaingan usaha, menuntut setiap perusahaan agar terus dapat melakukan pengembangan. Pengembangan tersebut dilakukan dalam rangka menguatkan daya saing dan meningkatkan nilai perusahaan, hal ini menuntut perusahaan untuk memiliki strategi yang tepat dalam mencapai tujuan perusahaan. Perusahaan sendiri memiliki tujuan memaksimalkan kekayaan pemegang saham dengan cara memaksimalkan harga saham. Untuk mencapai tujuan tersebut tentunya dibutuhkan beberapa strategi yang efektif. Sebelum menentukan strategi yang dipilih, perusahaan perlu menyusun rancangan strategi yang paling tepat yang digunakan untuk menjaga eksistensi dan keunggulannya. Salah satu upaya untuk menjaga eksistensi dan keunggulannya dapat dilakukan melalui ekspansi internal maupun eksternal. Ekspansi internal dapat dilakukan dengan cara perluasan wilayah perusahaan, atau meningkatkan kapasitas produksi hingga menaikkan target penjualan. Sedangkan, ekspansi external dapat dilakukan melalui kegiatan penggabungan seperti akuisisi.

Sejalan dengan strategi perusahaan PT Y dalam usahanya meningkatkan nilai perusahaan. PT Y merupakan perusahaan yang bergerak di bidang pengelolaan dan pengembangan pelabuhan di Indonesia yang fokus pada bisnis pelabuhan. PT Y terdiri dari 17 cabang pelabuhan yang mengelola 43 pelabuhan dan 22 anak perusahaan dan cucu perusahaan. Dalam beragamnya bidang usaha dan segmentasi pasar yang dilakukan oleh cabang perusahaan maupun anak perusahaan PT Y, maka dibutuhkan *clustering* perusahaan sejenis di wilayah kerja perusahaan baik cabang maupun anak perusahaan agar perusahaan lebih dinamis dalam pencapaian target sasaran yang lebih besar mudah dilakukan.

PT. X merupakan anak perusahaan dari PT Y yang bergerak di bidang jasa kepelabuhanan berupa pelayanan bongkar muat peti kemas dan curah kering melalui pengelolaan yang ramah lingkungan berlokasi di Kota Surabaya. Sedangkan cabang terminal petikemas PT Y yang rencana akan diakuisisi oleh

PT X merupakan cabang dari PT Y yang bergerak di bidang yang sama dalam jasa bongkar muat petikemas.

PT X dalam perannya selama dua tahun belakangan ini, menjadi sebuah terminal peti kemas rujukan nasional khususnya dalam memanfaatkan tenaga listrik untuk berbagai peralatan bongkar-muatnya serta aplikasi *information and communication technologies (ICT)* yang intens untuk semua kegiatan layanan jasa baik untuk *online booking*, penyediaan jasa, serta transaksi pembayaran jasa yang telah dilaksanakan secara *online*. Sehingga secara umum, perusahaan telah menjadi terminal *multipurpose* digital dan semi-otomatik melaksanakan jasa-jasanya baik untuk kapal, kargo kontainer dan curah kering, maupun angkutan darat ke wilayah pemilik barang. Perusahaan di masa mendatang memiliki keunggulan strategis dalam hal kinerja operasional, penggunaan energi serta keunggulannya menjalankan layanan bisnis jasa menjadi posisi perusahaan di pangsa pelayanan terminal sangat berpotensi akan menjadi standar empiris terminal sebanding di wilayah Jawa Timur maupun di Jawa Tengah, Jawa Barat dan DKI, tetapi menjadi meluas ke wilayah Kalimantan seperti Banjarmasin yang memiliki Terminal peti kemas.

Cabang terminal petikemas perusahaan PT Y memiliki berbagai zona baik untuk melayani kontainer domestik juga untuk internasional. Termasuk juga untuk trafik *handle* baik untuk kegiatan impor maupun ekspor. Secara domestik, unit usaha jasa terminal petikemas perusahaan PT Y memiliki rute langsung dan rute transit untuk wilayah domestik. Jumlah rute transit yang dominan ke berbagai wilayah di Indonesia Timur. Rute transit yang dioperasikan utamanya dengan Meratus terlihat lebih banyak dimiliki dibanding dengan rute langsung yang cenderung berada untuk sebagian kecil wilayah Sumatera dan Kalimantan Selatan yaitu 14 rute transit untuk berbagai wilayah Indonesia tersebut banyak dilakukan via Surabaya. Sehingga potensi sinergi rute domestik dengan pihak PT X akan menjadi item sinergi yang rasional secara komersial. Untuk rute internasional, cabang terminal petikemas perusahaan PT Y memiliki dua rute utama internasional yang menyinggahi unit usaha jasa terminal petikemas perusahaan PT Y yaitu rute feeder dan rute langsung (*direct*). Untuk rute *feeder* dua pelabuhan internasional yaitu Singapura dan Malaysia menjadi pelabuhan transit sebelum ke berbagai

tujuan di Afrika, Eropa, Timur Tengah, dan USA. Sedangkan untuk rute langsung terdapat tiga pangsa pasar utama yaitu ke Hongkong, China dan Taiwan.

Kebijakan sinergi internal menjadi dasar melakukan penelitian, utamanya mengenai rencana pengelolaan terminal peti kemas cabang milik PT Y oleh PT. X selaku anak perusahaan milik PT Y, terkait kelayakan potensi pengembangan atau transformasi perusahaan di masa mendatang menjadi operator terminal multi purpose di lingkungan PT. Y dalam skala nasional maupun regional. PT X mempertimbangkan salah satu strategi untuk meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan, sejalan dengan induk perusahaan yaitu dengan melakukan akuisisi terhadap salah satu unit usaha jasa terminal petikemas milik perusahaan PT Y yang memiliki kegiatan operasional yang sama.

Berdasarkan rencana akuisisi cabang terminal petikemas PT Y, telah dilakukan *due diligence* dalam rencana akuisisi cabang terminal petikemas PT Y, telah diberikan rekomendasi untuk dilakukan akuisisi pengelolaan terminal operator di lingkungan PT Y. Dalam *due diligence* yang sudah dilakukan, belum membahas lebih lanjut mengenai bagaimana kelayakan finansial dari PT X dalam melakukan akuisisi cabang terminal petikemas PT Y. Peneliti bertujuan untuk menentukan nilai wajar usaha dari cabang terminal peti kemas PT Y serta menentukan berapa nilai wajar dalam rencana akuisisi cabang terminal petikemas PT Y.

Dalam rangka kegiatan akuisisi cabang terminal petikemas PT Y, maka diperlukan sebuah penilaian usaha untuk menentukan nilai akuisisi cabang terminal petikemas PT Y. Selain menentukan nilai akuisisi tersebut, PT X juga membutuhkan harga wajar akuisisi yang akan digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pelaksanaan akuisisi ini.

Pada penelitian ini Penilaian usaha menggunakan pendekatan pendapatan dengan metode *discounted cash flow (DCF)*. Pendekatan ini mengestimasi nilai dari suatu aset dengan cara mendiskontokan nilai arus kas masa depan. Menurut (Damodaran, 2001) metode DCF ini digunakan untuk menilai ekuitas dalam bisnis, menilai perusahaan secara keseluruhan, dan untuk menilai bagian kecil dari perusahaan. Penilaian DCF didasarkan pada analisis data historis dan asumsi mengenai kondisi pasar di masa yang akan datang terhadap penawaran (*supply*),

permintaan (*demand*), pendapatan, biaya, dan potensi risiko. Asumsi ini mempertimbangkan kemampuan penghasilan usaha dari pendapatan dan pengeluarannya.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, terdapat permasalahan yang dapat diangkat dalam penelitian ini yaitu: bagaimana melakukan penilaian terhadap nilai cabang usaha terminal petikemas milik PT Y untuk wilayah kerja S dan menentukan harga maksimal untuk akuisisi unit usaha terminal petikemas PT Y.

1.3 Tujuan

Tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Membangun model keuangan untuk memproyeksikan penilaian usaha unit usaha terminal petikemas PT Y.
2. Menentukan nilai wajar dari unit usaha terminal petikemas PT Y.
3. Menentukan nilai wajar akuisisi unit usaha terminal petikemas PT Y.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini akan dibahas mengenai batasan dan asumsi yang digunakan pada penelitian ini. Tujuan dari ditentukannya ruang lingkup ini adalah untuk menjaga agar penelitian ini memiliki *boundary* yang jelas.

A. Batasan yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data yang digunakan dalam penelitian ini rentang waktu tahun 2017-2019.
2. Lokasi Penelitian ini dilakukan pada kantor pusat PT X berlokasi di Surabaya dan unit terminal peti kemas PT Y yang berlokasi di Semarang.
3. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini pendekatan yang digunakan pendekatan pendapatan (*Income Based Approach*) dengan menggunakan metode *discounted cash flow*

4. Lingkup penelitian ini hanya sampai pada penilaian nilai optimal, peneliti tidak melanjutkan analisis lebih lanjut atas pendanaan.

B. Asumsi yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Asumsi – asumsi teknis yang digunakan dalam memproyeksikan Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) yang digunakan dalam penelitian ini tidak mengalami perubahan.
2. Kondisi ekonomi yang mempengaruhi bisnis kepelabuhanan diasumsikan mengikuti dokumen rencana jangka panjang perusahaan (RJPP).
3. Asumsi terkait dengan kondisi teknis objek penelitian dan pasar sesuai dengan hasil dokumen *due dilligence*.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang akan diperoleh dari dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Sebagai referensi dalam menentukan nilai dari usaha terminal petikemas PT Y untuk wilayah kerja di Jawa Tengah.
2. Memberikan referensi bagi manajemen perusahaan PT X mengenai nilai (harga) maksimal akuisisi, sehingga menjadi pertimbangan manajemen melakukan negosiasi dengan PT Y selaku pemilik terminal petikemas wilayah kerja kota S.

1.6 Sistematika Penulisan

Tesis ini dibuat dengan sistematika enam (6) bab yang setiap babnya akan dijelaskan pada penjelasan berikut:

1. BAB 1. PENDAHULUAN

Bab 1 membahas tentang latar belakang dilakukannya penelitian, perumusan masalah yang dibahas pada penelitian, ruang lingkup yang digunakan dalam penelitian, tujuan dan manfaat yang bisa diambil dari penelitian yang dilakukan, serta sistematika yang diterapkan dalam penelitian ini.

2. BAB 2. KAJIAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan terkait dasar teori dan penelitian-penelitian terdahulu yang dijadikan acuan dalam penelitian ini. Bab ini berisi penjelasan-penjelasan yang diperoleh dari buku, jurnal, artikel, dan lainnya.

3. BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN

Bab Metodologi Penelitian adalah penjelasan terkait urutan penelitian dilakukan yang dapat memberi gambaran agar penelitian bersifat terstruktur dan sistematis.

4. BAB 4. PENGUMPULAN DATA DAN PENGOLAHAN DATA

Bab 4 membahas tahap pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dan pengolahan data yang dilakukan oleh penulis secara sistematis untuk menyelesaikan permasalahan yang telah dirumuskan.

5. BAB 5. ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA

Bab membahas mengenai analisis dan interpretasi terhadap hasil pengolahan data yang telah dilakukan pada bab sebelumnya yang disesuaikan dengan tujuan penelitian.

6. BAB 6. KESIMPULAN DAN SARAN

Bab terakhir dalam penelitian ini berisi dari kesimpulan keseluruhan dari penelitian yang tentunya menjawab tujuan dari penelitian ini. Sementara saran yang disertakan digunakan untuk memberikan jalan peneliti lain untuk memperbaiki atau mengembangkan penelitian ini.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelabuhan

Pada Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional. Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau.

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar-moda transportasi”. Adapun yang disebut sebagai daerah lingkungan kerja pelabuhan menurut UU No. 17 Tahun 2008 terdiri atas “wilayah daratan yang digunakan untuk kegiatan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang, dan wilayah perairan yang digunakan untuk kegiatan alur pelayaran, tempat labuh, tempat alih muat antar kapal, kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal, kegiatan pemanduan, tempat perbaikan kapal dan kegiatan lain sesuai dengan kebutuhan”.

Pelabuhan (*Port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat

disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api, jalan raya atau saluran pelayanan darat (Triatmodjo, 1999).

2.1.1 Fungsi Pelabuhan

Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia saat ini diatur berdasarkan undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan Peraturan pendukung lainnya. Peraturan yang baru, di bawah payung Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, sistem pelabuhan Indonesia disusun menjadi sebuah sistem hierarkis yang terdiri atas sekitar 1700 pelabuhan. Terdapat 111 pelabuhan strategis yang dianggap sebagai pelabuhan komersial dan dikelola oleh empat BUMN, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV. Selain itu, terdapat juga 614 pelabuhan di antaranya berupa unit pelaksana teknis (UPT) atau pelabuhan non komersial yang cenderung tidak menguntungkan dan hanya sedikit bernilai strategis. Selain itu, tarif yang berlaku di pelabuhan ditentukan oleh Pemerintah, dikenakan secara standar terhadap pelabuhan-pelabuhan sehingga mengurangi peluang persaingan. Pelabuhan berdasarkan statusnya menurut keputusan menteri perhubungan Republik Indonesia No. 53 tahun 2002 tentang tatanan kepelabuhanan Indonesia terdiri dari pelabuhan hub internasional, pelabuhan internasional, pelabuhan nasional, pelabuhan regional dan pelabuhan lokal.

Secara garis besar, pengoperasian pelabuhan secara dasar meliputi 8 (delapan) kegiatan jasa pelabuhan, pengoperasian pelabuhan mempunyai maksud untuk memperlancar perpindahan intra dan antar moda transportasi, sebagai pusat kegiatan pelayanan transportasi laut, sebagai pusat distribusi dan konsolidasi barang (Raja Oloan Saut Gurning, 2017). Kedelapan fungsi dasar tersebut adalah:

1. Penyediaan kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas kapal dan tempat berlabuh.
2. Pelayanan jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan kapal (*pilotage*) dan pemberian jasa kapal tunda untuk kapal-kapal laut.
3. Penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk tambat/sandar, bongkar muat barang dan hewan serta penyediaan fasilitas naik turun penumpang.
4. Penyediaan dan pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang,

angkutan di perairan pelabuhan, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan.

5. Penyediaan tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan sehubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan laut hasil industri.
6. Penyediaan jaringan jalan dan jembatan, tempat tunggu kendaraan (lahan parkir), saluran pembuangan air (sanitasi), instalasi listrik, instalasi air minum, depo bahan bakar dan armada pemadam kebakaran.
7. Penyediaan jasa terminal bongkar muat peti kemas, muatan curah cair, muatan curah kering dan kapal RO-RO.
8. Penyediaan jasa lainnya yang dapat menunjang pelayanan jasa kepelabuhanan.

2.1.2 Jenis Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (1996), pelabuhan yang ada sekarang dapat dibedakan menjadi beberapa jenis tergantung dari sudut tinjauannya.

a. Ditinjau dari segi letak geografis

1. Pelabuhan alam pelabuhan ini merupakan daerah perairan yang terlindung dari bahaya alam (badai/gelombang dan pendangkalan alur) secara alami, misalnya suatu pulau, jazirah atau terletak diteluk, estuari dan muara sungai).
2. Pelabuhan buatan pelabuhan ini adalah suatu daerah perairan yang dilindungi dari pengaruh gelombang dengan membuat daerah perairan tertutup dari luar dan hanya dihubungkan oleh suatu celah (mulut pelabuhan) untuk keluar masuk kapal.
3. Pelabuhan semi alam pelabuhan dimana hanya salah satu syarat pelabuhan alam yang terpenuhi seperti tenangnya daerah perairan atau tidak terjadi pendangkalan alur secara alami. Misal suatu pelabuhan yang terlindungi oleh lidah pantai dan perlindungan buatan hanya pada alur masuk.

b. Ditinjau dari segi penyelenggaraannya

1. Pelabuhan umum pelabuhan ini diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan

oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut.

2. Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini khusus dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta, yang berfungsi untuk prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut.

c. Ditinjau dari segi perusahaannya

1. Pelabuhan yang diusahakan pelabuhan ini sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan bongkar muat barang dan menaik-turunkan penumpang serta kegiatan lainnya. Pemakaian pelabuhan ini dikenakan biaya-biaya, seperti biaya jasa labuh, jasa tambat, jasa pemanduan, jasa pelayanan air bersih, jasa dermaga, jasa penumpukan serta bongkar muat dan sebagainya.
2. Pelabuhan yang tidak diusahakan pelabuhan yang hanya merupakan tempat singgah kapal/perahu tanpa fasilitas bongkar muat, bea cukai dan sebagainya. Pelabuhan ini umumnya pelabuhan kecil yang disubsidi oleh Pemerintah dan dikelola oleh unit pelaksana teknis direktorat jenderal perhubungan laut.

d. Ditinjau dari fungsinya dalam perdagangan nasional dan internasional

1. Pelabuhan laut pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal berbendera asing. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan besar dan ramai dikunjungi oleh kapal-kapal samudera.
2. Pelabuhan pantai pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri dan oleh karena itu tidak bebas disinggahi oleh kapal berbendera asing. Kapal asing dapat masuk ke pelabuhan ini dengan ijin terlebih dahulu.

e. Ditinjau dari segi penggunaannya

1. Pelabuhan ikan umumnya pelabuhan ikan tidak memerlukan kedalaman air yang besar, karena kapal-kapal motor yang digunakan untuk menangkap ikan tidak besar. Di Indonesia pengusaha ikan relatif masih sederhana yang dilakukan oleh nelayan-nelayan dengan menggunakan perahu kecil.

2. Pelabuhan minyak pelabuhan ini biasanya tidak memerlukan dermaga atau pangkalan yang harus dapat menahan muatan vertikal yang besar, melainkan cukup membuat jembatan perancah atau tambatan yang besar. Bongkar muat dilakukan dengan pipa-pipa dan pompa-pompa.
3. Pelabuhan barang pelabuhan ini memiliki dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas untuk bongkar muat barang. Daerah perairan pelabuhan harus cukup tenang sehingga memudahkan bongkar muat barang.
4. Pelabuhan campuran pada umumnya pencampuran pemakaian ini terbatas untuk penumpang dan barang sedang untuk keperluan minyak dan ikan biasanya tetap terpisah. Tetapi bagi pelabuhan kecil atau masih dalam taraf perkembangan, keperluan untuk bongkar muat minyak juga menggunakan dermaga atau jembatan yang sama guna keperluan barang dan penumpang. Pada dermaga dan jembatan juga diletakkan pipa-pipa untuk mengalirkan minyak.
5. Pelabuhan militer pelabuhan ini mempunyai daerah perairan yang cukup luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal perang dan agar letak bangunan cukup terpisah. Konstruksi tambatan maupun dermaga hampir sama dengan pelabuhan barang, hanya saja situasi dan perlengkapannya agak lain. Pada pelabuhan barang letak/kegunaan bangunan harus seefisien mungkin, sedang pada pelabuhan militer bangunan-bangunan pelabuhan harus dipisah-pisah yang letaknya agak berjauhan.

2.1.3 Terminal Petikemas

Terminal peti kemas merupakan fasilitas pendukung pelabuhan yang bergerak dalam hal bongkar muat barang. Pengangkutan dengan menggunakan peti kemas memungkinkan barang-barang digabung menjadi satu dalam peti kemas sehingga aktivitas bongkar muat dapat dioperasikan. Hal ini dapat meningkatkan jumlah muatan yang bisa ditangani sehingga waktu bongkar muat menjadi lebih cepat. Menurut keputusan Presiden Republik Indonesia No. 52 Tahun 1987 tentang Terminal Peti kemas Pasal 1 menjelaskan bahwa “Terminal Peti kemas adalah tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan prasarana dan sarana angkutan barang untuk tujuan ekspor dan impor dengan cara

pengemasan khusus”, sehingga dapat berfungsi sebagai pelabuhan dan di dalam pasal yang sama juga dijelaskan bahwa Peti kemas (*Cargo Container*) adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan standar internasional (*Internasional Standard Organization*) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang. Lebih lanjut dijelaskan oleh Supriyono (2010) bahwa terminal peti kemas merupakan pertemuan antara angkutan laut dan angkutan darat yang menganut sistem *unitisasi (Unition of Cargo System)*, dan Peti kemas (*Container*) sebagai wadah/gudang, alat angkut yang dilayani oleh terminal/pelabuhan peti kemas, fungsi inti dari terminal peti kemas antara lain :

- a. Tempat pemuatan dan pembongkaran peti kemas dari kapal-truk atau sebaliknya
- b. Pengepakan dan pembongkaran peti kemas (CFS)
- c. Pengawasan dan penjagaan peti kemas beserta muatannya
- d. Penerimaan armada kapal
- e. Pelayanan *cargo handling* Peti kemas dan lapangan penumpukannya.

2.1.4 Pelayanan Jasa Termibal Petikemas

Banyak sekali pelayanan jasa yang dilakukan di terminal peti kemas baik berhubungan langsung dengan penanganan peti kemas maupun yang tidak. Kegiatan utama yang dilakukan di terminal peti kemas. Berikut pelayanan jasa terminal peti kemas :

1. Pelayanan barang

a. Pelayanan dermaga

Jasa dermaga dikenakan terhadap setiap barang yang dibongkar atau dimuat dari atau ke kapal yang bertambat ditambatan maupun yang tidak bertambat yang lokasi kegiatannya berada di lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan. Tarif pelayanan jasa dermaga dikenakan terhadap (Suranto):

1. Barang yang dimuat atau dibongkar melalui dermaga ke atau dari kapal dikenakan tarif sebesar tarif dasar

2. Barang yang dimuat melalui dermaga ke kapal dan selanjutnya langsung ke kapal lain atau sebaliknya (rede transport), dikenakan satu kali tarif pelayanan.
3. Barang yang dimuat melalui dermaga ke kapal yang tender pada kapal yang sedang bertambat pada tambatan atau sebaliknya dikenakan tarif jasa dermaga sebesar 75% dari tarif dasar.
4. Barang dari tongkang yang dimuat ke kapal yang sedang bertambat pada tambatan tanpa melalui dermaga atau sebaliknya dikenakan tarif pelayanan jasa dermaga sebesar 50% dari tarif dasar.

b. Penumpukan Peti kemas

Tarif jasa penumpukan petikemas dibedakan atas jenis dan ukuran petikemas yaitu (Suranto, 2006):

1. Petikemas isi/kosong yang berukuran 20” dan 40”
2. Petikemas *Over Height/Over weight/Over length*
3. Petikemas berpendingin
4. Jasa penumpukan Barang pada CFS

c. Penumpukan Barang

Tarif pelayanan jasa penumpukan di gudang atau lapangan penumpukan/CFS dikenakan dengan ketentuan sebagai berikut (Suranto):

1. Untuk barang yang dibongkar dari kapal, hari penumpukan dihitung mulai hari pembongkaran pertama dari party barang yang bersangkutan sampai dengan barang dikeluarkan dari tempat penumpukan.
2. Untuk barang yang dimuat ke kapal, hari penumpukan dihitung mulai hari penumpukan pertama dari party barang yang bersangkutan di tempat penumpukan sampai dengan hari selesai pemuatan keseluruhan muatan kapal yang bersangkutan.

2. Operasi Kapal

a. Bongkar Muat

1. Tarif paket jasa bongkar muat petikemas dengan status FCL (*Full Container Load*) sudah termasuk jasa dermaga, dikenakan atas rangkaian kegiatan:
 - a. Membongkar petikemas isi atau kosong dari kapal, mengangkat, menurunkan langsung dan menyusun di lapangan penumpukan Terminal Petikemas.
 - b. Mengangkat petikemas isi atau kosong dari lapangan penumpukan Terminal Petikemas, mengangkat dan memuat ke kapal.
2. Tarif paket jasa bongkar muat petikemas dengan status LCL (*Less Than Container Load*) tidak termasuk jasa dermaga, dikenakan atas rangkaian kegiatan:
 - a. membongkar petikemas isi dari kapal, mengangkat, menurunkan langsung dan menyusun di lapangan penumpukan terminal petikemas, mengangkat ke CFS, mengeluarkan barang dari dalam petikemas dan menyusun di CFS, serta memindahkan petikemas kosong ke lapangan penumpukan terminal petikemas.
 - b. Memindahkan petikemas kosong dari lapangan penumpukan ke CFS, memindahkan dan menyusun barang dalam petikemas serta memindahkannya ke lapangan penumpukan terminal petikemas, dan selanjutnya mengangkat dan mengangkat petikemas tersebut ke dermaga serta memuat ke kapal.
3. Untuk pembongkaran atau pemuatan petikemas kosong dikenakan tarif 90% dari tarif FCL.
4. Petikemas kosong tipe *flatrack* yang tidak dibendel/diikat menjadi satu, dikenakan tarif pelayanan jasa bongkar muat petikemas FCL
5. Petikemas kosong tipe *flatrack* yang tidak dibendel/diikat menjadi satu atau dipisah-pisah, dikenakan tarif pelayanan jasa bongkar muat petikemas kosong.
6. Dalam hal terjadi kerusakan crane dermaga, maka terhadap kegiatan jasa bongkar muat petikemas yang menggunakan crane kapal

dikenakan tarif paket pelayanan jasa bongkar muat petikemas sebesar 70% dari tarif paket pelayanan jasa bongkar muat petikemas menggunakan crane dermaga.

(KEP.19/PU.04/P.III-2004 dan KEP.15/PJ.5.03/P.III-2000)

b. *Shifting*

Tarif pelayanan jasa *shifting* petikemas, dikenakan atas pekerjaan memindahkan petikemas dari satu tempat ke tempat lain dalam petak kapal yang sama atau ke petak kapal yang lain dalam kapal yang sama (tanpa *landing* dan *reshipping operation*), atau dari satu petak kapal ke dermaga dan kemudian menempatkan kembali ke kapal yang sama (dengan *landing* dan *reshipping operation*) Dalam hal terjadi *shifting* petikemas sebagaimana dimaksud diatas, tetapi dilakukan dengan landing ke lapangan penumpukan petikemas, dikenakan tarif sebesar 125% dari tarif pelayanan jasa shifting petikemas dengan *landing* dan *reshipping operation*.

c. Buka/Tutup Palka

Tarif pelayanan jasa membuka dan menutup palka, dikenakan terhadap kegiatan membuka dan menutup palka baik dengan landing atau tanpa landing di dermaga.

3. Operasi Lapangan (*Lift On/Lift Off*)

Biaya lift on dikenakan pada waktu eksportir mengambil kontainer kosong di container yard maskapai pelayaran. Biaya *lift-off* dikenakan pada waktu eksportir menyerahkan kembali kontainer yang telah diisi muatan (Subandi, 1993) Tarif pelayanan jasa *lift on/lift off* petikemas, dikenakan atas jasa mengangkat petikemas dengan kegiatan sebagai berikut (KEP.19/PU.04/P.III-2004 dan KEP.15/PJ.5.03/P.III-2000) :

- a. Dari tempat penumpukan ke atas chassis penerima petikemas
- b. Dari chassis terminal petikemas ke chassis penerima petikemas
- c. Dari chassis pengirim petikemas ke tempat penumpukan

4. Operasi CFS

a. *Receiving/Delivery*

Receiving/Delivery yaitu kegiatan penerimaan dan penyerahan barang yang berlangsung di lambung kapal atau dermaga atau di lapangan penumpukan dan dapat pula dilaksanakan di area lapangan penumpukan tertutup gudang dan sebaliknya. Pengertian lain adalah kegiatan *receiving/delivery* merupakan tempat bertemunya sistem angkutan laut dan darat (truk pengangkut, kereta api, kapal dan tongkang) yang merupakan mata rantai penting antara pelabuhan dan para importir serta eksportir di daerah belakang/ hinterland (Suranto).

b. *Stripping/Stuffing*

Petikemas *ex stripping/stuffing* yang dilakukan di terminal petikemas apabila petikemas tersebut akan dikeluarkan dianggap sebagai petikemas impor, sedangkan apabila petikemas tersebut akan dimuat ke kapal dianggap sebagai petikemas ekspor. Petikemas tersebut dianggap sebagai petikemas kosong terhitung sejak saat selesainya *stripping/stuffing*. (KEP.19/PU.04/P.III-2004 dan KEP.15/PJ.5.03/P.III-2000)

c. Rubah Status

Perubahan status petikemas dapat terjadi pada (Suranto):

1. Perubahan status dari FCL ke LCL dikenakan tarif FCL ditambah selisih antara tarif LCL dan tarif FCL, serta ditambah tarif gerakan ekstra.
2. Perubahan status dari LCL ke FCL dikenakan tarif LCL. Apabila petikemas yang dibongkar dari kapal telah ditempatkan di lapangan penumpukan petikemas ditambah tarif gerakan ekstra
3. Tarif perubahan status dibebankan kepada pihak yang mengajukan perubahan.

5. Rupa-rupa Usaha

a. Retribusi

Retribusi dikenakan terhadap biaya masuk kendaraan yang masuk wilayah Terminal Petikemas

b. *Reefer plug*

Tarif pelayanan jasa petikemas reefer dikenakan atas kegiatan:

1. Pelayanan jasa suplai listrik untuk petikemas reefer di lapangan petikemas yang tersedia fasilitas *reefer*.
2. Pelayanan jasa mengawasi dan mengontrol suplai listrik dan temperatur yang diperlukan untuk tiap petikemas reefer. Pelayanan jasa petikemas reefer ditetapkan dalam satuan tarif periode waktu per 8 jam dengan ketentuan pemakaian jasa kurang dari 8 jam dihitung satu periode waktu per 8 jam. Tarif pelayanan jasa petikemas reefer dihitung sejak tanggal jam penerimaan sampai dengan tanggal jam pemuatan/penyerahan. Besaran tarif pelayanan jasa petikemas reefer ditetapkan oleh pengelola petikemas. (KEP.19/PU.04/P.III-2004 dan KEP.15/PJ.5.03/P.III-2000)

c. *Monitoring*

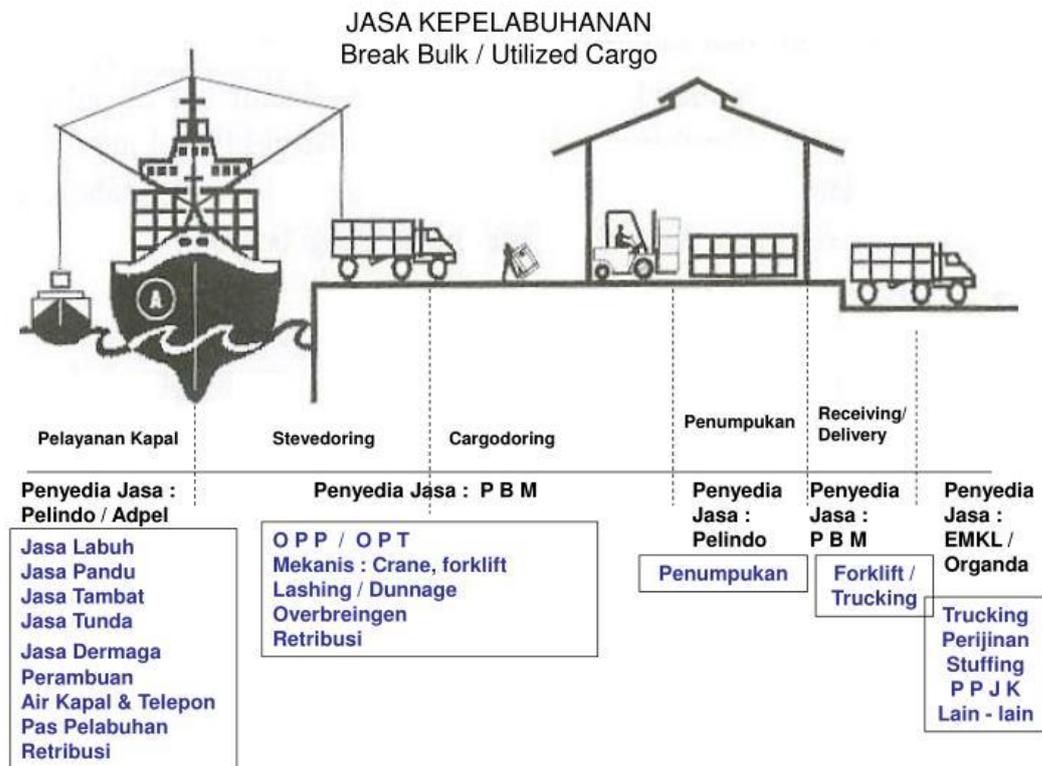
Pengawasan aktivitas bongkar muat di Terminal Petikemas

d. Batal Muat/Alih Kapal (*Transshipment*)

Petikemas *transshipment* dibebaskan dari pengenaan tarif jasa penumpukan selama 14 hari terhitung mulai tanggal selesai pembongkaran dari kapal penengangkut pertama sampai dengan selesainya pemuatan petikemas tersebut ke atas kapal pengangkut berikutnya. Petikemas *transshipment* yang belum dimuat ke kapal berikutnya dalam jangka waktu 14 hari sejak pembongkaran dari kapal pengangkut pertama, diberlakukan ketentuan sebagai berikut (KEP.19/PU.04/P.III-2004 dan KEP.15/PJ.5.03/P.III-2000) :

1. Status petikemas *transshipment* menjadi batal dan dikenakan tarif paket pelayanan jasa bongkar muat petikemas dengan status FCL.

2. Dikenakan tarif pelayanan jasa penumpukan petikemas sebagaimana ketentuan diatas dihitung sejak hari pertama penumpukan.



Gambar 2 1 Jasa pelayanan Bongkar Muat Petikemas

2.2 Akuisisi

Dalam beberapa tahun terakhir, banyak perusahaan di Indonesia melakukan akuisisi pada perusahaan sejenis. Berbagai faktor mendasari tindakan akuisisi tersebut, beberapa diantaranya adalah untuk memperluas pangsa pasar, mendapatkan sinergi. Menurut Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 Pasal 1 butir 11 tentang Perseroan Terbatas akuisisi atau pengambilalihan dapat didefinisikan sebagai perbuatan hukum yang dilakukan oleh badan hukum atau perseorangan untuk mengambil alih saham Perseroan yang mengakibatkan beralihnya pengendalian atas Perseroan tersebut. Pasal 3 Perkom no. 1 tahun 2009 mendefinisikan akuisisi yaitu perbuatan hukum yang dilakukan oleh pelaku usaha untuk memperoleh atau mendapatkan baik seluruh atau sebagian saham dan/atau aset perseroan/badan usaha yang dapat mengakibatkan beralihnya pengendalian

terhadap perseroan/ badan usaha tersebut. Menurut (Gaughan, 2007), terdapat tiga jenis bentuk akuisisi yang bisa dilakukan antara lain:

1. Akuisisi Aset

Perusahaan yang mengakuisisi dapat membeli sebagian/seluruh aset dengan persetujuan pemegang saham perusahaan target. Akuisisi dengan pendekatan ini dapat menghindari permasalahan yang timbul dari pemegang saham minoritas. Bentuk akuisisi dengan akuisisi aset ini melibatkan *transfer of title* dari aset-aset yang diakuisisi, dimana proses hukumnya memerlukan biaya tinggi.

2. Akuisisi Bisnis

Akuisisi bisnis adalah jenis akuisisi yang dilakukan karena pemilik bisnis menilai bahwa suatu bisnis tidak memberikan manfaat dan keuntungan yang cukup signifikan kepada perusahaan. Bisnis yang dijual mencakup keseluruhan sub bisnis unit yang termasuk jaringan, mesin, klien (pengguna) bahkan karyawan yang berkeja di sub bisnis unit tersebut.

3. Akuisisi Saham

Akuisisi perusahaan dengan cara ini dengan membeli saham perusahaan target. Prosedur ini dapat diawali dengan suatu *private offer* dari manajemen suatu perusahaan ke manajemen perusahaan target. Penawaran juga dapat dilakukan secara langsung ke para pemegang saham perusahaan target.

Dalam melakukan akuisisi, hal yang paling penting adalah menentukan nilai perusahaan yang akan diambil alih. Dengan penilaian usaha, dapat diketahui nilai wajar ekuitas suatu perusahaan untuk perolehan pendanaan serta investor perlu mengukur berapa *capital gain* dari saham untuk menilai perkembangan kekayaannya. Kegiatan akuisisi banyak banyak sekali faktor yang menentukan keberhasilan dan kegagalan perusahaan. Faktor ini kemudian dikelompokkan menjadi tiga kelompok yaitu aspek *due dilligence*, budaya, dan kepemimpinan.

1. *Due dilligence*

Due dilligence adalah penilaian mengenai hukum, keuangan, dan risiko bisnis yang terkait dengan kegiatan merger atau akuisisi, yang dilakukan

oleh kedua belah pihak, baik itu pihak pembeli ataupun penjual. Tujuan dilakukannya *due diligence* menurut Davis (2009) adalah:

1. Untuk memastikan harga dan metode pembayaran yang tepat jika sepakat melakukan merger dan akuisisi.
2. Untuk menentukan detail yang mungkin relevan dalam penyusunan perjanjian merger atau akuisisi.
3. Untuk mengevaluasi risiko hukum dan keuangan dari transaksi.
4. Untuk mengevaluasi kondisi fisik peralatan dan juga properti berwujud dan tidak berwujud lainnya yang termasuk dalam transaksi.
5. Untuk menganalisis masalah terjadinya monopoli yang potensial yang dapat menghambat merger atau akuisisi.
6. Untuk memastikan kepatuhan terhadap hukum yang relevan dan mengungkapkan pembatasan regulasi untuk transaksi yang diusulkan.
7. Untuk mengetahui kewajiban atau risiko yang mungkin dapat menghancurkan kesepakatan.

Faktor yang menyebabkan keberhasilan dan kegagalan merger dan akuisisi yang terkait dalam *due diligence* adalah kelengkapan dan kecukupan *due diligence*. Lingkup standard *due diligence* yang harus diperiksa, menurut Davis (2009) yang nantinya dapat menentukan keberhasilan *due diligence* dari segi kelengkapan dan kecukupan diantaranya adalah status organisasi, kewajiban kontraktual, karyawan, asuransi, pajak, akuntansi, imbalan kerja, litigasi dan kewajiban produk, kewajiban lingkungan, penilaian dari akuisisi, antitrust, dan properti intelektual.

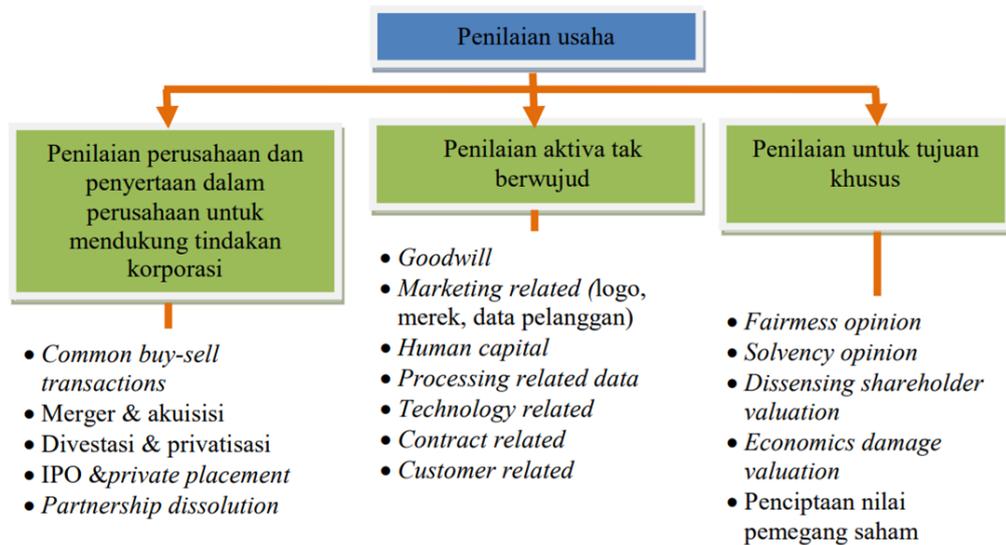
2. Aspek budaya

Dalam sebuah perusahaan, budaya perusahaan yang mengakuisisi dan diakuisisi ada perbedaan dan dapat dievaluasi secara positif atau ditolak. Penting bagi perusahaan yang mangakuisisi untuk mengetahui dalam mengatur budaya perusahaan yang diakuisisi. Salah satu langkah yang dapat dilakukan untuk mengurangi perbedaan budaya kerja yaitu dengan interaksi, komunikasi dan *cultural learning*. Adanya komunikasi dan

interaksi diharapkan dapat mengurangi perbedaan budaya kerja perusahaan.

3. Aspek Kepimpinan

Gaya kepemimpinan bukanlah sesuatu yang harus dicoba terus menerus, untuk melihat mana yang sesuai dengan perusahaan, sebaliknya, gaya kepemimpinan harus disesuaikan dengan kebutuhan dari situasi yang ada di perusahaan (Murray, 2013) .



Gambar 2 2 Ruang Lingkup Penilaian Usaha

2.3 Konsep nilai dan penilaian usaha

Menurut Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan Nomor: Kep-196/BL/2012, nilai adalah perkiraan harga yang diinginkan oleh penjual dan pembeli atas suatu barang atau jasa dan merupakan jumlah manfaat ekonomi berdasarkan nilai pasar wajar yang akan diperoleh dari obyek penilaian pada tanggal penilaian (cut off date). Nilai bukanlah fakta, melainkan opini (pendapat) seseorang atau kelompok terhadap suatu obyek (Supriyanto, 2011). Nilai tidak dapat berdiri sendiri, sehingga harus diikuti dengan kata lain agar menjadi frasa seperti nilai pasar, nilai likuidasi, dan lainnya.

Penilaian usaha adalah tindakan atau proses menentukan nilai bisnis, kepemilikan bisnis, keamanan, atau aset tidak berwujud. Menteri Keuangan

Republik Indonesia (2008) mendefinisikan penilaian adalah proses pekerjaan untuk memberikan estimasi dan pendapat atas nilai ekonomis suatu obyek penilaian pada saat tertentu sesuai dengan Standar Penilaian Indonesia. Sedangkan penilaian usaha menurut Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan Nomor: Kep196/BL/2012 adalah kegiatan atau proses untuk menghasilkan suatu opini atau perkiraan atas nilai pasar wajar obyek penilaian. Penilaian ini digunakan oleh para pelaku bisnis atau investor untuk menentukan nilai berupa harga yang akan mereka bayarkan, atau mereka terima dari transaksi obyek penilaian tersebut. Dalam penilaian usaha terdapat tiga pendekatan yaitu :

1. Pendekatan aset (*Asset based approach*)
2. Pendekatan pasar (*Market based approach*)
3. Pendekatan pendapatan (*Income based approach*).

2.3.1 Pendekatan pendapatan (*income based approach*)

Menurut Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan Nomor: Kep-196/BL/2012 tentang Pedoman Penilaian dan Penyajian Laporan Penilaian Usaha di Pasar Modal Pendekatan Aset, pendekatan pendapatan adalah pendekatan penilaian dengan cara mengkonversi manfaat ekonomis atau pendapatan yang diperkirakan akan dihasilkan oleh obyek penilaian dengan tingkat diskonto tertentu. Tingkat diskonto adalah suatu tingkat imbal balik untuk mengkonversikan nilai di masa depan ke nilai sekarang yang mencerminkan nilai waktu dari uang (*time value of money*) dan ketidakpastian atas terealisasinya pendapatan ekonomi. Terdapat dua metode yang dapat dipergunakan untuk menetapkan nilai dari suatu bisnis, yaitu metode kapitalisasi pendapatan (*capitalization of income method*) dan metode diskonto arus kas (*discounted cash flow*).

1. Metode Diskonto Arus Kas (*Discounted Cash Flow*).

Metode diskonto arus kas merupakan suatu teknik pembuatan model keuangan yang didasarkan pada asumsi prospek arus kas suatu properti atau usaha. Sebagai metode yang dapat diterima dalam pendekatan pendapatan,

analisis *discounted Cash Flow (DCF)* melibatkan proyeksi arus kas untuk suatu periode, baik untuk menilai properti operasional, properti pengembangan atau bisnis. Proyeksi arus kas tersebut memerlukan diskonto pasar yang berlaku saat ini untuk mendapatkan indikasi nilai kini dari arus kas dalam kaitannya dengan properti atau bisnis. Metode ini didasarkan pada perhitungan pendapatan mendatang (*future return*) dari perusahaan yang sedang berjalan. Pendapatan mendatang yang dimaksud adalah dari arus kas bersih perusahaan (*free cash flow*) setelah ditambah atau dikurangi dengan peningkatan atau pengurangan kewajiban. *Free cash flow* didasarkan pada laba bersih ditambah dengan pengeluaran *non cash (non cash charge)*, kemudian dikurangi investasi pada modal kerja dan aset tetap (*capital expenditure*). Hasil dari *free cash flow* kemudian didiskonto dengan tingkat diskonto sehingga diperoleh nilai kini dari *free cash flow*. Dalam DCF ada tiga prinsip yang diterapkan, yaitu:

- a. Nilai investasi bisnis ditentukan oleh kemampuannya dalam menghasilkan arus kas masa depan
- b. Investasi akan menghasilkan nilai tambahan jika investasi tersebut dapat memberikan hasil yang lebih besar dibandingkan dengan beban untuk membiayai investasi.
- c. Nilai investasi adalah nilai sekarang dari arus kas yang diharapkan diperoleh melalui investasi aset di masa depan.

Formula umum untuk *Discounted Cash Flow (DCF)* dapat dinyatakan sebagai berikut:

$$DCF = \sum_{t=1}^n \frac{F_t}{(1+k)^t} + \frac{TV_N}{(1+R)^n} \quad (2.1)$$

Dimana,

DCF = *discounted cash flow*

F_t = *cash flow* pada periode ke t

k = tingkat diskonto

TV_N = *Terminal Value* perusahaan pada tahun n

R = Discount rate yang mencerminkan risiko arus kas

Metode arus kas bebas (*free cash flow method*) dapat dibagi menjadi dua bagian, *free cash flow to the firm (FCFF)* dan *free cash flow to equity (FCFE)*. Perbedaan utama antara kedua pendekatan tersebut adalah bahwa penilaian FCFF memberikan nilai kepada penilai nilai perusahaan sebagai nilai sekarang dari FCFF masa depan yang didiskontokan dengan biaya modal rata-rata tertimbang dan dapat dinyatakan sebagai berikut :

$$Value\ of\ firm = \sum_{t=1}^n \frac{FCFF_t}{(1 + WACC)^t} + \frac{TV_n}{(1 + WACC)^n} \quad (2.2)$$

sedangkan metode FCFE digunakan untuk mendapatkan nilai ekuitas dengan mendiskontokan FCFE pada pengembalian ekuitas yang disyaratkan yang dinyatakan sebagai:

$$Value\ of\ firm = \sum_{t=1}^n \frac{FCFF_t}{(1 + r)^t} + \frac{TV_n}{(1 + r)^n} \quad (2.3)$$

Bagi seorang investor, nilai dari suatu perusahaan adalah *Present Value* atau nilai kini dari seluruh arus kas yang akan dihasilkan oleh perusahaan di masa yang akan datang. Konsep *Present Value*, sejumlah uang yang sama akan memiliki nilai yang lebih tinggi jika diterima lebih awal. Konsep *Present Value* ini biasa disebut *discounted cash flow (DCF)*, dimana faktor yang mengurangi nilai uang yang diterima di masa yang akan datang adalah diskonto (*discount rate*). Metode DCF, memiliki berbagai pendekatan yaitu *Devident Discount Model (DDM)*, *Free Cash Flow to Equity (FCFE)* dan *Free Cash Flow to Firm (FCFF)*.

a. *Devident Discount Model (DDM)*

Ketika sebuah perusahaan membagikan deviden terhadap pemegang sahamnya secara teratur, penghitungan nilai perusahaan dapat dilakukan melalui metode *Dividen Discount Model (DDM)*. Model ini mengasumsikan bahwa nilai intrinsik saham adalah nilai sekarang dari deviden di masa yang akan datang dibagi dengan *required rate of return*

yang sudah disesuaikan dengan tingkat pertumbuhan dari dividen tersebut. Persamaan dari perhitungan nilai intrinsik adalah sebagai berikut (Damodaran, 2002):

$$V_0 = \frac{D_0}{(1+k)} + \frac{D_1}{(1+k)^2} + \frac{D_1}{(1+k)^3} + \dots \quad (2.4)$$

Dimana :

V_0 = Nilai interistik saham saat ini (*present value* dari arus kas masa depan)

D_0 = Besar Deviden pada tahun berjalan (sekarang)

D_n = Besar dividen ekspektasi tahun berikut ke-n ($n=1,2,3,\dots$)

k = Market required rate of return

Untuk dividen yang bertambah secara konstan (pertambahan / pertumbuhan konstan), juga dikenal dengan nama *Gordon Growth Model*, persamaan ini dapat dirumuskan sebagai berikut (Damodaran, 2002) :

$$V_0 = \frac{D_0}{(k-g)} \text{ atau } V_0 = \frac{D_0(1+g)}{(k-g)} \quad (2.5)$$

Dimana :

V_0 = Nilai interistik saham saat ini (*present value* dari arus kas masa depan)

D_0 = Besar Deviden pada tahun berjalan (sekarang)

D_1 = Besar dividen pada tahun berikutnya

g = Tingkat pertumbuhan dividen

k = *Market required rate of return*

Formula diatas hanya bisa digunakan bila pertumbuhan dividen tidak melebihi pertumbuhan pasar. Bila tingkat pertumbuhan pasar melebihi pasar maka digunakan *Multistage Dividend Discount Model*. Pada kenyataannya pertumbuhan perusahaan yang melebihi pertumbuhan

pasar biasanya tidak akan bertahan lama. Maka penilaian dilakukan secara bertahap, dimana salah satu tahap adalah untuk menilai pada saat pertumbuhan diatas pertumbuhan pasar, dan tahap satunya lagi adalah untuk menilai pada saat pertumbuhan dibawah pertumbuhan pasar. Oleh karena itu disebut *Multistage Dividend Discount Model*.

b. *Free Cash Flow to Equity (FCFE)*

Pendekatan *Free Cash Flow to Equity (FCFE)* menyatakan bahwa indikator yang lebih akurat dalam menghitung cash flow yang diterima oleh pemegang saham adalah *Free Cash Flow to Equity*. Hal ini karena sebagian besar pemegang saham tidak akan pernah mengetahui apakah dividen yang diterimanya telah mencerminkan kemampuan perusahaan yang sesungguhnya. Dalam penilaian model FCFE, arus kas yang digunakan adalah arus kas yang tersedia untuk ekuitas dan bukan untuk seluruh penyedia modal. FCFE mendefinisikan arus kas sebagai sisa arus kas yang tertinggal setelah perusahaan memenuhi pembayaran bunga dan pokok pinjaman. Arus kas ini juga merupakan sisa dari arus kas setelah pengeluaran modal, baik untuk pemeliharaan aset yang sudah ada maupun untuk membeli aset baru di masa yang akan datang. Secara umum, arus yang digunakan dapat dikatakan sama dengan jumlah dividen yang akan dikeluarkan perusahaan (Damodaran, 2001). Persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$FCFE = NI + D + Capex - \Delta WC + \Delta Principal\ repaid \quad (2.6)$$

Dimana :

NI = Net Income After Tax

D = Depresiasi dan Amortisasi

Capex = Pengeluaran barang modal (*capital expenditure*)

ΔWC = Perubahan modal kerja non cash (*non cash working capital*)

Ketika melakukan valuasi dengan menggunakan FCFE ini juga harus mempertimbangkan kondisi perusahaan. Ketika perusahaan mengalami pertumbuhan yang konstan maka investor dapat menggunakan persamaan *constant growth model FCFE*. Pada saat perusahaan diasumsikan tumbuh lebih cepat pada awal periode dan pertumbuhannya akan stabil setelah periode tertentu, maka FCFE dapat diperoleh dengan menggunakan *two stage growth FCFE*. Sedangkan, ketika diasumsikan bahwa perusahaan akan tumbuh dalam tiga tahap, yaitu tingkat pertumbuhan yang tinggi pada awal periode, menurun dan kemudian stabil (Damodaran,2006).

1) *Constant Growth FCFE Model*

Constant Growth FCFE Model mengasumsikan bahwa arus kas yang akan diterima oleh pemegang saham akan terus tumbuh selama lamanya dengan tingkat pertumbuhan yang tetap. Persamaan *Constant Growth FCFE* adalah sebagai berikut (Damodaran, 2001)

$$\begin{aligned} & \text{Value of Equity} \\ &= \frac{FCFE_t}{k_e - g} \end{aligned} \quad (2.7)$$

Dimana :

k_e = *Cost of Equity*

g = *Growth Rate*

2) *Two Stage Discounted FCFE Model*

Two stage Discounted FCFE Model mengasumsikan bahwa arus kas yang diterima oleh pemegang saham akan tumbuh dengan tingkat pertumbuhan yang tinggi selama periode tertentu dan kemudian tingkat pertumbuhan tersebut akan turun dan menjadi konstan untuk selama-lamanya. Persamaan *Two Stage Discounted FCFE Model* adalah sebagai berikut (Damodaran, 2001):

$$\text{Value of Equity} = \sum_{t=1}^{t=n} \frac{FCFE_t}{(1 + k_e)^t} + \frac{\text{Terminal Value}}{(1 + k_e)^n} \quad (2.8)$$

Dimana :

n = Periode

k_e = Cost of Equity

c. *Free Cash Flow to Firm (FCFF)*

Free Cash Flow to Firm (FCFF) dapat didefinisikan sebagai arus kas yang tersedia untuk pemasok modal perusahaan setelah semua biaya operasi dan pajak telah dibayarkan dan semua investasi yang diperlukan dalam modal kerja dan tetap telah dibuat. Pemasok modal perusahaan terdiri dari pemegang saham biasa, pemegang obligasi dan dalam beberapa kasus, pemegang saham preferen. Formula untuk *Free Cash Flow to Firm (FCFF)* dapat dinyatakan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} FCFF = & EBIT \times (1 - \text{tax rate}) + \text{Depreciation \& Amortization} \\ & - \text{Investment in fixed capital} \\ & - \Delta \text{net working capital} \end{aligned} \quad (2.9)$$

FCFF juga dapat diturunkan dari laporan arus kas. Kemudian menjadi:

$$\begin{aligned} & \text{Cash flow form operation} + (\text{Interest expense} \times (1 - \text{tax rate})) \\ & - \text{Investment in fixed capital} \end{aligned} \quad (2.10)$$

2. Metode Kapitalisasi Pendapatan (*Capitalization of Income Method*)

Metode kapitalisasi pendapatan merupakan metode yang didasarkan pada satu angka pendapatan yang dianggap mewakili kemampuan di masa mendatang dari suatu perusahaan atau business interest yang dinilai dibagi dengan suatu tingkat kapitalisasi atau dikali dengan faktor kapitalisasi menjadi suatu indikasi nilai dari perusahaan atau business interest. Menurut (Hitchner, 2003) metode kapitalisasi pendapatan merupakan versi singkat dari metode diskonto arus kas dimana pertumbuhan (g) dan tingkat diskonto (k) diasumsikan tetap konstan. Berikut merupakan model matematis perhitungan menggunakan pendekatan kapitalisasi pendapatan:

$$CCF = \frac{NCF_1}{(k-g)}$$

(2.11)

dimana,

NCF_1 = net cash flow in year 1

k = discount rate

g = growth rate into perpetuity

2.3.2 Pendekatan aset (*Aset based approach*)

Menurut Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan Nomor: Kep-196/BL/2012 tentang Pedoman Penilaian dan Penyajian Laporan Penilaian Usaha di Pasar Modal, pendekatan aset adalah pendekatan penilaian berdasarkan laporan keuangan historis obyek penilaian yang telah diaudit dengan cara menyesuaikan seluruh aset dan kewajiban menjadi nilai pasar wajar sesuai dengan premis nilai yang digunakan dalam penilaian usaha. Dalam pendekatan ini terdapat 2 (dua) metode yang dapat dipakai untuk menetapkan nilai bisnis yaitu

a. Metode Kapitalisasi Kelebihan Pendapatan (*Excess Earning Method*)

Menurut Hitchner (2003), metode kapitalisasi kelebihan pendapatan adalah metode yang menggabungkan antara pendekatan aset dan pendekatan pendapatan. Pendapatan yang dihasilkan oleh suatu perusahaan atau badan usaha adalah kontribusi produktif dari aset yang dimiliki perusahaan baik berwujud maupun tak berwujud. Setiap kelebihan imbal balik (*excess return* atau *earning*) di atas imbal balik wajar (*normal return*) untuk aset berwujud, merupakan hasil atau kontribusi dari aset tak berwujud secara kolektif dan dianggap sebagai imbal balik untuk aset tak berwujud kolektif tersebut. Penilaian secara kolektif aset tak berwujud diperoleh dengan mengkonversi (mengkapitalisasi) kelebihan pendapatan atau imbal balik tersebut, dengan tingkat kapitalisasi yang relevan dan yang diperhitungkan untuk aset tak berwujud.

- b. Metode Penyesuaian Aset Bersih (*Adjusted Net Asset Method*), *Adjusted Book Value Method (ABVM)*, *Net Asset Valuation Method (NAVVM)*, dan *Assets Accumulation Method (AAM)*.

Metode ini didasarkan atas pendekatan neraca, berdasarkan metode ini nilai seluruh komponen aset dan hutang disesuaikan menurut nilai pasarnya, kecuali untuk kas dan setara kas karena dianggap telah menggambarkan nilai pasarnya. Aset lancar juga harus dinilai dengan menghitung nilai buku piutang usaha disesuaikan dengan mengurangi bagian yang diperkirakan tidak dapat tertagih oleh perusahaan. Aset tetap seperti tanah, bangunan, kendaraan dan mesin-mesin dinilai dengan mengaplikasikan metode penilaian properti. Demikian juga dengan aset tidak berwujud (*intangible assets*) juga harus dihitung dengan cara menganalisis nilai pasar aset tidak berwujud tersebut satu per satu.

Pendekatan aset biasanya digunakan untuk menilai perusahaan induk (*holding company*), *family limited partnership*, dan *small practices*. Apabila pendekatan aset digunakan untuk menilai *operating company* (baik perusahaan yang menjual produk maupun jasa) dengan asumsi perusahaan tetap berlangsung (*going concern*) kemungkinan akan mengalami undervaluasi. Hal ini karena semua aset dan liabilitas bisnis harus diidentifikasi dan dinilai secara terpisah (baik bersifat *tangible* maupun *intangible*). Namun, banyak *intangible asset* yang mungkin tidak muncul di neraca, sehingga hal ini merupakan salah satu alasan pendekatan aset sering tidak digunakan untuk menilai bisnis yang sedang berjalan, tetapi lebih pada bisnis berdasarkan likuidasi dimana nilai *intangible asset* kecil atau 0 (nol).

2.3.3 Pendekatan pasar (*market based approach*).

Menurut Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan Nomor: Kep-196/BL/2012 tentang Pedoman Penilaian dan Penyajian Laporan Penilaian Usaha di Pasar Modal, pendekatan pasar adalah pendekatan penilaian berdasarkan laporan keuangan historis obyek penilaian yang telah diaudit, dengan cara membandingkan obyek penilaian dengan obyek lain yang sebanding

dan sejenis serta telah memiliki harga jual. Terdapat 3 (tiga) metode yang digunakan dalam pendekatan pasar (*market based approach*), yaitu:

a) Metode Pembandingan Perusahaan Tercatat di Bursa Efek (*Guideline Publicly Traded Company Method*)

Metode ini dilakukan dengan cara mengaplikasikan *market multiple* perusahaan publik yang sejenis misal *price to earnings ratio* (Rasio P/E) dan kemudian menerapkan rasio tersebut kepada perusahaan yang dinilai. Penilaian dengan menggunakan metode ini hanya dapat menghasilkan indikasi nilai minoritas. Perusahaan yang dapat digunakan sebagai perusahaan pembandingan merupakan perusahaan yang tercatat di bursa efek dan sahamnya ditransaksikan selama 60 (enam puluh) hari bursa dalam jangka waktu 90 (sembilan puluh) hari bursa terakhir sebelum tanggal penilaian (*cut off date*). Perusahaan pembandingan yang digunakan wajib memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Industri, kegiatan usaha, produk, dan risiko usaha adalah sejenis;
2. Karakteristik pertumbuhan (*growth in sales and earnings*) dan struktur permodalan (*capital structure*) adalah sebanding
3. Kinerja keuangan historis selama 5 (lima) tahun terakhir adalah sebanding
4. Ukuran perusahaan (*total assets*) adalah sebanding); dan
5. Pangsa pasar (*market share*) adalah sebanding.

b) Metode Pembandingan Perusahaan Merger dan Akuisisi (*Guideline Merged and Acquired Company Method*)

Merupakan variasi dari metode pembandingan perusahaan terbuka, dimana pembandingan yang digunakan adalah transaksi saham mayoritas, umumnya merupakan kepemilikan mutlak, perusahaan pembandingan dapat bersifat terbuka maupun tertutup. Metode ini mengaplikasikan berbagai transaksi saham pengendali dengan variabel keuangan fundamental perusahaan yang dinilai. Indikasi nilai yang dihasilkan dari metode ini adalah indikasi nilai mayoritas. Perusahaan pembandingan yang digunakan wajib memenuhi kriteria sebagai berikut:

- 1) Dalam hal perusahaan pembandingan yang digunakan adalah perusahaan yang sahamnya tercatat di bursa efek, maka:

- a. Perusahaan yang digunakan sebagai pembanding wajib pernah melakukan transaksi merger atau akuisisi dalam jangka waktu tidak lebih dari 5 (lima) tahun sebelum tanggal penilaian;
 - b. Perusahaan yang digunakan sebagai pembanding wajib tercatat di bursa efek yang sama dengan perusahaan yang menjadi obyek penilaian;
 - c. Perusahaan yang digunakan sebagai pembanding wajib mempunyai bidang usaha yang sama;
 - d. Perusahaan yang digunakan sebagai pembanding wajib mempunyai kapitalisasi pasar (*market capitalization*) dan/atau struktur permodalan (*capital structure*) yang setara dengan perusahaan yang menjadi Obyek Penilaian; dan
 - e. Transaksi merger atau akuisisi yang pernah dilakukan merupakan suatu transaksi yang bersifat *arms-length* dan bukan transaksi antara pihak yang terafiliasi (*non-related parties transaction*) atau dalam satu pengendalian (*under common control transaction*).
- 2) Dalam hal perusahaan pembanding yang digunakan adalah perusahaan tertutup, maka:
- a. Perusahaan yang digunakan sebagai pembanding wajib pernah melakukan transaksi merger atau akuisisi dalam jangka waktu tidak lebih dari 3 (tiga) tahun sebelum tanggal penilaian (*cut off date*); dan
 - b. Nilai yang didapat berasal dari transaksi yang bersifat wajar (*arms-length transaction*) dan bukan transaksi antara pihak yang terafiliasi (*non-related parties transaction*) atau dalam satu pengendalian (*under common control transaction*).
- c) Metode Transaksi Sebelumnya (*Prior Transaction Method*).

Dalam hal penilai usaha tidak dapat menggunakan metode pembanding perusahaan tercatat di bursa efek (*guideline publicly traded company method*) dan metode pembanding perusahaan merger dan akuisisi (*guideline merged and acquired company method*), maka penilai usaha dapat menggunakan metode transaksi sebelumnya (*prior transactions method*) dengan persyaratan bahwa

transaksi yang digunakan sebagai pembanding wajib bersifat wajar (*arms-length transaction*).

Secara umum, kelebihan dari pendekatan pasar diantaranya cukup mudah untuk dimengerti bagi orang-orang diluar bisnis terkait; menggunakan data aktual (estimasi nilai didasarkan pada harga saham aktual atau harga transaksi, bukan estimasi berdasarkan asumsi atau penilaian); relatif mudah diterapkan (pendekatan pendapatan membutuhkan model matematika, sedangkan pendekatan pasar memperoleh estimasi nilai dari rasio keuangan yang relatif sederhana dan diambil dari perusahaan yang memiliki karakteristik yang sama); dan pendekatan pasar memperhitungkan semua aset dalam operasi bisnis baik *tangible asset* maupun *tangible asset*. Sedangkan kelemahan dari pendekatan pasar adalah tidak ada perusahaan yang benar-benar sebanding sehingga hal ini mungkin menjadi alasan terbesar mengapa pendekatan ini tidak digunakan dalam penilaian bisnis. Selain itu, sebagian besar asumsi penting disembunyikan dalam pendekatan pasar (contoh : *expected revenue* perusahaan) dan dalam pendekatan pasar kadang-kadang sulit untuk memasukkan karakteristik operasi yang unik dari perusahaan dalam nilai yang dihasilkannya (Hitchner, 2003).

2.4 Model keuangan

Model keuangan adalah representasi dari aktivitas operasi bisnis masa lalu, sekarang, dan masa depan perusahaan dalam ilmu akuntansi. Keuangan, yang secara luas dapat didefinisikan sebagai ilmu mengelola uang dan aset lainnya, didasarkan pada akuntansi keuangan. Model keuangan mengintegrasikan semua komponen dari operasi bisnis perusahaan ke dalam model kerja kegiatan keuangan yang direncanakan perusahaan untuk periode waktu tertentu. *Output* dari model keuangan adalah laporan laba (rugi), neraca, dan arus kas.

2.4.1 Laporan laba rugi

Laporan laba rugi adalah laporan yang mengukur keberhasilan dari operasional perusahaan selama jangka waktu yang ditentukan dengan menyajikan pendapatan beban yang menghasilkan laba atau rugi bersih perusahaan dalam jangka waktu tertentu.

Laba adalah peningkatan ekuitas (aset bersih) dari transaksi yang timbul dari waktu ke waktu atau insidental pada sebuah entitas, kecuali yang dihasilkan dari pendapatan atau investasi para pemilik.

Sedangkan rugi adalah Penurunan ekuitas (aset bersih) dari transaksi yang timbul dari waktu ke waktu atau insidental pada sebuah entitas kecuali yang dihasilkan dari Beban atau pembagian kepada para pemilik.

Urutan dalam Laporan laba rugi, yang pertama menunjukkan pendapatan kemudian diikuti oleh beban. Laporan tersebut akan menunjukkan pendapatan/(rugi) dari operasional kemudian ditambah dengan pendapatan dan keuntungan lainnya, yang pada akhirnya laporan tersebut menunjukkan laba bersih atau (rugi bersih).

2.4.2 Neraca

Laporan Posisi Keuangan yang juga disebut sebagai Neraca adalah aset, kewajiban / liabilitas, dan ekuitas pemegang saham dari perusahaan, pada suatu tanggal tertentu. Komponen - komponen neraca dapat dibagi menjadi 3 bagian umum sebagai berikut:

1. Aset

Aset adalah sumber daya yang dimiliki yang memberikan manfaat ekonomi di masa depan, diharapkan akan diperoleh Manfaat ekonomi masa depan yang terwujud dalam aset adalah potensi dari aset tersebut untuk memberikan sumbangan baik langsung maupun tidak langsung terhadap aliran kas dan setara kas pada entitas. Aset diklasifikasikan ada dua yaitu

- a. Aset lancar, merupakan jenis aktiva yang paling *liquid*. Maksudnya, aset tersebut paling cepat dan mudah untuk dikonversi menjadi uang tunai. Aset lancar memiliki siklus atau perputaran dan manfaat yang singkat. Umumnya, jangka waktu perputaran aset lancar selama 1 tahun atau dalam satu siklus norma perusahaan. Karena perputarannya yang cepat, manfaat dari aktiva lancar juga cepat habis, tetapi setelah habis akan digantikan dengan aset atau aktiva lainnya. Keadaan tersebut terus dilakukan sampai dengan akhir periode. Contoh dari aset lancar seperti kas, piutang usaha, wesel tagih, persediaan,

perlengkapan, investasi jangka pendek, beban dibayar di muka dan penghasilan yang masih akan diterima.

b. Aset tidak lancar, merupakan aset yang memiliki siklus dan masa manfaat lebih dari satu tahun. Aset tidak lancar dibagi menjadi 3 bagian yaitu.

1) Aset Tetap

Aset tetap atau aktiva berwujud adalah aset yang memiliki wujud atau bentuk secara fisik. Aset tetap dimanfaatkan dan digunakan oleh perusahaan untuk kegiatan produksi barang atau jasa. Sehingga tujuan memiliki aktiva tetap adalah bukan untuk dijual kembali tetapi digunakan dalam operasional perusahaan. Aset tetap dapat dijual oleh perusahaan jika masa atau umur manfaat dari aset tersebut sudah habis, rusak, atau karena ada masalah lain. Contoh aktiva yang masuk dalam jenis aset tetap adalah tanah, bangunan, gedung, mesin, kendaraan, dan lainnya.

2) Aset Tidak Berwujud

Selain aset tetap, aset tidak berwujud juga digolongkan dalam kategori aset tidak lancar. Aset tidak berwujud merupakan aktiva yang tidak nampak /atau tidak terlihat secara fisik tetapi memiliki nilai dan manfaat bagi perusahaan. Adapun contoh dari aset tidak berwujud adalah goodwill, hak paten, hak cipta, hak guna bangunan, hak sewa, dan sebagainya.

3) Investasi Jangka Panjang

Investasi merupakan suatu aset yang difungsikan dengan tujuan untuk mendapatkan pertumbuhan kekayaan. Investasi jangka panjang yang dimaksud meliputi semua investasi jangka panjang yang dilakukan oleh perusahaan baik di masa sebelumnya atau masa sekarang. Sebagai contoh: perusahaan Maju Jaya melakukan investasi di perusahaan Sejahtera Bersama, maka perusahaan Maju Jaya harus mencatat aset berupa investasi tersebut dalam laporan neracanya.

2. Kewajiban

Kewajiban adalah pengorbanan manfaat ekonomi di masa depan yang timbul karena kewajiban saat ini pada perusahaan tertentu untuk pemindahtoran aset atau menyerahkan jasa kepada perusahaan lain di masa depan sebagai akibat dari transaksi atau kejadian di masa lalu. Singkatnya, kewajiban adalah tuntutan terhadap aset, yaitu Utang dan Kewajiban yang terjadi. Kewajiban diklasifikasikan sebagai jangka pendek dan jangka panjang. Kewajiban jangka pendek adalah Utang yang dibayarkan perusahaan dalam satu tahun atau dalam siklus operasi, mana yang lebih lama.

3. Ekuitas

Pengertian ekuitas adalah besarnya hak residual atau kepentingan pemilik entitas terhadap aset entitas tersebut setelah dikurangi semua kewajiban dalam neraca. Arti ekuitas dapat juga didefinisikan sebagai modal atau kekayaan suatu entitas, yaitu selisih jumlah aktiva (aset) dikurangi dengan pasiva (kewajiban). Jadi, pada prinsipnya ekuitas adalah kekayaan bersih yang berasal dari investasi pemilik dan juga dari hasil kegiatan usaha perusahaannya.

2.4.3 *Free Cash Flow (FCF)*

Free cash flow dari sebuah perusahaan merepresentasikan jumlah uang kas yang tersedia untuk para investor, baik itu yang menyediakan hutang (kreditur) maupun modal (pemilik) setelah perusahaan melunasi semua kebutuhan operasionalnya dan membayarkan semua net investments untuk aset-aset tetap dan aset-aset berjalan (Gitman & Zutter, 2012). Sebuah aliran kas bersih akan merepresentasikan nilai keseluruhan dari sebuah aliran dana perusahaan karena kas bersih merupakan sebuah dana yang dapat dialokasikan untuk berbagai kepentingan dan sudah dikurangi dengan beban-beban yang harus dibayarkan perusahaan pada periode yang sama. Selain itu aliran kas bersih juga mengakui sepenuhnya konsep nilai waktu dari uang, dan pada saat yang bersamaan teknik ini menetapkan jumlah perolehan kembali seluruh investasinya. *Free cash flow* tidak memperhitungkan pengeluaran yang bersifat non-tunai dalam laporan laba rugi, namun memperhitungkan pengeluaran untuk peralatan dan aset serta perubahan pada

modal kerja (*working capital*). Berikut merupakan model matematis perhitungan *free cash flow* (Gunarta, 2017):

$$FCF = EAT + \text{depresiasi} + \text{bunga} \times (1 - \text{pajak}) - (\text{investasi modal kerja} + \text{investasi aset tetap dan aset lain}) \quad (2.12)$$

2.4.4 *Net present value (NPV)*

Net present value adalah jumlah ekuivalen bersih pada saat ini yang menggambarkan perbedaan antara pengeluaran ekuivalen dan pemasukan ekuivalen dari sebuah kas investasi berdasarkan tingkat bunga yang terpilih (Thuesen & Fabrycky, 2011). Berikut merupakan model matematis perhitungan NPV:

$$PW(i^*) = \sum_{t=0}^n F_t(1 + i^*)^{-t} \quad (2.12)$$

dimana,

PW = *present worth*

F_t = *cash flow* pada periode ke t

i = tingkat pengembalian yang dibutuhkan ($0 \leq i \leq \infty$)

t = periode investasi

2.4.5 *Internal rate of return (IRR)*

Internal Rate of Return (IRR) adalah tingkat bunga yang menyebabkan penerimaan setara dengan arus kas untuk menyamai penyaluran setara dengan arus kas (Thuesen & Fabricky, 2011). Tingkat imbal hasil internal (*internal rate of return* – IRR) adalah biaya modal/suku bunga/tingkat imbal hasil yang dibutuhkan yang dapat menjadikan NPV sama dengan nol. Besarnya biaya modal/suku bunga/tingkat imbal hasil yang dibutuhkan yang menjadikan NPV sama dengan nol tersebut menggambarkan besarnya IRR dari suatu usulan investasi. Metode ini juga memperhitungkan nilai waktu dari uang sehingga arus kas yang digunakan telah didiskontokan atas dasar biaya modal/suku bunga/tingkat imbal hasil yang dibutuhkan. Rumusnya adalah sebagai berikut.

$$0 = PW(i^*) = \sum_{t=0}^n F_t(1 + i^*)^{-t} \quad (2.13)$$

dimana,

PW = *present worth*

F_t = *Cash flow* pada periode ke t

i = tingkat pengembalian yang dibutuhkan

t = periode investasi

2.4.6 *Capital asset pricing model (CAPM)*

Capital Asset Pricing Model (CAPM) adalah metode yang digunakan untuk menghitung biaya modal ekuitas atau *cost of equity* (Gunarta, 2018). CAPM menggambarkan hubungan antara risiko dengan tingkat pengembalian yang diharapkan oleh investor untuk berinvestasi dalam ekuitas perusahaan. CAPM relevan dengan penilaian usaha karena bisnis dan kepentingan bisnis merupakan bagian dari kesempatan investasi yang tersedia di dalam pasar modal. Berikut merupakan model matematis perhitungan CAPM:

$$k_e = R_f + \beta_i(ER_m - R_f) \quad (2.14)$$

dimana,

k_e = biaya modal ekuitas (*expected return of investment*)

R_f = *risk-free rate*

β_i = *beta of the investement*

ER_m = *expected return of market*

$(ER_m - R_f)$ = *market risk premium*

CAPM merupakan model untuk menentukan harga suatu aset. Dalam suatu investasi semakin besar nilai suatu investasi semakin besar pula tingkat keuntungan yang diminta oleh pemodal sehingga perlu ada tafsiran risiko atau disebut beta (β) dalam investasi tersebut. Data beta yang dipublikasikan dari saham publik yang diperdagangkan mencerminkan struktur kapital perusahaan sebenarnya

dari setiap perusahaan. Beta semacam itu disebut sebagai *beta levered* yang mencerminkan leverage finansial sesungguhnya dalam kapital perusahaan. Bila leverage perusahaan yang akan berbeda sekali dengan leverage perusahaan yang dipilih menjadi pedoman dan dianalisis, maka menurut teori CAPM dimungkinkan untuk melakukan penyesuaian beta untuk digunakan dalam estimasi tingkat pengembalian ekuitas (Prawoto,2004). Berikut merupakan formula untuk melakukan unlevering beta :

$$Unlevered\ beta = \frac{Current\ beta}{1 + (1 - tax\ rate)(Average\ Debt/Equity)} \quad (2.16)$$

2.4.7 Weighted average cost of capital (WACC)

Weighted average cost of capital (WACC) atau biaya modal rata-rata tertimbang adalah rata-rata biaya seluruh sumber modal perusahaan, termasuk didalamnya saham biasa (*common stock*), saham preferen (*preferred stock*), obligasi, dan utang jangka panjang lainnya. Perhitungan biaya seluruh sumber modal tersebut ditimbang secara proporsional, sehingga dapat ditentukan tingkat pengembalian rata-rata yang harus dibayar oleh perusahaan kepada pemegang saham dan kreditor. Berikut merupakan model matematis untuk menghitung WACC:

$$WACC = \{W_d \times (I \times [1 - T])\} + (W_e \times k_e) \quad (2.17)$$

dimana,

WACC = biaya modal rata-rata tertimbang

W_d = bobot hutang dalam struktur kapital

I = tingkat bunga hutang dalam struktur kapital

T = tarif pajak perusahaan

W_e = bobot ekuitas dalam struktur kapital

k_e = biaya modal ekuitas

2.5 Analisa sensitivitas

Analisis sensitivitas digunakan untuk mengetahui seberapa besar rentang besar nilai variabel terkait berubah jika variabel yang lain juga ikut diubah. Tujuan

dari analisis sensitivitas dalam siklus analisis keputusan adalah memberikan panduan untuk pengembangan dan interpretasi model keputusan yang diperlukan. Analisis sensitivitas memainkan utama dalam menyusun dan menganalisis model keputusan dan sering memberikan pandangan kepada pembuat keputusan. Secara konseptual, analisis sensitivitas dilakukan dengan memvariasikan nilai input sehingga dapat ditentukan dampak masing-masing variabel input terhadap model. Tidak ada prosedur analisis sensitivitas “optimal” karena membangun model adalah sebuah seni. Terdapat dua pendekatan untuk melakukan analisis sensitivitas, yaitu *one-way sensitivity analysis* dan *multiway sensitivity analysis*.

One-way sensitivity analysis merupakan bentuk paling sederhana dari analisis sensitivitas yaitu memvariasikan satu nilai dalam model dan memeriksa dampak perubahan terhadap hasil model. Metode ini memungkinkan pembuat keputusan untuk menilai dampak yang akan terjadi pada parameter tertentu pada kesimpulan model. Untuk setiap perubahan parameter, peneliti dapat mencatat dampak persentase pada *outcome* model yang dapat ditunjukkan dalam bentuk tornado diagram. Namun, terkadang perlu untuk memeriksa hubungan dua atau lebih parameter yang berbeda secara bersamaan atau disebut dengan *multiway sensitivity analysis*. Penerapan metode ini pada umumnya menggunakan 2 (dua) parameter (*two-way sensitivity*) atau lebih yang akan menunjukkan hasil untuk setiap kombinasi nilai yang potensial untuk rentang yang diberikan. Jumlah parameter yang semakin banyak menyebabkan analisis sensitivitas menjadi semakin sulit dan kompleks.

2.6 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu yang dijadikan bahan referensi dalam penelitian ini adalah penelitian yang dilakukan Lydia Ribca Anna Pangow pada tahun 2009 dalam penelitiannya yang berjudul Analisis Nilai akuisisi Bank Sinar Harapan Bali menggunakan metode *Dividend Discount Model (DDM)* mempunyai tujuan menganalisis nilai akuisisi Bank Sinar Harapan Bali dengan menggunakan metode *Dividend Discount Model (DDM)*, menyimpulkan bahwa dalam skema akuisisi dilakukan akuisisi sebesar 50% saham berdasarkan perhitungan menggunakan metode *Dividend Discount Model (DDM)*.

Penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh Stefan Wndt pada tahun 2018, dengan judul *Valuation of private firm in the Icelandic tourism sector (The case of an Icelandic hotel group)*, dilakukan penilaian usaha pada perusahaan tertutup (*Private firm*) menggunakan metode *Free Cash flow Valuation to Firm (FCFF)*. Dan dalam skema penggabungan usaha dilakukan uji sensitivitas, sehingga mengetahui nilai wajar perusahaan dalam kondisi tidak terduga

Penelitian yang dilakukan Athansios A Pillis, Theo E Notteboom & Peter w De Langen pada 2008 dengan judul *Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry* melakukan penelitian di jasa pelabuhan terminal petikemas dengan tujuan menganalisa strategi yang diperlukan dalam konsensi untuk operasional terminal peti kemas di pelabuhan, serta menilai persaingan pasar memberikan kesimpulan dalam melakukan konsensi pengelolaan terminal petikemas diperlukan finansial model untuk mengetahui durasi waktu konsesnsi.

Selanjutnya, penelitian yang dilakukan oleh Nguyen Tuan Viet pada tahun 2015 dengan judul *Business Valuation and pricing in merger and acqution*, memiliki tujuan penelitian membangun model keuangan yang efektif dan dapat beradaptasi dengan perubahan asumsi yang sering terjadi selama proses merger dan akuisisi menggunakan metode penilaian menggunakan *discounted cash flow (DCF)* dalam skema penggabungan usaha dilakukan uji sensitivitas untuk menentukan skema merger dan akuisisi.

A Zaenal Abidin pada tahun 2015 melakukan penelitian pada industri telekomunikasi berjudul analisis saham PT Indosat Tbk Terkait rencana *Buy Back* Pemerintah, dalam penelitiannya menggunakan metode penilaian usaha *free cash flow to equity (FCFE)* dalam menentukan skema besaran buy back sebesar 36,71% atau 65% saham PT Indosat.

Jose Diogo Leal Carmelino pada tahun 2015, penelitiannya berjudul *Mergers & Acquisitions Blackberry's Acquisitions by Samsung* pada perusahaan terbuka memiliki tujuan penelitian untuk menganalisa rencana akuisisi Blackberry oleh Samsung, dalam tahapan merger dan akuisisi dilakukan pembangunan model keuangan untuk melakukan penilaian metode *discounted cash flow (DCF)*,

sehingga diperoleh nilai sinergi penggabungan usaha antara blackberry dan samsung.

Thomas Pawlik, Lars Stemmler, Alfred J. Baird & Manfred Helch pada tahun 2011 dalam penelitiannya yang berjudul *The value of container terminal investment to ocean carrier strategy*, melakukan analisa strategi divestasi jangka pendek lebih efektif dari strategi jangka panjang dengan merger dan akuisisi dalam terminal peti kemas menggunakan *economic value added (EVA)*, sehingga mengetahui nilai positif perusahaan.

Berikut penjelasan mengenai gap penelitian dan posisi penelitian terhadap penelitian terdahulu serta persamaan dan perbedaan terhadap penelitian terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian terdahulu

No.	Penulis	Judul	Metode	Tujuan	Penyelesaian
1	Lydia Ribca Anna Pangow (2009)	Analisis Nilai akuisisi Bank Sinar Harapan Bali menggunakan metode Devidend Discount Model (DDM)	<i>Dividend Discount Model (DDM)</i>	Analisis nilai akuisisi Bank Sinar Harapan Bali dengan menggunakan metode Dividend Discount Model (DDM)	Skema akuisisi sebesar 50% saham berdasarkan perhitungan menggunakan metode Dividend Discount Model (DDM)
2	Nguyen Tuan Viet (2015)	<i>Business Valuation and pricing in merger and acqution context</i>	<i>Discounted Cash flow (DCF)</i>	Mnegetahui nilai perusahaan	Penentuan nilai wajar perusahaan
3	Stefan Wendt (2018)	<i>Valuation of prifate firm in the Icelandic tourism sector (The case of an Icelandic hotel group)</i>	<i>Free Cash flow Valuation to Firm (FCFF)</i>	Mnegetahui nilai perusahaan	Penentuan nilai wajar perusahaan
4	Athansios A Pillis, Theo E Notteboom & Peter w De Langen (2008)	<i>Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry</i>	<i>(market based approach)</i>	Analisa strategi yang diperlukan dalam konsensi untuk operasional terminal peti kemas di pelabuhan, serta menilai persaingan pasar	Menggunakn strategi skema konsensi dalam operasional terminal peti kemas
5	A Zaenal Abidin (2015)	Analisis saham PT Indosat Tbk Terkait rencana Buy Back Pemerintah	<i>Free Cash flow to Equity (FCFE)</i>	Analisa nilai akuisisi terkait rencana buy back saham PT Indosat	Analisa nilai akuisisi saham, menjadi patokan untuk

				Tbk oleh Pemerintah Republik Indonesia	menentukan harga buy back 36,71% atau 65% saham PT Indosat
6	Jose Diogo Leal Carmelino (2015)	<i>Mergers & Acquisitions Blackberry's Acquisitions by Samsung</i>	<i>Discounted Cash Flow (DCF)</i>	Analisa rencana akuisisi Blackberry oleh Samsung, sehingga memperoleh kesepakatan harga dalam merger dan akuisisi	Analisa nilai perusahaan dengan kombinasi nilai sinergi antara dua perusahaan dan tanpa nilai sinergi.
7	Thomas Pawlik, Lars Stemmler, Alfred J. Baird & Manfred Helch (2011)	<i>The value of container terminal investment to ocean carrier strategy</i>	<i>Economic Value Added</i>	Analisa strategi divestasi jangka pendek lebih efektif dari strategi jangka panjang dengan merger dan akuisisi dalam terminal peti kemas	Dilakukan pembuatan model keuangan untuk mengetahui nilai wajar perusahaan
8	Yaumal Agit Wedana (2020)	Penentuan penilaian usaha jasa pelabuhan terminal peti kemas menggunakan pendekatan income	<i>Discounted Cash Flow (DCF)</i>	Menentukan nilai wajar akuisisi	Proyeksi model keuangan yang telah dibuat untuk menentukan free cash flow. Nilai yang didapatkan kemudian akan memberikan gambaran kepada pembuat keputusan terkait akuisisi.

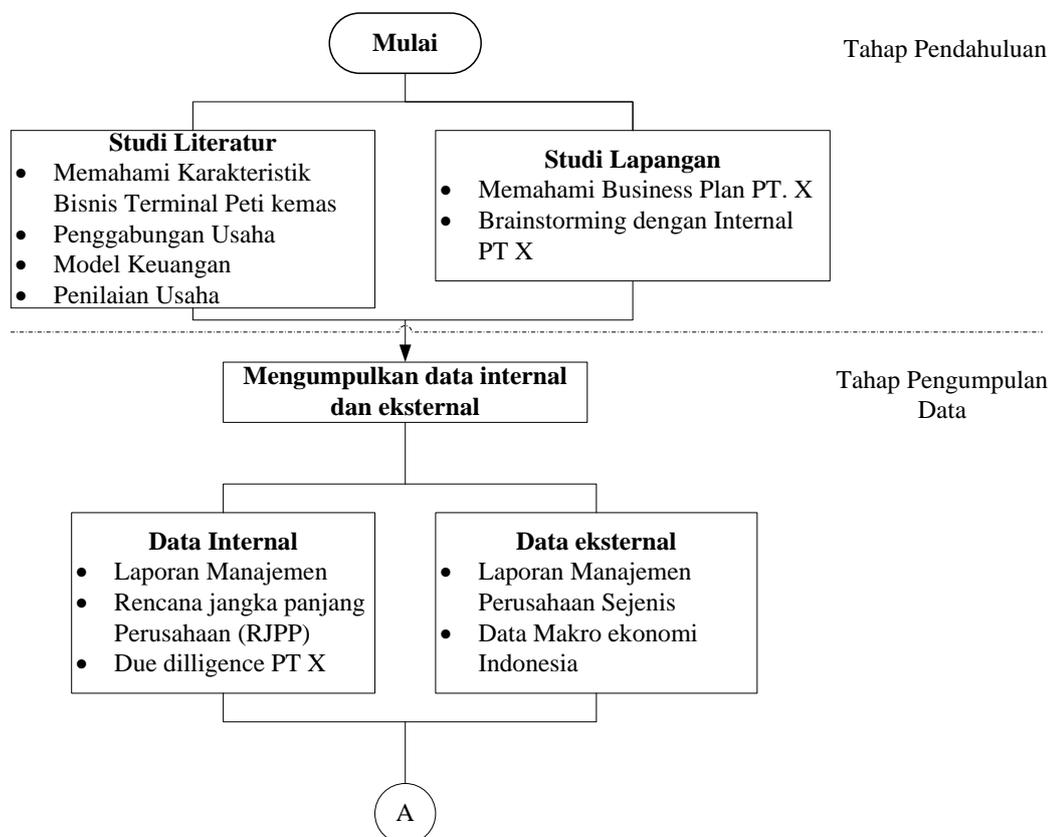
BAB 3

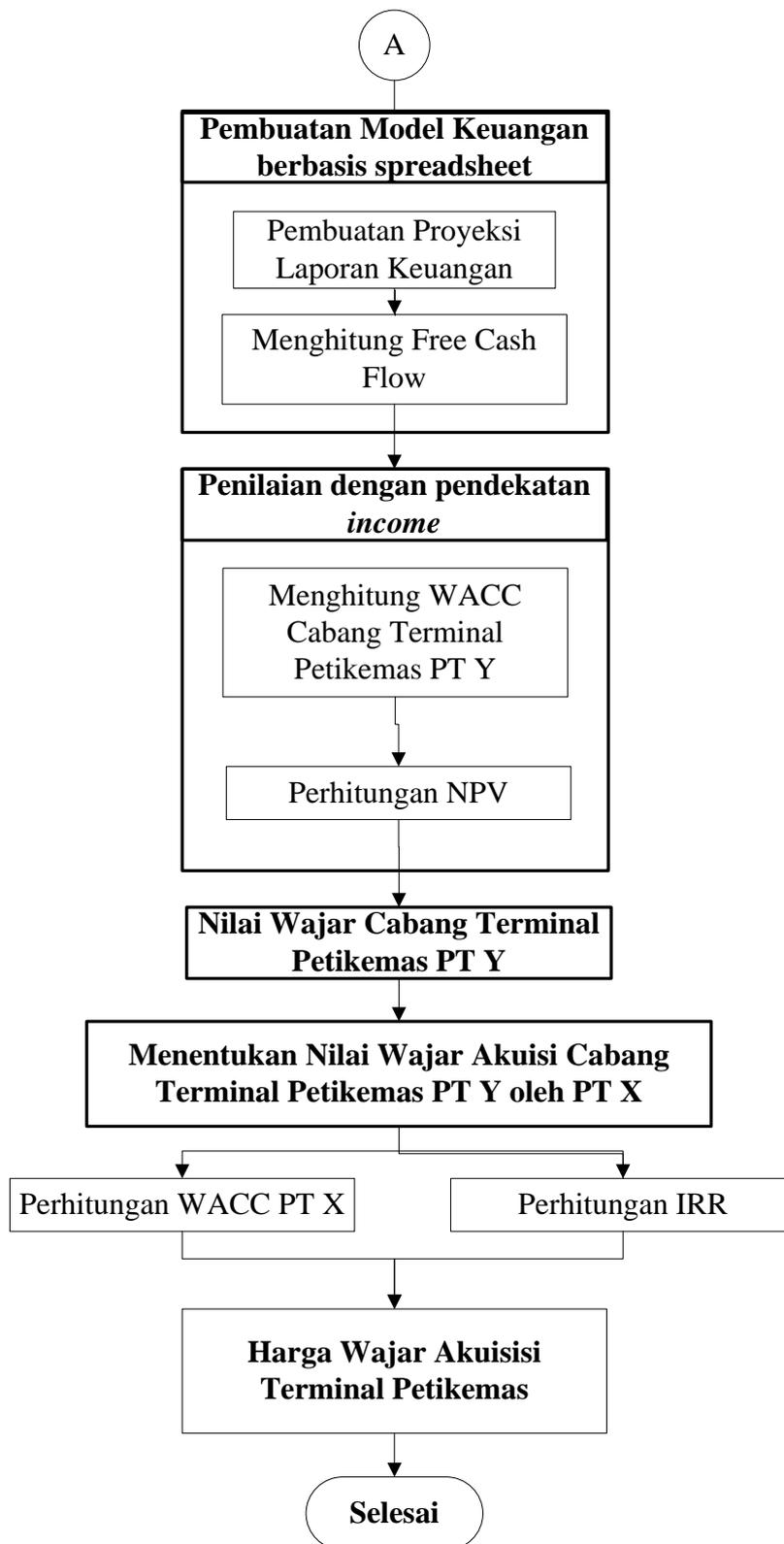
METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini telah diberikan gambaran kerangka berpikir dalam pelaksanaan penelitian ini yang terdiri dari beberapa tahapan yang saling berurutan. Adanya kerangka berpikir bertujuan agar tahapan dalam mengerjakan penelitian lebih terstruktur dan terarah dalam menjawab rumusan masalah.

3.1 Diagram alir penelitian

Penelitian ini dilakukan dalam beberapa tahap yang dapat dilihat pada Gambar 3.1. Penelitian dimulai dengan melakukan tahap pendahuluan yaitu studi pustaka dan studi lapangan, tahap pengembangan model, tahap pengerjaan model, tahap pembahasan dan analisis, tahap kesimpulan saran.





Gambar 3 1 Diagram Alir Penelitian

3.2 Tahapan pendahuluan

Tahap pendahuluan terdiri dari studi literatur dan studi lapangan. Dalam rangka menentukan skema penggabungan usaha dari akuisisi tersebut, beberapa metode dan teori diterapkan dalam rangka mendukung penelitian. Studi literatur yang dilakukan antara lain mengenai penyelenggaraan kegiatan jasa kepelabuhanan, terminal peti kemas, pengertian dan ketentuan penggabungan usaha, akuisisi, konsep nilai dan penilaian usaha, penilaian usaha menggunakan pendekatan *income*, dan model keuangan. Studi lapangan dilakukan berdasarkan *business plan* perusahaan, laporan *due diligent* terkait rencana akuisisi unit usaha jasa terminal petikemas perusahaan PT Y, dan wawancara dengan pihak perusahaan.

3.3 Tahapan pengumpulan data

Pada tahap ini menjelaskan mengenai data yang dibutuhkan dalam rangka mendapatkan nilai usaha dari kegiatan akuisisi usaha tersebut. Data yang dibutuhkan diantaranya adalah laporan *due diligent*, laporan manajemen historis cabang terminal petikemas perusahaan PT Y dan PT X, rencana jangka panjang perusahaan PT X, data makro ekonomi Indonesia, dan struktur pendapatan dan biaya usaha cabang terminal petikemas PT Y dan PT X. Dalam penelitian ini bertujuan untuk menentukan kemampuan PT X dalam rencana akuisisi cabang terminal petikemas PT Y. Data yang diperoleh dari laporan *due diligence* akan memberikan informasi mengenai kondisi dari unit usaha jasa terminal petikemas perusahaan PT Y dan PT X terkait penentuan nilai maupun pemilihan keputusan dalam rangkai rencana strategis perusahaan. Laporan keuangan historis cabang terminal petikemas PT Y dan PT X dibutuhkan untuk membuat model keuangan seperti laporan laba rugi, laporan arus kas, dan *balance sheet*. Data makro ekonomi Indonesia dibutuhkan untuk melakukan justifikasi dan penentuan asumsi saat melakukan penelitian seperti indeks harga saham gabungan (IHSG), data suku bunga bebas risiko.

3.4 Tahapan pengolahan data

Setelah memperoleh data-data yang diperlukan dalam penelitian, langkah selanjutnya adalah pengolahan data yang terdiri dari dua langkah yaitu menentukan nilai cabang terminal petikemas PT Y, selanjutnya melakukan analisis kelayakan finansial rencana akuisisi dengan menentukan harga beli maksimal akuisisi PT X. Dalam penelitian ini menggunakan pendekatan pendapatan (*income based approach*).

Tahap pertama dari penelitian ini adalah melakukan Penilaian dengan pendekatan pendapatan akan digunakan metode *discounted cash flow (DCF)*. Metode ini berdasar pada perhitungan pendapatan mendatang (*future return*) dari perusahaan. Hal pertama yang dilakukan sebelum melakukan penilaian adalah menghitung biaya modal yang digunakan dengan *weighted average cost of capital (WACC)* yang berfungsi sebagai diskon faktor. Perhitungan WACC menggunakan formula (2.7). Setelah itu dibuatlah model keuangan sebagai gambaran proyeksi nilai dari usaha yang akan diperoleh di masa mendatang. Dari model tersebut akan diperoleh *free cash flow* yang merupakan gambaran arus kas bebas yang akan diperoleh dari unit usaha jasa terminal petikemas perusahaan PT Y. Nilai dari unit usaha jasa terminal petikemas perusahaan PT Y digambarkan dari *net present value (NPV)* yang merupakan hasil diskonto arus kas bebas dengan diskon faktor yang diperoleh. Persamaan untuk menghitung *Net present value (NPV)* menggunakan formula (2.12).

Tahap kedua penelitian ini selanjutnya melakukan analisis kelayakan finansial PT X dalam rencana akuisisi. Langkah pertama dalam analisis kelayakan finansial adalah menentukan biaya modal yang diperlukan untuk akuisisi dan bagaimana struktur modal yang akan dipergunakan dalam proses akuisisi dilakukan oleh PT X. Hal ini dipergunakan sebagai dasar untuk menghitung nilai WACC dari PT X. Setelah menentukan WACC dari PT X, maka selanjutnya adalah membuat *free cash flow* untuk analisis kelayakan finansial yang terdiri dari *inflow* (*inflow* dari PT X) dan *outflow* (dana yang dikeluarkan untuk akuisisi cabang terminal petikemas PT Y) Langkah selanjutnya adalah menentukan nilai NPV dan IRR (*Internal Rate of Return*) dari *free cash flow* tersebut. Langkah ketiga, untuk menentukan harga beli maksimal, maka dilakukan analisis sensitivitas. Apabila

nilai $NPV \geq 0$ dan $IRR \geq WACC$ maka besar biaya akuisisi cabang terminal petikemas PT Y dapat dikatakan dapat memberikan tingkat pengembalian yang positif. Hasil analisis sensitivitas adalah harga maksimal yang dapat dilakukan oleh PT X untuk mengakuisisi cabang terminal petikemas PT Y.

3.5 Tahap analisa dan pembahasan

Pada tahap ini akan dilakukan analisis dan pembahasan mengenai hasil yang didapatkan dari tahap sebelumnya. Analisis yang dilakukan sesuai dengan tujuan dari penelitian yaitu untuk menentukan kemampuan PT X dalam rencana akuisisi cabang terminal petikemas PT Y. Harga beli maksimal dari akuisisi Pelabuhan Cabang Semarang oleh PT X dengan cara melakukan uji sensitivitas terhadap parameter-parameter yang dapat mempengaruhi kemampuan PT X dalam penentuan harga beli maksimal dalam rencana akuisisi serta memberikan gambaran kepada PT X dalam menentukan harga beli maksimal sesuai dengan kondisi keuangan dari PT X.

3.6 Kesimpulan dan saran

Pada Tahap ini merupakan tahapan paling terakhir dalam penelitian. Kesimpulan yang dibuat oleh penulis merupakan jawaban dari tujuan dan rumusan masalah penelitian, yaitu berapa cabang terminal petikemas PT Y dan berapa nilai investasi maksimal untuk mengakuisisi cabang terminal petikemas PT Y. Selain itu penulis juga memberikan saran yang berkaitan dengan hasil penelitian..

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB 4

PENGUMPULAN DATA DAN PENGOLAHAN DATA

4.1 Pengumpulan Data

Pada sub bab pengumpulan data berisi data-data yang akan digunakan dalam penelitian ini. Data tersebut meliputi kondisi makroekonomi Indonesia, gambaran umum unit terminal petikemas dan data-data terkait perhitungan penilaian usaha dan penentuan harga wajar akuisisi.

4.1.1 Kondisi Makro Ekonomi Indonesia

Data-data makro ekonomi Indonesia sangat penting untuk menjadi dasar penentuan asumsi dalam penilaian. Data makro ekonomi tersebut meliputi pertumbuhan ekonomi, investasi bebas risiko, IHSG (Indeks Harga Saham Gabungan), tingkat inflasi dan suku bunga BI, dan proyeksi sektor pelabuhan di Indonesia.

a. Inflasi

Dalam ilmu ekonomi, Inflasi merupakan suatu proses meningkatnya harga barang-barang secara umum dan terus menerus dalam waktu tertentu, sehingga menimbulkan penurunan nilai mata uang yang berlaku di masyarakat. Inflasi adalah kenaikan harga barang dan jasa dalam kurun waktu tertentu secara serentak di berbagai tempat secara berkelanjutan. Pengendalian inflasi penting untuk dilakukan agar tetap menjaga stabilitas harga yang diharapkan. Ada beberapa cara yang dilakukan untuk menghitung inflasi, yaitu :

1. Menggunakan Indeks Harga Konsumen (IHK) atau consumer price index. Cara ini mengukur harga rata-rata dari barang yang dibeli oleh konsumen.
2. Deflator PDB yaitu dengan cara menghitung besarnya perubahan harga dari semua barang baru, barang produksi lokal, barang jadi dan jasa.

3. Indeks harga produsen yaitu indeks yang mengukur harga rata-rata dari barang-barang yang dibutuhkan produsen untuk melakukan produksi.
4. Indeks harga komoditas yaitu indeks yang mengukur harga dari barang-barang tertentu.
5. Indeks biaya hidup adalah index yang mengukur biaya hidup masyarakat atau disebut juga cost living index.

Indeks Harga Konsumen (IHK) adalah Indeks yang menghitung rata-rata perubahan harga dari suatu paket barang dan jasa yang dikonsumsi oleh rumah tangga dalam kurun waktu tertentu. IHK merupakan indikator yang digunakan untuk mengukur tingkat inflasi. Perubahan IHK dari waktu ke waktu menggambarkan tingkat kenaikan (inflasi) atau tingkat penurunan (deflasi) dari barang dan jasa. Di Indonesia, lembaga yang melakukan pengumpulan data dan penghitungan data IHK adalah Badan Pusat Statistik (BPS). Data dari BPS tersebut kemudian digunakan oleh lembaga-lembaga lainnya untuk menghitung inflasi. Tabel 4.1 merupakan data historis Indeks Harga Konsumen dan tingkat inflasi dari tahun 2015 hingga tahun 2018. Selanjutnya berdasarkan data inflasi dari tahun 2015-2018 akan digunakan untuk melakukan estimasi terhadap tingkat inflasi untuk tahun 2019 hingga tahun 2030 yang akan digunakan dalam penelitian.

Tabel 4 1 Data Indeks Harga Konsumen dan Inflasi

Bulan	2015		2016		2017		2018	
	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi
Januari	118.71	-0.24	123.62	0.51	127.94	0.97	132.10	0.62
Februari	118.28	-0.36	123.51	-0.09	128.24	0.23	132.32	0.17
Maret	118.48	0.17	123.75	0.19	128.22	-0.02	132.58	0.20
April	118.91	0.36	123.19	-0.45	128.33	0.09	132.71	0.10
Mei	119.50	0.50	123.48	0.24	128.83	0.39	132.99	0.21
Juni	120.14	0.54	124.29	0.66	129.72	0.69	133.77	0.59

Bulan	2015		2016		2017		2018	
	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi
Juli	121.26	0.93	125.15	0.69	130.00	0.22	134.14	0.28
Agustus	121.73	0.39	125.13	-0.02	129.91	-0.07	134.07	-0.05
September	121.67	-0.05	125.41	0.22	130.08	0.13	133.83	-0.18
Oktober	121.57	-0.08	125.59	0.14	130.09	0.01	134.2	0.28
November	121.82	0.21	126.18	0.47	130.35	0.20	134.56	0.27
Desember	122.99	0.96	126.71	0.42	131.28	0.71	135.39	0.62
Tingkat Inflasi		3.32%		2.99%		3.55%		3.13%

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2019

Estimasi inflasi untuk tahun 2019 hingga tahun 2024 dilakukan dengan menggunakan data Indeks Harga Konsumen (IHK). IHK merupakan salah satu indikator ekonomi yang sering digunakan untuk mengukur tingkat inflasi suatu negara. Untuk melakukan estimasi inflasi tahun 2019-2024, langkah pertama dilakukan perhitungan persentase kenaikan/penurunan IHK tiap bulan dari data historis IHK tahun 2015-2018. Selanjutnya dilakukan *fitting distribution* untuk menentukan bentuk distribusi seperti terlihat pada Gambar 4.1. Menggunakan hasil distribusi yang dipilih kemudian dilakukan *forecasting* kenaikan/penurunan IHK tiap bulan dalam satu tahun sehingga dapat dilakukan perhitungan estimasi nilai inflasi tiap tahun yang ditampilkan pada Tabel 4.3. Berikut merupakan hasil estimasi inflasi untuk periode 2019-2024 disajikan pada Tabel 4.2. Hasil perhitungan estimasi inflasi tahun 2019-2024 akan dipergunakan untuk estimasi kenaikan biaya operasi unit terminal peti kemas.

Tabel 4 2 Data Proyeksi Indeks Harga Konsumen dan Inflasi

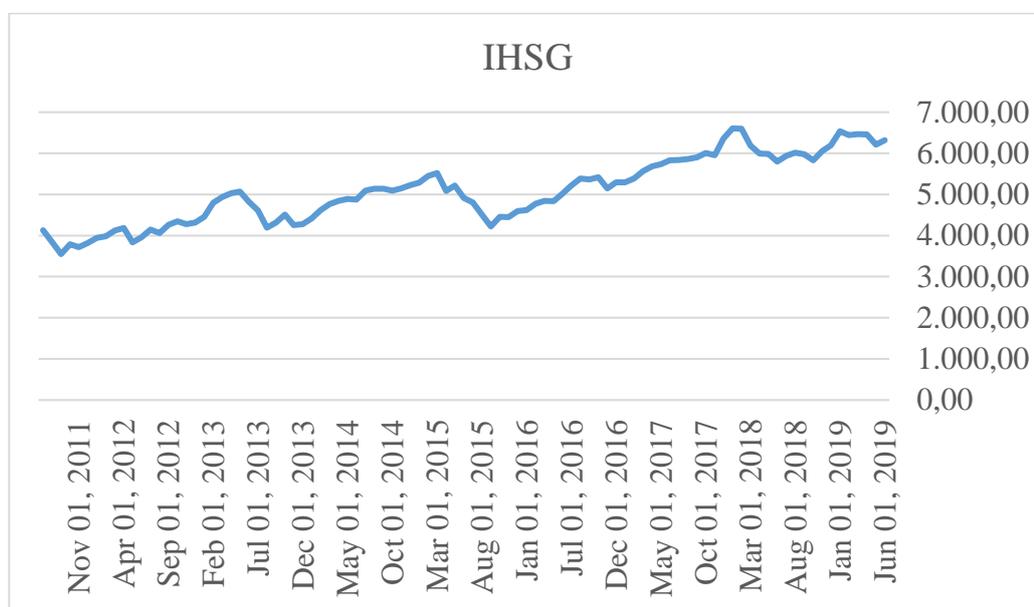
Bulan	2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi	IHK	Inflasi
Januari	135,83	0,32	139,3751	-0,002265	144,0078	0,5715089	146,7679	-0,306355	152,5593	0,2837087	156,89571	0,1275229
Februari	135,72	-0,08	139,4384	0,0453892	143,7797	-0,158388	147,1219	0,2411762	152,4166	-0,093549	157,63822	0,4732463
Maret	135,87	0,11	139,666	0,1632307	145,091	0,9119935	147,853	0,4969057	152,9902	0,3763165	157,84605	0,1318389
April	136,47	0,44	139,4453	-0,158064	145,9337	0,5807914	148,5902	0,4986604	153,1049	0,0749568	158,08111	0,1489226
Mei	137,4	0,68	140,0886	0,4613677	146,6857	0,5153178	149,7707	0,7944483	153,3687	0,1722998	159,12243	0,6587233
Juni	136,8946	-0,37	140,894	0,5749247	147,2797	0,4049598	149,6042	-0,111201	152,9482	-0,27414	159,2645	0,0892837
Juli	137,4556	0,41	141,2711	0,267673	146,6874	-0,402146	150,3013	0,4660041	153,9662	0,6655988	159,93995	0,424103
Agustus	137,4376	-0,01	142,1231	0,6030522	147,1032	0,2834131	151,1413	0,5588682	154,6856	0,4672209	160,50537	0,3535237
September	137,3205	-0,09	142,5821	0,3229408	146,4908	-0,416297	151,1552	0,0091933	155,2875	0,3891406	160,40432	-0,062959
Oktober	138,2499	0,68	143,2071	0,4383647	147,6265	0,7752869	151,5762	0,2784808	155,4766	0,1217391	161,14389	0,4610658
November	138,8458	0,43	143,6697	0,3230601	147,6687	0,0285676	152,2473	0,4427878	156,0828	0,3898896	161,05743	-0,053651
Desember	139,3783	0,38	143,1895	-0,334271	147,2189	-0,304554	152,1277	-0,078548	156,6959	0,3928193	161,59334	0,3327388
Tingkat Inflasi		2,95%		2,73%		2,81%		3,33%		3,00%		3,13%

b. *Risk Free* (Investasi bebas risiko)

Investasi bebas risiko (*risk free*) dalam proses penilaian digunakan dalam menentukan required return. Investasi bebas risiko merupakan investasi yang secara pasti memberikan tingkat keuntungan kepada investor. Hal ini karena instrumen investasi bebas risiko merupakan instrumen investasi yang dikeluarkan oleh pemerintah. Dalam Penelitian ini risk free menggunakan yang digunakan adalah nilai obligasi FR0044 sebesar 10,5% yang memiliki tanggal jatuh tempo pada tanggal 24 september 2024.

c. IHS

Indeks Harga Saham Gabungan adalah suatu nilai yang digunakan untuk mengukur kinerja gabungan seluruh saham yang tercatat di bursa efek. Maksud dari gabungan seluruh saham ini adalah kinerja saham yang dimasukkan dalam perhitungan seluruh saham yang tercatat di bursa tersebut (Sunariyah dalam Romanza, 2012). Dalam penelitian ini IHS berfungsi untuk menentukan market return dalam rangka menghitung expected return. Di bawah ini merupakan grafik pergerakan IHS pada tahun 2015 hingga 2019.



Gambar 4 1IHS Juli 2011-Juni 2019

Sumber: Yahoo Finance, 2019

4.1.2 Gambaran Umum Perusahaan

Secara administratif lokasi cabang terminal petikemas PT Y terletak dalam kawasan pelabuhan Tanjung Emas Semarang, terletak di bagian pantai utara Jawa. Posisi ini menjadikan terminal petikemas ini sangat strategis sebagai pendukung transportasi laut pada bentangan dari timur ke barat pulau Jawa dan sebaliknya, bahkan sampai ke bagian utara dari pulau Jawa yaitu sampai ke pulau Kalimantan.

Pada kondisi saat ini telah tersedia 5,4 hektar lahan untuk kegiatan operasi penumpukkan kontainer untuk mendukung dua CC yang sedang beroperasi. Untuk pengembangan telah juga ditambahkan 11 unit RTG otomatis dan juga penambahan panjang dermaga sepanjang 105 meter sehingga total panjang dermaga kontainer domestik cabang terminal petikemas PT Y sekitar 600 meter saat ini. Terminal Petikemas Semarang memiliki berbagai zona baik untuk melayani kontainer domestik juga untuk internasional. Termasuk juga untuk trafik handle baik untuk import maupun eksport.



Gambar 4 2 Area kerja cabang Terminal Petikemas PT Y

Secara domestik, cabang terminal petikemas PT Y memiliki rute langsung dan rute transit untuk wilayah domestik. Jumlah rute transit yang dominan ke berbagai wilayah di Indonesia Timur. Rute transit yang dioperasikan utamanya dengan Meratus terlihat lebih banyak dimiliki dibanding dengan rute langsung yang cenderung berada untuk sebagian kecil wilayah Sumatera dan Kalimantan Selatan. Yaitu 14 rute transit untuk berbagai wilayah Indonesia tersebut banyak dilakukan via Surabaya. Sehingga potensi sinergi rute domestik dengan pihak PT X akan menjadi item sinergi yang rasional secara komersial. Untuk rute internasional,

cabang terminal petikemas PT Y memiliki dua rute utama internasional yang menyinggahi cabang terminal petikemas PT Y yaitu rute feeder dan rute langsung (*direct*). Untuk rute feeder dua pelabuhan internasional yaitu Singapura dan Malaysia menjadi pelabuhan transit sebelum ke berbagai tujuan di Afrika, Eropa, Timur Tengah, dan USA. Sedangkan untuk rute langsung terdapat tiga pangsa pasar utama yaitu ke Hongkong, China dan Taiwan

Dalam menjalankan operasional bisnisnya, cabang terminal petikemas PT Y memperoleh pendapatan dari berbagai sumber. Ada beberapa jenis pendapatan yang diperoleh yaitu pendapatan pelayanan kapal, pelayanan petikemas, perusahaan alat, properti, air dan listrik. Dalam kegiatan operasional bisnis, tentunya cabang terminal petikemas PT Y mempunyai biaya-biaya yang harus dikeluarkan, yaitu beban pegawai, beban bahan, beban pemeliharaan, beban penyusutan, beban asuransi, dan beban umum.

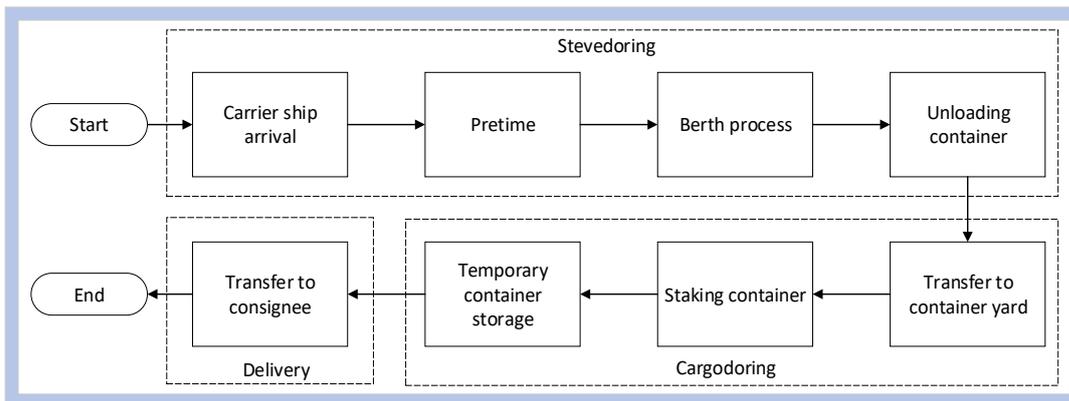
4.2 Pengolahan Data

Pada sub bab ini dilakukan proyeksi pendapatan selanjutnya akan dipergunakan untuk menghitung nilai usaha cabang terminal petikemas PT Y yang akan diambil alih oleh PT X dan menentukan harga maksimal penawaran akuisisi.

4.2.1 Proyeksi Produksi Jasa Terminal Petikemas

Produksi jasa di cabang terminal petikemas PT Y merupakan hasil pemanfaatan fasilitas dan peralatan terminal petikemas, dimana produksi jasa ini berpengaruh langsung pada pendapatan perusahaan. Produksi jasa ini antara lain pelayanan kapal, pelayanan barang, pelayanan curah kering, dan pelayanan terminal petikemas. Dalam memperhitungkan proyeksi pertumbuhan produksi jasa terminal petikemas, dalam penelitian ini diasumsikan mengikuti tingkat pertumbuhan arus jasa bongkar muat petikemas yang telah disusun dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) dari PT Y.

Adapun mekanisme pelayanan pada terminal peti kemas dapat dilihat pada gambar 4.3 seperti berikut :



Gambar 4 3 Mekanisme Pelayanan Peti Kemas di Terminal Peti Kemas

Secara garis besar pelayanan di terminal peti kemas terbagi 3 yaitu *stevedoring*, *cargodoring* dan *delivery*. *Stevedoring* terdiri dari kedatangan kapal *carrier* sesuai dengan jadwal yang direncanakan. Pada proses *pretime*, kapal *carrier* tersebut melakukan penarikan oleh kapal *tugboat* kedalam kolam dekat dermaga untuk melakukan pengecekan dokumen terkait. Pada proses *berth*, kapal telah siap bersandar di dermaga dan siap untuk dilakukan proses bongkar muat peti kemas. Selanjutnya *unloading container*, akan dilakukan proses bongkar muat dengan *Container Crane* dan truk.

Untuk proses *Cargodoring* lebih banyak pada pelayanan di *Container Yard*. Pada proses sebelumnya kontainer yang telah di bongkar dari kapal *carrier* akan dilakukan proses pemindahan dengan truk ke *Container Yard*. Proses *Stacking*, kontainer yang tiba pada *container yard* dengan menggunakan truk tersebut akan ditumpuk di pada *row* dan *stack* sesuai perencanaan bagian planner. Kontainer yang ditumpuk tersebut bersifat sementara sampai siap untuk diambil oleh consignee. kontainer yang ada pada *container yard* bersifat sementara dan dikenakan tarif penumpukan kontainer. Pada proses ini sering terjadi penumpukan kontainer dalam jangka waktu 10 hari sehingga menyebabkan efek kemacetan dan rendahnya utilitas. Selanjutnya pada proses *delivery*, kontainer yang ada pada *container yard* siap diambil oleh *consignee* setelah melakukan pembayaran total biaya seluruh pelayanan terkait.

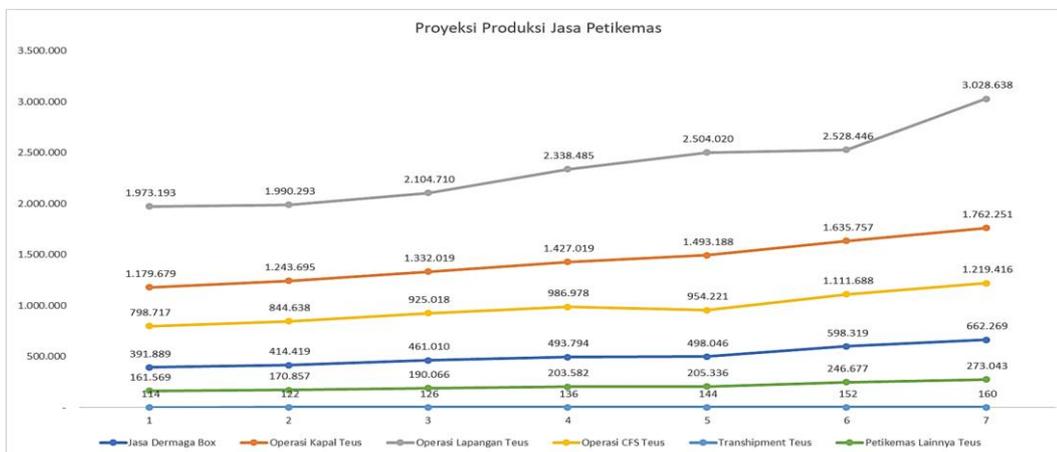
Dalam perkembangannya, pengiriman barang dalam bentuk peti kemas semakin digemari oleh para pelaku usaha untuk pengiriman barang. Hal tersebut

menjadi potensi tersendiri di cabang pelabuhan petikemas PT Y. Dengan demikian jumlah bongkar muat peti kemas di cabang pelabuhan petikemas PT Y akan terus meningkat dari waktu ke waktu. Dalam penelitian ini, proyeksi produksi cabang pelabuhan petikemas PT Y mengikuti asumsi pertumbuhan yang sudah ditentukan dalam RJPP PT Y yaitu sebesar 5,4%. Berikut ini adalah proyeksi rencana produksi dan pendapatan jasa cabang terminal petikemas PT Y 5 (lima) tahun ke depan dan detail proyeksi produksi dapat dilihat lebih detail pada lampiran I.

Tabel 4 3 Proyeksi produksi jasa cabang terminal petikemas PT Y

Uraian	Satuan	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Jasa Dermaga	Box	391.889	414.419	461.010	493.794	498.046	598.319	662.269
Operasi Kapal	Teus	1.179.679	1.243.695	1.332.019	1.427.019	1.493.188	1.635.757	1.762.251
Operasi Lapangan	Teus	1.973.193	1.990.293	2.104.710	2.338.485	2.504.020	2.528.446	3.028.638
Operasi CFS	Teus	798.717	844.638	925.018	986.978	954.221	1.111.688	1.219.416
Transshipment	Teus	114	122	126	136	144	152	160
Petikemas Lainnya	Teus	161.569	170.857	190.066	203.582	205.336	246.677	273.043

Secara keseluruhan, proyeksi produksi jasa cabang petikemas PT Y berdasarkan jasa pelayanan dapat digambarkan grafik sebagai berikut:



Gambar 4 4 Grafik pertumbuhan produksi jasa layanan cabang petikemas PT Y

4.2.2 Proyeksi Pendapatan Jasa Terminal Petikemas

Pendapatan jasa layanan bongkar/muat pelayanan petikemas ditentukan dari layanan yang diberikan. Pelayanan bongkar/muat petikemas, tarif jasa pelayanan yang menghasilkan pendapatan berbeda-beda sesuai dengan aktifitas dan ukuran petikemas. Jenis tarif pelayanan jasa kepelabuhanan merupakan biaya setiap

pelayanan yang diberikan oleh Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, dan BUP kepada pengguna jasa kepelabuhanan. Oleh sebab itu tarif harus jelas besarannya, jenis pelayanan yang diberikan/disediakan. Dalam penelitian ini tarif pelayanan jasa petikemas diasumsikan tidak mengalami kenaikan selama waktu proyeksi. Perhitungan pendapatan jasa layanan operasi kapal petikemas di cabang petikemas PT Y sebagai berikut :

Tabel 4 4 perhitungan pendapatan layanan kapal cabang petikemas PT Y

Uraian	Satuan	Tarif	Mata Uang	Produksi				Pendapatan			
				2019	2020	-----	2024	2019	2021	-----	2024
Operasi Kapal											
01. Stevedoring											
01. Bongkar											
20'Full	Box	80 USD		74.755	79.055		98.865	86.715.800.000	92.272.996.000		118.400.724.000
20'Empty	Box	60 USD		1.311	1.387		1.734	1.140.570.000	1.214.179.800		1.557.478.800
40'Full	Box	120 USD		110.190	116.527		88.495	191.730.600.000	204.015.471.600		158.972.418.000
40'Empty	Box	90 USD		15.997	16.917		21.157	20.876.085.000	22.213.712.700		28.504.826.100
45'Full	Box	150 USD		505	534		667	1.098.375.000	1.168.659.000		1.497.748.500
45'Empty	Box	113 USD		-	-		-	-	-		-
Uncontainerized (21 - 35 ton)	Ton	385 USD		-	-		-	-	-		-
Uncontainerized (> 35 ton)	Ton	534 USD		-	-		-	-	-		-
02. Muat											
20'Full	Box	80 USD		51.506	77.223		239.542	59.746.960.000	90.134.685.600		286.875.499.200
20'Empty	Box	60 USD		21.309	22.534		28.181	18.538.830.000	19.726.263.600		25.312.174.200
40'Full	Box	120 USD		131.975	139.565		174.540	229.636.500.000	244.350.402.000		313.543.656.000
40'Empty	Box	90 USD		6.831	7.225		9.035	8.914.455.000	9.487.147.500		12.172.855.500
45'Full	Box	150 USD		1	1		1	2.175.000	2.188.500		2.245.500
45'Empty	Box	113 USD		-	-		-	-	-		-
Uncontainerized (21 - 35 ton)	Ton	385 USD		-	-		-	-	-		-
Uncontainerized (> 35 ton)	Ton	534 USD		-	-		-	-	-		-
02. Lift On/Lift Off											
20'Full	Box	167.000 IDR		126.233	147.667		273.133	21.080.911.000	24.660.389.000		45.613.211.000
20'Empty	Box	83.500 IDR		22.100	21.193		19.310	1.845.350.000	1.769.615.500		1.612.385.000
40'Full	Box	250.000 IDR		240.698	240.267		220.339	60.174.500.000	60.066.750.000		55.084.750.000
40'Empty	Box	125.000 IDR		22.929	23.431		32.882	2.866.125.000	2.928.875.000		4.110.250.000
45'Full	Box	312.500 IDR		515	540		865	160.937.500	168.750.000		270.312.500
45'Empty	Box	156.250 IDR		-	-		-	-	-		-
03. Haulage											
20'Full	Box	40.000 IDR		22.100	21.193		19.310	884.000.000	847.720.000		772.400.000
20'Empty	Box	90.000 IDR		240.698	240.267		220.339	21.662.820.000	21.624.030.000		19.830.510.000
40'Full	Box	65.000 IDR		22.929	23.431		32.882	1.490.385.000	1.523.015.000		2.137.330.000
40'Empty	Box	110.000 IDR		515	540		865	56.650.000	59.400.000		95.150.000
45'Full	Box	75.000 IDR		-	-		-	-	-		-
45'Empty	Box	75.000 IDR		-	-		-	-	-		-
04. Restowage/Shifting											
01. Shifting/Restowage Bay to B	Box	2.036.389 IDR		25	29		42	52.946.124	59.055.293		85.528.355
05. Buka Tutup Palka	Palka	909.295 IDR		3858	4291		6165	3.508.060.452	3.901.785.225		5.605.804.221

4.2.3 Model Keuangan

Proyeksi laporan keuangan dibuat bertujuan untuk mengetahui arus kas bebas perusahaan di masa mendatang dengan memproyeksikan arus pendapatan dan pengeluaran sesuai dengan asumsi yang digunakan. Berikut merupakan proyeksi keuangan yang terdiri dari proyeksi laporan laba (rugi), proyeksi arus kas

dan proyeksi neraca yang dibuat dalam rangka penelitian ini dan detail proyeksi keuangan dapat dilihat lebih detail pada lampiran II.

Tabel 4 5 Proyeksi Laba Rugi Cabang Terminal Petikemas 2019-2024

PROYEKSI LABA RUGI				
URAIAN	2019	2020	-----	2024
Pendapatan Usaha	1.211.015.406.812	1.333.624.700.041		1.843.424.971.178
Beban Usaha	- 438.431.621.392	- 465.349.973.862		- 595.174.029.379
Laba(Rugi) Usaha	772.583.785.420	868.274.726.179		1.248.250.941.800
Pendapatan (beban) Usaha Lainnya - Neto	-	-		-
Beban keuangan	-	-		-
Pendapatan Keuangan	-	-		-
Laba rugi sebelum pajak penghasilan	772.583.785.420	868.274.726.179		1.248.250.941.800
Beban pajak Penghasilan	- 193.145.946.355	- 217.068.681.545		- 312.062.735.450
Laba(rugi) setelah pajak /tahun berjalan	579.437.839.065	651.206.044.634		936.188.206.350

Tabel 4 6 Proyeksi arus kas Cabang Terminal Petikemas 2019-2024

PROYEKSI ARUS KAS				
URAIAN	2019	2020	-----	2024
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI				
Penerimaan kas dari pelanggan	1.154.272.144.727	1.303.392.271.573		1.800.980.679.313
Pembayaran kas kepada pemasok dan piha-	429.686.165.809	458.712.571.883		586.256.532.875
pembayaran kas kepada karyawan				
pembayaran pajak Penghasilan	- 193.145.946.355	- 217.068.681.545		- 312.062.735.450
Penerimaan Tagihan Pajak	-	-		-
penerimaan bunga				
Kas bersih diperoleh dari (digunakan	531.440.032.563	627.611.018.146		902.661.410.988
untuk) aktivitas operasi				
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI				
Perolehan aset tetap dan aset tak berwujud	-	-		-
Pembayaran uang muka investasi	-	-		-
Kas bersih digunakan untuk aktivitas invest	-	-		-
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN				
Penerimaan pengalihan saham	-	-		-
pinjaman dari pihak berelasi	-	-		-
Pembayaran Dividen	-	-		-
Kas bersih diperoleh dari (digunakan	-	-		-
untuk) aktivitas pendanaan				
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN	531.440.032.563	627.611.018.146		902.661.410.988
SETARA KAS				
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	992.474.775.619	1.523.914.808.182		4.303.977.700.918
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	1.523.914.808.182	2.151.525.826.327		5.206.639.111.906

Tabel 4 7 Proyeksi Neraca Cabang Terminal Petikemas 2019-2024

PROYEKSI NERACA				
URAIAN	2019	2020	-----	2024
ASET				
ASET LANCAR				
Kas dan setara kas	1.523.914.808.182	2.151.525.826.327		5.206.639.111.906
Piutang usaha	-	-		-
Pihak berelasi	298.606.538.666	328.838.967.133		454.543.143.578
Pihak ketiga	-	-		-
Piutang lain-lain	-	-		-
Pihak berelasi	-	-		-
Pihak ketiga	-	-		-
Beban dibayar dimuka	-	-		-
Persediaan	-	-		-
Pajak dibayar dimuka	-	-		-
Pendapatan yang masih akan diterima	-	-		-
Pihak berelasi	-	-		-
Pihak ketiga	-	-		-
Uang muka	-	-		-
Jumlah aset lancar	1.822.521.346.847	2.480.364.793.461		5.661.182.255.484
ASET TIDAK LANCAR				
Aset tetap neto	-	-		-
Aset tidak berwujud neto	-	-		-
Estimasi tagihan Pajak	-	-		-
Aset pajak tangguhan	-	-		-
Aset tidak lancar lainnya	-	-		-
Jumlah aset tidak lancar	-	-		-
JUMLAH ASET	1.822.521.346.847	2.480.364.793.461		5.661.182.255.484
LIABILITAS DAN EKUITAS				
LIABILITAS JANGKA PENDEK				
Utang usaha-pihak ketiga	108.106.427.192	114.743.829.171		146.755.240.121
Utang lain-lain	-	-		-
Pihak berelasi	-	-		-
Utang titipan	-	-		-
Utang pajak	-	-		-
Beban akrual	-	-		-
Utang Sewa Pembiayaan	-	-		-
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	108.106.427.192	114.743.829.171		146.755.240.121
LIABILITAS JANGKA PANJANG				
Utang lain-lain	-	-		-
Pihak berelasi	-	-		-
Utang Sewa Pembiayaan	-	-		-
Liabilitas imbalan pasca kerja	-	-		-
Liabilitas Jangka Panjang Lainnya	-	-		-
Jumlah Liabilitas jangka panjang	-	-		-
JUMLAH LIABILITAS	108.106.427.192	114.743.829.171		146.755.240.121
EKUITAS				
Ekuitas yang dapat didistribusikan kepada :				
Pemilik entitas Induk				
Modal saham-nilai nominal Rp. 1.000.000 p	-	-		-
Tambahannya Modl disetor	-	-		-
Saldo laba	1.714.414.919.655	2.365.620.964.289		5.514.427.015.364
Penghasilan Komprehensif lain	-	-		-
Total ekuitas yang dapat didistribusikan ke	1.714.414.919.655	2.365.620.964.289		5.514.427.015.364
Kepentingan Non-Pengendali	-	-		-
Jumlah Ekuitas	1.714.414.919.655	2.365.620.964.289		5.514.427.015.364
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	1.822.521.346.847	2.480.364.793.461		5.661.182.255.484

4.2.4 Penilaian Usaha Cabang Terminal Petikemas

Pada penelitian ini, metode yang digunakan adalah *discounted cash flow* (DCF). Metode DCF dapat memberikan gambaran mengenai manfaat ekonomis yang dihasilkan oleh suatu usaha di masa sekarang maupun yang akan datang dengan berdasarkan laporan keuangan historis. Selain itu, keunggulan DCF adalah memperhitungkan nilai sisa dari perusahaan. Pendekatan pendapatan sangat bergantung pada asumsi yang digunakan oleh penilai. Oleh karena itu, dalam penelitian ini dibuat beberapa asumsi yang menjadi dasar dalam penilaian. Asumsi yang digunakan dalam penilaian adalah sebagai berikut:

1. Asumsi Makro

Asumsi-asumsi makro ekonomi digunakan untuk memprediksi kemungkinan-kemungkinan perkembangan ekonomi dalam skala nasional di masa mendatang yang dapat mempengaruhi tercapainya sasaran perusahaan, walaupun pengaruh dari variabelvariabel ekonomi makro tersebut terkadang tidak bersifat langsung terhadap bisnis kepelabuhanan. Variabel-variabel ekonomi makro yang diasumsikan antara lain: pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi, nilai tukar Rupiah terhadap Dollar Amerika dan tingkat suku bunga Bank Indonesia (SBI). Variabel-variabel tersebut dari tahun 2019 sampai 2020 diasumsikan besarnya adalah sebagai berikut:

Tabel 4 8 Asumsi Makro Ekonomi

No.	Variabel	2020	2021	2022	2023	2024
1	Pertumbuhan Ekonomi	5,3%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%
2	Tingkat Inflasi	3,1%	3,2%	3,5%	3,5%	3,5%
3	Nilai Tukar Rupiah Terhadap USD	14680	14770	14870	14970	14970

2. Asumsi yang bersifat Kualitatif

Asumsi-asumsi yang bersifat kualitatif yang menjadi dasar dalam penghitungan RJPP Pelabuhan Cabang TPKS 2019-2024 sebagai berikut:

- a. Proyeksi arus kapal tahun 2019-2024 tidak memperhitungkan kapal pelayaran rakyat (pelra) sebagai produksi;
- b. Proyeksi produksi pelayanan barang tahun 2019-2024 tidak memperhitungkan arus barang pada Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS), produksi pelayanan barang yang diproyeksikan adalah yang berkaitan langsung dengan arus barang di dermaga umum;
- c. Tarif jasa kepelabuhanan tidak memperhitungkan adanya kenaikan.

3. Asumsi Pajak

Pajak Nilai pajak yang digunakan dalam perhitungan adalah pajak penghasilan sesuai dengan peraturan yang berlaku (PPh Pasal 25), yaitu sebesar 25%.

Setelah asumsi sudah ditentukan maka langkah selanjutnya adalah menghitung nilai akuisisi dengan menghitung nilai NPV. Sebelum menghitung NPV maka perlu mengetahui WACC dari cabang terminal petikemas PT Y sebagai tingkat diskonto dalam menghitung NPV. WACC yang merupakan tingkat diskonto yang digunakan dalam proses penilaian usaha dengan pendekatan pendapatan merupakan gambaran dari rata-rata modal. Komponen yang harus diketahui sebelum menghitung WACC adalah biaya modal ekuitas, proporsi modal ekuitas, biaya modal yang berasal dari utang, proporsi biaya utang, dan pajak. Biaya modal ekuitas dapat dihitung dengan menggunakan *required return*.

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

<i>R_f</i>	10%	<i>R_f</i> adalah <i>yield</i> Obligasi Seri FR0044 yang jatuh tempo 2024 (10.50%)
<i>R_m</i>	5.45%	IHSG <i>Rate</i> dari Juli 2011-Juni 2019
<i>Risk Premium*</i>	-2.65%	<i>R_m</i> – <i>R_f</i>
<i>β (Beta)</i>	10 %	Nilai beta yang digunakan adalah beta levered perusahaan yang diperoleh dari pengolahan data yaitu sebesar 0,10
<i>Specified Risks</i>	3.00%	Risiko yang melekat pada perusahaan.
<i>Cost of Equity</i>	9,55%	

Dari perhitungan CAPM diatas didapatkan nilai k_e untuk kemudian dihitung WACC dari cabang terminal petikemas PT Y. Perhitungan WACC sebagai berikut :

$$WACC = \{W_d \times (I \times [1 - T])\} + (W_e \times k_e)$$

W_d	0%	Bobot hutang dalam struktur modal
I	0%	Bobot Bunga hutang dalam struktur modal
T	25%	Tarif Pajak
k_e	9,55%	<i>Cost equity</i> / biaya modal ekuitas
W_e	100%	Bobot ekuitas pad perusahaan.
WACC	9,55%	

4.2.5 *Free Cash Flow* usaha cabang terminal petikemas PT Y

Model keuangan dalam penelitian berperan untuk menggambarkan arus kas bersih (*Free Cash Flow*) yang terdiri dari arus pendapatan dan pengeluaran. Arus pendapatan dan pengeluaran didapatkan dari proyeksi laporan keuangan. Penentuan nilai usaha dengan metode DCF dilakukan dengan mendiskontokan NCF (*Net Cash Flow*) perusahaan yang merupakan selisih dari arus kas masuk (Inflow) dan arus kas keluar (Outflow) dengan tingkat diskonto yang berupa WACC. Berikut merupakan komponen dari *Free Cash Flow (FCF)* cabang terminal Petikemas PT Y.

Tabel 4 9 Komponen Free Cash Flow Cabang Terminal Petikemas PT Y

ARUS KAS MASUK	
Uraian	Sumber data
Laba (Rugi) Bersih	Proyeksi Laba Rugi
Depresiasi	Neraca Tahun 2018
Bunga (1-Tax)	Proyeksi Laba Rugi
Terminal Value	Laba (rugi) bersih pada proyeksi laba rugi tahun 2024
ARUS KAS KELUAR	
Uraian	Sumber Data
Perubahan modal Kerja	Neraca

Setelah dibuat proyeksi keuangan untuk Cabang terminal Petikemas PT Y, langkah selanjutnya adalah membuat *Free Cash Flow*. Dari perhitungan CAPM

didapatkan nilai k_e untuk kemudian dihitung WACC dari Cabang Terminal Petikemas PT Y. Dari hasil perhitungan WACC dari PT Y adalah sebesar 9,55 %. Setelah mendapatkan nilai WACC Cabang Terminal Petikemas PT Y ini maka selanjutnya dilakukan perhitungan nilai cabang terminal petikemas PT Y dengan mendiskontokan *Net Cash Flow* dengan tingkat diskonto (WACC) sebesar 9,55 %. Detail perhitungan dapat dilihat lebih detail pada lampiran V.

Tabel 4 10 Perhitungan Perubahan Modal Kerja

PERUBAHAN MODAL KERJA				
URAIAN	2019	2020	-----	2024
Piutang Usaha	298.606.538.666	328.838.967.133		454.543.143.578
Persediaan	-	-		-
Hutang Usaha	108.106.427.192	114.743.829.171		146.755.240.121
<i>Working Capital</i>	190.500.111.473	214.095.137.962		307.787.903.457
perubahan modal kerja	47.997.806.502	23.595.026.489		33.526.795.362

NPV didapatkan dari arus kas bersih yang terjadi sepanjang tahun proyeksi (2019-2024). NPV dari arus kas bersih pada Cabang Petikemas PT Y adalah sebesar Rp. 9.171.633.437.067 (Tabel 4.10), dimana NPV ini menggambarkan nilai 100% Cabang Petikemas PT Y.

Tabel 4 11 Perhitungan *Net Present Value*

PERHITUNGAN FREE CASH FLOW				
URAIAN	2019	2020	-----	2024
Cash Inflow				
Pendapatan Bersih	579.437.839.065	651.206.044.634	702.709.985.293	936.188.206.350
Penyusutan	156.947.947.482	172.642.742.230	189.907.016.453	252.766.238.899
Bunga	772.828.768	811.470.206	852.043.717	986.347.107
<i>Terminal Value</i>				9.799.868.571.906
Total Cash Inflow	737.158.615.314	824.660.257.070	893.469.045.463	10.989.809.364.261
<i>Capital Expenditur</i>	270.000.000.000	270.000.000.000	270.000.000.000	270.000.000.000
Perubahan <i>Operating Working Capital</i>	47.997.806.502	23.595.026.489	16.932.802.408	33.526.795.362
Free Cash Flow	317.997.806.502	293.595.026.489	286.932.802.408	303.526.795.362
Net Free Cash Flow	419.160.808.812	531.065.230.582	606.536.243.054	10.686.282.568.900
Tahun Proyeksi	0	1	2	5
<i>Free Cash Flow</i>	317.997.806.502	293.595.026.489	286.932.802.408	303.526.795.362
<i>Discount Factor</i>	1,0	0,9	0,8	0,6
<i>Net Cash Flow</i>	317.997.806.502	267.993.429.280	239.073.314.927	192.342.074.195
Net Present Value	9.171.633.437.067			

4.2.6 Penentuan harga wajar akuisisi Cabang Terminal Petikemas PT Y

PT X perlu untuk menentukan harga maksimal pembelian yang masih memberikan tingkat kembalian investasi yang menguntungkan. Hal ini dapat dilakukan dengan cara menempatkan harga akuisisi cabang terminal petikemas PT Y sebagai arus kas keluar dengan arus kas masuk berupa total *inflow* tiap periode pada masa proyeksi. Setelah itu arus kas masuk dikurangi arus kas keluar yang menghasilkan arus kas bersih dan kemudian akan dihitung nilai IRR dari arus kas tersebut. Karena harga akuisisi merupakan variabel yang berubah-ubah, perubahan harga akuisisi akan mengakibatkan perubahan pada arus kas bersih dan nilai IRR juga akan berubah-ubah. PT X tidak akan menghasilkan tingkat pengembalian positif apabila harga akuisisi mengakibatkan IRR kurang dari atau sama dengan WACC dari PT X. Sehingga sebelum menentukan harga maksimal akuisisi maka diperlukan perhitungan WACC dari PT X. Berikut merupakan perhitungan WACC dari PT X.

$$WACC = \{W_d \times (I \times [1 - T])\} + (W_e \times k_e)$$

W_d	0,1%	Bobot hutang dalam struktur modal
I	10,74%	Bobot Bunga hutang dalam struktur modal
T	25%	Tarif Pajak
k_e	9,55%	<i>Cost equity</i> / biaya modal ekuitas
W_e	99,9%	Bobot ekuitas pad perusahaan.
<hr/>		
WACC	9,58%	

Dari perhitungan WACC PT X didapatkan nilai WACC sebesar 9,55%. Hal ini berarti nilai IRR harus lebih dari nilai tersebut agar PT X dapat memperoleh tingkat pengembalian yang positif. Selanjutnya dilakukan perhitungan harga akuisisi maksimal untuk masing-masing skenario.

Tabel 4 12 Komponen Arus Kas Masuk dan Keluar

ARUS KAS MASUK	
Elemen	Asumsi
<i>Inflow</i>	Total <i>Inflow</i> Cabang Petikemas PT Y tiap periode pada masa proyeksi

ARUS KAS KELUAR	
Elemen	Jumlah
Investasi	Harga Akuisisi

Untuk menentukan harga wajar akuisisi maka dilakukan perhitungan IRR dengan cara membuat *free cash flow* dimana pada arus kas masuk berupa hasil total *inflow* Cabang Petikemas PT Y tiap periode pada masa proyeksi dan arus kas keluar berupa nilai investasi atau harga akuisisi Cabang Petikemas PT Y. Kemudian hasil *free cash flow* ini akan dihitung nilai IRR dan dibandingkan dengan nilai WACC. Tabel 4.8 merupakan perhitungan *free cash flow* harga akuisisi 100% nilai Cabang Petikemas PT Y. Dengan menggunakan nilai harga akuisisi sebesar Rp. 9.171.633.437.067 maka akan menghasilkan nilai IRR sebesar 1,51 %. Kemudian dilakukan penentuan harga akuisisi maksimal untuk Cabang Petikemas PT Y pada Tabel 4.9 dan detail dapat dilihat lebih detail pada lampiran IV.

Tabel 4 13 *Free Cash Flow* Harga akuisisi

PERHITUNGAN FREE CASH FLOW				
URAIAN	2019	2020	-----	2024
Cash Inflow				
Net Profit	1.132.463.349.455	1.332.842.353.619		2.020.000.979.375
Depresiasi	6.445.776.561	6.768.065.389		8.226.625.781
Bunga*(1-Pajak)	772.828.768	811.470.206		986.347.107
	-	-		
Total Cash Inflow	1.139.681.954.784	1.340.421.889.214		2.029.213.952.263
Cash Outflow				
Investasi TPKS	9.171.633.437.067			-
Capex	1.588.684.950	1.588.684.950		1.588.684.950
Perubahan Modal Kerja	- 221.690.155.861	- 39.526.817.260		- 49.923.358.680
Total Cash Outflow	8.951.531.966.155	- 37.938.132.310		- 48.334.673.730
Net FCF	- 7.811.850.011.371	1.378.360.021.524		2.077.548.625.993
	- 7.812	1.378		2.078
Tahun Proyeksi	0	1		5
Free Cash Flow	- 7.811.850.011.371	1.378.360.021.524		2.077.548.625.993
Discount Factor	-	1		5
Net Cash Flow	#DIV/0!	1.258.191.180.615		415.509.725.199
Net Present Value	- 3.706.774.910.775			

Tabel 4 14. Harga Akuisisi Maksimal untuk Cabang Terminal Petikemas

INVESTASI	IRR	NPV
12.000.000.000.000	-7,58%	- 4.482.171.427.276
11.500.000.000.000	-6,25%	- 3.982.171.427.276
11.000.000.000.000	-4,82%	- 3.482.171.427.276
10.500.000.000.000	-3,28%	- 2.982.171.427.276
10.000.000.000.000	-1,61%	- 2.482.171.427.276
9.500.000.000.000	0,22%	- 1.982.171.427.276
9.000.000.000.000	2,22%	- 1.482.171.427.276
8.500.000.000.000	4,43%	- 982.171.427.276
8.000.000.000.000	6,89%	- 482.171.427.276
7.500.000.000.000	9,66%	17.828.572.724
7.000.000.000.000	12,79%	517.828.572.724
6.500.000.000.000	16,40%	1.017.828.572.724

Tabel 4.13 memperlihatkan harga maksimal PT X untuk bersedia untuk melakukan akuisisi cabang terminal petikemas PT Y agar mendapatkan tingkat pengembalian positif dari akuisisi cabang terminal petikemas PT Y, PT X akan berada pada titik impas atau tidak mendapatkan pengembalian positif maupun negatif apabila nilai IRR sama dengan nilai WACC. Sehingga apabila PT X ingin mendapatkan nilai pengembalian positif maka harga akuisisi harus dibawah Rp. 9.171.633.437.067.

Berdasarkan tabel tersebut harga wajar akuisisi adalah Rp. 7.500.000.000.000 dengan nilai IRR sebesar 9,66% lebih tinggi daripada nilai WACC (9,58%). Berikut merupakan perhitungan harga maksimal akuisisi cabang terminal petikemas PT Y.

Tabel 4 15 *Free Cash Flow* Harga terbaik akuisisi

PERHITUNGAN FREE CASH FLOW				
URAIAN	2019	2020		2024
Cash Inflow				
Net Profit	1.132.463.349.455	1.332.842.353.619		2.020.000.979.375
Depresiasi	6.445.776.561	6.768.065.389		8.226.625.781
Bunga*(1-Pajak)	772.828.768	811.470.206		986.347.107
	-	-		
Total Cash Inflow	1.139.681.954.784	1.340.421.889.214		2.029.213.952.263
Cash Outflow				
Investasi TPKS	7.500.000.000.000			-
Capex	1.588.684.950	1.588.684.950		1.588.684.950
Perubahan Modal Kerja	- 221.690.155.861	- 39.526.817.260		- 49.923.358.680
Total Cash Outflow	7.279.898.529.089	- 37.938.132.310		- 48.334.673.730
Net FCF	- 6.140.216.574.304	1.378.360.021.524		2.077.548.625.993
	- 6.140	1.378		2.078
Tahun Proyeksi	0	1		5
Free Cash Flow	- 6.140.216.574.304	1.378.360.021.524		2.077.548.625.993
Discount Factor	-	1		5
Net Cash Flow	#DIV/0!	1.258.191.180.615		415.509.725.199
Net Present Value	17.828.572.724			
WACC TTL	9,55%			
IRR	9,66%			

Berdasarkan perhitungan tabel diatas nilai akuisisi cabang terminal petikemas PT Y menggunakan nilai sebesar Rp. 7.500.000.000.000 diperoleh nilai IRR sebesar 9,66%, lebih tinggi daripada nilai WACC PT X (9,55%). Artinya memenuhi kelayakan secara finansial.

BAB 5

ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA

5.1 Analisis nilai cabang terminal petikemas PT Y

Pendekatan yang digunakan dalam penilaian akuisisi cabang terminal petikemas PT Y adalah pendekatan pendapatan dengan metode DCF (*Discounted Cash Flow*). Peneliti menggunakan pendekatan pendapatan dan DCF adalah karena pendekatan pendapatan dilakukan dengan menggunakan basis data berupa laporan keuangan historis perusahaan. Artinya, pendekatan pendapatan merupakan cerminan dari performansi perusahaan beberapa tahun sebelum masa proyeksi dilakukan. Menurut (Gunarta, 2018) metode DCF merupakan metode yang bisa mengakomodasi perusahaan yang bersifat *going concern* seperti perusahaan obyek penelitian, yaitu cabang terminal petikemas PT Y. Perusahaan yang bersifat *going concern* memiliki nilai sisa, artinya nilai perusahaan setelah periode proyeksi.

Menurut (Martín-Barrera, 2016) DCF juga memperhitungkan *time value of money*. Beberapa kelebihan inilah yang tidak dimiliki oleh pendekatan lain dalam penilaian. Meskipun demikian, ada beberapa kesulitan dalam melakukan penilaian dengan pendekatan pendapatan. Kesulitan utama adalah penentuan asumsi. Asumsi yang digunakan oleh seorang penilai sangat mempengaruhi nilai usaha. Agar nilai yang dihasilkan akurat, dalam menentukan asumsi penulis menggunakan data historis dan trend yang ada di pasar. Dengan menggunakan data historis dan trend yang ada di pasar, diharapkan asumsi yang digunakan sesuai dengan kondisi *riil* perusahaan dan industri jasa kepelabuhanan.

Menurut (Prawoto, 2004), pendekatan pendapatan dilakukan dengan mengitung nilai sekarang dari jumlah *Net Cash Flow* yang dihasilkan perusahaan di masa mendatang. Tingkat diskonto yang digunakan adalah *Weighted Average Cost of Capital (WACC)*. Berdasarkan pernyataan di atas dua faktor utama yang mempengaruhi nilai usaha dengan pendekatan pendapatan adalah *Net Cash Flow (NCF)* dan biaya modal (*WACC*) yang juga berfungsi sebagai tingkat diskonto.

1. *Net Cash Flow (NCF)*

NCF yang dihasilkan perusahaan di masa mendatang dipengaruhi oleh beberapa faktor berikut.

1. Inflow (aliran kas masuk), yang terdiri dari:
 - a. Laba (rugi) bersih perusahaan tiap tahun
 - b. Depresiasi aset-aset perusahaan
 - c. Beban bunga yang harus dibayar oleh perusahaan dikalikan dengan (1- pajak)
2. Outflow (aliran kas keluar), yang terdiri dari:
 - a. Nilai investasi yang dikeluarkan oleh perusahaan
 - b. Perubahan modal kerja.

Inflow (aliran kas masuk) yang dimiliki oleh perusahaan kemudian dikurangi dengan *outflow* (aliran kas keluar) perusahaan. Selisih dari *inflow* dan *outflow* adalah *Net Cash Flow*. *Net Cash Flow* merupakan kas bersih yang tersedia di perusahaan. Artinya apabila kas tersebut diambil, maka tidak akan mempengaruhi operasional perusahaan. Pada tahun 2019, *Net Cash Flow* Cabang Petikemas Semarang bernilai positif yaitu sebesar Rp. 531.065.230.582,- dan terus mengalami peningkatan sepanjang tahun, artinya perusahaan mempunyai kas bersih yang dapat digunakan investasi ataupun pengembangan usaha tanpa mempengaruhi operasional perusahaan.

2. Penilaian terminal petikemas PT Y

Dalam penilaian *Weighted Average Cost of Capital (WACC)* berfungsi sebagai tingkat diskonto. Biaya modal yang digunakan dalam pendekatan pendapatan dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu biaya modal yang berasal dari ekuitas, proporsi ekuitas, biaya modal yang berasal dari utang, proporsi utang, dan pajak pendapatan. Dari hasil perhitungan dalam penelitian ini diperoleh WACC cabang terminal petikemas PT Y sebesar 9,58%. Setelah nilai WACC diketahui maka tahapan selanjutnya menghitung NPV menggunakan *discount rate* ini dihasilkan NPV yang dianggap sebagai nilai cabang terminal petikemas PT Y, Karena PT X berencana melakukan

pengambilalihan akuisisi sebesar 10% maka nilai NPV adalah sebesar Rp. 9.171.633.437.067.

5.2 Analisis nilai wajar akuisisi

Analisis kelayakan finansial pada penelitian ini pada dasarnya untuk memperhitungkan kelayakan rencana akuisisi dengan berdasarkan nilai investasi yang dikeluarkan oleh pihak pengakuisisi dan manfaat ekonomis yang akan didapatkan oleh pihak pengakuisisi di masa mendatang. Langkah pertama yang penulis lakukan dalam rangka analisis kelayakan adalah membuat *Free Cash Flow* terkait kelayakan finansial rencana akuisisi cabang terminal petikemas PT Y. Dari *Free Cash Flow* tersebut diketahui bahwa aliran kas masuk (*inflow*) bagi cabang terminal petikemas PT Y juga merupakan *inflow* bagi pihak pengakuisisi, sedangkan nilai akuisisi cabang terminal petikemas PT Y menjadi arus kas keluar (*outflow*) bagi pihak pengakuisisi. Berdasarkan data *Free Cash Flow* untuk mengukur kelayakan rencana akuisisi cabang terminal petikemas PT Y. Ada beberapa indikator yang dapat digunakan untuk mengukur kelayakan suatu rencana akuisisi, parameter yang biasa digunakan adalah *Net Present Value (NPV)*, *Internal Rate of Return (IRR)*, dan *Payback Period (PP)* (Algony, 2014). Dalam penelitian ini hanya dua indikator yang digunakan, yaitu *Net Present Value (NPV)* dan *Internal Rate of Return (IRR)*, karena kedua indikator ini menggunakan konsep *time value of money*. Menurut (Sudana, 2009), suatu proyek dikatakan layak apabila memiliki NPV lebih dari sama dengan 0 sebaliknya apabila NPV kurang dari 0 maka proyek dikatakan tidak layak. Sedangkan untuk IRR, bahwa suatu proyek dikatakan layak apabila memiliki IRR lebih dari sama dengan WACC, sebaliknya apabila IRR kurang WACC maka proyek dikatakan tidak layak untuk dijalankan. Analisis kelayakan yang dilakukan tentu tidak hanya menghasilkan satu nilai akuisisi. Ada rentang nilai akuisisi yang bisa dikeluarkan oleh Cabang petikemas PT Y. Oleh karena itu dalam penelitian ini dilakukan penentuan batasan nilai akuisisi dengan menggunakan uji sensitivitas. Variabel yang diubah-ubah dalam uji sensitivitas adalah nilai investasi. Perubahan nilai investasi akan menyebabkan perubahan pada IRR. Nilai wajar adalah nilai investasi terbesar yang masih

menghasilkan IRR lebih dari WACC. Sehingga sampai pada nilai investasi maksimal tersebut, rencana akuisisi masih dikatakan layak untuk dilakukan.

Dalam penelitian ini asumsi yang digunakan adalah biaya modal untuk akuisisi 100% berasal dari ekuitas PT X. Berdasarkan tabel uji sensitivitas didapatkan bahwa nilai akuisisi maksimal yang bisa dilakukan oleh PT X adalah sebesar Rp 7.500.000.000,00. Ini dikarenakan sampai pada nilai akuisisi maksimal tersebut, IRR yang dihasilkan bernilai lebih besar dari WACC dari PT X, yaitu 9,66%. Suatu perusahaan dikatakan layak untuk diakuisisi apabila IRR lebih besar WACC. Dengan nilai IRR lebih dari WACC, dapat dikatakan bahwa cabang terminal petikemas PT Y layak untuk diakuisisi sampai pada nilai investasi maksimal tersebut. Jika PT X mengeluarkan dana untuk mengakuisisi WACC lebih besar daripada nilai maksimal, maka dapat dikatakan bahwa keputusan akuisisi tersebut tidak layak karena IRR yang dihasilkan lebih kecil dari WACC dari cabang terminal petikemas PT Y. Nilai IRR yang lebih kecil daripada WACC artinya manfaat ekonomis yang didapatkan oleh pihak pengakuisisi di masa mendatang lebih kecil dari biaya akuisisi yang dikeluarkan.

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dalam penelitian ini dapat diambil kesimpulan yang mencakup dua hal, yaitu penilaian usaha dan batasan nilai akuisisi.

1. Penelitian ini telah menghasilkan rancang bangun model keuangan untuk menghasilkan proyeksi keuangan berupa proyeksi laba rugi, arus kas, neraca dan arus kas bebas. Model keuangan dalam penelitian berperan untuk menggambarkan arus kas bersih (*Free Cash Flow*) yang terdiri dari arus pendapatan dan pengeluaran. Arus pendapatan dan pengeluaran didapatkan dari proyeksi laporan keuangan.
2. Dari hasil perhitungan WACC dari PT Y adalah sebesar 9,55 %, maka selanjutnya dilakukan perhitungan nilai wajar cabang terminal petikemas PT Y dengan mendiskontokan *Net Cash Flow* dengan tingkat diskonto (WACC) sebesar 9,55 %. NPV didapatkan dari arus kas bersih yang terjadi sepanjang tahun proyeksi (2019-2024) adalah sebesar Rp. 9.171.633.437.067. Sehingga nilai wajar dari cabang terminal petikemas PT Y sebagai target akuisisi adalah sebesar Rp. 9.171.633.437.067,- pada *cost of capital* sebesar 9,55 %
3. PT X melakukan perhitungan harga wajar akuisisi sehingga dapat diketahui harga akuisisi itu memberikan tingkat pengembalian negatif atau positif. PT X perlu membandingkan nilai WACC PT X (9,55%) dengan hasil IRR harus lebih besar daripada WACC agar mendapatkan tingkat pengembalian yang positif. Dari hasil perhitungan nilai wajar akuisisi oleh PT X dengan *cost of capital* sebesar 9,55% adalah sebesar Rp 7.500.000.000.000,00 dimana pada nilai tersebut dihasilkan sebesar IRR 9,66% yang mana diatas WACC dari PT X. Nilai ini menghasilkan nilai positif NPV sebesar Rp. 17.828.572.724,00, dengan demikian nilai wajar akuisisi sebesar Rp 7.500.000.000.000,00 dapat dijadikan dasar bagi manajemen PT X untuk melakukan negosiasi dalam kegiatan akuisisi.

6.2 Saran

Penelitian ini tentunya memiliki kelemahan tersendiri. Pada penelitian ini penilaian usaha memiliki karakteristik dengan menggunakan pendekatan pendapatan, sehingga banyak asumsi yang digunakan, pada penelitian ini asumsi yang digunakan adalah asumsi dari RJPP dari PT Y, sehingga memerlukan kajian lebih mendalam terkait asumsi-asumsi yang digunakan, salah satunya adalah asumsi pertumbuhan jumlah produksi pelayanan jasa terminal petikemas PT Y. selanjutnya dalam penelitian ini jika PT Y menerima nilai penawaran wajar akuisisi oleh PT X, maka PT X melakukan kajian lebih lanjut terkait struktur pendanaan dalam akuisisi tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Algony, Z. A. A. M. R. & H. M. H. (., 2014. Studi Kelayakan Finansial pada Proyek Pembangunan Kawasan Pasar Terpadu Belimbing kota Malang. pp. 2-3.
- Athansios A Pillis, T. E. N. & P., 2008. Concession Agreements and Market Entry in the container terminal industri. *maritim*.
- Carmelino, J. D. L., 2015. Mergers & Acquisitions Blacberry's Acquisitions by samsung. *economic*.
- Damodaran, A., 2001. *Corporate Finance: Theory and Practice*. 2 penyunt. New York: willey.
- Feedback Instruments Ltd., 2006. *Digital Pendulum: Control in a Matlab Environment*. Sussex, UK: Feedback Instruments Ltd..
- Gunarta, I. K., 2017. *Cash Flow and Other Topics in Capital Budgeting, Bahan Kuliah: Manajemen Keuangan*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Gunarta, I. K., 2018. *Penilaian Usaha, Bahan Kuliah: Manajemen Keuangan*. Surabaya: s.n.
- Hitchner, J. R., 2003. *Financial Valuation Application and Models*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc..
- I.K.Gunarta, 2013. *Konsep Dasar dan Aplikasi Penilaian Bisnis*. Surabaya: ITS.
- IEEE, t.thn. *IEEE Citation Reference*. [Online]
Available at: www.ieee.org/documents/ieeecitationref.pdf
- Martín-Barrera, G. Z.-R. C. & G.-G. J. M., 2016. Application of real options valuation for analysing the impact of public R&D financing on renewable energy projects: A company's perspective.. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, pp. 292-301.
- Pangow, L. R. A., 2009. Analisis Nilai akuisisi Bank Sinar Harapan Bali. pp. 3-4.
- Prawoto, A., 2004. *Penilaian Usaha*. 1 penyunt. Yogyakarta: BPFE Yogyakarta.
- Proctor, K. S., 2004. *Building Financial Models with Microsoft Excel*. 1 penyunt. New Jersey: willey.
- Raja Oloan Saut Gurning, S. M., 2017. *Manajemen Pelabuhan*. Surabaya: Andhika Prasetya Ekawahana.
- Sudana, I. .. M., 2009. *Manajemen Keuangan*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Tanaka, K. & Sugeno, M., 1992. Stability analysis and design of fuzzy control. *Fuzzy Sets and Systems*, Volume 45, pp. 135-156.

Thomas Pawlik, L. S. A. J. B. & M. H., 2015. The value of container terminal investment to ocean carrier strategy.

Thuesen, G. J. & Fabrycky, W. J., 2011. *Engineering Economy Ninth Edition*. New Jersey: Prentice Hall.

Triatmodjo, B., 1999. *Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offse.

Viet, N. T., 2015. Business Valuation and pricing in merger and. *Manufaktur (Intel-Altera)*.

Wend, S., 2018. Valuation of private firm in the Icelandic tourism. *economic* , pp. 2-5.

Weston, B. &, 1998. *Dasar-dasar Manajemen Keuangan penerjemah Ali*. Jakarta: Salemba Empat.

LAMPIRAN I PROYEKSI PRODUKSI

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Proyeksi						
		Realisasi 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
I PELAYANAN KAPAL								
1 PELAYANAN LABUH								
01. Luar Negeri Bendera Asing								
01. Kapal Niaga								
01. Kapal Petikemas	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Labuh Luar Negeri Bendera Asing	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Luar Negeri Bendera Nasional								
01. Kapal Niaga								
01. Kapal Petikemas	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Labuh Luar Negeri Bendera Nasional	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
03. Dalam Negeri Bendera Asing								
01. Kapal Niaga								
01. Kapal Petikemas	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Labuh Dalam Negeri Bendera Asing	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
04. Dalam Negeri Bendera Nasional								
01. Kapal Niaga								
01. Kapal Petikemas	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Labuh Dalam Negeri Bendera Nasional	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH PELAYANAN LABUH								
2 PELAYANAN PEMANDUAN								
01. Luar Negeri Bendera Asing								
01. Kapal Niaga								
01. Kapal Petikemas	Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Pemanduan Luar Negeri Bendera Asing	Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
03. Dalam Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penundaan Dalam Negeri Bendera Asing	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
04. Dalam Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penundaan Dalam Negeri Bendera Nasional	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH PENUNDAAN	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT KplJam	-	-	-	-	-	-	-
4 PELAYANAN PENAMBATAN		-	-	-	-	-	-	-
01. Dermaga Umum		-	-	-	-	-	-	-
01. Luar Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	10.109.218	10.789.821	11.879.500	12.801.925	12.360.698	14.415.138	15.933.143
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Luar Negeri Bendera Asing	GT Etm	10.109.218	10.789.821	11.879.500	12.801.925	12.360.698	14.415.138	15.933.143
02. Luar Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	40.168	42.872	47.202	50.867	49.114	57.277	63.309
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Luar Negeri Bendera Nasional	GT Etm	40.168	42.872	47.202	50.867	49.114	57.277	63.309

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
03. Dalam Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	76.655	81.379	86.669	92.137	97.790	103.632	110.109
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Asing	GT Etm	76.655	81.379	86.669	92.137	97.790	103.632	110.109
04. Dalam Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	687.412	729.779	777.215	826.256	876.948	929.337	987.421
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Nasional	GT Etm	687.412	729.779	777.215	826.256	876.948	929.337	987.421
JUMLAH PELAYANAN PENAMBATAN (DERMAGA UMUM)	GT Etm	10.913.453	11.643.851	12.790.586	13.771.185	13.384.550	15.505.384	17.093.982
02. Loading Point		-	-	-	-	-	-	-
01. Luar Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Luar Negeri Bendera Asing	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Luar Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Luar Negeri Bendera Nasional	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Dalam Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Asing	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Dalam Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Nasional	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH PELAYANAN PENAMBATAN (LOADIN	GT Etm	-						

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi		Proyeksi				
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
03. Dalam Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Em	76.655	81.379	86.669	92.137	97.790	103.632	110.109
02. Kapal General Cargo	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Asing	GT Em	76.655	81.379	86.669	92.137	97.790	103.632	110.109
04. Dalam Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Em	687.412	729.779	777.215	826.256	876.948	929.337	987.421
02. Kapal General Cargo	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Nasional	GT Em	687.412	729.779	777.215	826.256	876.948	929.337	987.421
JUMLAH PELAYANAN PENAMBATAN (DERMAGA UMUM)	GT Em	10.913.453	11.643.851	12.790.586	13.771.185	13.384.550	15.505.384	17.093.982
02. Loading Point		-	-	-	-	-	-	-
01. Luar Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Luar Negeri Bendera Asing	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Luar Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Luar Negeri Bendera Nasional	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
03. Dalam Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Asing	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
04. Dalam Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Nasional	GT Em	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH PELAYANAN PENAMBATAN (LOADING)	GT Em	-						

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
03. Pinggiran		-	-	-	-	-	-	-
01. Luar Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Luar Negeri Bendera Asing	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Luar Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Luar Negeri Bendera Nasional	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Dalam Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Asing	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Dalam Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Penambatan Dalam Negeri Bendera Nasional	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH PELAYANAN PENAMBATAN PINGGIR	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH PENAMBATAN	GT Etm	10.913.453	11.643.851	12.790.586	13.771.185	13.384.550	15.505.384	17.093.982

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
5 PELAYANAN ALUR		-	-	-	-	-	-	-
01. Luar Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Pelayanan Alur Luar Negeri Bendera Asing	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
02. Luar Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Pelayanan Alur Luar Negeri Bendera Nasional	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
03. Dalam Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Pelayanan Alur Dalam Negeri Bendera Asing	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
04. Dalam Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Pelayanan Alur Dalam Negeri Bendera Nasional	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH PELAYANAN ALUR	GT	-	-	-	-	-	-	-
	TON	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	BOX	-	-	-	-	-	-	-

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proveksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
6 PELAYANAN KEPIL		-	-	-	-	-	-	-
01. Luar Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	Grk	660	687	738	776	731	832	897
	GT	12.932.588	13.803.274	15.197.286	16.377.332	15.812.876	18.441.094	20.383.057
02. Kapal General Cargo	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Kepil Luar Negeri Bendera Asing	Grk	660	687	738	776	731	832	897
	GT	12.932.588	13.803.274	15.197.286	16.377.332	15.812.876	18.441.094	20.383.057
02. Luar Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal General Cargo	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Kepil Luar Negeri Bendera Nasional	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
03. Dalam Negeri Bendera Asing		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	Grk	4	4	4	5	5	5	5
	GT	138.396	146.926	156.476	166.349	176.555	187.102	198.796
02. Kapal General Cargo	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Kepil Dalam Negeri Bendera Asing	Grk	4	4	4	5	5	5	5
	GT	138.396	146.926	156.476	166.349	176.555	187.102	198.796
04. Dalam Negeri Bendera Nasional		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Niaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Petikemas	Grk	227	236	247	257	268	278	290
	GT	1.220.068	1.295.264	1.379.456	1.466.498	1.556.470	1.649.453	1.752.544
02. Kapal General Cargo	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Curah Cair BBM	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Curah Cair Non BBM	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Curah Kering	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
06. Tongkang	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
07. Tug Boat	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
08. Kapal Penumpang	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
09. Kapal Ro Ro	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
10. Kapal Cruise	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
11. Kapal Lainnya	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Non Niaga	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Kepil Dalam Negeri Bendera Nasional	Grk	227	236	247	257	268	278	290
	GT	1.220.068	1.295.264	1.379.456	1.466.498	1.556.470	1.649.453	1.752.544
JUMLAH PELAYANAN KEPIL	Grk	891	928	989	1.038	1.003	1.115	1.192
	GT	14.291.052	15.245.464	16.733.218	18.010.179	17.545.901	20.277.650	22.334.398

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
II PELAYANAN PETIKEMAS		-	-	-	-	-	-	-
1 01. PELAYANAN PETIKEMAS INTERNASIONAL		-	-	-	-	-	-	-
01. Dermaga		-	-	-	-	-	-	-
01. Petikemas 20'		-	-	-	-	-	-	-
01. Full	Box	119.412	126.277	140.474	150.463	151.759	182.313	201.799
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Empty	Box	21.390	22.620	25.163	26.952	27.184	32.657	36.148
02. Petikemas 40'		-	-	-	-	-	-	-
01. Full	Box	229.021	242.188	269.415	288.574	291.060	349.659	387.032
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Empty	Box	21.588	22.829	25.396	27.202	27.436	32.960	36.482
03. Petikemas OH/OW/OL		-	-	-	-	-	-	-
01. Petikemas 20'		-	-	-	-	-	-	-
01. Full	Box	75	79	88	95	95	115	127
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Empty	Box	-	-	-	-	-	-	-
02. Petikemas 40'		-	-	-	-	-	-	-
01. Full	Box	403	426	474	508	512	615	681
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Empty	Box	-	-	-	-	-	-	-
04. Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	Unit	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Dermaga Petikemas Internasional	Box	391.889	414.419	461.010	493.794	498.046	598.319	662.269
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	Unit	-	-	-	-	-	-	-
2 Operasi Kapal		-	-	-	-	-	-	-
01. Stevedoring		-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar		-	-	-	-	-	-	-
	20'Full	70.691	74.755	79.055	83.600	88.407	93.491	98.865
	20'Empty	1.240	1.311	1.387	1.466	1.551	1.640	1.734
	40'Full	104.199	110.190	116.527	123.227	129.919	137.668	145.475
	40'Empty	15.128	15.997	16.917	17.891	18.919	20.007	21.157
	45'Full	477	505	534	564	597	632	667
	45'Empty	-	-	-	-	-	-	-
Uncontainerized (1 - 20 ton)		-	-	-	-	-	-	-
Uncontainerized (21 - 35 ton)		-	-	-	-	-	-	-
Uncontainerized (> 35 ton)		-	-	-	-	-	-	-
02. Muat		-	-	-	-	-	-	-
	20'Full	48.705	51.506	54.223	56.941	59.657	62.373	65.089
	20'Empty	20.150	21.309	22.534	23.829	25.200	26.648	28.181
	40'Full	124.800	131.975	139.565	147.589	156.074	165.050	174.540
	40'Empty	6.460	6.831	7.225	7.640	8.079	8.544	9.035
	45'Full	1	1	1	1	1	1	1
	45'Empty	-	-	-	-	-	-	-
Uncontainerized (1 - 20 ton)		-	-	-	-	-	-	-
Uncontainerized (21 - 35 ton)		-	-	-	-	-	-	-
Uncontainerized (> 35 ton)		-	-	-	-	-	-	-
02. Lift On/Lift Off		-	-	-	-	-	-	-
	20'Full	119.921	126.233	147.667	161.961	171.131	181.419	192.813
	20'Empty	20.995	22.100	21.193	22.207	21.949	19.269	19.310
	40'Full	228.663	240.698	240.267	254.342	223.275	212.417	220.339
	40'Empty	21.783	22.929	23.431	24.946	31.812	31.661	32.882
	45'Full	488	515	540	578	604	627	665
	45'Empty	-	-	-	-	-	-	-
03. Haulage		-	-	-	-	-	-	-
	20'Full	119.921	126.233	147.667	161.961	171.131	181.419	192.813
	20'Empty	20.995	22.100	21.193	22.207	21.949	19.269	19.310
	40'Full	228.663	240.698	240.267	254.342	223.275	212.417	220.339
	40'Empty	21.783	22.929	23.431	24.946	31.812	31.661	32.882
	45'Full	488	515	540	578	604	627	665
	45'Empty	-	-	-	-	-	-	-
04. Restowage/Shifting		-	-	-	-	-	-	-
01. Shifting/Restowage Bay to Bay		-	-	-	-	-	-	-
	Box	25	26	29	32	32	38	42
20' Standart		-	-	-	-	-	-	-
40' Standart		-	-	-	-	-	-	-
45' Standart		-	-	-	-	-	-	-
20' OH/ OW/ OL		-	-	-	-	-	-	-
40' OH/ OW/ OL		-	-	-	-	-	-	-
45' OH/ OW/ OL		-	-	-	-	-	-	-
20' Reefer Container		-	-	-	-	-	-	-
40' Reefer Container		-	-	-	-	-	-	-
45' Reefer Container		-	-	-	-	-	-	-
20' Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
40' Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
45' Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
02. Landed via CY		-	-	-	-	-	-	-
	Box	399	422	469	503	507	609	674
20' Standart		-	-	-	-	-	-	-
40' Standart		-	-	-	-	-	-	-
45' Standart		-	-	-	-	-	-	-
20' OH/ OW/ OL		-	-	-	-	-	-	-
40' OH/ OW/ OL		-	-	-	-	-	-	-
45' OH/ OW/ OL		-	-	-	-	-	-	-
20' Reefer Container		-	-	-	-	-	-	-
40' Reefer Container		-	-	-	-	-	-	-
45' Reefer Container		-	-	-	-	-	-	-
20' Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
40' Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
45' Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
03. Landed Non CY		-	-	-	-	-	-	-
	Box	56	59	66	71	71	85	95
20' Standart		-	-	-	-	-	-	-
40' Standart		-	-	-	-	-	-	-
45' Standart		-	-	-	-	-	-	-
20' OH/ OW/ OL		-	-	-	-	-	-	-
40' OH/ OW/ OL		-	-	-	-	-	-	-
45' OH/ OW/ OL		-	-	-	-	-	-	-
20' Reefer Container		-	-	-	-	-	-	-
40' Reefer Container		-	-	-	-	-	-	-
45' Reefer Container		-	-	-	-	-	-	-
20' Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
40' Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
45' Uncontainerized		-	-	-	-	-	-	-
05. Buka Tutup Palka		-	-	-	-	-	-	-
	Palka	3.648	3.858	4.291	4.597	4.636	5.570	6.165
06. Kerjasama Pelayanan B/M		-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar		-	-	-	-	-	-	-
02. Muat		-	-	-	-	-	-	-

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
03. Fumigasi	Box	-	-	-	-	-	-	-
04. Batal Muat	Box	142	150	167	179	180	217	240
05. Pindah Kapal/alih kapal	Box	609	644	716	767	774	930	1.029
20' Petikemas Isi/ Full	-	-	-	-	-	-	-	-
40' Petikemas Isi/ Full	-	-	-	-	-	-	-	-
45' Petikemas Isi/ Full	-	-	-	-	-	-	-	-
20' Petikemas Kosong	-	-	-	-	-	-	-	-
40' Petikemas Kosong	-	-	-	-	-	-	-	-
45' Petikemas Kosong	-	-	-	-	-	-	-	-
20' Petikemas IMDG-CODE	-	-	-	-	-	-	-	-
40' Petikemas IMDG-CODE	-	-	-	-	-	-	-	-
45' Petikemas IMDG-CODE	-	-	-	-	-	-	-	-
20' Petikemas Reefer	-	-	-	-	-	-	-	-
40' Petikemas Reefer	-	-	-	-	-	-	-	-
45' Petikemas Reefer	-	-	-	-	-	-	-	-
20' Petikemas OH/OW/OL	-	-	-	-	-	-	-	-
40' Petikemas OH/OW/OL	-	-	-	-	-	-	-	-
45' Petikemas OH/OW/OL	-	-	-	-	-	-	-	-
20' Uncontainerized	-	-	-	-	-	-	-	-
40' Uncontainerized	-	-	-	-	-	-	-	-
50' Uncontainerized	-	-	-	-	-	-	-	-
06. Closing	Box	4.754	5.027	5.593	5.990	6.042	7.258	8.034
07. Batal Dokumen	Box	-	-	-	-	-	-	-
08. Labeling	Unit	-	-	-	-	-	-	-
09. Overbengen	Box	-	-	-	-	-	-	-
2 PELAYANAN PETIKEMAS DOMESTIK								
1 01. Dermaga								
01. Petikemas 20'								
01. Full	Box	18.279	19.331	20.440	21.617	22.861	24.175	25.564
02. Empty	Box	7.855	8.307	8.784	9.289	9.824	10.389	10.986
02. Petikemas 40'								
01. Full	Box	1.419	1.501	1.587	1.678	1.775	1.877	1.985
02. Empty	Box	1.574	1.665	1.760	1.861	1.969	2.082	2.201
03. Petikemas OH/OW/OL								
01. Petikemas 20'								
01. Full	Box	-	-	-	-	-	-	-
02. Empty	Box	-	-	-	-	-	-	-
02. Petikemas 40'								
01. Full	Box	-	-	-	-	-	-	-
02. Empty	Box	-	-	-	-	-	-	-
04. Uncontainerized	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	Unit	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Dermaga Petikemas Domestik	Box	319.566	319.566	358.586	400.613	446.714	497.320	552.932
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	Unit	-	-	-	-	-	-	-
2 Operasi Kapal								
01. Stevedoring								
01. Bongkar	20'Full	5.346	5.653	5.978	6.322	6.686	7.070	7.477
	20'Empty	6.606	6.986	7.387	7.812	8.262	8.737	9.239
	40'Full	198	210	221	234	248	262	277
	40'Empty	1.559	1.649	1.743	1.844	1.950	2.062	2.180
	45'Full	-	-	-	-	-	-	-
	45'Empty	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	20'Full	8.938	9.452	9.995	10.571	11.178	11.821	12.500
	20'Empty	1.249	1.321	1.397	1.477	1.563	1.652	1.747
	40'Full	1.058	1.119	1.184	1.251	1.323	1.399	1.480
	40'Empty	15	16	17	17	19	20	21
	45'Full	-	-	-	-	-	-	-
	45'Empty	-	-	-	-	-	-	-
02. Lift On/Lift Off	20'Full	14.778	15.627	16.522	17.481	18.477	19.544	20.667
	20'Empty	7.401	7.826	8.275	8.753	9.254	9.788	10.350
	40'Full	1.353	1.432	1.514	1.600	1.692	1.790	1.893
	40'Empty	1.436	1.519	1.606	1.698	1.796	1.900	2.008
	45'Full	-	-	-	-	-	-	-
	45'Empty	-	-	-	-	-	-	-
03. Haulage	20'Full	14.778	15.627	16.522	17.481	18.477	19.544	20.667
	20'Empty	7.401	7.826	8.275	8.753	9.254	9.788	10.350
	40'Full	1.353	1.432	1.514	1.600	1.692	1.790	1.893
	40'Empty	1.436	1.519	1.606	1.698	1.796	1.900	2.008
	45'Full	-	-	-	-	-	-	-
	45'Empty	-	-	-	-	-	-	-
04. Restowage/Shifting								
01. Shifting/Restowage Bay to Bay	Box	1	1	1	1	1	1	1
02. Landed via CY	Box	2	2	2	2	3	3	3
03. Landed Non CY	Box	-	-	-	-	-	-	-
05. Buka Tutup Palka	Palka	94	99	105	111	118	124	131
06. Kerjasama Pelayanan B/M								
01. Bongkar	Box	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Box	-	-	-	-	-	-	-
07. Kade Lossing	Box	13.302	14.066	14.873	15.732	16.635	17.592	18.603
3 Operasi Lapangan								
01. Lift On/Lift Off	20'Full	13.302	14.066	14.873	15.732	16.635	17.592	18.603
	20'Empty	6.661	7.044	7.449	7.878	8.332	8.810	9.316
	40'Full	1.218	1.289	1.363	1.440	1.523	1.611	1.704
	40'Empty	1.293	1.368	1.446	1.528	1.617	1.710	1.808
	45'Full	-	-	-	-	-	-	-
	45'Empty	-	-	-	-	-	-	-
02. Gerakan Ekstra								
01. Produksi Relokasi	Box	1.218	1.289	1.363	1.440	1.523	1.611	1.704
02. Produksi Angsur	Box	-	-	-	-	-	-	-
03. Penumpukan Petikemas	Box Hari	104.716	110.741	117.098	123.839	137.512	145.417	153.775
04. Reefer (Suplai listrik dan monitoring)	Box Shift	-	-	-	-	-	-	-
Suplai Listrik								
20' Suplai Listrik	-	-	-	-	-	-	-	-
40' Suplai Listrik	-	-	-	-	-	-	-	-
45' Suplai Listrik	-	-	-	-	-	-	-	-
Monitoring								
20' Monitoring	-	-	-	-	-	-	-	-
40' Monitoring	-	-	-	-	-	-	-	-
45' Monitoring	-	-	-	-	-	-	-	-

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
4	Petikemas Transhipment	-	-	-	-	-	-	-
	01. Stevedoring	-	-	-	-	-	-	-
	01. Bongkar	20'Full	1.998	2.112	2.234	2.363	2.498	2.642
		20'Empty	-	-	-	-	-	-
		40'Full	82	87	91	97	102	108
		40'Empty	-	-	-	-	-	-
		45'Full	-	-	-	-	-	-
		45'Empty	-	-	-	-	-	-
	02. Muat	20'Full	1.998	2.112	2.234	2.363	2.498	2.642
		20'Empty	-	-	-	-	-	-
		40'Full	82	87	91	97	102	108
		40'Empty	-	-	-	-	-	-
		45'Full	-	-	-	-	-	-
		45'Empty	-	-	-	-	-	-
	02. Lift On/Lift Off	20'Full	3.995	4.224	4.467	4.725	4.996	5.283
		20'Empty	-	-	-	-	-	-
		40'Full	163	173	182	193	203	216
		40'Empty	-	-	-	-	-	-
		45'Full	-	-	-	-	-	-
		45'Empty	-	-	-	-	-	-
	03. Haulage	20'Full	3.995	4.224	4.467	4.725	4.996	5.283
		20'Empty	-	-	-	-	-	-
		40'Full	163	173	182	193	203	216
		40'Empty	-	-	-	-	-	-
		45'Full	-	-	-	-	-	-
		45'Empty	-	-	-	-	-	-
	20' Haulage Petikemas IMDG-CODE	-	-	-	-	-	-	-
	40' Haulage Petikemas IMDG-CODE	-	-	-	-	-	-	-
	45' Haulage Petikemas IMDG-CODE	-	-	-	-	-	-	-
	20' Haulage Petikemas OH/WL/L	-	-	-	-	-	-	-
	40' Haulage Petikemas OH/WL/L	-	-	-	-	-	-	-
	45' Haulage Petikemas OH/WL/L	-	-	-	-	-	-	-
	20' Haulage Petikemas Reefer	-	-	-	-	-	-	-
	40' Haulage Petikemas Reefer	-	-	-	-	-	-	-
	45' Haulage Petikemas Reefer	-	-	-	-	-	-	-
	20' Haulage Uncontainerized	-	-	-	-	-	-	-
	40' Haulage Uncontainerized	-	-	-	-	-	-	-
	45' Haulage Uncontainerized	-	-	-	-	-	-	-
5	Petikemas Lainnya	-	-	-	-	-	-	-
	01. Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu	-	-	-	-	-	-	-
	01. Gerakan Ekstra	-	-	-	-	-	-	-
	01. Relokasi	Box	-	-	-	-	-	-
	02. Angsur	Box	-	-	-	-	-	-
	02. Stripping / Stuffing	Box	-	-	-	-	-	-
	02. Fumigasi	Box	-	-	-	-	-	-
	03. Batal Muat	Box	-	-	-	-	-	-
	04. Pindah Kapal/alih kapal	Box	-	-	-	-	-	-
	05. Closing	Box	-	-	-	-	-	-
	20' Closing Time	-	-	-	-	-	-	-
	40' Closing Time	-	-	-	-	-	-	-
	45' Closing Time	-	-	-	-	-	-	-
	06. Batal Dekumen	Box	-	-	-	-	-	-
	07. Overbremen	Box	-	-	-	-	-	-
III	PELAYANAN BARANG NON PETIKEMAS	-	-	-	-	-	-	-
1	PELAYANAN BARANG NON PETIKEMAS GENERAL CARGO	-	-	-	-	-	-	-
	01. Dermaga	Ton	-	-	-	-	-	-
		M3	-	-	-	-	-	-
	02. Gudang Penumpukan Dusahakan	-	-	-	-	-	-	-
	01. Barang Umum	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	02. Barang Mengganggu	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	03. Barang Merusak	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	04. Barang Berbahaya	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	Jumlah Gudang Penumpukan Dusahakan	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	03. Lapangan Penumpukan Dusahakan	-	-	-	-	-	-	-
	01. Barang Umum	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	02. Barang Mengganggu	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	03. Barang Merusak	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	04. Barang Berbahaya	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	Jumlah Lapangan Penumpukan Dusahakan	Ton Hari	-	-	-	-	-	-
		M3 Hari	-	-	-	-	-	-
	04. Bongkar Muat	-	-	-	-	-	-	-
	01. Per Mata Rantai	-	-	-	-	-	-	-
	01. Stevedoring	-	-	-	-	-	-	-
	01. Bongkar	Ton	-	-	-	-	-	-
		M3	-	-	-	-	-	-
	02. Muat	Ton	-	-	-	-	-	-
		M3	-	-	-	-	-	-
	02. Cargodoring	Ton	-	-	-	-	-	-
		M3	-	-	-	-	-	-
	03. Receiving/Delivery	Ton	-	-	-	-	-	-
		M3	-	-	-	-	-	-
	02. Kerjasama Pelayanan B/M	-	-	-	-	-	-	-
	01. Bongkar	Ton	-	-	-	-	-	-
		M3	-	-	-	-	-	-
	02. Muat	Ton	-	-	-	-	-	-
		M3	-	-	-	-	-	-
	03. Peayanan Kade Lossing	Ton	-	-	-	-	-	-
		M3	-	-	-	-	-	-
	04. Overbremen	Ton	-	-	-	-	-	-
		M3	-	-	-	-	-	-
	05. Roll On Roll Off (Ro Ro)	-	-	-	-	-	-	-
	01. Kendaraan Kelas 2	Unit	-	-	-	-	-	-
	02. Kendaraan Kelas 3	Unit	-	-	-	-	-	-
	03. Kendaraan Kelas 4	Unit	-	-	-	-	-	-
	04. Kendaraan Kelas 5	Unit	-	-	-	-	-	-
	05. Kendaraan Kelas 6	Unit	-	-	-	-	-	-
	06. Kendaraan Kelas 7	Unit	-	-	-	-	-	-
	07. Kendaraan Kelas 7A	Unit	-	-	-	-	-	-
	08. Kendaraan Kelas 7B	Unit	-	-	-	-	-	-
	09. Alas Ramp Door	Unit	-	-	-	-	-	-

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2	PELAYANAN BARANG NON PETIKEMAS CURAH KERING	-	-	-	-	-	-	-
01. Dermaga	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Gudang Penumpukan Dusahakan	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Barang Umum	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
02. Barang Mengganggu	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
03. Barang Merusak	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
04. Barang Berbahaya	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Gudang Penumpukan Dusahakan	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
03. Lapangan Penumpukan Dusahakan	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Barang Umum	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
02. Barang Mengganggu	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
03. Barang Merusak	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
04. Barang Berbahaya	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Lapangan Penumpukan Dusahakan	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
04. Penyimpanan (Silo)	Ton	-	-	-	-	-	-	-
05. Bongkar Muat	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Per Mata Rantai	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Stevedoring	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Cargodoring	Ton	-	-	-	-	-	-	-
03. Receiving/Delivery	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Kerjasama Pelayanan B/M	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Ton	-	-	-	-	-	-	-
3	PELAYANAN BARANG NON PETIKEMAS CURAH CAIR	-	-	-	-	-	-	-
01. Dermaga	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Penyimpanan (Tank Storage)	Ton	-	-	-	-	-	-	-
03. Bongkar Muat	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Per Mata Rantai	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Stevedoring	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Cargodoring	Ton	-	-	-	-	-	-	-
03. Receiving/Delivery	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Kerjasama Pelayanan B/M	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Ton	-	-	-	-	-	-	-
4	PELAYANAN BARANG NON PETIKEMAS GAS	-	-	-	-	-	-	-
01. Dermaga	MMBTU	-	-	-	-	-	-	-
02. Penyimpanan (Pipa)	MMBTU	-	-	-	-	-	-	-
03. Bongkar Muat	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Per Mata Rantai	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Stevedoring	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	MMBTU	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	MMBTU	-	-	-	-	-	-	-
02. Cargodoring	MMBTU	-	-	-	-	-	-	-
03. Receiving/Delivery	MMBTU	-	-	-	-	-	-	-
02. Kerjasama Pelayanan B/M	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	MMBTU	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	MMBTU	-	-	-	-	-	-	-
5	PELAYANAN BARANG NON PETIKEMAS CAR TERMINAL	-	-	-	-	-	-	-
01. Dermaga	Unit	-	-	-	-	-	-	-
02. Lapangan Penumpukan	Unit Hari	-	-	-	-	-	-	-
03. Bongkar Muat	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Per Mata Rantai	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Stevedoring	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Unit	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Unit	-	-	-	-	-	-	-
02. Cargodoring	Unit	-	-	-	-	-	-	-
03. Receiving/Delivery	Unit	-	-	-	-	-	-	-
02. Kerjasama Pelayanan B/M	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Unit	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Unit	-	-	-	-	-	-	-
6	PELAYANAN BARANG NON PETIKEMAS HEWAN	-	-	-	-	-	-	-
01. Dermaga	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
02. Lapangan Penumpukan	Ekor Hari	-	-	-	-	-	-	-
03. Bongkar Muat	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Per Mata Rantai	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Stevedoring	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
02. Cargodoring	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
03. Receiving/Delivery	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
02. Kerjasama Pelayanan B/M	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
IV	PELAYANAN KONSOLIDASI DAN DISTRIBUSI BARANG	-	-	-	-	-	-	-
1	PELAYANAN PETIKEMAS	-	-	-	-	-	-	-
01. Receiving/Delivery (Barang)	Box	-	-	-	-	-	-	-
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Stuffing/Stripping	Box	-	-	-	-	-	-	-
03. Unitasi/Paletasi	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
04. Packing	Unit	-	-	-	-	-	-	-
05. Labeling	Unit	-	-	-	-	-	-	-
06. Sortasi	Unit	-	-	-	-	-	-	-
07. Penumpukan	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Penumpukan Barang	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
02. Penumpukan Petikemas	Box Hari	-	-	-	-	-	-	-
08. Gerakan Ekstra	-	-	-	-	-	-	-	-
01. Relokasi	Box	-	-	-	-	-	-	-
02. Angsur	Box	-	-	-	-	-	-	-
09. Repair/Cleaning Container	Box	-	-	-	-	-	-	-
10. Monitoring Reefer Plug	Box Shift	-	-	-	-	-	-	-
11. Fumigasi	Box	-	-	-	-	-	-	-

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2 PELAYANAN NON PETIKEMAS		-	-	-	-	-	-	-
01. Receiving delivery	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Unitasi/Paletasi	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
03. Packing	Unit	-	-	-	-	-	-	-
04. Labeling	Unit	-	-	-	-	-	-	-
05. Sortasi	Unit	-	-	-	-	-	-	-
06. Penumpukan Barang	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
	Box	-	-	-	-	-	-	-
07. Fumigasi	Box	-	-	-	-	-	-	-
V PELAYANAN PELRA		-	-	-	-	-	-	-
01. PELAYANAN PAKET	Unit	-	-	-	-	-	-	-
02. PELAYANAN NON PAKET		-	-	-	-	-	-	-
01. Labuh	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Penambatan	GT Eimal	-	-	-	-	-	-	-
03. Kepil	Grk	-	-	-	-	-	-	-
	GT	-	-	-	-	-	-	-
04. Dermaga	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
05. Gudang Penumpukan Dusahakan		-	-	-	-	-	-	-
01. Barang Umum	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
02. Barang Mengganggu	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
03. Barang Merusak	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
04. Barang Berbahaya	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Gudang Penumpukan Dusahakan	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
06. Lapangan Penumpukan Dusahakan		-	-	-	-	-	-	-
01. Barang Umum	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
02. Barang Mengganggu	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
03. Barang Merusak	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
04. Barang Berbahaya	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Lapangan Penumpukan Dusahakan	Ton Hari	-	-	-	-	-	-	-
	M3 Hari	-	-	-	-	-	-	-
07. Bongkar Muat		-	-	-	-	-	-	-
01. Per Mata Rantai		-	-	-	-	-	-	-
01. Stevedoring		-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Cargodoring	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
03. Receiving/Delivery	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Kerjasama Pelayanan B/M		-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
03. Kade Lossing	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
VI PENGUSAHAAN ALAT		-	-	-	-	-	-	-
1 PRODUKSI ALAT ANGKAT DIUSAHAKAN		-	-	-	-	-	-	-
01. Container Crane	Box	-	-	-	-	-	-	-
02. HMC	Box	-	-	-	-	-	-	-
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
03. Forklift	Box	-	-	-	-	-	-	-
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	Jam	-	-	-	-	-	-	-
04. Fixed Crane	Box	-	-	-	-	-	-	-
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
05. Mobile Crane	Box	-	-	-	-	-	-	-
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	Jam	-	-	-	-	-	-	-
06. Towing Tractor	Jam	-	-	-	-	-	-	-
07. RTG	Box	-	-	-	-	-	-	-
08. Reach Stacker	Box	-	-	-	-	-	-	-
	Jam	-	-	-	-	-	-	-
09. Top Loader	Box	-	-	-	-	-	-	-
	Jam	-	-	-	-	-	-	-
10. Wheel Loader	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	Jam	-	-	-	-	-	-	-
11. Luffing Crane	Box	-	-	-	-	-	-	-
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
12. Sile Loader	Box	-	-	-	-	-	-	-
	Jam	-	-	-	-	-	-	-
13. Excavator	Jam	-	-	-	-	-	-	-
	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	Box	-	-	-	-	-	-	-
2 PRODUKSI ALAT ANGKUT DIUSAHAKAN		-	-	-	-	-	-	-
01. Head Truck	Box	-	-	-	-	-	-	-
02. Chassis	Box	-	-	-	-	-	-	-
03. Trailer	Box	-	-	-	-	-	-	-
04. Dump Truck	Ton	-	-	-	-	-	-	-
05. Conveyor	Ton	-	-	-	-	-	-	-
06. Straddle Carrier	Box	-	-	-	-	-	-	-

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
3 PRODUKSI ALAT BANTU B/M DIUSAHAKAN		-	-	-	-	-	-	-
01. Timbangan	Ton	157.140	161.421	165.818	170.335	174.975	179.742	184.638
02. Grab	Ton	-	-	-	-	-	-	-
03. Hopper	Ton	-	-	-	-	-	-	-
04. Pemadam Kebakaran	Jam	-	-	-	-	-	-	-
05. Bucket	Ton	-	-	-	-	-	-	-
06. Ramp Door	Ton	-	-	-	-	-	-	-
07. Genset	Jam	-	-	-	-	-	-	-
08. Spreader	Box	-	-	-	-	-	-	-
4 PRODUKSI ALAT APUNG		-	-	-	-	-	-	-
01. Kapal Tongkang	Jam	-	-	-	-	-	-	-
02. Kapal Tunda		-	-	-	-	-	-	-
01. Penundaan Diusahakan	Jam	-	-	-	-	-	-	-
02. Penundaan Non SBPP	Jam	-	-	-	-	-	-	-
03. Kapal Pandu	Jam	-	-	-	-	-	-	-
04. Kapal Kepil	Jam	-	-	-	-	-	-	-
05. Kapal Keruk	Jam / Ls	-	-	-	-	-	-	-
06. Kapal Wisata	Jam	-	-	-	-	-	-	-
07. Floating Jetty / Ponton	Jam	-	-	-	-	-	-	-
VII PENGUSAHAAN PROPERTI		-	-	-	-	-	-	-
01. Pengusahaan Lahan		-	-	-	-	-	-	-
01. Sewa	M2	-	-	-	-	-	-	-
02. Throughput Fee / Kontribusi	Ton	-	-	-	-	-	-	-
Unit		-	-	-	-	-	-	-
02. Pengusahaan Perairan	M2	-	-	-	-	-	-	-
03. Pengusahaan Bangunan	M2	81	83	85	87	90	92	95
M3		-	-	-	-	-	-	-
04. Konsolidasi dan Distribusi Barang	Paket	-	-	-	-	-	-	-
VIII PENGUSAHAAN AIR / LISTRIK		-	-	-	-	-	-	-
01. Pengusahaan Air		-	-	-	-	-	-	-
01. Pengusahaan Air Kapal		-	-	-	-	-	-	-
01. Sumber yang diusahakan	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Sumber yang dikerjasamakan	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Pengusahaan Air Umum		-	-	-	-	-	-	-
01. Sumber yang diusahakan	Ton	3.942	4.205	4.615	4.968	4.840	5.593	6.160
02. Sumber yang dikerjasamakan	Ton	-	-	-	-	-	-	-
02. Pengusahaan Listrik	KWh	136.567	145.687	159.897	172.096	167.680	193.763	213.406
IX PELAYANAN RUPA-RUPA USAHA		-	-	-	-	-	-	-
01. PAS TERMINAL PENUMPANG		-	-	-	-	-	-	-
01. Pas Penumpang	Lembar	-	-	-	-	-	-	-
02. PAS PELABUHAN (ORANG)		-	-	-	-	-	-	-
01. Pas Harian Orang	Lembar	-	-	-	-	-	-	-
02. Pas Berlangganan Orang	Lembar	-	-	-	-	-	-	-
03. PAS PELABUHAN (KENDARAAN)		-	-	-	-	-	-	-
01. Pas Harian Kendaraan	Lembar	-	-	-	-	-	-	-
02. Pas Berlangganan Kendaraan	Lembar	-	-	-	-	-	-	-
04. FASILITAS REPAIR / DOCKING KAPAL		-	-	-	-	-	-	-
FASILITAS REPAIR / DOCKING KAPAL	Unit	-	-	-	-	-	-	-
05. PRODUKSI KERJASAMA		-	-	-	-	-	-	-
01. Kerjasama Akt	Unit	-	-	-	-	-	-	-
Jam		-	-	-	-	-	-	-
Ton		-	-	-	-	-	-	-
02. Kerjasama Kapal Khusus	Jam	-	-	-	-	-	-	-
03. Kerjasama Pelabuhan	Lembar	-	-	-	-	-	-	-
Ton		-	-	-	-	-	-	-
M3		-	-	-	-	-	-	-
04. Kerjasama Jasa Air Kapal	Ton	-	-	-	-	-	-	-
05. Kerjasama Jasa Cold Processing / Ikan	Ton	-	-	-	-	-	-	-
06. Kerjasama Bunker BBM	Ton/Liter	-	-	-	-	-	-	-
07. Kerjasama Jasa Dock/Galangan	Unit	-	-	-	-	-	-	-
PAKET		-	-	-	-	-	-	-
08. Kerjasama Jasa Dermaga Ikan	Ton	-	-	-	-	-	-	-
09. Kerjasama Jasa CPO/Bungkil/Minyak Goreng	Ton/Liter	-	-	-	-	-	-	-
10. Kerjasama Jasa Penumpukan	Ton	-	-	-	-	-	-	-
M3		-	-	-	-	-	-	-
Unit		-	-	-	-	-	-	-
Box		-	-	-	-	-	-	-
11. Kerjasama Jasa SPBU	Ton/Liter	-	-	-	-	-	-	-
12. Kerjasama Jasa Taksi / Angkutan Penumpang	Unit	-	-	-	-	-	-	-
06. FEE FOR SERVICE	Ton	-	-	-	-	-	-	-
M3		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Jasa Pelayanan Pemeliharaan Kolam Pelabuhan		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Jasa Penyelenggaraan Diklat / Training		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Jasa Crew /passenger Transport		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Jasa persewaan / Chartering		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Jasa Supply Vessel / AHT		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Pelayanan jasa Penyelamatan / Salvage		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan pelayanan jasa reception facility		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Other Marine Service Lainnya		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Penggantian Biaya TKBM		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Penjualan Gas		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Bunker BBM		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Manajemen Fee		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Minimal Tanggungan Penghasilan		-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Kewajiban Tanggungan Investasi		-	-	-	-	-	-	-
07. DIFFERENT MONTHLY SALARY		-	-	-	-	-	-	-

PRODUKSI JASA								
URAIAN	Satuan	Realisasi	Proyeksi					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
X Pelayanan Forwarding		-	-	-	-	-	-	-
01. Pemeriksaan Karantina	Box	-	-	-	-	-	-	-
02. Pengurusan Dokumen	Bendel	-	-	-	-	-	-	-
03. Internoda	Box	-	-	-	-	-	-	-
04. Transit	Box	-	-	-	-	-	-	-
05. Trucking	Box	-	-	-	-	-	-	-
XI Pelabuhan / Terminal UKS		-	-	-	-	-	-	-
01. Labuh	GT Masa	-	-	-	-	-	-	-
02. Permanduan	Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
03. Penundaan	GT Kpl Grk	-	-	-	-	-	-	-
	Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
04. Penambatan	GT Kpl Jam	-	-	-	-	-	-	-
	GT Etm	-	-	-	-	-	-	-
05. Dermaga	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
06. Kerjasama pelayanan bongkar muat		-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-
01. Bongkar	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-
02. Muat	Ton	-	-	-	-	-	-	-
	M3	-	-	-	-	-	-	-

LAMPIRAN II PROYEKSI PENDAPATAN

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pendapatan Labuh	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Pemanduan	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Penundaan	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Penambatan	15.237.349.352	16.283.572.835	18.032.918.763	19.550.044.146	19.010.223.999	22.297.500.225	24.801.433.056
Pendapatan Jasa Alur	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Jasa Kepil	-	-	-	-	-	-	-
I PELAYANAN KAPAL	15.237.349.352	16.283.572.835	18.032.918.763	19.550.044.146	19.010.223.999	22.297.500.225	24.801.433.056
Pendapatan Dermaga (Int)	31.960.536.755	33.797.972.593	37.597.705.088	40.271.406.665	40.618.178.843	48.795.950.871	54.011.397.912
Pendapatan Operasi Kapal - Stevedoring (Int)	584.012.647.980	618.400.350.000	684.585.706.300	735.782.739.200	721.390.136.600	854.726.707.800	946.839.625.800
Pendapatan Operasi Kapal - Lift On Lift Off (Int)	81.821.014.500	86.127.823.500	89.594.379.500	95.786.146.500	98.140.118.500	100.916.247.000	106.690.908.500
Pendapatan Operasi Kapal - Haulage (Int)	30.084.305.000	31.667.835.000	32.914.185.000	35.181.790.000	36.156.790.000	37.122.365.000	39.223.370.000
Pendapatan Operasi Kapal - Shifting (Int)	977.466.913	1.032.449.427	1.148.523.623	1.234.051.978	1.242.197.535	1.490.637.042	1.651.511.805
Pendapatan Operasi Kapal - Buka/tutup palka (Int)	3.317.108.483	3.508.060.452	3.901.785.225	4.180.029.522	4.215.492.030	5.064.773.643	5.605.804.221
Pendapatan Operasi Kapal - Kerja sama Fasilitas B/M (Int)	-	-	-	-	-	-	-
1 Pendapatan Operasi Kapal (Int)	700.212.542.876	774.534.490.971	849.742.284.736	912.436.163.864	901.762.913.509	1.048.116.681.356	1.154.022.618.238
Pendapatan Operasi Lapangan - Lift On-Lift Off (Int)	82.303.021.500	87.034.858.800	96.819.383.217	103.704.455.442	104.597.684.163	125.656.592.147	139.087.429.868
Pendapatan Operasi Lapangan - Relokasi (Int)	229.417.000	242.497.794	270.001.001	289.119.085	291.466.920	350.162.789	387.728.146
Pendapatan Operasi Lapangan - Angsur (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Operasi Lapangan - Gerakan Ekstra (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Operasi Lapangan - Penumpukan (Petikemas) (Int)	192.227.692.000	203.279.512.518	226.132.387.667	242.213.139.653	244.300.080.155	293.484.681.986	324.853.736.300
Pendapatan Operasi Lapangan - Reefer (Int)	3.776.414.000	3.992.677.653	4.223.961.745	4.466.127.990	4.723.238.039	4.995.291.890	5.280.986.752
2 Pendapatan Operasi Lapangan (Int)	278.536.544.500	294.549.546.765	327.445.733.630	350.672.842.171	353.912.469.276	424.486.728.813	469.609.881.066
Pendapatan Operasi CFS - Receiving/Delivery (Barang) (Int)	1.539.253.100	1.627.747.744	1.810.748.736	1.939.525.747	1.956.216.133	2.350.101.345	2.601.287.707
Pendapatan Operasi CFS - Rubah Status / LCL (Int)	3.025.226.157	3.199.467.063	3.559.312.411	3.811.835.462	3.844.663.459	4.618.646.612	5.112.329.178
Pendapatan Operasi CFS - Gerakan Ekstra - Relokasi (Int)	1.170.155.000	1.237.607.544	1.376.422.924	1.474.669.020	1.487.377.471	1.786.514.839	1.977.630.380
Pendapatan Operasi CFS - Gerakan Ekstra - Angsur (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Operasi CFS - Gerakan Ekstra (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Operasi CFS - Stripping/Stuffing (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Operasi CFS - Penumpukan Barang (Int)	290.343.000	307.036.265	341.553.398	365.843.526	368.993.348	443.287.896	490.670.109
Pendapatan Operasi CFS - Penumpukan Petikemas (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Operasi CFS - Penumpukan (Int)	-	-	-	-	-	-	-
3 Pendapatan Operasi CFS (Int)	6.024.977.257	6.371.858.615	7.088.037.468	7.591.873.755	7.657.250.411	9.198.550.693	10.181.917.375
Pendapatan Petikemas Transshipment-Stevedoring (Int)	28.899.508	46.980.000	47.271.600	52.848.000	54.944.400	59.777.400	62.874.000
Pendapatan Petikemas Transshipment-Lift On - Lift Off (Int)	11.980.196	4.294.500	4.503.000	4.878.000	5.170.000	5.378.500	798.730.387
Pendapatan Petikemas Transshipment-Haulage (Int)	4.173.150	2.175.000	2.280.000	2.475.000	2.620.000	2.725.000	287.542.939

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
4 Pendapatan Petikemas Transshipment (Int)	45.052.854	53.449.500	54.054.600	60.201.000	62.734.400	67.880.900	1.149.147.327
Pendapatan Angsur Behandle (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Relokasi Behandle (Int)	32.462.491.000	34.328.657.209	38.188.372.985	40.903.954.592	41.255.995.875	49.562.548.910	54.859.959.596
Pendapatan Gerakan Ekstra Behandle (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Stripping / Stuffing Behandle (Int)	28.049.869.333	29.662.589.280	32.997.136.788	35.343.670.220	35.648.250.317	42.825.170.751	47.402.796.576
a Pendapatan Behandle (Int)	28.049.869.333	29.662.589.280	32.997.136.788	35.343.670.220	35.648.250.317	42.825.170.751	47.402.796.576
Pendapatan Angsur Behandle (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Relokasi Behandle (Int)	1.388.546.000	1.468.154.527	1.633.328.680	1.749.762.920	1.764.926.449	2.120.186.268	2.346.556.091
Pendapatan Gerakan Ekstra Behandle (Int)	1.388.546.000	1.468.154.527	1.633.328.680	1.749.762.920	1.764.926.449	2.120.186.268	2.346.556.091
Pendapatan Stripping / Stuffing Behandle (Int)	-	-	-	-	-	-	-
b Pendapatan Tempat pemeriksaan fisik terpadu (TPFT) (Int)	1.388.546.000	1.468.154.527	1.633.328.680	1.749.762.920	1.764.926.449	2.120.186.268	2.346.556.091
Pendapatan Fumigasi (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Batal Muat (Int)	50.812.500	53.675.176	59.758.363	64.052.377	64.410.211	77.650.088	85.880.282
Pendapatan Pindah Kapal (Int)	181.593.750	192.030.172	213.499.384	228.706.743	230.794.027	277.310.653	306.830.819
Pendapatan Closing (Int)	3.633.750.000	3.842.419.279	4.275.044.962	4.578.494.426	4.618.240.955	5.547.698.254	6.140.838.767
Pendapatan Batal dokumen (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Labeling (Int)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Overbrengean (Int)	-	-	-	-	-	-	-
5 Pendapatan Petikemas Lainnya (Int)	33.304.571.583	35.218.868.433	39.178.768.177	41.964.686.685	42.326.621.959	50.848.016.013	56.282.902.535
TOTAL PELAYANAN PETIKEMAS INTERNASIONAL	1.065.321.575.177	1.160.809.759.713	1.279.139.502.463	1.372.547.218.286	1.365.350.392.398	1.603.811.308.870	1.770.059.297.508
Pendapatan Dermaga (Dom)	962.149.431	10.556.193.397	11.845.137.359	13.233.411.268	14.756.261.233	16.427.924.435	18.264.950.362
Pendapatan Operasi Kapal - Stevedoring (Dom)	8.841.173.830	9.349.995.441	9.886.789.847	10.455.451.995	11.057.752.314	11.692.982.634	12.365.037.900
Pendapatan Operasi Kapal - Lift On - Lift Off (Dom)	3.594.509.480	3.801.242.723	4.019.061.245	4.251.564.161	4.494.432.532	4.754.000.803	5.026.957.787
Pendapatan Operasi Kapal - Haulage (Dom)	1.322.687.809	1.398.760.370	1.478.912.030	1.564.467.173	1.653.836.539	1.749.351.042	1.849.792.251
Pendapatan Operasi Kapal - Shifting (Dom)	8.298.000	8.298.000	8.298.000	8.298.000	11.064.000	11.064.000	11.064.000
Pendapatan Operasi Kapal - Buka / tutup palka (Dom)	42.054.000	44.290.915	46.975.213	49.659.511	52.791.191	55.475.489	58.607.170
Pendapatan Operasi Kapal - Kerja sama Fasilitas B/M (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Operasi Kapal - Kade Lossing (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
1 Pendapatan Operasi Kapal (Dom)	13.808.723.119	14.602.587.448	15.440.036.334	16.329.440.839	17.269.876.577	18.262.873.969	19.311.459.107
Pendapatan Operasi Lapangan - Lift On-Lift Off (Dom)	1.344.103.000	1.421.433.479	1.503.010.256	1.589.551.016	1.680.995.952	1.777.644.098	1.879.794.491
Pendapatan Operasi Lapangan - Relokasi (Dom)	565.628.750	598.600.541	632.965.506	668.723.645	707.268.133	748.134.578	791.322.980
Pendapatan Operasi Lapangan - Angsur (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Operasi Lapangan - Gerakan Ekstra (Dom)	565.628.750	598.600.541	632.965.506	668.723.645	707.268.133	748.134.578	791.322.980
Pendapatan Operasi Lapangan - Penumpukan (Petikemas) (Dom)	300.403.500	317.687.689	335.924.300	355.262.510	394.486.861	417.164.290	441.141.260
Pendapatan Operasi Lapangan - Reefer (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
2 Pendapatan Operasi Lapangan (Dom)	2.210.135.250	2.337.721.708	2.471.900.062	2.613.537.172	2.782.750.946	2.942.942.966	3.112.258.732

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pendapatan Petikemas Transshipment-Stevedoring (Dom)	1.370.712.000	1.449.132.542	1.532.166.058	1.621.130.538	1.713.390.000	1.812.239.423	1.916.360.815
Pendapatan Petikemas Transshipment-Lift On - Lift Off (Dom)	571.130.000	603.958.300	638.572.239	675.521.246	714.118.535	755.325.606	798.730.387
Pendapatan Petikemas Transshipment-Haulage (Dom)	205.606.800	217.424.988	229.886.006	243.187.648	257.082.673	271.917.218	287.542.939
3 Pendapatan Petikemas Transshipment (Dom)	2.147.448.800	2.270.515.830	2.400.624.303	2.539.839.433	2.684.591.208	2.839.482.247	3.002.634.142
Pendapatan Relokasi TPFT (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Angsur TPFT (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Gerakan Ekstra TPFT (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Stripping / Stuffing TPFT (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Tempat pemeriksaan fisik terpadu (TPFT) (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Fumigasi (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Batal Muat (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Pindah Kapal (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Closing (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Batal dokumen (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Overbrengen (Dom)	-	-	-	-	-	-	-
4 Pendapatan Petikemas Lainnya (Dom)	-						
TOTAL PELAYANAN PETIKEMAS DOMESTIK	19.128.456.600	29.767.018.383	32.157.698.058	34.716.228.711	37.493.479.963	40.473.223.618	43.691.302.343
II TOTAL PELAYANAN PETIKEMAS	1.084.450.031.777	1.190.576.778.096	1.311.297.200.522	1.407.263.446.997	1.402.843.872.361	1.644.284.532.488	1.813.750.599.851
Dermaga - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Gudang - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Lapangan - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Stevedoring - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Cargodoring - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Receiving / Delivery - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan per mata rantai - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Kerja sama pelayanan B/M General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Pelayanan Kade Lossing - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Overbrengen - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat - General Cargo	-	-	-	-	-	-	-
Pelayanan Roll On - Roll Off (RORO)	-	-	-	-	-	-	-
1 BARANG NON PETIKEMAS GENERAL CARGO	-						
Dermaga - Curah Kering	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Gudang - Curah Kering	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Lapangan - Curah Kering	-	-	-	-	-	-	-
Penyimpanan Curah Kering - Silo	-	-	-	-	-	-	-
Stevedoring - Curah Kering	-	-	-	-	-	-	-
Cargodoring - Curah Kering	-	-	-	-	-	-	-
Receiving & Delivery - Curah Kering	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat Per Mata rantai - Curah Kering	-	-	-	-	-	-	-
Kerja sama pelayanan B/M - Curah Kering	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat - Curah Kering	-	-	-	-	-	-	-
2 BARANG NON PETIKEMAS CURAH KERING	-						

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dermaga - Curah Cair	-	-	-	-	-	-	-
Penyimpanan Curah Cair - Tank Storage	-	-	-	-	-	-	-
Stevedoring - Curah Cair	-	-	-	-	-	-	-
Cargodoring - Curah Cair	-	-	-	-	-	-	-
Receiving & Delivery - Curah Cair	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat Per Mata rantai - Curah Cair	-	-	-	-	-	-	-
Kerja sama pelayanan B/M - Curah Cair	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat - Curah Cair	-	-	-	-	-	-	-
3 BARANG NON PETIKEMAS CURAH CAIR	-	-	-	-	-	-	-
Dermaga - Gas	-	-	-	-	-	-	-
Penyimpanan (Storage) - Gas	-	-	-	-	-	-	-
Stevedoring - Gas	-	-	-	-	-	-	-
Cargodoring - Gas	-	-	-	-	-	-	-
Receiving & Delivery - Gas	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat Per Mata rantai - Gas	-	-	-	-	-	-	-
Kerja sama Pelayanan Bongkar Muat - Gas	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat - Gas	-	-	-	-	-	-	-
4 BARANG NON PETIKEMAS GAS	-	-	-	-	-	-	-
Dermaga - car terminal	-	-	-	-	-	-	-
Penyimpanan (Storage) - Car Terminal	-	-	-	-	-	-	-
Stevedoring - Car Terminal	-	-	-	-	-	-	-
Cargodoring - Car Terminal	-	-	-	-	-	-	-
Receiving & Delivery - Car Terminal	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat Per Mata rantai - Car Terminal	-	-	-	-	-	-	-
Kerja sama Pelayanan B/M - Car Terminal	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat - Car Terminal	-	-	-	-	-	-	-
5 BARANG NON PETIKEMAS CAR TERMINAL	-	-	-	-	-	-	-
Dermaga - Hewan	-	-	-	-	-	-	-
Lapangan Penumpukan - Hewan	-	-	-	-	-	-	-
Stevedoring - Hewan	-	-	-	-	-	-	-
Cargodoring - Hewan	-	-	-	-	-	-	-
Receiving & Delivery - Hewan	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat Per Mata rantai - Hewan	-	-	-	-	-	-	-
Kerja sama Pelayanan B/M - Hewan	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat - Hewan	-	-	-	-	-	-	-
6 BARANG NON PETIKEMAS Hewan	-	-	-	-	-	-	-

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
III BARANG NON PETIKEMAS							
Receiving/Delivery (barang) - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Stuffing/Stripping - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Unitasi/Paletisasi - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Packing - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Labeling - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Sortasi - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Penumpukan - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Ger.Ekstra-Relokasi - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Ger.Ekstra-Angsur - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Gerakan Ekstra - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Repair/Cleaning - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Reefer Plug - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Fumigasi - CCC/CDC PK	-	-	-	-	-	-	-
Pelayanan CCC/CDC - Petikemas	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶
Receiving/Delivery - CCC/CDC Non PK	-	-	-	-	-	-	-
Unitasi/Paletisasi - CCC/CDC Non PK	-	-	-	-	-	-	-
Packing - CCC/CDC Non PK	-	-	-	-	-	-	-
Labeling - CCC/CDC Non PK	-	-	-	-	-	-	-
Sortasi - CCC/CDC Non PK	-	-	-	-	-	-	-
Penumpukan Barang - CCC/CDC Non PK	-	-	-	-	-	-	-
Fumigasi - CCC/CDC Non PK	-	-	-	-	-	-	-
Pelayanan CCC/CDC - Non PK	-	-	-	-	-	-	-
IV PELAYANAN KONSOLIDASI & DISTRIBUSI BARANG							
Paket - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
labuh - non paket pelra	-	-	-	-	-	-	-
tambat - non paket pelra	-	-	-	-	-	-	-
kepil - non paket pelra	-	-	-	-	-	-	-
dermaga - non paket pelra	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Gudang - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Lapangan - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
Stevedoring - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
Cargodoring - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
Receiving & Delivery - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat Per Mata rantai - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
Kerja sama Pelayanan Bongkar Muat - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
Kade Lossing - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
Bongkar Muat - Pelra	-	-	-	-	-	-	-
Non Paket - Pelra	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶
V PELAYANAN PELRA							

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Container Crane diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
HMC diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Forklift diusahakan	3.045.128.000	-	-	-	-	-	-
Fixed Crane diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Mobile Crane diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Towing Tractor diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
RTG diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Reach Stacker diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Top Loader diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Wheel Loader diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Luffing Crane diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Side Loader diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Excavator diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
ASC diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
ALAT ANGKAT DIUSAHAKAN	3.045.128.000	-	-	-	-	-	-
Head Truck diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Chassis diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Trailer diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Dump Truck diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Conveyor diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Straddle Carrier diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
ALAT ANGKUT DIUSAHAKAN	-						
Timbangan diusahakan	3.600.000.000	3.698.067.963	3.798.807.406	3.902.291.102	4.008.593.808	4.117.792.317	4.229.965.513
Grab diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Hopper diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Pemadam Kebakaran diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Bucket diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Ramp Door diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Genset diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Spreader diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
ALAT ALAT BANTU B/M DIUSAHAKAN	3.600.000.000	3.698.067.963	3.798.807.406	3.902.291.102	4.008.593.808	4.117.792.317	4.229.965.513
Tongkang	-	-	-	-	-	-	-
Tug Boat	-	-	-	-	-	-	-
Motor Pandu	-	-	-	-	-	-	-
Kapal Kepil	-	-	-	-	-	-	-
Alat Keruk	-	-	-	-	-	-	-
Kapal Wisata	-	-	-	-	-	-	-
Floating Jetty/Ponton	-	-	-	-	-	-	-
ALAT APUNG	-						
VI PENGUSAHAAN ALAT	6.645.128.000	3.698.067.963	3.798.807.406	3.902.291.102	4.008.593.808	4.117.792.317	4.229.965.513
Pengusahaan Lahan	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Perairan	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Bangunan	80.135.182	82.362.137	84.605.772	86.910.527	89.278.065	91.710.098	94.208.382
Paket Pengusahaan Properti	-	-	-	-	-	-	-
VII PENGUSAHAAN PROPERTI	80.135.182	82.362.137	84.605.772	86.910.527	89.278.065	91.710.098	94.208.382

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pengusahaan Air Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Air Umum	126.567.822	135.408.538	148.616.575	159.955.340	155.850.165	180.093.387	198.350.956
Pengusahaan Air	-	-	-	-	-	-	-
Pengusahaan Listrik	224.223.393	239.217.242	262.551.002	282.582.442	275.330.102	318.158.989	350.413.419
VIII PENGUSAHAAN AIR / LISTRIK	350.791.215	374.625.780	411.167.578	442.537.783	431.180.267	498.252.376	548.764.376
Pas Penumpang	-	-	-	-	-	-	-
Pas Terminal Penumpang	-	-	-	-	-	-	-
Pas Pelabuhan (orang) - Pas Harian	-	-	-	-	-	-	-
Pas Pelabuhan (orang) - Berlangganan	-	-	-	-	-	-	-
Pas Pelabuhan (orang)	-	-	-	-	-	-	-
Pas Pelabuhan (kendaraan) - Pas Harian	-	-	-	-	-	-	-
Pas Pelabuhan (kendaraan) - Pas Berlangganan	-	-	-	-	-	-	-
Pas Pelabuhan (kendaraan)	-	-	-	-	-	-	-
Fasilitas Repair/Docking Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Fasilitas Repair/Docking Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Alat	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Kapal Khusus	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Pelabuhan	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Jasa Air Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Jasa Cold Processing / Ikan	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Bunker BBM	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Jasa Dock/Galangan	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Jasa Dermaga Ikan	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Jasa CPO/Bungkil/Minyak Goreng	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Jasa Penumpukan	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Jasa SPBU	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama Jasa Taksi / Angkutan Penumpang	-	-	-	-	-	-	-
Kerjasama	-	-	-	-	-	-	-
Fee For Services	-	-	-	-	-	-	-
Jasa Pelayanan Pemeliharaan Kolam Pelabuhan	-	-	-	-	-	-	-
Jasa Penyelenggaraan Diklat / Training	-	-	-	-	-	-	-
Jasa Crew /passenger Transport	-	-	-	-	-	-	-
Jasa persewaan / Chartering	-	-	-	-	-	-	-
Jasa Supply Vessel / AHT	-	-	-	-	-	-	-
Pelayanan jasa Penyelamatan / Salvage	-	-	-	-	-	-	-
pelayanan jasa reception facility	-	-	-	-	-	-	-
Other Marine Service Lainnya	-	-	-	-	-	-	-
Penggantian Biaya TKBM	-	-	-	-	-	-	-
Penjualan Gas	-	-	-	-	-	-	-
Bunker BBM	-	-	-	-	-	-	-
Manajemen Fee	-	-	-	-	-	-	-
Minimal Tanggungan Penghasilan	-	-	-	-	-	-	-
Kewajiban Tanggungan Investasi	-	-	-	-	-	-	-
Different Monthly Salary	-	-	-	-	-	-	-
Different Monthly Salary	-	-	-	-	-	-	-
IX PELAYANAN RUPA-RUPA USAHA	-						

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pemeriksaan Karantina	-	-	-	-	-	-	-
Pengurusan Dokumen	-	-	-	-	-	-	-
Infermoda	-	-	-	-	-	-	-
Transit	-	-	-	-	-	-	-
Trucking	-	-	-	-	-	-	-
X PELAYANAN FORWARDING	-	-	-	-	-	-	-
TUKS - Labuh	-	-	-	-	-	-	-
TUKS - Pemanduan	-	-	-	-	-	-	-
TUKS - Penundaan	-	-	-	-	-	-	-
TUKS - Penambatan	-	-	-	-	-	-	-
TUKS - Dermaga	-	-	-	-	-	-	-
TUKS - Kerjasama pelayanan bongkar muat	-	-	-	-	-	-	-
XI PELAYANAN TERMINAL UKS	-	-	-	-	-	-	-
A PENDAPATAN KOTOR	1.106.763.435.526	1.211.015.406.812	1.333.624.700.041	1.431.245.230.555	1.426.383.148.500	1.671.289.787.503	1.843.424.971.178
B Reduction of Income	-	-	-	-	-	-	-
NET INCOME	1.106.763.435.526	1.211.015.406.812	1.333.624.700.041	1.431.245.230.555	1.426.383.148.500	1.671.289.787.503	1.843.424.971.178
BEBAN USAHA							
Beban Penghasilan Pegawai	7.027.420.000	7.378.791.000	7.747.730.550	8.135.117.078	8.541.872.931	8.968.966.578	9.417.414.907
Beban Penghasilan Direksi/Honor Komisaris BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Keagamaan BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Komunikasi BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Cuti Tahunan BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Cuti Besar BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Perumahan BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Transportasi BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Mobilitas BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Komite BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Sekretariat Komisaris BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Insentif Kinerja Direksi-Komisaris BOD/BOC	-	-	-	-	-	-	-
Beban Direksi dan Komisaris							
Beban Tunjangan Pph. 21	7.619.703.568	8.000.688.746	8.400.723.184	8.820.759.343	9.261.797.310	9.724.887.176	10.211.131.534
Beban Tunjangan Prestasi	9.283.930.000	9.748.126.500	10.235.532.825	10.747.309.466	11.284.674.940	11.848.908.687	12.441.354.121
Beban Tunjangan Fungsional	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Struktural	2.559.450.000	2.687.422.500	2.821.793.625	2.962.883.306	3.111.027.472	3.266.578.845	3.429.907.787
Beban Tunjangan Representatif	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Transportasi	7.631.000.000	8.012.550.000	8.413.177.500	8.833.836.375	9.275.528.194	9.739.304.603	10.226.269.834
Beban Tunjangan Mobilitas	2.259.600.000	2.372.580.000	2.491.209.000	2.615.769.450	2.746.557.923	2.883.885.819	3.028.080.110
Beban Tunjangan Komunikasi	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Cuti	1.149.517.500	1.206.993.375	1.267.343.044	1.330.710.196	1.397.245.706	1.467.107.991	1.540.463.391
Beban Tunjangan Pendidikan	1.149.517.500	1.206.993.375	1.267.343.044	1.330.710.196	1.397.245.706	1.467.107.991	1.540.463.391
Beban Tunjangan Keagamaan	2.992.441.250	3.142.063.313	3.299.166.478	3.464.124.802	3.637.331.042	3.819.197.594	4.010.157.474
Beban Tunjangan Perumahan	277.800.000	291.690.000	306.274.500	321.588.225	337.667.636	354.551.018	372.278.569
Beban Tunjangan Daerah Terpencil	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Regional	-	-	-	-	-	-	-
Beban Tunjangan Khusus	426.750.000	448.087.500	470.491.875	494.016.469	518.717.292	544.653.157	571.885.815
Beban Tunjangan	35.349.709.818	37.117.195.309	38.973.055.074	40.921.707.828	42.967.793.219	45.116.182.880	47.371.992.024

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Beban Lembur	3.604.566	3.784.794	3.974.034	4.172.736	4.381.373	4.600.441	4.830.463
Beban Insentif Pemanduan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Insentif TPK	2.394.964.578	2.514.712.807	2.640.448.447	2.772.470.870	2.911.094.413	3.056.649.134	3.209.481.590
Beban Insentif Penundaan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Insentif Kinerja	16.222.284.278	17.033.398.492	17.885.068.416	18.779.321.837	19.718.287.929	20.704.202.326	21.739.412.442
Beban Insentif Pegawai	18.620.853.422	19.551.896.093	20.529.490.898	21.555.965.443	22.633.763.715	23.765.451.901	24.953.724.496
I BEBAN IMBALAN KERJA	60.997.983.240	64.047.882.402	67.250.276.522	70.612.790.348	74.143.429.866	77.850.601.359	81.743.131.427
Beban Bahan Bakar	19.447.264.367	20.225.154.942	21.034.161.139	21.875.527.585	22.750.548.688	23.660.570.636	24.606.993.461
Beban Bahan Pelumas	-	-	-	-	-	-	-
Beban Bahan Makanan	1.303.740.000	1.355.889.600	1.410.125.184	1.466.530.191	1.525.191.399	1.586.199.055	1.649.647.017
Beban Langganan Air	811.008.826	843.449.179	877.187.146	912.274.632	948.765.617	986.716.242	1.026.184.892
Beban Langganan Listrik	7.958.086.097	8.276.409.541	8.607.465.923	8.951.764.559	9.309.835.142	9.682.228.547	10.069.517.689
Beban Langganan Telepon	31.990.357	33.269.971	34.600.770	35.984.801	37.424.193	38.921.161	40.478.007
Beban Obat-obatan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Bahan Medis	-	-	-	-	-	-	-
Beban Bahan Pas Pelabuhan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Bahan Pemadam Kebakaran	45.656.000	47.482.240	49.381.530	51.356.791	53.411.062	55.547.505	57.769.405
Beban Perlengkapan Operasional	292.481.234	304.180.483	316.347.703	329.001.611	342.161.675	355.848.142	370.082.068
Beban Perlengkapan Kantor	255.712.300	265.940.792	276.578.424	287.641.561	299.147.223	311.113.112	323.557.636
Beban Jaringan dan Koneksi Data	350.635.110	364.660.514	379.246.935	394.416.812	410.193.485	426.601.224	443.665.273
II BEBAN BAHAN	30.496.574.291	31.716.437.263	32.985.094.753	34.304.498.543	35.676.678.485	37.103.745.624	38.587.895.449
Beban Pemeliharaan Bangunan Faspel	5.416.703.535	5.633.371.676	5.858.706.543	6.093.054.805	6.336.776.997	6.590.248.077	6.853.858.000
Beban Jasa Pemeliharaan Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Beban Material Pemeliharaan Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pemeliharaan Kapal	5.416.703.535	5.633.371.676	5.858.706.543	6.093.054.805	6.336.776.997	6.590.248.077	6.853.858.000
Beban Jasa Pemeliharaan Alat-alat Faspel	24.762.767.747	25.753.278.457	26.783.409.595	27.854.745.979	28.968.935.818	30.127.693.251	31.332.800.981
Beban Material Pemeliharaan Alat-alat Faspel	22.235.639.195	23.125.064.763	24.050.067.353	25.012.070.047	26.012.552.849	27.053.054.963	28.135.177.162
Beban Pemeliharaan Alat-alat Faspel	46.998.406.942	48.878.343.220	50.833.476.948	52.866.816.026	54.981.488.667	57.180.748.214	59.467.978.143
Beban Jasa Pemeliharaan Instalasi Faspel	1.004.591.558	1.044.775.220	1.086.566.229	1.130.028.878	1.175.230.033	1.222.239.235	1.271.128.804
Beban Material Pemeliharaan Instalasi Faspel	593.073.680	616.796.627	641.468.492	667.127.232	693.812.321	721.564.814	750.427.407
Beban Pemeliharaan Instalasi Faspel	1.597.665.238	1.661.571.848	1.728.034.721	1.797.156.110	1.869.042.355	1.943.804.049	2.021.556.211
Beban Pemeliharaan Jalan Digunakan Sendiri	1.535.649.148	1.597.075.114	1.660.958.118	1.727.396.443	1.796.492.301	1.868.351.993	1.943.086.073
Beban Pemeliharaan Bangunan Digunakan Sendiri	2.193.138.131	2.280.863.656	2.372.098.202	2.466.982.131	2.565.661.416	2.668.287.872	2.775.019.387
Beban Pemeliharaan Bangunan Aset Properti	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pemeliharaan Jalan & Bangunan	3.728.787.279	3.877.938.770	4.033.056.321	4.194.378.574	4.362.153.717	4.536.639.865	4.718.105.460
Beban Pemeliharaan Peralatan	6.085.494.970	6.328.914.769	6.582.071.360	6.845.354.214	7.119.168.382	7.403.935.118	7.700.092.523
Beban Pemeliharaan Kendaraan	66.594.300	69.258.072	72.028.395	74.909.531	77.905.912	81.022.148	84.263.034
Beban Pemeliharaan Emplasemen	2.941.172.005	3.058.818.885	3.181.171.641	3.308.418.506	3.440.755.246	3.578.385.456	3.721.520.875
Beban Pemeliharaan Goodwill	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pemeliharaan Lisensi	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pemeliharaan Paten	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pemeliharaan Copyright	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pemeliharaan Software	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pemeliharaan Konsesi	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pemeliharaan Aset Tak Berwujud	18.386.000.000	19.121.440.000	19.886.297.600	20.681.749.504	21.509.019.484	22.369.380.264	23.264.155.474
III BEBAN PEMELIHARAAN	76.127.562.994	79.172.665.514	82.339.572.134	85.633.155.020	89.058.481.220	92.620.820.469	96.325.653.288

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Beban Penyusutan Properti Investasi	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penyusutan - Properti Investasi	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penyusutan Bangunan Faspel	22.465.849.145	24.712.434.060	27.183.677.465	29.902.045.212	32.892.249.733	36.181.474.707	39.799.622.177
Beban Penyusutan Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penyusutan Alat-alat Faspel	96.234.506.142	105.857.956.756	116.443.752.432	128.088.127.675	140.896.940.443	154.986.634.487	170.485.297.935
Beban Penyusutan Instalasi Faspel	5.893.742.980	6.483.117.278	7.131.429.006	7.844.571.906	8.629.029.097	9.491.932.007	10.441.125.207
Beban Penyusutan Jalan & Bangunan	3.772.845.064	4.150.129.570	4.565.142.527	5.021.656.780	5.523.822.458	6.076.204.704	6.683.825.174
Beban Penyusutan Peralatan	10.294.522.416	11.323.974.658	12.456.372.123	13.702.009.336	15.072.210.269	16.579.431.296	18.237.374.426
Beban Penyusutan Kendaraan	27.748.329	30.523.162	33.575.478	36.933.026	40.626.328	44.688.961	49.157.857
Beban Penyusutan Emplasemen	188.989.294	207.888.223	228.677.046	251.544.750	276.699.225	304.369.148	334.806.063
Beban Penyusutan - Aset Tetap	138.878.203.370	152.766.023.707	168.042.626.078	184.846.888.685	203.331.577.554	223.664.735.309	246.031.208.840
Beban Penyusutan Aset	138.878.203.370	152.766.023.707	168.042.626.078	184.846.888.685	203.331.577.554	223.664.735.309	246.031.208.840
Amortisasi Goodwill	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Lisensi	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Hak Paten	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Pengembangan Piranti	3.801.748.886	4.181.923.775	4.600.116.152	5.060.127.767	5.566.140.544	6.122.754.598	6.735.030.058
Amortisasi Aset Konsesi	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Perpanjangan Hak Atas Tanah	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Sertifikasi	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Konsultan & Appraisal	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Pengerukan Kolam dan Alur	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Pendidikan	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Pendirian & Perubahan AD/ART	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Akuisisi	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Litbang dilaksanakan sendiri	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Survey	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Docking	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Penerbitan Obligasi/Saham	-	-	-	-	-	-	-
Amortisasi Beban Tangguhan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Amortisasi	3.801.748.886	4.181.923.775	4.600.116.152	5.060.127.767	5.566.140.544	6.122.754.598	6.735.030.058
IV BEBAN PENYUSUTAN DAN AMORTISASI	142.679.952.256	156.947.947.482	172.642.742.230	189.907.016.453	208.897.718.098	229.787.489.908	252.766.238.899
Beban Asuransi Bangunan Faspel	133.373.545	138.708.487	144.256.826	150.027.099	156.028.183	162.269.311	168.760.083
Beban Asuransi Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Beban Asuransi Alat-alat Faspel	2.098.922.198	2.182.879.086	2.270.194.249	2.361.002.019	2.455.442.100	2.553.659.784	2.655.806.175
Beban Asuransi Instalasi Faspel	-	-	-	-	-	-	-
Beban Asuransi Jalan dan Bangunan	479.720.569	498.909.392	518.865.767	539.620.398	561.205.214	583.653.423	606.999.560
Beban Asuransi Peralatan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Asuransi Kendaraan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Asuransi Emplasemen	-	-	-	-	-	-	-
Asuransi Kesehatan Pegawai	1.363.317.600	1.417.850.304	1.474.564.316	1.533.546.889	1.594.888.764	1.658.684.315	1.725.031.688
BPJS Kesehatan	558.635.262	580.980.672	604.219.899	628.388.695	653.524.243	679.665.213	706.851.821
BPJS Ketenagakerjaan	568.064.666	590.787.253	614.418.743	638.995.492	664.555.312	691.137.525	718.783.026
Beban Asuransi Pegawai	2.490.017.528	2.589.618.229	2.693.202.958	2.800.931.077	2.912.968.320	3.029.487.052	3.150.666.535
Beban Asuransi Aset Tak Berwujud	-	-	-	-	-	-	-
Beban Asuransi Purna Jabatan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Asuransi Pengguna Terminal Penumpang/Ro-Ro	-	-	-	-	-	-	-
Beban Asuransi Penumpang Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Beban Asuransi Pinjaman	-	-	-	-	-	-	-
V BEBAN ASURANSI	5.202.033.840	5.410.115.194	5.626.519.801	5.851.580.593	6.085.643.817	6.329.069.570	6.582.232.353

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Bangunan Faspel		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Kapal Carter		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Kapal On Call		-	-	-	-	-	-
Beban KSMU Kapal		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Container Crane		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga HMC		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Forklift		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Fixed Mobile Crane		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Towing Tractor		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga RTG		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Reach Stacker	2.620.482.731	2.699.097.213	2.780.070.129	2.863.472.233	2.949.376.400	3.037.857.692	3.128.993.423
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Top Loader		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Side Loader	179.928.481	185.326.335	190.886.125	196.612.709	202.511.091	208.586.423	214.844.016
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Excavator		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Wheel Loader		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Conveyor		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Head Truck		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Chassis		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Dump Truck		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Tongkang		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Tug Boat		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Alat Bantu B/M		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Timbangan		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Grab		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Hopper		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Pemadam Kebakaran		-	-	-	-	-	-
Beban KSMU Alat-alat Faspel	2.800.411.212	2.884.423.548	2.970.956.255	3.060.084.942	3.151.887.491	3.246.444.115	3.343.837.439
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Instalasi Faspel		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Tanah		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Jalan dan Bangunan		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Peralatan	423.255.774	435.953.447	449.032.051	462.503.012	476.378.103	490.669.446	505.389.529
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Kendaraan	1.766.421.069	1.819.413.701	1.873.996.112	1.930.215.995	1.988.122.475	2.047.766.150	2.109.199.134
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Emplasemen		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga TK Tally	9.113.591.892	9.386.999.649	9.668.609.638	9.958.667.927	10.257.427.965	10.565.150.804	10.882.105.328
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga TK B/M	32.222.618.875	33.189.297.441	34.184.976.364	35.210.526.655	36.266.841.425	37.354.846.668	38.475.492.068
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga TK Pengamanan	2.311.072.578	2.380.404.755	2.451.816.898	2.525.371.405	2.601.132.547	2.679.166.524	2.759.541.519
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga TK Outsourcing	3.685.364.072	3.795.924.994	3.909.802.744	4.027.096.826	4.147.909.731	4.272.347.023	4.400.517.434
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga TK Awak Kapal		-	-	-	-	-	-
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga TK Dokter & Prmedis	65.400.000	67.362.000	69.382.860	71.464.346	73.608.276	75.816.524	78.091.020
Beban KSMU Tenaga Kerja	47.398.047.417	48.819.988.840	50.284.588.505	51.793.126.160	53.346.919.945	54.947.327.543	56.595.747.369
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Operator AIt Faspel	11.968.753.432	12.327.816.035	12.697.650.516	13.078.580.031	13.470.937.432	13.875.065.555	14.291.317.522
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Sharing Operasi	248.000.000	255.440.000	263.103.200	270.996.296	279.126.185	287.499.970	296.124.970
Beban Sumber Daya Pihak Ketiga Managemen Fee	1.535.130.540	1.581.184.456	1.628.619.990	1.677.478.590	1.727.802.947	1.779.637.036	1.833.026.147
Beban SDPK Minimal Tanggungan penghasilan		-	-	-	-	-	-
Beban SDPK Kewajiban Tanggungan Investasi		-	-	-	-	-	-
VI BEBAN KERJASAMA MITRA USAHA (KSMU)	66.140.019.444	68.124.220.027	70.167.946.628	72.272.985.027	74.441.174.578	76.674.409.815	78.974.642.110

PROYEKSI PENDAPATAN								
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Beban Cetak dan Foto Copy	155.304.100	163.069.305	171.222.770	179.783.909	188.773.104	198.211.759	208.122.347	
Beban Kertas dan Alat-alat Tulis Kantor	112.076.400	117.680.220	123.564.231	129.742.443	136.229.565	143.041.043	150.193.095	
Beban Pengiriman Surat	4.755.300	4.993.065	5.242.718	5.504.854	5.780.097	6.069.102	6.372.557	
Beban Srt Kabar, Majalah & Buletin	7.235.000	7.596.750	7.976.588	8.375.417	8.794.188	9.233.897	9.695.592	
Beban Penjualan Surat Berharga	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Penjualan Aset Tetap	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Penjualan Barang Persediaan	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Pemeriksaan	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Publikasi Media Massa	194.356.965	204.074.813	214.278.553	224.992.481	236.242.105	248.054.210	260.456.921	
Beban Pengurusan Surat Kapal	-	-	-	-	-	-	-	
VII BEBAN ADMINISTRASI KANTOR	473.727.765	497.414.153	522.284.860	548.399.103	575.819.059	604.610.012	634.840.512	
Beban Perjalanan Dinas/Pindah-Transportasi	233.463.226	242.801.755	252.513.825	262.614.378	273.118.953	284.043.712	295.405.460	
Beban Perjalanan Dinas/Pindah-Akomodasi	109.939.125	114.336.690	118.910.158	123.666.564	128.613.226	133.757.756	139.108.066	
Beban Perjalanan Dinas/Pindah-Uang Saku	367.280.000	381.971.200	397.250.048	413.140.050	429.665.652	446.852.278	464.726.369	
Beban Perjalanan Dinas/Pindah-Paket	29.725.300	30.914.312	32.150.884	33.436.920	34.774.397	36.165.373	37.611.987	
Beban Perjalanan Dinas/Pindah-Pindah Pensiun	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Perjalanan Dinas/Pindah	740.407.651	770.023.957	800.824.915	832.857.912	866.172.228	900.819.118	936.851.882	
Beban Penyisihan Piutang	18.268.152	18.998.878	19.758.834	20.549.187	21.371.154	22.226.001	23.115.041	
Beban Penagihan Piutang	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Penyisihan	18.268.152	18.998.878	19.758.834	20.549.187	21.371.154	22.226.001	23.115.041	
Beban Pajak Bumi dan Bangunan	2.344.516.596	2.438.297.260	2.535.829.150	2.637.262.316	2.742.752.809	2.852.462.921	2.966.561.438	
Beban Pajak Kendaraan	181.523.000	188.783.920	196.335.277	204.188.688	212.356.235	220.850.485	229.684.504	
Beban Pajak	2.526.039.596	2.627.081.180	2.732.164.427	2.841.451.004	2.955.109.044	3.073.313.406	3.196.245.942	
Beban Imbalan Pasca Kerja	-	-	-	-	-	-	-	
Beban luran Normal Pemberi Kerja DP4	67.001.153	69.681.199	72.468.447	75.367.185	78.381.872	81.517.147	84.777.833	
Beban luran Tambahan DP4	-	-	-	-	-	-	-	
Beban luran PPIP DP3	1.136.209.100	1.181.657.464	1.228.923.763	1.278.080.713	1.329.203.942	1.382.372.099	1.437.666.983	
Beban Kewajiban	1.203.210.253	1.251.338.663	1.301.392.210	1.353.447.898	1.407.585.814	1.463.889.247	1.522.444.816	
Beban Perawatan Kesehatan Pegawai	8.740.000	9.089.600	9.453.184	9.831.311	10.224.564	10.633.546	11.058.888	
Beban Perawatan Kesehatan Non Pegawai	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Penggantian Fasilitas Kesehatan	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Perawatan Kesehatan	8.740.000	9.089.600	9.453.184	9.831.311	10.224.564	10.633.546	11.058.888	
Beban Relokasi Inventaris	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Relokasi Aset Tetap	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Relokasi	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Bina Lingkungan	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Kemitraan	-	-	-	-	-	-	-	
Beban CSR	-	-	-	-	-	-	-	
Beban PNPB	-	-	-	-	-	-	-	
Beban Konsesi	23.448.800.710	24.386.752.738	25.362.222.848	26.376.711.762	27.431.780.232	28.529.051.442	29.670.213.499	
Beban Kontribusi Pemerintah Daerah	23.448.800.710	24.386.752.738	25.362.222.848	26.376.711.762	27.431.780.232	28.529.051.442	29.670.213.499	

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Beban Keamanan Pelabuhan	384.197.750	399.565.660	415.548.286	432.170.218	449.457.027	467.435.308	486.132.720
Beban Survey	-	-	-	-	-	-	-
Beban Promosi	458.500.000	476.840.000	495.913.600	515.750.144	536.380.150	557.835.356	580.148.770
Beban Rapat dan Jamuan Rapat	365.754.000	380.384.160	395.599.526	411.423.507	427.880.448	444.995.666	462.795.492
Beban Rumah Tangga	484.011.028	503.371.469	523.506.328	544.446.581	566.224.444	588.873.422	612.428.359
Beban Pesangon dan Ganti Rugi	-	-	-	-	-	-	-
Beban Jasa Konsultansi	150.977.200	157.016.288	163.296.940	169.828.817	176.621.970	183.686.849	191.034.323
Beban Olah Raga dan Kesenian	162.224.802	168.713.794	175.462.346	182.480.840	189.780.073	197.371.276	205.266.127
Beban Pakaian Dinas	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pakaian Kerja	16.850.000	17.524.000	18.224.960	18.953.958	19.712.117	20.500.601	21.320.625
Beban Pendidikan & Pengembangan SDM	-	-	-	-	-	-	-
Beban Bantuan Sosial	1.241.133.625	1.290.778.970	1.342.410.129	1.396.106.534	1.451.950.795	1.510.028.827	1.570.429.980
Beban Bantuan Hukum	-	-	-	-	-	-	-
Beban Imbalan Jasa	55.250.000	57.460.000	59.758.400	62.148.736	64.634.685	67.220.073	69.908.876
Beban Kontribusi	-	-	-	-	-	-	-
VIII BEBAN UMUM	31.264.364.767	32.514.939.358	33.815.536.932	35.168.158.410	36.574.884.746	38.037.880.136	39.559.395.341
C BEBAN USAHA	413.382.218.597	438.431.621.392	465.349.973.862	494.298.583.497	525.453.829.869	559.008.626.893	595.174.029.379
Operating Profit	693.381.216.929	772.583.785.420	868.274.726.179	936.946.647.058	900.929.318.632	1.112.281.160.610	1.248.250.941.800
Pd Materai	931.533.000	931.533.000	931.533.000	931.533.000	931.533.000	931.533.000	931.533.000
Pd Jasa Bank	46.417.972	46.417.972	46.417.972	46.417.972	46.417.972	46.417.972	46.417.972
Pd Bunga Deposito	-	-	-	-	-	-	-
Pd Bunga Obligasi	-	-	-	-	-	-	-
Pd Denda / Klaim	216.031.110	216.031.110	216.031.110	216.031.110	216.031.110	216.031.110	216.031.110
Laba - Kurs Realized	10.218.812	10.218.812	10.218.812	10.218.812	10.218.812	10.218.812	10.218.812
Laba - Kurs UnRealized	-	-	-	-	-	-	-
Laba Selisih Kurs	10.218.812	10.218.812	10.218.812	10.218.812	10.218.812	10.218.812	10.218.812
Laba Penjualan Surat Berharga	-	-	-	-	-	-	-
Laba Penjualan Aset Tetap	-	-	-	-	-	-	-
Laba Penjualan Barang Persediaan	-	-	-	-	-	-	-
Keuntungan Selisih Perhitungan Persediaan	-	-	-	-	-	-	-
Pd Bunga Pinjaman	-	-	-	-	-	-	-
Pd Penjualan Blanko Pelayanan	-	-	-	-	-	-	-
Pd Administrasi	38.726.345	38.726.345	38.726.345	38.726.345	38.726.345	38.726.345	38.726.345
Laba Penurunan Penyisihan Piutang	145.807.262	145.807.262	145.807.262	145.807.262	145.807.262	145.807.262	145.807.262
Pd Dividen	-	-	-	-	-	-	-
Pd Capital Gain	-	-	-	-	-	-	-
Pd di Luar Usaha Lainnya	1.971.122.627	1.971.122.627	1.971.122.627	1.971.122.627	1.971.122.627	1.971.122.627	1.971.122.627
Pd Margin Knstrksi	-	-	-	-	-	-	-
D Pd DI LUAR USAHA	3.359.857.128						
Bagian Laba Entitas Anak	-	-	-	-	-	-	-
Bagian Laba Entitas Asosiasi	-	-	-	-	-	-	-
E BAGIAN LABA INVESTASI	-						
Beban Investasi - Payroll	-	-	-	-	-	-	-
F BEBAN INVESTASI	-						
Beban Materai	892.146.263	892.146.263	892.146.263	892.146.263	892.146.263	892.146.263	892.146.263
Beban Jasa dan Provisi Bank	2.497.720	2.497.720	2.497.720	2.497.720	2.497.720	2.497.720	2.497.720
Beban Bunga & Penalti Deposito	-	-	-	-	-	-	-
Beban Emisi Saham & Obligasi	-	-	-	-	-	-	-
Beban Denda / Klaim	808.057.169	808.057.169	808.057.169	808.057.169	808.057.169	808.057.169	808.057.169
Beban Kurs - Realized	-	-	-	-	-	-	-
Beban Kurs - Unrealized	-	-	-	-	-	-	-
Beban Rugi Selisih Kurs	-	-	-	-	-	-	-

PROYEKSI PENDAPATAN							
URAIAN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Beban Penurunan Nilai Bangunan Faspel	1.660.424.907	1.826.467.397	2.009.114.137	2.210.025.551	2.431.028.106	2.674.130.916	2.941.544.008
Beban Penurunan Nilai Kapal	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penurunan Nilai Alat-alat Faspel	214.985.268	236.483.795	260.132.174	286.145.391	314.759.931	346.235.924	380.859.516
Beban Penurunan Nilai Instalasi Faspel	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penurunan Nilai Tanah	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penurunan Nilai Jalan & Bangunan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penurunan Nilai Peralatan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penurunan Nilai Kendaraan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penurunan Nilai Emplasemen	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penurunan Nilai Aset Tetap - Aset Tetap PL	1.875.410.174	2.062.951.192	2.269.246.311	2.496.170.942	2.745.788.036	3.020.366.840	3.322.403.524
Beban Penurunan Nilai Aset Tetap	1.875.410.174	2.062.951.192	2.269.246.311	2.496.170.942	2.745.788.036	3.020.366.840	3.322.403.524
Beban Penurunan Nilai Aset Tak Berwujud	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penjualan / Penghapusan Aset Tetap	2.250.000	2.250.000	2.250.000	2.250.000	2.250.000	2.250.000	2.250.000
Beban Rugi Penjualan / Penghapusan Aset Tetap	19.615.598	19.615.598	19.615.598	19.615.598	19.615.598	19.615.598	19.615.598
Beban Penjualan / Penghapusan Barang Persediaan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Rugi Penjualan / Penghapusan Brg Persediaan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Selisih Harga Persediaan	-	-	-	-	-	-	-
Rugi Selisih Perhitungan Persediaan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Denda dan Kurang Bayar Pajak	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pajak Final	8.504.197	8.504.197	8.504.197	8.504.197	8.504.197	8.504.197	8.504.197
Beban Pajak	8.504.197	8.504.197	8.504.197	8.504.197	8.504.197	8.504.197	8.504.197
Beban Komitmen Pinjaman Pemerintah	-	-	-	-	-	-	-
Beban Komitmen Pinjaman Siaga	-	-	-	-	-	-	-
Bagian Rugi Anak Perusahaan	-	-	-	-	-	-	-
Biaya Administrasi	-	-	-	-	-	-	-
Biaya Lainnya	177.924.878	177.924.878	19.000.074	19.950.077	20.947.581	21.994.960	23.094.708
Beban Margin Konstruksi	-	-	-	-	-	-	-
G BEBAN DILUAR USAHA	3.786.405.999	3.973.947.017	4.021.317.332	4.249.191.967	4.499.806.565	4.775.432.747	5.078.569.179
Beban Bunga Pinjaman	-	1.030.438.357	1.081.960.275	1.136.058.289	1.192.861.203	1.252.504.263	1.315.129.477
Beban Bunga Obligasi	-	-	-	-	-	-	-
Beban Bunga Sewa Guna Usaha	-	-	-	-	-	-	-
Beban Komitmen Fee	-	-	-	-	-	-	-
Beban Annual/agen Fee	-	-	-	-	-	-	-
H BEBAN BUNGA	-	1.030.438.357	1.081.960.275	1.136.058.289	1.192.861.203	1.252.504.263	1.315.129.477
Beban Survey / Pengukuran Alur	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pengerukan Alur	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pelabuhan Tidak Diusahakan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Bantuan Dana Penugasan	-	-	-	-	-	-	-
Beban Penystrn Akt Tetap Penugasan	-	-	-	-	-	-	-
I BEBAN PENUGASAN PEMERINTAH	-	-	-	-	-	-	-
RUGI DARI OPERASI YANG DIHENTIKAN	-	-	-	-	-	-	-
Suspense Account Pendapatan dan Biaya	-	-	-	-	-	-	-
Pendapatan dan Beban diluar usaha	-	426.548.871	1.644.528.246	1.743.420.479	2.025.393.127	2.332.810.640	3.033.841.528
Profit Before Tax	692.954.668.058	770.939.257.174	866.531.305.700	934.921.253.930	898.596.507.992	1.109.613.080.727	1.245.217.100.272
Beban Pajak Kini Tidak Final	-	-	-	-	-	-	-
Beban Pajak Kini Final	173.238.667.014	192.734.814.293	216.632.826.425	233.730.313.483	224.649.126.998	277.403.270.182	311.304.275.068
Beban Pajak Kini	173.238.667.014	192.734.814.293	216.632.826.425	233.730.313.483	224.649.126.998	277.403.270.182	311.304.275.068
Beban Pajak Tangguhan	-	31.695.952.739	31.695.952.739	31.695.952.739	31.695.952.739	31.695.952.739	31.695.952.739
BEBAN PAJAK PENGHASILAN BADAN	173.238.667.014	224.430.767.032	248.328.779.164	265.426.266.222	256.345.079.737	309.099.222.921	343.000.227.807
Profit Before Mi	519.716.001.043	546.508.490.141	618.202.526.536	669.494.987.709	642.251.428.255	800.513.857.806	902.216.872.465
BAGIAN LABA KEPENTINGAN NON PENGENDALI	-	-	-	-	-	-	-
Profit After Mi	519.716.001.043	546.508.490.141	618.202.526.536	669.494.987.709	642.251.428.255	800.513.857.806	902.216.872.465
NET PROFIT	519.716.001.043	546.508.490.141	618.202.526.536	669.494.987.709	642.251.428.255	800.513.857.806	902.216.872.465

LAMPIRAN III PROYEKSI LABA RUGI

PROYEKSI LABA RUGI						
URAIAN	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pendapatan Usaha	1.211.015.406.812	1.333.624.700.041	1.431.245.230.555	1.426.383.148.500	1.671.289.787.503	1.843.424.971.178
Beban Usaha	- 438.431.621.392	- 465.349.973.862	- 494.298.583.497	- 525.453.829.869	- 559.008.626.893	- 595.174.029.379
Laba(Rugi) Usaha	772.583.785.420	868.274.726.179	936.946.647.058	900.929.318.632	1.112.281.160.610	1.248.250.941.800
Pendapatan (beban) Usaha Lainnya - Neto	-	-	-	-	-	-
Beban keuangan	-	-	-	-	-	-
Pendapatan Keuangan	-	-	-	-	-	-
Laba rugi sebelum pajak penghasilan	772.583.785.420	868.274.726.179	936.946.647.058	900.929.318.632	1.112.281.160.610	1.248.250.941.800
Beban pajak Penghasilan	- 193.145.946.355	- 217.068.681.545	- 234.236.661.764	- 225.232.329.658	- 278.070.290.153	- 312.062.735.450
Laba(rugi) setelah pajak /tahun berjalan	579.437.839.065	651.206.044.634	702.709.985.293	675.696.988.974	834.210.870.458	936.188.206.350

LAMPIRAN IV PROYEKSI ARUS KAS

PROYEKSI ARUS KAS						
URAIAN	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI						
Penerimaan kas dari pelanggan	1.154.272.144.727	1.303.392.271.573	1.407.174.414.812	1.427.582.018.048	1.610.901.849.119	1.800.980.679.313
Pembayaran kas kepada pemasok dan pihak lain	- 429.686.165.809	- 458.712.571.883	- 487.160.570.163	- 517.771.714.325	- 550.734.841.325	- 586.256.532.875
pembayaran kas kepada karyawan						
pembayaran pajak Penghasilan	- 193.145.946.355	- 217.068.681.545	- 234.236.661.764	- 225.232.329.658	- 278.070.290.153	- 312.062.735.450
Penerimaan Tagihan Pajak	-	-	-	-	-	-
penerimaan bunga						
Kas bersih diperoleh dari (digunakan untuk) aktivitas operasi	531.440.032.563	627.611.018.146	685.777.182.885	684.577.974.065	782.096.717.641	902.661.410.988
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI						
Perolehan aset tetap dan aset tak berwujud	-	-	-	-	-	-
Pembayaran uang muka investasi	-	-	-	-	-	-
Kas bersih digunakan untuk aktivitas investasi	-	-	-	-	-	-
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN						
Penerimaan pengalihan saham	-	-	-	-	-	-
pinjaman dari pihak berelasi	-	-	-	-	-	-
Pembayaran Dividen	-	-	-	-	-	-
Kas bersih diperoleh dari (digunakan untuk) aktivitas pendanaan	-	-	-	-	-	-
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS						
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	992.474.775.619	1.523.914.808.182	2.151.525.826.327	2.837.303.009.212	3.521.880.983.277	4.303.977.700.918
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	1.523.914.808.182	2.151.525.826.327	2.837.303.009.212	3.521.880.983.277	4.303.977.700.918	5.206.639.111.906

LAMPIRAN V PROYEKSI NERACA

PROYEKSI NERACA						
URAIAN	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ASET						
ASET LANCAR						
Kas dan setara kas	1.523.914.808.182	2.151.525.826.327	2.837.303.009.212	3.521.880.983.277	4.303.977.700.918	5.206.639.111.906
Piutang usaha	-	-	-	-	-	-
Pihak berelasi	298.606.538.666	328.838.967.133	352.909.782.877	351.710.913.329	412.098.851.713	454.543.143.578
Pihak ketiga	-	-	-	-	-	-
Piutang lain-lain	-	-	-	-	-	-
Pihak berelasi	-	-	-	-	-	-
Pihak ketiga	-	-	-	-	-	-
Beban dibayar dimuka	-	-	-	-	-	-
Persediaan	-	-	-	-	-	-
Pajak dibayar dimuka	-	-	-	-	-	-
Pendapatan yang masih akan diterima	-	-	-	-	-	-
Pihak berelasi	-	-	-	-	-	-
Pihak ketiga	-	-	-	-	-	-
Uang muka	-	-	-	-	-	-
Jumlah aset lancar	1.822.521.346.847	2.480.364.793.461	3.190.212.792.089	3.873.591.896.606	4.716.076.552.631	5.661.182.255.484
ASET TIDAK LANCAR						
Aset tetap neto	-	-	-	-	-	-
Aset tidak berwujud neto	-	-	-	-	-	-
Estimasi tagihan Pajak	-	-	-	-	-	-
Aset pajak tangguhan	-	-	-	-	-	-
Aset tidak lancar lainnya	-	-	-	-	-	-
Jumlah aset tidak lancar	-	-	-	-	-	-
JUMLAH ASET	1.822.521.346.847	2.480.364.793.461	3.190.212.792.089	3.873.591.896.606	4.716.076.552.631	5.661.182.255.484
LIABILITAS DAN EKUITAS						
LIABILITAS JANGKA PENDEK						
Utang usaha-pihak ketiga	108.106.427.192	114.743.829.171	121.881.842.506	129.563.958.050	137.837.743.617	146.755.240.121
Utang lain-lain	-	-	-	-	-	-
Pihak berelasi	-	-	-	-	-	-
Utang titipan	-	-	-	-	-	-
Utang pajak	-	-	-	-	-	-
Beban akrual	-	-	-	-	-	-
Utang Sewa Pembiayaan	-	-	-	-	-	-
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	108.106.427.192	114.743.829.171	121.881.842.506	129.563.958.050	137.837.743.617	146.755.240.121
LIABILITAS JANGKA PANJANG						
Utang lain-lain	-	-	-	-	-	-
Pihak berelasi	-	-	-	-	-	-
Utang Sewa Pembiayaan	-	-	-	-	-	-
Liabilitas imbalan pasca kerja	-	-	-	-	-	-
Liabilitas Jangka Panjang Lainnya	-	-	-	-	-	-
Jumlah Liabilitas jangka panjang	-	-	-	-	-	-
JUMLAH LIABILITAS	108.106.427.192	114.743.829.171	121.881.842.506	129.563.958.050	137.837.743.617	146.755.240.121
EKUITAS						
Ekuitas yang dapat didistribusikan kepada :						
Pemilik entitas Induk						
Modal saham-nilai nominal Rp. 1.000.000 p	-	-	-	-	-	-
Tambahan Modl disetor	-	-	-	-	-	-
Saldo laba	1.714.414.919.655	2.365.620.964.289	3.068.330.949.583	3.744.027.938.556	4.578.238.809.014	5.514.427.015.364
Penghasilan Komprehensif lain	-	-	-	-	-	-
Total ekuitas yang dapat didistribusikan ke	1.714.414.919.655	2.365.620.964.289	3.068.330.949.583	3.744.027.938.556	4.578.238.809.014	5.514.427.015.364
Kepentingan Non-Pengendali	-	-	-	-	-	-
Jumlah Ekuitas	1.714.414.919.655	2.365.620.964.289	3.068.330.949.583	3.744.027.938.556	4.578.238.809.014	5.514.427.015.364
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	1.822.521.346.847	2.480.364.793.461	3.190.212.792.089	3.873.591.896.606	4.716.076.552.631	5.661.182.255.484

LAMPIRAN VI NPV CABANG PETIKEMAS PT Y

PERHITUNGAN FREE CASH FLOW						
URAIAN	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Cash Inflow						
Pendapatan Bersih	579.437.839.065	651.206.044.634	702.709.985.293	675.696.988.974	834.210.870.458	936.188.206.350
Penyusutan	156.947.947.482	172.642.742.230	189.907.016.453	208.897.718.098	229.787.489.908	252.766.238.899
Bunga	772.828.768	811.470.206	852.043.717	894.645.902	939.378.198	986.347.107
<i>Terminal Value</i>						9.799.868.571.906
Total Cash Inflow	737.158.615.314	824.660.257.070	893.469.045.463	885.489.352.974	1.064.937.738.563	10.989.809.364.261
<i>Capital Expenditur</i>	270.000.000.000	270.000.000.000	270.000.000.000	270.000.000.000	270.000.000.000	270.000.000.000
<i>Perubahan Operating Working Capital</i>	47.997.806.502	23.595.026.489	16.932.802.408	8.880.985.091	52.114.152.817	33.526.795.362
Free Cash Flow	317.997.806.502	293.595.026.489	286.932.802.408	261.119.014.909	322.114.152.817	303.526.795.362
Net Free Cash Flow	419.160.808.812	531.065.230.582	606.536.243.054	624.370.338.066	742.823.585.746	10.686.282.568.900
Tahun Proyeksi	0	1	2	3	4	5
<i>Free Cash Flow</i>	317.997.806.502	293.595.026.489	286.932.802.408	261.119.014.909	322.114.152.817	303.526.795.362
<i>Discount Factor</i>	1,0	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6
<i>Net Cash Flow</i>	317.997.806.502	267.993.429.280	239.073.314.927	198.593.419.471	223.620.499.763	192.342.074.195
Net Present Value	9.171.633.437.067					

LAMPIRAN VII NPV PT X PASCA AKUISISI

PERHITUNGAN FREE CASH FLOW						
URAIAN	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Cash Inflow						
Net Profit	1.132.463.349.455	1.332.842.353.619	1.331.150.659.781	1.537.945.916.297	1.766.917.286.068	2.020.000.979.375
Depresiasi	6.445.776.561	6.768.065.389	7.106.468.659	7.461.792.091	7.834.881.696	8.226.625.781
Bunga*(1-Pajak)	772.828.768	811.470.206	852.043.717	894.645.902	939.378.198	986.347.107
	-	-	-	-	-	-
Total Cash Inflow	1.139.681.954.784	1.340.421.889.214	1.339.109.172.156	1.546.302.354.291	1.775.691.545.962	2.029.213.952.263
<i>Cash Outflow</i>						
Investasi TPKS	9.171.633.437.067		-	-	-	-
Capex	1.588.684.950	1.588.684.950	1.588.684.950	1.588.684.950	1.588.684.950	1.588.684.950
Perubahan Modal Kerja	- 221.690.155.861	- 39.526.817.260	333.703.990	- 40.792.488.957	- 45.166.955.133	- 49.923.358.680
Total Cash Outflow	8.951.531.966.155	- 37.938.132.310	1.922.388.940	- 39.203.804.007	- 43.578.270.183	- 48.334.673.730
Net FCF	- 7.811.850.011.371	1.378.360.021.524	1.337.186.783.216	1.585.506.158.298	1.819.269.816.145	2.077.548.625.993
	-	-	-	-	-	-
<i>Tahun Proyeksi</i>	0	1	2	3	4	5
<i>Free Cash Flow</i>	- 7.811.850.011.371	1.378.360.021.524	1.337.186.783.216	1.585.506.158.298	1.819.269.816.145	2.077.548.625.993
<i>Discount Factor</i>	-	1	2	3	4	5
<i>Net Cash Flow</i>	#DIV/0!	1.258.191.180.615	668.593.391.608	528.502.052.766	454.817.454.036	415.509.725.199
Net Present Value	- 3.706.774.910.775					

LAMPIRAN VIII NPV PT X AKUISISI NILAI MAKSIMUM

PERHITUNGAN FREE CASH FLOW						
URAIAN	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Cash Inflow</i>						
Net Profit	1.132.463.349.455	1.332.842.353.619	1.331.150.659.781	1.537.945.916.297	1.766.917.286.068	2.020.000.979.375
Depresiasi	6.445.776.561	6.768.065.389	7.106.468.659	7.461.792.091	7.834.881.696	8.226.625.781
Bunga*(1-Pajak)	772.828.768	811.470.206	852.043.717	894.645.902	939.378.198	986.347.107
	-	-	-	-	-	-
Total Cash Inflow	1.139.681.954.784	1.340.421.889.214	1.339.109.172.156	1.546.302.354.291	1.775.691.545.962	2.029.213.952.263
<i>Cash Outflow</i>						
Investasi TPKS	7.500.000.000.000		-	-	-	-
Capex	1.588.684.950	1.588.684.950	1.588.684.950	1.588.684.950	1.588.684.950	1.588.684.950
Perubahan Modal Kerja	- 221.690.155.861	- 39.526.817.260	333.703.990	- 40.792.488.957	- 45.166.955.133	- 49.923.358.680
Total Cash Outflow	7.279.898.529.089	- 37.938.132.310	1.922.388.940	- 39.203.804.007	- 43.578.270.183	- 48.334.673.730
Net FCF	- 6.140.216.574.304	1.378.360.021.524	1.337.186.783.216	1.585.506.158.298	1.819.269.816.145	2.077.548.625.993
	-	6.140	1.378	1.337	1.586	1.819
<i>Tahun Proyeksi</i>	0	1	2	3	4	5
<i>Free Cash Flow</i>	-	6.140.216.574.304	1.378.360.021.524	1.337.186.783.216	1.585.506.158.298	1.819.269.816.145
	-	6.140.216.574.304	1.378.360.021.524	1.337.186.783.216	1.585.506.158.298	1.819.269.816.145
<i>Discount Factor</i>	-	1	2	3	4	5
	-	1	2	3	4	5
<i>Net Cash Flow</i>		1.258.191.180.615	668.593.391.608	528.502.052.766	454.817.454.036	415.509.725.199
Net Present Value	17.828.572.724					
WACC TTL	9,55%					
IRR	9,66%					

Halaman ini sengaja dikosongkan

BIODATA PENULIS



Penulis lahir pada 26 November 1989 di Kota Semarang, Jawa Tengah. Penulis merupakan putra pertama dari pasangan Sugito dan Sri Mulyati. Penulis menyelesaikan masa studinya di SD Muhammadiyah 8-10 Banjarmasin (2006), SMP Negeri 1 Banjarmasin (2009), Pada tahun 2010, penulis melanjutkan pendidikannya ke SMA Negeri 1 Banjarmasin pada bidang Ilmu Pengetahuan Alam dan selesai pada tahun 2012.

Penulis diterima sebagai mahasiswa Jurusan Teknik Industri, Universitas Muhammadiyah Malang (UMM) pada tahun 2012 dan meraih gelar Sarjana Teknik (S.T) pada tahun 2016 dengan skripsi yang berjudul “Pemilihan *Green Supplier* Bahan Penolong Berdasarkan Fuzzy AHP Dengan Metode Fuzzy TOPSIS” dibawah bimbingan Dr. Ahmad Mubin, S.T, M.T dan Thommy Eko Saputro, S.T., M.Sc..

Penulis sempat magang pada Pabrik PT. Yamaha Musical Product Indonesia (YMPI) di Pasuruan, Jawa Timur pada bagian *production control* dan Pabrik Pupuk PT. Petrokimia Gresik, Jawa Timur pada bagian *Procurement*. Penulis melanjutkan pendidikan magisternya di Departemen Teknik Industri (TI), Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) pada tahun 2017 dibidang Rekayasa Optimasi Sistem Industri. Penulis memiliki ketertarikan penelitian dalam bidang simulasi sistem dengan *Discrete Event Simulation* (DES) dan Sistem Dinamik, pengambilan keputusan dengan *Game Theory* dan *Multi Criteria Decision Making* (MCDM), dan pemodelan kuantitatif pada riset operasional (*Operation Research*). Penulis dapat dihubungi melalui *emailnya* yaitu ghiffaryb04@gmail.com.

Tulis Biodata singkat dan tampilkan foto sendiri pada bab ini

Halaman ini sengaja dikosongkan