

## Proyek Pembangunan Jalan Masuk Di Pantai Koala

Aprilia Martika<sup>1\*</sup>, Pratiwi Utami<sup>2</sup>, Princes Helen<sup>3</sup>, Silvi Trimanda Yolanda<sup>4</sup>, M. Afdal Samsuddin<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4</sup>Program Studi Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Bangka Belitung, Bangka, Indonesia

Email: <sup>1\*</sup>[apriliamartika1@gmail.com](mailto:apriliamartika1@gmail.com), <sup>2</sup>[pratiwiutami170803@gmail.com](mailto:pratiwiutami170803@gmail.com), <sup>3</sup>[princeshelen31@gmail.com](mailto:princeshelen31@gmail.com),

<sup>4</sup>[silvitrimanda4071@gmail.com](mailto:silvitrimanda4071@gmail.com), <sup>5</sup>[m.afdal@ubb.ac.id](mailto:m.afdal@ubb.ac.id)

(\* : coresponding author)

**Abstrak** – Pembangunan jalan masuk di Pantai Koala bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan mendukung pengembangan potensi wisata alam di kawasan pesisir tersebut. Proyek ini melibatkan perencanaan, desain, dan konstruksi jalan dengan mempertimbangkan aspek teknis, lingkungan, dan sosial. Studi ini membahas tahapan-tahapan pembangunan yang mencakup analisis lokasi, pemilihan material, serta penerapan teknologi konstruksi yang ramah lingkungan. Selain itu, perhatian khusus diberikan pada dampak lingkungan, termasuk upaya mitigasi terhadap erosi pantai dan perlindungan terhadap ekosistem pesisir. Penelitian ini juga mengevaluasi aspek teknis dan topografi yang diperlukan untuk pembuatan jalan masuk. Dengan mempertimbangkan banyak faktor-faktor sehingga lokasi optimal untuk pembangunan jalan masuk berhasil diidentifikasi. Kajian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan pengumpulan data sekunder dan analisis finansial melibatkan parameter seperti *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR), *Benefit Cost Ratio* (BCR), dan *Payback Period* (PP). Hasil analisis menunjukkan proyek ini layak secara finansial, dengan NPV sebesar Rp1.277.944.618,73 (diskonto 10%) dan Rp1.426.570.044,87 (diskonto 15%), IRR sebesar 12%, BCR sebesar 2,04, dan waktu pengembalian modal 2,22 tahun. Dengan adanya jalan masuk yang terstruktur dengan baik, diharapkan dapat meningkatkan pariwisata lokal, membuka peluang ekonomi baru bagi masyarakat sekitar, serta memperkuat keberlanjutan pengelolaan sumber daya alam di Pantai Koala. Penelitian ini juga menawarkan rekomendasi terkait perencanaan infrastruktur yang berbasis keberlanjutan untuk proyek-proyek serupa di daerah pesisir lainnya.

**Kata Kunci** : Pembangunan Jalan, Aksesibilitas, Pantai Koala, Infrastruktur Pesisir, Keberlanjutan

**Abstract** – *The construction of the entrance road at Koala Beach aims to increase accessibility and support the development of natural tourism potential in this coastal area. This project involves planning, design and construction of roads taking into account technical, environmental and social aspects. This study discusses the stages of development which include location analysis, material selection, and the application of environmentally friendly construction technology. In addition, special attention is paid to environmental impacts, including mitigation efforts for coastal erosion and protection of coastal ecosystems. This research also evaluates the technical and topographic aspects required for constructing an access road. By considering many factors the optimal location for the construction of the driveway was identified. This study uses quantitative descriptive methods with secondary data collection and financial analysis involving parameters such as Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), Benefit Cost Ratio (BCR), and Payback Period (PP). The analysis results show that this project is financially feasible, with an NPV of IDR 1,277,944,618.73 (10% discount) and IDR 1,426,570,044.87 (15% discount), IRR of 12%, BCR of 2.04, and Payback Period 2.22 years. With a well-structured entrance, it is hoped that it can increase local tourism, open up new economic opportunities for the surrounding community, and strengthen the sustainability of natural resource management on Koala Beach. This research also offers recommendations regarding sustainability-based infrastructure planning for similar projects in other coastal areas.*

**Keywords**: Road Construction, Accessibility, Koala Beach, Coastal Infrastructure, Sustainability

### 1. PENDAHULUAN

Pantai Koala merupakan salah satu destinasi wisata yang berada di perbatasan Air Anyir, Kabupaten Bangka, dan Air Itam, Bukit Intan, Kota Pangkalpinang. Pantai Koala merupakan salah satu destinasi wisata yang memiliki potensi besar untuk menarik pengunjung baik dari dalam maupun luar daerah. memiliki potensi besar untuk menarik pengunjung baik dari dalam maupun luar daerah. Selain itu Pantai Koala salah satu lokasi favorit warga Pangkalpinang untuk menyaksikan Jembatan Emas. Pantai ini memiliki suasana alam yang asri, dengan pasir putih, pohon pinus, dan air laut yang biru. Di sekitar pantai, terdapat pondok kecil yang menjual makanan dan minuman.

Namun, akses menuju pantai ini masih terbatas dengan jalan sulit dilalui oleh para wisatawan, kendala ini tidak hanya memengaruhi kenyamanan wisatawan tetapi juga membatasi jumlah pengunjung yang datang, yang pada akhirnya berdampak pada perkembangan ekonomi masyarakat sekitar, sehingga mengurangi daya tariknya sebagai tujuan wisata.

Pembangunan jalan menuju Pantai Koala bertujuan utama untuk meningkatkan aksesibilitas, sehingga mempermudah wisatawan mengunjungi destinasi ini. Dengan tersedianya infrastruktur yang memadai, perjalanan menuju Pantai Koala akan menjadi lebih nyaman dan cepat, yang diharapkan dapat menarik lebih banyak pengunjung dari berbagai daerah. Peningkatan jumlah wisatawan ini tidak hanya memperkuat posisi Pantai Koala sebagai destinasi unggulan, tetapi juga memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi lokal. Kehadiran wisatawan akan mendorong aktivitas ekonomi masyarakat setempat, terutama melalui peningkatan pendapatan di sektor pariwisata seperti perdagangan, kuliner, dan jasa pendukung lainnya.

Selain memberikan kontribusi terhadap perekonomian, pembangunan jalan ini juga memiliki peran strategis dalam mendukung pengembangan usaha kecil dan menengah (UMKM) di sekitar Pantai Koala. Infrastruktur yang lebih baik menciptakan peluang baru bagi pelaku UMKM untuk mengembangkan produk dan layanan, sehingga meningkatkan pendapatan dan memperkuat perekonomian lokal. Dalam jangka panjang, pembangunan jalan ini juga diproyeksikan menciptakan lapangan kerja, baik selama proses konstruksi maupun setelahnya, dengan meningkatnya kebutuhan tenaga kerja di sektor pariwisata dan layanan terkait. Dampak ini diharapkan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar secara signifikan.

Dari sisi lingkungan, proyek ini dirancang dengan pendekatan berkelanjutan, yang mempertimbangkan dampak ekologis. Proses pembangunan akan dilakukan dengan langkah-langkah mitigasi untuk meminimalkan gangguan terhadap habitat alam di sekitar Pantai Koala. Selain itu, upaya pelibatan masyarakat lokal menjadi bagian penting dalam perencanaan dan pelaksanaan proyek. Partisipasi aktif komunitas setempat tidak hanya memastikan bahwa proyek ini sesuai dengan kebutuhan mereka, tetapi juga menciptakan rasa memiliki, yang pada gilirannya membantu menjaga kelestarian lingkungan pantai.

Pembangunan jalan ini juga membuka peluang bagi kawasan sekitar Pantai Koala untuk berkembang sebagai destinasi pariwisata terpadu. Infrastruktur yang baik dapat menarik minat investor untuk membangun fasilitas pendukung seperti penginapan, restoran, dan area rekreasi, sehingga memperkuat ekosistem pariwisata yang berkelanjutan. Selain manfaat pariwisata, peningkatan aksesibilitas ini juga mendukung layanan publik lainnya, memberikan manfaat yang lebih luas bagi masyarakat di sekitar Pantai Koala.

Dapat diidentifikasi berbagai faktor pendukung dan tantangan yang mungkin muncul dalam pembangunan jalan menuju Pantai Koala. Identifikasi ini penting untuk memastikan proyek berjalan efektif, efisien, dan sesuai dengan prinsip keberlanjutan. Dengan perencanaan yang matang dan pelaksanaan yang terkoordinasi, pembangunan jalan ini tidak hanya memberikan manfaat langsung bagi wisatawan dan masyarakat lokal, tetapi juga menciptakan dampak positif jangka panjang terhadap ekonomi, lingkungan, dan kesejahteraan komunitas di sekitar Pantai Koala.

## 2. METODOLOGI PENELITIAN

### 2.1 Metode Penelitian

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode deskriptif kuantitatif dan data primer. Metode kuantitatif adalah metode yang berlandaskan terhadap filsafat positisme, penelitian dengan menyajikan data berupa angka-angka sebagai hasil penelitiannya. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang menggambarkan secara sistematis, faktual, dan akurat pada fenomena-fenomena yang ada. Metode ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang akurat tentang subjek penelitian tanpa mengubahnya. Menurut *Sugiyono (2018;13)* data kuantitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan positivistic (data konkrit), data penelitian berupa angka-angka yang akan diukur menggunakan statistik sebagai alat uji penghitungan, berkaitan dengan masalah yang

diteliti untuk menghasilkan suatu kesimpulan. Filsafat positivistic digunakan pada populasi atau sampel tertentu.

## 2.2. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data skunder. Menurut *Arikunto (2013)*, Data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumen dokumen grafis (tabel, catatan, notulen rapat, SMS, dan lain-lain), foto-foto, film, rekaman video, benda-benda dan lain-lain yang dapat memperkaya data primer. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari sumber lain yang telah digunakan sebelumnya seperti buku, situs, atau dokumen pemerintah dan dokumen resmi lainnya yang relevan dengan topik penelitian. Data ini didapatkan dari situs-situs yang ada di google terkait harga bahan pembutan jalan.

## 2.3. Pengolahan Data

Pengolahan data melibatkan penggunaan metode *Net Present Value (NPV)*, *Internal Rate of Return (IRR)*, *Benefit Cost Ratio (BCR)*, *Payback Period (PP)* untuk mengolah data yang dikumpulkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian. Tujuan utama dari pengolahan data ini adalah untuk menganalisis data mentah yang diperoleh sehingga membantu menyusun kesimpulan atau menjawab pertanyaan penelitian yang sedang dihadapi.

## 2.4. Metode Analisis Finansial

Finansial adalah suatu keputusan keuangan untuk mengatasi dan menyesuaikan kondisi kas setelah kas awal. Jika kondisi kas setelah defisit kas awal selesai, maka perlu dicari jalan keluarnya seperti ke dalam dana pinjaman yang dapat digunakan untuk melunasi pinjaman (jika ada) ketika surplus cukup besar. Analisis tinjau aspek finansial pada pembangunan proyek Perumahan Grand Sanur Griya Tama. Analisis ini menggunakan metode parameter analisis aspek finansial BCR, NPV, Sensitivitas dan IRR (*Eddy Surya Risky Fajary, et al, 2022*).

### 2.4.1 Net Present Value (NPV)

NPV adalah singkatan dari "*Net Present Value*" dalam bahasa Inggris. Dalam konteks keuangan, NPV adalah metode yang digunakan untuk mengevaluasi proyek atau investasi dengan membandingkan nilai sekarang dari arus kas masuk dengan nilai sekarang dari arus kas keluar yang diharapkan dari proyek tersebut. Jika NPV positif, maka proyek tersebut dianggap menguntungkan, sementara jika NPV negatif, maka proyek tersebut mungkin tidak layak dilaksanakan. NPV membantu dalam pengambilan keputusan investasi dengan mempertimbangkan faktor waktu dan nilai uang.

$$NPV = \{ CF_t / (1+i)^t \} - \text{Investasi awal} \dots \dots \dots (1)$$

Diketahui :

CF<sub>t</sub> = Arus kas bersih pada tahun t

i = Tingkat Diskonto (discount rate) atau tingkat pengembalian yang diharapkan

t = jumlah masa waktu

### 2.4.2 Benefit Cost Ratio (BCR)

*Benefit-Cost Ratio* atau BCR adalah metode evaluasi yang digunakan untuk menentukan apakah suatu proyek atau investasi layak dilaksanakan. BCR mengukur perbandingan antara total manfaat yang diharapkan dari proyek dengan total biaya yang diperlukan untuk melaksanakan proyek tersebut. Dalam analisis BCR, jika rasio manfaat-biaya lebih besar dari 1, maka proyek tersebut dianggap menguntungkan, karena manfaat melebihi biayanya. Namun, jika rasio BCR kurang dari 1, ini menandakan bahwa manfaatnya tidak cukup besar untuk menutupi biayanya, dan proyek tersebut mungkin tidak layak.

$$BCR = (\text{Total benefit}) / (\text{Totalcost}) \dots \dots \dots (2)$$

### 2.4.3 Internal Rate of Return (IRR)

Dalam bidang keuangan, kita sering dihadapkan pada berbagai perhitungan yang penting untuk menilai kondisi keuangan perusahaan, laba atau rugi, dan lain sebagainya. Perhitungan ini menjadi kunci dalam pengambilan keputusan perusahaan, yang harus dilakukan dengan hati-hati karena dapat berdampak besar pada masa depan perusahaan. Salah satu rumus penting dalam konteks ini adalah *Internal Rate of Return (IRR)*. IRR adalah tingkat bunga yang membuat nilai bersih sekarang (NPV) sama dengan total investasi proyek. Dengan kata lain, ini adalah tingkat bunga yang menghasilkan NPV = 0. (Ii dkk, 2012).

$$IRR = ik + (NPV ik / (NPV ik + NPV ib)) \times (ib-ik) \dots \dots \dots (3)$$

### 4.4.4 Payback Period (PP)

*Payback Period* adalah periode waktu yang dibutuhkan untuk mengembalikan atau menutup pengeluaran awal dari investasi (initial cash investment). Rumus dari *Payback Period* adalah sebagai berikut:

$$PP = (\text{Nilai investasi}) / \text{Pendapatan} \dots \dots \dots (4)$$

Metode *Payback Period* memiliki beberapa kelebihan, yaitu kemudahan dan kesederhanaan dalam perhitungannya untuk menentukan berapa lama investasi akan kembali, memberikan informasi tentang kapan proyek mencapai titik impas, berfungsi sebagai alat untuk mengevaluasi risiko karena semakin cepat *Payback Period*nya, semakin rendah risiko kerugian, dan dapat digunakan untuk membandingkan dua proyek dengan risiko dan tingkat pengembalian yang sama dengan melihat berapa lama waktu pengembalian investasinya (*Payback Period*), (Ii & Pustaka, 2012).

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1 Analisis Finansial

**Tabel 1. Rincian Anggaran Biaya**

No	Uraian	Volume	Satuan	Harga Satuan (RP)	Jumlah
a	b	c	d	e	f
<b>Biaya Persiapan</b>					
1	Rapat (Pia Hotel)				Rp 10.000.000,00
	Survei Lokasi				Rp 2.800.000,00
	Analisis Lingkungan				Rp 15.000.000,00
	Studi Kelayakan				Rp 500.000,00
	AMDAL				Rp 200.000,00
	Mobilisasi & Demobilisasi Alat				Rp 15.000.000,00
	Total Biaya Persiapan				Rp 43.500.000,00
<b>Biaya Pekerjaan awal</b>					
2	Pembersihan dan perataan lokasi	3.200	m3	Rp10.000,00	Rp 32.000.000,00
	Pematokan dan pengukuran jalan	800	m	Rp10.000,00	Rp 8.000.000,00
	Pemadatan tanah	3.200	m3	Rp20.000,00	Rp 64.000.000,00
	Total Biaya Pekerjaan awal				Rp 104.000.000,00
<b>Material Bahan</b>					
3	Aspal Hotmix (5cm)	320	Ton	Rp 1.200.000,00	Rp 384.000.000,00
	Krikil (Sedang)	35	Truk	Rp 1.500.000,00	Rp 52.500.000,00
	Krikil (Kecil)	26	Truk	Rp 1.250.000,00	Rp 32.500.000,00
	Pasir	26	Truk	Rp 1.200.000,00	Rp 31.200.000,00
	Total Material Bahan				Rp 500.200.000,00
<b>Upah Kerja</b>					
4	Operator Terlatih	2	60	Rp 200.000,00	Rp 24.000.000,00
	Mandor	1	78	Rp 250.000,00	Rp 19.500.000,00
	Buruh Terlatih	5	78	Rp 150.000,00	Rp 58.500.000,00
	Buruh Tak Terlatih	5	78	Rp 100.000,00	Rp 39.000.000,00
	Total Upah Kerja				Rp 141.000.000,00
<b>Alat Sewa</b>					
5	Asphalt Finisher	2	Bulan	Rp 80.000.000,00	Rp 160.000.000,00
	Mesin Gilas roda 6T	2	Bulan	Rp 50.000.000,00	Rp 100.000.000,00
	Dump Truck	2	Bulan	Rp 20.000.000,00	Rp 40.000.000,00
	Water Tanker	2	Bulan	Rp 25.000.000,00	Rp 50.000.000,00
	Bulldozer	2	Bulan	Rp 40.000.000,00	Rp 80.000.000,00
	Total Sewa Alat				Rp 430.000.000,00
<b>TOTAL SELURUH BIAYA</b>					<b>Rp1.218.700.000,00</b>

Sumber Data Diolah (2024)

Dalam hasil perhitungan Rincian Anggaran Biaya (RAB) menunjukkan total biaya yang dibutuhkan dalam pengaspalan jalan di Pantai koala sebesar Rp1.218.700.000,00 dengan pengerjaan selama 3 bulan. Pada biaya ini kami kelompokkan menjadi 5 yaitu Biaya persiapan, biaya pekerjaan awal, material bahan, upah kerja, dan alat sewa.

### 3.2 Analisis Finansial

Untuk mengetahui apakah proyek Pembangunan jalan masuk di Pantai koala layak untuk dibangun maka kami melakukan analisis finansial, dengan menggunakan parameter berupa *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR), *Benefit Cost Ratio* (BCR), *Payback Period* (PP). Dengan menggunakan suku bunga sebesar 10% dan 15%.

#### 3.1.1 Net Present Value (NPV)

Untuk mengetahui apakah proyek Pembangunan jalan masuk di Pantai koala layak untuk dibangun maka kami melakukan analisis finansial, dengan menggunakan parameter berupa *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR), *Benefit Cost Ratio* (BCR), *Payback Period* (PP). Dengan menggunakan suku bunga sebesar 10% dan 15%.

**Tabel 2.** *Net Present Value(NPV) 10%*

Net Present Value (NPV) 10%			
Tahun	Cash Flow		Present Value
0	Rp	1.218.700.000,00	Rp 1.218.700.000,00
1	Rp	731.220.000,00	Rp 664.745.454,55
2	Rp	424.107.600,00	Rp 350.502.148,76
3	Rp	220.535.952,00	Rp 165.691.924,87
4	Rp	101.446.537,92	Rp 69.289.350,40
5	Rp	44.636.476,68	Rp 27.715.740,16
Total NPV			Rp 2.496.644.618,73
NPV 10%			Rp 1.277.944.618,73

*Sumber Data Diolah (2024)*

**Tabel 3.** *Net Present Value(NPV) 15%*

Net Present Value (NPV) 10%			
Tahun	Cash Flow		Present Value
0	Rp	1.218.700.000,00	Rp 1.218.700.000,00
1	Rp	731.220.000,00	Rp 664.745.454,55
2	Rp	424.107.600,00	Rp 350.502.148,76
3	Rp	220.535.952,00	Rp 165.691.924,87
4	Rp	101.446.537,92	Rp 69.289.350,40
5	Rp	44.636.476,68	Rp 27.715.740,16
Total NPV			Rp 2.496.644.618,73
NPV 10%			Rp 1.277.944.618,73

*Sumber Data Diolah (2024)*

Berdasarkan hasil analisis NPV dengan suku bunga 10% nilai yang diperoleh sebesar Rp 1.277.944.618,73 dan analisis NPV dengan suku bunga 15% nilai yang diperoleh Rp1.426.570.044,87 hasil kedua analisi NPV > 1 atau bernilai positif maka pembuatan jalan aspal di Pantai Koala layak untuk dilaksanakan.

#### 3.1.2 Internal Rate of Return (IRR)

IRR merupakan indikator yang menghitung tingkat efisiensi dari sebuah investasi, dengan nilai discount rate sosial yang membuat NPV = 0. Jika perhitungan IRR lebih besar dari discount

factor maka investasi yang akan dilakukan layak. Jika IRR lebih kecil dari discount factor maka investasi yang akan dilakukan tidak layak.

Diketahui:

$$ik = 10\%$$

$$ib = 15\%$$

$$NPV_{ik} = \text{Rp}1.277.944.618,73$$

$$NPV_{ib} = \text{Rp}1.426.570.044,87$$

$$IRR = ik + (NPV_{ik} / (NPV_{ik} + NPV_{ib})) \times (ib - ik)$$

$$IRR = 10\% + 1.277.944.618,73 / (1.277.944.618,73 + 1.426.570.044,87) \times (15\% - 10\%)$$

$$IRR = 10\% + 1.277.944.618,73 / 2.704.514.663,60 \times 5\%$$

$$IRR = 10\% + 0,472522718 \times 5\%$$

$$IRR = 10\% + 0,023626136$$

$$IRR = 12\%$$

Berdasarkan hasil perhitungan IRR diatas, nilai yang didapatkan sebesar  $12\% > 10\%$  sehingga investasi dalam pembuatan jalan aspal di Pantai Koala layak untuk dilaksanakan.

### 3.1.3 Benefit Cost Ratio (BCR)

*Benefit Cost Ratio* (BCR) merupakan teknik yang menganalisis biaya dan manfaat dengan mengevaluasi manfaat menggunakan tindakan alternative. Apabila nilai BCR  $> 1$  maka proyek dinyatakan layak sedangkan jika nilai BCR  $< 1$  maka dinyatakan proyek tidak layak dilaksanakan.

Diketahui :

$$\Sigma PV_{ik} = \text{Rp} 2.496.644.618,73$$

$$\text{Total Biaya Produksi} = \text{Rp} 1.218.700.000,00$$

$$B/C = (\text{Jumlah pendapatan}) / (\text{Total biaya produksi})$$

$$B/C = (\text{Rp} 2.496.644.618,73) / (\text{Rp} 1.218.700.000,00) = 2,04$$

Berdasarkan hasil perhitungan BCR diatas, nilai yang didapatkan sebesar 2,04 atau BCR  $> 1$  sehingga pembuatan Jalan Aspal di Pantai Koala dapat dikatakan layak.

### 3.1.4 Payback Period (PP)

*Payback Period* (PP) adalah teknik penilaian pengembalian investasi suatu proyek dengan jangka waktu (periode) tertentu.

Diketahui:

$$\text{Nilai Investasi} = \text{Rp} 1.218.700.000,00$$

$$\text{Pendapatan} = PP = 2.740.646.566,60 / 5 = \text{Rp}548.129.313,32$$

$$PP = (\text{Nilai Investasi}) / \text{Pendapatan} \times 1 \text{ tahun}$$

$$PP = (1.218.700.000,00) / 548.129.313,32 \times 1 \text{ tahun}$$

$$PP = 2,22$$

Berdasarkan hasil perhitungan PP diatas, nilai yang didapatkan sebesar 2,22 maka proyek pembangunan jalan aspal di Pantai Koala memerlukan waktu 2,22 tahun untuk mengembalikan modal investasi yang dikeluarkan.



### 3.3 Biaya Operasional

Biaya operasional dalam konteks pembangunan proyek merujuk pada semua pengeluaran yang diperlukan untuk menjalankan dan memelihara proyek setelah fase konstruksi selesai. Biaya ini penting untuk diperhitungkan agar proyek dapat beroperasi secara efisien dan berkelanjutan. Berikut biaya operasional mencakup:

- a. Biaya Persiapan adalah biaya yang dikeluarkan sebelum memulai pembangunan. Biaya persiapan yang dibutuhkan yaitu sebesar Rp.43.500.000,00.
- b. Biaya Perkerjaan Awal adalah biaya modal awal yang diproyeksikan untuk aktiva tetap. Biaya awal yang diperlukan dalam pembangunan Jalan Aspal ini yaitu Rp. 104.000.000,00.
- c. Biaya Material adalah biaya yang meliputi pemberian bahan baku dan material yang dihitung dengan analisis harga satuan. Biaya material dalam pembangunan Jalan Aspal ini yaitu Rp. 500.200.000,00.
- d. Biaya Tenaga Kerja adalah biaya yang dikeluarkan untuk mempekerjakan karyawan dalam menjalankan kegiatan operasional proyek. Biaya Tenaga kerja yang diperlukan dalam pembangunan Jalan Aspal ini yaitu Rp. 141.000.000,00
- e. Biaya Sewa adalah biaya yang dikeluarkan untuk menyewa alat berat selama durasi pekerjaan. Biaya sewa yang diperlukan dalam pembangunan Jalan Aspal ini yaitu Rp. 430.000.000,00.

## 4. STUDI KELAYAKAN PROYEK

Proyek ini bertujuan untuk mempermudah akses jalan masyarakat lokal dan wisatawan ke kawasan pantai dan menarik lebih banyak wisatawan dengan menyediakan infrastruktur yang memadai sehingga meminimalkan resiko kecelakaan dengan membangun jalan yang memenuhi standar. Berdasarkan analisis yang dilakukan, proyek Pembangunan Jalan Masuk Pantai Koala ini dalam pembangunan proyek ini dinyatakan layak dari segi finansialnya dengan menggunakan analisis *Net Present Value (NPV)* dengan suku bunga 10% dengan hasil 1.277.944.618,73 dan suku bunga 15% dengan hasil 1.426.570.044,87, dan *Internal Rate of Return (IRR)* memperoleh sebesar 12% dan *Benefit Cost Rasio (BCR)* dengan hasil sebesar 2.496.644.618,73 dan cost sebesar 1.218.700.000,00 menghasilkan nilai sebesar 2,04. Dalam perhitungan *Payback Period (PP)* mendapatkan hasil 2,22. Sehingga dengan jangka waktu 2 tahun 6 bulan modal investasi dari Proek Pembangunan Jalan Masuk Pantai Koala dapat dikembalikan.

Pembangunan Jalan Masuk Pantai Koala memiliki dampak yang signifikan bagi masyarakat dan wisatawan sekitar. Pembangunan jalan menuju Pantai Koala memiliki nilai strategis yang besar, baik dari sisi ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Pantai Koala salah satu destinasi wisata yang memiliki potensi besar untuk dikembangkan. Namun, tanpa aksesibilitas yang memadai, potensi ini tidak akan maksimal. Jalan merupakan infrastruktur vital yang memungkinkan masyarakat dan wisatawan menjangkau Pantai Koala dengan mudah. Jika akses menuju pantai sulit atau terbatas, kunjungan akan rendah, sehingga potensi wisata tidak akan berkembang. Dengan adanya jalan yang baik Wisatawan dari luar daerah dapat lebih mudah berkunjung tanpa kendala akses sehingga Pantai Koala berpotensi menjadi destinasi wisata unggulan jika infrastrukturnya mendukung. Jalan yang baik memungkinkan bagi masyarakat lokal yang akan lebih mudah memanfaatkan pantai untuk berbagai aktivitas, baik rekreasi maupun ekonomi.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Pada pembangunan Jalan Aspal di Pantai Koala ini memerlukan biaya sebesar Rp 1.218.700.000,00 dalam pembuatannya. Berdasarkan analisis kelayakan proyek pembangunan Jalan Aspal di Pnatai Kola Hasil analisis kelayakan menunjukkan nilai *Net Present Value (NPV)* dengan suku bunga 10% nilai yang diperoleh sebesar Rp1.277.944.618,73 dan analisis *Net Present Value (NPV)* dengan suku bunga 15% nilai yang diperoleh Rp1.426.570.044,87 Pada analisis *Internal Rate*

of Return (IRR). nilai yang didapatkan sebesar 12%. Pada analisis *Benefit Cost Ratio* (BCR). nilai yang didapatkan sebesar 2,04. Dan analisis *Payback Period* (PP) nilai yang didapatkan sebesar 2,22.

Hasil nilai yang didapatkan pada analisis finansial, dengan menggunakan parameter berupa *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR), *Benefit Cost Ratio* (BCR), *Payback Period* (PP) menunjukkan bahwa proyek Pembangunan Jalan Aspal di Pantai Koala layak untuk dilaksanakan dan waktu pengembalian modal dalam pembangunan jembatan ini selama 2,22 tahun.

Proyek pembangunan jalan aspal di Pantai Koala bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas ke daerah wisata tersebut, mendukung pertumbuhan ekonomi lokal, dan memperbaiki infrastruktur kawasan pantai. Pembangunan ini diharapkan dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan, memperkuat sektor pariwisata, serta memfasilitasi distribusi barang dan jasa yang lebih efisien. Dari sudut pandang lingkungan, proyek ini perlu mempertimbangkan dampak pada ekosistem pantai, baik dari segi vegetasi maupun satwa lokal.

## 5.2 Saran

Saran yang bisa kami berikan dari proyek pembangunan jalan Aspal di Pantai koala ini yaitu:

1. Kajian Lingkungan: Lakukan analisis dampak lingkungan (AMDAL) secara mendalam untuk memastikan bahwa pembangunan jalan tidak merusak ekosistem pantai dan habitat satwa yang ada di sekitar wilayah tersebut.
2. Material Ramah Lingkungan: Gunakan material yang ramah lingkungan untuk mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan sekitar. Pastikan pengelolaan limbah proyek dilakukan dengan benar.
3. Partisipasi Masyarakat: Libatkan masyarakat lokal dalam proses pembangunan, baik melalui pekerjaan proyek maupun dalam pengambilan keputusan terkait, untuk memastikan proyek ini memberikan manfaat sosial dan ekonomi bagi komunitas.

## REFERENCES

- Brahmana, R. (2019). Analisis risiko dalam pembangunan jalan Provinsi Aceh. Universitas Syiah Kuala.
- Budi, A. (2019). Studi kelayakan proyek pembangunan jalan di wilayah pedesaan. Universitas Gadjah Mada.
- Cahyo, A. (2018). Analisis kelayakan finansial pembangunan jalan desa. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Hasan, I. (2002). Pokok-pokok materi statistik 1: Untuk penelitian dan penerapan statistik 2.
- Hidayat, S. (2020). Studi kelayakan pembangunan jalan perkotaan di Padang. Universitas Andalas.
- Husein Umar. (2013). Metode penelitian untuk skripsi dan tesis bisnis. PT R
- Indrianto, N., & Supomo, B. (2013). Metodologi penelitian bisnis untuk akuntansi & manajemen.
- Julianto, E. (2021). Dampak lingkungan dari proyek pembangunan jalan di Sulawesi. Universitas Hasanuddin.
- Kuncoro, M. (2009). Metode penelitian untuk bisnis & ekonomi: Bagaimana meneliti dan menulis tesis?
- Kusnadi, T. (2019). Perbandingan biaya dan manfaat proyek pembangunan jalan tol di Jawa Timur. Universitas Airlangga.
- Nafisah. (2021). Infrastruktur dan dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.
- Nuraeni, N., & dkk. (2017). Jalan sebagai sarana transportasi vital dan dampaknya terhadap aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi.
- Putra, R. (2019). Manajemen proyek: Konsep dan praktik. Jakarta.
- Rahman, M. (2020). Evaluasi proyek pembangunan jalan nasional: Studi kasus ruas jalan Semarang-Jogja. Universitas Diponegoro.
- Sanusi, A. (2012). Metode penelitian bisnis.
- Sari, D., & Nugroho, A. (2018). Pembangunan jalan tembus di Kabupaten Sleman.
- Setiawan, D. (2021). Dampak pembangunan jalan terhadap mobilitas masyarakat di Kota Malang. Universitas Muhammadiyah Malang.
- Sugiyono. (2014). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D . Alfabet.
- Sugiyono. (2016). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D . Alfabet.
- Sugiyono. (2018). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D .
- Tiwa, I., Sari, A., & Putra, R. (2016). Evaluasi proyek pembangunan: Proses dan praktik. Jakarta.
- Widiastuti, R. (2017). Analisis manfaat ekonomi dari proyek pembangunan jalan lingkungan di Kota Bandung. Institut Teknologi Bandung.