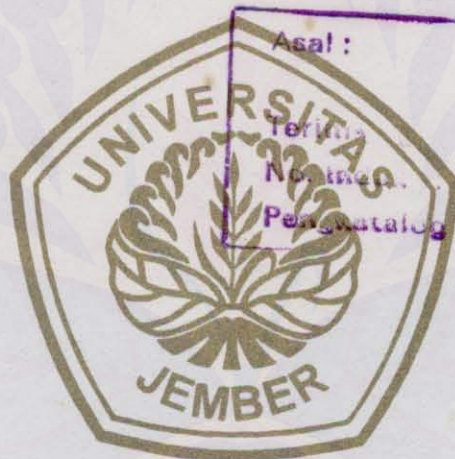




**ANALISIS PEMILIHAN ALTERNATIF MEMBELI ATAU
MENYEWA ARMADA BUS UNTUK MENINGKATKAN LABA
PADA PERUSAHAAN BIRO PERJALANAN WISATA
PT. MALUKU TIDAR DI JEMBER**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat guna memperoleh
gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Ekonomi
Universitas Jember



Asal :	Hadiah	Klass 658-83 WIB a
Terima :	Permisian	
No. tgl. :	08 DEC 2004	
Pengatalog :	San	

Oleh :

Kunto Wibowo
NIM : 990810201313

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS JEMBER
2004**

JUDUL SKRIPSI

ANALISIS PEMILIHAN ALTERNATIF MEMBELI ATAU MENYEWAKAN
ARMADA BUS UNTUK MENINGKATKAN LABA
PADA PERUSAHAAN BIRO PERJALANAN WISATA
PT. MALUKU TIDAR DI JEMBER

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

N a m a . Kunto Wibowo

N. I. M. : 990810201313

J u r u s a n : MANAJEMEN

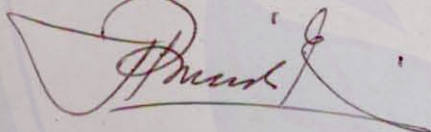
telah dipertahankan di depan Panitia Penguji pada tanggal :

5 Mei 2004

dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh gelar S a r j a n a dalam Ilmu Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

Susunan Panitia Penguji

Ketua,



Tatang AG. M. Buss, Acc. Ph.D

NIP. 131 960 488


Sekretaris,



Drs. Markus Apriyono, MM

NIP. 131 832 340

Anggota,



Drs. W. Anwar, M.Si


NIP. 131 759 767

Mengetahui/Menyetujui

Universitas Jember

Fakultas Ekonomi

Dekan,



Drs. LIAKIP, SU

NIP. 130 531 976



JUDUL SKRIPSI

ANALISIS PEMILIHAN ALTERNATIF MEMBELI ATAU MENYEWA
ARMADA BUS UNTUK MENINGKATKAN LABA
PADA PERUSAHAAN BIRO PERJALANAN WISATA
PT. MALUKU TIDAR DI JEMBER

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

N a m a . . . Kunto Wibowo

N. I. M. : 990810201313

J u r u s a n : MANAJEMEN

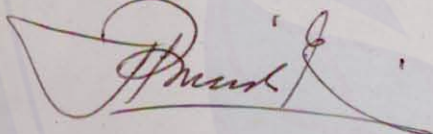
telah dipertahankan di depan Panitia Penguji pada tanggal :

5 Mei 2004

dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh gelar S a r j a n a dalam Ilmu Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

Susunan Panitia Penguji

Ketua,



Tatang AG. M. Buss, Acc. Ph.D

NIP. 131 960 488

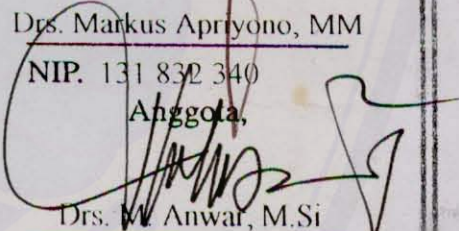
Sekretaris,



Drs. Markus Apriyono, MM

NIP. 131 832 340

Anggota,



Drs. W. Anwar, M.Si

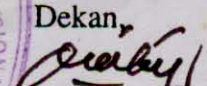
NIP. 131 759 767

Mengetahui/Menyetujui

Universitas Jember

Fakultas Ekonomi

Dekan,



Drs. LIA KIP, SU

NIP. 130 531 976



TANDA PERSETUJUAN

Judul Skripsi : ANALISIS PEMILIHAN ALTERNATIF MEMBELI ATAU
MENYEWAKAN BUS UNTUK MENINGKATKAN LABA
PADA PERUSAHAAN BIRO PERJALANAN WISATA
PT. MALUKU TIDAR DI JEMBER

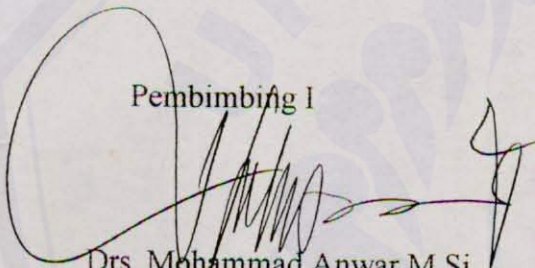
Nama Mahasiswa : Kunto Wibowo

NIM : 990810201313

Jurusan : Manajemen

Konsentrasi : Keuangan

Pembimbing I



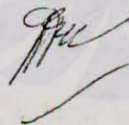
Drs. Mohammad Anwar, M.Si
NIP. 131759767

Pembimbing II



Dra. Elok Sri Utami, M.Si
NIP. 131877449

Ketua Jurusan



Dra. Diah Yuli Setiarini, M.Si
NIP. 131 624 474

Tanggal Persetujuan : November 2003

MOTTO

**“Jadikanlah sabar dan sholat sebagai penolongmu,
sesungguhnya itu amal berat kecuali bagi orang-orang yang
khusuk”**

(Al - Baqarah : 45)

**“Dengan ilmu kehidupan menjadi mudah, dengan seni
kehidupan menjadi indah, dengan agama kehidupan menjadi
terarah dan bermakna”**

(Prof. Dr. H.A. Mukti Ali)

**“Kesukaran dan rintangan yang muncul hendaknya dianggap
hal yang lumrah, karena itu sederhanakanlah hidup. Tiada cita-
cita yang dapat tercapai tanpa perjuangan dan justru
perjuangan itulah yang membuat hidup ini demikian menarik
hati “**

(The Liang Gie)

PERSEMBAHAN

Kupersembahkan Skripsi ini kepada :

- ❖ Ayahanda Ridwan dan Ibunda Siti Hallmah yang senantiasa memberi kasih sayang dan do'a restu setiap saat.
- ❖ Saudara-saudaraku (Mas Wiwid, Mas Sigit Dan Adikku Didik) yang selalu memberikan perhatian, dorongan dan motivasi.
- ❖ Seseorang yang sangat berarti bagiku yang selalu memberikan keceriaan dan mencurahkan kasih sayang serta perhatiannya kepadaku selama ini yang tak pernah akan terlupakan.
- ❖ Almamater yang kubanggakan.

ABSTRAKSI

Penelitian ini dilakukan pada PT. Maluku Tidar, Jember pada bulan Desember 2003. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menentukan alternatif investasi yaitu alternatif I: perusahaan tetap menyewa armada bus pariwisata, dan alternatif II : perusahaan melakukan pembelian armada bus pariwisata baru. Untuk kedua alternatif baik tetap menyewa atau membeli armada bus baru keduanya berdasarkan biaya operasional tahunan periode 2004 sampai dengan tahun 2008. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode wawancara dan metode observasi. Sedangkan data yang digunakan adalah data skunder. Berdasarkan pendekatan analisis, penelitian ini termasuk penelitian diskriptif

Metode analisis yang digunakan pertama yaitu menghitung pendapatan jasa, kedua menghitung biaya penyusutan dari alternatif pembelian armada bus baru, ketiga menghitung biaya operasi tahunan dari alternatif tetap menyewa bus diperoleh dari biaya sewa ditambah pajak, kelima menghitung biaya tahunan alternatif membeli bus baru diperoleh dari biaya penyusutan ditambah biaya perawatan dan biaya tenaga kerja langsung, keenam menghitung nilai sekarang biaya tahunan dari kedua alternatif.

Hasil analisis menunjukkan bahwa alternatif I atau perusahaan tetap menyewa bus lebih menguntungkan dari pada alternatif II atau membeli armada bus baru, ini dilihat dari Net Present Value (nilai sekarang bersih) biaya tahunan alternatif I lebih kecil dibandingkan dengan Net Present Value (nilai sekarang bersih) biaya tahunan alternatif II

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, dengan menyebut nama Allah yang maha pengasih dan penyayang penulis panjatkan segala puji syukur kehadiran-Nya, atas segala rahmat, nikmat taufik, hidayah serta inayah dan atas kehendak-Nya pula penulis mampu menyelesaikan skripsi dengan judul :

“ANALISIS PEMILIHAN ALTERNATIF MEMBELI ATAU MENYEWA BUS UNTUK MENINGKATKAN LABA PADA PERUSAHAAN BIRO PERJALANAN WISATA PT. MALUKU TIDAR DI JEMBER “

Penulis yakin dalam penyusunan skripsi ini tidak akan terselesaikan dengan baik tanpa bantuan dari beberapa pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Drs. H. Liakip, SU selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Jember.
2. Bapak Drs. Mohammad Anwar, M.Si, selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Dra. Elok Sri Utami, M.Si, selaku Dosen Pembimbing II, yang dengan ketekunan dan kesabaran memberikan bimbingan dan saran-saran kepada penulis sehingga dapat terselesaikannya skripsi ini dengan baik.
3. Bapak dan Ibu Dosen beserta Staf karyawan Fakultas Ekonomi Universitas Jember.
4. Bapak pimpinan PT. Maluku Tidar, Bapak Andi Prayitno beserta seluruh staff yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penelitian ini.
5. Ayahanda dan Ibundaku tercinta yang senantiasa memberikan do'a restu, kasih sayang dan dorongan semangat yang tidak terkira besarnya dalam hidup penulis.
6. Semua saudaraku mas Wiwid, mas Sigit dan adiku Didik yang selalu memberikan dorongan dan semangat kepada penulis.
7. Nina sekeluarga terima kasih atas segalanya.
8. Sahabat-sahabatku di manajemen ganjil yang tidak bisa disebut satu-satu yang pasti sudah tahu terima kasih buat bantuan, dorongan semangat yang kalian berikan selama ini serta masukan-masukan yang sangat berarti bagi penulis.

9. Para penghuni kontrakan Halmahera II no 8 Jodi, Faruk, Jabrik, Abdil, Rijal, Boning”Hendrik”, Kamsir , Roni dan para tetanggaku tanks banget pokoke.
10. Lik Chu An terima kasih jalan-jalannya dan mas Indar”Ucok” treima kasih bantuannya.
11. David dan Nia atas bantuannya selama ini pada penulis.
12. Almamater tercinta Kampus Hijau Universitas Jember tempatku menimba ilmu

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa penyusunan skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu dengan senang hati penulis akan menerima masukan berupa kritik saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAKSI	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Penelitian Terdahulu	5
2.2 Landasan Teori	6
2.2.1 Konsep Biaya Transportasi	6
2.2.2 Konsep Aliran Kas	7
2.2.3 Konsep Nilai Sekarang	8
2.2.4 Pengertian Dan Jenis Investasi	12
2.2.5 Bentuk – Bentuk Usulan Investasi	13
2.2.6 Kriteria Investasi	14

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAKSI	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Penelitian Terdahulu	5
2.2 Landasan Teori	6
2.2.1 Konsep Biaya Transportasi	6
2.2.2 Konsep Aliran Kas	7
2.2.3 Konsep Nilai Sekarang	8
2.2.4 Pengertian Dan Jenis Investasi	12
2.2.5 Bentuk – Bentuk Usulan Investasi	13
2.2.6 Kriteria Investasi	14

BAB III METODE PENELITIAN	19
3.1 Rancangan Penelitian	19
3.2 Sumber Data.....	19
3.3 Metode Analisis Data	19
3.4 Definisi Operasional Variabel.....	22
3.5 Batasan Masalah Dan Asumsi.....	23
3.5.1 Batasan Masalah.....	23
3.5.2 Asumsi.....	23
3.6 Kerangka Pemecahan Masalah.....	24
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	25
4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian	25
4.1.1 Struktur Organisasi	26
4.1.2 Sumber Daya Manusia.....	29
4.1.3 Pemasaran	30
4.2 Analisis Data	30
4.2.1 Meramalkan Pemakaian Bus	31
4.2.2 Perhitungan Biaya Tahunan Menyewa Armada Bus	32
4.2.3 Biaya Operasi Tahunan Membeli Armada Bus	33
4.2.4 Jenis Biaya Operasi	33
4.2.4.1 Menghitung Biaya Penyusutan	33
4.2.4.2 Menghitung Biaya Tenaga Kerja Langsung.....	34
4.2.4.3 Biaya Penggantian Oli Mesin	35
4.2.4.4 Biaya Penggantian Oli Gardan	36
4.2.4.5 Biaya Penggantian Oli Presneleng	37
4.2.4.6 Biaya Penggantian Ban	37
4.2.4.7 Biaya Penggunaan Kampas Rem	38
4.2.4.8 Biaya Penggunaan Minyak Rem	39
4.2.4.9 Biaya Lain-Lain	39
4.2.4.10 Biaya Surat-Surat	40
4.2.5 Menghitung Total Biaya Tahunan Membeli Armada Bus ...	41

4.2.6 Menghitung Nilai Sekarang Bersih Biaya Sesudah Pajak	41
4.3 Hasil Dan Pembahasan	46
4.3.1 Analisis Biaya Tahunan	46
4.3.2 Analisis Net Present Value	50
4.3.3 Analisis Internal Rate Of Return	50
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	51
5.1 Kesimpulan.....	51
5.2 Saran.....	52
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 : Kerangka Pemecahan Masalah	24
Gambar 4.1 : Struktur Organisasi PT. Maluku Tidar	27



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Pemakaian Bus Periode 2004-2008	31
Tabel 4.2. Biaya Menyewa Bus Periode 2004-2008	32
Tabel 4.3. Spesifikasi Armada Bus	33
Tabel 4.4. Biaya Penyusutan Armada Bus Periode 2004-2008	34
Tabel 4.5. Biaya Penggunaan Tenaga Kerja Langsung Periode 2004-2008	35
Tabel 4.6. Biaya Penggunaan Oli Mesin Periode 2004-2008	36
Tabel 4.7. Biaya Penggunaan Oli Gardan Periode 2004-2008	36
Tabel 4.8. Biaya Penggunaan Oli Presneleng Periode 2004-2008	37
Tabel 4.9. Biaya Penggunaan Ban Periode 2004-2008	38
Tabel 4.10. Biaya Penggunaan Kampas Rem Periode 2004-2008	38
Tabel 4.11. Biaya Penggunaan Minyak Rem Periode 2004-2008	39
Tabel 4.12. Biaya Lain-Lain Periode 2004-2008	40
Tabel 4.13. Biaya Surat-Surat Periode 2004-2008	40
Tabel 4.14. Perhitungan Biaya Tahunan Membeli Bus Periode 2004-2008	41
Tabel 4.15. Arus Dana Tahunan Membeli Bus Periode 2004-2008	42
Tabel 4.16. Arus Dana Tahunan Menyewa Bus Periode 2004-2008	43
Tabel 4.17. Perhitungan NPV Penghematan	44
Tabel 4.18. Perhitungan NPV Penghematan Untuk Analisis IRR	45
Tabel 4.19 Pemakaian bus periode 2004-2008	47
Tabel 4.20 Penyusutan periode 2004-2008	47
Tabel 4.21 Biaya Tahunan Menyewa Bus Periode 2004-2008	48
Tabel 4.22 Biaya Tahunan Membeli Bus Periode 2004-2008	49
Tabel 4.23 Arus Dana Tahunan Periode 2004-2008	49

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Pemakaian Bus Periode 2004-2008	54
Lampiran 2: Peramalan Pemakaian Bus Periode 2004-2008	55
Lampiran 3: Biaya Perawatan Dan Pemeliharaan Periode 2004-2008	57
Lampiran 4: Biaya Perawatan Dan Pemeliharaan Periode 2004-2008	58
Lampiran 5: Perhitungan Biaya-Surat-Surat Periode 2004-2008	59
Lampiran 6: Penghematan Arus Dana Tahunan Dari Usulan Alternatif	60
Lampiran 7: Pendapatan Periode 1999-2003	61
Lampiran 8: Ramalan Pendapatan Periode 2004-2008	62
Lampiran 9: Tarif Pajak Penghasilan Kena Pajak Badan	64
Lampiran 10: Perhitungan Penghematan Pajak Periode 2004-2008	65
Lampiran 11: Discount Faktor Sebesar 7%	66
Lampiran 12: Discount Faktor Sebesar 5%	67
Lampiran 13: Discount Faktor Sebesar 9%	68
Lampiran 14: Discount Faktor Sebesar 11%	69
Lampiran 15: Perhitungan NPV Untuk Analisis IRR Dengan Discount Faktor Sebesar 5%	70
Lampiran 16: Perhitungan NPV Untuk Analisis IRR Dengan Discount Faktor Sebesar 9%	71
Lampiran 17: Perhitungan NPV Untuk Analisis IRR Dengan Discount Faktor Sebesar 11%	72
Lampiran 18: Perhitungan Pendapatan Deposito	73

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara sedang berkembang dan pembangunan dilakukan disegala bidang, baik ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan serta mental spiritual, yang kesemuanya bertujuan untuk dapat mewujudkan cita-cita luhur bangsa yaitu masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945.

Dibidang ekonomi khususnya disektor industri dan jasa, perkembangannya boleh dikatakan sedang pesat-pesatnya. Hal ini ditandai dengan telah banyaknya tumbuh industri-industri baru dan semakin meluasnya pelayanan di sektor jasa termasuk didalamnya mekanisasi yang telah menjangkau semua sektor industri sehingga efisiensi semakin dapat ditingkatkan.

Jumlah perusahaan semakin hari semakin bertambah, sebagai akibatnya persaingan diantara mereka juga semakin ketat. Berbagai cara ditempuh agar produk yang dihasilkan dapat ditawarkan dengan harapan untuk memperoleh keuntungan dan menguasai pasar yang ada. Hal itulah yang menuntut para pengusaha dan pengelola untuk senantiasa bertindak hati-hati. Kejelian dalam mengelola dan memanfaatkan sumber-sumber dan peluang yang ada mutlak diperlukan agar supaya tujuan utama didirikannya suatu perusahaan dapat terjamin.

Untuk dapat bersaing dengan baik sesama perusahaan yang sejenis, maka perusahaan harus dapat menjamin kualitas dan kuantitas produk yang dihasilkan dalam arti kelancaran proses produksi serta pelayanan kepada konsumen dengan harapan keberadaan produk dapat terjamin. Untuk itu perlu diusahakan agar segala kegiatan yang berkaitan dengan pengolahan sumber daya dan pelembaran produk serta pelayanan ke tangan konsumen dapat berjalan lancar dan tepat waktu.

Salah satu faktor yang menunjang kelancaran proses produksi adalah masalah pengangkutan, yaitu masalah bagaimana konsumen dapat dilayani dengan baik dan dapat memberikan kepuasan yang mereka inginkan, demikian pula bagaimana memperoleh armada bus pariwisata sebagai sarana pelayanan yang diperlukan oleh masyarakat. Hal yang perlu diperhatikan dalam masalah pengangkutan adalah masalah biaya, jadwal perjalanan wisata, jauh dekatnya lokasi serta sarana dan prasarana penunjangnya harus mendapat perhatian khusus. Sebab bila tidak, maka pada akhirnya akan dapat menyebabkan pemborosan biaya yang semestinya dapat dihindari. Disinilah arti pentingnya keberadaan kendaraan sebagai alat transportasi jasa untuk mengantarkan konsumen ketujuan yang diinginkannya.

Kendaraan yang digunakan sebagai alat transportasi jasa dapat berupa kendaraan sendiri atau kendaraan yang kita sewa (menggunakan jasa angkutan luar). Jadi disini ada dua alternatif bagi perusahaan dalam pemenuhan angkutannya yaitu dengan menggunakan kendaraan sendiri atau menyewa kendaraan lain (menggunakan jasa angkutan luar). Tentu saja untuk memilih salah satu dari alternatif tersebut diperlukan pertimbangan-pertimbangan yang matang, sebab hal ini berkaitan dengan masalah biaya serta penekanan biaya atau penghematan biaya angkutan yang mempengaruhi laba perusahaan.

Bila perusahaan ingin menggunakan kendaraan sendiri maka hal ini berarti perusahaan harus menginvestasikan sebagian besar dananya untuk pengadaan kendaraan tersebut. Kebijakan tersebut nampaknya akan dapat menekan biaya angkutan tiap periode yang digunakan sebab pengeluaran biayanya dapat ditekan tetapi ada hal yang perlu diperhatikan disini, yaitu dana yang cukup besar yang harus dikeluarkan untuk pengadaannya. Sedangkan bila perusahaan menggunakan jasa angkutan dari luar atau menyewa kendaraan, maka jelas bahwa perusahaan akan mendapatkan beban biaya yang biasanya relatif tinggi pada setiap periode yang digunakan apalagi bila menyewa kendaraan tersebut dilakukan secara terus menerus.

Pemilihan dari kedua alternatif tersebut tidak dapat dengan sembarangan saja dilakukan, sebab hal ini berkaitan dengan masalah efisiensi usaha perusahaan. Apabila frekuensi jasa perjalanan wisata rendah maka jelas akan terjadi inefisiensi biaya apabila perusahaan menginvestasikan dananya untuk mengadakan armada kendaraan pariwisata. Demikian pula apabila frekuensi jasa perjalanan wisata tinggi atau sering, maka jelas perusahaan akan menanggung biaya yang dibebankan cukup tinggi apabila perusahaan menggunakan angkutan jasa luar atau menyewa kendaraan. Untuk itulah perlu diusahakan suatu metode penilaian apakah sebaiknya perusahaan membeli atau tetap menyewa kendaraan (menggunakan jasa angkutan luar).

1.2 Perumusan masalah

Demikian pula halnya dengan permasalahan yang dihadapi oleh perusahaan biro perjalanan wisata PT. MALUKU TIDAR. Pihak perusahaan dalam hal ini pimpinan perusahaan merasa kebingungan dalam menentukan alternatif mana yang akan dipilih berkaitan dengan proses pemenuhan armada kendaraan, yaitu membeli armada bus pariwisata atau menyewa kendaraan dalam rangka menghadapi perkembangan perusahaan yang akan datang, sebab selama ini perusahaan dalam kegiatan usahanya masih menyewa kendaraan atau menggunakan jasa angkutan luar dan pihak perusahaan merasa bahwa beban biaya menyewa kendaraan semakin tinggi seiring dengan peningkatan produksi yang dialami. Berangkat dari permasalahan tersebut diatas, maka skripsi ini diberi judul : ANALISIS PEMILIHAN ALTERNATIF MEMBELI ATAU MENYEWAKAN BUS UNTUK MENINGKATKAN LABA PADA PERUSAHAAN BIRO PERJALANAN WISATA PT. MALUKU TIDAR DI JEMBER

Berdasarkan latarbelakang yang dikemukakan tersebut diatas, maka pokok masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Berapa biaya tahunan periode 2004 - 2008 baik dengan menyewa armada bus pariwisata atau membeli armada bus pariwisata?

2. Alternatif mana yang lebih baik, apakah menyewa armada bus pariwisata atau membeli armada bus pariwisata yang dipilih perusahaan?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui berapa biaya total tahunan alternatif pertama, yaitu tetap menyewa armada bus pariwisata dan biaya tahunan alternatif kedua, yaitu membeli armada bus pariwisata periode 2004-2008.
2. Mengetahui alternatif mana yang seharusnya dipilih oleh perusahaan, apakah tetap menyewa atautkah membeli armada bus pariwisata.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Bagi peneliti
Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan kajian untuk penelitian yang akan datang.
2. Bagi akademis
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan informasi untuk pengembangan wawasan keilmuan.
3. Bagi lembaga
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan positif pada pihak perusahaan, agar dapat digunakan untuk menentukan kebijakan yang berkaitan dengan usulan investasi yang akan datang.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Hasil Penelitian Sebelumnya

Sebelum penelitian ini, ada penelitian yang sejenis yang dilakukan. Penelitian tersebut dilakukan oleh Tatang Ari Gumanti pada tahun 1989 yang membahas tentang alternatif pembelian kendaraan angkutan dibanding dengan menyewa kendaraan angkutan terhadap penekanan biaya-biaya angkutan pada perusahaan gamping UD. Ikhlas Puger Jember. Penelitian tersebut dilakukan dengan menggunakan analisis biaya relevan yang berdasarkan perhitungan dengan konsep nilai sekarang atas biaya-biaya yang terjadi serta didukung dengan metode NPV serta IRR terhadap pembelian truk jenis colt diesel. Penelitian tersebut mengemukakan bahwa kualitas penjualan dan biaya operasional yang berpengaruh secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang kuat terhadap keputusan pemilihan alternatif. Dari kedua faktor tersebut yang paling berperan atau dominan mempengaruhi pemilihan alternatif adalah faktor kuantitas penjualan. Dapat disimpulkan bahwa pembelian truk tidak dapat dilaksanakan atau dengan kata lain usulan ditolak, karena dari perhitungan NPV menghasilkan nilai negatif serta tingkat pengembalian yang didapat lebih rendah dari tingkat bunga yang diisyaratkan dalam perhitungan IRR.

Nurul Qomariyah (1992) mengadakan penelitian yang sejenis dengan pembahasan kelayakan penambahan armada bus trayek Malang – Jember Po. Harapan Kita Malang. Usulan penambahan armada bus untuk menambah armada bus trayek Malang – Jember dengan pembelian sebuah bus untuk menggantikan bus lama yang sudah mencapai umur ekonomisnya sehingga tidak layak untuk tetap dipakai. Dengan menggunakan analisis NPV dan IRR serta didukung dengan analisis Equivalent Annual Cost (EAC) diperoleh beberapa kesimpulan bahwa usulan penambahan armada bus untuk menggantikan armada bus lama lebih menguntungkan dibanding tetap mengoperasikan armada bus lama yang ditinjau dari besarnya biaya perawatan dan operasional yang harus ditanggung perusahaan. Disamping itu umur ekonomis armada bus baru lebih lama dibanding

armada bus lama, sehingga usulan penambahan armada bus diterima karena dari perhitungan NPV yang menghasilkan nilai positif dan didukung perhitungan IRR dengan tingkat pengembalian yang lebih tinggi dari tingkat bunga yang diisyaratkan.

2.2 Landasan Teori

1.2.1 Konsep Biaya Transportasi

Biaya adalah faktor yang menentukan dalam transportasi untuk menentukan penetapan tarif, alat control agar dalam pengoperasian mencapai tingkat efektivitas dan efisiensi.

1. Biaya adalah sebagai dasar penentuan tarif jasa angkutan/ transportasi. Tingkat tarif transportasi didasarkan pada biaya pelayanan yang terdiri dari :

- a. Biaya langsung
- b. Biaya tidak langsung

Oleh karena itu biaya pelayanan (*cost of service*) sebagai dasar dan fundamental untuk struktur pertarifan.

2. Biaya Modal Dan Operasional

- a. Biaya modal (*capital cost*) adalah biaya, yang digunakan untuk investasi inisial (*initial investment*) serta peralatan lainnya termasuk didalamnya bunga uang (*interes rate*).
- b. Biaya operasional (*operasional costs*) adalah biaya yang dikeluarkan untuk pengelolaan transportasi.

Termasuk didalam kelompok biaya operasional ialah:

- a. Biaya pemeliharaan jalan raya, bantalan kereta api, alur pelayaran, dermaga, pelabuhan, penahan gelombang dan lainnya.
- b. Biaya pemeliharaan kendaraan, bus, truck, lokomotif, gerbong dan lain-lain.
- c. Biaya transportasi yaitu biaya bahan baker, oli, tenaga penggerak, krew/awak angkutan dan lainnya.

- d. Biaya-biaya traffic terdiri dari biaya advertensi, promosi, penerbitan buku, tarif, administrasi dan sebagainya.
 - e. Biaya umum dan biaya lainnya.
3. Biaya Tetap Dan Biaya Variabel
- Biaya tetap adalah biaya yang dikeluarkan tetap setiap bulan sedangkan biaya variabel adalah biaya yang dikeluarkan besarnya berubah-ubah tergantung pada pengoperasian alat-alat pengangkutan.
4. Biaya Kendaraan
- Adalah biaya yang diperlukan untuk pengadaan bahan bakar, oli, ban kendaraan, suku cadang atau biaya yang disebut outomobile cost.
5. Biaya Gabungan (*Joint Cost*)
- Dalam pengoperasian alat-alat transportasi kita temui joint cost atau dinamakan pula commont cost contohnya adalah biaya angkutan barang dan biaya penumpang yang menghasilkan biaya gabungan.
6. *Direct Cost*/ Biaya Langsung Dan Biaya Tidak Langsung (*Indirect Cost*).
- a. Biaya langsung adalah biaya yang diperhitungkan dalam produk jasa-jasa angkutan.
 - b. Biaya tidak langsung adalah biaya-biaya yang tidak diperhitungkan dalam produk jasa angkutan.
7. Biaya Unit Dan Biaya Rata-Rata
- a. Biaya unit (*unit coast*) ialah jumlah total biaya dibagi unit jasa produk yang dihasilkan.
 - b. Biaya rata-rata (*average cost*) adalah biaya total dibagi dengan jumlah produk atau jasa yang dihasilkan.

1.2.2 Konsep Aliran Kas (*Cash Flow*)

Untuk menghindari kesalahan dalam menaksir aliran kas proyek, maka cara yang paling mudah yang bisa kita lakukan adalah kita perlakukan proyek tersebut sebagai suatu proyek yang terpisah dari kegiatan perusahaan yang, barang kali, sudah ada. Dengan demikian kita tidak perlu menghadapi kemungkinan terjadinya

“*overlapping*” antara aliran kas proyek tersebut dengan aliran kas kegiatan perusahaan yang lain.

Kemudian untuk proyek tersebut kita pisahkan juga aliran kas yang timbul karena keputusan pembelanjaan dengan aliran kas karena adanya investasi dalam proyek tersebut. Aliran kas yang berhubungan dengan suatu proyek bisa dikelompokkan menjadi tiga bagian (Suad Husnan, 1994:196):

1. Aliran Kas Permulaan (*Initial Cash Flow*).

Untuk menentukan *initial cash flow* ini, pola aliran kas yang berhubungan dengan pengeluaran kas harus diidentifikasi. Sebagai tambahan pengeluaran-pengeluaran untuk biaya-biaya pendahuluan dan sebelum operasi, termasuk juga penyediaan modal kerja perlu dimasukkan juga.

2. Aliran Kas Operasional (*Operational Cash Flow*).

Penentuan / estimasi tentang berapa besar *operasioanal cash flow* setiap tahunnya, merupakan titik permulaan untuk penilaian profitabilitas usulan investasi tersebut. Untuk menaksir operasional cah flow setiap tahun adalah dengan “menyesuaikan” taksiran rugi-laba yang disusun berdasarkan prinsip-prinsip akuntansi dan menambahkannya dengan biaya-biaya yang sifatnya bukan tunai.

3. Aliran Kas Terminal (*Terminal Cash Flow*)

Aliran kas terminal (*terminal cash flow*) umumnya terdiri dari cash flow nilai sisa (residu) investasi tersebut, dan pengambilan modal kerja. Beberapa proyek masih mempunyai nilai sisa meskipun aktiva-aktiva tetapnya sudah tidak mempunyai nilai ekonomis lagi. Aliran kas ini perlu pula dihubungkan dengan pajak yang mungkin dikenakan.

2.2.3 Konsep Nilai Sekarang (*Present Value*)

Konsep konsep nilai sekarang (*present value*) kadang-kadang sulit dimengerti oleh orang awam, utamanya oleh orang-orang yang tidak dibidang

meramalkan keadaan dimasa yang akan datang berdasarkan keadaan yang ada di masa lalu atau sekarang. Mereka cenderung hanya memandang nilai nominal dari uang tanpa memperhatikan adanya perbedaan waktu yang mengikat uang tersebut. Mereka tidak tahu bahwa nilai uang dimasa yang akan datang akan turun bila dibandingkan dengan nilai uang sekarang atau dulu..

Lain lagi dengan orang yang mengerti dapat memahami perbedaan nilai uang pada masa sekarang dengan masa yang akan datang. Sebagai contoh uang seribu rupiah akan lebih berharga pada masa sekarang dibanding dengan sepuluh tahun lagi.

Konsep present value sebenarnya kebalikan dari konsep nilai majemuk (*compound value*), dimana nilai majemuk digunakan untuk menghitung jumlah uang pada akhir suatu periode diwaktu yang akan datang, sedangkan present value dimaksudkan untuk menghitung besarnya uang pada permulaan periode atas dasar tingkat bunga tertentu dari suatu jumlah yang akan diterima beberapa waktu kemudian. Dapat dikatakan bahwa present value dari jumlah tertentu diharapkan diterima disuatu waktu dimasa yang akan datang adalah sebesar jumlah waktu yang ditanamkan ditambah prosentase tertentu yang merupakan hasil dari penanaman dari sejumlah awal yang ditanam tersebut.

Konsep present value tersebut bisa dilakukan atau diterapkan dengan syarat utama yaitu bila kita bisa memperkirakan atau mengetahui tingkat atau tarip bunga yang diharapkan (dalam prosentase) atau uang yang kita tanamkan.

Untuk dapat menghitung besarnya nilai sekarang atas suatu modal yang ditanamkan, kita akan mengalami kesulitan bila melakukan dengan cara menghitung satu persatu (perperiode) apalagi bila periodenya lama. Untuk mengatasi hal tersebut dapat digunakan metode yang cukup mudah yaitu dengan menggunakan rumus sebagai berikut (Suad Husnan, 1992;34)

$$PV = \sum_{t=1}^n \frac{At}{(1+r)^t} \quad (1.1)$$

dimana :

PV = *present value*

At = total biaya dalam satu tahun

r = tingkat bunga

t = waktu

Dengan menggunakan rumus diatas, maka kita akan dengan mudah menghitung besarnya nilai sekarang dari suatu modal yang kita tanam.

Ada dua ciri utama dari konsep *present value* yang berkaitan dengan nilai yang akan kita terima dari suatu modal yang kita tanam, yaitu:

Pertama, *present value* akan turun bila jumlah tahun penanaman modal makin naik atau makin lama, yang kedua adalah bahwa *present value* akan turun bila tarif bunga atas penanaman modal yang dilakukan dinaikan. Jadi dalam hal ini harus diperhatikan jangka waktu penanaman modal serta besarnya tarif yang dihadapi.

Kalau ditinjau secara mendalam, maka sebenarnya dalam konsep *present value* ada dua keadaan yang biasanya dihadapi mengenai besarnya penerimaan dan pengeluaran setiap periodenya, yaitu :

- c. biaya atau penerimaan yang besarnya sama setiap tahunnya (periodenya)
- d. biaya atau penerimaan yang besarnya berbeda setiap tahunnya (periodenya)

Untuk menghadapi kedua keadaan tersebut, maka ada metode tersendiri yang bisa digunakan untuk perhitungannya, yaitu:

1. *Present value* bila biaya atau penerimaan besarnya sama tiap tahunnya.

Untuk menghitung *present value* atas biaya atau penerimaan yang sama tiap tahunnya dapat dihitung dengan rumus *present value of an annuity factor* sebagai berikut:

Dengan menggunakan table present worth yang akan dinyatakan dengan rumus sebagai berikut:(Suad Husnan, 1993;39)

$$PV = A(P/A, i, n) \quad (1.2)$$

dimana:

PV atau P	=	present value biaya atau penerimaan
A	=	biaya atau penerimaan yang sama tiap tahunnya
i	=	tingkat bunga atau return yang diharapkan
(P/A,i,n)	=	present worth of an annuity factor

2. Present value bila biaya atau penerimaan berbeda setiap tahunnya

Jika biaya atau penerimaan berbeda tiap tahunnya, maka present value atau arus biaya atau penerimaan dapat dihitung dengan menggunakan perhitungan atau rumus (Suad Husnan, 1993;39):

$$PV = \sum_{t=1}^n \frac{At}{(1+r)^t} \quad (1.3)$$

dimana :

PV	=	present value
At	=	biaya tahunan
r	=	tingkat bunga
t	=	waktu

Pemanfaatan dari konsep present value atau nilai sekarang untuk berbagai macam kegiatan pengambilan keputusan sudah tidak disangsikan lagi keberadaannya, utamanya untuk pengambilan keputusan dalam rencana atau usulan investasi. Untuk suatu usulan investasi, konsep present value bisa diterapkan apabila cashflow dari suatu usulan investasi tersebut diketahui.



2.2.4 Pengertian dan Jenis Investasi

Investasi dapat diartikan sebagai penganggaran sejumlah modal tertentu untuk suatu proyek yang pemanfaatannya lebih dari satu tahun. Investasi dilihat dari sudut perusahaan dapat didefinisikan sebagai konversi uang pada saat sekarang dengan perhitungan dan harapan untuk memperoleh arus dana dimasa yang akan datang (Abbas Kartadinata, 1993; 930).

Investasi dapat dikatakan sebagai pengikatan atau penanaman dana dimasa sekarang untuk mendapatkan keuntungan dimasa yang akan datang. Dapat pula investasi diartikan sebagai penanaman bentuk asset atau kekayaan dengan tujuan tidak dipergunakan untuk waktu sekarang, melainkan untuk waktu yang akan datang (yang jaraknya dari waktu sekarang lebih dari satu tahun).

Pada prinsipnya proyek-proyek investasi yang dilakukan oleh perusahaan dapat dibagi menjadi empat golongan atau jenis, yaitu: (Mulaydi, 1993; 284)

1. Investasi yang Tidak Menghasilkan Laba

Investasi jenis ini timbul karena adanya peraturan pemerintah atau syarat-syarat kontrak yang telah disetujui, yang mewajibkan perusahaan untuk melaksanakannya tanpa mempertimbangkan laba atau rugi. Karena sifatnya merupakan kewajiban yang harus dilaksanakan, maka investasi jenis ini memerlukan pertimbangan ekonomis sebagai kriteria untuk mengukur perlu tidaknya pengeluaran tersebut.

2. Investasi yang Tidak Dapat Diukur Labanya

Investasi ini dimaksudkan untuk menaikkan laba. Biasanya yang dipakai sebagai pedoman dalam mempertimbangkan investasi jenis ini prosentase dari hasil penjualan, prosentase tertentu dari laba bersih perusahaan dan jumlah uang kas yang tersedia.

3. Investasi dalam Penggantian Mesin dan Ekuipmen

Investasi jenis ini meliputi pengeluaran untuk penggantian mesin dan ekuipmen yang ada. Penggantian mesin dan ekuipmen biasanya dilakukan atas

dasar pertimbangan adanya pertimbangan penghematan biaya yang akan diperoleh atau adanya kenaikan produktivitas dengan adanya penggantian mesin tersebut.

4. Investasi dalam Perluasan Usaha

Investasi jenis ini merupakan pengeluaran untuk menambah kapasitas produksi atau operasi menjadi lebih besar dari sebelumnya. Tambahan kapasitas akan memerlukan aktiva berupa tambahan investasi dan akan menghasilkan pendapatan, yang berupa tambahan pendapatan, serta memerlukan biaya, yang merupakan tambahan biaya karena tambahan kapasitas

Hal yang perlu diperhatikan disini adalah bahwa penghematan biaya jangan sekali-kali disamakan dengan produksi atau pengurangan biaya. Pengurangan biaya biasanya dilakukan oleh perusahaan yang mengalami kemunduran dalam kegiatannya, sedangkan penghematan biaya dilakukan dengan maksud untuk memperoleh manfaat yang lebih baik dari pengorbanan yang dilakukan.

2.2.5 Bentuk-bentuk Usulan Investasi

Sebenarnya banyak sekali macam usulan investasi yang dapat dilakukan oleh suatu perusahaan. Tetapi yang jelas bahwa semua usulan investasi tersebut harus dapat dipertanggungjawabkan, sebab investasi berkaitan dengan jangka waktu yang lama. Karena kesalahan dalam pengambilan keputusan investasi akan mempunyai akibat yang panjang dan berat.

Adapun usulan investasi yang biasa dilakukan oleh perusahaan adalah sebagai berikut (Ray H. Garisson, 1995:312):

1. Keputusan penurunan biaya, haruskah suatu ekuiipmen baru dibeli supaya biaya berkurang,
2. Keputusan pemilihan *equipment*, mesin a, mesin b ataukah mesin c yang harus dibeli oleh perusahaan,

3. Keputusan sewa atau beli, haruskah suatu peralatan atau fasilitas pabrik suatu perusahaan dibeli atau disewa,
4. Keputusan penggantian *equipment*, haruskah suatu *equipment* yang telah ada diganti sekarang atau nanti,

Selain keempat macam usulan tersebut, dapat ditambahkan lagi tentang usulan investasi sebagai berikut (Ray H. Garisson, 1995:312):

1. Keputusan diversifikasi produk, haruskah suatu perusahaan perlu melakukan penambahan item atas suatu produk.
2. Keputusan riset dan pengembangan, baik mengenai produk maupun penyesuaian dengan teknologi.
3. Keputusan lain-lain.

Keputusan untuk memperbaiki mesin lama, menyewa atau mengganti mesin yang baru untuk kegiatan produksi dapat digolongkan dalam salah satu dari sekian banyak usulan investasi sebab hal ini juga berkaitan dengan biaya yang akan ditanggung dimasa yang akan datang.

2.2.6 Kriteria investasi

Untuk mengambil keputusan tentang suatu usulan investasi tidak dapat dilakukan dengan sembarangan, melainkan dituntut adanya perhitungan yang matang dengan menggunakan metode penghitungan yang dapat diandalkan ketepatannya. Penggunaan metode tersebut juga dimaksudkan untuk menguji apakah usulan investasi tersebut bisa diteruskan ataukah tidak.

Metode untuk kriteria investasi yang dimaksud antara lain adalah:

1. Metode tingkat pemulihan rata-rata (*Average rate of return*).

Metode ini adalah metode akuntansi yang menyatakan ratio atau perbandingan antara laba tahunan terhadap investasi rata-rata dengan kriteria utama bahwa

suatu usulan investasi akan diterima apabila tingkat pemulihan rata-rata lebih tinggi dari pemulihan yang diharapkan.

2. Metode jangka waktu pengembalian modal (*payback period method*)

Metode ini memberikan jawaban tentang berapa lama dana yang diinvestasikan dalam suatu proyek tersebut akan kembali dengan melihat arus dana proyek tersebut. Dengan kriteria bahwa suatu usulan investasi akan diterima apabila jangka waktu pengembalian lebih cepat dari jangka waktu pengembalian yang diharapkan.

Metode ini dapat dinyatakan dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Payback periode} = \frac{\text{nilai investasi}}{\text{arus kas tahunan}} \quad (1.4)$$

Metode ini biasanya digunakan untuk proyek yang tidak begitu panjang umurnya dan cukup banyak digunakan tetapi metode ini mempunyai kelemahan yaitu tidak atau belum memperhitungkan nilai waktu dari uang.

3. Metode nilai sekarang bersih (*net present value method*)

Metode ini menghitung besarnya selisih antara nilai sekarang bersih dari suatu benefit atas biaya dari suatu usulan investasi, dengan kriteria pokok yaitu suatu usulan investasi akan diterima apabila hasil nilai tunai bersihnya lebih besar atau sama dengan nol.

Rumus yang digunakan untuk memecahkannya adalah dengan rumus sebagai berikut (Martin, Keown, Petty, dan Scott, 1998: 213):

$$\text{NPV} = \sum_{t=1}^n \frac{A_t}{(1+r)^t} - \text{TC} \quad (1.5)$$

Dimana :

A_t = total biaya yang harus dikeluarkan tiap tahun

r = tingkat bunga

TC = pengeluaran tunai awal untuk membeli aktiva

n = masa produktif aktiva

Adapun langkah-langkah dalam menghitung net present value dapat dijabarkan sebagai berikut (Martin, Keown, Petty, dan Scott, 1998: 223):

- a. memperkirakan cashflow dalam hubungan dengan penanaman modal
- b. mencari ekuivalen untuk menjadikan future value menjadi present value, setelah terlebih dahulu diketahui rate of return yang diinginkan
- c. mengambil keputusan dengan dasar net present value
- d. meninjau kembali perhitungan net present value

Sedangkan bila ada dua atau lebih alternatif yang harus dipilih salah satu diantaranya, maka dalam menentukan alternative mana yang akan dipilih berdasar perhitungan *net present value* dapat digunakan langkah-langkah sebagai berikut (Mas'ud Mc,1985:51):

- a. menentuka alternatif mana yang akan diajukan kepada manajemen untuk dipertimbangkan
- b. memperkirakan jumlah periodik dari *cashflow* hasil dari masing-masing alternatif
- c. dari masing-masing alternatif hitung *present value* dari *cash outflow* dan *cash inflow*
- d. menghitung *net present value* dari masing-masing alternative
- e. pilih alternatif yang paling besar positif present valuenya

Langkah-langkah dalam perhitungan net present value tersebut dimaksudkan untuk lebih memudahkan dalam penyelesaian perhitungan.

Sebagaimana diketahui bahwa metode *net present value* digunakan untuk suatu usulan investasi dengan cara membandingkan nilai tunai masuk bersih (*net cash inflow*) yang diterima selama umur proyek dengan penanaman modal yang

mula-mula dilakukan, tetapi hal itu tidak mutlak dalam arti bahwa net present value untuk suatu usulan proyek dapat pula didasarkan pada besarnya penghematan yang diterima. Hal ini biasanya terjadi pada proyek penggantian mesin atau peralatan atau penggantian sarana penunjang kegiatan perusahaan.

Analisa *net present value* adalah yang paling banyak digunakan dalam menganalisa suatu usulan investasi, hal ini disebabkan oleh beberapa kelebihan yang dimiliki oleh metode ini, yaitu antara lain, yaitu (B. Kusriyanto dan B. Suswartojo, 1992:197)

- a. Secara eksplisit metode ini telah menghitung laba investasi yang diinginkan atau dikehendaki.
- b. Mudah dihitung datanya mudah digabung.
- c. Langsung meningkatkan biaya modal dengan nilai investasi (memperhitungkan adanya biaya modal, tingkat bunga serta nilai waktu uang atau *time value of money*).
- d. Metode ini lebih mudah menyesuaikan dengan resiko yang mungkin dihadapi.

Disamping kelebihan yang dimiliki, metode *net present value* ini juga memiliki kelemahan atau kekurangan, yaitu:

- a. Metode ini tidak menunjukkan laba investasi yang sesungguhnya melainkan hanya sebuah taksiran.
- b. Diperlukan banyak data untuk mengolahnya.

Walaupun memiliki kelemahan, metode ini dianggap sebagai metode yang paling bisa diandalkan dalam menganalisa suatu investasi.

4. Metode tingkat pemulihan internal (*the internal rate of return method*)

Adalah suatu metode penilaian investasi yang digunakan untuk mencari besarnya discount factor rate (i) atau tingkat bunga / pengembalian yang diharapkan yang membuat suatu proyek investasi i sama dengan nol. Kriteria untuk suatu usulan diterima atau ditolak bila menggunakan metode ini adalah jika

tingkat pemulihan internal yang diperoleh lebih tinggi bila dibandingkan dengan yang diminta, maka proyek diterima, sedangkan apabila lebih kecil maka proyek ditolak.

Rumus *internal rate of return* adalah sebagai berikut (Suad Husnan, 1993:47):

$$\sum_{t=0}^n \left(\frac{At}{(1+r)^t} \right) = 0 \quad (1.6)$$

Sedangkan untuk mencari tingkat bunga (i) atau tingkat pengembalian dapat dilakukan dengan interpolasi IRR, dengan rumus sebagai berikut (Suad Husnan, 1993:47):

$$IRR = i_1 + \frac{NPV_1}{NPV_1 - NPV_2} (i_2 - i_1) \quad (1.7)$$

Metode ini sudah memperhitungkan nilai waktu dari uang dan menunjukkan berapa tingkat pemulihansuatu proyek investasi. Hal itulah yang mentebakkan metode ini juga sering digunakan dalam penganalisaan suatu usulan investasi. Metode ini biasa digunakan bersama-sama dengan metode net present value, tetapi untuk kasus-kasus tertentu metode ini memberikan hasil yang berlawanan dengan hasil dari metode net present value. Kelemahan dari metode ini adalah karena memerlukan waktu yang lama.

5. *Opportunity Cost* (biaya kesempatan)

Biaya kesempatan timbul sebagai akibat adanya penggunaan biaya yang pada dasarnya dapat diinvestasikan kepada kegiatan yang lain. Biaya ini timbul apabila modal perusahaan digunakan untuk membiayai kegiatan yang lain.

III. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Penelitian ini adalah tentang pemilihan alternative pengadaan armada bus antara membeli dengan menyewa armada bus sehingga merupakan penelitian yang bersifat diskriptif (*descriptive research*). Menurut Sumadi Suryabrata (1990:20) penelitian diskriptif bertujuan untuk memecahkan permasalahan yang ada sekarang dan kemudian memprediksikan keadaan pada masa yang akan datang.

Sesuai dengan tujuan penelitian yang telah disebutkan oleh Sumadi Suryabrata, maka penelitian ini dimaksudkan untuk mendapatkan suatu wawasan yang mendalam mengenai obyek suatu penelitian sehingga dapat memberikan gambaran yang lebih jelas sebagai dasar pelaksanaan kebijakan dalam pengambilan keputusan.

3.2 Sumber Data

Data yang digunakan adalah data skunder, data skunder adalah data yang diperoleh dalam bentuk yang sudah jadi atau sudah tersusun serta didapat dari pihak lain atau buku-buku yang ada hubungannya dengan obyek penelitian, misalnya data spesifikasi armada bus pariwisata serta catatan laporan keuangan perusahaan.

3.3 Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam pengambilan keputusan sehubungan dengan memilih alternative membeli atau tetap menyewa armada bus pariwisata adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui penjualan pada tahun yang akan datang

Untuk mengetahui penjualan pada masa yang akan datang dapat dicari dengan menggunakan *metode least square*. Penjualan yang dimaksud adalah jumlah perjalanan wisata dengan menggunakan armada bus khusus. Untuk ramalan penjualan dalam analisis *metode least square*, data yang digunakan adalah data penjualan tahunan sekarang untuk menghitung penjualan pada tahun yang akan datang. Untuk meramalkan penjualan pada tahun mendatang digunakan *metode least square* yang persamaanya sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 Y &= a + bx \\
 b &= \frac{n\sum xy - \sum x \sum y}{n\sum x^2 - (\sum x)^2} \\
 a &= \frac{n\sum y}{n} - b \left(\frac{\sum x}{n} \right)
 \end{aligned}
 \tag{1.9}$$

dimana :

a = nilai trend periode dasar

b = besarnya perubahan Y untuk satu perubahan variabel X

x = unit waktu

y = nilai ramalan yang akan datang

n = jumlah pengamatan

2. Menghitung Penyusutan

Untuk menghitung biaya penyusutan bus menggunakan metode double declining balance method. Beban penyusutan bus tahunan dihitung dengan cara mengalikan suatu tarif prosentase tertentu atau tetap dengan saldo yang belum disusutkan atau nilai buku bersih yaitu biaya dikurangi akumulasi penyusutan. Adapun tarif peyusutan telah ditentukan untuk aktiva tetap bukan bangunan adalah sebesar 25% untuk kelompok 2 yang didasarkan pada umur ekonomisnya antara 4 – 8 tahun. (Mardiasmo, 2002 : 119)

3. Untuk mengetahui total biaya tahunan

Untuk mengetahui besarnya biaya operasional tahunan menyewa armada bus pariwisata maupun menghitung total biaya operasional tahunan membeli armada bus pariwisata digunakan analisis dengan menghitung biaya operasi tahunan dengan cara menjumlahkan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk operasional armada bus.

Biaya operasi tahunan bila menyewa bus :

Biaya sewa	xxx	
Biaya lain lain	<u>xxx</u>	+
Total biaya	xxx	

Biaya operasional tahunan membeli bus :

Biaya penyusutan	xxx	
Biaya perawatan dan pemeliharaan.....	xxx	
Biaya surat-surat	<u>xxx</u>	+
Total biaya operasional	xxx	(1.8)

4. Untuk menentukan apakah investasi yang dilakukan layak atau tidak, maka usulan investasi tersebut dapat dinilai dengan menggunakan metode net present value (NPV). Pada pendekatan analisis ini terlebih dahulu dihitung nilai sekarang (present value) dari kedua alternative usulan investasi tersebut dengan menggunakan rumus (1.3).

Setelah itu dihitung berapa NPV dari kedua alternative dengan menggunakan rumus (1.5).

Selanjutnya dengan menggunakan metode IRR dihitung prosentase tingkat bunga. Rumus yang dipakai adalah rumus (1.6) dan rumus (1.7)

3.4 Definisi Operasional Variable

Keputusan untuk membeli atau tetap menyewa armada bus pariwisata untuk kegiatan dalam proses pelayanan jasa dapat digolongkan dalam salah satu dari sekian banyak usulan investasi sebab hal ini berhubungan dengan biaya yang akan ditanggung atau dikeluarkan oleh perusahaan dumasanya yang akan datang.

Dalam penelitian ini, definisi operasional variable yang digunakan adalah:

- a. Biaya modal yang diperhitungkan adalah biaya kesempatan perusahaan untuk melakukan investasi artinya jika perusahaan tidak melakukan investasi tersebut, maka terjadi penghematan biaya investasi (Weston dan Coppeland,1986;367).
- b. Tanda penjumlahan Σ , artinya adalah penambahan semua nilai tunai dari proyek atau umur ekonomis (Weston dan Coppeland,1986;366)
- c. Investasi awal menyewa bus dari luar adalah semua biaya yang dikeluarkan untuk menyewa armada bus pariwisata. Investasi awal pembelian armada bus pariwisata adalah harga beli dari bus.
- d. Biaya operasional tahunan menyewa armada bus dari luar adalah biaya-biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan usahanya dengan menyewa armada bus pariwisata setiap tahunnya. Biaya operasional tahunan memiliki armada bus pariwisata sendiri adalah biaya-biaya yang dikeluarkan untuk operasional armada bus dan biaya perawatan dari armada bus pariwisata tersebut setiap tahunnya.
- e. Total cost menyewa armada bus pariwisata adalah biaya investasi awal dari alternative menyewa armada bus pariwisata ditambah nilai sekarang tahunan. Total cost memiliki armada bus pariwisata adalah biaya investasi awal alternative membeli armada bus pariwisata ditambah nilai sekarang tahunan.
- f. Penyusutan adalah penurunan nilai suatu aktiva dikarenakan pemakaian suatu ativa dalam kurun waktu tertentu.

3.5 Batasan masalah dan Asumsi

3.5.1 Batasan Masalah

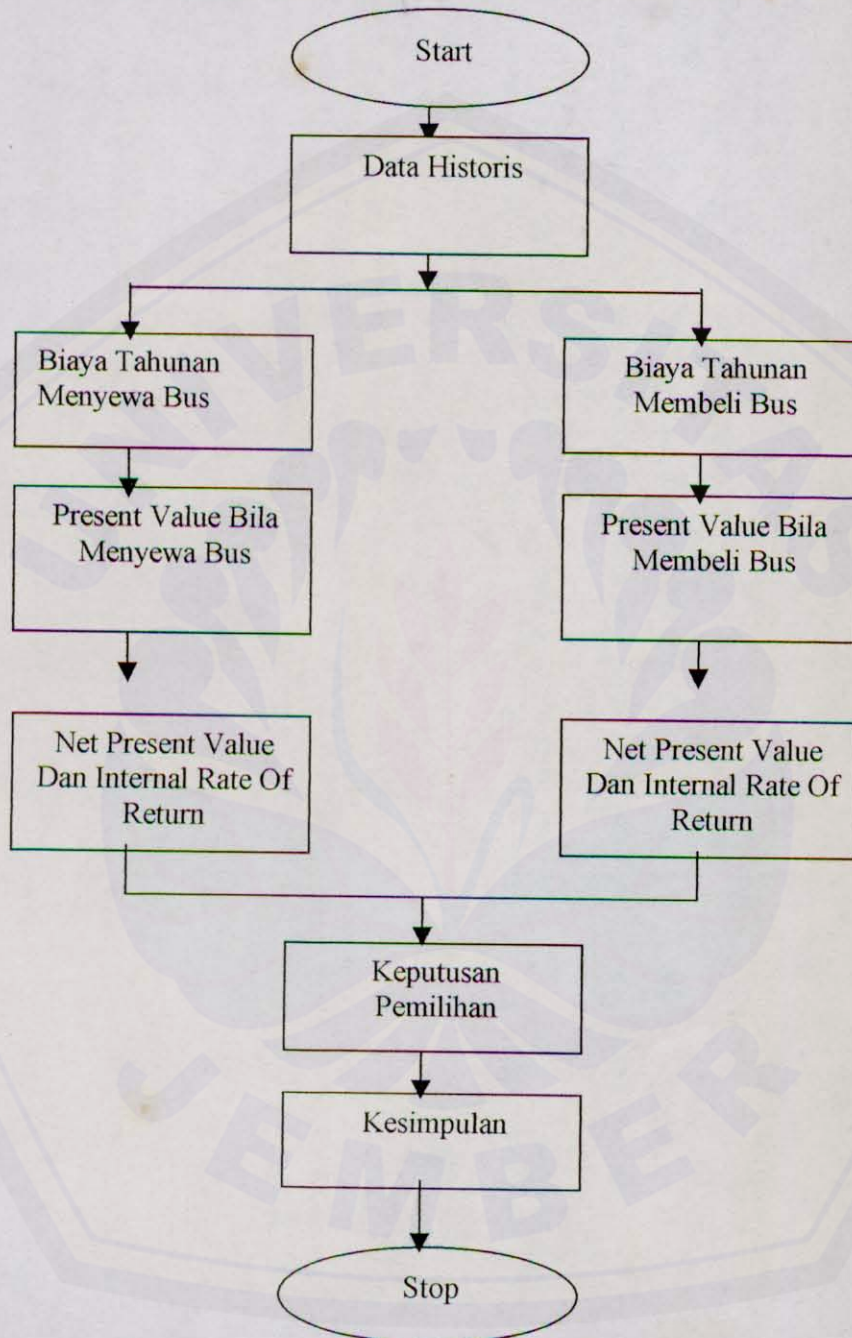
Untuk menghindari pembahasan masalah yang meluas dikarenakan macam serta tipe armada bus pariwisata yang adalah bermacam-macam, maka armada bus pariwisata yang dianalisis dibatasi, pada merek bus MercedesBenz, dan tipe bus adalah bus untuk pariwisata dengan tahun pembuatan tahun 2004 dan kapasitas tempat duduk yang bisa ditampung adalah sebanyak 42 tempat duduk.

3.5.2 Asumsi

Pembelian armada bus sejumlah satu armada bus dan pembelian dilakukan dengan menggunakan modal sendiri. Jumlah pemakaian bus dalam satu tahun adalah pemakaian untuk satu bus.

3.5 Kerangka Pemecahan Masalah

Langkah langkah dalam pemecahan masalah dapat dilihat dalam bagan berikut yang merupakan kerangka pemecahan masalah dala penelitian ini.



Gambar 3.1: Kerangka pemecahan masalah.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

PT. Maluku Tidar didirikan pada tahun 1980 oleh bapak Andi Prayitno merupakan usaha mandiri atau wiraswasta yang dirintis sendiri. Pada awal mula didirikan perusahaannya adalah untuk menyediakan jasa transportasi angkutan antar jemput. Segmen pasar yang dituju adalah para pedagang yang akan berbelanja ke Surabaya. Jasa angkutan antar jemput tersebut dalam perkembangannya berjalan dengan baik dan dapat memberikan pelayanan kepada para pedagang dengan sebaik-baiknya. Melihat perkembangan usaha yang semakin baik dan memberikan keuntungan yang besar maka timbul inisiatif pemilik perusahaan yaitu bapak Andi Prayitno untuk mengembangkan usahanya.

Berangkat dari kondisi tersebut pimpinan perusahaan ingin mengembangkan usahanya dengan mencoba lahan baru yang masih berhubungan dengan usaha yang sekarang dijalani. Pimpinan perusahaan melihat bahwa terdapat peluang baru untuk pengembangan usaha yang dijalannya yaitu dengan membuka biro perjalanan wisata. Pada awal usaha dibidang biro jasa perjalanan wisata, tujuan perjalanan yang ditawarkan masih terbatas untuk daerah - daerah tujuan wisata yang berada di wilayah Jawa Timur. Namun dalam perkembangannya untuk tempat-tempat tujuan wisata yang ditawarkan mengalami peningkatan dan diperluas hingga bali dan lombok. Para pengguna biro perjalanan wisata yang menjadi segmen pasar adalah sekolah-sekolah, kelompok arisan, instansi pemerintah ataupun swasta dan masyarakat umum yang membutuhkan biro perjalanan wisata. Untuk lebih memudahkan dalam pemasaran produk jasa yang ditawarkan, maka dibuaty paket-paket wisata yang memiliki fasilitas-fasilitas yang disediakan untuk kenyamanan dan kemudahan para pemakai jasa biro perjalanan wisata. Paket wisata yang ditawarkan juga mengalami perkembangan dan bervariasi mulai dari paket wisata daerah, wisata minat hingga paket wisata ziarah ke tempat-tempat bersejarah. Armada angkutan yang dimiliki

perusahaan samapai saat ini adalah bus untuk ukuran sedang satu armada, bus pariwisata ukuran kecil satu armada dan armada L 300 dua buah.

Secara resmi perusahaan memperoleh surat izin usaha perdagangan (SIUP) pada tahun 1980, dengan nomor SIUP 12-327/23-5/PM/V/80. Dengan adanya surat izin tersebut maka berarti perusahaan telah diakui keberadaannya oleh Negara dan berarti pula perusahaan mempunyai hak dan kewajiban sebagai suatu badan usaha. Perusahaan memberikan pelayanan kepada konsumen dengan kemudahan yang diperoleh konsumen dengan membuat paket-paket wisata yang dapat dipilih oleh konsumen. Dengan paket yang disediakan penghematan biaya dapat diperoleh konsumen dengan potongan harga yang disediakan. Kemudahan dan kenyamanan dapat diperoleh dalam perjalanan dengan adanya guide sehingga konsumen tidak perlu mencari dengan susah panyah informasi tentang obyek yang akan dikunjungi. Sampai saat ini perkembangan perusahaan boleh dikatakan tetap stabil dan mengalami kenaikan yang semakin meningkat walau dalam kegiatan usahanya perusahaan masih menyewa armada bus pariwisata untuk memenuhi kebutuhan armada bus. Keberhasilan ini tidak lepas dari usaha yang ulet serta system manajemen yang dilakukan oleh perusahaan.

4.1.1 Struktur Organisasi

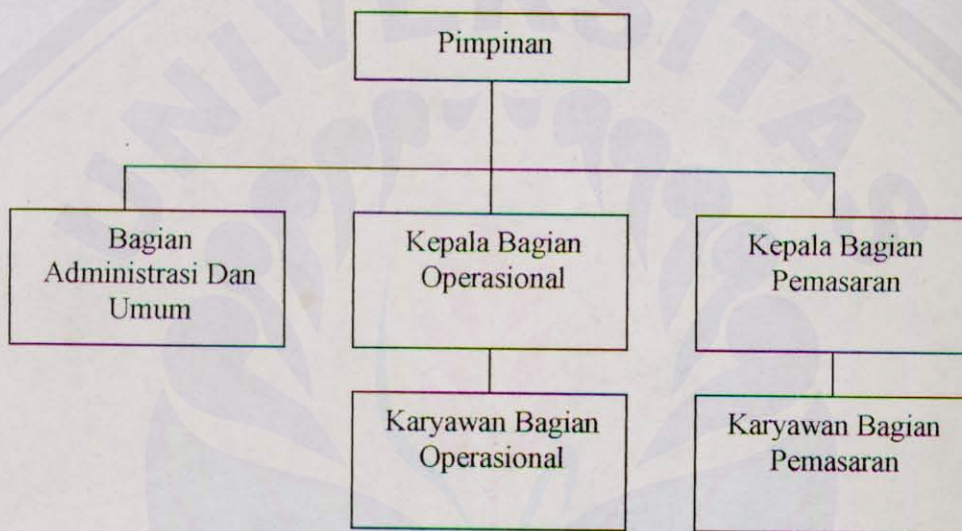
Suatu organisasi baik itu yang berorientasi pada profit atau laba maupun yang tidak berorientasi pada profit, struktur organisasi mutlak diperlukan untuk membantu terlaksanakannya operasional perusahaan dan membantu pimpinan dalam mengambil kebijakan. Struktur organisasi menurut Mulia Nasution (1996:84) adalah suatu susunan atau hubungan antara bagian-bagian dan posisi dalam suatu organisasi, kemudian dilukiskan kedalam suatu kerangka yang menunjukkan hubungan antara pimpinan maupun bagian-bagian bidang pekerjaan dalam organisasi sehingga tergambar secara jelas kedudukan, wewenang dan tanggung jawab masing-masing bidang kerja yang ada. Berdasarkan hal tersebut maka harus diusahakan adanya struktur organisasi yang jelas agar tugas dan wewenang masing-masing pelaksana dapat digambarkan dan dijalankan secara tegas dan jelas.

Bentuk atau system organisasi yang ada pada perusahaan biro perjalanan wisata PT. Maluku Tidar adalah system organisasi garis, yaitu antara tugas dan wewenang dari atasan kepada bawahan terlihat jelas serta dijalankan atau dilaksanakan secara langsung.

Adapun struktur organisasi yang ada pada perusahaan biro perjalanan wisata PT. Maluku Tidar dapat dilihat pada bagan berikut:

Gambar 4.1 : PT. Maluku Tidar

Struktur Organisasi



Sumber data: PT. Maluku Tidar

Keterangan mengenai gambar struktur organisasi yang dijalankan oleh masing-masing pelaksana adalah sebagai berikut:

1. Pimpinan

Pimpinan dalam hal ini juga sebagai pemilik perusahaan mempunyai tugas-tugas dan kewajiban antara lain:

- a. Bertanggung jawab atas kelancaran kegiatan perusahaan, baik intern maupun ekstern perusahaan.

- a. Bertanggung jawab atas kelancaran kegiatan perusahaan, baik intern maupun ekstern perusahaan.
- b. Membuat rencana-rencana perusahaan, mengorganisir serta melaksanakan rencana tersebut.
- c. Mengkoordinir jalannya pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan oleh bawahan.
- d. Mengawasi dan mengontrol semua kegiatan yang ada pada perusahaan.

2. Bagian Umum dan Administrasi

Bagian ini mempunyai tugas antara lain sebagai berikut:

- a. Mengatur dan melaksanakan segala kegiatan pembukuan perusahaan, baik mengenai pembayaran upah dan transaksi-transaksi keuangan yang terjadi di perusahaan.
- b. Melaksanakan kegiatan-kegiatan administrasi perusahaan secara menyeluruh.

3. Kepala Bagian Operasional

Sebagai kepala bagian operasional maka ia bertanggung jawab atas kelancaran proses produksi atau operasional, mutu (kualitas) dan kuantitas pelayanan yang diberikan.

4. Karyawan Bagian Operasional

Karyawan bagian operasional yang dimaksud adalah seluruh karyawan atau pekerja yang bekerja untuk kelancaran operasional perusahaan yang mempunyai tugas yaitu melaksanakan segala sesuatu yang berhubungan dengan kegiatan operasional, mulai dari mempersiapkan segala sesuatu yang berhubungan dengan proses produksi hingga pelayanan kepada konsumen.

5. Kepala Bagian Pemasaran

Secara umum tugas kepala bagian pemasaran adalah bertugas dalam hal bagaimana memasarkan produk jasa yang dihasilkan perusahaan termasuk didalamnya berusaha untuk mencari tujuan atau tempat wisata yang dijadikan sebagai obyek tujuan wisata serta mencari informasi tentang hal-hal yang berhubungan dengan perjalanan wisata yang ditawarkan.

6. Karyawan Bagian Pemasaran

Karyawan bagian pemasaran ini bertanggung jawab dalam hal penyampaian atau melayani konsumen serta menjamin kelancaran serta kualitas jasa.

4.1.2 Sumber Daya Manusia

Dalam menjalankan aktivitasnya, perkembangan perusahaan tidak lepas dari peranan tenaga kerja atau karyawan. Pengembangan kualitas dan kesejahteraan sumber daya manusia akan dapat meningkatkan kinerja serta motivasi kerja. Dengan kata lain peningkatan kualitas dan kesejahteraan tenaga kerja dapat meningkatkan perkembangan perusahaan. Gambaran mengenai tenaga kerja, serta pengupahan dapat meningkatkan motivasi. Gambaran tersebut dapat dijelaskan seperti yang tersebut dibawah ini:

1. Jumlah Tenaga Kerja

Secara keseluruhan jumlah tenaga kerja pada PT.Maluku Tidar tahun 2003 sebanyak 12 orang karyawan.

2. Hari Kerja Dan Jam Kerja

Jam kerja yang terdapat pada PT.Maluku Tidar dalam kesehariannya adalah sebagai berikut:

- a. Untuk karyawan administrasi, mulai pukul 08.00wib. sampai pukul 16.00wib. Dimana hari kerja mulai hari senin sampai sabtu.
- b. Untuk pekerja operasional, jam kerja tidak terikat. Hari kerja mulai senin sampai minggu tergantung jadwal tour yang ada.

3. Sistem Pengupahan

Sistem upah dan gaji yang diterapkan oleh perusahaan berdasarkan penggolongan yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Untuk tenaga kerja tidak langsung (tidak berhubungan langsung dengan proses produksi atau operasional), yaitu gaji direktur, gaji kabag administrasi dan keuangan, gaji bagian pemasaran, gaji bagian umum, pembayaran dilakukan bulanan.
- b. Untuk tenaga kerja langsung yang berhubungan dengan operasional tour digaji harian.

4.1.3 Pemasaran

Pemasaran merupakan salah satu kegiatan pokok yang dilaksanakan untuk memperoleh keuntungan. Daerah pemasaran PT.Maluku Tidar meliputi daerah Jember dan sekitarnya. Sedangkan saluran distribusi pemasaran yang digunakan oleh perusahaan adalah saluran distribusi langsung. Pihak konsumen datang langsung ke perusahaan atau dengan pemesanan melalui bagian pemasaran.

4.2 Analisis Data

Seperti yang telah disebutkan dalam bab I, PT.Maluku Tidar dihadapi oleh dua alternatif usulan investasi, dimana pihak perusahaan tetap menggunakan jasa angkutan luar untuk menyediakan armada bus atau dengan membeli armada bus pariwisata sendiri. Keputusan yang diambil oleh perusahaan diharapkan dapat menekan biaya operasional dan dapat meningkatkan laba perusahaan dari efisiensi biaya yang terjadi.

Investasi tersebut diatas memerlukan dana yang cukup besar dengan resiko yang tinggi pula. Dengan adanya kedua faktor tersebut, yakni dana yang besar serta resiko yang tinggi mengharuskan digunakannya suatu metode analisis dan alat analisis kuantitatif dikombinasikan dengan intuisi kewiraswastaan agar pimpinan perusahaan dapat mengambil keputusan yang terbaik bagi perusahaan.

Berdasarkan pertimbangan tersebut maka alat analisis yang digunakan adalah analisis *Net Present Value (NPV)* dan *Internal Rate of Return (IRR)*.

Adapun langkah- langkah yang dilakukan sesuai dengan prosedur operasi alat analisis *Net Present Value (NPV)* adalah sebagai berikut:

1. Menghitung besar biaya operasional tahunan untuk kedua alternatif.
2. Selanjutnya menghitung present value dari setiap alternatif untuk selanjutnya digunakan sebagai dasar perhitungan *net present value (NPV)*.
3. Setelah diketahui hasil dari analisis *Net Present Value (NPV)*, maka pengambilan keputusan dengan pertimbangan bahwa alternatif investasi yang akan dipilih adalah keputusan yang terbaik untuk perusahaan.

4.2.1 Meramalkan Pemakaian bus

Pemakaian bus yang dimaksud dalam hal ini adalah jumlah perjalanan wisata dengan menggunakan armada bus khusus. Untuk ramalan pemakaian bus dalam analisis *metode least square*, data yang digunakan adalah data pemakaian bus tahunan selama lima tahun yaitu data pemakaian bus tahun 1999- 2003 untuk meramalkan besarnya pemakaian bus tahun 2004-2008.

Tabel 4.1 : PT.Maluku Tidar

Meramalkan pemakaian bus pada tahun 2004-2008 (dalam hari)

Tahun	Pemakaian Bus
2004	136
2005	141
2006	146
2007	151
2008	156
Jumlah	750

Sumber data : lampiran 2 diolah

4.2.2 Perhitungan Biaya Tahunan Menyewa Armada Bus

Karena sistem persewaan kendaraan didasarkan pada lamanya penggunaan kendaraan, maka besarnya sewa dihitung dari berapa lama perusahaan menyewa armada bus dalam hari. Biaya sewa yang besarnya didasarkan atas waktu pemakaian armada bus maka untuk dapat mengetahui besarnya biaya sewa perlu diketahui frekuensi penggunaan bus dalam satu tahun yang tidak lain adalah pemakaian bus jasa sewa.

Besarnya biaya sewa bus tidak sama untuk setiap perusahaan yang menyewakan armada bus. Biaya sewa untuk satu armada bus dalam sehari adalah Rp.1.700.000,-. Sehingga untuk mengetahui besarnya biaya sewa bus dalam satu tahun dapat diketahui dengan mengalikan penggunaan bus dalam satu tahun dengan ongkos sewa bus dengan asumsi bahwa untuk tahun-tahun berikutnya harga sewa bus tidak mengalami perubahan harga. Untuk menghitung biaya sewa bus perlu diketahui frekuensi penggunaan bus dalam satu tahun. Setelah diketahui besarnya frekuensi penggunaan armada bus dalam satu tahun maka dapat diketahui besarnya biaya sewa dalam satu tahun. Perhitungannya ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 4.2 : PT. Maluku Tidar

Biaya Tahunan Menyewa Kendaraan Periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Pemakaian bus	Biaya sewa	Total biaya
2004	136	1.785.000,00	247.760.000,00
2005	141	1.874.250,00	264.269.250,00
2006	146	1.967.962,50	287.322.525,00
2007	151	2.066.360,63	321.020.454,40
2008	156	2.169.678,66	338.469.870,40
Jumlah	730	9.863.251,79	1.458.842.099,80

Sumber data : PO. AKA ASRI Jember

4.2.3. Biaya Operasi Tahunan Membeli Armada Bus

Armada bus pariwisata yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bus pariwisata yang digunakan sebagai sarana transportasi untuk kegiatan tour yang dilakukan. Armada bus yang dimaksud mempunyai spesifikasi sebagai berikut:

Tabel 4.3 : Spesifikasi Armada Bus

Uraian	Keterangan
Tipe Bus	Bus Pariwisata AC
Merek Bus	Mercedes Benz
Kapasitas	42 Tempat Duduk
Harga Perolehan	Rp.700.000.000,00
Umur Ekonomis	5 Tahun
Bahan Bakar	Solar

Sumber data: Po. AKAS ASRI Jember

4.2.4 Jenis Biaya Operasi

Berdasarkan keterangan spesifikasi armada bus pariwisata tersebut diatas serta keterangan dari pihak Po. AKAS ASRI Jember tentang hal-hal lain yang berkenaan dengan masalah biaya operasional, maka dapat dihitung / ditentukan besarnya beban biaya operasional tahunan armada bus pariwisata tersebut.

Berikut ini akan dijabarkan komponen-komponen pembentuk besarnya biaya operasional tahunan yang diantaranya yaitu biaya penyusutan, biaya perawatan dan perbaikan dan biaya operasional.

4.2.4.1 Menghitung Biaya Penyusutan

Dengan mengacu pada peraturan pemerintah yaitu Undang-Undang Perpajakan No.10 Tahun 1994 pasal 11, tentang metode penyusutan terhadap pemilikan aktiva berdasarkan pada syarat-syarat yang ada maka untuk armada bus baru seperti yang tersebut diatas, metode penyusutan yang digunakan adalah *double declining balance method*. Tarif penyusutan tahunan untuk mesin atau

armada bus baru dengan menggunakan metode penyusutan ini dapat dihitung dengan mengalikan nilai perolehan dengan tarif penyusutan. Tarif penyusutan untuk mesin atau armada bus adalah sebesar 25% untuk aktiva tetap bukan bangunan. Dengan diketahui besarnya tarif penyusutan tahunan, maka selanjutnya dapat dihitung biaya penyusutan tahunan mesin atau armada bus baru sebagaimana ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 4.4 : PT.Maluku Tidar

Biaya Penyusutan Mesin Armada Bus Baru, 2004-2008 (Dalam Rupiah)

Tahun	Nilai Buku Awal (a)	Penyusutan / Tahunan 25% x a (b)	Nilai Buku Akhir Tahun (a - b)
2004	700.000.000,00	175.000.000,00	525.000.000,00
2005	525.000.000,00	131.250.000,00	393.750.000,00
2006	393.750.000,00	98.437.500,00	295.312.500,00
2007	295.312.500,00	73.828.125,00	221.484.370,00
2008	221.484.370,00	55.371.092,00	166.113.270,00

Sumber data : tabel 3 diolah

4.2.4.2 Menghitung Biaya Tenaga Kerja Langsung

Yaitu biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk membiayai tenaga kerja langsung. Yaitu tenaga kerja yang berhubungan langsung dengan operasional bus. Biaya tenaga kerja langsung terdiri dari biaya sopir dan krew serta biaya untuk bahan bakar. Biaya bahan bakar dan biaya tenaga kerja diperoleh dari biaya sewa dikalikan prosentase untuk biaya sopir dan bahan bakar. Besar biaya sopir dan bahan bakar adalah 50% dari biaya sewa untuk bus dalam satu hari. Biaya sewa untuk satu bus dalam satu hari adalah Rp. 1.700.000,-, maka besarnya biaya sopir dan bahan bakar adalah sebagai berikut: $50\% \times \text{Rp. } 1.700.000,- = \text{Rp. } 850.000,-$. Untuk biaya tenaga kerja dalam satu tahun adalah sebesar biaya tenaga kerja



dikalikan jumlah penggunaan bus dalam satu tahun. Biaya tenaga kerja tahun 2004 adalah sebagai berikut: $136 \times \text{Rp. } 850.000,- = \text{Rp. } 115.600.000,-$

Tabel 4.5: PT. Maluku Tidar

Biaya Penggunaan Tenaga Kerja Periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	115.600.000,00	5.780.000,00	121.380.000,00
2005	121.380.000,00	6.069.000,00	127.449.000,00
2006	127.449.000,00	6.372.450,00	133.821.450,00
2007	133.821.450,00	6.691.072,50	140.512.522,50
2008	140.512.522,50	7.025.6226,12	147.538.148,62
Jumlah	638.762.972,50	31.938.148,62	670.701.121,12

Sumber data : lampiran 4 diolah

4.2.4.3 Biaya Penggantian Oli Mesin

Adalah biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk pengadaan penggantian oli mesin. Besarnya biaya penggantian oli mesin untuk satu bus adalah sebanyak 16 liter, sedangkan penggantian dilakukan setiap 3 bulan sekali. Harga untuk satu kaleng oli mesin yang berisi sebanyak satu liter setiap kaleng adalah Rp.28.000,-, dengan merk oli adalah Shell. Besarnya biaya penggantian oli dalam satu tahun adalah sebesar Rp. 1.792.000,-, yang diperoleh dari harga oli satu liter dikalikan dengan kebutuhan oli serta pemakaian dalam satu tahun. Biaya oli mesin untuk tahun 2004 adalah sebagai berikut:

Biaya oli mesin : $\text{Rp. } 28.000,- \times 16 \times 4 = \text{Rp. } 1.792.000,-$

Tabel 4.6: PT. Maluku Tidar

Biaya penggunaan oli mesin periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	1.792.000,00	89.600,00	1.881.600,00
2005	1.881.600,00	94.080,00	1.975.680,00
2006	1.975.680,00	98.784,00	2.074.464,00
2007	2.074.464,00	103.723,20	2.178.187,20
2008	2.178.187,20	108.909,36	2.287.096,56
Jumlah	9.901.931,20	495.096,56	10.397.027,76

Sumber data : lampiran 4 diolah

4.2.4.4 Biaya Penggantian Oli Gardan

Frekuensi dan besarnya biaya penggantian oli gardan untuk setiap bus adalah setiap 6 bulan sekali dan sebanyak 6 liter. Harga untuk satu liter oli adalah Rp. 37.500,-, sehingga besarnya biaya penggantian oli gardan dalam satu tahun dapat diketahui dengan cara mengalikan harga oli satu liter dengan penggunaan oli gardan serta pemakaian dalam satu tahun. Perhitungan untuk pemakaian oli gardan dapat dilihat dalam perhitungan sebagai berikut: besar biaya pemakaian oli gardan satu tahun adalah $6 \times 2 \times \text{Rp. } 37.500,- = \text{Rp. } 450.000,-$

Tabel 4.7: PT. Maluku Tidar

Biaya penggunaan oli gardan periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	450.000,00	22.500,00	472.500,00
2005	472.500,00	23.625,00	496.125,00
2006	496.125,00	24.806,25	520.931,25
2007	520.931,25	26.046,56	546.977,81
2008	546.977,81	27.348,89	574.326,70
Jumlah	2.486.534,06	124.326,7	2.610.860,76

Sumber data : lampiran 4 diolah

4.2.4.5 Biaya Penggantian Oli Presneleng

Besarnya biaya penggantian oli presneleng adalah frekuensi dan besarnya penggantian oli presneleng untuk setiap bus dikalikan dengan harga oli presneleng. Penggantian oli presneleng untuk satu bus dalam satu tahun adalah sebanyak 12 liter untuk penggantian setiap 6 bulan. Harga oli presneleng satu kaleng yang berisi satu liter adalah sebesar Rp.37.500,-. Biaya yang dikeluarkan untuk penggantian oli presneleng dalam satu tahun adalah Rp.900.000,-. Perhitungan untuk biaya penggantian oli presneleng dalam satu tahun adalah sebagai berikut: $12 \times 2 \times \text{Rp. } 37.500,- = \text{Rp. } 900.000,-$

Tabel 4.8: PT. Maluku Tidar

Biaya penggunaan oli presneleng periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	900.000,00	45.000,00	945.000,00
2005	945.000,00	47.250,00	992.250,00
2006	992.250,00	49.612,50	1.041.862,60
2007	1.041.862,50	52.093,125	1.093.955,60
2008	1.093.955,60	54.697,78	1.148.653,30
Jumlah	4.973.068,10	248.653,41	5.221.721,51

Sumber data : lampiran 4 diolah

4.2.4.6 Biaya Penggantian Ban

Ukuran ban yang digunakan untuk bus adalah ban dengan ukuran 900-20. Ban yang digunakan untuk armada bus adalah ban dengan merk Goodyear. Adapun biaya yang dikeluarkan untuk penggunaan ban dalam satu tahun dapat diperoleh dari harga ban dikalikan pemakaian dalam satu tahun dan jumlah ban yang dipakai. Besarnya biaya penggunaan ban dalam satu tahun adalah Rp.4.500.000,-. Penggunaan ban dapat digunakan selama dua tahun, maka biaya penggunaan ban untuk satu tahun adalah setengah dari masa penggunaan ban, untuk perhitungannya adalah sebagai berikut: $6 \times 0,5 \times \text{Rp. } 1.500.000,- = \text{Rp. } 4.500.000,-$

Tabel 4.9: PT. Maluku Tidar

Biaya penggunaan ban periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	4.500.000,00	225.000,00	4.725.000,00
2005	4.725.000,00	236.250,00	4.961.250,00
2006	4.961.250,00	248.062,50	5.209.312,50
2007	5.209.312,50	260.465,62	5.469.778,10
2008	5.469.778,10	273.488,90	5.743.267,00
Jumlah	24.865.340,60	1.243.367,02	26.108.607,62

Sumber data : lampiran 4 diolah

4.2.4.7 Biaya Penggunaan Kampas Rem

Biaya penggunaan kampas rem dilakukan setiap 1 tahun sekali sebanyak 6 buah sesuai dengan jumlah ban yang ada untuk bus. Harga untuk setiap kampas rem adalah Rp. 45.000,-. Biaya penggunaan kampas rem untuk satu tahun adalah sebesar Rp.270.000,-.

Tabel 4.10: PT. Maluku Tidar

Biaya penggunaan kampas rem periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	270.000,00	13.500,00	283.500,00
2005	283.500,00	14.175,00	297.675,00
2006	297.675,00	14.883,75	312.558,75
2007	312.558,75	15.627,94	328.186,68
2008	328.186,68	16.409,334	344.596,01
Jumlah	1.491.920,43	74.596,024	1.566.516,46

Sumber data : lampiran 4 diolah

4.2.4.8 Biaya Penggunaan Minyak Rem

Pemakaian minyak rem dilakukan penggantian setiap 6 bulan sebanyak 1 liter. Adapun biaya pemakaian minyak rem untuk bus dalam satu tahun adalah sebesar Rp.40.000,-. Harga untuk minyak rem satu kaleng adalah sebesar Rp.20.000,-.

Dengan asumsi bahwa untuk tahun berikutnya terjadi kenaikan harga sebesar 5 %, maka perhitungan biaya yang terjadi adalah sebagai berikut:

Tabel 4.11: PT. Maluku Tidar

Biaya penggunaan minyak rem periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	40.000,00	2.000,00	42.000,00
2005	42.000,00	2.100,00	44.100,00
2006	44.100,00	2.205,00	46.305,00
2007	46.305,00	2.315,25	48.620,25
2008	48.620,25	2.431,0125	51.051,268
Jumlah	221.025,25	11.051,26	232.076,52

Sumber data : lampiran 4 diolah

4.2.4.9 Biaya Lain-Lain

Biaya yang termasuk dalam biaya lain-lain adalah biaya-biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk yang berkaitan dengan biaya operasi bus. Biaya yang timbul adalah biaya garasi, biaya bengkel dan biaya lainnya. Besarnya biaya lain-lain untuk setiap tahun tidak sama sehingga besarnya biaya lain-lain dapat ditentukan dengan menambahkan biaya lain-lain dengan 5% dari kenaikan biaya yang dianggarkan. Besarnya biaya lain-lain sebesar Rp. 1.000.000,-

Tabel 4.12: PT. Maluku Tidar

Biaya lain-lain periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	1.000.000,00	50.000,00	1.050.000,00
2005	1.050.000,00	52.500,00	1.102.500,00
2006	1.102.500,00	55.125,00	1.157.625,00
2007	1.157.625,00	57.881,25	1.215.506,25
2008	1.215.506,25	60.775,31	1.276.281,56
Jumlah	5.525.631,25	276.281,56	5.801.912,81

Sumber data : lampiran 4 diolah

4.2.4.10 Biaya surat-surat

Biaya yang termasuk dalam biaya surat-surat adalah biaya-biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk yang berkaitan dengan biaya surat-surat untuk bus. Biaya yang timbul adalah biaya STNK, biaya Kir dan biaya lainnya. Besarnya biaya surat-surat untuk setiap tahun tidak sama sehingga besarnya biaya surat-surat dapat ditentukan dengan menambahkan biaya lain-lain dengan 5% dari kenaikan biaya yang dianggarkan.

Tabel 4.13: PT. Maluku Tidar

Biaya surat-surat periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	3.500.000,00	175.000,00	3.675.000,00
2005	3.675.000,00	183.750,00	3.858.750,00
2006	3.858.750,00	192.937,50	4.051.687,50
2007	4.051.687,50	202.584,37	4.254.271,87
2008	4.254.271,87	212.713,59	4.466.985,46
Jumlah	19.339.709,37	966.985,46	20.306.694,83

Sumber data : lampiran 5 diolah

4.2.5 Menghitung Total Biaya Tahunan Jika Membeli Armada Bus

Biaya tahunan yang harus ditanggung oleh perusahaan bila membeli kendaraan dapat dihitung dengan menggunakan perhitungan Total Cost (TC) sebagai berikut:

$$TC = \text{Biaya penyusutan} + \text{Biaya pemeliharaan dan perawatan} + \text{Biaya surat-surat}$$

Untuk dapat menghitung besarnya biaya tahunan yang akan ditanggung perusahaan, maka perlu diketahui informasi mengenai jenis kendaraan yang akan dibeli, harga beli, nilai jual kembali atau nilai residu kendaraan pada akhir umur ekonomisnya. Perhitungan untuk biaya tahunan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.14 : PT. Maluku Tidar

Biaya Tahunan Membeli Kendaraan Periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya penyusutan A	Biaya perawatan dan pemeliharaan b	Biaya surat-surat c	Total biaya tahunan a+b+c
2004	175.000.000,00	130.779.600,00	3.675.000,00	309.454.600,00
2005	131.250.000,00	137.318.580,00	3.858.750,00	272.427.330,00
2006	98.437.500,00	144.214.615,10	4.051.687,50	246.703.802,60
2007	73.828.125,00	151.396.734,43	4.254.271,87	229.479.131,30
2008	55.371.092,00	158.965.710,84	4.466.985,46	218.803.788,30
Jumlah	533.886.717,00	722.675.240,37	20.306.694,83	1.276.868.652,20

Sumber data: tabel 4, tabel 14, dan lampiran 4

Perhitungan biaya yang harus ditanggung oleh perusahaan bila membeli kendaraan dimaksudkan untuk dibandingkan dengan biaya yang harus dikeluarkan perusahaan bila menyewa kendaraan untuk dicari alternatif yang terbaik.

4.2.6 Menghitung Nilai Sekarang Bersih Biaya Sesudah Pajak

Karena dalam rencananya pihak perusahaan bermaksud untuk mengganti kebiasaannya dalam melakukan perjalanan wisatanya yaitu yang selama ini menyewa kendaraan akan diganti dengan menggunakan kendaraan sendiri dari hasil pembelian, maka untuk menilai apakah rencana penggantian tersebut bisa

diterima atau tidak dapat dilakukan dengan cara penilaian dengan metode *net present value* dan *internal rate of return*.

Dalam analisis tersebut untuk menilai suatu usulan suatu investasi yang berupa penggantian kebiasaan dari menyewa armada bus dengan membeli armada bus sendiri, maka sebagai dasar perhitungannya dapat digunakan besarnya penghematan yang bisa diperoleh dan hasil perhitungan kedua alternative yang dibandingkan. Penghematan tersebut dapat dihitung berdasarkan pada selisih arus dana dari kedua alternative tersebut, dengan cara membandingkan besarnya arus dana untuk menyewa bus dengan membeli sendiri bus.

Arus dana tahunan untuk alternative membeli kendaraan dapat dihitung dengan cara mengurangi total biaya tahunan yang ditanggung dengan penghematan pajak yang dikenakan serta penyusutan. Perhitungannya dapat ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 4.15: PT.MalukuTidar

Arus Dana Tahunan Bila Membeli Kendaraan Periode 2004-2008

Tahun	Total Biaya A	Pajak (10%) B	Penyusutan C	Arus Dana a-b-c
2004	309.454.600,00	30.945.460,00	175.000.000,00	103.554.140,00
2005	272.427.330,00	27.242.733,00	131.250.000,00	113.934.597,00
2006	246.703.802,60	24.670.380,26	98.437.500,00	123.595.922,34
2007	229.479.131,30	22.947.913,13	73.828.125,00	137.542.013,17
2008	218.803.788,30	21.880.378,83	55.371.092,00	141.553.317,53
Jumlah	1.276.868.652,20	127.686.865,22	533.886.717,00	615.295.070,04

Sumber data: tabel 14, lampiran 11 dan tabel 4 lampiran diolah

Untuk alternative menyewa kendaraan, arus dana tahunan dihitung dengan cara mengurangi dengan beban biaya tahunan bila menyewa kendaraan dengan penghematan pajak yang dikenakan. Perhitungan arus dana tahunan alternative menyewa kendaraan dapat tunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 4.16: PT.MalukuTidar

Arus Dana Tahunan Bila Menyewa Kendaraan Periode 2004-2008

Tahun	Total Biaya A	Pajak (10%) B	Arus dana a-b
2004	247.760.000,00	24.776.000,00	222.984.000,00
2005	264.269.250,00	26.426.925,00	237.842.325,00
2006	287.322.525,00	28.732.252,50	258.590.272,50
2007	321.020.454,40	32.102.045,40	288.918.409,00
2008	338.469.870,40	33.846.987,00	304.622.883,40
Jumlah	1.458.842.099,80	145.884.209,90	1.112.957.889,90

Sumber data: tabel 2 dan lampiran 11 diolah

Setelah diketahui arus dana untuk masing-masing alternative langkah selanjutnya adalah menganalisis rencana pembelian kendaraan dengan analisis net present value. Perhitungannya dapat dilakukan dengan cara mengalikan penghematan arus dana tahunan dengan discount factor pada tingkat bunga yang diinginkan untuk mengetahui nilai sekarang dari alternative membeli kendaraan, dalam hal ini tingkat bunga yang diinginkan adalah 7% didasarkan pada suku bunga deposito tahunan bank swasta Indonesia saat ini. Setelah diketahui nilai sekarang dari penghematan arus dana, kemudian dikurangi dengan present value proyek atau outlays akan didapatkan nilai Net Present Value dari alternatif membeli kendaraan tersebut.

Tabel 4.17 : PT.Maluku Tidar

Perhitungannya Nilai Sekarang Bersih (NPV) Penghematan (dalam rupiah)

Tahun	Penghematan	Discount Faktor 7%	Present Value
2004	119.429.860,00	0,93458	111.616.758,60
2005	123.907.728,00	0,87344	108.225.965,90
2006	134.994.350,16	0,81630	110.195.888,00
2007	151.376.395,83	0,76290	115.485.281,20
2008	163.069.565,87	0,71299	116.266.969,70
2008	166.113.270,00	0,71299	118.437.100,40
Jumlah present value penghematan biaya			680.227.963,80
Present value proyek(out lays)			700.000.000,00
Net present value			- 19.772.036,20

Sumber data : lampiran 6 dan 11 diolah

Dari perhitungan *net present value* diperoleh bahwa *net present value*nya adalah negatif sebesar Rp. 19.772.036,20 yang berarti bahwa penghematan yang terjadi tidak dapat menutup biaya yang dikeluarkan untuk investasi. Dengan hasil ini dapat dikatakan bahwa proyek pembelian kendaraan tidak dapat dilakukan.

Selanjutnya adalah menganalisis rencana pembelian kendaraan dengan menggunakan analisis *internal rate of return*. Metode analisis *internal rate of return* dapat dipecahkan dengan coba-coba yaitu dengan merubah tingkat bunga yang digunakan dalam menghitung NPV dengan maksud agar NPV yang dihasilkan dengan tingkat bunga coba-coba tersebut akan menghasilkan nilai yang berlawanan dengan tingkat bunga yang ditentukan. Tetapi sebelum menghitung nilai IRR-nya terlebih dahulu ditentukan penghematan yang terjadi akibat usulan investasi yang akan dilakukan. Apabila sudah diperoleh nilai NPV yang berlawanan, maka untuk menentukan besarnya tingkat bunga yang diinginkan dapat digunakan cara interpolasi IRR.

Tingkat bunga coba-coba yang digunakan analisis ini adalah sebesar 5%. Perhitungan NPV dengan tingkat bunga coba-coba sebesar 5% ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 4.18: PT.Maluku Tidar

Perhitungan NPV Untuk Analisis IRR(dalam rupiah)

Tahun	Penghematan	Discount Faktor Sebesar 5%	Present Value
2004	119.429.860,00	0,95238	113.742.610,10
2005	123.907.728,00	0,90703	112.388.026,50
2006	134.994.350,16	0,86384	116.613.519,40
2007	151.376.395,83	0,82270	124.537.360,80
2008	163.069.565,87	0,78353	127.769.896,90
2008	166.113.270,00	0,78353	130.154.730,40
Jumlah present value penghematan			725.206.144,10
Present value proyek(outlays)			700.000.000,00
Net Present Value			25.206.144,10

Sumber data : lampiran 6 dan 12 diolah

Dengan tingkat bunga coba-coba sebesar 5% ternyata NPV yang diperoleh adalah positif, ini berarti bahwa perhitungan NPV penghematan berlawanan dengan perhitungan NPV dengan tingkat bunga coba-coba. Dengan begitu dapat dilakukan perhitungan IRR dengan cara interpolasi, sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 IRR &= i' + \frac{NPV'}{NPV' - NPV''} (i'' - i') \\
 &= 0,05 + \frac{25.206.144,1}{25.206.144,1 + 19.772.036,2} (0,07 - 0,05) \\
 &= 0,05 + \frac{25.206.144,1}{44.978.180,3} (0,02) \\
 &= 0,05 + 0,560408(0,02) \\
 &= 0,05 + 0,011208165 \\
 IRR &= 0,0612 \\
 &= 6,12\%
 \end{aligned}$$

Berdasarkan pada perhitungan internal rate of return (IRR) diatas, dapat kita ketahui bahwa penghematan biaya yang terjadi dari alternatif usulan pengadaan ramada bus ternyata tidak dapat memberikan keuntungan yang lebih besar dengan membeli armada bus sendiri. Hasil tersebut didapatkan dari perhitungan analisisnya sebesar 6,12 %, ini berarti lebih kecil dari tingkat bunga yang diinginkan yaitu sebesar 7%. Dan berarti pula bahwa usulan investasi pembelian bus tidak menguntungkan atau sebaiknya tidak dilaksanakan.

4.3 Hasil Dan Pembahasan

4.3.1 Analisis Biaya Tahunan

Sesuai dengan analisis data, maka langkah-langkah dalam perhitungan biaya tahunan dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Ramalan Pemakaian Bus Periode 2004-2008

Dari data pemakaian bus tahun 1999-2003, hampir tiap tahun mengalami peningkatan. Dengan menggunakan *metode least square*, ramalan pemakaian bus untuk periode 2004-2008 ternyata mengalami peningkatan untuk setiap tahunnya. Hasil peramalan pemakaian bus tersebut digunakan sebagai dasar penentuan besarnya biaya tahunan untuk alternatif menyewa bus. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.19: PT.Maluku Tidar

Pemakaian Bus Periode 2004-2008

Tahun	Pemakaian Bus
2004	136
2005	141
2006	146
2007	151
2008	156
Jumlah	750

Sumber data : tabel 4.2.1

2. Menghitung Penyusutan

Sebagai salah satu unsur biaya tahunan, penyusutan untuk aktiva tetap berupa armada bus dapat dicari dengan menggunakan metode *double declining balance method*, dan dengan tarif penyusutan yang telah ditetapkan yaitu sebesar 25%. Dari hasil perhitungan penyusutan aktiva tetap berupa bus diperoleh besar penyusutan untuk tiap periodenya adalah seperti pada tabel berikut:

Tabel 4.20: PT.Maluku Tidar

Penyusutan Periode 2004-2008

Tahun	Nilai Buku Awal	Penyusutan / Tahunan 25% x a
2004	700.000.000,00	175.000.000,00
2005	525.000.000,00	131.250.000,00
2006	393.750.000,00	98.437.500,00
2007	295.312.500,00	73.828.125,00
2008	221.484.370,00	55.371.092,00

Sumber data : tabel 4.2.4

Dari hasil perhitungan penyusutan tersebut diatas maka untuk alternatif membeli armada bus akan mempengaruhi besarnya biaya yang harus ditanggung

perusahaan apabila perusahaan membeli armada bus untuk operasional perusahaan. Dimana biaya tahunan akan mengalami penurunan untuk tiap periodenya sesuai dengan besarnya penyusutan atas ativa tetapnya.

3. Perhitungan Biaya Tahunan Periode 2004-2008

Total biaya tahunan yang harus dikeluarkan perusahaan untuk setiap alternatif dapat dicari dengan cara menambahkan unsur – unsur pembentuk biaya tahunan. Dimana untuk biaya tahunan alternatif menyewa bus diperoleh dengan mengalikan pemakaian bus dengan sewa bus untuk setiap satu hari pemakaian bus. Hasil perhitungan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.21: PT.Maluku Tidar

Biaya Tahunan Menyewa Bus Periode 2004-2008

Tahun	Total Biaya Tahunan Menyewa Bus
2004	247.760.000,00
2005	264.269.250,00
2006	287.322.525,00
2007	321.020.454,40
2008	338.469.870,40
Jumlah	1.458.842.099,80

Sumber data : tabel 4.2.2

Untuk alternatif membeli armada bus diperoleh dengan menjumlahkan unsur-unsur biaya tahunan antara lain: penyusutan, biaya perawatan dan pemeliharaan serta biaya surat-surat. Hasil perhitungannya dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.22: PT.Maluku Tidar

Biaya Tahunan Membeli Periode 2004-2008

Tahun	Total biaya tahunan Membeli
2004	309.454.600,00
2005	272.427.330,00
2006	246.703.802,60
2007	229.479.131,30
2008	218.803.788,30
Jumlah	1.276.868.652,20

Sumber data : tabel 4.2.14

4. Perhitungan Arus Dana Tahunan Periode 2004-2008

Untuk menentukan arus dana tahunan alternatif menyewa dapat diperoleh dengan mengurangi biaya tahunan dengan penghematan pajak, sedangkan alternatif membeli arus dana diperoleh dengan mengurangi biaya tahunan dengan pajak serta penyusutan. Penghematan pajak diperoleh dari penghasilan kena pajak dikalikan dengan tarif pajak yang telah ditentukan. Arus dana tahunan untuk setiap alternatif dapat diketahui dari perhitungan tersebut. Hasil perhitungan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.23: PT.Maluku Tidar

Arus Dana Tahunan Periode 2004-2008

Tahun	Arus Dana Menyewa	Arus Dana Membeli
2004	222.984.000,00	103.554.140,00
2005	237.842.325,00	113.934.597,00
2006	258.590.272,50	123.595.922,34
2007	288.918.409,00	137.542.013,17
2008	304.622.883,40	141.553.317,53
Jumlah	1.112.957.889,90	615.553.317,53

Sumber data : tabel 4.2.15 dan 4.2.16

4.3.2 Analisis Net Present Value

Perhitungan pada tabel 2.17, menunjukkan bahwa penghematan biaya yang terjadi apabila perusahaan membeli armada bus tidak dapat menutup besarnya investasi yang dikeluarkan untuk pengadaan armada bus tersebut. Dari perhitungan didapatkan hasil *net present value* penghematan adalah sebesar negatif Rp. 19.772.036,20 . Apabila nilai *net present value* adalah negatif berarti usulan investasi tersebut ditolak atau tidak dapat dilaksanakan, karena nilai sekarang bersih penghematan yang terjadi tidak dapat menutup pengeluaran untuk investasi sehingga usulan pembelian armada bus ditolak atau tidak dapat dilaksanakan.

4.3.3 Analisis Internal Rate Of Return

Analisis *internal rate of return* digunakan untuk mendukung perhitungan analisis *net present value*. Dari perhitungan analisis didapatkan hasil yang menyatakan bahwa penghematan yang terjadi dari usulan pengadaan bus ternyata tidak dapat memberikan keuntungan yang lebih besar dengan membeli kendaraan sendiri. Hasil perhitungan IRR menunjukkan bahwa nilai IRR yang diperoleh adalah 6,12%. Nilai tersebut lebih rendah dibandingkan dengan tingkat bunga yang diisyaratkan, yaitu 7,0%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa usulan pembelian armada bus ditolak, karena tingkat pengembalian yang diperoleh dari pembelian armada bus lebih rendah dari tingkat bunga yang diisyaratkan.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

PT. Maluku Tidar adalah perusahaan transportasi dan biro perjalanan wisata yang merencanakan untuk membeli armada bus pariwisata sebagai sarana transportasi perjalanan wisata. Berkenaan dengan rencana tersebut ada dua pilihan alternative yang bisa dipilih yaitu antara tetap menyewa bus sebagai sarana transportasinya atau membeli armada bus sendiri untuk memenuhi alat transportasi untuk melayani perjalanan wisata.

Mengacu pada hasil analisis bab terdahulu, maka dapat diambil kesimpulan dalam perincian sebagai berikut:

1. Total biaya tahunan periode 2004-2008 untuk alternatif membeli armada bus dan alternatif menyewa armada bus adalah sebesar Rp. 1.276.868.652,23 untuk total biaya tahunan alternatif membeli armada bus. Sedangkan untuk alternatif menyewa bus besarnya total biaya tahunan adalah sebesar Rp. 1.458.842.099,80.
2. Nilai sekarang bersih penghematan arus dana tahunan dengan tingkat bunga 7% menghasilkan nilai NPV negatif sebesar Rp. 19.772.036,20 yang berarti bahwa penghematan yang terjadi tidak dapat menutup biaya yang dikeluarkan untuk investasi.
3. Nilai sekarang penghematan biaya tahunan dengan metode IRR dengan tingkat bunga coba-coba sebesar 5% untuk menghitung besarnya tingkat bunga yang diinginkan. Hasil yang diperoleh adalah 6,12 %, lebih kecil dari tingkat bunga yang diinginkan yaitu sebesar 7%. Hasil perhitungan tersebut mendukung analisis *net present value* atas penghematan arus dana yang ada bahwa keputusan untuk membeli atau menambah armada kendaraan tidak dapat dilakukan.

5.2 Saran

Mengacu pada kesimpulan dari perhitungan analisis yang telah dijabarkan pada bab terdahulu, maka pimpinan perusahaan diharapkan dapat mempertimbangkan hasil yang diperoleh dari penelitian yang penulis lakukan. Penulis mengharapkan agar pimpinan perusahaan mempertimbangkan saran seperti yang tersebut dibawah :

1. Diharapkan pimpinan perusahaan biro perjalanan wisata PT. Maluku Tidar mempertimbangkan usulan pembelian armada bus agar laba perusahaan dapat ditingkatkan dari efisiensi biaya yang terjadi.
2. Rencana pembelian bus dengan dana sebesar Rp. 700.000.000,00 sebaiknya dipertimbangkan dengan pertimbangan bahwa dana tersebut dapat didepositokan pada bank tempat perusahaan menabung. Dengan harapan bahwa dengan mendepositokan dana yang ada akan mendapatkan bunga sebesar Rp.49.000.000,00 setiap tahunnya. Perusahaan juga dapat menggunakan dana tersebut untuk keperluan investasi yang lain yang mampu memeberikan tingkat kembalian yang lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Kartadinata, 1993. *Analisis Belanja*, Bina Aksara, Jakarta
- Abbas Kartadinata, 1990. *Pengantar Manajemen Keuangan*, PT. Raja Grafindo, Jakarta
- B. Kusriyanto, B. Suwatojo, 1992. *Tehnik Manajemen Keuangan*, PT.Pustaka Binaman Pussindo, Jakarta
- Gunawan Adiputra, Marwan Basri,1991. *Anggaran Perusahaan, Edisi Ketujuh*, Erlangga, Jakarta
- Linconlin Arsyad,1993. *Ekonomi Mikro Terapan Bisnis, Edisi Ketiga*, BPFE, Yogyakarta
- Mardiasmo, 2002. *Perpajakan,edisi revisi*, Erlangga, Jakarta
- Mulyadi, 1995. *Akuntansi Biaya*, YKPN,Yogyakarta
- Mulia Nasution, 1996. *Pengantar Manajemen*, Djembatan, Jakarta
- Suad Husnan, Suwarsono, 1994. *Studi Kelayakan Proyek, Edisi Ketiga*, YKPN, Yogyakarta
- Suad Husnan, 1993. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*, YKPN, Yogyakarta
- Syarifudin Alwi, 1993. *Alat-Alat Analisis Dan Pembelanjaan*, Audi Offset, Jakarta
- Sumadi Suryabrata, 1990. *Metodologi Penelitian*, CV Rajawali, Jakarta
- Weston J. Fred Thomas E. Copeland, 1986. *Manajemen Keuangan*, Erlangga, Jakarta
- Weston J. Fred Thomas E. Copeland, 1995. *Manajemen Keuangan*, Erlangga, Jakarta

Lampiran 1: PT.Maluku Tidar

Pemakaian bus Periode 1999 – 2003(dalam hari)

Tahun	Pemakaian bus
1999	108
2000	123
2001	113
2002	128
2003	131
Jumlah	603
Rata-rata	120,6

Sumber data : PT.Maluku Tidar

Lampiran 2: PT. Maluku Tidar

Peramalan pemakaian bus periode 2004-2008

Untuk meramalkan pemakaian bus pada tahun mendatang digunakan metode least square yang persamaanya sebagai berikut:

$$Y = a + bx$$

$$b = \frac{n\sum xy - \sum x \sum y}{n\sum x^2 - (\sum x)^2}$$

$$a = \frac{n\sum y}{n} - b\left(\frac{\sum x}{n}\right)$$

Berikut ini disajikan perhitungan ramalan pemakaian bus untuk pemakaian bus pada tahun 2004 – 2008.

Table 1: PT. Maluku Tidar

Perhitungan Ramalan Pemakaian bus Periode 2004-2008

Tahun	Pemakaian bus (Y)	X	X . Y	X ²
1999	108	0	0	0
2000	123	1	123	1
2001	113	2	226	4
2002	128	3	384	9
2003	131	4	524	16
Σ	603	10	1257	30

Sumber data : PT. Maluku Tidar Jember

Hasil perhitungan dalam table 1, dimasukkan ke dalam persamaan trend dan diperoleh:

$$\begin{aligned} b &= \frac{5 \cdot 1257 - 603 \cdot 10}{5 \cdot 30 - 10^2} \\ &= \frac{6285 - 6030}{150 - 100} \\ &= \frac{255}{50} \\ &= 5,1 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} a &= \frac{603}{5} - 5,1\left(\frac{10}{5}\right) \\ &= 120,6 - 10,2 \\ &= 110,4 \end{aligned}$$

Setelah nilai a dan b diketahui, maka dapat diperoleh persamaan jadi persamaan garis lurus yaitu $Y = 110,4 + 5,1X$

Selanjutnya dengan menggunakan persamaan tersebut, dapat dihitung besarnya ramalan pemakaian bus untuk periode 2004 – 2008, sebagai berikut:

$$\text{Tahun 2004, } x = 5, Y = 110,4 + 5,1(5) = 135,9$$

$$\text{Tahun 2005, } x = 6, Y = 110,4 + 5,1(6) = 141$$

$$\text{Tahun 2006, } x = 7, Y = 110,4 + 5,1(7) = 146,1$$

$$\text{Tahun 2007, } x = 8, Y = 110,4 + 5,1(8) = 151,2$$

$$\text{Tahun 2008, } x = 9, Y = 110,4 + 5,1(9) = 156,3$$

Karena angka yang diperoleh adalah decimal, sedangkan bus adalah satu kesatuan yang utuh, untuk mendapatkan perhitungan yang utuh. Perhitungan ramalan pemakaian bus dibulatkan untuk memudahkan perhitungan. Sehingga jumlah pemakaian bus untuk periode tahun 2004 – 2008 adalah sebagai berikut:

Tahun 2004 adalah 136

Tahun 2005 adalah 141

Tahun 2006 adalah 146

Tahun 2007 adalah 151

Tahun 2008 adalah 156

Lampiran 3: PT.Maluku Tidar

Biaya Perawatan Dan Pemeliharaan Tahun 2004 (Dalam Rupiah)

Keterangan	Satuan	pemakaian	Harga	Total
Oli mesin	16 liter	3 bulan	28.000,-	1.792.000,-
Oli gardan	6 liter	6 bulan	37.500,-	450.000,-
Oli transmisi	12 liter	6 bulan	37.500,-	900.000,-
Ban	6 buah	2 tahun	1.500.000,-	4.500.000,-
Kampas rem	6 buah	1 tahun	45.000,-	270.000,-
Minyak rem	1 liter	6 bulan	20.000,-	40.000,-
Lain-lain	-	-	1.000.000,-	1.000.000,-
Jumlah				8.952.000,-

Sumber data : PO.AKAS ASRI Probolinggo

Lampiran 4:
PT. MALUKU TIDAR
 Perhitungan Biaya Perawatan Dan Pemeliharaan Bus Periode 2004-2008

Tahun	TKL	Oli mesin	Oli gardan	Oli transmisi	ban	Kampas rem	Minyak rem	Lain-lain	Total biaya
2004	121.380.000,00	1.881.600,00	472.500,00	945.000,00	4.725.000,00	283.500,00	42.000,00	1.050.000,00	130.779.600,00
2005	127.449.000,00	1.975.680,00	496.125,00	992.250,00	4.961.250,00	297.675,00	44.100,00	1.102.500,00	137.318.580,00
2006	133.821.450,00	2.074.464,00	520.931,25	1.041.862,60	5.209.312,50	312.558,75	46.305,00	1.157.625,00	144.214.615,10
2007	140.512.522,50	2.178.187,20	546.977,81	1.093.955,60	5.469.778,10	328.186,68	48.620,25	1.215.506,25	151.396.734,43
2008	147.538.148,62	2.287.096,56	574.326,70	1.148.653,30	5.743.267,00	344.596,01	51.051,268	1.276.281,56	158.965.710,84
Jumlah	670.701.121,12	10.397.027,76	2.610.860,76	5.221.721,51	26.108.607,62	1.566.516,46	232.076,52	5.801.912,81	722.675.240,37

Sumber data : PO AKAS ASRI JEMBER

Lampiran 5: PT Maluku Tidar

Biaya-biaya surat yang harus dikeluarkan oleh perusahaan untuk operasional jika memiliki armada sendiri adalah sebagai berikut, untuk biaya STNK adalah sebesar Rp. 1.250.000,00 yang dikeluarkan setiap satu tahun sekali. Biaya kir artau pemeriksaan kondisi armada yang dilakukan setiap enam bulan sekali sebesar Rp 1.125.000,00 jadi untuk biaya kir dalam satu tahun adalah sebesar Rp 1.250.000,00 + Rp.2.250.000,00 = Rp. 3.500.000,00

Biaya surat-surat periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Biaya	Kenaikan 5%	Biaya total
2004	3.500.000,00	175.000,00	3.675.000,00
2005	3.675.000,00	183.750,00	3.858.750,00
2006	3.858.750,00	192.937,50	4.051.687,50
2007	4.051.687,50	202.584,37	4.254.271,87
2008	4.254.271,87	212.713,59	4.466.985,46
Jumlah	19.339.709,37	966.985,46	20.306.694,83

Lampiran 6 : PT.MalukuTidar

Penghematan Arus Dana Tahunan Dari Usulan Alternatif Periode 2004-2008 (dalam rupiah)

Tahun	Arus dan menyewa bus a	Arus dana membeli bus b	Penghematan a-b
2004	222.984.000,00	103.554.140,00	119.429.860,00
2005	237.842.325,00	113.934.597,00	123.907.728,00
2006	258.590.272,50	123.595.922,34	134.994.350,16
2007	288.918.409,00	137.542.013,17	151.376.395,83
2008	304.622.883,40	141.553.317,53	163.069.565,87
Jumlah	1.112.957.889,90	615.295.070,04	497.662.819,86

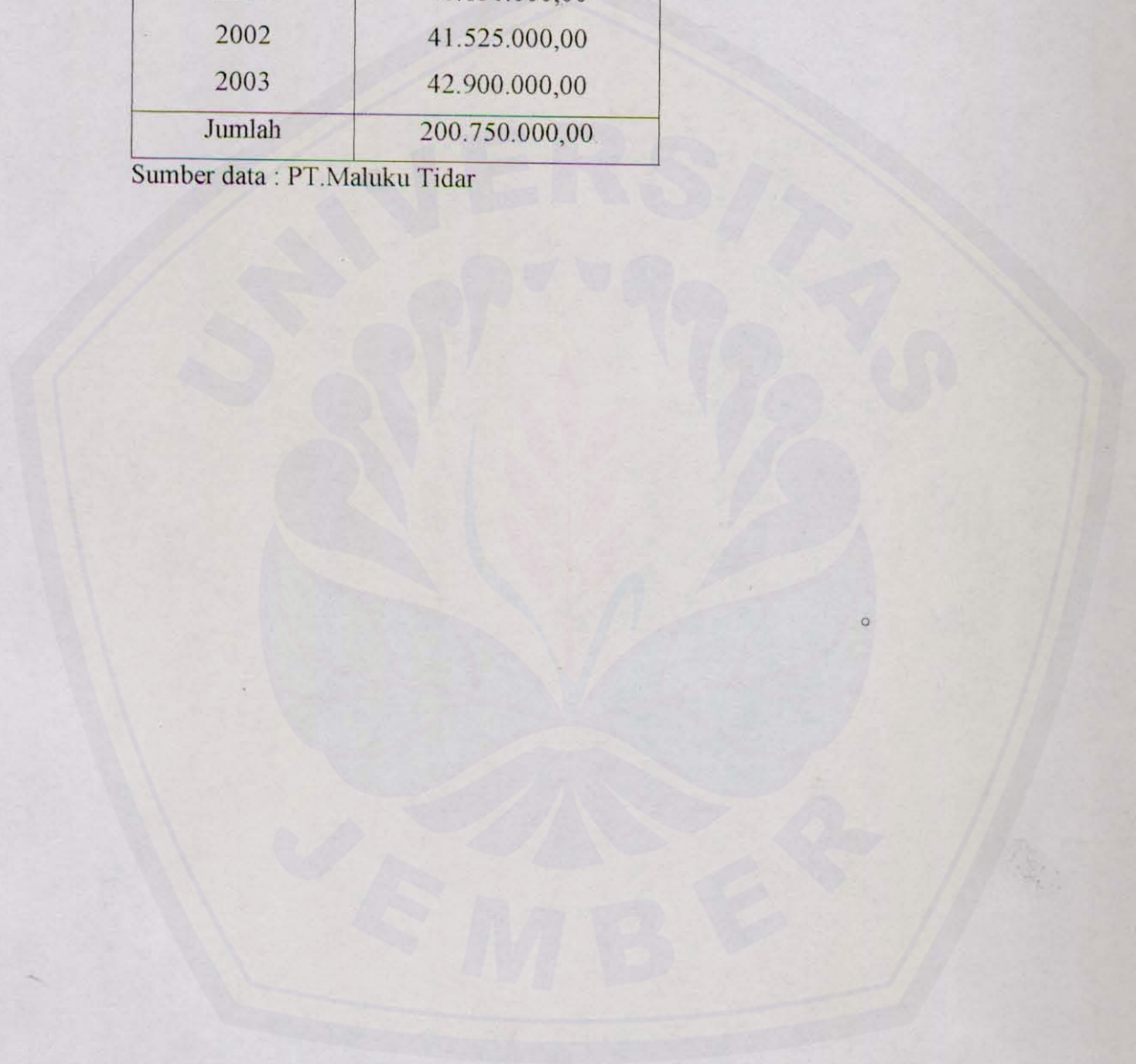
Sumber data: tabel 13 dan 14 diolah

Lampiran 7 : PT. Maluku Tidar

Pendapatan untuk periode 1999-2003 (dalam rupiah)

Tahun	Pendapatan
1999	37.400.000,00
2000	38.775.000,00
2001	40.150.000,00
2002	41.525.000,00
2003	42.900.000,00
Jumlah	200.750.000,00

Sumber data : PT.Maluku Tidar



Lampiran 8: PT.Maluku Tidar

Peramalan pendapatan periode 2004-2008

Untuk meramalkan pendapatan pada tahun mendatang digunakan metode least square yang persamaanya sebagai berikut:

$$Y = a + bx$$

$$b = \frac{n\sum xy - \sum x \sum y}{n\sum x^2 - (\sum x)^2}$$

$$a = \frac{n\sum y}{n} - b\left(\frac{\sum x}{n}\right)$$

Berikut ini disajikan perhitungan ramalan pendapatan untuk periode tahun 2004 – 2008.

Table 1: PT.Maluku Tidar

Perhitungan Ramalan Pendapatan Periode 2004-2008 (dalam jutaan rupiah)

Tahun	Pendapatan (Y)	X	X.Y	X ²
1999	37,400	0	0	0
2000	38,775	1	38,775	1
2001	40,150	2	80,300	4
2002	41,525	3	124,575	9
2003	42,900	4	171,600	16
Σ	200,750	10	415,232	30

Sumber data : PT. Maluku Tidar Jember

Hasil perhitungan dalam table 1, dimasukkan ke dalam persamaan trend dan diperoleh:

$$\begin{aligned} b &= \frac{5(415,232) - 200,750(10)}{5,30 - 10^2} \\ &= \frac{2.076,160 - 2.007,500}{150 - 100} \\ &= \frac{68,66}{50} \\ &= 1,3732 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} a &= \frac{200,75}{5} - 1,3732 \left(\frac{10}{5} \right) \\ &= 40,15 - 2,7464 \\ &= 37,4036 \end{aligned}$$

Setelah nilai a dan b diketahui, maka dapat diperoleh persamaan jadi persamaan garis lurus yaitu $Y = 37,4036 + 1.3732x$

Selanjutnya dengan menggunakan persamaan tersebut, dapat dihitung besarnya ramalan pendapatan untuk periode 2004 – 2008, sebagai berikut:

$$\text{Tahun 2004, } x = 5, Y = 37,4036 + 1.3732(5) = 44,2696$$

$$\text{Tahun 2005, } x = 6, Y = 37,4036 + 1.3732(6) = 45,6428$$

$$\text{Tahun 2006, } x = 7, Y = 37,4036 + 1.3732(7) = 47,016$$

$$\text{Tahun 2007, } x = 8, Y = 37,4036 + 1.3732(8) = 48,3892$$

$$\text{Tahun 2008, } x = 9, Y = 37,4036 + 1.3732(9) = 49,7624$$

Setelah didapat hasil dari perhitungan diatas maka untuk mengetahui pendapatan dikalikan satu juta, sehingga dapat diperoleh hasil untuk pendapatan tahun 2004 – 2008 adalah sebagai berikut:

$$\text{Tahun 2004 adalah Rp. 44.269.600,00}$$

$$\text{Tahun 2005 adalah Rp. 45.642.800,00}$$

$$\text{Tahun 2006 adalah Rp. 47.016.000,00}$$

$$\text{Tahun 2007 adalah Rp. 48.389.200,00}$$

$$\text{Tahun 2008 adalah Rp. 49.762.400,00}$$

Lampiran 9: Tarif Pajak Penghasilan Kena Pajak Pasal 17 UU No.17 Tahun 2000

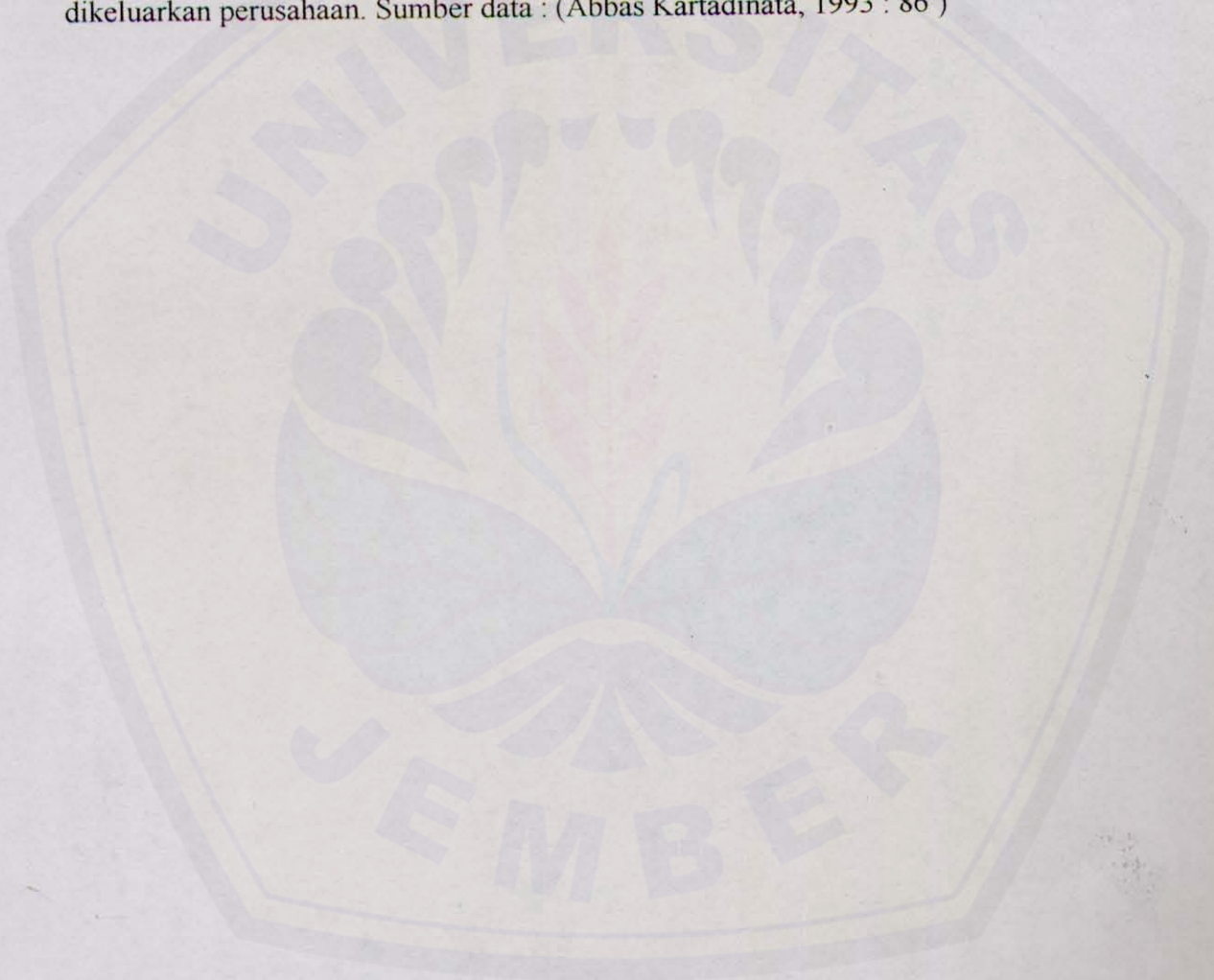
Penghasilan kena pajak	Tarif pajak
- Sampai dengan Rp. 50.000.000,-(lima puluh juta rupiah)	10 %
- diatas Rp. 50.000.000,-(lima puluh juta rupiah)sampai dengan Rp. 100.000.000,- (seratus juta rupiah)	15%
- diatas Rp. 100.000.000,-(seratus juta rupiah)	30%

Sumber Data : Mardiasmo (2002:119), Perpajakan Edisi Revisi Tahun 2002

Lampiran 10 : PT.MalukuTidar

Perhitungan penghematan pajak periode 2004-2008

Penghitungan pajak penghematan didasarkan pada besarnya tarif pajak yang dikenakan atas penghasilan perusahaan kena pajak. Tarif pajak yang dikenakan adalah sebesar 10% dari penghasilan kena pajak. Perhitungan penghematan pajak dapat diperoleh dengan tarif pajak yang dikenakan dengan biaya yang ditanggung perusahaan. Perhitungan penghematan pajak tersebut digunakan sebagai salah satu unsur pembentuk arus dana tahunan yang harus dikeluarkan perusahaan. Sumber data : (Abbas Kartadinata, 1993 : 86)



Lampiran 11 : PT.MalukuTidar

Discount Faktor Dengan Tingkat Bunga 7% Untuk Nilai Sekarang dari Rp.1,-

Tahun ke	Discount faktor
1	0,93458
2	0,87344
3	0,81630
4	0,76290
5	0,71299

Sumber data : Suad Husnan, Manajemen Keuangan

Lampiran 12 : PT.MalukuTidar

Discount Faktor Dengan Tingkat Bunga 5% Untuk Nilai Sekarang dari

Rp.1,-

Tahun ke	Discount faktor
1	0,95238
2	0,90703
3	0,86384
4	0,82270
5	0,78353

Sumber data : Suad Husnan, Manajemen Keuangan

Lampiran 13 : PT.MalukuTidar

Discount Faktor Dengan Tingkat Bunga 9%Untuk Nilai Sekarangdari

Rp.1,-

Tahun ke	Discount faktor
1	0,91743
2	0,84168
3	0,77218
4	0,70843
5	0,64993

Sumber data : Suad Husnan, Manajemen Keuangan

Lampiran 14 : PT.MalukuTidar

Discount Faktor Dengan Tingkat Bunga 11% Untuk Nilai Sekarang dari Rp.1,-

Tahun ke	Discount faktor
1	0,90090
2	0,81162
3	0,73119
4	0,65873
5	0,59345

Sumber data : Suad Husnan, Manajemen Keuangan

Lampiran 15 : PT.MalukuTidar

Perhitungan Nilai Sekarang Bersih (NPV) Penghematan Untuk Analisis IRR (dalam rupiah)

Tahun	Penghematan	Discount faktor 5%	Present value
2004	119.429.860,00	0.95238	113.742.610,10
2005	123.907.728,00	0.90703	112.388.026,50
2006	134.994.350,16	0.86384	116.613.519,40
2007	151.376.395,83	0.82270	124.537.360,80
2008	163.069.565,87	0.78353	127.769.896,90
2008	166.113.270,00	1.78353	130.154.730,40
Jumlah Present Value Penghematan			725.206.144,10
Present Value Proyek (Out Lays)			700.000.000,00
Net Present Value			<u>25.206.144,10</u>

Sumber data :lampiran 6 dan 12

Lampiran 16 : PT.MalukuTidar

Perhitungan Nilai Sekarang Bersih (NPV) Penghematan Untuk Analisis IRR (dalam rupiah)

Tahun	Penghematan	Discount faktor 9%	Present value
2004	119.429.860,00	0.91743	109.568.536,50
2005	123.907.728,00	0.84168	104.290.656,50
2006	134.994.350,16	0.77218	104.239.937,30
2007	151.376.395,83	0.70843	107.239.580,10
2008	163.069.565,87	0.64993	105.983.802,90
2008	166.113.270,00	0.64993	107.284.510,60
Jumlah Present Value Penghematan			639.284.510,90
Present Value Proyek (Out Lays)			700.000.000,00
Net Present Value			<u>- 60.715.489,10</u>

Sumber data :lampiran 6 dan 12

Lampiran 17 : PT.MalukuTidar

Perhitungan Nilai Sekarang Bersih (NPV) Penghematan Untuk Analisis IRR (dalam rupiah)

Tahun	Penghematan	Discount faktor 11%	Present value
2004	119.429.860,00	0.90090	107.594.360,90
2005	123.907.728,00	0.81162	100.565.990,20
2006	134.994.350,16	0.73119	98.706.518,85
2007	151.376.395,83	0.65873	99.716.173,21
2008	163.069.565,87	0.59345	96.773.633,82
2008	166.113.270,00	0.59345	98.579.920,08
Jumlah Present Value Penghematan			601.936.597,06
Present Value Proyek (Out Lays)			700.000.000,00
Net Present Value			<u>- 98.063.402,94</u>

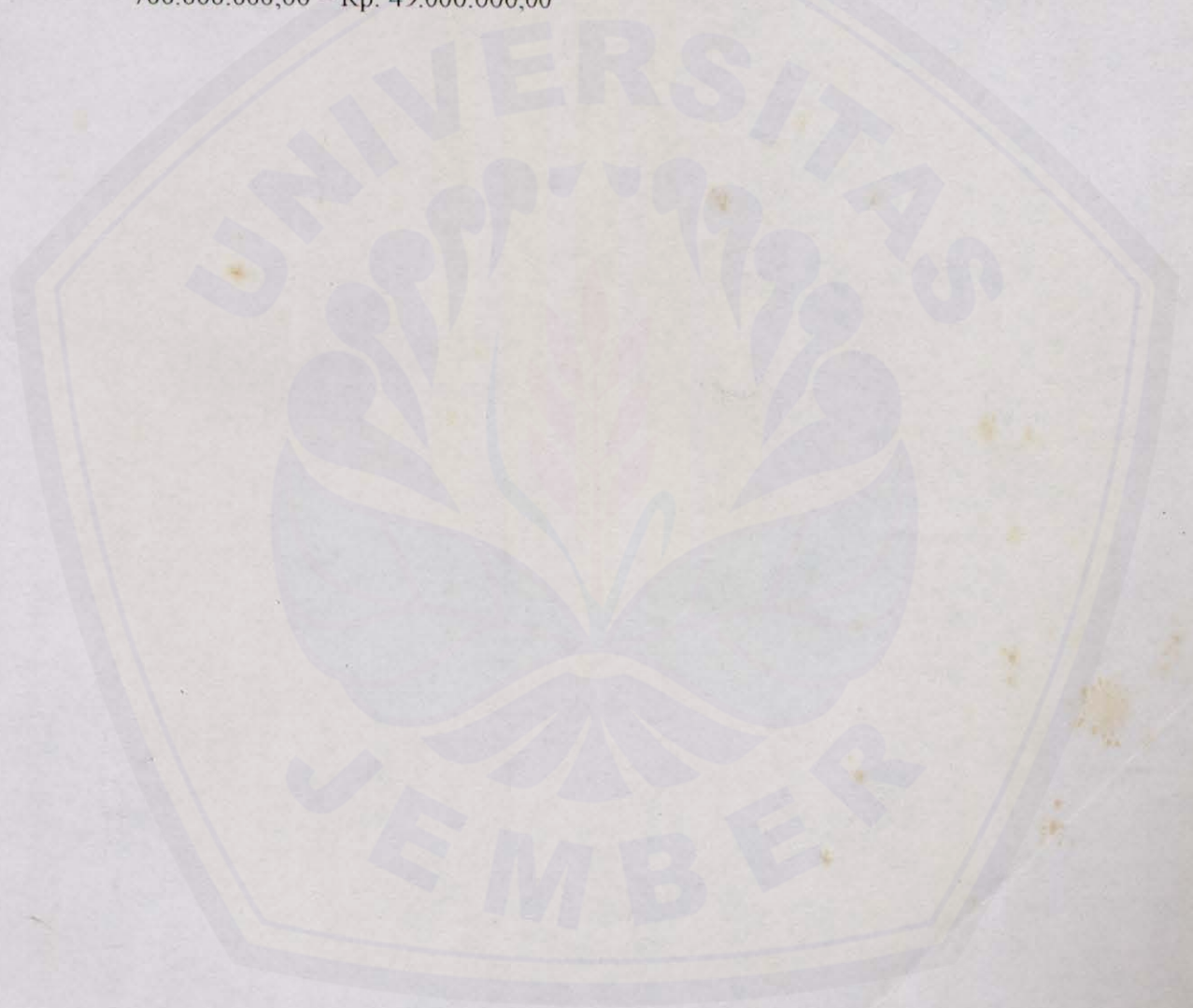
Sumber data :lampiran 6 dan 12

Lampiran 10: PT. Maluku Tidar

Perhitungan pendapatan deposito

Bunga deposito yang berlaku adalah sebesar 7% per tahun. Bunga tersebut didasarkan pada tingkat bunga deposito pada BANK BNI saat ini. Besarnya pendapatan yang bisa diperoleh perusahaan apabila tetap menyewa bus dalam satu tahun adalah diperoleh dari bunga apabila modal untuk investasi didepositokan pada bank tersebut. Besarnya pendapatan dalam satu tahun adalah $7\% \times \text{Rp.}$

$700.000.000,00 = \text{Rp. } 49.000.000,00$





Nomor : 1732/J25.3.1/PL.5/2003
Lampiran : -
Perihal : Permohonan Ijin melaksanakan
Penelitian

16 Desember 2003

Kepada : Yth. Sdr. Pemimpin
PT. MALUKU JEMBER
di -
JEMBER.

Memperhatikan surat pengantar dari Fakultas Ekonomi Universitas Jember No. 4835/J25.1.4/PL.5/2003 tanggal 15 Desember 2003, perihal ijin penelitian mahasiswa :

Nama / NIM : KUNTO WIBOWO / 99-313
Fakultas/Jurusan : Ekonomi / Manajemen
Alamat : Jl. Halmahera II / 8 Jember.
Judul Penelitian : Analisis Pemilihan Alternatif Membeli Atau Menyewa Bus Untuk Meningkatkan Laba Pada Perusahaan Biro Perjalanan Wisata PT. Maluku Di Jember.
Lokasi : PT. Maluku Jember.
Lama Penelitian : 2 (dua) bulan

maka kami mohon dengan hormat bantuan Saudara untuk memberikan ijin kepada mahasiswa yang bersangkutan untuk melaksanakan kegiatan penelitian sesuai dengan judul di atas.

Demikian atas kerjasama dan bantuan Saudara disampaikan terima kasih.

a.n. Ketua
Sekretaris,

Dr. sc. agr. Ir. Didik Sulistyanto
NIP. 131 792 232

Tembusan Kepada Yth. :

1. Sdr. Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Jember
2. Mahasiswa ybs.
3. Arsip.