

ANALISIS KELAYAKAN FINANSIAL ANGKUTAN *TIRTAYATRA* BALI - JAWA TIMUR

I Wayan Suweda¹ dan I Gede Putu Udiana Putra²

¹ Program Studi Magister Teknik Sipil Universitas Udayana

² Dinas PU Bina Marga Provinsi Bali

E-mail: Suweda_wayan@yahoo.com

ABSTRAK

Bali, dengan penduduk dominan beragama Hindu, mengalami perkembangan sektor pariwisata yang cukup pesat. Dengan kesadaran pribadi dan ditunjang kondisi ekonomi yang semakin baik menyebabkan masyarakat Hindu Bali mampu melakukan perjalanan religi (*tirtayatra*) ke daerah lain. Pelaku perjalanan wisata menangkap peluang ini dengan membuka paket perjalanan ke beberapa *Pura* di Jawa Timur. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat kelayakan investasi secara finansial pada usaha angkutan wisata *tirtayatra* tersebut. Kelayakan investasinya dapat diperoleh dengan membandingkan variabel-variabel pendapatan dan pengeluaran. Analisis tingkat kelayakan ditentukan dengan mengaplikasikan metode NPV, IRR dan BCR serta analisis sensitifitas. Data, baik primer maupun sekunder, diperoleh dari beberapa Perusahaan Perjalanan Wisata di Bali. Dari hasil pembahasan dapat disimpulkan bahwa investasi angkutan wisata Paket *Tirtayatra* Bali – Jawa Timur merupakan paket yang terus berkembang. Dalam analisis kelayakan yang dilayani oleh 3 armada bus medium dan umur ekonomis kendaraan 7 tahun diperoleh Nilai Present Value Pendapatan Rp. 11.891.301.439 dan Pengeluaran Rp. 11.335.305.821. Hasil tersebut memberikan nilai NPV Rp.555.995.618 > 0, BCR = 1,0490 > 1 dan IRR = 27,63% > i (17%). Dengan demikian investasi tersebut dapat dikatakan layak. Namun, paket ini akan menjadi tidak layak apabila tingkat suku bunga pertahun atau *Discount Ratenya* melewati nilai 27,63%.

Kata kunci: *perjalanan wisata, investasi, finansial, BOK.*

FINANCIAL ANALYSIS OF BALI-EAST JAVA TIRTAYATRA TRANSPORTATION

ABSTRACT

Bali, with its predominantly Hindu, has experienced a fairly rapid development of the tourism sector. With personal awareness and supported by the better economic condition, the Balinese Hindu people are able to religious travel (*tirtayatra*) to other areas. Travel Companies catch this opportunity by opening travel packages to several temples in East Java. This study aims to analyze the level of financial investment feasibility in the *tirtayatra* transportation business. Feasibility of investment can be obtained by comparing the variables of benefit and cost. Analysis of the level of feasibility is determined by applying the NPV, IRR and BCR methods and sensitivity analysis. Data used, both primary and secondary, are obtained from several Travel Companies in Bali. From the results it can be concluded that the investment of the *Tirtayatra* package Bali - East Java is a package that continues to grow. In the feasibility analysis that is served by 3 medium bus and the vehicles economic life of 7-year, the Present Value of benefit is Rp. 11,891,301,439 and the Present Value of cost is Rp. 11,335,305,821. Therefore, the result gives the value of NPV Rp.555,995,618 > 0, BCR = 1.0490 > 1 and IRR = 27.63% > i (17%). Thus the investment at religious travel can be considered feasible. However, this package will be inappropriate if the annual interest rate passes the value of 27.63%.

Keywords: *travel, investment, financial, VOC.*

1. PENDAHULUAN

Penduduk pulau Bali didominasi oleh masyarakat yang memeluk agama Hindu. Kesadaran akan melakukan kewajiban dan menjalankan perintah agama sangat tinggi dengan melakukan persembahyangan secara sendiri ataupun bersama-sama. Hal ini dilakukan di tengah perkembangan pariwisata yang tumbuh pesat di Bali. Pertumbuhan ini, mengakibatkan kondisi finansial masyarakat membaik pasca krisis ekonomi beberapa tahun lalu. Dengan kesadaran pribadi masing-masing dan ditunjang kondisi ekonomi yang semakin baik menyebabkan masyarakat Hindu Bali mampu melakukan perjalanan religi, disamping untuk berwisata.

Perjalanan ini berupa persembahyangan dan tidak hanya dilakukan di Pura wilayah Bali saja, tetapi sudah mulai perjalanan ke luar Bali (*tirtayatra*).

Kenyataan ini langsung mendapat respon dari para pelaku bisnis terutama pelaku usaha perjalanan wisata. Kebutuhan penduduk untuk berwisata sambil melakukan persembahyangan (*tirtayatra*) menjadi trend pola kehidupan baru beberapa tahun terakhir. Pelaku perjalanan wisata menangkap peluang bisnis ini dengan membuka paket perjalanan religi (*tirtayatra*) ke Pulau Jawa, khususnya Jawa Timur menggunakan jalur darat. Dengan memakai moda transportasi bus atau minibus, para pelaku perjalanan (*pemedek*) akan ditawarkan paket-paket menarik dengan harga yang bersaing.

Investasi berupa moda transportasi bus atau minibus yang dilakukan pelaku usaha memerlukan modal awal yang besar dan tentu perlu direncanakan dengan matang. Biaya operasional, penentuan harga tarif dan biaya tak terduga menjadi bahan pertimbangan selanjutnya bagi pengusaha perjalanan. Mengingat mulai ketat dan banyaknya saingan pada usaha yang sama, maka tentunya hal ini perlu mendapat kajian yang lebih mendalam khususnya dalam kelayakan finansial, sehingga investasi awal yang sudah dilakukan apakah masih layak atau tidak untuk dikembangkan dikemudian hari. Untuk itu, tujuan penelitian ini adalah: (1) untuk menganalisis pendapatan dan pengeluaran yang dilakukan pada usaha perjalanan wisata *tirtayatra*, dan (2) menganalisis tingkat kelayakan secara finansial angkutan wisata *tirtayatra* tersebut.

2. ANGKUTAN SEBAGAI SARANA TRANSPORTASI

Menurut UURI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengertian angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the service sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya. Dalam hal ini pembangunan jaringan transportasi yang terintegrasi dan menjangkau semua sektor diharapkan menjadi prioritas pembangunan, sehingga proses distribusi barang atau orang dapat menjadi lancar. Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari:

- Kebutuhan seseorang untuk bepergian dari satu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, sekolah, berwisata).
- Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan.

Sebagai salah satu penunjang kelancaran ekonomi suatu wilayah, maka diperlukan keseimbangan peran antara permintaan angkutan (isinya) dan penyediaan fasilitasnya (wadahnya). Jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil daripada permintaannya, akan terjadi kemacetan arus barang dan penumpang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga di pasaran. Sebaliknya, jika penawaran jasa angkutan melebihi permintaannya maka akan timbul persaingan tidak sehat yang akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan rugi dan menghentikan kegiatannya, sehingga penawaran jasa angkutan berkurang, selanjutnya juga akan menyebabkan ketidklancaran arus barang dan kegoncangan harga di pasaran (Nasution, 2003)

2.1 Jenis-Jenis Angkutan

Berdasarkan lokasi beroperasinya, angkutan dapat digolongkan menjadi tiga, yakni angkutan darat, angkutan laut dan angkutan udara. Angkutan darat merupakan sarana transportasi yang mobilisasinya melalui jalan darat ataupun rel, seperti kereta api, dokar, mobil, sepeda, dan sepeda motor. Angkutan laut misalnya kapal, perahu dll. Sedangkan, untuk angkutan udara hanya dapat dilakukan dengan pesawat terbang ataupun helikopter.

Angkutan darat sendiri dapat dibedakan menjadi 2 jenis, yakni angkutan pribadi dan angkutan umum. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor No 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, maka angkutan umum penumpang dapat dikelompokkan menjadi beberapa jenis, yaitu: Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota, Angkutan Perdesaan, Angkutan Khusus, Angkutan Sewa, Angkutan Perbatasan, Angkutan Taksi, dan Angkutan Lingkungan. Sedangkan untuk angkutan wisata *tirtayatra* termasuk dalam Angkutan Pariwisata, yaitu angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus, untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

2.2 Perjalanan Tirtayatra dari Bali tujuan Jawa Timur

Tirtayatra adalah perjalanan suci untuk mendapatkan atau memperoleh air suci (Suparta, 2005). Beberapa Pura di wilayah Jawa Timur merupakan tujuan utama para *pemedek* yang melakukan *tirtayatra*. Hal ini

dimungkinkan karena jarak dan waktu tempuh yang relatif singkat dan juga karena biaya perjalanan yang relatif terjangkau. Pura yang menjadi tujuan diantaranya Pura Blambangan (di Kabupaten Banyuwangi), Gunung Bromo (di Kabupaten Probolinggo), Candi Penataran (di Kabupaten Blitar), Pura Jagat Karana di Surabaya, Pura Mandharagiri Semeru Agung (di Kabupaten Lumajang) (Titib, 1994).

2.3 Kelayakan Investasi Angkutan

Investasi angkutan dapat dikatakan layak apabila modal yang ditanam dan diinvestasikan dalam transportasi menguntungkan yang artinya modal investasi serta biaya operasional yang dikeluarkan oleh pengusaha jasa angkutan lebih kecil dari pemasukan yang diperoleh. Dalam perencanaan investasi angkutan maka diperlukan analisis terhadap tarif, sehingga pemasukkan pendapatan yang dihasilkan dapat mengimbangi atau melebihi Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

Disisi lain, BOK merupakan biaya secara finansial yang dibutuhkan dalam pengoperasian unit kendaraan untuk suatu tujuan tertentu. Biaya operasional kendaraan ini mencakup 2 jenis biaya, yakni biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). Biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian kendaraan tidak hanya mencakup bahan yang habis terpakai, seperti oli, bahan bakar, namun juga mencakup biaya operasional lainnya seperti biaya service, biaya asuransi, biaya izin trayek dan sebagainya. Dalam biaya tetap, pengeluaran yang dikeluarkan oleh pengelola kendaraan tidak dipengaruhi oleh frekuensi penggunaan kendaraannya. Komponen biaya tetap antara lain biaya penyusutan kendaraan (depresiasi), biaya bunga modal dan biaya administrasi yang berupa biaya untuk keperluan kelengkapan administrasi kendaraan, misalnya biaya perpanjangan STNK, KIR, izin usaha, izin trayek dan asuransi.

Berbeda dengan biaya tetap, biaya tidak tetap dihitung berdasarkan frekuensi penggunaan kendaraan. Adapun komponen biaya ini, antara lain biaya untuk awak kendaraan (supir dan kondektur), biaya bahan bakar minyak, biaya service kendaraan, biaya cuci kendaraan, dan lainnya. Menurut Departemen Perhubungan (1996) analisis biaya operasional kendaraan dapat dijabarkan sebagai berikut:

- Masa penyusutan kendaraan ditetapkan 7 tahun untuk semua jenis kendaraan.
- Nilai residu/sisa bus adalah 20% dari harga kendaraan.
- Biaya Tidak Tetap per tahun, meliputi Biaya awak kendaraan (BAK), Biaya Bahan Bakar Minyak, Biaya Ban, Biaya Aki, dan Biaya Cuci Kendaraan.

Persamaan untuk perhitungan biaya total adalah:

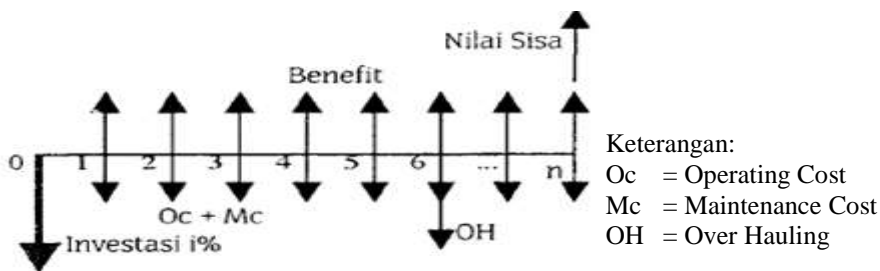
$$TC = FC + VC(x) \dots \dots \dots (1)$$

Keterangan: TC = Total cost (biaya total)
 FC = Fixed cost (Biaya tetap)
 VC = Variable cost (biaya variabel)
 (x) = Variable output

2.4 Kriteria Kelayakan Investasi

Dalam investasi, ada sejumlah modal yang harus dikeluarkan pengusaha baik itu berupa pinjaman bank maupun modal secara pribadi. Investasi juga tidak dapat luput dari pengeluaran lain yang tentunya perlu dipersiapkan. Pengeluaran tersebut terdiri dari biaya perawatan, biaya pemeliharaan dan biaya lainnya yang tidak dapat dihindarkan. Secara umum, investasi dapat menghasilkan komponen *cash flow* dengan perjalanan waktunya (*time series*) sebagaimana Gambar 1, berikut.

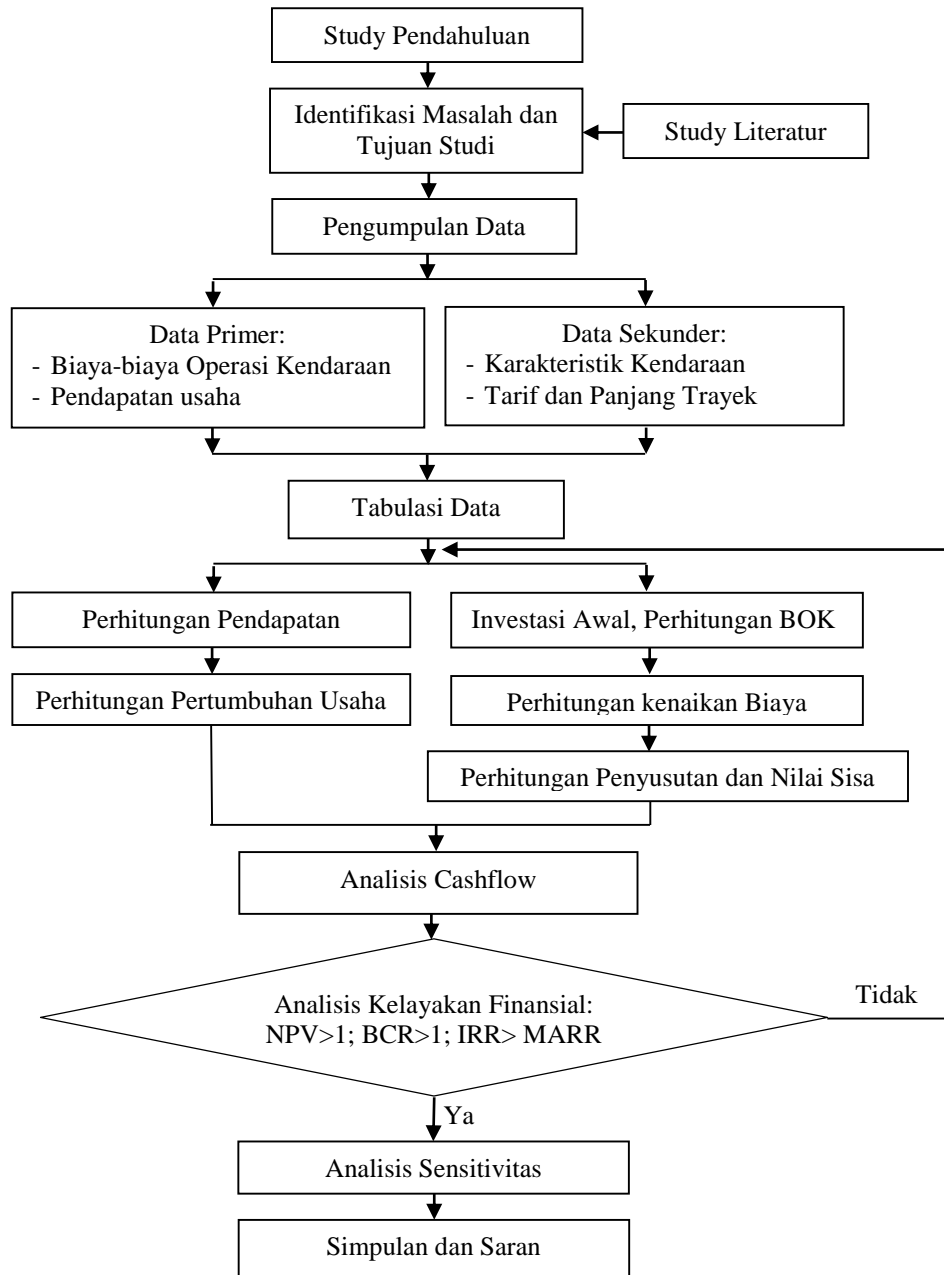
Berbagai Kriteria Kelayakan digunakan dalam analisis investasi. Beberapa diantaranya adalah Metode *Net Present Value* (NPV), Metode *Benefit Cost Ratio* (BCR) dan Metode *Internal Rate of Return* (IRR)



Gambar 1. Cash Flow Investasi
 Sumber: Giatman (2006)

3. METODELOGI PENELITIAN

Diagram alir metode penelitian yang digunakan dapat dilihat pada Gambar 2, berikut:



Gambar 2. Diagram Alir Metode Penelitian

Dari informasi dan studi pendahuluan dapat diidentifikasi permasalahan pada perusahaan pelaku bisnis perjalanan wisata. Selanjutnya ditetapkan tujuan yaitu untuk mengetahui tingkat kelayakan berinvestasi pada perusahaan wisata tersebut. Pengumpulan data dimulai dari Kantor PT Javelin Tour dan selanjutnya pada beberapa perusahaan sejenis lainnya, untuk memprediksikan pendapatan dan memperkirakan rata-rata pertumbuhan *demand* per tahunnya. Data primer diperoleh dari hasil wawancara, sedangkan data sekunder diperoleh dari dokumentasi pada instansi ybs. Sesuai tujuan yang ingin dicapai, tabulasi data didasarkan pada klasifikasi biaya investasi awal, biaya operasional tetap dan biaya operasional tidak tetap serta perolehan pendapatan.

Dalam penelitian ini analisis kelayakan yang dilakukan adalah NPV, IRR dan BCR, dengan masa penyusutan kendaraan ditetapkan 7 tahun dan nilai residu/sisa adalah 20% dari harga kendaraan. Analisis sensitivitas terhadap perubahan bunga pinjaman dilakukan apabila investasi tersebut telah dinyatakan layak.

Hasil analisis kemudian disimpulkan dan dikembangkan saran-saran yang nantinya diharapkan dapat meningkatkan kinerja dari investasi tersebut.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Berdasarkan biaya-biaya yang ditanggung pemilik atau investor selama operasional kendaraan berlangsung, berikut merupakan rincian kebutuhan biaya operasional kendaraan tetap dan tidak tetap. Kendaraan yang dioperasikan Bus ukuran sedang dengan 25 seat. Harga Bus tahun 2016 Rp. 800.000.000/unit bus. Uang muka (DP) 30%, Bunga Tetap Pinjaman 12%/tahun. Jangka waktu kredit 4 tahun. Selanjutnya dilakukan Perhitungan BOK Tetap dan BOK Tidak Tetap per tahun dengan masa penyusutan kendaraan selama 7 tahun (2016 s/d 2022) dan nilai sisa/residu 20%.

A. Investasi Awal:

- Th 2016 Uang muka = $30\% \times 3 \text{ bus (Rp.800.000.000/bh)}$ = Rp. 720.000.000
- Sisa Utang = $3(\text{Rp.800.000.000}) - \text{Rp.720.000.000}$ = Rp.1.680.000.000
- Cicilan Sisa Utang/th = hutang pokok $(\text{Rp.1.680.000.000}/4)$ + bunga tetap 12% $(\text{Rp.1.680.000.000})$
= Rp. 621.600.000.

B. Perhitungan BOK Tetap per tahun per 1 unit bus:

1. Biaya Penyusutan (BP) = $(800.000.000 - (20\% * 800.000.000)) / 7 = 91.428.571/\text{th}$
2. Biaya Bunga Modal (BB) = $(4+1)/2 \times (12\% * 800.000.000)/7$
= $2.5 \times 13.714.285,71 = 34.285.714,29/\text{th}$
3. Biaya administrasi Kendaraan (asumsi kenaikan 20%):
 - Biaya STNK/th : 2.780.400,00/th
 - Biaya kir/th : 180.000,00/th
 - Biaya ijin usaha angkutan : 1.000.000,00/th
 - Biaya izin trayek : 2.400.000,00/th

Total Biaya Administrasi Kendaraan (Admin) = 6.360.400,00/th

Total BOK tetap/th/1 unit bus = BP/th + BB/th + Admin/th = 132.074.685,71/th

C. Perhitungan BOK Tidak Tetap per tahun per 1 unit bus:

1. Biaya Awak Kendaraan (BAK)/th = $\{(1 \text{ orang Sopir @ Rp.3.960.000/bln}) + (1 \text{ orang Kondaktur @ Rp 3.000.000/bln})\} 12 \text{ bulan} = 83.520.000/\text{th}$
2. Biaya BBM (asumsi Harga Solar Rp.5.150,00 /liter; Konsumsi bahan bakar: 10 Km per liter dan 1 bulan 4 (empat) paket perjalanan *tirtayatra*):
 - Jarak Tempuh Bali-Jawa Timur = $4 \times 698 = 2.792 \text{ km/bulan} \sim 279,2 \text{ liter/bulan}$
 - Harga BBM/th= $279,2 \text{ liter/bulan} \times 12 \text{ bulan} \times \text{Rp.5.150/liter} = \text{Rp.172.545.600/th}$
3. Biaya Ban (BB), asumsi Jumlah Ban = 4 Ban/kendaraan, kemampuan tempuh 25.000 km/ban
 - BB = $1/25000 \times 4 \text{ buah ban/kendaraan} \times \text{jarak tempuh per tahun} \times \text{harga ban/bh}$
 - BB = $1/25000 \times 4 \text{ buah ban/kendaraan} \times 12 \text{ bulan} (2.792 \text{ km/bulan}) \times \text{harga ban Rp. 1.800.000/buah} \sim 6 \text{ unit ban/th} \times \text{Rp.1.800.000} = \text{Rp.10.800.000/th}$
4. Biaya pemakaian Aki (BPA) = $1 \times \text{Rp.1.600.000} = \text{Rp.1.600.000/th}$
5. Biaya Service Kecil (BSK) dilakukan setiap 5000 Km, terdiri atas:
 - a. Biaya 1 x servis: Oli mesin = $3,5 \text{ lt} \times \text{Rp.50.000 / liter} = \text{Rp. 175.000}$
 - Gemuk = $0,5 \text{ kg} \times \text{Rp.71.500/kg} = \text{Rp. 35.750}$
 - Minyak rem = $0,25 \text{ lt} \times \text{Rp.84.000/lt} = \text{Rp. 21.000}$
 - Upah service = Rp. 75.000
 - Total 1x servis = Rp. 306.750
 - b. Jumlah servis / tahun = $\text{Jarak tempuh } 33.504 \text{ km/tahun} \text{ dibagi } 5.000 \text{ km/servis}$
= $6 \times \text{Servis kecil/tahun}$
 - Biaya servis kecil/tahun = $6 \times \text{Rp.306.750} = \text{Rp.1.840.500/tahun}$
6. Biaya Service Besar (BSB) dilakukan setiap 25.000 Km, terdiri atas:
 - a. Biaya bahan: oli mesin = $3,5 \text{ lt} \times \text{Rp.50.000/lt} = \text{Rp.175.000}$
 - oli garden = $2 \text{ lt} \times \text{Rp.72.000/lt} = \text{Rp.144.000}$
 - oli transmisi = $2 \text{ lt} \times \text{Rp.76.800/lt} = \text{Rp.153.600}$
 - gemuk = $0,5 \text{ kg} \times \text{Rp.71.500/kg} = \text{Rp. 35.750}$
 - Minyak Rem = $0,25 \text{ lt} \times \text{Rp.84.000/lt} = \text{Rp. 21.000}$

- Filter Oli = 1 bh x Rp.300.000/bh = Rp.300.000
- Filter Udara = 1 bh x Rp.850.000/bh = Rp.850.000
- Elemen Lain = 1 bh x Rp.750.000/bh = Rp.750.000
- b. Upah service besar = Rp. 480.000
- Total biaya 1x servis besar = Rp.2.909.350
- Jarak tempuh 33.504 km/tahun, sehingga servis besar 1 kali/tahun = Rp.2.909.350/tahun
- 7. Biaya Penyeberangan (BP) Gilimanuk-Ketapang PP 4 trip/bulan atau 48 trip/tahun
 - Biaya per bus + penumpang = Rp.650.000/PP
 - Biaya penyeberangan total/th = 48 trip/tahun x Rp.650.000/PP = Rp.62.400.000/tahun
- 8. Biaya Makan (BM) peserta *tirtayatra*
 - Penumpang rata-rata 80% dari kapasitas max 24 orang penumpang = 20 orang/trip
 - Biaya makan/trip (PP) sebanyak 5 kali @ Rp. 40.000/orang = Rp.4.000.000/trip
 - Biaya makan/th atau 48 trip/th = 48 trip x Rp.4.000.000/trip = Rp.192.000.000/tahun
- Total BOK tidak tetap/th** = BAK+ BBM+ BB + BPA + BSK + BSB + BP + BM
= Rp.527.615.450/tahun per 1 unit bus.

D. Perhitungan BOK Total per tahun

- BOK total/ th = BOK tetap/tahun + BOK tdk tetap/tahun = Rp.659.690.135/tahun
- BOKtotal + Margin 10% = Rp.659.690.135/th + Rp.65.969.013/th = Rp.725.659.149/tahun
- Untuk 3 unit kendaraan bus = 3 x Rp.725.659.149/tahun = Rp.2.176.977.447/tahun

4.2 Proyeksi Pendapatan

Dalam penentuan proyeksi pendapatan yang diperoleh maka dilakukan survei primer dan sekunder jumlah penumpang, jumlah trip paket *tirtayatra* dan jumlah armada. Dalam memprediksikan pendapatan perlu juga mempertimbangkan dan memperkirakan rata-rata pertumbuhan *demand* per tahunnya. Dari survei data tersebut diperoleh data jumlah penumpang *tirtayatra* selama tahun 2016 yang tersedia lengkap, sehingga proyeksi paket perjalanan dan pendapatan dapat dilakukan mulai tahun 2017. Proyeksi pendapatan pada paket ini dapat dilihat sebagai berikut:

Pendapatan riil tahun 2016 didapat dari:

- Perjalanan masing-masing bus = 4 paket trip/bulan
- Sekali perjalanan hanya terisi 80% dari kapasitas penumpang maksimum bus dengan tujuan kenyamanan atau 80% * 25 = 20 orang/bus @ Rp.700.000/orang
- Paket dilayani oleh 3 unit kendaraan bus
- Jumlah paket th 2016 = 3 unit x 4 paket trip/bulan x 12 bulan = 144 paket/th

Prediksi mulai dilakukan tahun 2017 dengan asumsi pertumbuhan permintaan paket-trip terhadap *tirtayatra* naik 5% per tahun, tarif peserta naik sebesar 5% per tahun dan selanjutnya perhitungan dilakukan secara tabelaris (Tabel 1).

Tabel 1. Prediksi pendapatan selama umur rencana investasi 7 tahun

Tahun	Jumlah Paket per tahun	Penumpang/tahun (orang)	Tarif/orang (Rp)	Pendapatan/th (Rp)
2016	144	2.880	700.000	2.016.000.000
2017	151	3.024	735.000	2.222.640.000
2018	159	3.175	771.750	2.450.460.600
2019	167	3.334	810.338	2.701.632.812
2020	175	3.501	850.854	2.978.550.175
2021	184	3.676	893.397	3.283.851.568
2022	193	3.859	938.067	3.620.446.353

4.3 Analisis Kelayakan Finansial

Berdasarkan hasil perhitungan proyeksi pendapatan, pengeluaran dan penyusutan maka disusunlah tabel *cashflow* yang diproyeksikan akan terjadi selama umur ekonomis kendaraan 7 tahun, yaitu dari tahun 2016 sampai tahun 2022. Digunakan *Diskoun Rate* (DR) 17%, dan asumsi kenaikan BOK tiap tahun 5%. Tabel 2 berikut merupakan hasil prediksi *cashflow* dengan memakai DR 17%.

Tabel 2. Prediksi *cashflow* pendapatan dan pengeluaran umur rencana 7 tahun

Pendapatan (Benefit)	Investasi Awal	BOK Per tahun	Total Biaya (Cost)	Net Cashflow	DR (17%)	PV (Cost)	PV (Benefit)
1	2	3	4=2+3	5=1-4	6	7=4*6	8=1*6
2.016.000.000	1.341.600.000	1.664.517.016	3.006.117.016	(990.117.016)	1,000	3.006.117.016	2.016.000.000
2.222.640.000	621.600.000	1.747.742.867	2.369.342.867	(146.702.867)	0,855	2.025.079.373	1.899.692.308
2.450.460.600	621.600.000	1.835.130.010	2.456.730.010	(6.269.410)	0,731	1.794.674.564	1.790.094.675
2.701.632.812	621.600.000	1.926.886.510	2.548.486.510	153.146.301	0,624	1.591.199.941	1.686.819.982
2.978.550.175		2.023.230.836	2.023.230.836	955.319.339	0,534	1.079.697.233	1.589.503.444
3.283.851.568		2.124.392.378	2.124.392.378	1.159.459.190	0,456	968.959.055	1.497.801.323
3.620.446.353		2.230.611.997	2.230.611.997	1.389.834.357	0,390	869.578.640	1.411.389.708
						11.335.305.821	11.891.301.439

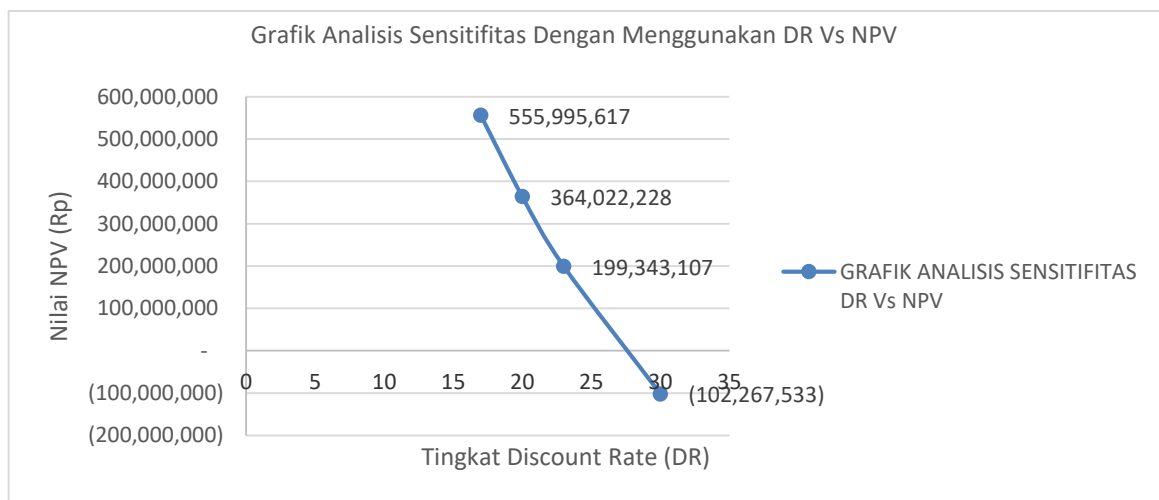
Berdasarkan perimbangan pendapatan dan pengeluaran diatas dapat dilihat bahwa paket *tirtayatra* Bali ke Jawa timur (PP) memiliki nilai NPV = Rp.555.995.617 > 0, BCR = 1,0490 > 1 dan IRR = 27,63% > i (17%). Dengan demikian investasi tersebut dapat dikatakan layak.

4.4 Analisis Sensitivitas

Analisis sensitivitas dilakukan dengan menggunakan pengaruh kemungkinan kenaikan Discount Rate (DR) terhadap nilai NPV. Analisis perhitungannya dilakukan secara tabelaris menggunakan *system trial and error* seperti ditunjukkan pada Tabel 3, berikut:

Tabel 3. Analisis Pengaruh variasi nilai DR terhadap nilai NPV

Tingkat DR	NPV (Rp)
17%	555.995.617
20%	364.022.228
23%	199.343.107
30%	(102.267.533)



Gambar 3. Grafik Analisis Sensitivitas

Berdasarkan hasil analisis sensitivitas tersebut, maka dapat dikatakan bahwa untuk Paket *tirtayatra* Bali-Jawa Timur investasi dapat dikatakan tidak layak apabila tingkat suku bunga pertahun atau *Discount Ratenya* telah mencapai tingkat 27,63% dimana NPV sudah bernilai 0.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil perhitungan dan analisis diatas dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Investasi angkutan wisata Paket *Tirtayatra* Bali – Jawa Timur merupakan paket yang terus berkembang, dengan dilayani oleh 3 armada bus medium dan umur ekonomis kendaraan 7 tahun diperoleh nilai Present Value (PV) Pendapatan Rp. 11.891.301.439 dan PV Pengeluaran Rp. 11.335.305.821.
2. Tingkat kelayakan secara finansial angkutan wisata *tirtayatra* tersebut adalah NPV Rp.555.995.618 > 0; BCR = 1,0490 > 1 dan IRR = 27,63% > i (17%). Dengan demikian investasi tersebut dapat dikatakan layak. Paket ini menjadi tidak layak apabila tingkat suku bunga pertahun atau Discount Ratenya telah melewati nilai 27,63%.

5.2 Saran-Saran

Untuk meningkatkan pendapatan, perlu diadakan sistem promo terhadap calon peserta dengan mengeluarkan paket dan fasilitas armada yang lebih baik disamping tetap meningkatkan pelayanan, kenyamanan dan keamanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta.
- Departemen Perhubungan. 1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Penumpang di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Departemen Perhubungan. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor No 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Giatman, M. 2006. *Ekonomi teknik*. Penerbit: Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- LPM – ITB. 1997. *Studi Kelayakan Proyek Transportasi*, Bandung: Lembaga Pengabdian Masyarakat ITB bekerjasama dengan Kelompok Bidang Keahlian Rekayasa Transportasi Jurusan Teknik Sipil ITB.
- Nasution, H.M.N. 2003. *Manajemen Transportasi*, Ghalia, Jakarta.
- Suparta. 2005. *Keutamaan Tirthayatra*, Denpasar: CV. Kayumas Agung.
- Titib, M. 1994. *Pedoman Sembahyang dan Tirthayatra bagi Umat Hindu*, Denpasar: Upada Sastra.
- Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB