



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT
PERCEPATAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR
TRANSPORTASI DI DAERAH
(STUDI KASUS: KOTA DEPOK, JAWA BARAT)**

SKRIPSI

**HELEN FIDELIA
0606072313**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
DEPOK
JULI 2010**

0043/S1-FT/Reg/2/2010



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT
PERCEPATAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR
TRANSPORTASI DI DAERAH
(STUDI KASUS: KOTA DEPOK, JAWA BARAT)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik

**HELEN FIDELIA
0606072313**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
DEPOK
JULI 2010**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Helen Fidelity

NPM : 0606072313

Tanda Tangan :

Tanggal : 9 Juli 2010

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Helen Fidelia
NPM : 0606072313
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : Analisis Faktor-Faktor yang Menghambat
Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi
di Daerah (Studi Kasus: Kota Depok, Jawa Barat)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Prof. Dr. Ir. Yusuf Latief, MT ()

Pembimbing II : Dr. Ir. Ismeth Abidin, MPD ()

Penguji I : Dr. Ali Berawi, M.Eng.Sc. Ph.D ()

Penguji II : Ayomi Dita Rarasati, ST. MT ()

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 9 Juli 2010

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Yusuf Latief, MT selaku dosen pembimbing I yang telah bersedia meluangkan waktu untuk memberi pengarahan, diskusi, dan bimbingan serta persetujuan sehingga skripsi ini dapat selesai dengan baik.
2. Bapak Dr. Ir. Ismeth Abidin, MPD selaku dosen pembimbing II yang juga telah memberikan waktunya untuk memberi pengarahan serta mengoreksi kesalahan-kesalahan dalam penelitian ini.
3. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Depok, Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Depok, dan Dinas Perhubungan Kota Depok yang telah memberikan bantuan dalam memperoleh data dan sumber informasi yang saya butuhkan dalam menyelesaikan penelitian ini.
4. Pihak-pihak lain yang juga telah memberikan bantuan dalam memperoleh masukan, data, dan sumber informasi yang saya butuhkan membantu dalam menyelesaikan penelitian ini.
5. Para dosen pengajar peminatan Manajemen Konstruksi.
6. Seluruh staf dan dosen pengajar pada program studi Teknik Sipil Universitas Indonesia.
7. Keluarga yang tak henti-hentinya selalu memberikan doa, dukungan moral dan materi.
8. Galuh Satriya Jati beserta *Moru* yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan penelitian ini.
9. Seluruh teman-teman Teknik Sipil Universitas Indonesia angkatan 2006 dan angkatan lainnya yang sangat luar biasa selama ini telah menemani dan memberikan semangat dan dukungan yang tak terkira.

10. Sahabat-sahabat satu bimbingan seperjuangan skripsi Feryan, Bayu, Ipan, Yosep, dan Fatih. Serta Nana (Lemtek FT UI) yang telah banyak membantu selama proses penyelesaian penelitian.
11. Dan semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan skripsi ini dan selama masa perkuliahan di program studi Teknik Sipil Universitas Indonesia.

Semoga Allah SWT memberikan imbalan dan jasa yang berlipat ganda atas kemurahan hati yang telah ikhlas membantu penyusunan skripsi ini, semoga bermanfaat dan memperoleh berkah-Nya.

Depok, 09 Juli 2010

Helen Fidelia
0606072313

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Helen Fidelia
NPM : 0606072313
Program Studi : Teknik Sipil
Departemen : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT PERCEPATAN
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DI DAERAH
(STUDI KASUS: KOTA DEPOK, JAWA BARAT)**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada Tanggal : 9 Juli 2010

Yang menyatakan

(Helen Fidelia)

ABSTRAK

Nama : Helen Fidelia
Program Studi : Teknik Sipil
Judul : Analisis Faktor-Faktor yang Menghambat Percepatan
Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah (Studi
Kasus: Kota Depok, Jawa Barat)

Dampak yang luas dari keberadaan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi suatu daerah (*Infrastructure Driven Economy*) membuat proyek-proyek infrastruktur tersebut menjadi penting dan vital untuk direalisasikan. Namun kondisi keterbatasan dana dan hambatan aspek lainnya membuat percepatan pembangunan infrastruktur yang telah lama digalakkan Pemerintah menjadi terhambat. Salah satu solusi untuk kendala tersebut, Pemerintah mengeluarkan kebijakan-kebijakan untuk mendukung pola Kerjasama Pemerintah-Swasta (KPS) guna mendukung percepatan pembangunan infrastruktur baik di tingkat pusat maupun daerah. Namun pada prakteknya, penerapan pola KPS di tingkat daerah masih memiliki banyak hambatan untuk direalisasikan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi hambatan-hambatan pembangunan proyek infrastruktur di tingkat daerah dengan pola Kerjasama Pemerintah-Swasta pada tahap pra konstruksi proyek. Sehingga diharapkan hasil identifikasi ini dapat lebih mengantisipasi hambatan-hambatan yang terjadi selama masa pra konstruksi baik dari pihak pemerintah daerah maupun yang menjadi hambatan bagi pihak swasta guna mengatasi dan meningkatkan percepatan pembangunan infrastruktur di daerah.

Penelitian dilakukan dengan pendekatan metode kualitatif dengan teknik pengambilan data berupa survei yang ditujukan kepada pihak pemerintah daerah dan pihak swasta, dengan studi kasus penelitian dilakukan di Kota Depok, Jawa Barat. Faktor penghambat dominan didapatkan dengan metode AHP (*Analytical Hierarchy Process*) untuk mendapatkan prioritas/ranking faktor dan dilanjutkan dengan analisis statistik induktif melalui uji korelasi untuk mendapatkan faktor penghambat yang mempunyai dampak/pengaruh signifikan terhadap kinerja pembangunan infrastruktur di daerah.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada tiga faktor hambatan utama yang mempunyai dampak signifikan, yaitu Pendapatan Asli Daerah yang rendah; Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah; dan Dukungan sosial dan politik yang rendah terhadap proyek pembangunan di daerah pada tahap perencanaan dan pelaksanaan. Dengan melakukan solusi tindakan pencegahan maupun korektif untuk mengurangi kemungkinan dampak dan munculnya ketiga faktor hambatan utama tersebut, diharapkan hasil identifikasi beserta solusinya dapat menjadi salah satu dasar pengetahuan bagi setiap proyek infrastruktur daerah yang ditinjau, sehingga percepatan pembangunan infrastruktur di daerah dapat ditingkatkan.

Kata Kunci :

Infrastruktur daerah, Kerjasama Pemerintah-Swasta, percepatan pembangunan

ABSTRACT

Name : Helen Fidelia
Study Program : Teknik Sipil
Title : Analyses of the Factors that Hamper the Acceleration of
Transportation Infrastructure Development in the Regions
(Case Study: Depok, West Java Province)

Wide impact of the existence of infrastructure for economic growth of a region (Infrastructure Driven Economy) makes these infrastructure projects are important and vital to realize. However, conditions of limited funding and other aspect obstacles make the acceleration of infrastructure development which have long promoted by the Government to be blocked. One solution to these constraints, the Government issued policies to encourage the pattern of Public Private Partnership (PPP) in order to support the acceleration of infrastructure development both national and regional levels. But practically, application of Public Private Partnership pattern in regional level still has many obstacles to realize.

This research objective is to identify the constrain factors of infrastructure project development on regional level by Public Private Partnership pattern at pra-construction phase. So it will be provided that identification result should be more anticipated of constrains that occurred during pra-construction phase both regional government party and obstruction at private party to solve and improve the regional infrastructure development acceleration.

This research is qualitative method approach with survey as the data collection technique which is addressed to regional government party and private party, with case study Depok, West Java. The dominant constrain factors gotten by *Analytical Hierarchy Process* method in order to have the priority factor and continued with inferensial statistic analyses using correlation test in order to get the constrain factors which have significant impact toward infrastructure development performance at regional level.

Results of research show that there are three main constrain factors which have significant impact. By doing both corrective and preventive action solution in order to decrease impact and emergence of those three main constrain factors, it is expected that the result identification with their solutions might become one of knowledge base for any of regional infrastructure project so it can increase the regional infrastructure development acceleration.

Keywords:

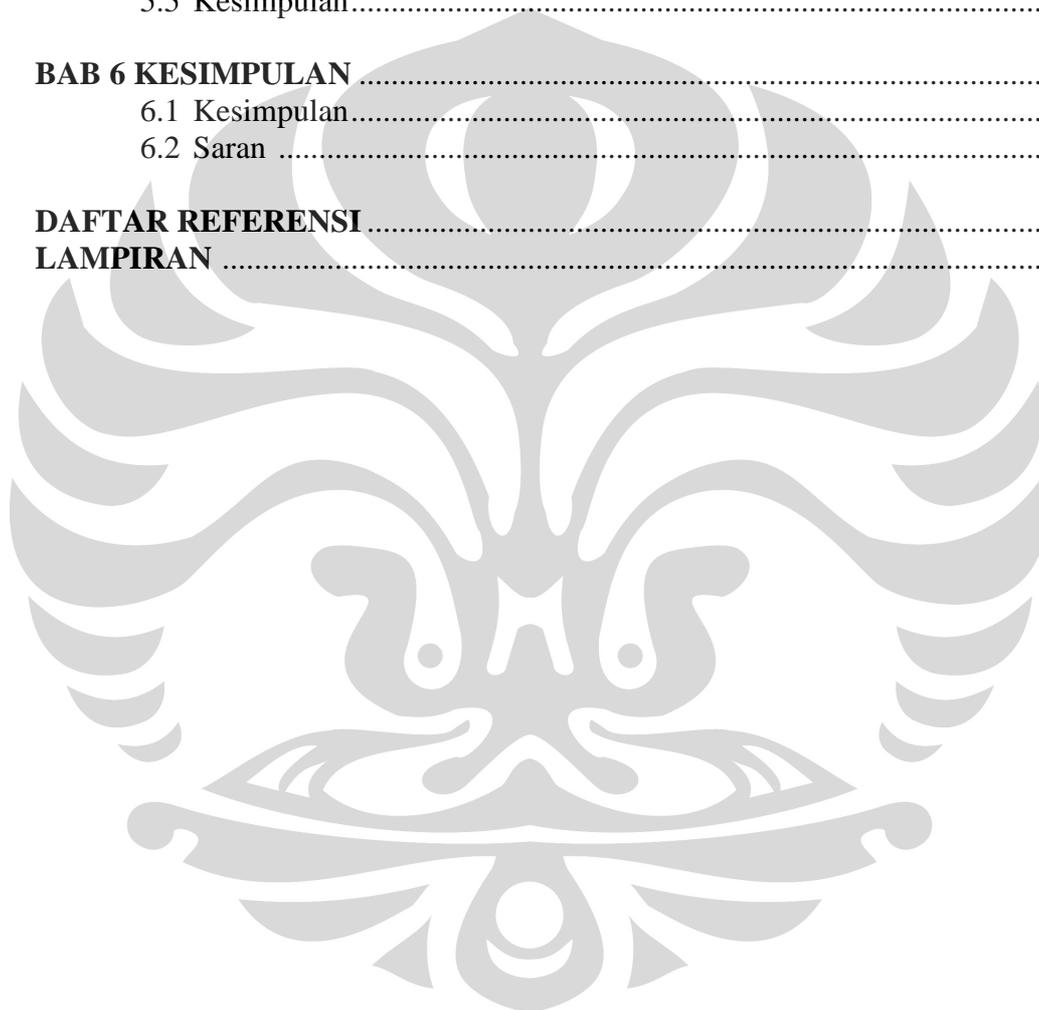
Regional infrastructure, Public Private Partnership, acceleration development

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR.....	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	4
1.2.1 Deskripsi Permasalahan	4
1.2.2 Signifikansi Permasalahan	6
1.2.3 Rumusan Permasalahan	8
1.2.4 Batasan Penelitian	8
1.3 Tujuan Penelitian.....	9
1.4 Manfaat Penelitian.....	9
1.5 Keaslian Penelitian	9
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	10
2.1 Pendahuluan	10
2.2 Pembangunan & Percepatan Infrastruktur Transportasi di Daerah ...	10
2.2.1 Arti dan Fungsi Transportasi	10
2.2.2 Karakteristik Infrastruktur Transportasi.....	11
2.2.3 Manfaat serta Peran Infrastruktur Transportasi dalam Pertumbuhan Ekonomi dan Daerah	15
2.2.4 Kendala dan Tantangan Pembangunan Infrastruktur Transportasi.....	26
2.2.5 Upaya yang Diperlukan untuk Peningkatan Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah	27
2.3 Tinjauan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)	28
2.3.1 Definisi dan Tujuan KPS	28
2.3.2 Latar Belakang Diadakan KPS	29
2.3.3 Pihak-Pihak yang Terlibat Kerjasama.....	30
2.3.4 Bentuk-Bentuk Umum Pola Kerjasama.....	31
2.3.5 Hambatan Pelaksanaan KPS di Indonesia	38
2.3.6 Pelaksanaan KPS di Tingkat Daerah	42
2.3.7 Peran Pihak Swasta dan Pemerintah dalam KPS	43
2.4 Tinjauan Penerimaan Daerah dan Pinjaman Daerah	45
2.4.1 Penerimaan Daerah	46
2.4.2 Pinjaman Daerah	47

2.5	Permasalahan Pembangunan Infrastruktur di Daerah	52
2.5.1	Aspek Dana dan Perencanaan	53
2.5.2	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas	62
2.5.3	Aspek Manajemen Pembangunan Daerah	71
2.5.4	Aspek Metode Pembangunan.....	84
2.5.5	Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan.....	93
2.6	Depok Sebagai Wilayah Kajian.....	97
2.6.1	Gambaran Umum.....	97
2.6.2	Struktur & Perkembangan Ekonomi Kota Depok (2005-2007).....	99
2.6.3	Infrastruktur Sektor Transportasi dan Moda.....	99
2.6.4	Kebijakan & Penanganan Transportasi Kota Depok Tahun 2007-2021	102
2.6.5	Arahan Pengembangan Sistem Transportasi	104
2.6.6	Permasalahan Transportasi Kota Depok.....	106
2.7	Kerangka Berpikir dan Hipotesa Penelitian	109
2.7.1	Kerangka Berpikir.....	109
2.7.2	Pertanyaan Penelitian.....	111
2.7.3	Hipotesis Penelitian	111
BAB 3	METODE PENELITIAN.....	112
3.1	Pendahuluan	112
3.2	Pemilihan Strategi Penelitian	112
3.3	Proses Penelitian.....	114
3.3.1	Alur Penelitian Studi Kasus dan Survey.....	114
3.3.2	Variabel Penelitian.....	117
3.3.3	Instrumen Penelitian	132
3.3.4	Pengumpulan Data	137
3.4	Metode Analisis Data	139
3.4.1	Analisis Data Tahap 1	139
3.4.2	Analisis Data Tahap 2	140
3.4.3	Analisis Data Tahap 3	159
3.5	Kesimpulan.....	160
BAB 4	PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA	161
4.1	Pendahuluan	161
4.2	Pengumpulan Data.....	161
4.3	Analisis Data	192
4.3.1	Analisis Deskriptif	194
4.3.2	Uji Komparatif	214
4.3.3	Uji Validitas dan Reliabilitas	227
4.3.4	Uji Normalitas Data	232
4.3.5	<i>Analytical Hierarchy Process (AHP)</i>	235
4.3.6	Uji Korelasi Nonparametrik <i>Spearman Rank</i>	250
4.4	Validasi Hasil	254
4.5	Kesimpulan.....	256

BAB 5 TEMUAN DAN PEMBAHASAN	258
5.1 Pendahuluan	258
5.2 Temuan	258
5.2.1 Validasi dan Reduksi Variabel oleh Pakar.....	258
5.2.2 Analisa Deskriptif	259
5.2.3 Uji Komparatif	260
5.2.4 Analisa Peringkat (AHP)	261
5.2.5 Analisa Korelasi.....	263
5.3 Pembahasan Faktor Penghambat Dominan	264
5.4 Pembuktian Hipotesa.....	272
5.5 Kesimpulan.....	274
BAB 6 KESIMPULAN	275
6.1 Kesimpulan.....	275
6.2 Saran	276
DAFTAR REFERENSI	277
LAMPIRAN	284



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Klasifikasi Barang/Jasa Berdasarkan Sifat Konsumsinya	13
Tabel 2.2 Jumlah Penduduk Kota Depok 2001-2007	98
Tabel 2.3 Jumlah Penduduk Kota Depok 2008.....	99
Tabel 2.4 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan, Kondisi Jalan dan Kelas Jalan di Kota Depok	100
Tabel 2.5 Daftar Nama Stasiun di Kota Depok.....	101
Tabel 3.1 Strategi Penelitian untuk Berbagai Situasi.....	113
Tabel 3.2 Pemilihan Strategi Penelitian.....	113
Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian.....	120
Tabel 3.4 Contoh Format Verifikasi & Klarifikasi ke Pakar (Kuesioner Tahap 1).....	134
Tabel 3.5 Contoh Format Kuesioner kepada Responden (Kuesioner Tahap 2)...	134
Tabel 3.6 Contoh Format Validasi Hasil Temuan dan Tindakan Solusi oleh Pakar (Kuesioner Tahap 3).....	134
Tabel 3.7 Skala Pengukuran Variabel X.....	136
Tabel 3.8 Skala Pengukuran Variabel Y	136
Tabel 3.9 Pedoman untuk Penggunaan Teknik Statistik Nonparametris	142
Tabel 3.10 Tabel Tingkat Reliabilitas.....	148
Tabel 3.11 Skala Nilai Perbandingan Berpasangan	153
Tabel 3.12 Nilai Random Konsistensi Indeks (CRI)	158
Tabel 4.1 Profil Pakar untuk Validasi Variabel	162
Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar.....	164
Tabel 4.3 Penambahan Variabel oleh Pakar	177
Tabel 4.4 Variabel Hasil Verifikasi, Klarifikasi, dan Validasi oleh Pakar	180

Tabel 4.5 Profil Responden untuk Pengumpulan Data Tahap Kedua	186
Tabel 4.6 Tabulasi Hasil Kuesioner Pengumpulan Data Tahap Kedua.....	189
Tabel 4.7 Output Analisis Statistik Deskriptif Variabel X (Dampak/Pengaruh) .	197
Tabel 4.8 Output Statistik Rata-Rata Tingkat Pengaruh atau Dampak Variabel X secara Deskriptif.....	200
Tabel 4.9 Output Statistik Perkiraan Besar Rata-Rata Dampak/Pengaruh (Variabel X) pada Populasi secara Deskriptif.....	203
Tabel 4.10 Output Statistik Jenis Distribusi Data Variabel X dengan Rasio Skewness dan Rasio Kurtosis secara Deskriptif	207
Tabel 4.11 Output Analisis Statistik Deskriptif Variabel Y (Kinerja Pembangunan)	211
Tabel 4.12 Output Statistik Rata-Rata Variabel Terikat Y secara Deskriptif.....	213
Tabel 4.13 Output Statistik Perkiraan Besar Rata-Rata Kinerja Pembangunan Infrastruktur Transportasi (Variabel Y) pada Populasi secara Deskriptif.....	214
Tabel 4.14 Pengelompokkan Pendidikan Terakhir & Pengalaman Bekerja Responden	214
Tabel 4.15 Pengelompokkan Jabatan Responden	215
Tabel 4.16 Pengelompokkan Responden Berdasarkan Jabatan	216
Tabel 4.17 Output Uji Kruskal-Wallis untuk Kategori Tingkat Jabatan Responden.....	218
Tabel 4.18 Pengelompokkan Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir	220
Tabel 4.19 Output Uji Kruskal-Wallis untuk Kategori Tingkat Pendidikan Responden.....	222
Tabel 4.20 Pengelompokkan Responden Berdasarkan Lama Pengalaman Kerja.....	224
Tabel 4.21 Output Uji Kruskal-Wallis untuk Kategori Pengalaman Bekerja Responden.....	226
Tabel 4.22 <i>Item-Total Statistics</i>	228

Tabel 4.23 <i>Item-Total Statistics</i>	230
Tabel 4.24 <i>Reliability Statistics</i>	232
Tabel 4.25 Tabel Tingkat Reliabilitas.....	232
Tabel 4.26 Uji Normalitas <i>Kolmogorov-Smirnov</i> pada Semua Variabel X yang Telah Valid.....	233
Tabel 4.27 Skala AHP dan Definisinya	238
Tabel 4.28 Matriks Pembobotan	239
Tabel 4.29 Matriks Normalisasi.....	240
Tabel 4.30 Prioritas	240
Tabel 4.31 Bobot Elemen.....	241
Tabel 4.32 Nilai Random Konsistensi Indeks (CRI)	242
Tabel 4.33 Nilai Lokal Kriteria Dampak dari Para Responden	245
Tabel 4.34 Nilai Akhir Faktor.....	247
Tabel 4.35 Hasil Pengelompokkan Faktor Dominan.....	249
Tabel 4.36 Output Statistik Uji Korelasi Variabel X Terhadap Variabel Y	251
Tabel 4.37 Hasil Temuan Faktor Dominan.....	254
Tabel 4.38 Profil Pakar untuk Validasi Hasil Temuan	255
Tabel 4.39 Ringkasan Validasi Hasil Temuan (Pengumpulan Data Tahap 3)....	256
Tabel 5.1 Variabel Perbedaan Persepsi Berdasarkan Pendidikan.....	260
Tabel 5.2 Variabel Perbedaan Persepsi Berdasarkan Pengalaman	261
Tabel 5.3 Nilai Akhir Faktor.....	262
Tabel 5.4 Hasil Temuan Faktor Dominan.....	264
Tabel 6.1 Hasil Temuan Faktor Dominan.....	275

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Peran Sektor Transportasi pada Pembangunan Daya Saing Wilayah	21
Gambar 2.2 Skema Perjanjian Pola Kerjasama Pemerintah Swasta dengan Melibatkan Lembaga Keuangan	64
Gambar 2.3 Faktor Permasalahan Utama dalam Melakukan Bisnis di Indonesia	65
Gambar 2.4 Diagram Alur Kerangka Penelitian	110
Gambar 3.1 Kerangka Metode Penelitian	115
Gambar 3.2 Alur Proses Penelitian	117
Gambar 3.3 Macam Statistik untuk Analisis Data	141
Gambar 3.4 Hirarki Tiga Tingkat Metode AHP	151
Gambar 3.5 Hirarki Empat Tingkat Metode AHP	151
Gambar 3.6 Matriks $A_{n \times n}$	154
Gambar 3.7 Matriks $A_{n \times n}$ Lanjutan	155
Gambar 4.1 Macam Statistik untuk Analisis Data	193
Gambar 4.2 Grafik Nilai Mean, Median, dan Modus Seluruh Variabel Bebas X pada Analisis Deskriptif	209
Gambar 4.3 <i>Pie Chart</i> Statistik Deskriptif Variabel Y (Kinerja Pembangunan).212	
Gambar 4.4 Persentase Responden Berdasarkan Jabatan	217
Gambar 4.5 Persentase Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir ..221	
Gambar 4.6 Persentase Responden Berdasarkan Lama Pengalaman Kerja.....225	
Gambar 4.7 Hirarki untuk Mencari Peringkat Faktor	237
Gambar 4.8 Representasi Nilai Perbandingan Tingkat Kepentingan oleh T.L Saaty.....238	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1.....	284
Lampiran 2. Kuesioner Tahap 2.....	302
Lampiran 3. Kuesioner Tahap 3.....	321
Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17	330
Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17	348
Lampiran 6. Output Uji Validitas & Reliabilitas dengan Program SPSS v.17	363
Lampiran 7. Output Uji Normalitas Data dengan Program SPSS v.17	371
Lampiran 8. Output Uji Korelasi dengan Program SPSS v.17	374
Lampiran 9. Tabel-Tabel Statistik.....	377
Lampiran 10. Perpres No 13 tahun 2010	380
Lampiran 11. PP No. 54 Tahun 2005.....	396
Lampiran 12. Program Kerja Transportasi Kota Depok 2006-2021	419
Lampiran 13. Risalah Sidang Skripsi.....	424

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pembangunan infrastruktur merupakan bagian integral pembangunan nasional dan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Secara ekonomi makro ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi *marginal productivity of private capital*, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi (Kwik Kian Gie, 2002). Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilisasi makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja.

Hasil studi Bank Dunia (1994) menyatakan bahwa faktor utama yang menyebabkan pertumbuhan ekonomi dunia pada abad 20 telah menjadi relatif cepat dibanding beberapa abad sebelumnya adalah karena kemajuan teknologi dan pertumbuhan infrastruktur. Berdasarkan kajian empiris, dapat dibuktikan bahwa semakin maju atau semakin modern tingkat perekonomian suatu negara, maka semakin besar pula tingkat kebutuhan infrastruktur (Hidayatika, 2007).

Begitu banyak dan besarnya peran infrastruktur sehingga dalam sebuah studi yang dilakukan di Amerika Serikat (*Aschauer*, 1989 dan *Munnell*, 1990) menunjukkan bahwa tingkat pengembalian investasi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi, adalah sebesar 60% (Suyono Dikun, 2003). Bahkan studi dari World Bank (1994) disebutkan elastisitas PDB (Produk Domestik Bruto) terhadap infrastruktur di suatu negara adalah antara 0,07 sampai dengan 0,44. Hal ini berarti dengan kenaikan 1 (satu) persen saja ketersediaan infrastruktur akan menyebabkan pertumbuhan PDB sebesar 7% sampai dengan 44%, variasi angka yang cukup signifikan (Abdul Haris, 2005).

Keberhasilan pembangunan juga sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Sistem infrastruktur transportasi yang efisien dapat

menghemat biaya produksi secara signifikan. Sebagai contoh, menurut *UN ESCAP Report* (2006), India kehilangan sekitar 20% dari total hasil pertanian dan 40% dari buah-buahan dan sayuran dalam perjalanan dari pertanian ke konsumen sebagai akibat dari kelemahan layanan transportasi dan logistik (*Eid, 2008*).

Akan tetapi, premis ini tidak mudah berlaku di Indonesia, apalagi sejak negara kita terkena krisis ekonomi pada pertengahan tahun 1997 yang akhirnya melebar menjadi krisis multidimensi yang dampaknya masih bisa dirasakan sampai sekarang. Keterpurukan pembangunan infrastruktur di Indonesia, baik sebelum maupun setelah krisis ekonomi tahun 1997 bukan hanya disebabkan oleh faktor internal, seperti minimnya anggaran pemerintah di sektor pembangunan, namun juga berasal dari faktor-faktor eksternal. Seringkali kita mendengar kasus pembangunan infrastruktur yang terancam gagal karena terganjal oleh pembebasan tanah. Pada tahun 2005 pembangunan jalan tol JORR untuk ruas Hankam-Cikunir terancam terhenti akibat masalah pembebasan tanah yang tidak kunjung selesai (*Abdul Haris, 2005*). Dengan adanya alokasi waktu dan dana yang terbatas, maka banyak proyek pembangunan infrastruktur yang terbengkalai dan gagal akibat terhambat proses pembebasan tanah, bahkan untuk infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah dan ditujukan bagi kepentingan umum sekalipun.

Penurunan infrastruktur ini sangat mempengaruhi perkembangan suatu daerah karena infrastruktur berpengaruh terhadap produktifitas ekonomi suatu daerah. Hal ini disebabkan digunakannya infrastruktur dalam kegiatan produksi yang akan menciptakan *output* dan kesempatan kerja baik langsung maupun tidak langsung. Dan ketersediaan infrastruktur yang sesuai akan dapat meningkatkan produktifitas dan menurunkan biaya produksi. Daerah yang memiliki infrastruktur lengkap akan lebih cepat berkembang jika dibandingkan dengan daerah yang memiliki infrastruktur minim sehingga pertumbuhan ekonominya pun jauh lebih baik. Hingga saat ini masih banyak daerah yang masih belum terjangkau pelayanan infrastruktur dan untuk beberapa daerah masih memerlukan peningkatan layanan infrastruktur (*Amrullah, 2006*).

Laporan World Bank (1994), memperlihatkan bahwa ketika suatu negara terkena krisis ekonomi maka alokasi untuk infrastruktur merupakan hal pertama yang dikorbankan (*Iranto, 2006*). Di Indonesia, krisis telah menyebabkan

menurunnya kualitas layanan infrastruktur hampir di semua jenis infrastruktur. Pertumbuhan sektor infrastruktur mengalami penurunan yang signifikan. Pada tahun 1998 pertumbuhan sektor listrik, gas dan air bersih turun 3,1 persen, sektor infrastruktur lainnya seperti bangunan, transportasi, serta komunikasi bahkan mengalami pertumbuhan negatif, masing-masing 36,5 persen dan 15,1 persen (Dikun, 2003).

Dari *Global Competitiveness Report 2008-2009* oleh *World Economic Forum* memperlihatkan kinerja infrastruktur kita belum mampu mendukung daya saing yang lebih baik. Dalam *Global Competitiveness Report 2008-2009*, kondisi kualitas infrastruktur Indonesia rendah jika dibandingkan negara lain. Indonesia memiliki peringkat yang buruk dalam kategori “*quality of overall infrastructure*”, pada kategori ini Indonesia di peringkat 86 dari 134 negara, dengan *score* dibawah rata-rata.

Kwik Kian Gie (2002) menyampaikan bahwa pada tahun 2000 sepanjang 140.000 km jalan (atau 48 persen dari 291.500 km) dalam keadaan rusak ringan dan berat, termasuk jalur urat nadi perekonomian seperti jalur Pantura (Jawa) dan Lintas Timur Sumatera. Sepanjang 8.798 km jalan nasional dan jalan propinsi berada dalam kondisi rusak pada tahun 2000. Untuk jalan kabupaten kerusakan mencapai panjang 134.443 km. Biaya pemakai jalan (*social and economic user costs*) diperkirakan mencapai Rp 200 triliun, jauh melampaui kemampuan investasi pemerintah di sektor jalan. Sejak tahun 1993 jalan kabupaten tidak pernah berada dalam keadaan baik dan mantap, rata-rata separuhnya berada dalam kondisi rusak baik ringan maupun berat.

Kemitraan antara pemerintah daerah dengan swasta merupakan satu langkah yang bisa dilakukan dalam rangka menutupi keterbatasan yang dimiliki oleh pemerintah daerah dalam memberikan pelayanan publik dan pembangunan daerah. Keterbatasan pemerintah daerah tidak hanya dalam pengertian keterbatasan dana, tetapi juga keterbatasan jumlah tenaga, kemampuan/keahlian dan pengalaman. Maka untuk menutupi keterbatasan itu dan sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundangan yang berlaku maka pemerintah daerah bisa melibatkan peran sektor swasta.

Kemitraan Pemerintah Swasta (KPS) pasti akan menjadi tren dalam pengadaan infrastruktur. Pemerintah membutuhkan keahlian sektor swasta dalam pembangunan dan pemeliharaan, dan sektor swasta membutuhkan pilihan investasi baru karena jumlah dana yang tersedia di pasar modal meningkat (Eid 2007). Selain itu, teknologi baru dan keterbukaan beberapa pasar modal memungkinkan untuk mengalirnya modal ke negara-negara berkembang membuat proyek-proyek KPS menjadi pilihan yang berharga untuk menarik investasi (Eid 2007). Dengan adanya pola kerjasama tersebut maka diharapkan pembangunan proyek infrastruktur di daerah dapat meningkat dengan pesat sehingga permasalahan sumber pembiayaan dapat diatasi dengan lebih mudah.

Namun kenyataannya pelaksanaan KPS ini terganjal karena tidak adanya investor yang layak dan mampu mendanai proyek infrastruktur tersebut. Terhambatnya atau tidak maksimalnya program Kemitraan Pemerintah Swasta ini umumnya adalah karena belum dilengkapinya petunjuk pelaksanaannya di lapangan (Latif, 2009). Terdapat empat permasalahan utama KPS yaitu: (1) kurang matangnya persiapan proyek sehingga penawaran tidak dapat direspons dengan baik oleh pasar, (2) faktor pembebasan tanah yang berlarut-larut, (3) ketidakmampuan investor untuk menggalang pendanaan sehingga tidak tercapai *financial closure*, dan (4) risiko proyek yang dianggap terlalu tinggi untuk dipikul oleh swasta (Susantono, 2009, paragraf 15).

1.2. Perumusan Masalah

Dari latar belakang yang telah diuraikan diatas maka akan diangkat suatu rumusan masalah yang akan dijawab pada penelitian ini.

1.2.1. Deskripsi Permasalahan

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Pengembangan transportasi sangat penting artinya dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah. Transportasi juga memiliki fungsi strategis dalam merekat integritas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Jika dilihat dari aspek kepentingan publik,

sistem transportasi yang meliputi transportasi darat, laut, dan udara mengemban fungsi pelayanan publik dalam skala domestik maupun internasional.

Tidak hanya perannya dalam skala nasional, dalam skala regional peran pembangunan sektor transportasi sangat penting karena dapat meningkatkan daya saing di suatu daerah. Karena dengan peningkatan pada infrastruktur transportasi akan mampu meningkatkan keunggulan kompetitif suatu wilayah/daerah. Dengan transportasi yang baik dan memadai di suatu daerah, akan dapat menarik masuknya investor sehingga meningkatkan lapangan pekerjaan baru yang secara langsung meningkatkan pendapatan dan konsumsi masyarakat.

Dengan mulai diterapkannya otonomi daerah, membuat pihak pemerintah daerah serta masyarakatnya semakin mengerti akan kewenangan dan hak-haknya sebagai bagian dari aktor pembangunan. Hal ini membuat semakin terbukanya peluang untuk mengembangkan sektor-sektor infrastruktur yang diinisiasi oleh pemerintah daerah setempat, termasuk infrastruktur transportasi.

Namun sejalan dengan terjadinya krisis ekonomi, investasi pemerintah terhadap pembangunan infrastruktur juga mengalami penurunan yang cukup tajam. Hal ini menyebabkan penurunan kondisi jaringan jalan pada beberapa tahun belakangan ini sehingga pemerintah melakukan pemotongan terhadap beberapa *budget* untuk sarana transportasi dan memberhentikan beberapa pengembangan jaringan jalan serta pemotongan itu juga menyebabkan berkurangnya dana untuk perawatan dan pemeliharaan jaringan jalan yang sudah ada (Taufiq Amrullah, 2006). Disamping itu kondisi jalan yang tidak memadai itu juga disebabkan oleh kualitas pengerjaan yang belum optimal, pembebanan berlebih (*excessive overloading*) serta berbagai bencana alam yang terjadi (Taufiq Amrullah, 2006).

Tetapi krisis bukan faktor satu-satunya yang menghambat pembangunan infrastruktur fisik. Faktor lain adalah, kurangnya visi jangka panjang pemerintah pusat dan daerah, subsidi APBN yang salah sasaran, belum berkembangnya pasar dana jangka panjang, dan peraturan maupun struktur tarif yang menghambat partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur (Dicky Iranto, 2006).

Diperlukan komitmen untuk melakukan rehabilitasi terhadap infrastruktur di Indonesia. Rehabilitasi dan pembangunan kembali infrastruktur yang rusak,

serta peningkatan kapasitas dan fasilitas basis akan menyerap biaya yang sangat besar sehingga tidak dapat dipikul oleh pemerintah sendiri.

1.2.2. Signifikansi Permasalahan

“*The Global Competitiveness Report 2008–2009*” yang diterbitkan *World Economic Forum* menempatkan Indonesia di peringkat 55 dari 134 negara yang disurvei dalam kategori daya saing di pasar internasional (*Global Competitiveness Index*). Salah satu indikator penentuan peringkat daya saing oleh *World Economic Forum* adalah kualitas pelayanan infrastruktur. Untuk kualitas pelayanan infrastruktur ini, Indonesia berada di peringkat yang jauh lebih rendah, yaitu peringkat 86.

Sementara itu, kondisi infrastruktur transportasi Indonesia juga rendah dibandingkan negara lain. Dari *Global Competitiveness Report 2008-2009 World Economic Forum*, Indonesia memiliki peringkat yang buruk dalam kategori *quality of roads*, pada kategori ini Indonesia di peringkat 105 dari 134 negara, dengan *score* dibawah rata-rata.

Selain itu, berdasarkan data BPS tahun 2003 memperlihatkan infrastruktur jalan berada dalam keadaan kritis akibat kurangnya dana rehabilitasi, buruknya kualitas konstruksi, dan meningkatnya pelanggaran muatan (Iranto, 2006). Pada tahun 2003 sekitar 59,9 persen jaringan jalan dalam kondisi rusak ringan dan berat, termasuk sekitar 11.100 km jalan nasional dan 23.300 km jalan propinsi serta sekitar 185.800 km jalan kabupaten (Iranto, 2006). Kerusakan infrastruktur jalan semakin meningkat dibandingkan pada tahun 2001, yang besar kerusakannya sekitar 57 persen (Iranto, 2006).

Indikator diatas memperlihatkan kepada kita bahwa percepatan perbaikan kualitas infrastruktur, termasuk infrastruktur transportasi memang sangat mendesak. Tanpa percepatan perbaikan kualitas infrastruktur transportasi, percepatan pertumbuhan ekonomi nasional tidak bisa didorong lebih cepat, terlebih lagi dalam meningkatkan keunggulan kompetitif suatu wilayah/daerah, dan juga peningkatan daya saing kita di perekonomian global tidak bisa dipacu.

Besarnya kerusakan jalan nasional, propinsi, dan kabupaten/kota telah menyebabkan terjadinya kemacetan massif (*bottlenecks*) di berbagai ruas-ruas

jalan yang merupakan lintas ekonomi serta telah meningkatkan secara dramatis biaya sosial ekonomi yang diderita oleh pengguna jalan (Taufiq Amrullah, 2006). Apabila hal ini terus berlanjut dan tidak segera diatasi, diperkirakan dapat mengganggu kegiatan investasi di sektor ekonomi lainnya yang memerlukan jasa prasarana transportasi yang pada akhirnya dapat menghambat pertumbuhan ekonomi di daerah.

Dengan adanya keterbatasan kemampuan keuangan pemerintah daerah, dan dalam upaya untuk terus meningkatkan kualitas hidup rakyat, meningkatkan daya saing ekonomi, dan pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional sebagai wujud pelaksanaan otonomi daerah, oleh karena itu diperlukan langkah-langkah yang dapat mendorong keikutsertaan Badan Usaha Swasta dalam pembangunan dan atau pengelolaan potensi daerah melalui kerjasama yang efektif dan efisien antara pemerintah daerah dengan pihak swasta.

Memang pemerintah pusat telah membentuk Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KKPPI) yang diketuai menteri koordinator bidang perekonomian pada Mei 2005. Namun, implementasi percepatan infrastruktur terbukti masih belum optimal. Kerjasama tersebut memiliki hambatan dalam pelaksanaannya. Menurut KKPPI (2005), rendahnya penyediaan infrastruktur antara lain disebabkan oleh; (i) rendahnya kualitas pelayanan; (ii) cakupan yang terbatas; (iii) pelayanan tidak berkelanjutan; (iv) kurangnya keterbukaan dan *fairness* dalam kebijakan tarif; (v) kerancuan dan ketidakpastian kerangka peraturan; (vi) ketidakpastian pembebasan lahan, dan (vii) kemampuan pendanaan yang terbatas (Kuncoro, 2009, paragraf 18).

Kendala di tingkat daerah yang dihadapi dalam penerapan kemitraan ini tidak hanya seperti sedikitnya pelaku usaha swasta di daerah tetapi juga dipengaruhi oleh beberapa faktor lain seperti potensi di daerah yang bisa dimitrakan dan juga komitmen pemerintah daerah dalam melibatkan sektor swasta dalam pembangunan dan pelayanan publik (Latif, 2009). Dari penjelasan diatas, terlihat jelas bahwa sangat penting untuk terciptanya suatu tatanan kemasyarakatan dan iklim usaha yang kondusif yang mendukung pembangunan dan investasi pihak swasta di segala bidang termasuk infrastruktur transportasi.

Dari fenomena penurunan kualitas infrastruktur terutama infrastruktur transportasi di daerah ini, terutama dalam konteks kerjasama pemerintah dengan pihak swasta, apakah faktor utama yang menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah? Segala faktor yang dapat menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah perlu diidentifikasi, dianalisa, dan dikaji tindakan perbaikan apa yang perlu dilakukan terhadap faktor utama tersebut agar percepatan pembangunan infrastruktur tersebut dapat berjalan dengan semestinya.

1.2.3. Rumusan Permasalahan

Berdasarkan uraian mengenai deskripsi dan signifikansi masalah yang telah dijelaskan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah faktor dominan apa yang dapat menyebabkan terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah?

1.2.4. Batasan Penelitian

Batasan masalah yang ada pada penelitian ini adalah:

- a) Percepatan pembangunan infrastruktur yang dimaksud adalah untuk Daerah Tingkat II atau pada wilayah Kabupaten/Kota.
- b) Percepatan pembangunan infrastruktur yang dimaksud adalah untuk tahap pembangunan proyek pra-konstruksi, yang terdiri dari kondisi eksisting di daerah dan tahap perencanaan sebuah proyek infrastruktur di daerah.
- c) Percepatan pembangunan adalah untuk infrastruktur transportasi di daerah.
- d) Jenis infrastruktur transportasi yang dimaksud adalah untuk:
 - i. Jalan,
 - ii. Jembatan,
 - iii. Terminal, serta
 - iv. Angkutan transportasi darat kecuali kereta api (angkutan umum dan Bus).

- e) Persepsi jawaban untuk variabel X adalah persepsi dampak/pengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima (5) tahun terakhir.
- f) Kinerja pembangunan (variabel Y) adalah untuk kinerja pembangunan infrastruktur transportasi pada Pemerintahan yang sedang berjalan saat ini, yaitu Pemerintahan Nurmahmudi Ismail-Yuyun Wirasaputra periode 2005-2010.
- g) Penelitian dilakukan dari sisi Pemerintah Daerah dan pihak Swasta.

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengidentifikasi faktor apa saja yang dapat berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

1.4. Manfaat Penelitian

Secara umum, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai bahan masukan bagi kebijakan pembangunan pemerintah daerah dalam pembangunan infrastruktur Indonesia yang dalam kondisi *stagnan* dan rusak berat, dan dapat memberi masukan dalam percepatan pembangunan infrastruktur di daerah.

Secara khusus, manfaat dari penelitian ini adalah: (1) dapat menjadi sumber referensi dan informasi tambahan bagi penelitian lanjutan khususnya terkait masalah pembangunan infrastruktur di daerah (2) bagi diri pribadi penulis agar dapat berfikir secara ilmiah dan dapat memahami permasalahan pembangunan infrastruktur di daerah.

1.5. Keaslian Penelitian

Penelitian mengenai analisis faktor-faktor yang menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dalam kaitannya kerjasama antara pemerintah daerah dengan badan usaha swasta, sepanjang pengetahuan penulis belum pernah dilaksanakan.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pendahuluan

Dalam bab tinjauan pustaka ini akan dibahas mengenai pembangunan infrastruktur transportasi serta isu percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang telah lama digalakkan oleh pemerintah pusat maupun daerah, yaitu pada subbab 2.2. Namun isu pembangunan dan percepatan tersebut telah bersama kita ketahui banyak mengalami hambatan, oleh karena itu pada subbab 2.3 dan 2.4 akan dibahas tinjauan pustaka mengenai Kerjasama Pemerintah Swasta dan pinjaman daerah sebagai salah satu solusi yang efektif untuk dapat mengatasi hambatan-hambatan percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Kemudian pada subbab 2.5 akan dibahas permasalahan-permasalahan yang menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Selanjutnya pada subbab 2.6 akan dibahas tinjauan mengenai infrastruktur transportasi di Kota Depok sebagai objek studi penelitian. Terakhir adalah kerangka berpikir dan hipotesa penelitian pada subbab 2.7.

2.2 Pembangunan & Percepatan Infrastruktur Transportasi di Daerah

2.2.1 Arti dan Fungsi Transportasi

Transportasi diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Dalam hubungan ini terlihat tiga hal, yaitu ada muatan yang diangkut, tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya dan ada jalanan yang dapat dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri (Utomo, 2000).

Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal, dan nilai ini lebih besar dari pada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Nilai yang diberikan oleh transportasi adalah berupa nilai tempat, (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Kedua nilai ini diperoleh jika barang telah diangkut ke tempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat

dimanfaatkan tepat pada waktunya (Utomo, 2000).

2.2.2 Karakteristik Infrastruktur Transportasi

Transportasi mempunyai beberapa karakteristik sebagai berikut (Utomo, 2000):

- a) *Intangible*, manfaat transportasi dapat dirasakan namun tidak dapat dilihat;
- b) *Perishable*, jasa transportasi tidak dapat disimpan untuk dijual besok sehingga sekali digunakan jasa transportasi akan selesai;
- c) *Immediate*, kebutuhan jasa transportasi tidak ditangguhkan terlalu lama;
- d) *Kompleks*, penyediaan jasa transportasi melibatkan banyak orang/lembaga, sarana dan prasarana;
- e) *Amorphous*, bahwa kualitas pelayanan tidak dapat ditetapkan sesuai harapan seluruh pengguna jasa.

2.2.2.1 Karakteristik Infrastruktur Jalan

Infrastruktur jalan raya adalah infrastruktur yang dapat dikatakan unik, bila dibandingkan dengan infrastruktur ekonomi lainnya. Keunikan infrastruktur jalan raya dapat dilihat dari sisi permintaan dan penawarannya (Irwanto, 2005).

A. Permintaan Jalan Raya

Jalan raya adalah infrastruktur yang paling luas dan paling banyak penggunaannya, karena dibutuhkan pada berbagai tahap kemajuan ekonomi, oleh semua pihak, bernilai bisnis, ekonomis, dan strategis (Irwanto, 2005).

1) Dibutuhkan Pada Berbagai Tahap Kemajuan Ekonomi

Sejarah perkembangan peradaban manusia menunjukkan bahwa sebelum manusia mampu membangun infrastruktur telekomunikasi, komunikasi, dan keuangan, manusia telah terlebih dahulu membangun jalan. Bahkan jalan senantiasa tersedia pada berbagai tingkat kehidupan ekonomi. Pada perekonomian masyarakat yang masih dalam tahap yang sangat sederhana, jalan-jalan yang tersedia masih sangat sederhana. Sedangkan pada perekonomian masyarakat yang sudah sangat maju, jalan-jalan yang tersedia juga sangat baik dan memiliki jaringan yang kompleks dan terintegrasi (Irwanto, 2005).

2) Dibutuhkan Berbagai Pihak

Tidak semua kelompok masyarakat merasa membutuhkan jaringan telekomunikasi dan infrastruktur keuangan. Bahkan masih ada kelompok masyarakat yang mampu bertahan hidup dengan kondisi ketiadaan listrik dan kekurangan air bersih yang dihasilkan dengan teknologi modern. Tetapi tidak ada satupun kelompok masyarakat yang dapat hidup tanpa adanya infrastruktur jalan. Dapat dikatakan tidak ada satupun kelompok masyarakat yang tidak membutuhkan jalan, selama mereka masih melakukan kegiatan mobilisasi sumber daya (Irwanto, 2005).

3) Dibutuhkan Untuk Kepentingan Bisnis, Ekonomi, dan Strategis

Jalan terutama jalan raya dibutuhkan oleh sektor dunia usaha untuk memobilisasi faktor produksi dan/atau barang/jasa yang dihasilkan. Singkat kata dapat dikatakan bahwa barang/jasa yang mengandung unsur sifat barang publik, cenderung menimbulkan eksternalitas yang menguntungkan. Berdasarkan hal tersebut, dapat dipahami apabila pemerintah memberikan subsidi kepada barang/jasa yang bersifat publik, antara lain transportasi umum, pendidikan, dan kesehatan untuk masyarakat yang kurang mampu. Tetapi karena dalam penyediaan barang publik selalu terjadi gejala pembonceng gratisan (*free rider*), maka eksternalitas yang menguntungkan itu secara ekonomi dapat berkurang manfaatnya (Irwanto, 2005).

Dalam dunia nyata, tidak ada barang publik yang seratus persen bersifat publik. Maksudnya adalah tidak ada barang publik yang sifat konsumsinya benar-benar non rival dan non eksklusif. Yang paling sering terjadi adalah di dalam barang publik tercampur unsur privat dan publik. Musgrave (1985) mengklasifikasikan barang/jasa sebagaimana dalam Tabel 2.1 di bawah ini (Irwanto, 2005).

Tabel 2.1 Klasifikasi Barang/Jasa Berdasarkan Sifat Konsumsinya

	<i>Rival</i>	<i>Non Rival</i>
<i>Exclusive</i>	Barang Privat Murni (<i>Pure Private Goods</i>)	Barang Publik Kuasi (<i>Quasy Public Goods</i>)
<i>Non Exclusive</i>	Barang Publik Kuasi (<i>Quasy Public Goods</i>)	Barang Public Murni (<i>Pure Public Goods</i>)

Sumber: Irwanto (2005)

Dari Tabel 2.1 di atas dapat dipahami bahwa sebagian besar barang/jasa khususnya barang publik diproduksi dalam perekonomian sifatnya campuran (semu). Ada barang publik yang memiliki sifat non rival, tetapi eksklusif. Maksudnya dalam konsumsinya dapat terjadi secara bersamaan tetapi tidak saling merugikan. Namun untuk memanfaatkan barang/jasa tersebut dibutuhkan biaya atau pengorbanan. Misalnya transportasi umum yang disediakan pemerintah, dapat dinikmati secara bersamaan, tetapi untuk memanfaatkan penumpang harus membayar (Irwanto, 2005).

Ada juga barang publik yang sifatnya rival, dalam arti tidak dapat dikonsumsi secara bersamaan tanpa saling merugikan. Hanya saja untuk memanfaatkannya tidak perlu membayar atau melakukan pengorbanan. Misalnya jasa konsultasi pribadi siswa (bimbingan dan penyuluhan) yang disediakan pemerintah lewat sekolah-sekolah negeri, tidak bisa dilakukan secara bersamaan karena seringkali masalah yang dicoba ditangani sangat pribadi dan sensitif. Tetapi para siswa yang ingin berkonsultasi tidak dipungut bayaran (Irwanto, 2005).

Berdasarkan klasifikasi di atas, maka jalan raya mempunyai karakteristik khusus. Ada jalan raya yang sifatnya hampir-hampir 100% publik, misalnya jalan-jalan raya diperbatasan antar negara kebanyakan dibangun untuk kepentingan pertahanan keamanan. Ada juga jalan raya yang sifat konsumsinya non rival tetapi eksklusif seperti jalan tol. Ada jalan raya yang sifat konsumsinya rival tetapi non eksklusif seperti jembatan-jembatan kecil di pedesaan-pedesaan. Sifat-sifat jalan raya tersebut di atas dapat berubah-ubah sesuai dengan kemajuan ekonomi. Misalnya, jalan

Universitas Indonesia

raya yang tadinya diprioritaskan untuk tujuan militer, sekarang justru menjadi jalan ekonomi (Irwanto, 2005).

Sifat-sifat barang publik dan privat dari jalan raya, menyebabkan jalan raya bukan saja mempunyai nilai bisnis, tetapi juga ekonomis dan strategis. Mungkin saja penekanan sifat kebutuhan itu dari waktu ke waktu berubah, namun yang pasti nilai bisnis, ekonomi, dan strategis jalan raya tidak akan pernah surut. Itu sebabnya kebutuhan akan jalan raya merupakan kebutuhan yang termasuk paling besar dari antara semua infrastruktur ekonomi. Sifat-sifat barang publik dan privat dari jalan raya, menyebabkan jalan raya juga menyebabkan analisis penyediaan jalan raya harus sangat kontekstual dan berorientasi ke jangka panjang (Irwanto, 2005).

B. Penyediaan Jalan Raya

Keunikan penyediaan (penawaran) jalan raya dilihat dari sifat eksogenitas penyediaannya dan keterkaitan yang sangat erat dengan ketersediaan tanah (Irwanto, 2005).

1) Derajat Eksogenitas Penyediaan Jalan Raya

Penyediaan jalan raya cenderung bersifat eksogen karena biasanya ditentukan oleh pemerintah (Dalam hal ini dibedakan antara penyediaan jalan raya dengan produksi jalan raya. Penyediaan jalan raya adalah wewenang pemerintah sebagai penyedia barang publik (*public good provision*), sedangkan pembangunan atau produksi jalan raya dapat dilakukan oleh pihak swasta. Tetapi produksi jalan raya tidak dapat dilakukan tanpa otoritas pemerintah). Makin penting dan strategis jalan raya yang akan dibangun, makin besar derajat eksogenitasnya. Sifat eksogen penyediaan jalan raya ini menyebabkan penawaran jalan raya sangat inelastis. Banyak faktor penyebab eksogenitas penyediaan jalan raya. Beberapa diantaranya adalah (Irwanto, 2005):

- a) Sifat publik jalan raya itu sendiri yang menyebabkan munculnya *free rider* (pembonceng gratisan), sehingga investor swasta enggan melakukan penyediaan jalan raya dengan tujuan memperoleh laba.

- b) Investasi penyediaan jalan raya juga sangat mahal dan waktu yang dibutuhkan sangat lama. Akibatnya pertumbuhan jalan raya juga sangat lambat.
- c) Pembangunan jalan raya, khususnya jalan raya yang strategis, sangat sensitif terhadap isu-isu sosial politik, seperti penggusuran, konflik kelompok kaya-miskin, bahkan konflik rakyat-negara. Sehingga penyediaan jalan raya sangat berhati-hati dan menimbulkan kesan lamban.

2) Keterkaitan Penyediaan Jalan Raya dengan Ketersediaan Tanah

Dalam jangka panjang penawaran tanah lebih bersifat konstan. Akibatnya penyediaan tanah (penawaran tanah) adalah inelastis sempurna. Sifat penawaran tanah yang inelastis sempurna mempunyai beberapa konsekuensi dalam penyediaan jalan raya (Irwanto, 2005). Konsekuensi pertama adalah penyediaan jalan raya (kurva penawaran) dalam jangka panjang akan cenderung semakin inelastis. Luas jalan raya pada suatu waktu dapat ditambah tidak dengan menambah panjang dan lebarnya, melainkan menyusunnya secara bertingkat. Hal ini membutuhkan teknologi yang tinggi dan dana yang relatif sangat besar. Karena ekonomi terus berkembang, maka harga tanah dimasa mendatang akan semakin mahal. Akibatnya pembangunan jalan raya yang tanpa perencanaan akan menyebabkan biaya ekonominya akan sangat besar.

Dari uraian tentang permintaan dan penawaran jalan raya, dapat disimpulkan bahwa kelangkaan jalan raya dimasa mendatang akan terasa semakin besar. Persoalannya adalah bagaimana menangani masalah ini dengan kontekstual dan berorientasi ke masa yang sangat panjang.

2.2.3 Manfaat serta Peran Infrastruktur Transportasi dalam Pertumbuhan Ekonomi dan Daerah

2.2.3.1 Pentingnya Infrastruktur bagi Pembangunan

Pembangunan infrastruktur dianggap sebagai elemen kunci dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Kurangnya fasilitas infrastruktur adalah kelemahan utama yang menghambat pembangunan ekonomi. Mempertahankan

kualitas tinggi infrastruktur merupakan parameter penting untuk meningkatkan daya saing perdagangan dengan penyediaan yang lebih efisien untuk berpartisipasi dalam perdagangan internasional. Dalam *The World Economic Forum* (2006-2007) infrastruktur terdaftar sebagai salah satu dari sembilan elemen penting untuk produktivitas dan daya saing suatu negara.

Pembangunan infrastruktur tidak hanya berfungsi sebagai katalis bagi pertumbuhan ekonomi, tetapi juga membantu menyebarkan manfaat pertumbuhan ini ke daerah-daerah yang jauh dari pusat komersial. Disebutkan oleh *United Nations ESCAP* (2006), infrastruktur mempunyai peran penting dalam penanggulangan kemiskinan di negara-negara berkembang karena dua alasan. Pertama infrastruktur memainkan peran penting dalam meningkatkan kerja dan pendapatan bagi masyarakat miskin; kedua, ketersediaan infrastruktur menjamin pengiriman sejumlah kebutuhan pokok dan memperkuat pembagian manfaat pertumbuhan (Eid, 2008, p. 9). Pembangunan infrastruktur sangat penting bagi negara-negara berkembang untuk dapat ikut dalam peta ekonomi dunia. Sementara itu, negara-negara maju diwajibkan untuk menjaga infrastruktur yang sudah ada dan mengembangkan infrastruktur baru yang inovatif agar ekonomi mereka tetap kompetitif.

2.2.3.2 Berbagai Penelitian tentang Keterkaitan Infrastruktur dengan Pertumbuhan Ekonomi

Penelitian mengenai keterkaitan antara infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi telah banyak dilakukan. Salah satunya, penelitian yang dilakukan oleh Robert E. Looney dan David Winterford (1991) menunjukkan adanya hubungan yang sangat erat di Pakistan antara keberadaan infrastruktur regional dengan tingkat pembangunan sosial-ekonomi secara luas (Hidayatika, 2007, p. 21). Selain itu, penelitian ini juga menekankan pentingnya pembedaan jenis infrastruktur dalam transportasi untuk pembangunan *region*. Penelitian ini diakhiri dengan rekomendasi kebijakan mengenai tingkat dan kombinasi jenis investasi infrastruktur keras (*hard infrastructure*) yang dapat digunakan para pengambil kebijakan untuk mengurangi disparitas pendapatan antar daerah yang ada di Pakistan (Hidayatika, 2007).

Penelitian serupa mengenai infrastruktur juga telah dilakukan T. Ravi Kumar (2002) dengan studi kasus daerah tingkat II di India (Hidayatika, 2007, p. 22). Studinya meneliti tentang hubungan antara investasi publik dalam infrastruktur dan pendapatan regional dan untuk membuktikan hipotesis Hansen bahwa karakteristik dari hubungan infrastruktur dan pendapatan dipengaruhi secara bersama-sama oleh investasi itu sendiri dan tingkat pembangunan sosio-ekonomi dari tiap daerah. Kumar merekomendasikan penggunaan distribusi investasi publik sebagai instrument kebijakan untuk mengatasi disparitas regional serta menekankan perlunya tiap daerah memperoleh bentuk infrastruktur yang berbeda tergantung tingkat pembangunan sosio ekonomi (Hidayatika, 2007).

Hasil studi Bank Dunia (1994) menyatakan bahwa faktor utama yang menyebabkan pertumbuhan ekonomi dunia pada abad 20 telah menjadi relatif cepat dibanding beberapa abad sebelumnya adalah karena kemajuan teknologi dan pertumbuhan infrastruktur (Hidayatika, 2007, p. 22). Berdasarkan kajian empiris, dapat dibuktikan bahwa semakin maju atau semakin modern tingkat perekonomian suatu negara, maka semakin besar pula tingkat kebutuhan infrastruktur (Hidayatika, 2007).

Menurut World Bank (1994), infrastruktur dapat memberikan manfaat yang besar dalam pertumbuhan ekonomi, pengurangan kemiskinan dan keberlanjutan ekonomi, akan tetapi hanya ketika infrastruktur tersebut mampu memberikan pelayanan terhadap permintaan secara efektif dan efisien. Pelayanan merupakan tujuan dan langkah yang harus dilalui dalam pembangunan infrastruktur. Begitu banyak investasi yang telah dilakukan untuk penyediaan infrastruktur namun banyak negara berkembang tidak mampu meningkatkan pelayanan terhadap permintaan baik secara kuantitas maupun kualitas (Iranto, 2006).

Sementara itu, Glen Weisbrod dan Frederick Treys (1983) meneliti dampak penyediaan jalan tol (*highway*) memang dapat mempengaruhi produktivitas dan pertumbuhan output atau perekonomian melalui pengaruhnya pada tingkat individu (perusahaan lokal), lokal (negara bagian) maupun pada skala nasional (Hidayatika, 2007, p. 22). Yaitu dampak dari penyediaan jalan tol adalah:

- Menurunnya biaya perjalanan (*travel costs*)
- Menurunnya biaya logistic (*logistic costs*)
- Meningkatnya skala produksi dan daya jangkau aktivitas perekonomian (*greater operating scale accessibility economies*).

Dari penelitian tersebut ditemukan pula bahwa pembangunan jalan tol juga akan mempengaruhi pola struktur aliran tenaga kerja antar daerah dan daya saing perekonomian, baik tingkat lokal, nasional maupun global (Hidayatika, 2007).

Mengacu pada pembahasan diatas, dapat disimpulkan bahwa peranan infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi cukup penting. Telah banyak institusi dan ekonom yang meneliti dan berusaha mendefinisikan infrastruktur dalam kaitannya dengan pembangunan. Keadaan infrastruktur yang baik akan mendukung kegiatan investasi dan pertumbuhan ekonomi suatu negara.

2.2.3.3 Manfaat Infrastruktur Transportasi

Fasilitas transportasi adalah komponen utama infrastruktur. Menurut *UN ESCAP Report* (2006), fasilitas infrastruktur transportasi mendapat perhatian lebih karena disadari perannya dalam meningkatkan daya saing suatu negara dalam globalisasi (Eid, 2008, p. 10). Sistem infrastruktur transportasi yang efisien dapat menghemat biaya produksi secara signifikan. Sebagai contoh, menurut *UN ESCAP Report* (2006), India kehilangan sekitar 20% dari total hasil pertanian dan 40% dari buah-buahan dan sayuran dalam perjalanan dari pertanian ke konsumen sebagai akibat dari kelemahan layanan transportasi dan logistik (Eid, 2008, p. 10). Manfaat infrastruktur transportasi menurut Sukarto (2006) meliputi manfaat sosial, ekonomi, politik, dan fisik.

a) Manfaat Sosial

Dalam kehidupan sosial/bermasyarakat ada bentuk-bentuk hubungan yang bersifat resmi, seperti hubungan antara lembaga pemerintah dengan swasta, maupun hubungan yang bersifat tidak resmi, seperti hubungan keluarga, sahabat, dan sebagainya. Untuk kepentingan hubungan sosial ini, transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai fasilitas dan kemudahan, seperti (Sukarto, 2006):

- Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok
- Pertukaran dan penyampaian informasi
- Perjalanan pribadi maupun sosial
- Mempersingkat waktu tempuh antara rumah dan tempat bekerja
- Mendukung perluasan kota atau penyebaran penduduk menjadi kelompok-kelompok yang lebih kecil.

b) Manfaat Ekonomi

Tujuan dari kegiatan ekonomi adalah memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang berhubungan dengan peningkatan kebutuhan manusia melalui cara mengubah letak geografi orang maupun barang. Dengan transportasi, bahan baku dibawa ke tempat produksi, dan dengan transportasi pula hasil produksi dibawa ke pasar. Para konsumen datang ke pasar atau tempat-tempat pelayanan yang lain (rumah sakit, pusat rekreasi, dan seterusnya) dengan menggunakan transportasi. Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi (Utomo, 2000). Fasilitas transportasi harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan. Jalan harus dibangun mendahului pembangunan proyek pertambangan batu bara atau proyek perkebunan kelapa sawit. Perluasan dermaga di pelabuhan didahulukan daripada perkembangan pabrik pupuk yang akan dibangun, guna melancarkan pengiriman peralatan pabrik dan bahan baku serta penyaluran hasil produksi ke pasar setelah pabrik beroperasi. Jika kegiatan-kegiatan ekonomi telah berjalan, jasa transportasi perlu terus tersedia untuk menunjang kegiatan-kegiatan tersebut. Demikian vitalnya peranan transportasi tersebut menunjang pembangunan dan melayani perkembangan ekonomi.

c) Manfaat Politik

Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi memegang peranan penting, antara lain dari segi politik. Beberapa manfaat politik dari transportasi, adalah (Sukarto, 2006):

- Transportasi menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.

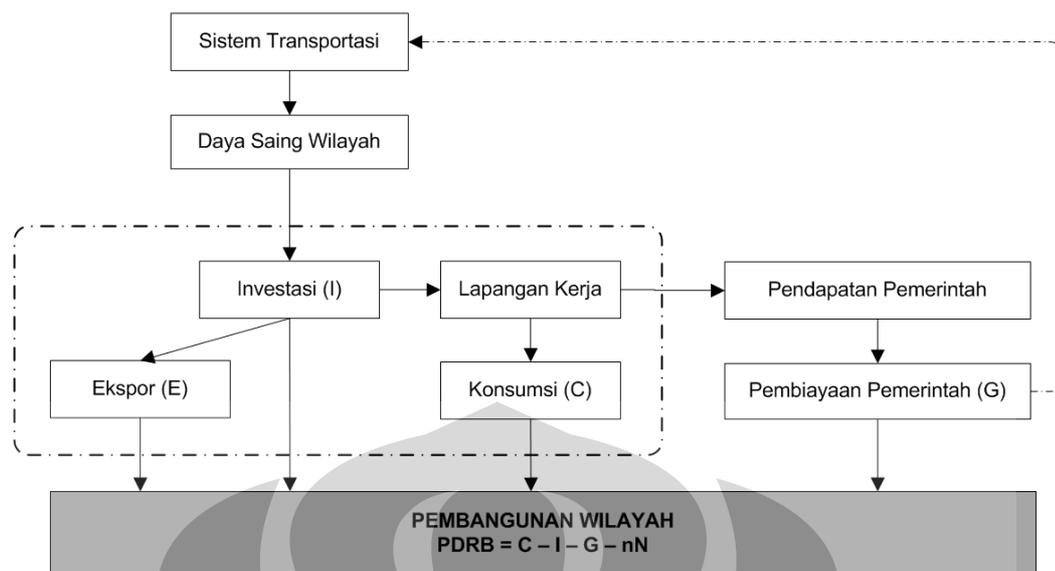
- Transportasi mengakibatkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas secara lebih merata pada setiap bagian wilayah negara.
- Keamanan negara sangat tergantung pada transportasi yang efisien untuk memudahkan mobilisasi kemampuan dan ketahanan nasional, serta memungkinkan perpindahan pasukan selama masa perang atau untuk menjaga keamanan dalam negeri.
- Sistem transportasi yang efisien memungkinkan perpindahan penduduk dari daerah bencana.

d) Manfaat Fisik

Transportasi mendukung perkembangan kota dan wilayah sebagai sarana penghubung. Rencana tata guna lahan kota harus didukung secara langsung oleh rencana pola jaringan jalan yang merupakan rincian tata guna lahan yang direncanakan. Pola jaringan jalan yang baik akan mempengaruhi perkembangan kota yang direncanakan sesuai dengan rencana tata guna lahan (Sukarto, 2006). Ini berarti transportasi mendukung penuh perkembangan fisik suatu kota atau wilayah.

2.2.3.4 Keterkaitan Infrastruktur Transportasi dalam Pengembangan Wilayah

Pengembangan infrastruktur suatu wilayah berperan utama pada pembangunan perekonomian dan yang terpenting juga adalah untuk pembangunan daya saing wilayah tersebut. Peran pembangunan sektor transportasi terhadap peningkatan daya saing di suatu daerah dapat dilihat pada skema berikut:



Gambar 2.1 Peran Sektor Transportasi pada Pembangunan Daya Saing Wilayah
Sumber : Wanti (2005)

Peningkatan pada sistem transportasi akan mampu meningkatkan keunggulan kompetitif suatu wilayah/daerah, karena barang dan orang akan terangkut dengan aman, cepat, murah, dan tepat. Selain itu, sistem transportasi yang efisien dapat menurunkan biaya komoditi di pasar internasional sehingga bisa meningkatkan daya saing produk ekspor. Transportasi yang baik dan memadai juga akan dapat menarik masuknya investor, sehingga meningkatkan lapangan pekerjaan baru yang secara langsung meningkatkan pendapatan dan konsumsi masyarakat. Secara signifikan kesemua diatas akan dapat meningkatkan PDB dan juga dampak *multiplier* pada sektor *non ekspor*.

Daya dukung yang tinggi dari sistem transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah, merupakan kebijakan yang makin penting untuk diterapkan. Beberapa aspek mewarnai pendekatan regional dalam pembangunan transportasi, yaitu sebagai berikut (Utomo, 2000):

- a) Adalah untuk menjawab tantangan peran transportasi sebagai instrumen utama dalam pengembangan wilayah, pertumbuhan ekonomi daerah, dan dalam pemerataan hasil-hasil pembangunan.
- b) Meningkatkan upaya pemberdayaan daerah dalam perencanaan dan pelaksanaan pembangunan transportasi di daerahnya.
- c) Meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan otonomi daerah dalam

penerimaan dan pembiayaan pembangunan sektor transportasi, serta tanggung jawab administrasi dan manajemen yang mengiringinya.

Untuk mendukung otonomi penuh tersebut, kebijakan pembangunan transportasi harus didasarkan pada pendekatan regional, yaitu pembangunan sektor yang mengacu sepenuhnya kepada pengembangan wilayah dan pertumbuhan ekonominya. Pembangunan transportasi berbasis regional ini (*Regional Based Transport Development Programs*) serasi dengan tata ruang wilayah dan kelestarian lingkungan, serta mendukung sektor-sektor unggulan di wilayah tersebut (Utomo, 2000).

Dengan mengacu kepada perencanaan makro strategis baik nasional maupun sektoral, daerah otonom perlu mengembangkan sistem transportasi daerahnya masing-masing. Karena sifatnya yang berupa kesatuan jaringan pelayanan, mungkin sulit dikembangkan sistem transportasi kabupaten sebagai pendukung ekonomi daerah otonom. Oleh karena itu beberapa daerah otonom atau kabupaten yang berdekatan dan kohesif secara ekonomi dapat mengembangkan sendiri sistem jaringan transportasinya. Pelabuhan laut dan bandar udara tidak harus ada di setiap daerah otonom, walaupun masing-masing daerah mempunyai wewenang penuh untuk membangunnya. Untuk itu diperlukan keterpaduan ekonomi yang integral dari jaringan transportasi kabupaten, perkotaan dan pedesaan. Selain mengacu pada perencanaan strategis makro sistem transportasi propinsi hendaknya mengacu pada analisis propinsi untuk mempertautkannya secara lebih erat dengan ekonomi wilayah (Utomo, 2000).

2.2.3.5 Infrastruktur Jalan

Jalan berperan penting dalam merangsang maupun mengantisipasi pertumbuhan ekonomi yang terjadi. Karena itu setiap negara melakukan investasi yang besar untuk meningkatkan kuantitas dan kualitas jalan. Fay (1999) menyatakan, kurang lebih 0,8% pendapatan domestik kotor negara berkembang dikeluarkan untuk pembangunan, pengembangan jalur, dan rehabilitasi jalan (Setiadi, 2006, p. 25).

Infrastruktur jalan memiliki peran sebagai pendukung ekonomi dan sosial budaya masyarakat karena mobilisasi ekonomi nasional kita saat ini masih sangat

bertumpu pada jaringan jalan. Muatan barang sebagian besar masih diangkut melalui jalan darat dibandingkan dengan penggunaan moda lain (Amrullah, 2006). Oleh karena itu kondisi dan kualitas jalan raya khususnya di jalur-jalur ekonomi harus dipertahankan tetap berada dalam kondisi yang baik. Perurunan tingkat pelayanan dan kapasitas jalan sangat mempengaruhi kelancaran pergerakan ekonomi dan menyebabkan biaya sosial yang tinggi terhadap pemakai jalan.

Pada masyarakat agraris, jalan digunakan untuk memasarkan hasil pertanian. Ajay Chibber menunjukkan variabel non harga, termasuk fasilitas transportasi dan komunikasi, memberikan dampak signifikan terhadap produk-produk pertanian di Amerika Latin (Setiadi, 2006, p. 25). Binswanger menyatakan kekurangan prasarana jalan menjadi hambatan signifikan terhadap penawaran pertanian (Setiadi, 2006, p. 25). *The World Bank* menyatakan insentif bagi petani (harga dan input) menjadi sia-sia jika terdapat halangan fisik dan biaya ekonomi yang tinggi untuk transportasi barang (Setiadi, 2006, p. 25).

Sistem jalan yang baik memberikan keunggulan bagi sebuah negara untuk bersaing secara kompetitif dalam memasarkan hasil produknya, mengembangkan industri, mendistribusikan populasi serta meningkatkan pendapatan. Sebaliknya, prasarana jalan yang minim dan buruk kondisinya menjadi hambatan dalam mengembangkan perekonomian. Keterbatasan jaringan jalan dapat menghambat pertumbuhan suatu wilayah sehingga aktivitas perekonomian dapat terganggu. Yang akhirnya menyebabkan bertambahnya harga suatu barang. Daerah dengan standar kehidupan yang rendah umumnya mempunyai keterbatasan dalam hal akses ke daerah lain, ke fasilitas-fasilitas sosial, pendidikan, kesehatan, dan administrasi. Jadi ketersediaan prasarana jalan harus mampu melayani tuntutan pembangunan seiring dengan semakin membesarnya kota, peningkatan jumlah penduduk, berkembangnya industri dan perdagangan.

Pembangunan prasarana jalan turut berperan dalam merangsang tumbuhnya wilayah-wilayah baru yang akhirnya akan menimbulkan bangkitan perjalanan (*trip generation*) baru yang akan meningkatkan volume lalu lintas yang terjadi (Setiadi, 2006). Tumbuhnya kota-kota baru dalam mengantisipasi kebutuhan masyarakat akan perumahan dan lingkungan yang memadai tentunya

membutuhkan akses baru guna memberikan pelayanan terhadap wilayah tersebut. Peningkatan transportasi tidak hanya mempengaruhi orang atau bisnis yang berhubungan langsung dengan fasilitas transportasi namun juga pada konsumen barang dan jasa baik berupa pengurangan harga serta peningkatan upah bagi para pekerja (Setiadi, 2006). Terdapat hubungan yang konsisten dan signifikan antara pendapatan dengan panjang jalan. Queiroz (1992) menyatakan, negara berpenghasilan lebih dari US\$ 6000/kapita mempunyai rasio panjang jalan ± 10110 km/1 juta penduduk, negara berpenghasilan US\$ 545 – US\$ 6000/kapita mempunyai rasio panjang jalan ± 1660 km/1 juta penduduk dan negara berpenghasilan kurang dari US\$ 545/kapita mempunyai rasio panjang jalan ± 170 km/1 juta penduduk (Setiadi, 2006, p. 27). Jadi rasio panjang jalan di negara berpenghasilan tinggi 59 kali negara berpenghasilan rendah (Setiadi, 2006).

❖ **Infrastruktur Jalan Raya dan Perekonomian Kota**

Faktor utama penyebab majunya perekonomian kota dibanding perekonomian desa adalah infrastruktur ekonomi di perkotaan jauh lebih lengkap dan berkualitas dibanding di pedesaan (Irwanto, 2005). Bahkan pada tahap awal perkembangan ekonomi, sebelum ditemukannya listrik dan telepon, keunggulan sebuah kota terletak pada ketersediaan jalan rayanya. Pada era modern ini, pola yang sama juga terjadi dalam perekonomian kota. Keunggulan perekonomian kota dan perekonomian pedesaan, terutama disebabkan dari keunggulan dalam hal infrastruktur jalan raya. Misalnya jalan raya yang tersedia di wilayah perkotaan jauh lebih luas karena lebih panjang dan lebar dibanding di pedesaan. Selain kuantitasnya yang lebih banyak, kualitas jalan raya di perkotaan lebih baik dibanding dengan di pedesaan. Keunggulan dalam hal infrastruktur jalan raya pada awalnya menghasilkan skala ekonomis bagi perekonomian kota. Hal ini mendorong peningkatan produktivitas yang menurunkan biaya produksi rata-rata. Itu sebabnya mengapa harga barang-barang industri dan jasa-jasa di perkotaan lebih murah dibanding dengan pedesaan (Irwanto, 2005).

Dalam kondisi normal, dimana tidak terjadi gangguan eksternal, perekonomian kota cenderung lebih stabil dibanding pedesaan. Hal ini

dibuktikan dengan stabilnya pertumbuhan perekonomian wilayah perkotaan dibanding dengan perekonomian pedesaan (Irwanto, 2005). Tetapi masalah yang selalu dihadapi perkotaan adalah kecepatan pertumbuhan kebutuhan jalan raya jauh lebih tinggi dibanding pertumbuhan penawarannya (Irwanto, 2005). Penyebabnya adalah perkembangan aktifitas perekonomian sangat cepat dan cenderung semakin cepat. Sedangkan di sisi penawaran, lahan kota yang tersedia relatif sangat kecil dibanding dengan ketersediaan lahan secara nasional. Hal ini menyebabkan di sisi penawaran, jumlah lahan yang tersedia untuk jalan, relatif tidak dapat ditambah. Selain itu harga tanah akan semakin mahal seiring dengan meningkatnya produktivitas tanah. Akibatnya disisi permintaan terjadi percepatan pertumbuhan, sebaliknya di sisi penawaran terjadi perlambatan pertumbuhan.

Bertambahnya kelangkaan jalan raya menyebabkan harga penggunaan dari jalan raya semakin tinggi. Karena jalan raya termasuk barang publik, maka permintaan jalan raya merupakan penjumlahan total dari manfaat marjinal (*marginal benefit*) pihak-pihak yang menggunakannya (Irwanto, 2005). Makin banyak pihak-pihak yang memanfaatkan jalan raya, makin tinggi pula manfaat marjinal yang dirasakan. Dengan demikian permintaan jalan raya dikatakan semakin besar. Makin mahalnya harga jalan raya dapat ditafsirkan sebagai makin tingginya biaya ekonomi dari kelangkaan jalan raya. Biaya ekonomi tersebut misalnya muncul dari akibat kemacetan yang menyebabkan terganggunya kelancaran mobilisasi faktor produksi dan/atau barang maupun jasa.

Bila pertumbuhan ekonomi perkotaan tidak diimbangi kemajuan daerah sekitarnya, maka dimasa mendatang akan terjadi aglomerasi yang timpang, urbanisasi yang tinggi, dan pemusatan kegiatan ekonomi. Dampaknya terjadi percepatan pertumbuhan permintaan jalan raya. Di sisi lain, semakin terbatasnya jumlah lahan, apalagi penggunaannya tidak disertai dengan tata ruang yang baik, maka terjadi perlambatan pertumbuhan penawaran jalan raya. Bisa saja sampai suatu tingkat tertentu, jalan raya tidak mungkin ditambah lagi, sehingga pertumbuhan permintaan jalan raya akan menaikkan harga penggunaan jalan raya dengan cepat. Hal ini akan

menyebabkan perekonomian kota akan mengalami beberapa kerugian (Irwanto, 2005). Yang pertama, perekonomian kota akan kehilangan jam kerja produksi yang optimal. Yang kedua kualitas jam kerja akan mengalami penurunan. Akibat lebih lanjut adalah biaya ekonomi (biaya sosial) dari kegiatan produksi akan semakin besar. Dengan demikian tujuan dari pertumbuhan ekonomi untuk meningkatkan kesejahteraan manusia tidak tercapai. Oleh karena itu sangat diperlukan adanya percepatan pembangunan infrastruktur pada bidang transportasi.

2.2.4 Kendala dan Tantangan Pembangunan Infrastruktur Transportasi

Tantangan untuk sektor infrastruktur semakin meningkat karena beberapa alasan. Seperti pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kompetisi global mendesak pemerintah untuk mengembangkan infrastruktur, namun menuju langkah yang dibutuhkan adalah hampir mustahil. Pertumbuhan populasi, dikombinasikan dengan urbanisme yang meningkat dan pendapatan yang lebih tinggi, secara dramatis meningkatkan kebutuhan infrastruktur. Sementara itu, biaya pembangunan infrastruktur meningkat secara dramatis. Di sisi lain, pemerintah harus berurusan dengan penuaan dan memburuknya infrastruktur akibat perencanaan buruk pembangunan infrastruktur. Infrastruktur juga menghadapi ancaman, keamanan lebih dibutuhkan untuk meningkatkan keselamatan publik dan memberikan perlindungan terhadap serangan teroris. Persyaratan keamanan meningkat, dikombinasikan dengan masalah lingkungan, membuat pembangunan infrastruktur dituntut untuk lebih canggih (Wanti, 2005).

Sementara, desentralisasi kewenangan pemerintah pusat melalui Otonomi Daerah membawa implikasi meningkatnya tuntutan masyarakat akan pembangunan infrastruktur di setiap wilayah dan pola pembiayaannya. Di pihak lain ada keterbatasan kemampuan pemerintah, baik pusat maupun daerah, untuk membangun prasarana dan sarana transportasi guna mempercepat pembangunan daerah. Oleh karena itu, tantangan yang dihadapi adalah meningkatkan ketersediaan dan kualitas serta memperluas jangkauan pelayanan prasarana, dengan mengikutsertakan dunia usaha dalam hal ini pihak swasta (*Public Private Partnership*) yang belakangan menjadi tren dalam pembangunan infrastruktur di

negara berkembang (Permana, 2003).

Selain tantangan seperti disebutkan di atas, tantangan spesifik yang dihadapi dalam bidang jalan dan jembatan seperti yang disebutkan oleh Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Djoko Kirmanto pada acara Dialog Bersama Menteri Pekerjaan Umum “Pembangunan Infrastruktur di Indonesia” di Jakarta, 22 Agustus 2005, adalah sebagai berikut:

- a) Belum optimalnya kualitas pelayanan prasarana jalan, seperti masih banyaknya jalan rusak di jalur ekonomi, keterbatasan akses dari pusat-pusat produksi ke daerah pemasaran, outlet, maupun ke perkotaan, dan jalan lintas yang ada belum optimal mendukung pengembangan wilayah.
- b) Menurunnya kualitas pelayanan prasarana jalan yang ada di jalur-jalur ekonomi terutama di Lintas Timur Sumatera dan Pantura Jawa, yang disebabkan muatan dan dimensi berlebih, serta terbatasnya dana pemeliharaan. Hal tersebut mengakibatkan biaya operasi kendaraan dan biaya distribusi barang menjadi mahal dan tingkat kompetitifnya menurun.
- c) Setelah 25 tahun dioperasikan, kemitraan pemerintah dengan swasta baru menghasilkan jalan tol sepanjang 606 km (hingga 2004), 76% dikelola PT. Jasa Marga dan 24% oleh swasta. Hal ini antara lain dikarenakan permasalahan pembebasan tanah serta krisis ekonomi.
- d) Terbaurnya peran jalan nasional yang melewati perkotaan yang mengakibatkan terjadinya kemacetan lalu lintas yang berdampak pada tingginya biaya ekonomi.

2.2.5 Upaya yang Diperlukan untuk Peningkatan Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah

Dalam rangka mempercepat terwujudnya pemenuhan kebutuhan prasarana wilayah, dibalik semua keterbatasan yang dimiliki, perlu strategi yang merujuk pada kata kunci: audit infrastruktur, perkuatan kelembagaan, pengembangan sistem informasi, *good governance*, *review* dan integrasi sistem, tata ruang, ekonomi sosial, sistem transportasi dan pelayanan masyarakat, mekanisme dan pengalokasian dana, serta manajemen dan koordinasi (Permana, 2003).

Tidak hanya diperlukan peningkatan alokasi anggaran untuk pembangunan infrastruktur transportasi, namun juga penting diperlukan upaya perbaikan lainnya pada berbagai aspek transportasi seperti reformasi regulasi, perbaikan institusi, peningkatan kualitas sumber daya manusia, untuk meningkatkan keterlibatan swasta dalam pembangunan infrastruktur transportasi di daerah (Hidayatika, 2007).

Dengan mulai diterapkannya otonomi daerah, membuat pihak pemerintah daerah serta masyarakatnya semakin mengerti akan kewenangan dan hak-haknya sebagai bagian dari aktor pembangunan. Hal ini membuat semakin terbukanya peluang untuk mengembangkan sektor-sektor infrastruktur yang diinisiasi oleh pemerintah daerah setempat, termasuk infrastruktur transportasi.

Karena keberadaan jaringan infrastruktur transportasi sering dipandang sebagai pemicu perkembangan ekonomi di daerahnya (*infrastructure driven economic growth*) sehingga mengacu pada keadaan tersebut dimana tuntutan dalam implementasi otonomi daerah dan perkembangan demokratisasi saat ini mengharuskan adanya kepastian hukum, transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi publik atau dengan kata lain terciptanya *Good Public and Corporate Governance*. Sehingga akan tercipta suatu tatanan kemasyarakatan dan iklim usaha yang kondusif yang mendukung pembangunan dan investasi di segala bidang termasuk infrastruktur transportasi.

2.3 Tinjauan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)

2.3.1 Definisi dan Tujuan KPS

KPS merupakan istilah generik untuk suatu kerjasama yang terbentuk antara pemerintah dan swasta, biasanya bertujuan untuk mendayagunakan sumber daya dan keahlian sektor swasta untuk menyediakan aset dan pelayanan pemerintah. Istilah KPS meliputi berbagai struktur yang digunakan dalam pelaksanaan suatu proyek atau pelayanan yang dapat berupa kontrak manajemen jangka pendek dengan *capital expenditure* yang terbatas atau tidak ada sama sekali hingga kontrak konsesi yang meliputi perencanaan dan pembangunan aset modal tertentu dengan pengadaan berbagai pelayanan dan pendanaan seluruh

kegiatan konstruksi dan operasi hingga perusahaan bersama dan privatisasi parsial dengan pembagian kepemilikan antara pemerintah dan swasta (Ramdani, 2004). Tujuan utama penyelenggaraan KPS adalah untuk memperoleh nilai terbaik dari uang (*value for money/VFM*) dan pelayanan yang lebih baik yang setara dengan jumlah uang yang sama yang dikeluarkan pemerintah. Tujuan lain adalah untuk menyediakan infrastruktur dan pelayanan dengan berbagai kendala financial dan pemanfaatan sumber dana swasta melalui *off balance sheet structure*.

Beberapa manfaat penerapan proyek KPS, di antaranya adalah (Ramdani, 2004):

- Percepatan penyediaan infrastruktur,
- Pelaksanaan yang lebih cepat,
- Pengurangan total biaya siklus hidup,
- Alokasi resiko yang lebih baik,
- Insentif yang lebih baik,
- Perbaiki kualitas pelayanan,
- Menciptakan penambahan pendapatan, &
- Memperkuat manajemen sektor publik.

2.3.2 Latar Belakang Diadakan KPS

Kerjasama pemerintah dengan swasta diadakan dengan latar belakang yang bervariasi, tetapi intinya bahwa kerjasama ini tidak semata menggantungkan pendanaan dan resiko pada satu pihak (Pemerintah Pusat), melainkan membagi sumber pendanaan dan resiko pada pihak lain yang terlibat (*stakeholders*). Beberapa kecenderungan yang disampaikan oleh kajian Bank Dunia (1994) menunjukkan bahwa keterbatasan dana pemerintah dan lembaga/negara donor mengakibatkan tidak adanya konsep *free lunch* dalam penyediaan infrastruktur sehingga perlunya kesempatan untuk mendapatkan dana segar dari masyarakat melalui terbukanya peluang dan adanya peraturan yang kondusif melalui iklim usaha yang kompetitif dan mendorong pertumbuhan *capital market* (Ramdani, 2004). Selain hal tersebut alasan diadakannya kerjasama ini diantaranya adalah adanya suatu keyakinan bahwa pihak swasta dapat melakukan usaha lebih efisien dan konsisten, serta didukung oleh sumber daya yang memadai dan pemerintahan

yang stabil seperti yang terjadi di Inggris (Ramdani, 2004).

Sedangkan menurut Grimsey & Lewis (2000), keterlibatan swasta dalam sektor infrastruktur dikarenakan hal berikut ini:

- Keterbatasan pemerintah dalam membiayai pembangunan infrastruktur, hal ini disebabkan adanya keterbatasan teknologi, daya, dan dana di satu pihak, sedangkan di pihak lain kebutuhan akan infrastruktur semakin mendesak.
- Partisipasi pembangunan berdasarkan keinginan masyarakat (*community driven development*) melalui pembagian resiko, yang sebelumnya menjadi tanggung jawab pemerintah, digeser atau didistribusikan kepada pihak swasta.
- Motivasi profit dari pihak swasta akan mendorong organisasi yang dikelola menjadi lebih efisien, transparan, dan kompetitif.
- *Capacity Building*

Di Indonesia dengan terpuruknya sektor finansial dan riil akibat krisis ekonomi, pembangunan infrastruktur mengalami stagnasi dan jika tidak tertangani akan mengakibatkan menurunnya tingkat pelayanan infrastruktur (*infrastruktur decay*). Hal ini akan mengakibatkan tingkat *competitive advantage* dalam menghadapi era persaingan global (Ramdani, 2004), dilain pihak Indonesia juga mengalami pergeseran paradigma yang cukup substansial. Desentralisasi dan otonomi daerah akibat diberlakukannya UU No.22/1999 dan UU No.25/1999 telah menyebabkan reposisi peran pemerintah pusat dan daerah. Perubahan paradigma pembangunan dari sentralistik sektoral menjadi desentralistik dan regional mengakibatkan implikasi yang cukup luas pada institusi, manajemen, pengaturan dan sumber daya manusianya (Ramdani, 2004). Dengan makin terbatasnya kondisi dan kemampuan pemerintah untuk mendanai pembangunan infrastruktur inilah, maka peran swasta perlu semakin ditingkatkan.

2.3.3 Pihak-Pihak yang Terlibat Kerjasama

Pihak pihak yang terlibat dalam kerjasama ini selain disebut sebagai *stakeholders*, juga disebut dengan pihak-pihak yang berkepentingan karena dalam kerjasama ini, masing-masing pihak mempunyai kepentingan sesuai dengan misinya terlibat dalam kerjasama ini. Adapun pihak-pihak yang terlibat dalam

kerangka kerjasama pemerintah dan swasta dalam pengembangan rencana proyek MPDT ini adalah (Ramdani, 2004):

- Pemerintah, dalam hal ini adalah pemerintah pusat sebagai pihak yang memiliki hak konsesi dari proyek ini, Kementerian Pekerjaan Umum.
- Perusahaan pemerintah (BUMN)
- Pihak Perbankan atau Lembaga Keuangan,
- Pemerintah daerah
- Industri nasional lainnya baik sebagai pengguna maupun pemasok.
- Pihak Asuransi.
- Perusahaan pengembang.
- Masyarakat, sebagai konsumen maupun pengamat (NGO) dan akademisi.

2.3.4 Bentuk-Bentuk Umum Pola Kerjasama

Salah satu sebab mengapa begitu banyaknya variasi dari model-model atau bentuk-bentuk pola kerjasama adalah karena pesatnya perkembangan suatu jenis pembiayaan "gaya baru" yang disebut dengan "*Project Financing*" untuk proyek-proyek raksasa, yang akhirnya membawa konsekuensi langsung terhadap perkembangan sektor hukum di bidang yang bersangkutan, termasuk berkembangnya model-model atau bentuk-bentuk pola kerjasama ini (Rachmanuwati, 2003).

Dewasa ini, ada satu tren baru dimana pembicaraan mengenai kontrak, tidak lagi hanya persoalan negosiasi antara pihak *owner* dengan pihak *bouwheer* belaka, melainkan melibatkan juga secara intens pihak-pihak lain, terutama pihak penyandang dana (bank-bank atau sindikasinya) dan juga pihak lainnya seperti asuransi, ahli manajemen, ahli pajak, dan sebagainya (Rachmanuwati, 2003). Adapun jenis dan bentuk-bentuk pola kerjasama yang sering digunakan dalam proyek infrastruktur diantaranya adalah BOT, BOO, BOOT, BOwT, BT, BTO, BLT, dan JO (Rachmanuwati, 2003).

a) Tipe *Build Operate Transfer* (BOT)

Disebutkan oleh Munir (1998), yang dimaksud dengan kontrak BOT adalah kontrak dimana pihak kontraktor menyerahkan bangunan yang sudah dibangunnya itu setelah masa transfer, sementara sebelum proyek tersebut

diserahkan, ada masa tenggang waktu bagi pihak kontraktor (misalnya 20 tahun) yang disebut dengan 'masa konsesi' untuk mengoperasikan proyek dan memungut hasil/*revenue* sebagai imbalan dari jasa membangun proyek yang bersangkutan (Rachmanuwati, 2003, p. 14). Menurut Munir (1998), proyek yang cocok untuk diberikan sistem BOT adalah proyek-proyek yang menghasilkan *revenue* yang cepat, dan semakin cepat penerimaan *revenue*, semakin cepat pula masa operasi oleh pihak kontraktor dalam sistem BOT tersebut, sebelum diserahkan proyek yang bersangkutan kepada pihak *bouwheer* (Rachmanuwati, 2003, p. 14).

Menurut Mustafa (1999), BOT merupakan salah satu pendekatan dari *Project Financing* dan karakteristik dari proyek-proyek BOT adalah sangat cocok untuk proyek-proyek pengembangan infrastruktur (Rachmanuwati, 2003, p. 14). Di negara-negara berkembang, pertumbuhan ekonomi mempunyai hubungan dengan perkembangan infrastruktur ini, biaya konstruksi sangatlah besar, sehingga proyek-proyek dengan kontrak BOT lebih diminati oleh pemerintah (Rachmanuwati, 2003).

Pada umumnya, proyek-proyek yang dilaksanakan dengan skema BOT merupakan proyek yang sangat besar sehingga dibutuhkan perusahaan pengembangan seperti perusahaan konstruksi yang kuat dan perusahaan yang ahli dalam pengoperasian, serta para investor. Dengan melihat kondisi seperti ini, sangatlah tidak mungkin bila proyek direalisasikan dengan skema kontrak yang biasa. Tipikal dari komponen-komponen proyek dengan skema BOT dapat dibagi sebagai berikut (Rachmanuwati, 2003):

- Paket konstruksi yang mempunyai komponen-komponen yang berhubungan dengan seluruh aktivitas pada masa konstruksi, antara lain adalah studi kelayakan, penyelidikan lapangan, perencanaan dan supervisi, pembebasan tanah, *procurement*, konstruksi, instalasi mekanikal dan elektrik, serah terima.
- Paket pengoperasian yang mempunyai komponen-komponen yang berhubungan dengan aktivitas operasi antara lain adalah pengoperasian, perawatan peralatan, pelatihan operator, pengadaan bahan-bahan mentah.
- Paket *finance* yang mempunyai komponen-komponen yang berhubungan

dengan pendanaan untuk aktivitas konstruksi dan aktivitas operasi, antara lain adalah *loan*, bunga pinjaman, segala macam *fee*, berbagai macam mata uang, dividen.

- Paket *revenue*, yang mempunyai komponen-komponen yang berhubungan dengan *revenue* selama masa konsesi antara lain adalah data permintaan produk/kontrak pembelian, tingkat harga produk, aliran pendapatan selama masa konsesi.

Menurut Levy (1997) kelebihan konsep kerjasama BOT antara lain (Putro, 2004, p. 34):

- Pemerintah tidak perlu menaikan pajak untuk pembiayaan proyek karena dibiayai dari sumber dana pihak swasta.
- Efisiensi staff pemerintahan, sehingga bisa dialokasikan ke sektor-sektor yang perlu perhatian khusus.
- Motivasi untuk mendapat keuntungan merupakan daya tarik utama sektor swasta sehingga umumnya akan mengimplementasikan proyek dengan kondisi yang lebih cepat dan efisien.
- Konsorsium swasta secara tepat guna akan berusaha melakukan pendekatan biaya yang lebih efektif dalam hal desain, pendanaan konstruksi, sehingga dapat mereduksi biaya total proyek.
- Konsorsium akan mengoperasikan dan memelihara proyek tersebut dalam suatu perjanjian konsesi yang cukup lama sehingga berusaha menggunakan teknologi mutakhir dengan sasaran optimal dan mendapatkan biaya pemeliharaan yang efisien.
- Dengan dibangunnya proyek infrastruktur yang lebih baik dan lebih banyak memberikan dampak peningkatan kualitas kehidupan dan kegiatan ekonomi.
- Sektor swasta lebih siap dalam menghadapi resiko dengan bekal sistem pengelolaan resiko yang cukup baik.

Sementara itu konsep BOT juga mempunyai kelemahan-kelemahan antara lain (Rachmanuwati, 2003):

- Proyek yang menggunakan konsep BOT mempunyai struktur yang sangat kompleks dan memerlukan waktu, biaya, kesabaran, kemampuan

negosiasi supaya dapat terlaksana dengan baik.

- Sangat sedikit diantara proposal-proposal proyek BOT yang dapat mencapai fase konstruksi. Terdapat 3 masalah utama yang berhubungan dengan skema BOT, yaitu ada tidaknya pengalaman pengembang dan model dari investor, kemampuan pemerintah untuk menyediakan dukungan yang diperlukan dan bekerja tidaknya struktur keuangan dari perusahaan.

Untuk negara-negara berkembang, BOT mempunyai keuntungan-keuntungan seperti (Rachmanuwati, 2003):

- Mempromosikan *private investment*
- Penyelesaian proyek pada waktunya tanpa biaya tambahan
- Transfer teknologi
- Pendayagunaan sumber daya perusahaan asing

❖ **BOT Konvensional vs KPS**

Sebagai konsep yang luas dan fleksibel, KPS mencakup BOT sebagai varian. Tapi sebagai perbandingan dengan BOT konvensional, KPS memiliki perbedaan mendasar dalam tujuan dan prinsipnya. Tujuan BOT tradisional, adalah untuk mengamankan pendanaan. Seringkali BOT dilakukan bilamana tidak ada alternatif selain untuk mengamankan pendanaan swasta karena kendala anggaran (Ramdani, 2004).

Dengan demikian, pemerintah memegang peran yang lebih kecil dan menyerahkan sebagian besar peran ke sektor swasta. Resiko biasanya dilimpahkan pada sektor swasta sebanyak mungkin tanpa melihat kapasitas dan kapabilitas, sehingga terbukti menyebabkan banyak proyek yang gagal (Ramdani, 2004). Selain mobilisasi pendanaan sektor swasta, tujuan utama KPS adalah untuk mencapai *value for money* (VFM). Dalam KPS, proses dapat dilakukan secara transparan dan kompetitif, untuk mencapai pelayanan kualitas yang lebih tinggi dengan biaya yang lebih rendah dibandingkan dengan pengadaan pemerintah. Hal ini akan dievaluasi, diverifikasi dan dimonitor secara kualitatif maupun kuantitatif. Apabila terbukti sebaliknya, KPS akan digagalkan. Resiko akan dialokasikan pada pihak yang mampu

mengelola sehingga akan meminimalisasi biaya. Selain itu, alokasi resiko dan tanggung jawab antar pihak swasta dan pemerintah dapat diterangkan secara jelas dalam kontrak KPS (Ramdani, 2004).

b) Tipe *Build Operate Own* (BOO)

Dalam sistem *Build Operate Own* (BOO), setelah selesai pembangunan proyek tersebut, maka kepemilikan proyek yang bersangkutan justru beralih kepada pihak kontraktor (Rachmanuwati, 2003). Sementara dalam masa operasi, pihak kontraktor wajib membayar semacam sewa kepada pihak *bouwheer*. Menurut Munir (1998), dengan demikian pihak *bouwheer* hanya menerima imbalan sewa tersebut dalam masa operasi sebagai satu-satunya imbalan atas penyerahan proyek yang bersangkutan untuk kemudian bahkan kepemilikannya diserahkan kepada pihak kontraktor (Rachmanuwati, 2003, p. 16).

c) Tipe *Build Own Operate Transfer* (BOOT)

Tipe ini merupakan perpaduan antara tipe BOT dengan tipe BOO. Dengan sistem BOOT ini, pihak kontraktor juga mempunyai masa tertentu setelah selesainya pembangunan proyek untuk mengoperasikan sambil memungut hasil/*revenue* sebagai imbalan dari jasanya dalam membangun proyek yang bersangkutan (Rachmanuwati, 2003). Bedanya dengan sistem BOT, dalam sistem BOOT kedudukan pihak kontraktor dalam masa operasi tidak hanya sebagai operator saja, melainkan sudah merupakan pemilik dari proyek yang bersangkutan, walaupun nantinya kepemilikan dan penguasaan atas proyek tersebut setelah masa operasi diserahkan kembali kepada pihak *bouwheer*. Menurut Munir (1998), dengan demikian, dalam masa operasi kedudukan pihak kontraktor lebih kuat dari kedudukannya dalam sistem BOT, karena pada saat itu kontraktor sudah merupakan pemilik dari proyek yang bersangkutan (Rachmanuwati, 2003, p. 16).

d) Tipe *Build Own Transfer* (BOwT)

Tipe ini mirip dengan sistem BOOT, hanya pada tipe ini lebih ditekankan pada unsur kepemilikan dari pihak kontraktor sebelum proyek yang bersangkutan diserahkan kepada pihak *bouwheer* (Rachmanuwati, 2003). Menurut Munir (1998), karena pihak kontraktor memiliki proyek yang

bersangkutan selama belum diserahkan kepada pihak *bouwheer*, maka kontraktor yang bersangkutan bebas untuk menggunakan proyek tersebut, termasuk menjadikannya sebagai jaminan hutang atau menyerahkan proyek yang bersangkutan untuk dioperasi oleh pihak ketiga, atau bahkan mengalihkan sama sekali proyek tersebut kepada pihak ketiga selama masa proyek tersebut belum ditransfer kembali kepada pihak *bouwheer* (Rachmanuwati, 2003, p. 17).

e) Tipe *Build and Transfer (BT)*

Dalam tipe *build and transfer (BT)* ini, kedudukan kontraktor hanya membangun proyek tersebut. Setelah selesai dibangunnya proyek tersebut, maka proyek yang bersangkutan diserahkan kembali kepada pihak *bouwheer* tanpa hak kontraktor untuk mengelola/memungut hasil atau *revenue* dari proyek tersebut (Rachmanuwati, 2003). Sebaliknya sebagai imbalan untuk membangun proyek tersebut, pihak *bouwheer* memberikan imbalan tertentu sesuai dengan kesepakatan, bisa dihitung dengan "*cost plus fee*" atau secara *lumpsum*. Menurut Munir (1998), dengan demikian, sistem *Build and Transfer* ini mirip dengan sistem "*design and build*" yang memang sudah dipraktekkan secara meluas (Rachmanuwati, 2003, p. 17).

f) Tipe *Build Transfer Operate (BTO)*

Tipe BTO ini sebenarnya merupakan varian dari sistem BOT. Dalam sistem BTO, begitu selesai pembangunan proyek tersebut, langsung saja proyek yang bersangkutan diserahkan kepada pihak *bouwheer* (Rachmanuwati, 2003). Dengan demikian segala risiko yang timbul setelah penyerahan tersebut menjadi tanggung jawab sepenuhnya dari pihak *bouwheer*. Kemudian pihak *bouwheer* mempersilakan pihak kontraktor untuk mengoperasikan proyek tersebut termasuk memungut hasil/*revenue* dari proyek tersebut untuk waktu tertentu, yang merupakan imbalan dari pelaksanaan pembangunan proyek tersebut. Menurut Munir (1998), jadi hal ini berbeda dengan tipe BOT yang serah terima proyek baru dilakukan setelah berakhirnya hak operasi dari pihak kontraktor selama masa operasi (Rachmanuwati, 2003, p. 17).

g) Tipe *Build Lease Transfer (BLT)*

Tipe *Build Lease and Transfer (BLT)* ini adalah juga merupakan perkembangan dari tipe BOT. Dalam tipe BLT ini, sama seperti sistem BOT, pihak kontraktor juga menyerahtherimakan proyek tersebut kepada pihak *bouwheer* setelah berakhirnya masa hak operasi dari pihak kontraktor (misalnya setelah lewat masa 20 tahun) (Rachmanuwati, 2003). Akan tetapi selama masa operasi, pihak kontraktor tidak mengoperasi sendiri proyek tersebut, tetapi justru diserahkan (secara sewa) hak operasi tersebut kepada pihak *bouwheer* sendiri. Menurut Munir (1998), dengan demikian, selama masa operasi, pihak kontraktor akan menerima bayaran sewa proyek, yang akan menjadi imbalan bagi jasanya dalam membangun proyek tersebut (Rachmanuwati, 2003, p. 17).

h) Tipe *Joint Operation (JO)*

Tipe kontrak konstruksi dalam bentuk *Joint Operation (JO)* atau dalam bahasa Indonesia disebut "Kerja Sama Operasi" (KSO) juga sudah sangat populer dalam praktek. Di Indonesia, tipe kontrak seperti ini banyak dilakukan jika terlibat pemerintah sebagai *bouwheer*. Sehingga dilakukanlah kontrak *joint operation* dengan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) binaan departemen dimana proyek tersebut terdapat.

pada prinsipnya tipe *joint operation* ini melakukan operasi proyek secara bersama antara *bouwheer* dengan kontraktor, dengan hasil dibagi diantara kedua belah pihak. Apabila pihak *bouwheer* harus pula menaruh *equitynya*, maka dibentuk suatu *joint venture company*, sehingga yang terbentuk adalah usaha patungan, sementara hasil akan dibagi sesuai dengan pembagian masing-masing dalam perusahaan patungan tersebut, misalnya dalam bentuk dividen.

Maka dalam hal ini pihak kontraktor harus berhitung bahwa dia tidak akan berhak penuh untuk mengoperasi proyek, sehingga *return* yang diterimanya juga semakin kecil. Hal ini mestinya *discover* dengan pemberian hak untuk mengelola oleh perusahaan patungan atau oleh Badan Kerja Sama Operasi (jika tidak terbentuk perusahaan patungan) yang kadang-kadang disebut juga dengan "Unit KSO", dengan waktu yang lebih panjang. Kecuali

jika memang pihak *bouwheer* menaruh *equity*nya dalam bentuk riil, yakni tidak hanya dalam bentuk site/lokasi dari proyek tersebut.

Biasanya setelah terbentuk badan kerjasama operasi atau perusahaan patungan, maka badan atau perusahaan patungan ini akan mencari dana berupa pinjaman yang akan dipakai sebagai dana untuk membangun proyek yang bersangkutan. Pinjaman tersebut akan dibayar oleh badan kerja sama operasi atau perusahaan patungan tersebut yang diambil dari hasil operasi proyek yang bersangkutan. Dengan demikian, pihak kontraktor berkewajiban menaruh *equity*, dan bersama-sama dengan pihak *bouwheer* bila perlu mencari kontraktor lain untuk menuntaskan pelaksanaan proyek yang bersangkutan. Jadi, dalam sistem *joint operation* ini, pihak kontraktor dapat hanya berfungsi sebagai pemodal, atau berfungsi sebagai pemodal dan kontraktor sekaligus, atau hanya bertindak sebagai kontraktor semata-mata. Menurut Munir (1998), tentu alternatif apapun yang dipergunakan, kontraktor tetap berhak bersama-sama dengan pihak *bouwheer* untuk mengoperasikan bersama-sama proyek yang bersangkutan sekaligus membagi hasil dari proyek tersebut (Rachmanuwati, 2003, p. 18).

2.3.5 Hambatan Pelaksanaan KPS di Indonesia

Dengan adanya pola kerjasama tersebut maka diharapkan pembangunan proyek infrastruktur di Indonesia dapat meningkat dengan pesat sehingga permasalahan sumber pembiayaan dapat diatasi dengan lebih mudah. Namun kenyataannya pembangunan infrastruktur terganjal karena tidak adanya investor yang layak dan mampu mendanai proyek infrastruktur tersebut. Terhambatnya atau tidak maksimalnya program Kemitraan Pemerintah Swasta ini karena belum dilengkapinya petunjuk pelaksanaannya di lapangan (Latif, 2009).

Ada beberapa skenario yang bisa dijadikan alasan mengapa proses pembiayaan proyek infrastruktur di Indonesia tidak berjalan mulus, yaitu (PPP Penyediaan Infrastruktur Model Korea Selatan, 2009):

- a) Kurangnya pemahaman struktur dan bisnis atas proyek infrastruktur itu sendiri di kalangan investor perbankan dan pasar modal.
- b) Kurang maksimalnya model pembiayaan infrastruktur yang sangat menarik

bagi pihak perbankan, investor pasar modal ataupun investor dana pensiun dan asuransi.

- c) Masih belum sempurnanya aspek hukum, kelembagaan, dan model pembiayaan dari proyek infrastruktur itu sendiri.
- d) Kebutuhan akan dukungan pemerintah dalam memberikan insentif yang menarik bagi para pemilik dana/investor.
- e) Perlu adanya peningkatan mediasi antara pihak pemerintah dengan pemilik dana mengenai prospek peluang investasi proyek infrastruktur berdasarkan “*best practice*” internasional sehingga investor tertarik untuk berinvestasi pada proyek infrastruktur di Indonesia.

Agar kerjasama yang dilakukan tersebut tidak memenuhi hambatan, maka ada lima komponen kritis yang berpengaruh terhadap suksesnya kerjasama yang dilakukan yaitu (Rachmanuwati, 2003):

- a) Kepemimpinan politis, maksudnya agar dapat memainkan peraturan yang kritis dalam meminimalkan persepsi yang berbeda tentang nilai pemerintah dari pengembangan kerjasama yang efektif.
- b) Kebalnya sektor pemerintah, dimana monitoring yang dilakukan oleh pemerintah dalam penilaian kerjasama adalah penting dalam menjamin kesuksesan kerjasama tersebut.
- c) Ide/gagasan yang direncanakan dengan baik, diantaranya adalah mengambil bentuk dari luas, detail kontrak, dan penggambaran yang jelas antara tanggung jawab keduanya (pemerintah dan pihak ketiga).
- d) Komunikasi dengan *stakeholders*, yaitu penting untuk komunikasi secara terbuka dan bebas dengan *stakeholders* untuk meminimalkan perlawanan yang potensial dalam pembentukan kerjasama
- e) Memilih partner yang baik, dimana kandidat yang berpengalaman merupakan faktor yang penting untuk dipertimbangkan dalam mengidentifikasi partner yang baik.

Selain itu James Cuorato (2002) juga berpendapat bahwa yang perlu diingat agar kerjasama itu berjalan dengan baik adalah sebagai berikut ini (Rachmanuwati, 2003, p. 13):

- a) Harus merupakan kerjasama yang nyata dengan pembagian hambatan dan hasil untuk keduanya.
- b) Harus dengan insentif yang nyata untuk sektor swasta atau mereka tidak akan ikut berpartisipasi.
- c) Sektor pemerintah harus menggunakan sumberdayanya secara efektif dan adil fokus pada proyek dimana mereka akan sukses.
- d) Ingat bahwa “Tanah adalah Raja”, hal itu memberikan kesempatan kepada pemerintah untuk mengontrol proyek.
- e) Kerjasama antara pemerintah dan swasta adalah bagian yang penting dan dibutuhkan dalam proses.

❖ Contoh Penerapan Sukses KPS di Korea Selatan

Contoh penerapan pola Kerjasama Pemerintah Swasta atau PPP yang telah sukses, sebagai pembanding penerapan PPP di Indonesia adalah penerapan PPP di Korea Selatan (PPP Penyediaan Infrastruktur Model Korea Selatan, 2009). Dalam kurun waktu 10 tahun, Korea Selatan telah berhasil meningkatkan fasilitas infrastruktur dengan partisipasi swasta yang semakin baik. Sistem PPP yang dikembangkan merupakan konsep kerjasama dan kemitraan antara pemerintah dan swasta dalam penyediaan infrastruktur dan fasilitas publik lainnya. Sebagai pelengkap investasi pemerintah, PPP tidak hanya mendukung penyediaan infrastruktur ekonomi seperti jalan dan rel kereta api, tetapi juga infrastruktur sosial seperti sekolah dan cagar budaya.

Peran swasta dalam program kemitraan penyediaan infrastruktur meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 1998, peran swasta dalam penyediaan infrastruktur masih pada angka 3,9% dari total kebutuhan investasi. Di tahun 2006 peran tersebut bahkan telah meningkat hampir 4,5 kali lipat menjadi 17,4% dari total kebutuhan investasi. Hal ini menandakan bahwa sektor swasta telah menjadikan program kemitraan ini sebagai salah satu alternatif menarik untuk berinvestasi.

Beberapa faktor yang menjadikan penerapan PPP sukses di Korea Selatan yaitu:

- a) Dukungan Legal Dan Institusional. Komitmen pemerintah Korea Selatan untuk meningkatkan peran swasta dalam investasi infrastruktur telah dimulai sejak 1994 dengan pemberlakuan undang-undang Kemitraan Pemerintah-Swasta, *the Promotion of Private Capital into Social Overhead Capital Investment Act*. Komitmen ini kemudian lebih diperkuat dengan revisi atas undang-undang tersebut menjadi *the Act on Private participation in Infrastructure* pada tahun 1999 yang mencakup pembagian risiko dan penjaminan pendapatan minimum bagi pihak swasta yang terlibat dalam kemitraan penyediaan infrastruktur. Dalam revisi undang-undang tersebut, pemerintah juga mendirikan satu badan khusus yang fokus menyediakan asistensi teknis atas program kemitraan ini (sekarang bernama PIMAC, *Public and Private Infrastructure Investment Management Center*).
- b) Dalam rangka penyediaan infrastruktur, badan usaha pemegang hak konsesi dapat memiliki hak apropriasi tanah dan dapat menggunakan atau membeli aset publik secara cuma-cuma atau pada harga yang lebih rendah.
- c) Pemerintah dapat memberikan subsidi konstruksi dan jaminan pendapatan minimum kepada pemegang hak konsesi.
- d) Pemerintah juga menyiapkan fasilitas pajak bagi beberapa item terkait dengan pembangunan infrastruktur.
- e) Pemerintah memberikan kompensasi bagi proyek-proyek yang terpaksa dihentikan karena alasan yang tak terhindarkan.
- f) Bagi proyek-proyek PPP dapat diberikan jaminan kredit sehingga dapat menunaikan kewajiban keuangan secara tepat waktu.

Dari penjelasan tersebut terlihat Korea Selatan merupakan contoh sukses kemitraan pemerintah dengan swasta dalam penyediaan infrastruktur. Regulasi yang jelas dan dukungan yang memadai telah memungkinkan pihak swasta menjadi mitra berkelanjutan bagi pemerintah pusat dan daerah dalam penyediaan infrastruktur.

Di Indonesia, peraturan terkait program kemitraan pemerintah dan swasta ini adalah Peraturan Presiden Republik Indonesia (Perpres) Nomor 13

Tahun 2010 (Revisi dari Perpres Nomor 67 Tahun 2005) tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (dapat dilihat pada lampiran 10). Namun, peraturan tersebut masih memerlukan penyempurnaan agar lebih operasional. Banyaknya isu penting penyempurnaan dalam peraturan presiden ini seperti ketentuan izin pengusahaan, kompensasi untuk *unsolicited project*, larangan pengalihan saham/perjanjian kerja sama, institusi pemberi kontrak, bentuk dan lingkup dukungan pemerintah, pelaksanaan negosiasi, pengaturan izin pengusahaan, perluasan lingkup jenis infrastruktur, dan penyediaan lahan.

2.3.6 Pelaksanaan KPS di Tingkat Daerah

Kemitraan antara pemerintah daerah dengan swasta merupakan satu langkah yang bisa dilakukan dalam rangka menutupi keterbatasan yang dimiliki oleh pemerintah daerah dalam memberikan pelayanan publik dan pembangunan daerah. Keterbatasan pemerintah daerah tidak hanya dalam pengertian keterbatasan dana, tetapi juga keterbatasan jumlah tenaga, kemampuan/keahlian dan pengalaman. Maka untuk menutupi keterbatasan itu dan sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundangan yang berlaku maka pemerintah daerah bisa melibatkan peran sektor swasta. Berbagai varian model kemitraan bisa dilakukan oleh pemerintah daerah, yang meliputi tiga kelompok pelayanan publik yaitu pelayanan administratif, pelayanan barang, dan pelayanan jasa.

Kemitraan dengan swasta bisa membuka peluang munculnya inovasi dan alih teknologi di daerah dan ini bisa dijadikan referensi bagi daerah lain dengan tetap memperhatikan karakteristik masing-masing daerah. Beberapa manfaat yang bisa diperoleh dari praktek kemitraan adalah teratasinya sebagian kebutuhan sarana dan prasarana dalam pelayanan publik yang tidak bisa dipenuhi oleh pemerintah, dalam hal ini yang menjadi sasaran utama adalah masyarakat bahwa kemitraan selayaknya bisa membawa kemanfaatan bagi masyarakat. Manfaat lain adalah bahwa kemitraan bisa digunakan sebagai sarana partisipasi dan mengembangkan sektor swasta dalam pembangunan daerah, sebagai upaya pengembangan perekonomian daerah, berpeluang membuka peluang penyerapan tenaga kerja, sebagai media pembelajaran dan alih teknologi bagi daerah serta

sebagai upaya dalam meningkatkan pendapatan daerah.

Kendala yang dihadapi dalam penerapan kemitraan ini tidak hanya seperti sedikitnya pelaku usaha swasta di daerah tetapi juga dipengaruhi oleh beberapa faktor lain seperti potensi di daerah yang bisa dimitrakan dan juga komitmen pemerintah daerah dalam melibatkan sektor swasta dalam pembangunan dan pelayanan publik.

Mengenai pelaksanaan KPS di tingkat daerah, pemerintah daerah bertanggung jawab atas pelaksanaan KPS di tingkat daerah. Yakni mulai dari proses identifikasi, seleksi (*screening*) dan prioritasasi proyek kerjasama di daerah (Direktorat Transportasi Bappenas, 2006). Pemerintah daerah juga bertanggung jawab untuk koordinasi kegiatan proyek KPS di daerah, diantaranya koordinasi persiapan proyek dan lelang, koordinasi pelaksanaan lelang, dan koordinasi pelaksanaan negosiasi dan penandatanganan perjanjian kerjasama. Selain itu pelaksanaan KPS di tingkat daerah juga meliputi proses identifikasi dan usulan kebutuhan dukungan pemerintah daerah.

Sedangkan, dalam usulan proyek kerjasama (*Project Readiness Criteria*) di tingkat daerah, menurut Direktorat Transportasi Bappenas, disebutkan dalam Rakornis Bidang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian 2006, Bali 5-7 September 2006 “Strategi Investasi Sektor Transportasi dalam Era Otonomi Daerah”, minimal item-item yang diharuskan adalah sebagai berikut:

- Pra-studi kelayakan
- Rencana bentuk kerjasama dengan badan usaha
- Rencana pembiayaan dan sumber dananya
- Rencana pelaksanaan penawaran kerjasama, mencakup jadwal lelang, proses pelaksanaan lelang, dan metode penilaian lelang.

2.3.7 Peran Pihak Swasta dan Pemerintah dalam KPS

Kemitraan Pemerintah Swasta, dalam bentuk yang berbeda, pasti akan menjadi tren dalam pengadaan infrastruktur. Pemerintah membutuhkan keahlian sektor swasta dalam pembangunan dan pemeliharaan, dan sektor swasta membutuhkan pilihan investasi baru karena jumlah dana yang tersedia di pasar modal meningkat. Selain itu, teknologi baru dan keterbukaan beberapa pasar

modal memungkinkan untuk mengalirnya modal ke negara-negara berkembang membuat proyek-proyek KPS menjadi pilihan yang berharga untuk menarik investasi.

Meskipun demikian, KPS bukan merupakan solusi sempurna jika pemerintah maupun swasta tidak terorganisir dengan baik. Kelemahan utama KPS adalah masa konsesi yang panjang dan ambiguitas pilihan transfer kembali ke pemerintah dalam perjanjian konsesi (Eid, 2007). Proyek KPS yang mempunyai skala besar relatif baru dalam dunia infrastruktur, dan baik pemerintah maupun pihak swasta dapat menghadapi kerugian jika proyek-proyek tersebut tidak dianalisis dan dipelajari dengan cermat oleh kedua belah pihak. Jelas bahwa tujuan pemerintah adalah untuk menyediakan proyek-proyek infrastruktur sementara tujuan investor adalah untuk memaksimalkan pengembalian investasi mereka. Oleh karena itu, pemerintah harus tahu bagaimana memanfaatkan tujuan sektor swasta. Upaya pemerintah dalam memberikan proyek-proyek infrastruktur harus bergeser karena ada pihak lain, yaitu pihak swasta, yang berada dalam posisi yang lebih baik untuk menanganinya. Upaya pemerintah tersebut harus pada memberikan ketentuan dan kebijakan yang mengatur proyek-proyek tersebut dan menetapkan peraturan dan keterbatasan dimana, sementara mendorong investasi swasta, namun juga masih melindungi kepentingan umum. Tujuan dari investor untuk memaksimalkan keuntungan mereka harus digunakan untuk menyediakan layanan yang lebih efisien dan berkualitas tinggi untuk publik.

Peran pemerintah harus bergeser ke pengaturan kerangka dan pengorganisasian KPS (Eid, 2007). Proyek harus ditangani secara kolektif dan bukan secara individual. Pemerintah harus melihat fasilitas infrastruktur secara kolektif dan memeriksa bagaimana beberapa proyek dalam portofolio infrastruktur mempengaruhi satu sama lain. Instansi pemerintah dengan keterampilan kewirausahaan harus memegang tanggung jawab karena sektor infrastruktur menjadi bisnis baru dan tidak hanya tugas pemerintah (Eid, 2007).

Kriteria pemilihan sponsor swasta harus ditetapkan. Stabilitas keuangan dan keahlian teknis adalah yang paling penting terutama dalam hal pembiayaan proyek di mana tidak ada jalan untuk aset sponsor. Karena pemerintah diperlukan untuk memastikan kehadiran layanan infrastruktur yang memadai, mereka tidak

ingin mempunyai beban dalam memelihara layanan infrastruktur jika sponsor swasta gagal (Eid, 2007).

Ketika mengembangkan infrastruktur baru, pemerintah harus menilai dampak seluruh *life cycle* proyek. Opini publik kadang-kadang menekan pemerintah untuk membuat keputusan dalam jangka pendek, namun mereka akan menghasilkan dampak ekonomi yang tidak menguntungkan di masa depan. Umumnya, orang yang membuat keputusan tidak ikut atau terlibat saat fasilitas tersebut dibangun/dikembangkan. Sektor publik harus lebih mengetahui dan terlibat dalam pembangunan infrastruktur. Masyarakat harus lebih sadar pada siklus *cost/benefit analysis* dan tidak hanya dampak kini dari suatu proyek (Eid, 2007).

Akhirnya, pihak swasta dan pemerintah harus datang dalam kemitraan bersama pada kerangka yang terorganisir dan mengatur dimana manfaat baik bagi swasta maupun pemerintah dalam menyediakan fasilitas infrastruktur yang dibutuhkan publik dan dengan pelayanan "untuk meningkatkan kehidupan masyarakat".

2.4 Tinjauan Penerimaan Daerah dan Pinjaman Daerah

Pembangunan daerah sebagai bagian integral dari pembangunan nasional dilaksanakan berdasarkan prinsip otonomi daerah dan pengaturan sumber daya nasional yang memberikan kesempatan bagi peningkatan demokrasi dan kinerja daerah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat menuju masyarakat madani yang bebas korupsi, kolusi, dan nepotisme. Penyelenggaraan pemerintahan daerah sebagai subsistem pemerintahan negara dimaksudkan untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan masyarakat sebagai daerah otonom.

Konsep Pinjaman Daerah adalah agar dapat didayagunakan sebagai suatu inovasi untuk pembiayaan suatu proyek infrastruktur di daerah. Namun hal ini perlu didukung dengan berbagai aspek yang mendukung konsep tersebut hingga dapat menjadi sebuah inovasi baru dalam mendayagunakan Pinjaman Daerah untuk mempercepat pembangunan infrastruktur daerah.

2.4.1 Penerimaan Daerah

Sumber-sumber penerimaan daerah dapat dibedakan atas penerimaan dari daerah meliputi pendapatan asli daerah (PAD), bagi hasil pajak dan bukan pajak, dan dari sumbangan dan bantuan. (UU No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah).

a. Pendapatan Asli Daerah.

Dalam kaitannya dengan pelaksanaan otonomi, peningkatan pendapatan asli daerah selalu diupayakan karena merupakan penerimaan dari usaha untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah. Pendapatan asli daerah adalah penerimaan yang berasal dari pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, penerimaan (PAD) lain lain yang sah (Penjelasan UU No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Pasal 6).

Pajak daerah merupakan iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada pemerintah daerah tanpa balas jasa langsung yang ditunjuk, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pajak daerah bagian pendapatan asli daerah yang terbesar diantaranya meliputi pajak kendaraan bermotor, pajak hotel dan restoran, pajak hiburan, pajak reklame, pajak penerangan jalan, pajak pengambilan dan pengolahan bahan galian golongan I, dan pajak pemanfaatan air bawah tanah dan air permukaan.

Retribusi daerah adalah pungutan-pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan pribadi atau badan (UU No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah).

Jenis retribusi dapat dikelompokkan menjadi tiga macam sesuai dengan obyeknya. Obyek retribusi adalah berbagai jenis pelayanan atau jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah. Jasa-jasa pelayanan tersebut diantaranya dapat dikelompokkan menjadi retribusi yang dikenakan pada jasa umum, retribusi yang dikenakan pada jasa usaha dan retribusi yang dikenakan

pada perijinan tertentu.

Selain pajak daerah dan retribusi daerah, bagian laba perusahaan milik daerah merupakan salah satu sumber yang cukup potensial untuk dikembangkan serta penerimaan lain-lain yang sah seperti biaya perijinan, hasil dari kekayaan daerah dan sebagainya.

b. Dana Perimbangan.

Dana perimbangan merupakan sumber pembiayaan pelaksanaan desentralisasi yang alokasinya tidak dapat dipisahkan satu dengan yang lain mengingat tujuan masing-masing penerimaan tersebut saling mengisi dan melengkapi. Dana perimbangan meliputi Dana Bagi Hasil (Bagi Hasil Pajak dan Bagi Hasil Bukan Pajak), Dana Alokasi Umum, dan Dana Alokasi Khusus (Penjelasan UU No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Pasal 10).

c. Pinjaman Daerah.

Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 pasal 5 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah menetapkan bahwa Pinjaman Daerah adalah salah satu sumber penerimaan daerah dalam rangka pelaksanaan otonomi, yang dicatat dan dikelola dalam APBD. Pinjaman Daerah dapat dilakukan oleh pemerintah daerah jika pemerintah membutuhkan dana, dimana dana tersebut tidak dapat dipenuhi dari sumber penerimaan lainnya.

d. Jenis penerimaan yang termasuk hasil pengelolaan kekayaan daerah lainnya yang dipisahkan, antara lain, bagian laba, deviden, dan penjualan saham milik daerah.

e. Lain-lain penerimaan yang sah, antara lain hibah, dana darurat dan penerimaan lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2.4.2 Pinjaman Daerah

Pinjaman Daerah merupakan salah satu sumber penerimaan daerah, selain Pendapatan Asli Daerah (PAD), Dana Perimbangan yaitu Dana Alokasi Umum (DAU), Dana Alokasi Khusus (DAK) serta Dana Bagi Hasil dan lain-lain pendapatan yang sah. Pinjaman Daerah digolongkan sebagai kelompok pembiayaan daerah atau sumber penerimaan pembiayaan daerah (UU No. 33 Th.

2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pusat dan Pemerintah Daerah Pasal 5 tentang Sumber Penerimaan Daerah).

Pinjaman Daerah bertujuan untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi daerah dan meningkatkan pelayanan pada masyarakat. Pembiayaan yang bersumber dari pinjaman harus dikelola secara benar agar tidak menimbulkan dampak negatif bagi keuangan daerah sendiri serta stabilitas ekonomi dan moneter secara nasional. Oleh karena itu, Pinjaman Daerah perlu mengikuti kriteria, persyaratan, mekanisme, dan sanksi Pinjaman Daerah (Penjelasan UU No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pusat dan Pemerintah Daerah).

2.4.2.1 Definisi Pinjaman Daerah

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah (dapat dilihat pada lampiran 11), Pinjaman Daerah adalah semua transaksi yang mengakibatkan Daerah menerima sejumlah uang atau menerima manfaat yang bernilai uang dari pihak lain sehingga Daerah tersebut dibebani kewajiban untuk membayar kembali.

Pinjaman Daerah merupakan alternatif sumber pembiayaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah dan/atau untuk menutup kekurangan kas yang digunakan untuk membiayai kegiatan yang merupakan inisiatif dan kewenangan Daerah berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Dalam pelaksanaannya, besaran Pinjaman Daerah perlu disesuaikan dengan kemampuan Daerah karena dapat menimbulkan beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah tahun-tahun berikutnya, sehingga perlu didukung dengan ketrampilan perangkat Daerah dalam mengelola Pinjaman Daerah.

2.4.2.2 Sumber Pinjaman Daerah

Pada pasal 8 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah dijelaskan bahwa Pemerintah Daerah dapat melakukan Pinjaman Jangka Pendek yang bersumber dari:

- a. Pemerintah Daerah lain;
- b. Lembaga keuangan bank yang berbadan hukum Indonesia dan mempunyai

tempat kedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia; dan/atau

- c. Lembaga keuangan bukan bank yang berbadan hukum Indonesia dan mempunyai tempat kedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia.

Pemerintah Daerah juga dapat melakukan Pinjaman Jangka Menengah dan Jangka Panjang yang bersumber dari:

- a. Pemerintah yang dananya berasal dari pendapatan APBN dan/atau pengadaan pinjaman Pemerintah dari dalam negeri ataupun luar negeri;
- b. Pemerintah Daerah lain;
- c. Lembaga keuangan bank yang berbadan hukum Indonesia dan mempunyai tempat kedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia;
- d. Lembaga keuangan bukan bank yang berbadan hukum Indonesia dan mempunyai tempat kedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia; dan/atau
- e. Masyarakat. Yang dimaksud pada poin ini yaitu berupa Obligasi Daerah yang diterbitkan melalui penawaran umum kepada masyarakat di pasar modal dalam negeri.

2.4.2.3 Persyaratan dan Prosedur Pinjaman Daerah

Pada pasal 10 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah dijelaskan bahwa:

- a. Batas maksimal kumulatif pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah tidak melebihi 60% (enam puluh persen) dari Produk Domestik Bruto tahun yang bersangkutan.
- b. Menteri Keuangan menetapkan batas maksimal kumulatif Pinjaman Daerah secara keseluruhan paling lambat bulan Agustus untuk tahun anggaran berikutnya dengan memperhatikan keadaan dan prakiraan perkembangan perekonomian nasional.
- c. Menteri Keuangan menetapkan pedoman pelaksanaan dan mekanisme pemantauan serta pengendalian batas maksimal kumulatif Pinjaman Daerah.

Pada pasal 11 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah dijelaskan bahwa persyaratan yang harus dipenuhi dalam melakukan pinjaman jangka pendek adalah sebagai berikut:

- a. Kegiatan yang akan dibiayai dari pinjaman jangka pendek telah dianggarkan dalam APBD tahun bersangkutan.
- b. Kegiatan sebagaimana dimaksud pada huruf a merupakan kegiatan yang bersifat mendesak dan tidak dapat ditunda.
- c. Persyaratan lainnya yang dipersyaratkan oleh calon pemberi pinjaman.

Pada pasal 12 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah dijelaskan bahwa dalam hal Pemerintah Daerah akan melakukan pinjaman jangka menengah atau jangka panjang, Pemerintah Daerah wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Jumlah sisa Pinjaman Daerah ditambah jumlah pinjaman yang akan ditarik tidak melebihi 75% (tujuh puluh lima persen) dari jumlah penerimaan umum APBD tahun sebelumnya.
- b. Rasio proyeksi kemampuan keuangan Daerah untuk mengembalikan pinjaman (*Debt Service Coverage Ratio / DSCR*) paling sedikit 2,5 (dua koma lima).
- c. Tidak mempunyai tunggakan atas pengembalian pinjaman yang berasal dari Pemerintah.
- d. Mendapatkan persetujuan DPRD.

Pada pasal 15 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah dijelaskan bahwa prosedur Pinjaman Daerah dari Pemerintah yang Dananya Bersumber Selain dari Pinjaman Luar Negeri adalah sebagai berikut:

- a. Daerah mengajukan usulan pinjaman kepada Menteri Keuangan dengan melampirkan dokumen sekurang-kurangnya sebagai berikut:
 - i. persetujuan DPRD;
 - ii. studi kelayakan proyek; dan
 - iii. dokumen lain yang diperlukan.
- b. Menteri Keuangan melakukan penilaian atas usulan pinjaman sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- c. Menteri Keuangan dapat memberikan persetujuan atau penolakan atas usulan pinjaman.
- d. Pinjaman Daerah dari Pemerintah yang dananya berasal selain dari pinjaman luar negeri dilakukan melalui perjanjian pinjaman yang ditandatangani oleh

Menteri Keuangan dan kepala daerah.

Pada pasal 17 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah dijelaskan bahwa Pemerintah Daerah dapat melakukan Pinjaman Daerah yang bersumber selain dari Pemerintah dan Pemerintah Daerah lainnya sepanjang tidak melampaui batas kumulatif Pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah.

Pada pasal 18 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah dijelaskan prosedur Pinjaman Jangka Pendek sebagai berikut:

- a. Pemerintah Daerah mengajukan usulan pinjaman kepada calon pemberi pinjaman.
- b. Calon pemberi pinjaman melakukan penilaian atas usulan Pinjaman Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- c. Pinjaman Daerah jangka pendek dilakukan dengan perjanjian pinjaman yang ditandatangani oleh Kepala Daerah/pejabat yang diberi kuasa dan pemberi pinjaman, dengan memperhatikan persyaratan yang paling menguntungkan Pemerintah Daerah penerima pinjaman.

Pada pasal 19 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah dijelaskan prosedur Pinjaman Jangka Menengah atau Jangka Panjang sebagai berikut:

- a. Pemerintah Daerah wajib melaporkan rencana pinjaman yang bersumber selain dari Pemerintah kepada Menteri Dalam Negeri untuk mendapatkan pertimbangan, dengan menyampaikan sekurang-kurangnya dokumen sebagai berikut:
 - i. kerangka acuan Proyek;
 - ii. APBD tahun bersangkutan;
 - iii. perhitungan tentang kemampuan Daerah dalam memenuhi kewajiban pembayaran kembali pinjaman (proyeksi DSCR);
 - iv. rencana keuangan (financing plan) pinjaman yang akan diusulkan;
 - v. surat persetujuan DPRD.
- b. Menteri Dalam Negeri memberikan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam rangka pemantauan defisit APBD dan batas kumulatif

pinjaman Pemerintah Daerah.

- c. Dalam hal Menteri Dalam Negeri telah memberikan pertimbangan, Pemerintah Daerah mengajukan usulan Pinjaman Daerah kepada calon pemberi pinjaman sesuai dengan pertimbangan Menteri Dalam Negeri tersebut.
- d. Pemerintah daerah mengajukan usulan Pinjaman Daerah kepada calon pemberi pinjaman sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- e. Calon pemberi Pinjaman Daerah melakukan penilaian atas usulan Pinjaman Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- f. Pinjaman Daerah yang bersumber selain dari Pemerintah dituangkan dalam perjanjian pinjaman yang ditandatangani oleh Kepala Daerah dan pemberi pinjaman.
- g. Perjanjian pinjaman sebagaimana dimaksud pada ayat (6) wajib dilaporkan kepada Menteri Keuangan dan Menteri Dalam Negeri.

Pada pasal 20 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah dijelaskan bahwa Menteri Keuangan dapat menetapkan lebih lanjut pelaksanaan pinjaman jangka menengah dan jangka panjang yang bersumber selain dari Pemerintah dalam rangka pengendalian dan kehati-hatian fiskal dengan memperhatikan keadaan perekonomian nasional dan batas kumulatif Pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah.

2.5 Permasalahan Pembangunan Infrastruktur di Daerah

Tinjauan pustaka pada subbab permasalahan dalam percepatan pembangunan infrastruktur di daerah yang akan dibahas ini adalah sesuai dengan batasan permasalahan pada subbab 1.2.4, yaitu untuk tahap pembangunan proyek pra-konstruksi, yang terdiri dari kondisi eksisting di daerah dan tahap perencanaan sebuah proyek infrastruktur di daerah, serta batasan permasalahan dalam percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dari sisi pemerintah daerah dan pihak swasta. Permasalahan yang akan dibahas dibagi ke dalam lima aspek, yaitu: aspek dana dan perencanaan; aspek peraturan, kebijakan, dan legalitas; aspek manajemen pembangunan daerah; aspek metode pembangunan;

dan aspek sosial, politik, dan lingkungan.

2.5.1 Aspek Dana dan Perencanaan

Dari *The Global Competitiveness Report 2008-2009, World Economic Forum 2008*, didapatkan fakta-fakta yang berkaitan dengan permasalahan-permasalahan dalam pembangunan di Indonesia, dalam hal ini kaitannya dengan aspek dana dan perencanaan ada beberapa fakta. Pertama, kemudahan mendapatkan pinjaman (*ease of access to loans*). Tidak mudah untuk mendapatkan pinjaman bank di Indonesia. Dalam kategori ini Indonesia di ranking 65 dari 134 negara, mempunyai *score* 3.4 (rentang 1 = *impossible*, sampai dengan 7 = *very easy*), dengan *Mean* = 3.4. Kedua, tersedianya modal proyek (*venture capital availability*). Tidak mudah bagi pengusaha untuk mendapatkan modal proyek dengan proyek yang inovatif tapi berisiko. Dalam kategori ini Indonesia di ranking 41 dari 134 negara, mempunyai *score* 3.5 (rentang 1 = *impossible*, sampai dengan 7 = *very easy*), dengan *Mean* = 3.2. Ketiga, kesehatan bank (*soundness of banks*). Dalam kategori ini Indonesia di ranking 121 dari 134 negara, mempunyai *score* 4.6 (rentang 1 = bangkrut dan membutuhkan *government bailout*, sampai dengan 7 = umumnya sehat), dengan *Mean* = 5.6

Beberapa permasalahan pokok yang dapat menghambat pembangunan daerah (dalam hal ini kaitannya dengan aspek dana dan perencanaan), disebutkan dalam “BOKS Identifikasi Permasalahan Pokok dalam Pembangunan Kalimantan Timur” yang digelar Bank Indonesia Samarinda bekerjasama FPIK Universitas Mulawaraman tahun 2008, menjelaskan bahwa mis-manajemen dalam pengelolaan keuangan daerah, antara lain terlihat dari; pertama, prinsip “*Money Follows Function*” seringkali diabaikan yang disebabkan oleh ketidaktahuan atau karena faktor kesengajaan; kedua, APBD yang dibuat seringkali lebih berpihak kepada kepentingan penentu kebijakan daripada kepentingan masyarakat sesungguhnya; ketiga, kurangnya alokasi anggaran untuk belanja modal (investasi) padahal belanja modal ini penting untuk menstimulasi ekonomi daerah di masa yang akan datang, terutama dalam hal infrastruktur seperti pembangkit tenaga listrik, air minum, dan transportasi.

Secara umum ada tiga hal penyebab rendahnya tingkat infrastruktur di Indonesia (Kendala Pembiayaan Infrastruktur dan Otonomi Daerah, Republika 2009). Pertama, pengeluaran Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) yang sebagian besar digunakan untuk belanja barang dan belanja pegawai. Pemerintah cenderung menggunakan dana APBN dan APBD untuk belanja barang modal yang *intangible* bagi masyarakat. Kedua, lambannya penyaluran dana dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah. Kelambanan penyaluran ini juga diiringi dengan birokrasi yang rumit. Akibatnya, dana harus mampir ke berbagai instansi sehingga pada akhirnya mengurangi jatah anggaran pemerintah daerah. Ke depan, pemerintah harus mencari jalan agar proses penyaluran anggaran menjadi efisien. Ketiga, kurangnya pengawasan pemerintah pusat terhadap kinerja pemerintah daerah. Pemerintah pusat selayaknya melakukan kontrol penggunaan anggaran serta memastikan kesesuaian keberlangsungan proyek yang terealisasi. Jika proyek tidak berjalan, maka pemerintah daerah setempat seyogyanya dikenakan sanksi atau diwajibkan mengembalikan anggaran yang tidak terpakai. Bahkan jika perlu, pemerintah daerah dapat diwajibkan mengalihkan anggaran tersebut ke daerah yang membutuhkan suntikan dana. Ke depan, diperlukan pula upaya menciptakan standar pelayanan nasional untuk infrastruktur. Hal ini dimaksudkan agar dana APBD benar-benar dapat diserap untuk pembangunan yang kongkret.

Dari Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (1992), disebutkan beberapa faktor masalah yang menyebabkan terhambatnya pembangunan infrastruktur transportasi antara lain (Restoeningsih, 2002):

- a) Menurunnya anggaran belanja negara untuk proyek fisik pembangunan jalan beraspal.
- b) Penyalahgunaan anggaran proyek pembuatan jalan raya oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab, sehingga walaupun anggaran proyek telah dikeluarkan akan tetapi pelaksanaan proyek terhambat, tertunda, atau bahkan batal sama sekali, atau dengan menurunkan kualitas/mutu pembangunan jalannya dan panjang jalannya. Proyek yang terbengkalai ini dapat menimbulkan keresahan masyarakat pengguna jalan tersebut serta kemacetan lalu lintas yang berkepanjangan.

- c) Tata guna lahan yang semakin tidak beraturan, menyebabkan perencanaan pembangunan jalan menjadi semakin sulit, karena harus melalui proses pembebasan tanah yang semakin luas, sehingga membuat anggaran proyek pembuatan jalan menjadi melambung tinggi.
- d) Krisis ekonomi negara yang berkepanjangan, mengakibatkan proyek fisik pembangunan jalan dan pemecahan masalah kemacetan lalu lintas menjadi bukan prioritas lagi, walaupun dengan cara pembangunan jalan layang yang dianggap tidak memerlukan biaya pembebasan tanah penduduk.

Permasalahan lain yang menghambat pihak swasta yang berpartisipasi dalam proyek infrastruktur di Indonesia adalah risiko permintaan, yaitu risiko pencapaian pendapatan proyek, yang merupakan hasil dari permintaan yang diharapkan. Dimana pendapatan proyek yang terpenuhi kurang dari pendapatan minimum yang dijamin oleh pemerintah, yang telah disetujui sebagai permintaan terendah (Laporan Triwulan Forum Infrastruktur EU-Indonesia, Kamar Dagang Indonesia-Eropa, 2007).

Disebutkan oleh Francis, (1986) berbagai faktor yang mempengaruhi risiko yang berbeda dalam merencanakan investasi bagi pihak swasta yaitu (Putro, 2004, p. 37):

- a) Risiko Tingkat Bunga (*interest rate risk*), timbul karena adanya perubahan tingkat suku bunga yang berlaku. Risiko tingkat bunga merupakan risiko yang tidak bisa dikurangi dengan jalan diversifikasi, karena naik turunnya tingkat bunga yang berlaku mempengaruhi semua investasi.
- b) Risiko pasar (*market risk*), timbul akibat adanya fluktuasi pasar (*bull and bear market*) yang cenderung berpengaruh secara sistematis terhadap semua sekuritas.
- c) Risiko daya beli (*purchasing power risk*) yang disebabkan oleh pengaruh inflasi yang mengakibatkan turunnya daya beli mata uang (rupiah) yang diinvestasi.
- d) Risiko kemampuan untuk memasarkan (*marketability risk*), timbulnya aktiva yang menjadi obyek investasi sulit yang dipasarkan atau tidak *liquid*, sehingga untuk menjualnya harus memberikan potongan harga atau komisi penjualan.

Salah satu kendala yang dihadapi oleh pihak swasta dalam Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia adalah *Economic Opportunity* (investasi mampu memberikan keuntungan secara ekonomis bagi investor). Erman Rajagukguk mengemukakan *Economic Opportunity* sebagai salah satu syarat untuk menarik modal asing/pihak swasta. *Economic opportunity* ini dapat berupa sumber daya alam, tersedianya lokasi yang memadai untuk berusaha, tenaga kerja yang murah, dan pasar yang prospektif (Tobing, 2006).

Disebutkan oleh Sutjipto (1991), perusahaan jasa konstruksi sering terbentur dengan keterbatasan kemampuan pemerintah maupun swasta untuk membiayai pembangunan dengan anggaran dalam negeri yang menyebabkan kebutuhan dana pinjaman luar negeri. Hal ini berakibat membawa kontraktor asing masuk kedalam persaingan yang tidak berimbang, dengan alasan yang klise dari investor untuk menjaga dana yang dikucurkan karena anggapan kontraktor nasional belum cukup berpengalaman dan berkemampuan teknologinya (Kurniawan, 2005, p. 7). Peluang dan tantangan konstruksi di Indonesia salah satunya adalah pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi, investasi memberi peluang kepada pertumbuhan pasar konstruksi (Lutfi, 2006). Pasar konstruksi yang membesar, kompleks dan tersebar baik di dalam maupun luar negeri.

Gambaran permasalahan di bidang konstruksi di negara berkembang pada umumnya antara lain sebagai berikut (Islami 2006):

- a) Tingginya impor kapital, tenaga kerja, dan material yang dapat memperburuk neraca pembayaran
- b) Nilai tukar mata uang yang tinggi, kecuali dari pajak impor dan rendahnya tingkat suku bunga yang mencakup *capital import* dan *capital-intensive production*
- c) Ketidacukupan finansial dan keterlambatan dalam pembayaran
- d) Lemahnya perencanaan dan sistem administrasi

Faktor eksternal yang mempengaruhi kesuksesan suatu perusahaan salah satunya adalah lingkungan ekonomi makro (Lutfi, 2006). Krisis ekonomi dan terjadinya depresiasi mata uang, merupakan faktor eksternal dari ekonomi makro yang mempengaruhi kesuksesan perusahaan (Lutfi, 2006). Sedangkan faktor lain dari ekonomi makro yang mempengaruhi kesuksesan perusahaan adalah tingkat

suku bunga, kurs mata uang asing, dan *Gross National Product* (GNP) (Lutfi, 2006). Pengaruh pada bidang ekonomi dapat memberi dampak pada tingkat *demand* di industri konstruksi yang tentu juga berpengaruh pada suplai (Lutfi, 2006). Kenaikan harga dan inflasi dapat mempengaruhi kesuksesan perusahaan (Lutfi, 2006).

Kebutuhan akan *risk shifting*, mendorong berkembangnya *project financing*. Pembiayaan selalu berkaitan dengan keberhasilan proyek, mentransfer beberapa risiko dari pihak partisipan proyek yang membutuhkan dana ke pihak penyedia dana. Sumber potensial pembiayaan proyek antara lain bank komersil, perusahaan *leasing*, perusahaan asuransi, dana pensiun, dana obligasi, perusahaan *finance*, kredit ekspor, agen *financing* internasional, pihak swasta, dan pelanggan (Timotius, 2008). Sedangkan pihak partisipan adalah kontraktor, kontraktor peralatan, supplier merupakan sumber potensial lainnya. Rencana finansial dibuat untuk menawarkan alternatif terbaik dari seluruh kombinasi kemungkinan sistem pembiayaan proyek yang meminimalisasi risiko.

Pembiayaan proyek membutuhkan transfer risiko, sehingga dibutuhkan *supply risk bearing*. Makin kompleksnya proyek menimbulkan hak-hak legal dalam properti yang sulit untuk diidentifikasi dan diakses. Hal ini menjadi masalah bagi sponsor proyek yang ingin mentransfer risiko pada penyedia dana proyek.

Identifikasi risiko pembiayaan proyek berkaitan dengan penilaian paket-paket hak dalam properti yang dihasilkan dari hubungan legal yang cukup kompleks serta strukturisasi finansial yang menghubungkan para stakeholder proyek.

Berikut beberapa tipe risiko dalam pendanaan proyek (Timotius, 2008):

A. *Start-up Cost Risk*

Prolog dalam memulai suatu proyek dapat mengakibatkan *under-estimation* yang signifikan dalam *start-up cost*. Kekurangan tenaga kerja dan material, inflasi, desain yang tidak akurat, biaya operasi defisit, merupakan faktor-faktor yang mendorong timbulnya risiko *start-up cost risk*. Desain awal amat menentukan keakuratan estimasi proyek (John D. Finnerty, *Project Financing: "Asset Based Financial Engineering"*).

Identifikasi risiko pembiayaan proyek untuk jenis *Start-up Investment Risk* (Timotius, 2008):

- a) *Under estimation:*
 - *Labour material shortage*
 - *Inflation*
 - *Design constructin*
- b) *Facilities risk*
- c) *Capital shortage*

B. *Operating Cost Risk*

Merupakan risiko dimana nilai pasar dari hasil keluaran proyek tidak mencukupi untuk membayar hutang proyek atau outputnya habis lebih cepat dari yang diperkirakan. Kejadian ini terjadi karena kelalaian dalam operasi proyek, perkiraan pengembalian yang tidak dapat memenuhi spesifikasi teknis, produktivitas yang rendah karena tukang asing, inflasi atau tidak menentunya harga, dan perubahan nilai tukar mata uang.

Berikut ini akan dijelaskan beberapa permasalahan/risiko yang menjadi hambatan bagi investor untuk berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur (Eid, 2008):

A. *Commercial Risk*

Salah satu risiko utama pada proyek infrastruktur besar adalah *Commercial Risk* (Risiko Niaga). *Commercial Risk* yang dimaksud adalah mencakup risiko-risiko pasar dan risiko-risiko teknis yang melekat pada segala proyek infrastruktur besar. Terutama berhubungan pada tahap konstruksi dan operasional.

1) Risiko Sumber Daya Proyek

Risiko pada kategori input sumber daya proyek (material, pekerja, alat, supplier, dll) dapat mempengaruhi konstruksi dan operasi proyek (Eid, 2008). Risiko ini karena kekurangan sumber daya atau karena volatilitas harga dan ketidakmampuan kontraktor atau operator untuk membeli bahan masukan yang diperlukan. Disebutkan oleh Matsukawa & Habeck (2007), kenaikan harga ini bisa karena kekuatan pasar global atau

karena pelanggaran kontrak oleh pemasok swasta atau pemerintah yang seharusnya menyediakan bahan yang dibutuhkan (Eid, 2008, p. 57).

2) Risiko Penghasilan (*Revenue Risk*)

Risiko pendapatan terjadi ketika pendapatan proyek kurang dari apa yang diharapkan. Hal ini dapat terjadi karena penurunan permintaan, penurunan harga, atau keduanya. Disebutkan oleh Merna & Njiru (2002), pada sisi permintaan, risiko ini berupa permintaan yang tidak mencukupi untuk output proyek (Eid, 2008, p. 57). Hal ini dapat disebabkan oleh perubahan pasar atau pengenalan pelayanan jasa lain yang semakin kompetitif. Disebutkan oleh Starr (1988), teknologi baru dapat membuat beberapa produk menjadi kuno, namun, dalam proyek infrastruktur seperti jalan dan jembatan, teknologi dapat membantu penurunan biaya (misalnya, *electronic tolling*) (Eid, 2008, p. 57). Di sisi harga, operator proyek mungkin terpaksa menurunkan harga karena persaingan atau karena tekanan publik karena ongkos yang dikenakan terlalu tinggi. Karena masa konsesi yang panjang, risiko pendapatan menjadi perhatian terbesar karena tidak ada yang dapat memprediksi nilai layanan dalam 30 tahun; fasilitas tersebut dapat menjadi benar-benar kuno karena pengenalan teknologi baru.

B. Risiko Keuangan

Risiko keuangan mengancam stabilitas keuangan sponsor proyek terutama dalam pembiayaan proyek dimana sumber dana hanya bergantung pada *cash flow* proyek. Risiko pembiayaan terutama timbul dari nilai pendapatan yang tidak memadai dan biaya pendanaan yang meningkat.

1) Risiko Suku Bunga

Kemampuan sponsor proyek untuk membayar kembali utang mereka secara langsung dipengaruhi oleh perubahan suku bunga, yang secara signifikan dapat meningkatkan pembayaran pinjaman yang diperlukan. Disebutkan oleh Merna & Njiru (2002), risiko tingkat bunga bervariasi antara instrumen keuangan yang digunakan untuk meningkatkan keuangan jangka pendek dan instrumen keuangan yang memiliki jangka waktu yang lebih panjang (Eid, 2008, p. 58). Instrumen keuangan dengan

tingkat jatuh tempo lebih panjang dianggap lebih berisiko dan lebih rentan terhadap risiko suku bunga.

2) Risiko Devaluasi Mata Uang

Risiko mata uang menjadi ancaman utama bagi pengembang dengan pertumbuhan privatisasi karena dana tersebut mengalir lintas negara. Pertukaran transaksi lintas negara yang melibatkan mata uang apapun secara langsung dipengaruhi oleh jenis risiko ini. Disebutkan oleh Merna & Njiru (2002), sebagian besar investasi internasional di negara-negara berkembang, dan pelayanan infrastruktur publik di negara-negara ini biasanya tidak menghasilkan pendapatan dalam mata uang asing, mata uang negara-negara ini lebih rentan terhadap risiko ini, umumnya karena tingkat inflasi yang tinggi (Eid, 2008, p. 58). Selain itu, negara-negara ini tidak memiliki *debt markets* yang mapan, dan pemodal tidak memiliki kemampuan untuk terhindar dari risiko nilai mata uang ini.

3) Risiko Ekuitas

Risiko ekuitas dikaitkan dengan variasi harga saham. Pemegang saham terpengaruh oleh risiko ini karena pembiayaan utang memiliki prioritas pembayaran. Disebutkan oleh Merna & Njiru (2002), besarnya penurunan harga saham dapat menyebabkan kebangkrutan terutama bila debitur telah memberikan jaminan. (Eid, 2008, p. 58)

4) Risiko Akuntansi & Ekonomi

Risiko akuntansi ditentukan dengan mengukur berapa banyak perubahan keuangan akan mempengaruhi *cash flow* yang dihasilkan oleh proyek. Struktur jatuh tempo neraca memungkinkan untuk membuat penilaian yang obyektif untuk hal besarnya risiko yang dihadapi oleh keuangan perusahaan, walau bagaimanapun neraca ini tidak tersedia dalam keuangan proyek. Disebutkan oleh Merna & Njiru (2002), risiko ekonomi adalah lebih diutamakan karena dampak risiko yang lebih luas pada seluruh kegiatan operasional (Eid, 2008, p. 59).

5) Risiko Likuiditas

Pemerintah dapat menaikkan pajak atau meningkatkan inflasi dalam rangka untuk memenuhi keuangan pemerintahan. Berbeda dengan

utang pemerintah, ada risiko yang umum untuk utang swasta. Risiko likuiditas terjadi ketika sebuah proyek tidak mampu menghasilkan sumber daya yang cukup untuk memenuhi kewajibannya. Risiko likuiditas adalah hasil dari salah satu atau kombinasi dari beberapa risiko lain yang telah dibahas di atas. Biasanya kegagalan premi adalah ukuran dari risiko ini, dan ini ditentukan dengan menghitung standar probabilitas dan kerugian keuangan pada umumnya (Eid, 2008).

6) Kepailitan Risiko

Kepailitan risiko adalah risiko dimana perusahaan tidak akan mampu memenuhi kewajibannya. Kepailitan adalah hasil dari kelalaian/kegagalan. Sebagian besar pinjaman, baik *loan* atau obligasi, memiliki ketentuan lintas kegagalan. Disebutkan oleh Merna & Njiru (2002), ini berarti bahwa jika perusahaan telah gagal pada salah satu kewajibannya, kreditur dapat meminta kembali semua hutang mereka bahkan sebelum tanggal jatuh tempo, dengan demikian, perusahaan dapat menghadapi masalah likuiditas dan terpaksa menyatakan kepailitan (Eid, 2008, p. 59). Dalam hal keuangan proyek, kebangkrutan proyek tidak mempengaruhi perusahaan induk dikarenakan pinjaman *non-recourse*, para kreditur tidak dapat memiliki akses ke aset perusahaan induk.

7) Risiko Pihak lain

Disebutkan oleh Merna & Njiru (2002), semua pihak dapat terlibat dalam transaksi keuangan maupun risiko potensi kegagalan oleh pihak lain (Eid, 2008). Oleh karena itu, selalu ada risiko kerugian yang dihadapi oleh penyedia hutang pinjaman untuk sponsor proyek dan juga risiko kerugian yang dihadapi oleh investor ekuitas dalam berinvestasi dalam proyek.

Dalam pembiayaan proyek, karena proyek dilakukan oleh *special project vehicle* (SPV) dan merupakan transaksi neraca tak tetap, pemberi pinjaman akan menghadapi kerugian jika proyek tersebut gagal karena mereka tidak memiliki jalan lain terhadap aset organisasi utama.

8) Risiko *Refinancing*

Karena suku bunga yang rendah, investor infrastruktur mampu membiayai proyek-proyek mereka yang relatif murah. Pinjaman sering

merupakan lebih dari 50% dari total pembiayaan, dan biasanya dalam jangka waktu panjang. Disebutkan oleh Starr (2008), oleh karena itu, investor akan menghadapi risiko pembiayaan kembali pada tahap tertentu, bahkan jika mereka memiliki program *long-term hedging*, karena kewajiban *refinancing* pinjaman pada *rate* yang lebih tinggi di masa depan (Eid, 2008, p. 60).

9) Risiko Pajak

Berbeda dengan sektor publik, sektor swasta terkena risiko perpajakan. Juga, proyek memanfaatkan *project finance* yang seringkali sangat terpengaruh, dan *margin* yang sangat ketat. Karena *margin* sangat rendah, pembiayaan memerlukan tingkat keamanan yang tinggi dan prediktabilitas *cash flow*. Disebutkan oleh Merna & Njiru (2002), pajak, terutama pajak yang tidak direncanakan, dapat mengurangi *cash flow*, dengan demikian, kesadaran dari semua pengaruh potensial pajak sepanjang umur proyek adalah penting (Eid, 2008, p. 60).

2.5.2 Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas

Pengertian (terminologi) infrastruktur dilihat dari aspek hukum atau pengertian hukum infrastruktur adalah peraturan (ketentuan) yang mengatur mengenai pembangunan konstruksi dari infrastruktur termasuk di dalamnya segi komersil dan kontrak (perjanjian) pembangunan infrastruktur (Sitompul, 2007).

Pada Era Orde Baru secara formal tidak terdapat ketentuan yang jelas (eksplisit) mengatur mengenai infrastruktur (Sitompul, 2007). Selama hampir tiga dekade di Era Orde Baru, ketentuan pembangunan infrastruktur menggunakan norma-norma hukum publik yang berlaku umum (Keppres No. 16 tahun 1994 tentang Pengadaan Barang & Jasa) dan undang-undang sektoral (antara lain: Undang-Undang Migas, Undang-Undang Ketenagalistrikan, Undang-Undang Telekomunikasi, Keputusan-Keputusan Menteri PU, Ketua Bappenas, dll).

Sedang kontrak-kontrak pembangunan infrastruktur baik dari proyek-proyek yang sepenuhnya dibiayai anggaran pemerintah/APBN, pinjaman multilateral atau bilateral, ataupun berdasarkan kerjasama dengan pihak swasta nasional atau asing, mengacu kepada ketentuan Pasal 1338 KUHP Perdata (azas

kebebasan berkontrak).

Ketentuan hukum yang dipergunakan dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia pada masa pertengahan tahun tujuh puluhan sampai dengan akhir tahun sembilan puluhan, bergantung pada sumber pembiayaan pembangunan infrastruktur itu sendiri. Pada pokoknya sumber pembiayaan pembangunan infrastruktur berasal dari (Sitompul, 2007):

- Negara (APBN);
- Pinjaman luar negeri (multilateral atau bilateral);
- Bantuan luar negeri;
- Swasta nasional dan/atau asing; dan
- Kombinasi dari keempat sumber pembiayaan tersebut.

Apabila sumber pembiayaan pembangunan infrastruktur berasal dari keuangan negara (APBN/APBD), maka ketentuan yang digunakan adalah (Sitompul, 2007):

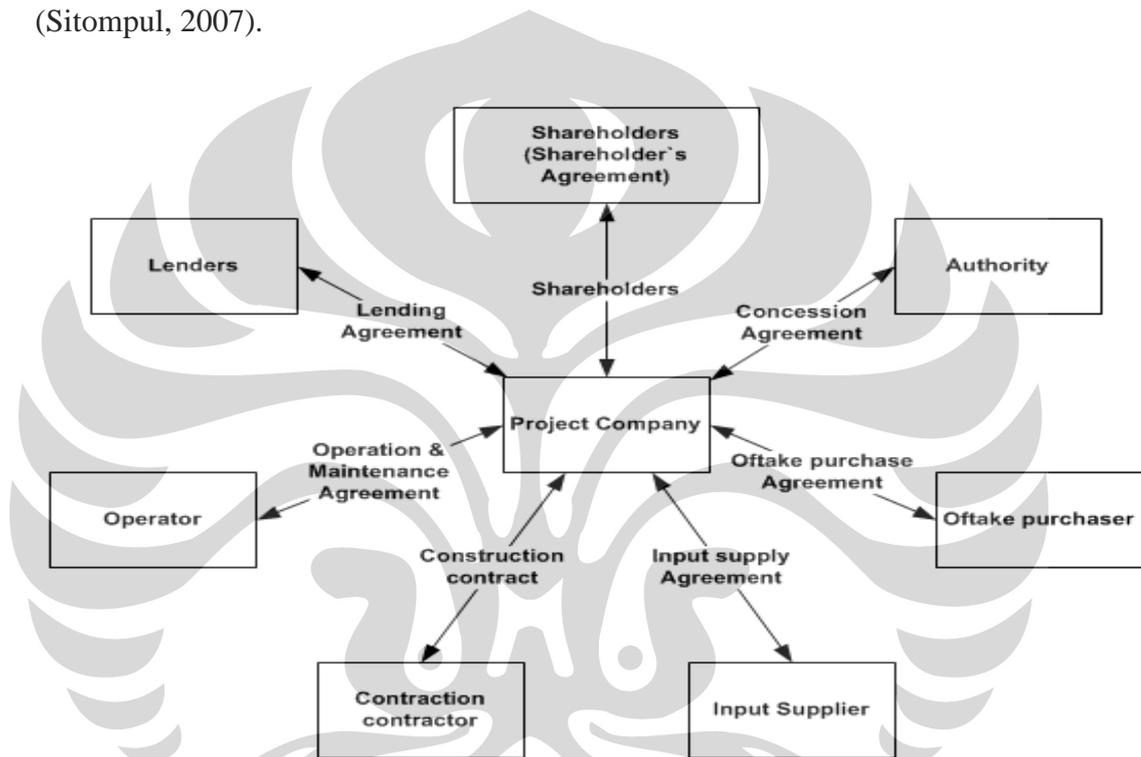
- a) Keppres No. 16 tahun 1994 (di Era Orde Baru) atau di Era pasca Orde Baru (Era Reformasi) memakai Keppres No. 18 tahun 2000 & Keppres No. 80 tahun 2003 mengenai Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah. Di dalam ketentuan ini diatur mengenai:
 - Prakuualifikasi & Pascakuualifikasi Penyedia Barang & Jasa;
 - Tatacara & syarat-syarat pelelangan atau penunjukkan pelaksanaan pengadaan barang dan jasa;
 - Syarat minimum kontrak pengadaan barang dan jasa;
- b) Undang-undang di masing-masing sektor: perhubungan (transportasi darat, laut, & udara); pekerjaan umum (jalan raya/tol, pengairan, air minum dan sanitasi); telematika (telekomunikasi); ketenagalistrikan; & migas.

Apabila sumber pembiayaan pembangunan infrastruktur berasal dari pinjaman dan bantuan (*grant*) dari luar negeri, maka ketentuan yang digunakan adalah ketentuan-ketentuan yang ditentukan sendiri dari lembaga-lembaga yang memberikan, dengan disesuaikan dengan ketentuan publik yang berlaku (hukum positif) di Indonesia (Sitompul, 2007).

Apabila sumber pembiayaan pembangunan infrastruktur berasal dari swasta nasional atau asing, maka ketentuan yang digunakan adalah mengacu ke

pasal 1338 KUHP Perdata (Azas Kebebasan Berkontrak). Dalam hal ini berdasarkan kesepakatan masing-masing pihak (sejauh tidak melanggar ketentuan publik). Skema pembiayaan ini merupakan pola Kerjasama Pemerintah-Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP) (Sitompul, 2007).

Pola hukum kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur menjadi bertambah kompleks bila melibatkan lembaga keuangan. Maka skema perjanjian yang lazim digunakan di Indonesia adalah sebagai berikut (Sitompul, 2007).



Gambar 2.2 Skema Perjanjian Pola Kerjasama Pemerintah Swasta dengan Melibatkan Lembaga Keuangan

Sumber: Sitompul (2007)

Dengan tidak adanya ketentuan umum yang baku mengenai pembangunan (penyediaan) infrastruktur, maka permasalahan yuridis yang mungkin timbul adalah sebagai berikut (Sitompul, 2007):

a) Tidak ada kepastian hukum:

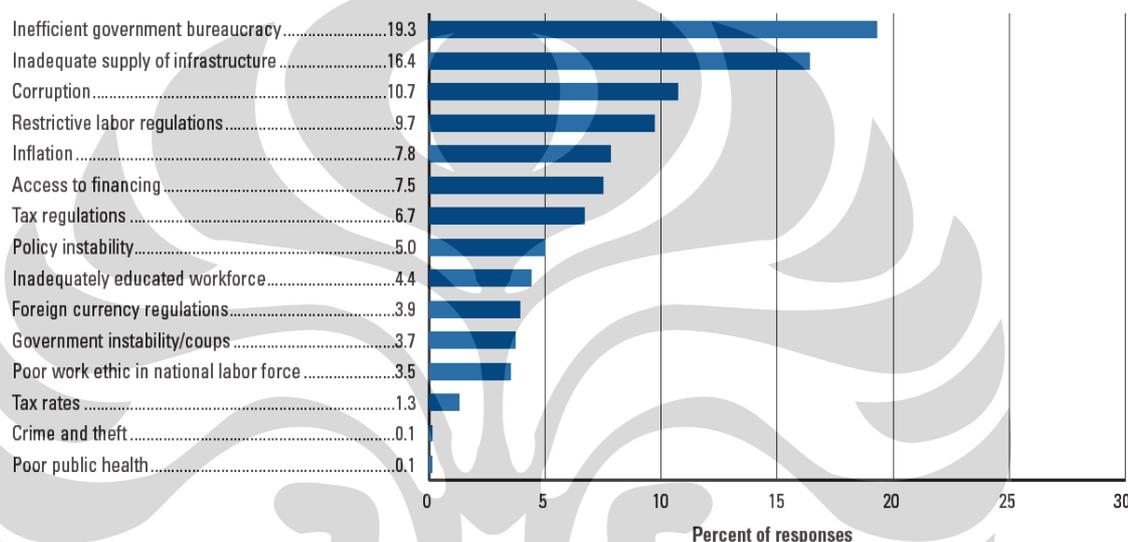
- Risiko perubahan peraturan di bidang keuangan dan moneter;
- Tidak adanya peraturan keuangan negara yang terintegrasi;
- Pemerintah tidak mau ambil bagian dalam menanggung risiko keuangan (kerugian bisnis);

- Terlalu banyak peraturan daerah (Perda); &
- Penyediaan lahan (pembebasan lahan).

b) Rawan untuk dijadikan masalah KKN.

Dari *The Global Competitiveness Report 2008-2009, World Economic Forum 2008*, didapatkan fakta-fakta yang berkaitan dengan permasalahan-permasalahan dalam pembangunan di Indonesia.

The most problematic factors for doing business



Gambar 2.3 Faktor Permasalahan Utama dalam Melakukan Bisnis di Indonesia

Sumber: *The Global Competitiveness Report 2008-2009, World Economic Forum 2008*

Pada gambar 2.3 tersebut terlihat bahwa faktor utama permasalahan dalam berbisnis di Indonesia, termasuk bagi investor untuk berinvestasi di Indonesia adalah sistem birokrasi pemerintah yang tidak efisien. Kemudian diikuti oleh ketidakcukupan dari ketersediaan infrastruktur, dan permasalahan korupsi yang juga menghambat percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Dari *The Global Competitiveness Report 2008-2009, World Economic Forum 2008*, didapatkan fakta-fakta yang berkaitan dengan permasalahan-permasalahan dalam pembangunan di Indonesia, dalam hal ini kaitannya dengan aspek peraturan, kebijakan, dan legalitas ada beberapa fakta. Pertama, kesulitan pada regulasi pemerintah (*burden of government regulation*). Persyaratan administratif yang dikeluarkan pemerintah (surat izin, regulasi, pelaporan) dinilai

cukup memberatkan. Dalam kategori ini Indonesia di ranking 45 dari 134 negara, mempunyai *score* 3.5 (rentang 1 = memberatkan, sampai dengan 7 = tidak memberatkan), dengan *Mean* = 3.3. Kedua, efisiensi kerangka hukum (*efficiency of legal framework*). Kerangka hukum di Indonesia bagi pihak swasta dalam menyelesaikan perselisihan dan meragukan legalitas dari tindakan dan/atau regulasi pemerintah cenderung tidak efisien dan dapat dimanipulasi. Dalam kategori ini Indonesia di ranking 66 dari 134 negara, mempunyai *score* 3.6 (rentang 1 = Tidak efisien dan dapat dimanipulasi, sampai dengan 7 = efisien dan prosesnya jelas dan netral) dengan *Mean* = 3.8. Ketiga, transparansi dalam pembuatan kebijakan pemerintahan (*transparency of government policymaking*). Dalam kategori ini Indonesia di ranking 121 dari 134 negara, mempunyai *score* 3.2 (rentang 1 = *never informed*, sampai dengan 7 = *always informed*), dengan *Mean* = 4.2. Keempat, prosedur yang memberatkan (*burden of customs procedures*). Prosedur dalam izin untuk mengatur keluar masuknya suatu barang di Indonesia cenderung sangat lamban dan tidak praktis/menyulitkan. Dalam kategori ini Indonesia di ranking 95 dari 134 negara, mempunyai *score* 3.3 (rentang 1 = sangat lamban dan tidak praktis/menyulitkan, sampai dengan 7 = sangat cepat dan efisien) dengan *Mean* = 3.9. Kelima, kekuatan dalam perlindungan investor (*strength of investor protection*). *Score* Indonesia adalah 5.7 untuk *Strength of Investor Protection Index* dengan skala 0–10 (*best*).

Selain itu, beberapa permasalahan pokok yang dapat menghambat pembangunan daerah (dalam hal ini kaitannya dengan aspek dana dan perencanaan), disebutkan dalam “BOKS Identifikasi Permasalahan Pokok Dalam Pembangunan Kalimantan Timur” yang digelar Bank Indonesia Samarinda bekerjasama FPIK Universitas Mulawaraman tahun 2008, menjelaskan bahwa kelemahan birokrasi dalam mewujudkan *clean dan good governance*, seperti terlihat dari: pertama, rendahnya tingkat transparansi dalam perumusan kebijakan dan perencanaan program; kedua, rendahnya tingkat akuntabilitas pemanfaatan sumber daya publik; ketiga, kurang efektifnya penilaian kinerja kebijakan, perencanaan dan pelaksanaan program; keempat, belum siapnya perangkat yang lama untuk mereformasi diri mendukung sistem manajemen pembangunan daerah yang baru; kelima, birokrasi pemerintahan daerah belum berfungsi optimal

sebagai organisasi pelayanan; keenam, sistem manajemen pembangunan daerah belum berbasis informasi dan IPTEK; ketujuh, masih lemahnya fungsi pengawasan dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan.

Dalam Pidato Presiden RI, Susilo Bambang Yudhoyono, dengan tema Permasalahan & Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2004-2009, disebutkan beberapa kendala dalam percepatan desentralisasi dan otonomi daerah, antara lain belum terbangunnya sistem dan regulasi yang jelas dan tegas serta belum optimalnya proses desentralisasi dan otonomi daerah antara lain karena belum jelasnya kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah yang berakibat pada tumpang tindihnya kebijakan pusat dan daerah.

Permasalahan yang menghambat proyek KPS (Kemitraan Pemerintah Swasta, 2010) adalah berbagai risiko-risiko yang dihadapi dalam menggarap proyek KPS seperti pasar yang dihadapi, besarnya permintaan yang sering-sering melenceng dari rencana yang pernah dibuat, pengoperasian infrastruktur, biaya konstruksi yang membengkak, peraturan perundangan yang berlaku, dan kekurangtelitian dalam pencantuman hak dan kewajiban mitra swasta dengan pemberi pekerjaan. Di antaranya permasalahan yang penting adalah *risk sharing* yang meliputi tanah, tarif, biaya konstruksi, waktu konstruksi, *demand*, suku bunga, nilai tukar uang, dan lain-lain.

Selain itu kendala lain yang dihadapi oleh pihak swasta dalam Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia adalah Kepastian Hukum (*Legal Certain*). Kepastian hukum (*legal certain*) merupakan salah satu syarat untuk menarik modal asing/pihak swasta (Tobing, 2006). Diperlukan aturan yang jelas mulai dari izin usaha sampai dengan biaya-biaya yang harus dikeluarkan untuk beroperasi. Kata kunci untuk mencapai kondisi ini adalah adanya penegakan supremasi hukum (*rule of law*). Perlu dipikirkan bagaimana menciptakan hukum yang mampu memulihkan kepercayaan investor asing untuk menanamkan modalnya di Indonesia, dengan menciptakan kepastian (*certainty*), keadilan (*fairness*) dan efisiensi (*efficiency*). Tanpa proses hukum yang efektif tidak mungkin diharapkan perbaikan ekonomi, politik, kehidupan sosial, dan keadilan. Kontrak-kontrak karya yang ada perlu dihormati pemerintah dalam membangun suatu kepastian hukum di negeri ini. Strategi pembangunan hukum perlu dilakukan pada setiap

elemen sistem hukum menurut Lawrence M Friedman, yaitu elemen struktur, substansi, dan budaya hukum (Tobing, 2006).

Risiko aspek hukum didefinisikan oleh Engel, Ficher, & Galetovic (1997), adalah risiko yang berhubungan dengan kerangka hukum dan kontraktual yang mendukung pengaturan finansial proyek, juga ketidakpastian yang berasal dari kemungkinan perundang-undangan atas undang-undang baru yang mungkin mempengaruhi kerjasama (Sihombing, 2005, p. 21). Seperti yang diungkapkan Kepala Pusat Studi Ekonomi dan Kebijakan Publik Universitas Gadjah Mada, Tony Prasetyantono (Kompas, 26 Oktober 2010), ia berpendapat bahwa untuk menarik minat swasta, seharusnya ada produk hukum turunan dari PP Nomor 67 Tahun 2005 khusus untuk jalan tol, kereta api, dan pelabuhan. Hal ini dikarenakan masalah tiap sektor tidak sama, seperti tender jalan tol misalnya, berbeda dengan kereta api.

Permasalahan aspek hukum dalam konteks yang dihadapi oleh usaha jasa konstruksi di Indonesia yang disebabkan oleh faktor-faktor dari luar perusahaan disebutkan oleh Trisnowardono (2002) antara lain (Lutfi, 2006, p. II-7):

- a) Sistem registrasi, klasifikasi, dan kualifikasi yang belum mantap.
- b) Sistem pengadaan jasa konstruksi sendiri belum mantap.
- c) Standar kontrak nasional belum ada.
- d) Pengaturan segmen pemerintah belum mantap sedangkan segmen swasta belum diatur.
- e) Korupsi, kolusi, dan nepotisme, monopoli dan praktek persaingan usaha yang tidak sehat dan penyimpangan-penyimpangan lainnya di sektor konstruksi di Indonesia. Hal ini dapat mengganggu kesuksesan perusahaan jasa konstruksi dalam mendapatkan proyek konstruksi (Kurniawan, 2005).

Berdasarkan kajian Asian Development Bank (2003), ada lima faktor utama penghambat iklim investasi yaitu ketidakstabilan makroekonomi, ketidakpastian peraturan dan kebijakan ekonomi, masalah korupsi, masalah perpajakan, dan masalah perburuhan.

Berikut ini akan dijelaskan beberapa risiko yang terkait dengan kondisi politik dan hukum di suatu negara (Eid, 2008):

a) Pelanggaran Kontrak

Pemerintah dapat melanggar kontrak perjanjian dengan sektor swasta. Disebutkan oleh Grimsey & Lewis (2004), badan usaha sektor publik dapat gagal untuk menyediakan sesuai perjanjian kontrak seperti bahan bakar atau gagal membayar untuk produksi proyek dalam kasus pemerintah seharusnya menyediakan pembayaran sebagai sumber pendapatan (Eid, 2008, p. 61).

b) Kegagalan Keputusan Arbitrase

Disebutkan oleh Esty (2004), kerugian dalam kasus ini terjadi ketika pemerintah menolak untuk membayar kepada sponsor proyek, dan putusan peradilan tidak bisa dipaksakan pada pemerintah (Eid, 2008, p. 61).

c) Risiko Regulasi

Regulasi dapat mempengaruhi secara negatif pekerjaan proyek. Kebijakan pemerintah yang tidak mendukung seperti keterlambatan dalam persetujuan, pembatasan impor, dan diskriminatif pajak adalah risiko besar bagi pengembang di negara-negara berkembang. Disebutkan oleh Esty (2004), pemerintah juga dapat membuat undang-undang yang dapat mempengaruhi operasional proyek menjadi buruk, membatalkan lisensi yang sebelumnya diberikan, atau memperkenalkan perubahan perencanaan (Eid, 2008, p. 61).

Ada dua hal penting peranan pemerintah dalam kaitannya dengan keterlibatan swasta (investasi) pada proyek infrastruktur, seperti disebutkan oleh Joesoef (2005). Pertama adalah masalah pembebasan lahan dan kedua adalah masalah tarif. Lahan tersebut secara hukum adalah milik pemerintah, sebagaimana dalam Pasal 60 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, menyebutkan: "Untuk menjamin kepastian hukum, tanah yang sudah dikuasai oleh pemerintah dalam rangka pembangunan jalan didaftarkan untuk diterbitkan sertifikat hak atas tanahnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang pertanahan". Sekarang hal ini telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, sebagai ganti dari Keputusan Presiden Nomor 55 Tahun 1993.

Dalam hal pembebasan lahan apabila tidak ada aturan main yang ditetapkan pemerintah khususnya dalam hal negosiasi harga tanah dalam peraturan pertanahan, maka akan terjadi pembengkakan nilai investasi, yang mana konsekuensinya akan mempengaruhi tarif dan juga tingkat pengembalian investasi (IRR) bagi investor. Sebagaimana dalam investasi jalan tol bahwa nilai investasi tersebut terdiri dari dua unsur yaitu: nilai tanah dan nilai konstruksi, begitu pula masalah tarif, apabila pemerintah tidak memberikan jaminan kenaikan tarif dalam suatu peraturan perundang-undangan, maka investor akan mengalami kesulitan dalam menentukan tingkat pengembalian investasi (IRR) dan biaya-biaya operasi dan pemeliharaan yang dipengaruhi oleh inflasi (Joesoef, 2005).

Mengenai tingkat pengembalian investasi (IRR) dalam proyek jalan tol ini ada beberapa faktor yang harus dihitung, yaitu antara lain: nilai tanah, nilai konstruksi (termasuk biaya *design*), prediksi jumlah lalu-lintas atau proyeksi volume lalu lintas (kendaraan yang masuk), biaya-biaya operasional dan pemeliharaan, dan kepastian kenaikan tarif berkala sebagaimana ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, peranan pemerintah dalam penetapan tarif ini sangat penting bagi investor.

Dari semua infrastruktur, pemerintah sangat berperan dan sangat mempengaruhi tarif yang ditetapkan dalam suatu proyek infrastruktur, dan hal ini secara tegas disebut dalam setiap peraturan perundang-undangan di bidang infrastruktur. Sehingga dengan demikian, investor tidak bisa sewenang-wenangnya menetapkan tarif walaupun tarif tersebut adalah faktor penting dalam *business plan* suatu investasi.

Dalam logika hukumnya dengan demikian pemerintah haruslah memiliki tanggung jawab hukum juga dalam investasi infrastruktur yang dilakukan oleh investor. Menurut peneliti, tanggung jawab kerugian investasi yang dikelola oleh investor tidak semata-mata adalah tanggung jawab investor, melainkan juga ada tanggung jawab hukum pemerintah terhadap segala risiko investasi yang dikelola investor akibat dari peran pemerintah, khususnya perannya dalam penetapan tarif (Joesoef, 2005).

❖ Contoh Penerapan Birokrasi yang Sangat Efektif dan Efisien di Singapura

Selain permasalahan-permasalahan yang telah dijabarkan diatas, berikut ini adalah contoh penerapan birokrasi yang sangat efektif dan efisien di Singapura, sebagai bandingan dengan sistem birokrasi di Indonesia, seperti disebutkan dalam artikel dengan judul “*Menunggu Birokrasi Kita Efektif dan Efisien*”, Kompas, Selasa, 24 Agustus 2010.

Singapura adalah contoh negara yang penerapan birokrasinya di segala aspek sangat efektif dan efisien. Birokrasi mereka tidak berbelit-belit dan bersih dari pungutan-pungutan. Dengan mengoptimalkan peran teknologi informasi (TI), semua urusan yang menyangkut pelayanan publik dapat disajikan secara transparan dan semua informasi dapat diakses online. Lembaga *Political and Economic Risk Consultancy* (PERC) menobatkan pelayanan publik di Singapura sebagai yang paling efisien di Asia pada tahun 2009. Di Singapura, birokrasi yang efisien itu juga ditunjang oleh pegawai-pegawai yang kompeten dengan usia yang masih segar. Para pengambil keputusan di rapat-rapat penting banyak yang terlihat masih muda. Pegawai negeri digaji berdasarkan kompetensi dan kinerja mereka. Maka banyak pegawai negeri yang cukup mapan meski usianya masih muda. Namun mereka bekerja dengan cepat, profesional, dan cakap mengoperasikan TI.

Melihat hal tersebut, maka perlu adanya reformasi birokrasi untuk memacu perbaikan kerja para birokrat di Indonesia. Mulai dari pembenahan organisasi, ketatalaksanaan, SDM, peraturan perundangan, pengawasan, akuntabilitas, pelayanan publik, serta perubahan *mindset* dan *culture mindset*.

2.5.3 Aspek Manajemen Pembangunan Daerah

Dalam subbab ini akan dibahas permasalahan dalam aspek manajemen pembangunan di daerah dari sisi pemerintah daerah pada subbab A dan permasalahan dari sisi dunia usaha jasa konstruksi di Indonesia pada subbab B yang dikutip dari berbagai macam sumber. Selain dua hal tersebut, di subbab C akan dibahas permasalahan internal manajemen dalam sebuah badan organisasi, dimana permasalahan tersebut sering menjadi kendala pada sebuah badan

organisasi, baik untuk badan pemerintahan daerah maupun badan usaha swasta termasuk perusahaan jasa konstruksi, yang pada akhirnya permasalahan internal tersebut juga mengakibatkan terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur di daerah.

A. Kendala dalam Aspek Manajemen Pembangunan Daerah pada Pemerintahan di Daerah

Selain persoalan pendanaan dan regulasi, penyediaan infrastruktur juga kerap terkendala oleh buruknya kinerja pemerintahan di daerah. Sejak berlakunya otonomi daerah (otoda), penyediaan infrastruktur terkesan bukan lagi prioritas utama pembangunan. Padahal, tujuan otoda adalah memberikan pelayanan publik yang lebih intensif dan nyata kepada masyarakat, termasuk penyediaan infrastruktur dasar. Ketersediaan infrastruktur sangat penting bagi kemajuan pembangunan serta peningkatan ekonomi daerah. Mengacu pada *The Global Competitiveness Report 2008-2009*, inefisiensi birokrasi menempati urutan pertama faktor penghambat investasi di Indonesia. Sedangkan keburukan infrastruktur menempati urutan kedua. Sementara itu, hasil survei Komite Pemantauan Pelaksanaan Otoda untuk iklim investasi 2007 menunjukkan lemahnya manajemen infrastruktur pemerintah daerah merupakan kendala utama investasi.

Dalam Pidato Presiden RI, Susilo Bambang Yudhoyono, dengan tema Permasalahan & Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2004-2009, disebutkan beberapa kendala dalam percepatan desentralisasi dan otonomi daerah, antara lain belum tersusunnya kelembagaan yang efektif, masih rendahnya kapasitas pemerintah daerah, dan masih rendahnya kerjasama antar daerah dalam penyediaan pelayanan publik.

Selain itu, beberapa permasalahan pokok yang dapat menghambat pembangunan daerah (dalam hal ini kaitannya dengan aspek manajemen pembangunan daerah), disebutkan dalam “BOKS Identifikasi Permasalahan Pokok Dalam Pembangunan Kalimantan Timur” yang digelar Bank Indonesia Samarinda bekerjasama FPIK Universitas Mulawarman tahun 2008, menjelaskan sebagai berikut; pertama, Kelemahan dalam penerapan rencana

strategis meskipun telah dirumuskan secara baik dalam rencana pembangunan jangka menengah daerah (RPJMD) baik di tingkat provinsi maupun di tingkat kabupaten/kota. Akibatnya eksekusi kegiatan dan alokasi anggaran dalam prakteknya seringkali tidak lagi konsisten dengan renstra yang telah dirumuskan. Selain itu, pengambilan keputusan-keputusan strategis kurang memperhatikan aspek interkoneksi dengan daerah lain padahal banyak kebijakan yang bisa disinergikan untuk mencapai hasil yang lebih optimal; kedua, Rendahnya kualitas SDM, hal ini terlihat bahwa pada umumnya di daerah-daerah banyak penduduk yang hanya berpendidikan sampai dengan tamat Sekolah Dasar. Ditambah lagi ditemuinya fakta lowongan pekerjaan yang tidak dapat diisi oleh SDM lokal karena ketidaksesuaian kompetensi yang dimiliki.

Salah satu faktor penting dalam hal sumber daya manusia yang menghambat percepatan pembangunan infrastruktur di daerah adalah aparat atau para pejabat pemerintah daerah dan para penyedia jasa konstruksi yang sulit berpikir inovatif dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur di daerah. Tingkat pendidikan juga mempengaruhi profesionalitas para pejabat pemerintah daerah dan para penyedia jasa konstruksi, sehingga akan mempengaruhi kinerja para pejabat pemerintah daerah dan para penyedia jasa konstruksi untuk melaksanakan percepatan pembangunan infrastruktur di daerah.

Dari Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi/BPPT (1992), disebutkan beberapa faktor masalah yang menyebabkan terhambatnya pembangunan infrastruktur transportasi dalam hal aspek manajemen pembangunan di daerah antara lain (Restoeningsih, 2002), sulitnya pihak pemerintah mengadakan penggusuran tanah bagi penduduk asli, karena mereka enggan untuk dipindahkan dari tempat kediamannya dan menganggap lahannya merupakan lahan warisan secara tradisional; dan luas lahan yang semakin sempit atau terbatas untuk membuat pelebaran atau menambah panjang jalan beraspal karena padatnya jumlah penduduk.

Permasalahan lainnya dalam terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur di daerah adalah pola pikir pemerintah daerah. Disebutkan oleh

Indra (2010), pemerintah daerah harus mengubah pola pikir dalam pembangunan infrastruktur yang menganggap harus ada bagian di dalamnya atau mendapat bagian dari infrastruktur yang melalui wilayahnya. Menurutnya, seharusnya pemerintah daerah melihat manfaat bagi masyarakatnya seandainya pembangunan infrastruktur melalui wilayahnya, bukan mempertanyakan bagian yang dapat diambil. Karena sebenarnya tidak menjadi masalah seandainya daerah tidak mendapat bagian dari proyek infrastruktur itu tetapi manfaat yang di dapat adalah taraf hidup masyarakat di daerah itu akan membaik.

B. Kendala dalam Aspek Manajemen Pembangunan Daerah pada Badan Usaha Jasa Konstruksi

Selain permasalahan pada pemerintahan di daerah seperti yang telah dijabarkan pada poin A diatas, permasalahan pada industri jasa konstruksi di Indonesia yang juga dapat menghambat percepatan pembangunan infrastruktur, seperti yang disebutkan Ofori (1990) dan Royat (1994) adalah seperti (Lutfi, 2006, p. II-6 & Kurniawan, 2005, p. 7):

- a) Fluktuasi beban dan pengembangan sumber daya yang dibutuhkan dan rasionalisasi proses konstruksi.
- b) Risiko tinggi yang dialami/dihadapi klien, kontraktor, dan konsultan.
- c) Besarnya jumlah pihak yang terkait pada satu proyek dan kesulitan dalam mengkoordinasikan kegiatannya.
- d) Jaringan legislatif, peraturan, dan pengendalian yang meluas dan mempengaruhi aspek dan konstruksi.
- e) Ukuran perusahaan konstruksi yang terbatas dan kurangnya pengendalian input dan produknya.
- f) Adopsi/terjemahan dokumen kontrak dan praktek yang kurang tepat.
- g) Kekurangan sumber daya manusia (SDM) yang terampil dan profesional, baik dari segi teknologi, terlebih lagi dari segi manajerial.

Perusahaan konstruksi di negara berkembang memiliki masalah yang berkaitan dengan kelemahan struktural dalam ekonomi nasional dan ketidakcocokan antara sumber daya yang ada, mekanisme administrasi dan

infrastruktur umum, serta teknik dan praktek yang diambil dari luar (Lutfi, 2006).

Berdasarkan survey didapati penyebab rendahnya daya saing perusahaan jasa konstruksi dikarenakan rendahnya produktivitas, terutama karena struktur dan persaingan yang belum sehat, dan kemampuan pengelola usaha jasa konstruksi yang masih belum optimal (Lutfi, 2006).

Menurut Bapekin, kondisi industri konstruksi Indonesia saat ini dapat digambarkan secara umum sebagai berikut (Islami, 2006):

- a) Belum terwujudnya mutu konstruksi, ketepatan waktu pelaksanaan, dan efisiensi pemanfaatan sumber daya sebagaimana direncanakan.
- b) Rendahnya tingkat kepatuhan Pengguna Jasa dan Penyedia Jasa.
- c) Belum terwujudnya kesejajaran kedudukan antara Pengguna Jasa dan Penyedia Jasa dalam hak dan kewajiban secara adil dan serasi.
- d) Belum terwujudnya secara optimal kemitraan yang sinergis antar badan usaha jasa konstruksi, dan antar badan usaha jasa konstruksi dengan masyarakat.

Selain itu para penyedia jasa konstruksi belum kondusif dalam menggarap proyek pembangunan yang non-konvensional. Tantangan atau masalah yang dihadapi oleh penyedia jasa konstruksi kecil menengah salah satunya adalah muncul banyak persyaratan-persyaratan internasional yang baru seperti ISO 9000, ISO 14000 dan sebagainya (Islami, 2006). Bagi banyak penyedia jasa khususnya penyedia jasa konstruksi kelas kecil-menengah di negara-negara berkembang (termasuk Indonesia), keharusan memenuhi standarisasi internasional seperti di atas dalam periode yang pendek bisa merupakan suatu rintangan baru bagi usaha-usaha mereka untuk persaingan bebas. Disebut rintangan karena persyaratan-persyaratan yang terkandung di dalam standarisasi tersebut sangat sulit dipenuhi mereka. Hal ini disebabkan karena banyak penyedia jasa kecil-menengah masih sangat terbatas akan teknologi dan SDM, ditambah lagi dengan kurangnya akses informasi dan modal (Islami, 2006).

Disebutkan oleh Jaafari (2000), keuntungan perusahaan konstruksi diperoleh dari kemampuan manajemen, sumber daya manusia, kemampuan

teknik, penggunaan solusi yang inovatif, sistem dan infrastruktur, kemampuan untuk menerima dan mengelola risiko dalam pelaksanaan, serta kemampuan untuk menghadapi segala keperluan yang kompleks (Islami, 2006, p. 13).

Beberapa permasalahan yang terjadi pada perusahaan jasa konstruksi antara lain: iklim organisasi dalam *project-driven organization* mungkin negatif karena kepemimpinan yang tidak kompeten, manajemen waktu yang buruk, sistem penghargaan (*reward*) yang tidak mencukupi atau tidak ada, ketrampilan berkomunikasi yang tidak berkembang, dan perencanaan sumber daya atau program pelatihan yang buruk (Islami, 2006).

Untuk perusahaan jasa konstruksi kelas kecil-menengah (UKM Sektor Konstruksi) hambatan-hambatan yang dihadapi oleh UKM seperti dijelaskan berikut ini (Wafi, 2006):

- a) Hambatan fokus – terdiri dari tiga elemen yang meliputi ketidakmampuan UKM untuk melakukan riset pasar yang tepat, membaca *landscape* ekonomi, mengidentifikasi, dan menggunakan alternatif untuk melakukan pinjaman.
- b) Hambatan terhadap informasi – UKM tidak bisa memutuskan kapan melakukan komputerisasi, walaupun jika UKM memutuskan melakukan komputerisasi mereka tidak mengetahui sistem komputer seperti apa yang cocok untuk operasional mereka.
- c) Hambatan sumber daya manajemen – UKM seringkali kurang memiliki kemampuan untuk mengelola sumber daya. Termasuk ketidakmampuan mengelola uang, tidak memiliki sistem akuntansi yang efektif, tidak tepat dalam kebijakan harga, kurang inisiatif dalam pengelolaan uang untuk pembayaran pajak, dan kurang berani dan mengetahui untuk memperkenalkan ukuran-ukuran pemotongan biaya.
- d) Hambatan daya pikir – Termasuk didalamnya kurang memiliki keahlian dalam mengambil keputusan, tidak mampu mengimplementasikan strategi harga sehingga dapat menghasilkan keuntungan yang kompetitif, dan kurang melihat kedepan dan berani untuk melakukan perubahan dalam strategi ketika salah satu produk tidak efektif.
- e) Hambatan dokumentasi – UKM tidak memiliki sistem penyimpanan arsip

yang layak. Ini membuat implikasi hukum dengan konsekuensi keuangan yang serius untuk usaha.

f) Hambatan terhadap ide/gagasan

Secara umum kondisi penyedia jasa konstruksi di Indonesia masih lemah dalam berbagai masalah internal antara lain: Manajemen yang tidak efisien, keterbatasan dana dan teknologi, serta SDM yang berkualitas kurang, hal ini akan menyebabkan perusahaan jasa konstruksi akan mengalami kesulitan besar dalam jangka pendek hingga jangka menengah dalam menghadapi persaingan dari penyedia jasa konstruksi asing di pasar domestik dan dalam meningkatkan kemampuan untuk sukses secara berkelanjutan (Wafi, 2006).

C. Permasalahan Internal Manajemen pada Badan Organisasi

a) Buruknya sikap mental dan perilaku oknum

Fenomena lainnya yang menjadi penyebab berbagai permasalahan di sektor konstruksi dan investasi di Indonesia adalah adanya korupsi, kolusi dan nepotisme, monopoli dan praktek persaingan usaha yang tidak sehat yang merupakan akibat dari bobroknya moral dan sikap mental (*attitude*) dan buruknya perilaku oknum. Hal-hal seperti itu dapat juga dapat mengganggu kesuksesan perusahaan jasa konstruksi dalam mendapatkan proyek (Islami, 2006).

Dari *The Global Competitiveness Report 2008-2009*, *World Economic Forum 2008*, didapatkan fakta yang berkaitan dengan permasalahan-permasalahan dalam pembangunan di Indonesia, dalam hal ini kaitannya dengan etika/sikap perusahaan/pengusaha. Umumnya sikap para pengusaha di Indonesia, yakni kaitannya dalam sikap berinteraksi dengan pejabat publik, politisi, dan perusahaan lainnya adalah diantara yang terburuk di dunia. Dalam kategori ini Indonesia di ranking 97 dari 134 negara, mempunyai *score* 3.7 (rentang 1 = diantara yang terburuk di dunia, sampai dengan 7 = diantara yang terbaik di dunia), dengan *Mean* = 4.3.

b) Manajemen

Disebutkan oleh Royat (1994), salah satu masalah besar pada industri konstruksi di Indonesia adalah kekurangan sumber daya manusia yang terampil dan professional, baik dari segi teknologi, terlebih lagi dari segi manajerial (Islami, 2006, p. 21).

Disebutkan oleh Teng (2002), manajemen dapat menghadapi berbagai bentuk permasalahan sebagai berikut (Islami, 2006, p. 22):

- Keangkuhan yang timbul karena keberhasilan yang telah diraih sehingga mengacuhkan dan cenderung melupakan dan/atau menolak mengakui perubahan yang terjadi di lingkungan pasar dan persaingan. Sikap ini menyebabkan kegagalan dalam membuat perencanaan bagi keseluruhan strategi. Perasaan superioritas terkadang meresap dalam keseluruhan budaya perusahaan.
- Penundaan kegiatan perusahaan karena tidak adanya pimpinan yang dapat membuat keputusan bisnis yang penting. Kegiatan perusahaan dapat terhenti atau beroperasi dalam keadaan tanpa aktifitas karena tidak satupun pimpinan yang mau membuat keputusan bisnis. Hal ini disebabkan oleh keragu-raguan manajemen atau rasa takut akan gagal.
- CEO/Manajer yang tidak kompeten, tidak menempatkan personel yang semestinya. Hal ini dapat berakibat melesetnya keputusan dan memperkecil kesempatan bagi pertumbuhan dan perluasan perusahaan dalam lingkungan dunia usaha yang senantiasa berubah.
- Menolak perubahan adanya ide-ide baru atau kreatifitas, dapat disebabkan oleh kebiasaan yang menciptakan hambatan bagi ide-ide baru atau cetusan kreativitas. Kondisi ini sering berakibat pada hilangnya kesempatan untuk melakukan terobosan besar perusahaan.
- Proses inovasi dalam perusahaan terhambat atau tidak berkembang.
- Buruknya kualitas eksekutif. Hal ini dapat berakibat menyimpangnya implementasi sasaran dan strategi perusahaan serta berpengaruh buruk pada citra perusahaan, dapat dilihat dari rendahnya kualitas pelayanan konsumen, penurunan penjualan dan menipisnya pangsa pasar.
- Penyimpangan pengendalian pada internal kontrol perusahaan yang

berdampak negatif pada perusahaan. Lemahnya kontrol dapat menyebabkan kerusakan yang serius, yang pada umumnya bersifat keuangan. Masalahnya bisa berkisar pada kegagalan melaporkan kesalahan-kesalahan, pencurian atau bahkan penyelewengan. Dalam beberapa kasus, penyimpangan yang serius bisa berakibat pada pencabutan ijin usaha bahkan runtuhnya seluruh perusahaan.

c) Sumber Daya Manusia

Menurut Wheelen & Hunger (2000), sumber daya adalah aset yang meliputi keahlian orang, kemampuan dan bakat manajerial (Islami, 2006, p. 23). Menurut Hitt, Ireland, & Hoslisson (1997), sumber daya merupakan input bagi proses produksi perusahaan, umumnya sumber daya perusahaan dapat diklasifikasikan menjadi tiga kategori, yaitu modal fisik, sumber daya manusia dan organisasi (Islami, 2006, p. 23).

Sumber daya manusia merupakan elemen yang sangat penting dalam satu perusahaan. Disebutkan oleh Martoyo (2002), kegagalan mengelola sumber daya manusia dapat mengakibatkan timbulnya gangguan dalam pencapaian tujuan dalam organisasi, baik dalam kinerja, *profit*, maupun kelangsungan hidup organisasi itu sendiri (Islami, 2006, p. 23).

Disebutkan oleh Smook & Tong (1996), kelemahan umum sumber daya manusia pada sektor konstruksi disebabkan oleh (Kurniawan, 2005, p. 21):

- Tingkat pendidikan rata-rata pekerja di sektor konstruksi rendah dibandingkan dengan sektor lainnya.
- Jumlah tenaga kerja yang digunakan selalu berubah-ubah.
- Adanya alasan-alasan subyektif dan obyektif yang membatasi partisipasi pekerja. Alasan subyektif yaitu karakteristik dari prosedur produksi, bahan, dan teknologi yang tidak memberikan banyak kesempatan bagi pekerja untuk membuat keputusan. Alasan obyektif adalah pandangan manajemen bahwa mesin dan manual kerja lebih penting daripada pekerja.
- Sistem subkontrak yang banyak diterapkan dalam industri konstruksi

menyebabkan tidak ada pihak yang mengambil tanggung jawab untuk melakukan pelatihan dan pengembangan pekerja.

Disebutkan oleh Teng (2002) masalah sumber daya manusia melibatkan sejumlah aspek meliputi (Islami, 2006, p. 24):

- Sikap dan pola pikir negatif dari para pegawai yang sudah berakar kuat dalam perusahaan. Perilaku negatif dapat menyebar dengan cepat dan muncul dalam berbagai bentuk seperti rendahnya moral, rendahnya produktifitas, tingginya perputaran karyawan, dan lain-lain.
- Tingginya perputaran karyawan yang berbiaya besar dan beralihnya karyawan-karyawan penting ke perusahaan pesaing akan semakin menghambat kemampuan perusahaan untuk bersaing di pasar. Pada umumnya penyebabnya terletak pada ketidakmampuan perusahaan untuk mengembangkan dan memotivasi karyawannya.
- Faktor-faktor lainnya meliputi buruknya program jaminan insentif bagi karyawan.

Sumber daya manusia harus inovatif, kreatif, dan harus dapat terus menerus mencari cara-cara baru untuk mencapai visinya. SDM yang kreatif akan terus menjalankan tugasnya dengan berbagai cara sehingga inovasi dalam perusahaan atau organisasi berkembang dengan baik. SDM harus terbiasa dengan teknologi yang ada untuk meningkatkan kreativitas mereka. SDM juga harus selalu mengutamakan kepentingan tim daripada kepentingan individu. Sehingga segala sesuatu yang dilakukan adalah untuk kepentingan organisasi/perusahaan (Islami, 2006).

d) Budaya Perusahaan

Untuk mendapatkan sumber daya manusia yang memiliki motivasi dan dedikasi tinggi tidak ada jalan pintasnya. Diperlukan lahan yang subur, pemupukan yang teratur untuk mendapatkan SDM dengan spesifikasi tersebut. Lahan subur itu adalah budaya perusahaan (*corporate culture*) (Kurniawan, 2005).

Menurut John Kotter (1997), budaya perusahaan adalah cerminan dan nilai-nilai tertentu yang kebenaran dan kebaikannya diyakini secara bersama-sama oleh SDM di perusahaan (Kurniawan, 2005, p. 22). Nilai-

nilai tersebut umumnya berisikan pesan-pesan kebajikan hidup (*life virtue*), seperti integritas, kejujuran, ketekunan, harmoni, kebebasan, dan kebanggaan. Siyamto (1999) menyatakan budaya perusahaan adalah kombinasi ide-ide, adat istiadat, praktek tradisional, nilai-nilai perusahaan, dan kebiasaan yang membantu untuk mengidentifikasi perilaku normal bagi setiap orang dalam melakukan pekerjaan disuatu perusahaan (Kurniawan, 2005, p. 22). Sedangkan menurut Riley and Clare-Brown (2001), kebudayaan adalah campuran inspirasi, sikap, dan nilai-nilai yang dimiliki bersama-sama oleh karyawan-karyawan (Kurniawan, 2005, p. 22).

Setiap kebudayaan memiliki 3 (tiga) aspek yaitu teknologi, sosiologi dan ideologi. Teknologi menekankan pada alat, material, teknik, dan mesin. Aspek sosiologi termasuk hubungan antar manusia. Sedangkan aspek ideologi menurut Leesem (1990) terdiri dari kepercayaan, ritual, seni, etika, agama dan mitos (Islami, 2006, p. 33).

Menurut Hagberg dan Hifetz (2000), jika organisasi perusahaan ingin memaksimalkan kemampuannya dalam mencapai tujuan, diperlukan budaya yang dapat mendukung dan menggerakkan langkah-langkah yang diperlukan untuk mencapai tujuan (Islami, 2006, p. 33).

Menurut Allarie dan Firsirotu (1985), budaya menyediakan penjelasan bagi kesulitan yang tak dapat diatasi yang dihadapi perusahaan ketika berusaha untuk merubah arah strategisnya (Islami, 2006, p. 33). Tidak hanya budaya yang benar menjadi amat penting dan dasar bagi keadaan baik perusahaan, dinyatakan juga bahwa sukses atau gagal untuk melakukan reformasi tergantung pada kebijaksanaan dan kemampuan untuk mengubah budaya perusahaan yang mengarahkan tepat waktu dan sesuai dengan perubahan strategi yang diperlukan (Islami, 2006).

Menurut Kaming, Olomolaiye et al. (1997), konsep budaya organisasi sebagai sesuatu yang tidak dapat diabaikan demi mendukung jalannya strategi perusahaan dan budaya yang kuat merupakan kontribusi bagi kesuksesan sebuah organisasi perusahaan dalam mencapai tujuannya (Islami, 2006, p. 33).

Menurut E. Goestadi (2002), pendekatan yang biasa dipakai untuk memupuk budaya perusahaan adalah (Kurniawan, 2005, p. 23):

- *Leadership* sebagai penggerak dan bagian dari *change management*
- *Change strategy* yaitu melakukan edukasi, menyampaikan pada SDM perusahaan akan budaya perusahaan dan menyakinkan paradigma SDM sama dengan paradigma perusahaan,

Budaya perusahaan sering dikaitkan dengan kondisi ideal bekerja bagi karyawan suatu perusahaan. Tidak jarang personil penting di satu perusahaan keluar disebabkan ketidakcocokan budaya yang ada di perusahaan. Beberapa masalah yang sering timbul dalam budaya perusahaan adalah sebagai berikut (Kurniawan, 2005):

- Kurang tepat dalam memilih konsep budaya organisasi
- Minimnya pengembangan motivasi berprestasi
- Kurang pahamnya budaya kerjasama dan saling menghargai
- Rendahnya kemampuan menyusun rencana dan menghargai waktu
- Kurang kesadaran untuk menciptakan nilai bagi pelanggan
- Buruknya kerjasama tim secara virtual
- Misi yang tidak jelas
- Kurang mendorong penerimaan tentang perubahan dan ide baru
- Sulitnya menimbulkan usaha secara kontinu
- Minimnya pemberian penghargaan
- Antusiasme dan dedikasi yang lambat

Menurut Irwin (1996), budaya yang harus dikembangkan oleh setiap karyawan adalah (Islami, 2006, p. 33):

- Motivasi berprestasi tinggi harus dikembangkan.
- Budaya kerjasama dan saling menghargai dengan hubungan antar pribadi yang tinggi akan menunjang terbentuknya kerjasama tim yang baik.
- Budaya menyusun rencana dan menghargai waktu merupakan keharusan.
- Budaya kesadaran bahwa keberadaannya adalah untuk menciptakan nilai bagi pelanggan.

- Membudayakan kerjasama tim secara virtual melalui internet.
- Budaya wawasan global bahwa kita ini adalah warga dunia.

Menurut Riley and Clare-Brown (2001), kebudayaan perusahaan yang sukses dalam meraih tujuan memiliki karakteristik, antara lain (Islami, 2006, p. 34):

- Mewujudkan pernyataan tentang misi secara jelas.
- Mendorong penerimaan tentang perubahan dan ide baru.
- Menimbulkan usaha secara terus menerus untuk meningkatkan dan mengecilkan kepuasan dengan diri sendiri.
- Memberikan penghargaan untuk kinerja perusahaan dan prestasi perseorangan.
- Membangkitkan antusiasme dan dedikasi.

Leach dan Kenn (2000) mengatakan bahwa alasan yang menyebabkan perusahaan jasa konstruksi tidak berkembang adalah karena pengusaha dan *top management* tidak mau mengakui bahwa mereka perlu untuk membentuk kembali budaya perusahaan dan/atau mengambil cara baru dalam mengatur orang pada suatu tahap awal yang menjadi titik kritis dalam sejarah perusahaan (Ananto, 2006, p. 24). Intervensi untuk mendorong perkembangan perusahaan dan manajer yang profesional seharusnya terjadi di awal perjalanan suatu perusahaan dan sebelum terjadinya pengaruh negatif dari perkembangan kebudayaan organisasi yang cepat dan kepemimpinan yang dianggap dominan (Ananto, 2006).

Menurut Snyder dan Ebeling (1992), Hamel dan Prahalad (1990), pertumbuhan dan kekuatan kompetensi dasar suatu badan organisasi (perusahaan/badan pemerintahan daerah) bergantung pada pengembangannya oleh orang-orang yang terlibat dalam organisasi, dimana aktor penting untuk melaksanakan membangun dan menyehatkan kompetensi dasar ini adalah orang-orang yang duduk di top manajemen (Islami, 2006, p. 27). Menurut Craig dan Douglas (1996) bagaimana suatu badan organisasi (perusahaan/badan pemerintahan daerah) menanggapi perubahan dari kesempatan-kesempatan, masalah yang kompleks, persaingan, dan etika adalah dengan menggunakan berbagai alat bantu

seperti sistem teknologi informasi, membentuk suatu sistem organisasi yang baru yang menghasilkan sistem administrasi dan organisasi yang fleksibel, penggunaan sumber daya secara efektif di berbagai fase rantai nilai (Islami, 2006, p. 28).

Efektifitas kegiatan di dalam perusahaan/badan pemerintahan daerah mempengaruhi kondisi keluar masuknya karyawan/aparat pemerintahan di dalam perusahaan/badan pemerintahan daerah. Kondisi produktifitas yang rendah ini dapat menciptakan iklim yang tidak kondusif untuk bekerja (Islami, 2006).

Permasalahan yang ada di organisasi perusahaan dapat menyebabkan kelemahan yang pada akhirnya menghambat kemajuan perusahaan. Berikut permasalahan pada organisasi menurut para pakar yang perlu mendapat perhatian (Kurniawan, 2005):

- Kurangnya komunikasi dapat mengakibatkan sering terjadinya kesalahan dalam melakukan pekerjaan mengakibatkan terjadinya penambahan biaya
- Keputusan yang lambat atau tindakan koreksi yang kurang cepat akan menghambat jalannya aktivitas organisasi.
- Kesalahan dalam pengendalian tugas dan wewenang
- Penempatan personil yang tidak tepat
- Walaupun memiliki staf yang berpengalaman, kurangnya komitmen dan kepedulian staf pada urgensi perusahaan dapat menyebabkan perusahaan tertinggal. Hal ini disebabkan perusahaan tidak didukung sistem organisasi yang kuat.
- Tidak tersedianya pelatihan dan penghargaan yang adil pada karyawan.

2.5.4 Aspek Metode Pembangunan

Kondisi usaha jasa konstruksi di Indonesia saat ini adalah sebagai berikut (Lutfi, 2006):

- a) Jumlah perusahaan terus meningkat namun tidak diimbangi dengan peningkatan kualitas dan kinerja yang tercermin dalam:
 - Belum tingginya mutu produk

- Ketepatan waktu pelaksanaan masih rendah
 - Tingkat efisiensi pengguna sumber daya dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi masih rendah
- b) Kesadaran masyarakat akan manfaat dan pentingnya peran jasa konstruksi bagi kepentingannya masih perlu ditumbuhkembangkan.

Hambatan-hambatan pada aspek metode pembangunan pada badan usaha jasa konstruksi yang berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur (Wafi, 2006), adalah seperti:

- a) Kurangnya informasi perihal pasar, material supplies, dan penerapan *Information Communication Technology* (ICT) termasuk *e-commerce*.
- b) Keterpencilan kawasan (*remoteness*).
- c) Keterbatasan lokasi (*confined sites*).
- d) Ketersediaan tukang (*labor availability*).
- e) Kerawanan dan keamanan lokasi (*vandalism and site security*).

Permasalahan pada faktor informasi, dalam konteks ini faktor informasi dapat dimaksudkan untuk aparat atau para pejabat pemerintah daerah dan/atau berasal dari para penyedia jasa konstruksi. Aparat atau para pejabat pemerintah daerah dan para penyedia jasa konstruksi kurang memanfaatkan teknologi informasi. Metode pembangunan di daerah belum berbasis informasi dan IPTEK (Bank Indonesia Samarinda, 2008). Selain itu pejabat pemerintah daerah dan para penyedia jasa konstruksi kurang mampu memperbanyak relasi. Juga kurang membina *networking* pada komunitas dalam bidang peningkatan infrastruktur. Sehingga akan mempengaruhi kinerja para pejabat pemerintah daerah dan para penyedia jasa konstruksi untuk melaksanakan percepatan pembangunan infrastruktur di daerah.

Risiko lain yang dihadapi perusahaan swasta yang berpartisipasi dalam proyek infrastruktur di Indonesia adalah risiko pelaksanaan proyek, yaitu risiko-risiko mengenai pembatalan atau peningkatan biaya, perolehan tanah, dan perubahan yang dibuat oleh pemerintah dalam proyek. Dimana pembatalan untuk perolehan tanah menjadi tanggung jawab pemerintah, yaitu terdapat peningkatan harga tanah yang tidak diantisipasi sebelumnya. Terjadi pembatalan yang dikarenakan "Syarat Pelaksanaan", atau ada beberapa perubahan dalam

pengaturan tarif yang telah disepakati (Forum Infrastruktur EU-Indonesia, Kamar Dagang Indonesia-Eropa, 2007).

Salah satu risiko utama pada proyek infrastruktur besar adalah risiko konstruksi. Menurut Grimsey & Lewis (2004), proyek-proyek baru umumnya melibatkan pekerjaan-pekerjaan konstruksi sipil yang penting (Eid, 2008, p. 56). Disadari hal ini lebih berisiko dalam hal finansial karena konstruksi yang berbahaya, *cost overruns*, dan menunda penyelesaian. Risiko konstruksi berkaitan dengan cacat konstruksi teknis atau berkaitan dengan masalah-masalah teknis seperti kesalahan-kesalahan *engineering* dan *design*. Manajer proyek yang tidak berpengalaman dan pekerja yang tidak mempunyai keahlian menjadi sumber utama dalam keterlambatan dan masalah-masalah terutama dalam proyek yang secara teknis sangat berbahaya atau spesial. Kenaikan biaya material konstruksi adalah sumber utama dari kenaikan biaya konstruksi. Perlu dicatat bahwa harga baja telah secara dramatis meningkat dalam beberapa tahun terakhir (Eid, 2008).

Sumber penting lainnya dari risiko konstruksi adalah risiko geoteknis dalam hal ketidakpastian kondisi tanah. Kondisi tanah yang tak terduga dapat menambah harga *excavation* dan *foundation*. Selain itu, di beberapa daerah, penemuan zaman pra sejarah atau warisan budaya dapat menghentikan pekerjaan konstruksi sehingga harus menunggu pekerjaan galian arkeologi tersebut yang menyebabkan keterlambatan dan mengakibatkan kenaikan harga (Eid, 2008).

Hambatan atau kendala klasik proyek pembangunan fisik infrastruktur transportasi adalah pengadaan tanah dan pendanaan pembangunannya. Seperti disampaikan oleh Menteri Pekerjaan Umum RI, Djoko Kirmanto (2005), biaya dan ketersediaan lahan adalah risiko utama dalam proyek jalan tol oleh karena itu penting bagi pemerintah melakukan pembebasan lahan sebelum penandatanganan konsesi untuk menarik minat investor yang juga berkaitan dengan syarat perbankan. Ketersediaan tanah di awal pembangunan ini merupakan faktor penentu dapat diselesaikannya dengan cepat pembangunan jalan tol. Pembebasan yang sangat krusial adalah tanah-tanah yang bukti kepemilikannya tidak jelas, ahli waris yang bertempat tinggal di daerah lain sulit ditemui, pemilik menuntut harga ganti rugi di atas NJOP dan harga *appraisal*, pemakaian lahan hutan milik Perhutani, yang ijinnya memerlukan banyak persyaratan. Kendala tersebut di atas

tidak saja memakan waktu yang relatif lama untuk menyelesaikan proyek, tetapi berpengaruh kepada nilai proyek yang semakin tinggi akibat fluktuasi inflasi dan faktor bunga pinjaman sindikasi perbankan, serta pemborosan anggaran pada termin-termin pengeluaran tanpa memberikan hasil optimal.

Hambatan-hambatan pada aspek metode pembangunan pada badan usaha jasa konstruksi yang diakibatkan oleh faktor-faktor dari luar perusahaan yang berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur menurut Trisnowardono (2002) antara lain (Lutfi, 2006, p. II-7):

- a) Pola baku kerjasama antar perusahaan belum ada
- b) Pola penyelesaian perselisihan belum efektif
- c) Standar-standar bangunan belum lengkap
- d) Standar bahan bangunan dan sistem informasinya belum mantap
- e) Sistem pemantauan alih teknologi belum ada
- f) Sistem pemantauan kinerja perusahaan belum efektif
- g) Penelitian dan pengembangan di bidang jasa konstruksi belum memperoleh perhatian yang memadai
- h) Sistem informasi jasa konstruksi belum ada.

Peluang dan tantangan konstruksi di Indonesia adalah risiko pembangunan yang makin kompleks (Lutfi, 2006). Menurut Soeparto dan Trigunarsyah (2005), berdasarkan survey didapati penyebab rendahnya daya saing perusahaan jasa konstruksi dikarenakan rendahnya produktivitas, terutama karena (Sari, 2006, p. 28):

- a) Penempatan tenaga kerja belum sesuai.
- b) Intensitas penggunaan teknologi yang masih rendah.
- c) Kurangnya koordinasi antar pelaku usaha jasa konstruksi disebabkan belum ada kerja sama dalam pemanfaatan sumber daya, kerja sama operasional, kerja sama pemasaran, kerja sama pengembangan dan penelitian.
- d) Belum berfungsinya secara maksimal lembaga untuk kerjasama antar pelaku jasa konstruksi, pemerintah maupun perguruan tinggi.
- e) Belum terlalu menuntutnya (*demand sophistication*) para pengguna jasa konstruksi dalam mutu dan waktu.
- f) Struktur industri belum ideal.

g) Biaya transaksi terlalu tinggi.

Untuk mencapai industri jasa konstruksi yang berdaya saing tinggi, kondisi yang diperlukan untuk pertumbuhan yang baik, dalam beberapa hal masih belum dipenuhi. Disebutkan oleh Kadin (2002), kondisi-kondisi yang diperlukan bagi tumbuhnya industri jasa konstruksi yang tangguh adalah (Islami, 2006, p. 8):

- a) Tersedianya tenaga manajemen maupun tenaga ahli yang profesional dalam jumlah yang cukup
- b) Bahan baku/material yang distandardisasi secara nasional dan diproduksi sesuai dengan kebutuhan
- c) Peralatan konstruksi harus diperoleh dengan mudah dan kompetitif
- d) Sistem informasi industri jasa konstruksi yang tepat dan terbuka mulai dari konsepsi proyek sampai saat-saat pelelangan
- e) Pengenalan terhadap metode-metode konstruksi yang mutakhir dan efisien sehingga dapat unggul dalam pelelangan internasional.

Salah satu faktor penting permasalahan industri jasa konstruksi di Indonesia adalah kurangnya daya saing dengan kontraktor asing akibat keterbatasan dana dan teknologi. Fasilitas jaminan bank kontraktor Indonesia masih sering ditolak oleh pemilik proyek di luar negeri, hal ini menyebabkan kontraktor nasional masih sangat kesulitan untuk bersaing dengan kontraktor asing yang mampu memperoleh finansial dengan bunga yang rendah di negaranya. Sementara itu, akibat keterbatasan kemampuan pemerintah maupun swasta untuk membiayai pembangunan proyek-proyeknya dengan anggaran dalam negeri, telah menyebabkan hampir semua proyek-proyek besar milik pemerintah maupun swasta dibiayai oleh dana pinjaman luar negeri. Dengan menggunakan alasan bahwa kontraktor nasional belum berpengalaman dan berkemampuan dalam teknologinya, investor asing cenderung membawa kontraktor dari negaranya. Akibatnya secara langsung kontraktor-kontraktor asing masuk bersama dengan datangnya pinjaman luar negeri tersebut (Islami, 2006).

Inovasi dan teknologi adalah salah satu permasalahan faktor internal yang masih merupakan faktor kendala signifikan yang dihadapi oleh perusahaan jasa konstruksi di Indonesia.

A. Inovasi

Menurut CERF (1998), Inovasi bertujuan untuk memindahkan teknologi baru ke dalam *marketplace* untuk infrastruktur global yang lebih kuat. Hubungan diantara inovasi dan teknologi adalah dengan mempertemukan kebutuhan, menyelesaikan masalah, meningkatkan proses dan operasi menyediakan keuntungan untuk kualitas kehidupan dan kemakmuran ekonomi, tidak masalah apakah mereka diciptakan atau dikembangkan (Sari, 2006).

USA secara konstan menciptakan inovasi baru, ada banyak yang dipelajari dari kerja keras negara lain. Seperti Jepang yang telah menggunakan 150 lebih robot yang telah dikembangkan dan 9 sistem konstruksi otomatis untuk 17 bangunan sejak tahun 1983. Selain itu juga inovasi dilakukan di Canada, Jerman dan negara Eropa lainnya. CERF juga menjelaskan keuntungan dalam melakukan inovasi terhadap desain dan konstruksi (Sari, 2006):

- Membawa keuntungan dalam meningkatkan kualitas hidup, produktivitas, persaingan dengan negara-negara lain.
- Proteksi terhadap penjagaan dan keberlangsungan lingkungan
- Meningkatkan keamanan dan keselamatan
- Meningkatkan kualitas pada penghematan biaya seluruhnya

Bremer (2000) mengklasifikasikan proses inovasi berdasarkan jenis dan fungsinya yang dilakukan melalui transaksi pasar, yaitu (Sari, 2006, p. 34):

- Inovasi pada IT
- Inovasi pada alat dan peralatan mekanik
- Inovasi pada tipe-tipe korporasi baru

Perusahaan konstruksi mengimplementasikan inovasi yang dikembangkan oleh para *supplier* dan pengembang, oleh karena itu sulit untuk mengatur inovasi produk. Selain proses inovasi dan inovasi produk, inovasi juga menghubungkan performa dengan permintaan dengan mengidentifikasi empat prioritas utama (Sari, 2006):

1. Aplikasi komputer baru dalam industri konstruksi.
2. Kepedulian performa yang integral (fungsional, spasial dan lingkungan).
3. Orientasi bangunan dan daya tahan seumur hidup.
4. Energi dan lingkungan.

Menurut Mitropoulos (2000), inovasi berhubungan dengan pengembangan standar teknis, sertifikasi dan bentuk kebijakan, misalnya kontrak. Inovasi dapat menjadi teknologi, seperti produk baru atau proses teknologi atau administratif. Keaslian dari inovasi teknologi, diantaranya produk dan inovasi prosesnya (Sari, 2006, p. 34).

B. Teknologi

Teknologi merupakan parameter penting untuk pertumbuhan dan kinerja perusahaan. Teknologi merupakan aplikasi ilmu pengetahuan dan rekayasa yang digunakan untuk pemecahan masalah. Sementara itu, manajemen teknologi mempunyai ikatan yang luas dengan teknologi yang terintegrasi sebagai sumber keunggulan bersaing secara berkelanjutan. *Sustainability* ini berasal dari pembelajaran organisasi yang didalamnya termasuk bagaimana secara konstan suatu organisasi bisa meningkatkan akuisisi teknologi dan menata kapabilitasnya. Manajemen teknologi yang sukses memerlukan kapasitas orkestrator dan mengintegrasikan fungsional dan spesialis grup untuk mengimplementasikan inovasi, percobaan secara kontinu yang berhubungan dengan kecocokan pasar yang ada saat ini dan kemampuan untuk mengeksploitasi kesempatan teknologi. Kegagalan dalam meningkatkan sistem dan proses internal menyebabkan kesempatan bagi pesaing untuk bergerak lebih maju (Islami, 2006).

Teknologi adalah penting untuk persaingan apabila teknologi tersebut signifikan mempengaruhi keunggulan perusahaan untuk bersaing. Alat dasar untuk memahami peranan teknologi dalam persaingan adalah rantai nilai. Suatu organisasi, sebagai aktifitas kolektif merupakan teknologi yang kolektif juga. Teknologi menyatu dalam setiap aktifitas organisasi dan perubahan teknologi mampu mempengaruhi persaingan melalui dampaknya pada aktifitas secara virtual (Islami, 2006).

Menurut Campbell-et al (1995), Ericson et al (1990), manajemen teknologi yang efektif berarti menata dan mengkomunikasikan prioritas strategis, mengatur proyek untuk mendapatkan hasil sesuai target dan efektif dengan menggunakan hubungan di dalam dan di luar organisasi (Islami, 2006, p. 31). Kemampuan untuk memelihara dan menggunakan teknologi yang sesuai akan membawa pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Faktor-faktor penting dalam transfer teknologi adalah kapabilitas, pendidikan, training, penelitian dan pengembangan. Penyerapan teknologi seharusnya tidak berakhir pada proses transferya. Menurut Madu (1989) dan Kroonenherg (1989) terdapat keperluan untuk mengembangkan suatu sistem kontrol yang mengevaluasi sukses tidaknya suatu teknologi baru secara periodik dan terus menerus (Islami, 2006, p. 31).

Mitropoulos dan Tatum (2000) mendefinisikan teknologi proses sebagai teknologi yang digunakan oleh kontraktor dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian operasi konstruksi (Lutfi, 2006).

Menurut Mitropoulos dan Tatum (2000) faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi dalam penerapan teknologi informasi baru pada perusahaan konstruksi adalah (Lutfi, 2006, p. II-9):

- Daya tarik pasar (*market pull*), termasuk permintaan konsumen dan tekanan persaingan
- Dorongan teknologi (*technology push*) yaitu kesempatan yang menawarkan teknologi baru untuk meningkatkan kinerja.

Selain faktor di atas, menurut Mitropoulos dan Tatum (2000) penerapan teknologi juga dikarenakan pihak-pihak luar seperti klien dan regulator sebagai pihak yang menuntut penggunaan teknologi yang tepat. Kesalahan dalam penggunaan teknologi akan mengurangi daya saing (menurunkan kemampuan untuk memenangkan proyek) (Lutfi, 2006, p. II-9).

Sedangkan untuk kesuksesan proyek menurut Laborde dan Sanfindo (1994) diperlukan suatu penerapan teknologi baru dan digunakannya inovasi-inovasi dalam melaksanakan proyek yang bertujuan untuk meningkatkan kinerja perusahaan (Lutfi, 2006, p. II-9).

Sedangkan menurut Hitt et al (1998) aspek-aspek dalam teknologi dan inovasi, antara lain (Lutfi, 2006, p. II-10):

- a) Inovasi produk
- b) Aplikasi pengetahuan
- c) Fokus pada privat dan pemerintah yang didukung oleh pengeluaran Riset dan Pengembangan
- d) Teknologi komunikasi yang baru
- e) Revolusi informasi

Menurut Bremer (2000) seharusnya perusahaan dan negara bekerjasama untuk membagikan pengetahuan teknologi dan inovasi, melalui peraturan yang akan diberlakukan dan terus belajar dari pelopor inovasi lain serta bekerja untuk memindahkan teknologi secara implementatif (Sari, 2006, p. 35).

Menurut Mitropoulos (2000) proses teknologi didefinisikan sebagai suatu teknologi, dimana kontraktor menggunakannya untuk merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan operasi konstruksi. Difusi adalah proses dengan menerima teknologi baru dan kemudian digunakan oleh pengguna yang potensial. Sedangkan adopsi adalah proses dengan secara individu atau organisasi mengidentifikasi dan mengimplementasikan teknologi baru (Sari, 2006, p. 35).

Mitropoulos juga menyebutkan bahwa perilaku organisasi yang inovatif sangat bergantung pada faktor eksternal yang terdiri dari (Sari, 2006, p. 35):

- a) Tarikan pasar (termasuk permintaan pasar dan tekanan persaingan)
- b) Dorongan teknologi dengan memberikan kesempatan bagi teknologi baru untuk meningkatkan operasional.
- c) Perilaku *top management* menuju kepada teknologi yang diindikasikan dengan menerima pentingnya teknologi guna performa perusahaan.
- d) Budaya organisasi yang menilai inovasi yang diindikasikan dengan eksistensi dari mekanisme, insentif, dan sumber daya untuk identifikasi dan implementasi dari teknologi baru.
- e) Kemampuan teknologi yang berhubungan dengan teknologi baru.

- f) Sumber daya yang bertentangan yang diindikasikan dengan ketepatan sumber daya yang dapat digunakan untuk hal-hal yang lain lebih daripada pengeluaran operasi

2.5.5 Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan

Menurut Venegas (1997), faktor eksternal yang mempengaruhi kesuksesan suatu perusahaan salah satunya adalah sosial, politik, dan lingkungan (Lutfi, 2006, p. II-7).

A. Aspek Sosial Politik

Politik merupakan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kesuksesan perusahaan yang sulit diantisipasi, karena terjadi di luar ruang lingkup perusahaan. Menurut Chung (1987); Clark, Chiang et al, (1989), faktor sosial politik dapat disebabkan perbedaan kebudayaan antar daerah (Lutfi, 2006, p. II-8). Sedangkan menurut Teng (2002), faktor-faktor tersebut dapat diakibatkan oleh kekacauan politik, kerusuhan, serta serangan teroris (Lutfi, 2006, p. II-8). Menurut Akinci, Fischer et al (1998), faktor politik dapat disebabkan oleh ketidakstabilan politik, perubahan regulasi, dan demo tenaga kerja (Lutfi, 2006, p. II-8).

Dari Forum Infrastruktur EU-Indonesia, Kamar Dagang Indonesia-Eropa (2007), disebutkan bahwa salah satu risiko yang dihadapi perusahaan swasta yang berpartisipasi dalam proyek infrastruktur di Indonesia adalah risiko politik, yaitu risiko berasal dari aksi pemerintah secara sepihak dan membebankan kekurangan finansial pada perusahaan yang berkaitan dengan pembagian aset pemerintah, amendemen legislatif, larangan perubahan peredaran mata uang dan larangan pengiriman dana kembali. Disebutkan oleh Francis (1986), risiko politik (*political risk*) terjadi karena adanya kebijakan dari pemerintah, seperti kebijakan dibidang moneter fiskal yang dapat mempengaruhi variabilitas pendapatan investasi, sehingga hal ini mempengaruhi investor dalam merencanakan investasi (Putro, 2004, p. 37). Menurut Juan C. Aguayo (1999), risiko-risiko politik berhubungan dengan situasi politik internal maupun eksternal dari negara setempat (Sihombing, 2005, p. 41).

Political Risk dapat menghambat produksi output pada *crossborder* proyek. Induk dari peraturan pemerintah, termasuk larangan dan nilai mata uang

yang tidak dapat kembali normal, pajak dan *royalty* yang tinggi, permintaan partisipasi ekuitas, pengambilalihan, nasionalisasi, atau pecah perang merupakan faktor yang mendorong *political risk*. Macam-macam *political risk* adalah seperti berikut (Timotius, 2008):

- a) *War*
- b) *Expropriation*
- c) *National Inflation*
- d) *Inconvertibility* :
 - *Currency Restriction*
 - *Higher Taxes*
 - *Repatriation Suspension*

Erman Rajagukguk mengemukakan adanya stabilitas politik (*political stability*), sebagai salah satu syarat untuk menarik modal asing/pihak swasta (Tobing, 2006, p. 22). Kondisi politik yang tidak stabil bukan saja tidak menarik modal asing untuk masuk melainkan juga membuat modal asing yang sudah ada lari ke luar. Hal ini terjadi di Indonesia beberapa bulan setelah krisis finansial tahun 1997. Pemerintah perlu menjaga stabilitas politik dari konflik-konflik horisontal maupun vertikal di dalam negeri. Faktor penting lain pada bagian ini adalah komitmen pemerintah terhadap pemberantasan korupsi yang mewabah, serta perbaikan kinerja aparat pemerintah (Tobing, 2006).

Selain berbagai aspek sosial politik seperti yang telah dijelaskan diatas, berikut ini adalah daftar risiko negara dan dukungan komunitas yang terkait dengan kondisi politik di samping opini publik di suatu negara seperti disebutkan oleh Eid (2008):

- a) Perampasan

Pemerintah dapat menyediakan fasilitas proyek seperti dalam kasus nasionalisasi. Disebutkan oleh Esty (2004), pemerintah dapat mengambil tindakan untuk mengurangi kepemilikan atau kontrol atas fasilitas tersebut, untuk menghilangkan hak dalam membuat keuntungan, atau hanya untuk menahan uang investor (Eid, 2008, p. 60). Pemerintah dapat menahan uang dari beberapa investor untuk alasan politik, dan ini telah menjadi perhatian bahkan di Amerika Serikat di mana pemerintah telah membekukan rekening

bank dari beberapa pengusaha asing untuk alasan politik.

b) Risiko Transfer dan *Inconvertibility* Mata Uang

Disebutkan oleh Esty (2004), risiko ini disebabkan ketidakmampuan sponsor proyek untuk mentransfer dana luar negeri atau ketidakmampuan untuk mengkonversi mata uang lokal ke mata uang asing (Eid, 2008, p. 61).

c) Kurangnya Pengalaman

Disebutkan oleh Esty (2004), risiko politik bisa sangat tinggi di negara-negara dimana undang-undang yang mengatur pembiayaan Kerjasama Pemerintah-Swasta masih baru dan belum teruji (Eid, 2008, p. 61). Risiko ini tidak hanya pada negara berkembang, perselisihan tentang PPP di tingkat pemerintah pusat dan di antara negara bagian di Amerika Serikat menciptakan tantangan bagi investor, terutama investor asing.

B. Aspek Sosio/Kultural

Lingkungan sosiokultural berkaitan dengan sikap-sikap dan nilai kultural suatu masyarakat. Menurut Hitt et al. (1998), karena sikap dan nilai-nilai membentuk pondasi suatu masyarakat, mereka sering kali mendorong kondisi-kondisi dan perubahan-perubahan demografis, ekonomi, politik/hukum, dan teknologi (Lutfi, 2006, p. II-9).

Berikut adalah beberapa daftar risiko atau hambatan pada aspek sosiokultural seperti disebutkan oleh Eid (2008):

1) Kerusuhan dan Gangguan Domestik

Kerusuhan dan kekerasan dapat menyebabkan kerusakan pada aset proyek, mencegah fasilitas beroperasi dengan layak, atau mencegah sponsor proyek dalam menaikkan pembayaran.

2) Risiko Dukungan Masyarakat

Disebutkan oleh Starr (1988), proyek yang dibiayai sektor swasta dapat menjadi tentangan/perlawanan dari masyarakat karena penggunaan biaya yang tinggi (Eid, 2008, p. 61). Karena kepentingan umum di atas kepentingan entitas swasta, pengadilan dapat memutuskan berlawanan dengan hak-hak mitra swasta.

C. Aspek Lingkungan

Salah satu tantangan dunia konstruksi di Indonesia adalah tuntutan terhadap kelestarian lingkungan. Risiko lingkungan dapat disebabkan oleh penemuan bahaya terhadap lingkungan sekitar seperti kontaminasi di lokasi konstruksi. Di sisi lain, pelaku proyek diharuskan untuk melakukan kajian dan persetujuan lingkungan yang memakan waktu lama, yang dapat menunda inisiasi proyek dan menambah biaya. *Review* lingkungan menjadi salah satu risiko utama yang dihadapi sponsor proyek karena *review* dapat memakan waktu hingga sepuluh sampai 15 tahun, sehingga secara dramatis meningkatkan biaya proyek, dan dalam hal dampak lingkungan memburuk, proyek tersebut mungkin benar-benar dibatalkan (Eid, 2008).

Data dari Bank Indonesia, 2009, menjelaskan bahwa kerusakan lingkungan hidup menyebabkan terhambatnya pembangunan infrastruktur di daerah seperti, kerusakan hutan yang parah, banjir, keruhnya sungai sebagai buah dari erosi, dan rendahnya reklamasi lahan pasca-tambang. Penyebab terhambatnya pembangunan infrastruktur di daerah juga dikarenakan persentase penduduk miskin yang masih relatif tinggi: seiring dengan penambahan tahun persoalan kemiskinan yang terus meningkat. Di samping perlunya pembenahan ekonomi, lapangan kerja, dan upaya meningkatkan pendapatan masyarakat, hal ini bisa juga dipengaruhi oleh penambahan jumlah penduduk secara migrasi (pendatang) yang lebih tinggi daripada pertumbuhan penduduk alamiahnya.

D. *Force Majeure*

Selain dari ketiga aspek (sosial, politik, dan lingkungan) yang telah dijelaskan di atas, faktor lain yang dapat menghambat pembangunan infrastruktur adalah *Force majeure*. *Force majeure* merujuk pada risiko yang berada di luar kendali dari setiap pihak yang terlibat dalam proyek. Berikut ini adalah yang dapat termasuk dalam *Force Majeure* (Eid, 2008):

1) Bencana Alam

Bencana alam seperti gempa, banjir, dan kejadian alam lainnya. Kerugian akibat bencana alam telah meningkat secara dramatis selama beberapa dekade terakhir. Disebutkan oleh Esty (2004) diperkirakan bahwa

US \$ 20 miliar infrastruktur hilang setiap tahunnya karena bencana alam secara global (Eid, 2008, p. 62).

2) Terorisme

Terorisme semakin menjadi ancaman besar bagi fasilitas infrastruktur. Karena fasilitas infrastruktur merupakan komponen penting dari ekonomi suatu negara, sehingga rentan terhadap serangan ini. Ancaman ini mengesankan tantangan baru dalam desain dan pembangunan infrastruktur, dan secara signifikan meningkatkan premi asuransi. Menurut Matsukawa (2007), premi yang dibayarkan untuk Bandara Internasional Chicago sebesar US \$ 125.000 per tahun untuk jumlah jaminan asuransi sebesar \$ 750 juta; setelah 9/11, untuk jumlah jaminan asuransi US \$ 150 juta, premi telah meningkat hingga US \$ 6,9 juta (Eid, 2008, p. 62).

3) Perang

Sumber utama kerugian sarana infrastruktur di negara-negara berkembang adalah kerusakan atau perusakan aset fasilitas. Juga risiko untuk tidak dapat beroperasi akibat perang dan kekerasan politik.

2.6 Depok Sebagai Wilayah Kajian

2.6.1 Gambaran Umum

Depok memiliki luas wilayah 200,29 km². Depok dahulu adalah kota kecamatan dalam wilayah Kabupaten Bogor, yang kemudian mendapat status kota administratif pada tahun 1982. Sejak 20 April 1999, Depok ditetapkan menjadi kotamadya (sekarang: kota) yang terpisah dari Kabupaten Bogor. Kota Depok terdiri atas 11 kecamatan, yang dibagi menjadi 63 kelurahan. Pada tahun 1976 perumahan mulai dibangun baik oleh Perum Perumnas maupun pengembang yang kemudian diikuti dengan dibangunnya kampus Universitas Indonesia (UI), serta meningkatnya perdagangan dan jasa yang semakin pesat sehingga diperlukan kecepatan pelayanan.

A. Letak Geografis

Kota Depok terletak disebelah Barat/Utara wilayah Kabupaten Dati II Bogor dan berbatasan langsung dengan Wilayah DKI Jakarta, Kabupaten

Tangerang, dan Kabupaten Bekasi. Secara administratif Kota Depok mempunyai batas-batas sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan DKI Jakarta dan Kecamatan Ciputat Kabupaten Tangerang.
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Bojong Gede dan Cibinong Kabupaten Bogor.
- c. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Gunung Sindur dan Parung Kabupaten Bogor.
- d. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Gunung Putri Kabupaten bogor dan Kecamatan Pondok Gede Kota Bekasi.

B. Penduduk

Luas wilayah Kota Depok adalah sebesar 200,29 km². Jumlah penduduk Depok sejak berubah status dari kota administratif menjadi kota otonom baru pada April 1999, wilayah penyangga DKI Jakarta ini makin berkembang pesat. Selama kurun waktu tahun 2001-2004, pertumbuhan rata-rata penduduk kota Depok adalah 4,37% per tahun. Hasil registrasi penduduk akhir 2007 tercatat bahwa penduduk Kota Depok adalah sebanyak 1.412.772 jiwa. Tumbuh dari tahun 2001 yang berjumlah 1.184.045 jiwa. Rata-rata pertumbuhannya adalah sebesar 3,01% per tahun. Pertumbuhan jumlah penduduk Kota Depok periode 2001-2007 ditunjukkan dalam Tabel 2.2.

Tabel 2.2 Jumlah Penduduk Kota Depok 2001-2007

No	Tahun	Jumlah Penduduk (jiwa)	Pertumbuhan (%)
1	2001	1.184.045	
2	2002	1.220.817	3,11
3	2003	1.309.995	7,30
4	2004	1.353.249	3,30
5	2005	1.373.860	1,52
6	2006	1.393.568	1,43
7	2007	1.412.772	1,38
Rata-rata			3,01

Sumber : BPS, 2008

Sedangkan laju pertumbuhan penduduk Depok pada tahun 2008 adalah sebagai berikut:

Tabel 2.3 Jumlah Penduduk Kota Depok 2008

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Luas	Kepadatan
		Wilayah (km ²)	Penduduk (jiwa/km ²)
Sawangan	169.727	45,69	3.714,75
Pancoran Mas	275.103	29,83	9.222,36
Sukmajaya	350.331	34,13	10.264,61
Cimanggis	412.388	53,54	7.702,43
Beji	143.190	14,30	10.013,29
Limo	152.938	22,80	6.707,81
Kota Depok	1.503.677	200,29	7.507,50

Sumber : Depok dalam Angka, 2008

2.6.2 Struktur & Perkembangan Ekonomi Kota Depok (2005-2007)

Sektor yang memberikan kontribusi terbesar pada PDRB Kota Depok (2007) adalah Sektor Industri Pengolahan (37,03%), kemudian Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran (33,67%). Pertumbuhan PDRB (ADHK) Kota Depok mengalami peningkatan sebesar 6,95% dari Rp. 5.066.129,06 (2006) menjadi Rp. 5.418.246,94 (2007).

PRDB Kota Depok (ADHB) pada tahun 2005-2007 adalah sebagai berikut:

- 2007 : Rp. 10.426.082,95
- 2006 : Rp. 8.967.779,01
- 2005 : Rp. 7.541.666,15

2.6.3 Infrastruktur Sektor Transportasi dan Moda

2.6.3.1 Kondisi Jaringan Jalan

Panjang jalan di wilayah Kota Depok berdasarkan data tahun 2005 sebesar 383,368 km yang terdiri atas 28,500 km jalan nasional, jalan propinsi sepanjang 26,145 km, dan jalan kota sepanjang 328,723 km. Jalan Negara seluruhnya merupakan jenis permukaan hotmix, sedangkan Jalan Propinsi terdiri dari 81 persen jenis permukaan hotmix dan sisanya 19 persen adalah jenis permukaan beton. Kondisi jaringan jalan di kota Depok 19,35% berada dalam kondisi baik,

74,45% dalam kondisi sedang, dan 6,2% dalam kondisi rusak. Kondisi prasarana jalan sebagai penunjang kegiatan ekonomi masyarakat di Kota Depok disajikan pada Tabel 2.4.

Tabel 2.4 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan, Kondisi Jalan dan Kelas Jalan di Kota Depok

Uraian	Negara	Provinsi	Kota	Jumlah	Persentase
Jenis Permukaan					
Perkerasan			6.20	6.20	1.62%
Penetrasi	-	-	47.72	47.72	12.45%
Hotmix	28.50	21.05	247.58	297.13	77.50%
Beton	-	5.10	27.23	32.32	8.43%
<i>Jumlah</i>	<i>28.50</i>	<i>26.15</i>	<i>328.72</i>	<i>383.37</i>	<i>100.00%</i>
Kondisi Jalan					
Baik	28.5	26.145	19.55	74.195	19.35%
Sedang		-	285.403	285.403	74.45%
Rusak	-	-	23.77	23.77	6.20%
Rusak Berat	-	-	0	0	0.00%
<i>Jumlah</i>	<i>28.5</i>	<i>26.145</i>	<i>328.723</i>	<i>383.368</i>	<i>100.00%</i>

Sumber : Kota Depok Dalam Angka 2005

2.6.3.2 Terminal Kota Depok

Kota Depok memiliki 2 terminal yaitu Terminal Terpadu dan Terminal Sawangan. Kondisi terminal terpadu Kota Depok saat ini:

- Tipe Terminal : C
- Luas Terminal : 25.825 m²
- Terpadu dengan Stasiun KA
- Berfungsi sebagai Terminal Tipe A karena melayani AKAP dan AKDP
- Bercampurnya angkutan kota dengan AKAP dan AKDP dalam satu jalur

Kondisi Terminal Terpadu Kota Depok ini memiliki kelas terminal tipe C, namun dijadikan fungsinya menjadi terminal tipe A karena melayani atau diperuntukkan juga untuk jenis Angkutan Kota Antar Propinsi dan Angkutan Kota Dalam Propinsi. Terminal memiliki dua pintu keluar/masuk, yaitu di Jalan Raya Margonda dan Jalan Arif Rahman Hakim (khusus untuk angkutan dengan trayek

tertentu). Luas terminal adalah 25.825 m². Terminal ini menjadi terpadu dikarenakan letaknya yang bersampingan dengan stasiun KA, sehingga memudahkan perpindahan moda dari angkutan jalan ke angkutan kereta api.

2.6.3.3 Stasiun Kereta Api

Di wilayah Kota Depok terdapat 6 stasiun kereta api dan 1 buah depo KRL yang terletak di Kelurahan Ratu Jaya, terdiri dari:

Tabel 2.5 Daftar Nama Stasiun di Kota Depok

No.	Nama Stasiun
1.	Stasiun Universitas Indonesia
2.	Stasiun Pondok Cina
3.	Stasiun Depok Baru
4.	Stasiun Depok Lama
5.	Stasiun Citayam
6.	Stasiun Jati Mulya

Sumber: TATRALOK Kota Depok 2006

2.6.3.4 Moda dan Sarana Transportasi

Dari data Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kota Depok 2006, moda transportasi yang digunakan oleh warga Kota Depok adalah sebagai berikut: sepeda motor (60-70%), mobil pribadi (10-30%) dan mobil penumpang umum (5-15%). Untuk sarana transportasi, terdapat beberapa jenis angkutan umum di kota Depok, yaitu:

- Angkutan Kota : melayani kebutuhan angkutan penumpang di dalam Kota Depok menggunakan mobil penumpang umum (MPU), terdiri dari 20 trayek dengan jumlah kendaraan terdaftar sebanyak 2880 unit
- Angkutan Perbatasan / Lintas Batas : melayani kebutuhan angkutan penumpang dari Kota Depok ke luar Depok yaitu DKI Jakarta, Kab. Tangerang & kab. Bogor seperti Lebak Bulus, Kampung Rambutan dan Pasar Minggu (DKI Jakarta), Leuwinanggung, Taman Bunga dan Cileungsi (Bogor), Ciputat (Banten).

Kendaraan yang digunakan adalah jenis mobil penumpang umum (MPU). Jumlah trayek sebanyak 23 trayek dengan jumlah kendaraan terdaftar

Universitas Indonesia

sebanyak 4081 unit.

- Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), menggunakan bus umum.
 - AKAP dengan asal atau tujuan Terminal Terpadu Kota Depok menggunakan bus besar dan bus sedang terdiri dari 16 trayek aktif dengan tujuan DKI Jakarta dan 6 trayek non aktif
 - AKAP dengan asal atau tujuan tidak pada Terminal Terpadu Kota Depok. Angkutan ini melayani penumpang dengan tujuan Jawa Tengah dan Jawa Timur dengan agen sebagai titik asal / tujuan keberangkatan.
- Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), menggunakan bus besar dan sedang melayani trayek penumpang dengan tujuan antar kota yang berada di dalam satu wilayah provinsi Jawa Barat. Terdapat 20 trayek melayani angkutan AKDP menggunakan bus besar dan bus sedang.
- Angkutan taksi, menggunakan jenis kendaraan sedan, terdiri dari 26 perusahaan taksi dengan jumlah armada 4331
- Angkutan kereta api, yg merupakan rangkaian jaringan KA Jabodetabek melayani perjalanan dari Bogor-Depok-Jakarta. KRL Jabodetabek tersebut terdiri atas 12 perjalanan KRL Depok Ekspres menuju Jakarta, 3 perjalanan KRL Bogor Semi Ekspres menuju Jakarta dan perjalanan pulang menuju Bogor, serta 65 perjalanan KRL Ekonomi tujuan Jakarta-Bogor.

2.6.4 Kebijakan & Penanganan Transportasi Kota Depok Tahun 2007-2021

Dari data Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kota Depok 2006, sebagai wujud nyata kepedulian Pemkot Depok dalam menangani permasalahan transportasi, telah disusun kebijakan penanganan transportasi kota Depok untuk jangka waktu 15 tahun yang dibagi atas 3 tahapan. Secara umum kebijakan penanganan transportasi kota Depok tersebut adalah sebagai berikut:

- Meningkatkan dan memperluas jaringan transportasi dan melakukan tindakan pengaturan lalu lintas guna mengurangi kemacetan dan meningkatkan kecepatan perjalanan.
- Meningkatkan sistem angkutan umum agar bisa memenuhi kebutuhan semua sektor.
- Memperluas kebebasan memilih moda angkutan sesuai jasa-jasa yang

diberikan dan kemampuan masyarakat.

- Mendorong pemakaian angkutan umum dan menganjurkan dikurangnya pemakaian angkutan pribadi

a) Periode lima tahun pertama (2007-2011)

Pada periode awal 5 tahun pertama ini, kebijakan penanganan difokuskan pada masalah yang memerlukan penanganan segera, antara lain:

- Peningkatan kapasitas jalan
- Peningkatan kapasitas simpang
- Pembangunan jalan
- Restrukturisasi jaringan trayek terkait rencana pembangunan terminal tipe A Jatijajar
- Pengembangan angkutan penumpang busway

b) Periode lima tahun kedua (2012-2016)

Penanganan yang bertujuan pengembangan jaringan, baik jaringan jalan maupun jaringan trayek guna meningkatkan prasarana dan sarana pendukung pergerakan:

- Pembangunan jalan baru yang bertujuan untuk peningkatan aksesibilitas dan kepadatan jaringan
- Peningkatan kapasitas jalan & fly over (FO) khususnya FO pada perlintasan jalan kereta api
- Penurunan proporsi penggunaan kendaraan pribadi dan sepeda motor melalui peningkatan pelayanan angkutan umum
- Pengembangan struktur trayek angkutan umum dengan pengembangan trayek utama, trayek cabang dan trayek ranting

c) Periode lima tahun ketiga (2017-2021)

Penanganan yang bertujuan peningkatan prasarana dan sarana pendukung pergerakan

- Pembangunan jalan baru yang bertujuan untuk peningkatan aksesibilitas dan kepadatan jaringan
- Peningkatan kapasitas jalan
- Penurunan proporsi penggunaan kendaraan pribadi dan sepeda motor

melalui peningkatan pelayanan angkutan umum

- Restrukturisasi trayek diikuti dengan penyesuaian moda

2.6.5 Arahan Pengembangan Sistem Transportasi

Kota Depok dipengaruhi oleh sistem transportasi metropolitan Jabotabek yang berkembang dengan konsep linier dengan poros Bogor-Depok-Jakarta. Dengan arahan ini, konsep pergerakan lebih menekankan hubungan transportasi dengan kota utama Jakarta. Kondisi tersebut kurang menguntungkan bagi Depok yang memiliki wilayah yang melebar pada persilangan poros Utara-Selatan. Untuk itu dibutuhkan strategi dalam mengakomodasikan perkembangan pergerakan internal dan eksternal transportasi Kota Depok.

Adapun koridor pergerakan arah Barat-Timur yang sudah relatif padat dan mencapai rasio volume kapasitas tinggi adalah : Jl. Sawangan Raya, Jl. Muhtar Raya, Jl. Dewi Sartika, Jl. Siliwangi, Jl. Tole Iskandar, Jl. Radar Auri, Jl. Gas Alam, Jl. Putri Tunggal, Jl. Jambore, dan Jl. Akses UI. Sedangkan koridor Utara-Selatan yang relatif padat adalah Jl. Margonda Raya (sebagian ruas), Jl. Limo Meruyung dan Jl. Parung Raya (sebagian ruas).

Dari data Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kota Depok 2006, sasaran pengembangan sistem transportasi menurut RTRW 2010 adalah sebagai berikut:

- a) Peningkatan integrasi antara berbagai moda angkutan sehingga dapat diperoleh jasa layanan angkutan terpadu;
- b) Tercapainya aksesibilitas ke seluruh wilayah Kota Depok.
- c) Terbukanya pergerakan lalu lintas jalan raya Barat-Timur.
- d) Peningkatan kelancaran lalu lintas kendaraan dilakukan melalui upaya optimalisasi pemanfaatan ruang lalu lintas, perbaikan fisik dan pembangunan prasarana baru serta kualitas lingkungan hidup.
- e) Mendorong pengalihan penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum.
- f) Mengurangi pergerakan internal kota dengan mengembangkan pusat-pusat kegiatan baru untuk membentuk struktur pelayanan ruang kota yang optimal.
- g) Pembangunan fasilitas pejalan kaki dan kendaraan tak bermotor terutama

untuk jarak perjalanan yang relatif pendek.

- h) Mengurangi kemacetan lalu lintas pada kawasan yang rawan macet.
- i) Mengembangkan sistem transportasi yang lebih manusiawi
- j) Peningkatan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas.

Dari data Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kota Depok 2006, rencana pengembangan transportasi sampai dengan tahun 2010 (dapat dilihat pada lampiran 12) diarahkan untuk:

- a) Restrukturisasi pola jalan utama kota dengan pola grid yang disesuaikan dengan morfologi kota.
- b) Mengembangkan jaringan jalan lintas Barat-Timur dan Utara-Selatan dengan fungsi kolektor primer, sekunder dan lokal.
- c) Mengembangkan alternatif jalan tol: Citayam-Antasari (lintas tengah), Parung-Pasar Jumat (lintas barat), Akses UI-Cibubur (lintas utara) dan Cileungsi-Parung (lintas selatan).
- d) Peningkatan kinerja fungsi jalan arteri primer (Jalan Raya Bogor) melalui penataan penggunaan lahan dan mengembangkan akses regional di bagian barat.
- e) Meningkatkan fungsi jalan lokal Parung Raya sebagai jalan arteri untuk mengembangkan akses regional di bagian barat.
- f) Membangun kerangka jalan kolektor primer.
- g) Membangun jalan-jalan baru dengan fungsi sebagai jalan kolektor sekunder dengan meningkatkan aksesibilitas antar kawasan dan penghubung dari ruas jalan kolektor primer ke jalan lokal dan jalan lingkungan.
- h) Mengembangkan simpangan tidak sebidang dengan asumsi rel KA tetap berada di bawah yaitu:
 - Titik JL.Siliwangi – Dewi Sartika dengan JL.Margonda.
 - Titik JL.Arief Rahman Hakim dengan rel KA.
 - Titik rencana jalan kolektor sepanjang pipa gas dengan JL.Margonda.
 - Titik rencana jalan kolektor sepanjang pipa gas dengan jalan raya Cimanggis.

- Titik rencana jalan kolektor selatan dengan rel KA di Citayam.
- Membangun interchange.

2.6.6 Permasalahan Transportasi Kota Depok

2.6.6.1 Manajemen Lalu Lintas

Kota Depok yang berada di sebelah DKI Jakarta, secara sengaja maupun tidak memosisikan dirinya sebagai penyangga Kota Jakarta, hal ini terlihat dari fluktuasi dan arah pergerakan. Dari data Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kota Depok 2006, untuk volume lalu lintas harian terlihat tingginya perjalanan pada pagi hari dan sore hari. Ini mengindikasikan, adanya perjalanan penduduk kota Depok keluar (Jakarta) untuk bekerja dan sebagainya. Dari lokasi-lokasi survai pada gerbang kota tersebut, dapat dilihat tingginya volume lalu lintas pada jalan Raya Bogor, jalan Margonda, dan jalan Merawan. Kondisi ini menyebabkan prasarana dan sarana transportasi mempunyai volume yang tidak seimbang pada kondisi puncak pagi dan sore. Volume lalu lintas yang tinggi yaitu menuju arah Jakarta pada pagi hari dan dari arah Jakarta pada sore hari.

Perkembangan moda transportasi sepeda motor akhir-akhir ini cukup tinggi, yang mengakibatkan komposisi kendaraan di ruas jalan mengalami pergeseran yang cukup berarti. Sepeda motor merupakan moda transportasi yang mempunyai komposisi tertinggi (sekitar 60%~70%), yang kemudian diikuti dengan mobil pribadi (sekitar 10%~30%), kecuali pada jalan Raya Bogor dimana mobil penumpang umum (MPU) lebih dominan dari mobil pribadi. Kenaikan sepeda motor di jalan raya, secara visual menyumbangkan kondisi yang terkesan semrawut, mengingat perilaku berkendara sepeda motor yang kurang disiplin dalam penggunaan lajur, seperti berpindah lajur dengan tiba-tiba, menggunakan trotoar untuk lalu lintas dsb.

Kondisi ini mengindikasikan perlunya penerapan Manajemen Lalu Lintas untuk mengurangi permasalahan yang terjadi akibat ketimpangan volume lalu lintas pada jam sibuk dan komposisi moda transportasi sepeda motor yang cukup tinggi. Kemacetan pada jaringan jalan di Kota Depok juga seringkali terjadi akibat kegiatan perbaikan dan pemeliharaan jalan yang tidak didasari manajemen lalu

lintas yang memadai dalam meminimumkan dampak kemacetan lalu lintas.

2.6.6.2 Prasarana Transportasi

Pergerakan penduduk kota Depok yang cenderung menuju ke arah Utara (DKI Jakarta) belum dilayani dengan akses jalan menuju Utara, baik dari sisi barat maupun sisi timur. Ruas jalan yang menghubungkan sisi Barat dengan sisi Timur kota Depok hanya dilayani oleh Jl. Akses UI (sisi utara-timur), Jl. Juanda (sisi utara-timur), Jl. Sawangan-Tole Iskandar (sisi tengah Barat-Timur). Sementara di sisi selatan jaringan jalan yang ada masih terpotong-potong dan dalam kondisi kurang memadai.

Evaluasi panjang jalan bersifat makro untuk kondisi jaringan jalan tahun 2004 dengan menggunakan Standar Pelayanan Minimal (SPM) MenKimpraswil No. 534/KPTS/M/2001 menunjukkan bahwa jaringan jalan Kota Depok masih di bawah kriteria SPM baik untuk aksesibilitas, mobilitas maupun persentase luas jalan dibanding luas wilayah.

Kondisi Alinemen Horisontal beberapa ruas jalan juga belum memenuhi persyaratan, seperti kondisi alinemen dan geometrik ruas jalan Tole Iskandar. Ruas jalan ini direncanakan oleh pemerintah daerah mempunyai status Kolektor Primer, mempunyai jari-jari tikungan yang sangat tajam dengan lebar geometrik yang terbatas, sehingga manuver kendaraan berat seperti trailer akan mengalami kesulitan.

Karena posisi kota Depok sebagai penyangga kota Jakarta, maka pergerakan alamiah adalah arah Utara-Selatan, sehingga prasarana transportasi yang berkembang lebih cepat adalah yang melayani koridor ini. Sehingga perlu dipikirkan penanganan prasarana transportasi untuk mendukung dan mengembangkan hubungan Barat-Timur wilayah Kota Depok.

2.6.6.3 Sarana Transportasi

Secara umum sarana transportasi jalan raya untuk moda pribadi, sangat beragam, dimana peningkatan moda sepeda motor yang sangat pesat merupakan permasalahan tersendiri. Peningkatan moda sepeda motor ini bukan hanya permasalahan kota Depok, namun sudah menjadi isu permasalahan nasional.

Kondisi ini menjadi kontraproduktif dengan kampanye nasional untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan penggunaan angkutan umum, agar tercapai efisiensi transportasi.

Sarana transportasi umum untuk angkutan kota secara garis besar sesuai dengan kebutuhan, namun beberapa rute angkutan kota mengalami “*over supply*”. Kondisi ini terlihat dari data lapangan yang dikumpulkan yang menunjukkan beberapa rute angkutan kota mempunyai *headway* yang rendah dan *load factor* yang rendah pada kondisi sibuk. Dengan kondisi “*over supply*” untuk beberapa rute angkutan kota menyebabkan perilaku berlalu lintas pengemudi angkutan kota yang semakin agresif, karena berebut penumpang yang sedikit.

2.6.6.4 Simpul

Kota Depok hanya mempunyai 1 (satu) buah terminal, yaitu Terminal Terpadu Kota Depok dengan tipe C, tetapi dijadikan fungsinya menjadi terminal tipe A karena melayani atau diperuntukkan juga untuk jenis Angkutan Kota Antar Propinsi dan Angkutan Kota Dalam Propinsi. Kondisi terminal saat ini sudah tidak layak lagi untuk melayani kebutuhan kedatangan dan keberangkatan angkutan umum dengan baik, hal ini terlihat dari bercampurnya antara angkutan kota dengan angkutan kota antar provinsi dalam satu jalur. Bahkan pada jam-jam tertentu terdapat angkutan kota maupun angkutan antra kota dalam provinsi yang menggunakan pelataran parkir pengantar untuk menaikan dan menurunkan penumpang. Pergerakan di pintu keluar/masuk menimbulkan konflik dengan lalu lintas di ruas jalan sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas pada Jl. Margonda dan Jl. AR Hakim.

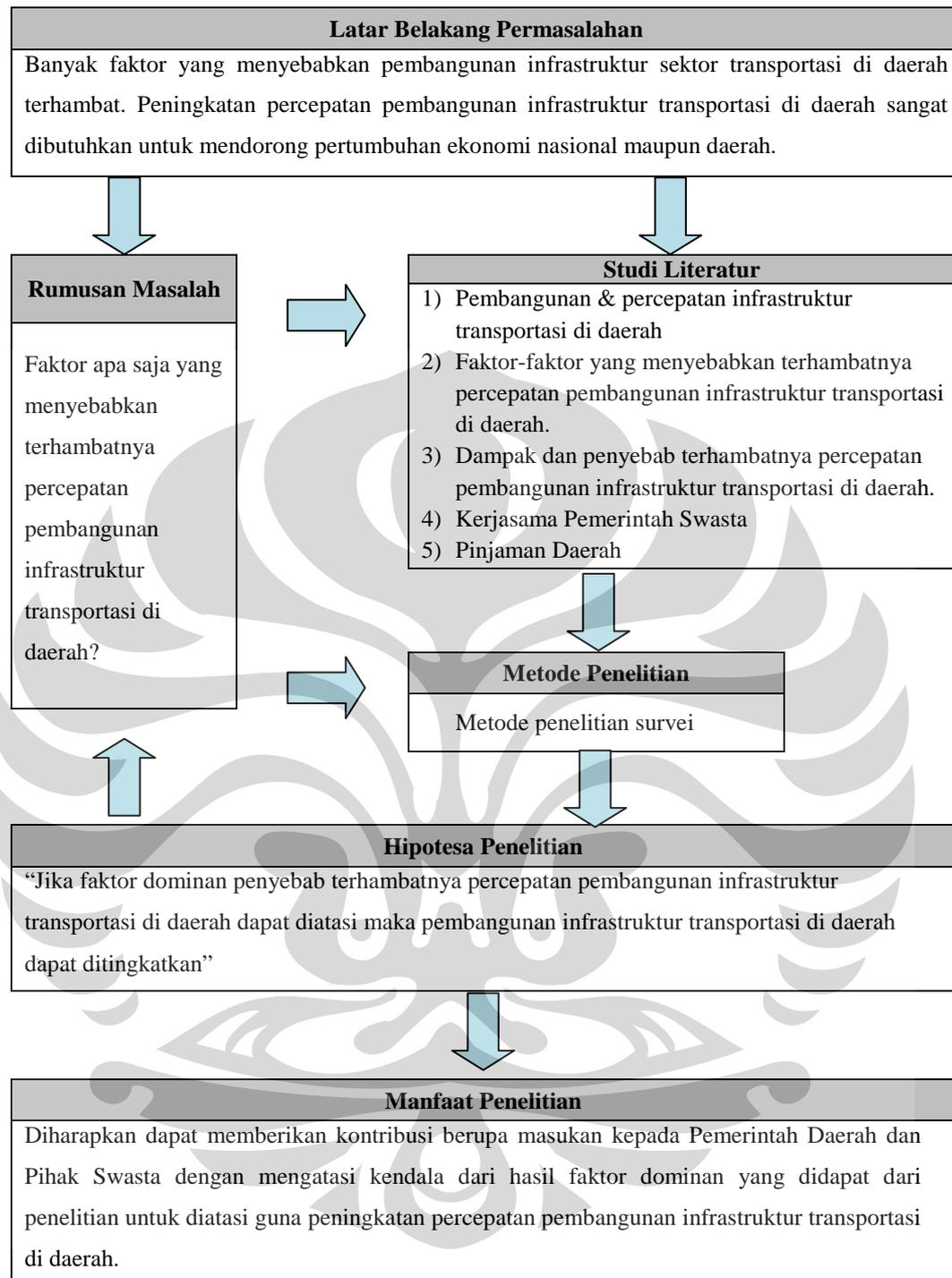
Kondisi ini merupakan indikasi perlunya kebutuhan simpul transportasi baru, dalam kaitan ini adalah terminal yang melayani sistem angkutan umum di kota Depok. Selain itu, sangat sedikitnya fasilitas halte juga menjadi penyebab ketidaktertiban penumpang dan pengemudi angkutan umum dalam melakukan kegiatan turun naik penumpang. Fasilitas halte yang hanya ada di jalan Margonda dan 1 (satu) buah di jalan raya Bogor dirasakan sangat kurang dalam mendukung pelayanan angkutan umum.

2.7 Kerangka Berpikir dan Hipotesa Penelitian

2.7.1 Kerangka Berpikir

Dari kajian pustaka yang telah dijelaskan pada bab 2 ini mengenai pembangunan infrastruktur transportasi, isu percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, serta permasalahan-permasalahan yang menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, maka disusunlah kerangka pemikiran penelitian sebagai berikut.





Gambar 2.4 Diagram Alur Kerangka Penelitian

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

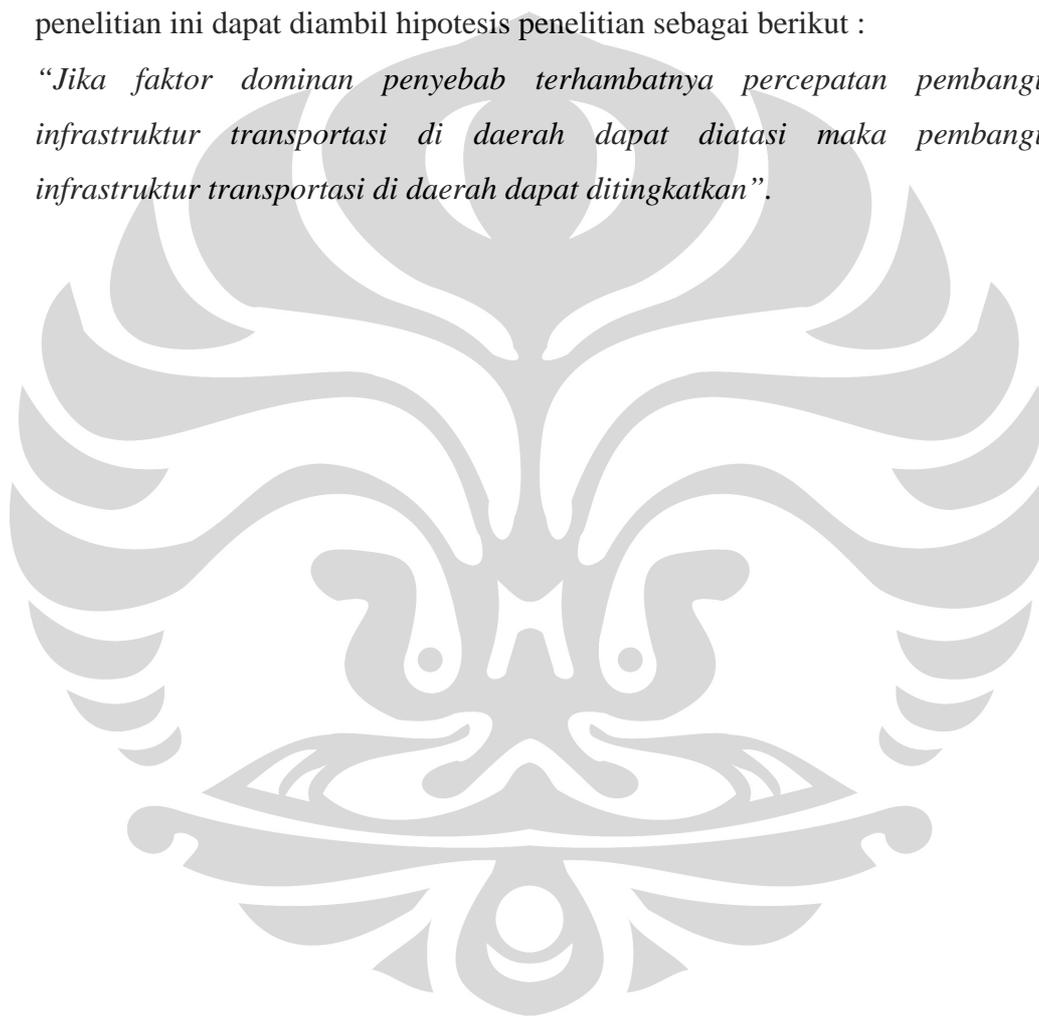
2.7.2 Pertanyaan Penelitian

Dari kerangka berfikir penelitian diatas maka yang menjadi pertanyaan dalam penelitian ini adalah faktor dominan apa yang dapat menyebabkan terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah?

2.7.3 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kerangka pemikiran yang disusun dari studi literatur pada penelitian ini dapat diambil hipotesis penelitian sebagai berikut :

“Jika faktor dominan penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dapat diatasi maka pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dapat ditingkatkan”.



BAB 3 METODE PENELITIAN

3.1 Pendahuluan

Pada bab 3 ini dibahas mengenai metode penelitian yang digunakan untuk mengetahui faktor dominan apa saja yang menyebabkan terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Metode penelitian merupakan cara untuk mendapatkan data guna mencapai tujuan dari penelitian. Dimulai dengan menjabarkan pemilihan strategi penelitian pada subbab 3.2, proses penelitian pada subbab 3.3, termasuk variabel penelitian, instrumen penelitian, metode pengumpulan data, serta populasi dan sampel penelitian. Dan terakhir adalah metode analisis data pada subbab 3.4.

3.2 Pemilihan Strategi Penelitian

Untuk mendapatkan hasil penelitian yang mampu menjawab pertanyaan penelitian, perlu dipilih strategi penelitian yang tepat. Menurut Yin (1994), pemilihan strategi penelitian yang tepat perlu memperhatikan tiga kondisi, antara lain:

- a) Tipe pertanyaan penelitian
- b) Luas kontrol yang dimiliki peneliti atas peristiwa perilaku yang akan diteliti
- c) Fokusnya terhadap peristiwa kontemporer sebagai kebalikan dari peristiwa historis

Berikut adalah pengklasifikasian strategi penelitian menurut Yin (1994):

Tabel 3.1 Strategi Penelitian untuk Berbagai Situasi

STRATEGI	Jenis Pertanyaan yang digunakan	Kendala terhadap peristiwa yang diteliti	Fokus terhadap peristiwa yang berjalan/baru diselesaikan
Eksperimen	Bagaimana, mengapa	Ya	Ya
Survei	Siapa, apa, dimana, berapa banyak, berapa besar	Tidak	Ya
Analisis	Siapa, apa, dimana, berapa banyak, berapa besar	Tidak	Ya/Tidak
Sejarah	Bagaimana, mengapa	Tidak	Tidak
Studi Kasus	Bagaimana, mengapa	Tidak	Ya

Sumber: Diterjemahkan dari (Yin, 1994)

Didasarkan pada tabel 3.1 diatas, maka strategi penelitian yang akan dipilih untuk penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2 Pemilihan Strategi Penelitian

Jenis Pertanyaan yang digunakan	Strategi
Faktor dominan apa yang dapat menyebabkan terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah?	Survei dengan Studi Kasus

Sumber : Hasil Olahan

Dengan mengacu pada *research question* “apa”, maka strategi yang digunakan dalam penelitian ini adalah survei dengan studi kasus pada suatu populasi tertentu, dengan populasi yang menjadi sampel pada penelitian ini yaitu Kota Depok, Jawa Barat. Sesuai dengan batasan permasalahan yang dijelaskan pada bab 1, maka survei akan dilakukan kepada dua kelompok sampel, yaitu pihak pemerintah daerah dan pihak swasta, mengingat topik KPS (Kerjasama Pemerintah Daerah) yang diangkat pada penelitian ini.

Survei merupakan studi yang bersifat kuantitatif yang digunakan untuk meneliti gejala suatu kelompok atau perilaku individu. Pada umumnya survei menggunakan kuesioner sebagai alat pengambil data. Survei menganut aturan

pendekatan kuantitatif, yaitu semakin besar sampel, semakin hasilnya mencerminkan populasi. Metode *survei* ini dilakukan untuk mengetahui apa yang mempengaruhi percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah menurut persepsi responden sehingga dapat diketahui faktor-faktor apa yang dominan menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berpengaruh terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

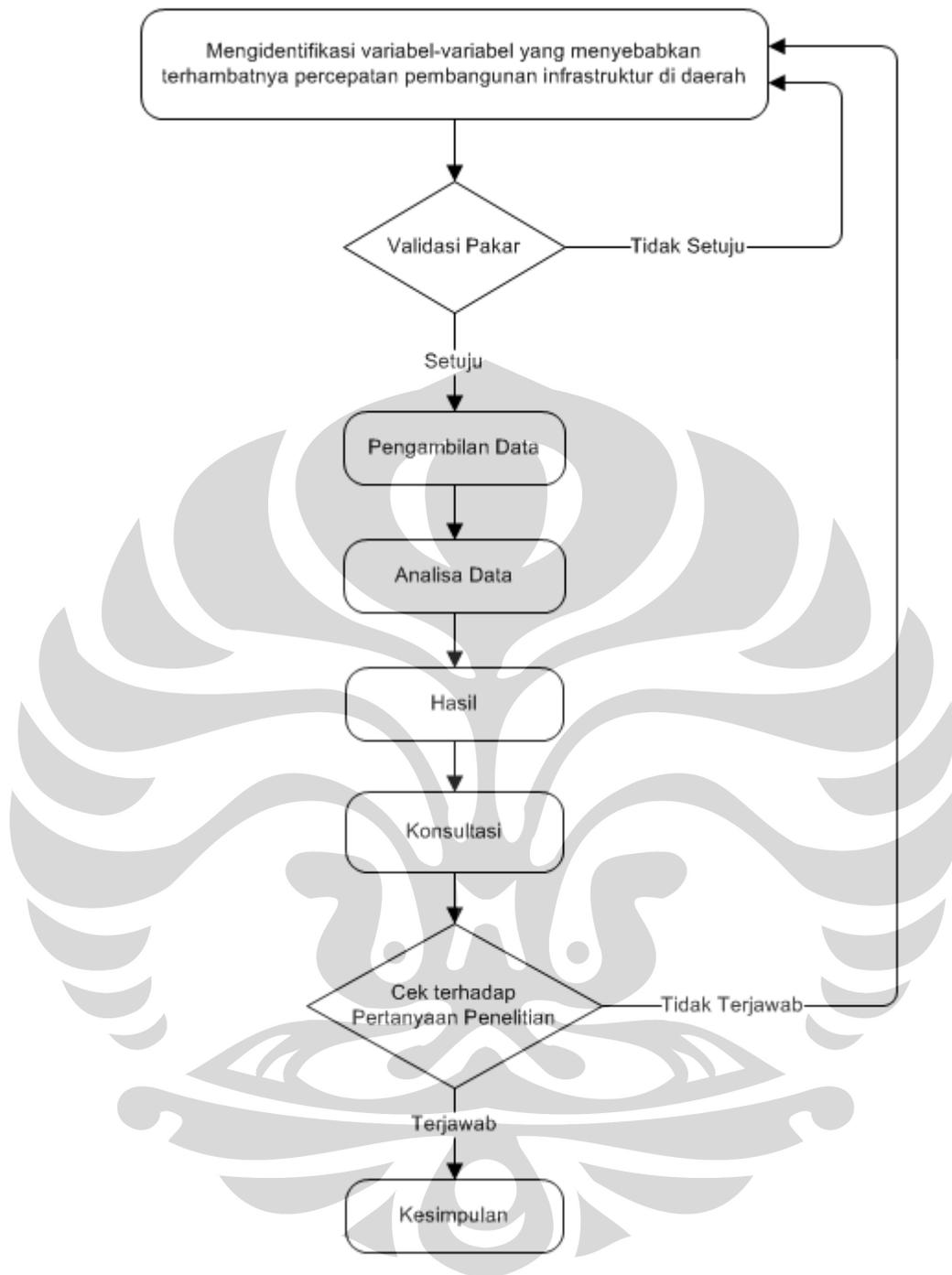
Berdasarkan teori dari tabel 3.1 tersebut, dapat dijelaskan bahwa setelah menemukan rumusan masalah dan tujuan penelitian yang telah didukung dengan tinjauan pustaka, maka penelitian dilanjutkan dengan membuat suatu penelitian yang lebih detail, dimana diperlukan suatu usaha atau tahapan untuk membuat suatu pertanyaan yang harus dijawab dalam rangka pengumpulan data yang relevan.

3.3 Proses Penelitian

Proses penelitian diawali dengan perumusan masalah yang tepat, lalu mengkaji teori, konsep penunjang dari buku, artikel, jurnal, atau tesis yang relevan dan laporan lapangan. Didasarkan kepada perumusan masalah dan kajian teori penunjang, maka ditentukanlah metode penelitian.

3.3.1 Alur Penelitian Studi Kasus dan Survey

Tahapan penelitian adalah logika yang menghubungkan data yang dikumpulkan dan kesimpulan-kesimpulan yang sesuai dengan pertanyaan penelitian. Penelitian ini secara umum dilakukan melalui tiga tahapan, yakni tahap identifikasi variabel dari studi literatur, tahap pengumpulan dan pengolahan data, dan tahap kesimpulan, seperti yang terlihat pada bagan alir dibawah ini.



Gambar 3.1 Kerangka Metode Penelitian
Sumber: Olahan Pribadi

Berikut adalah penjelasan diagram alur kerangka metode penelitian di atas:

- a) Mengidentifikasi variabel-variabel yang menyebabkan terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Pada tahap ini

penulis mengidentifikasi variabel-variabel berdasarkan studi literatur yang telah didapat.

b) Validasi Pakar

Pada tahap ini penulis mengajukan variabel-variabel beserta indikator-indikatornya yang menyebabkan terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dari hasil studi literatur kepada pakar untuk divalidasi. Jika tidak setuju maka kembali mengidentifikasi variabel dan indikator, setelah setuju maka dilanjutkan ke proses pengumpulan data.

c) Pengumpulan Data

Setelah variabel telah tervalidasi, maka selanjutnya adalah melakukan pengumpulan data dengan penyebaran kuesioner kepada para responden sesuai wilayah studi kasus.

d) Analisa Data

Pada tahap ini dilakukan pengolahan data dan analisa data yang telah didapat dari para responden terkait.

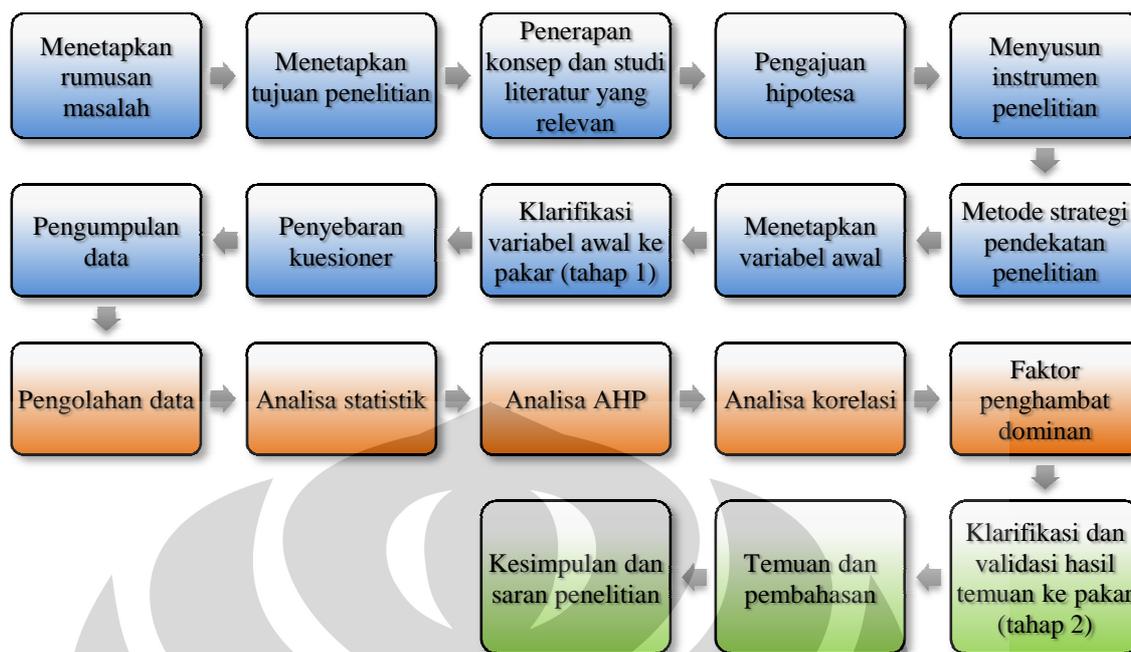
e) Hasil

Setelah didapat hasil dari pengolahan dan analisa data, penulis melakukan validasi hasil temuan serta konsultasi dengan pakar untuk mendapat keterangan lebih jelas mengenai pengecekan terhadap pertanyaan penelitian apakah terjawab atau tidak.

f) Kesimpulan

Jika hasil analisa tersebut menjawab pertanyaan penelitian, maka dibuat kesimpulan yang diperoleh dari penelitian ini.

Gambar 3.2 berikut adalah penjelasan lebih detail mengenai tiap tahapan alur proses penelitian ini.



Gambar 3.2 Alur Proses Penelitian
Sumber: Olahan Pribadi

Dari alur bagan di atas dapat terlihat pengelompokan proses penelitian melalui tiga tahapan, yakni kelompok biru untuk tahap awal penelitian dari mulai penetapan rumusan masalah sampai penyusunan instrumen penelitian, kelompok oranye untuk tahap pengumpulan dan pengolahan data, dan kelompok hijau untuk tahap akhir yaitu tahap pembahasan hasil temuan sampai kesimpulan.

3.3.2 Variabel Penelitian

Dirumuskan oleh Sugiyono (2010), variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Variabel dapat dibedakan menjadi lima jenis, yakni (Sugiyono, 2008):

a) Variabel Independen (Pengaruh, Bebas, Stimulus, Prediktor)

Variabel bebas merupakan variabel stimulus atau variabel yang mempengaruhi variabel lain. Variabel bebas merupakan variabel yang faktornya diukur, dimanipulasi, atau dipilih oleh peneliti untuk menentukan hubungannya dengan suatu gejala yang diobservasi. Merupakan variabel yang

mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat).

b) Variabel Dependen (Dipengaruhi, Terikat, Output, Kriteria, Konsekuen)

Variabel tergantung adalah variabel yang memberikan reaksi / respon jika dihubungkan dengan variabel bebas. Variabel tergantung adalah variabel yang faktornya diamati dan diukur untuk menentukan pengaruh yang disebabkan oleh variabel bebas. Merupakan variabel yang dipengaruhi atau akibat, karena adanya variabel bebas.

c) Variabel Moderator

Variabel moderat adalah variabel bebas kedua yang sengaja dipilih oleh peneliti untuk menentukan apakah kehadirannya berpengaruh terhadap hubungan antara variabel bebas pertama dan variabel tergantung. Variabel moderat merupakan variabel yang faktornya diukur, dimanipulasi, atau dipilih oleh peneliti untuk mengetahui apakah variabel tersebut mengubah hubungan antara variabel bebas dan variabel tergantung. Merupakan variabel yang mempengaruhi (memperkuat atau memperlemah) hubungan antara variabel independen dengan dependen. Variabel ini sering disebut sebagai variabel independen kedua.

d) Variabel Intervening (Antara)

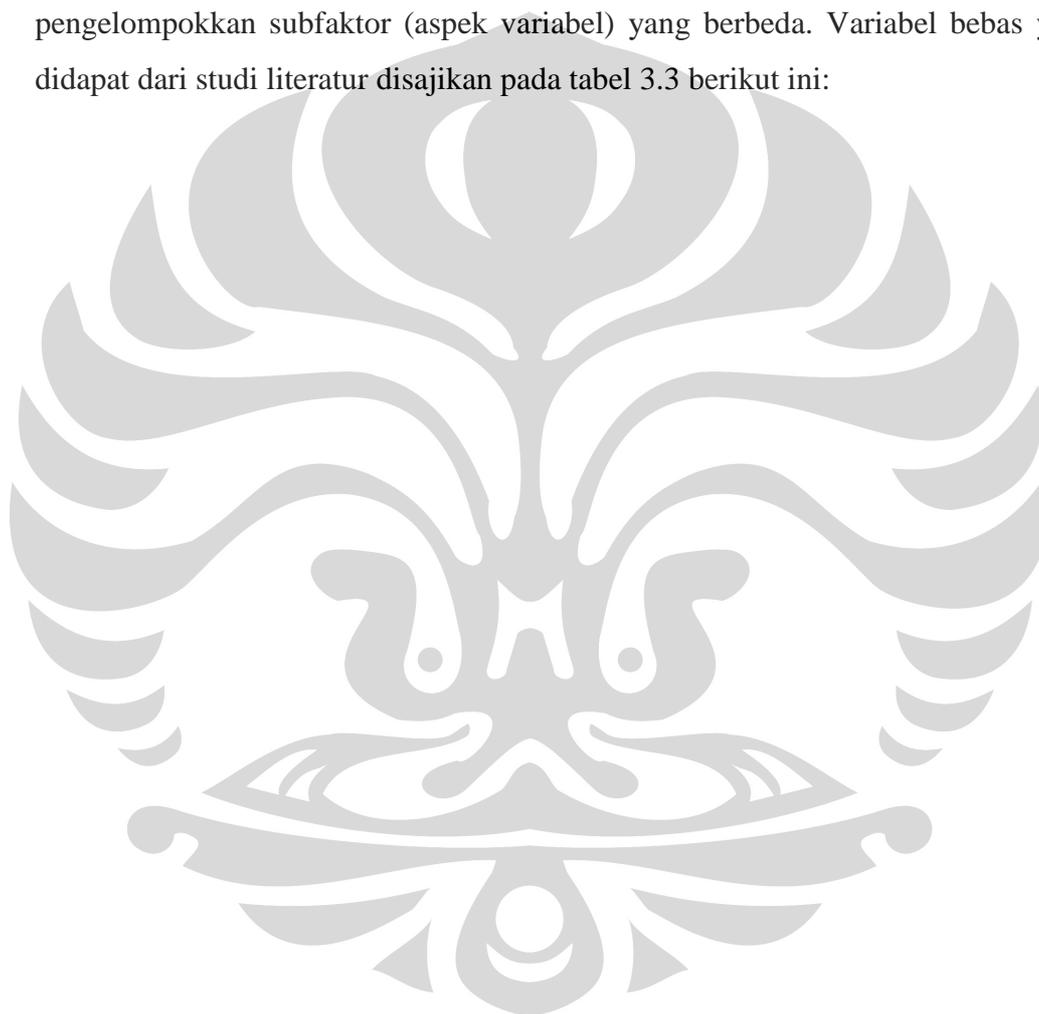
Merupakan variabel yang menghubungkan antara variabel independen dengan variabel dependen yang dapat memperkuat atau memperlemah hubungan namun tidak dapat diamati atau diukur.

e) Variabel Kontrol

Dalam penelitian peneliti selalu berusaha menghilangkan atau menetralkan pengaruh yang dapat mengganggu hubungan antara variabel bebas dan variabel tergantung. Suatu variabel yang pengaruhnya akan dihilangkan disebut variabel kontrol. Variabel kontrol didefinisikan sebagai variabel yang faktornya dikontrol oleh peneliti untuk menetralkan pengaruhnya. Jika tidak dikontrol variabel tersebut akan mempengaruhi gejala yang sedang dikaji. Merupakan variabel yang dikendalikan atau dibuat konstan sehingga pengaruh variabel independen terhadap dependen tidak dipengaruhi oleh faktor luar yang tidak diteliti.

Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua variabel, yaitu: variabel terikat (Y) (*dependent variable*) sebagai obyek pokok yang difokuskan berupa kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, serta variabel bebas (X) (*independent variabel*) berupa faktor-faktor penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

Dari hasil studi literatur telah didapatkan 240 variabel bebas faktor penghambat. Kemudian variabel bebas tersebut dibuat dalam bentuk pengelompokan subfaktor (aspek variabel) yang berbeda. Variabel bebas yang didapat dari studi literatur disajikan pada tabel 3.3 berikut ini:



Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
Aspek Dana	Keterbatasan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah	X1	Restoeningsih (2002)
	Pemerintah Daerah kurang tangguh dalam memperjuangkan proyek berikut anggarannya pada rapat-rapat di DPRD.	X2	Harmaini (2002)
	Pemerintah Daerah kurang maksimal dalam memanfaatkan kesempatan pencarian dana: <ul style="list-style-type: none"> - Pinjaman kepada Perbankan - Pinjaman kepada Non-Perbankan - Pinjaman kepada Pemerintah Pusat - Pinjaman kepada Luar Negeri - Kerjasama dengan Pihak Investor 	X3	Harmaini (2002)
	Perusahaan Jasa Konstruksi kekurangan modal usaha	X4	Daniel W. Halpin & Ronald W. Woodhead (1980)
	Perusahaan Jasa Konstruksi kurang kreatif mencari biaya pembangunan proyek	X5	Harmaini (2002)
	Perusahaan Jasa Konstruksi kurang kreatif memformulasi pengadaan dana	X6	Harmaini (2002)
	Aspek Kemampuan BPD (Bank Pembangunan Daerah)	Kemampuan sumber daya keuangan dan pengalaman manajemen BPD	X7
Akses ke seluruh aset proyek oleh penyandang dana (BPD)		X8	Fuady, Munir (1998) & Erijanto (2000)
Keberadaan penyandang dana (BPD)		X9	Fuady, Munir (1998) & Erijanto (2000)
Aspek Kelengkapan Persyaratan Pinjaman Daerah	Batas maksimal kumulatif pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah tidak melebihi 60% (enam puluh persen) dari Produk Domestik Bruto tahun yang bersangkutan.	X10	PP 54 tahun 2005
	Jumlah sisa Pinjaman Daerah ditambah jumlah pinjaman yang akan ditarik tidak melebihi 75% (tujuh puluh lima persen) dari jumlah penerimaan umum APBD tahun sebelumnya.	X11	PP 54 tahun 2005
	Rasio proyeksi kemampuan keuangan Daerah untuk mengembalikan pinjaman paling sedikit 2,5 (dua koma lima).	X12	PP 54 tahun 2005

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Tidak mempunyai tunggakan atas pengembalian pinjaman yang berasal dari Pemerintah	X13	PP 54 tahun 2005
	Mendapatkan persetujuan DPRD	X14	PP 54 tahun 2005
	Melampirkan dokumen studi kelayakan proyek	X15	PP 54 tahun 2005
Aspek Pengalokasian Pengembalian Pinjaman Daerah	Rancangan APBD	X16	Harmaini (2002)
	Pembahasan RAPBD di DPRD	X17	Harmaini (2002)
	Pengajuan APBD kepada Pemerintah Pusat	X18	Harmaini (2002)
	Proses APBD di tingkat Pusat	X19	Harmaini (2002)
	Pengalokasian APBD oleh Pusat	X20	Harmaini (2002)
	Realisasi APBD oleh Pusat	X21	Harmaini (2002)
	Penerimaan APBD oleh Pusat	X22	Harmaini (2002)
	Pengembalian Pinjaman Daerah kepada Pemberi Pinjaman	X23	Harmaini (2002)
Aspek Ekonomi dan Finansial	Pertumbuhan ekonomi nasional tidak sesuai dengan prediksi awal	X24	Ibrahim, Brik (2004)
	Tingkat inflasi tidak terkendali	X25	Ibrahim, Brik (2004)
	Terjadinya devaluasi rupiah	X26	Ibrahim, Brik (2004)
	Terjadinya kenaikan upah minimum regional	X27	Ibrahim, Brik (2004)
	Penurunan tingkat pertumbuhan ekonomi nasional/daerah	X28	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5
	Krisis ekonomi	X29	Teng (2002)
	Tingkat persaingan yang kurang sehat	X30	Clark, Chiang et al. (1989)
	Praktek KKN dan monopoli dalam bisnis	X31	Pranoto (2005)
	Menurunnya Produk Domestik Bruto / Produk Domestik Regional Bruto	X32	N. Weiner & Thomas A. (1981), Suwarsono (1996)
	Percepatan <i>payback period</i> lebih lama dari rencana	X33	Ibrahim, Brik (2004)
	<i>Break Event Point</i> (BEP) lebih lama dari rencana	X34	Ibrahim, Brik (2004)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Tingginya <i>Debt/Equity ratio</i>	X35	Ibrahim, Brik (2004)
	Keuntungan yang diperoleh tidak sesuai rencana	X36	Ibrahim, Brik (2004)
	Terjadinya fluktuasi valuta asing yang mempengaruhi pinjaman dalam mata uang asing	X37	Ibrahim, Brik (2004)
	Kenaikan tingkat suku bunga pinjaman	X38	Ibrahim, Brik (2004)
	Pinjaman atau utang yang berlebihan	X39	Ibrahim, Brik (2004)
	Stabilitas fiskal	X40	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5
	Kenaikan harga pekerja	X41	Hua, et all (2004)
	Kenaikan harga material dan peralatan	X42	Akinci and Fischer (1998)
	Kenaikan BBM	X43	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5
	Penipuan atau penyalahgunaan yang dilakukan oleh direksi	X44	Wafi, Mohamad (2005)
	Penarikan uang tunai yang melebihi dari yang tersedia dalam bisnis, untuk kepentingan pribadi	X45	Wafi, Mohamad (2005)
	Tingkat kesulitan dalam mendapat pinjaman dari Bank	X46	Winarsa, A.J. Dwi. (2005)
	Tingginya biaya penyediaan sarana, prasarana, dan infrastruktur	X47	Disrum (2001)
	Kelemahan pasar modal swasta di tingkat domestik	X48	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Sistem pajak	X49	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Perjanjian kontraktual dan regulasi	X50	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Perjanjian dengan model JO (Joint Operation)	X51	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Estimasi biaya yang akurat agar aliran kas lancar	X52	Gary W. Garden II & Robert C. Creese (2000)
	Sistem pengelolaan administrasi keuangan yang baik agar aliran kas lancar	X53	Pranoto, Baby (2002)
	Estimasi biaya proyek yang akurat	X54	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Estimasi <i>cashflow</i> yang tepat waktu	X55	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Biaya <i>project financing</i> diperhitungkan dengan akurat	X56	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Tidak ada kegagalan bayar, karena BPD menyimpan dana APBD	X57	Noviyanti T., Laura A. (2008)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Tidak ada birokrasi pencarian dana yang panjang	X58	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Penentuan kesanggupan bank atas proyek	X59	Amaryadi. (2003)
	Pengaturan aliran dana	X60	Amaryadi. (2003)
	Penyediaan dana untuk modal proyek	X61	Amaryadi. (2003)
	Tingkat keakuratan proyeksi cashflow	X62	Amaryadi. (2003)
	Ketersediaan modal sendiri	X63	Amaryadi. (2003)
	Peluang memperoleh pinjaman	X64	Kasmir & Jakfar (2003)
Aspek Manajemen	Terbentur regulasi atau peraturan perundang-undangan.	X65	Harmaini (2002)
	Kemampuan Pemerintah Daerah.	X66	Harmaini (2002)
	CEO/Manajer (Perusahaan Jasa Konstruksi) atau Aparat Pemerintah Daerah yang tidak kompeten	X67	Harmaini (2002)
	Ketidakmampuan pemimpin untuk membuat keputusan bisnis yang penting	X68	Harmaini (2002)
	Sifat pemimpin yang angkuh dan superior	X69	Teng (2002)
	Pemimpin yang menolak perubahan terhadap ide-ide baru dan kreatifitas	X70	Teng (2002)
	Pemimpin yang tidak mampu berperan sebagai fasilitator	X71	Kotter dan Heskett (1992)
	Pemimpin yang tidak mampu menghadapi peluang bisnis	X72	Kotter dan Heskett (1992)
	Kurangnya keahlian dalam menjalankan prinsip manajemen	X73	Wafi, Mohamad (2005)
	Tidak cukup kemampuan untuk memanager, seperti perencanaan, organisasi, kepemimpinan, koordinasi, dan pengendalian	X74	Wafi, Mohamad (2005)
	Respon yang lambat terhadap perubahan-perubahan yang terjadi di lapangan	X75	Wafi, Mohamad (2005)
Aspek Peraturan Dan Kebijakan	Multi tafsirnya produk-produk hukum di Indonesia terhadap percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	X76	Harmaini (2002)
	Ketidakjelasan pasal demi pasal menjadikan terciptanya peluang mengkriminalkan pihak-pihak yang tidak disenangi atau yang terkait dalam percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	X77	Harmaini (2002)
	Peraturan mengenai pembatasan ekspor-impor	X78	Ibrahim, Brik (2004)
	Pengaruh kebijakan / peraturan mengenai kenaikan tarif pajak dan bea masuk	X79	Ibrahim, Brik (2004)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Pengaruh kebijakan penggunaan produk dan sumber daya domestik	X80	Ibrahim, Brik (2004)
	Kebijakan penghentian pemberian subsidi	X81	Ibrahim, Brik (2004)
	Birokrasi yang berbelit-belit dan menyulitkan pemberian ijin pembangunan	X82	Ibrahim, Brik (2004)
	Birokrasi yang berbelit-belit dan menyulitkan pemberian ijin pengoperasian	X83	Ibrahim, Brik (2004)
	Kebijakan/peraturan mengenai kenaikan suku bunga pinjaman	X84	Ibrahim, Brik (2004)
	Perubahan dalam kerangka hukum secara umum (pajak, standar lingkungan, dll)	X85	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Perubahan dalam kerangka kontraktual atau aspek hukum sehingga secara langsung mempengaruhi investor.	X86	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Pelanggaran atau pembatalan kontrak	X87	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Kebijakan-kebijakan pemerintah yang kurang mendukung	X88	Clark, Chiang et al. (1989)
	Undang-undang yang tidak terimplementasi dengan baik	X89	Clark, Chiang et al. (1989)
	Sistem pengadaan jasa konstruksi sendiri yang belum mantap	X90	Trisnowardono (2002)
	Pengaturan segmen pemerintah belum mantap dan sedangkan segmen swasta belum diatur	X91	Trisnowardono (2002)
	Kurangnya perangkat hukum yang dapat mengizinkan/mendukung KPS	X92	Tim KPS (2002)
	Kesan setengah hati dari pihak Pemda/Pemkot atau DPRD untuk mengadakan kerjasama (kurangnya kemauan politik)	X93	Tim KPS (2002)
	Kesan “tidak menerima” dari staf Pemda/Pemkot jika harus dilimpahkan atau kerjasama dengan pihak swasta	X94	Tim KPS (2002)
	Aspek Politik	Keterlambatan persetujuan Owner / Pemda	X95
Lamanya durasi persetujuan DPRD		X96	Zulkaidi (2002)
Stabilitas politik yang tidak kondusif untuk berinvestasi		X97	Ibrahim, Brik (2004)
Kepastian penegakan hukum (law inforcement) belum tegas		X98	Ibrahim, Brik (2004)
Praktek penyelewengan dan penyalahgunaan kekuasaan politik		X99	Ibrahim, Brik (2004)
Belum tercapainya <i>clean government</i>		X100	Ibrahim, Brik (2004)
Keterlibatan LSM yang berlebihan dalam rencana investasi		X101	Ibrahim, Brik (2004)
Kurangnya penerimaan masyarakat disekitar lokasi infrastruktur		X102	Ibrahim, Brik (2004)
Kerusuhan		X103	Teng (2002)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Serangan teroris	X104	Teng (2002)
	Demo tenaga kerja	X105	Lutfi (2005)
	Terjadinya konflik masyarakat	X106	Natriawan, M. Fitri. (2007)
	Pemilihan umum dan Pilkada	X107	Natriawan, M. Fitri. (2007)
Aspek Hal Yang Mendasari Dibentuknya Kerjasama	Memberi manfaat & keuntungan yang proporsional dan wajar bagi semua pihak yang bekerjasama	X108	Sunaryo, Joko T. (1995) & Tim KPS (2002)
	Pengalihan risiko konstruksi keuangan kepada pihak swasta	X109	
	Kondisi hukum yang stabil yang memberikan rasa aman dalam berinvestasi	X110	
Aspek Dasar Perjanjian / Agreement	Bentuk kerjasama dan perjanjian yang jelas berdasarkan tahapan pekerjaan meliputi PreFS/FS/DED, procurement, construction O&M	X111	Merna A. & N. J. Smith (1996); Achyu R., Sri (2003)
	Kejelasan/transparan mekanisme pelaksanaan KPS atau instansi mana yang bertanggung jawab	X112	Achyu R., Sri (2003); (SPAR) Kota Tangerang, April 1997
	Penegasan pelimpahan wewenang pemda dalam rangka mengalihkan monopoli pelayanan umum ke pihak swasta	X113	Moh. Armand R., Deni. (2004) & Susantono, Bambang (2001)
	Adanya kontrak konstruksi dan subkon serta supplier	X114	Achyu R., Sri. (2003) & Erijanto (2000)
	Standar kontrak mengacu pada hukum yang berlaku	X115	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Isi kontrak seimbang antara hak dan kewajiban	X116	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Batasan hak dan kewajiban yang jelas	X117	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Kontribusi masing-masing stakeholder diintegrasikan dengan baik	X118	Noviyanti T., Laura A. (2008)
Aspek Dasar Pemilihan Partner	Kemampuan sumberdaya finansial, manusia, peralatan, & kemampuan spesialisasi dari partner	X119	Moh. Armand R., Deni. (2004) & Susantono, Bambang (2001)
	Partner mempunyai pengalaman proyek sejenis	X120	Achyu R., Sri. (2003)
Aspek Sumber Daya Manusia	CEO / Manajer Perusahaan Jasa Konstruksi yang tidak kompeten	X121	Teng (2002)
	Penundaan kegiatan proyek karena ketidakmampuan pemimpin untuk membuat keputusan	X122	Teng (2002)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Keangkuhan dan merasa superioritas	X123	Teng (2002)
	Menolak perubahan terhadap ide-ide baru dan kreativitas	X124	Teng (2002)
	Minimnya pengalaman terjun ke proyek	X125	Suara Kontraktor (2002)
	Proses inovasi dalam perusahaan Jasa Konstruksi yang kurang berkembang	X126	Teng (2002)
	Perilaku negatif	X127	Teng (2002)
	Buruknya program jaminan insentif bagi karyawan	X128	Teng (2002)
	Buruknya kualitas karyawan	X129	Teng (2002)
	Minimnya pengetahuan dan kemampuan teknik SDM	X130	Jaafari (2000)
	Rendahnya kemampuan berkomunikasi dan negosiasi	X131	Ritz (1994)
	Tingkat pendidikan yang rendah dan kurangnya partisipasi Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi	X132	Smook (1996)
	Rendahnya produktifitas dan masalah-masalah ketenagakerjaan	X133	Wafi, Mohamad (2005)
	Kurang dan tidak mampu untuk merekrut staff yang cocok	X134	Wafi, Mohamad (2005)
	Kehilangan pekerja-pekerja kunci	X135	Wafi, Mohamad (2005)
	Tidak cukup cepat merekrut pekerja-pekerja tambahan/tidak menggunakan pekerja-pekerja yang ada secara efektif	X136	Wafi, Mohamad (2005)
	Kegagalan untuk menyesuaikan struktur organisasi	X137	Wafi, Mohamad (2005)
	Aparat/Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi sulit berpikir inovatif dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur di daerah.	X138	Harmaini (2002)
	Perilaku penyedia jasa konstruksi belum kondusif dalam menggarap proyek pembangunan yang non-konvensional.	X139	Harmaini (2002)
	Budaya Aparat/Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi.	X140	Harmaini (2002)
	Watak Aparat/Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi.	X141	Harmaini (2002)
	Perusahaan Jasa Konstruksi gagal dalam melakukan proses pengembangan inovasi	X142	Rogers (1995)
Aspek Teknis, Teknologi, dan Informasi	Fasilitas dan prasarana pendukung disekitar lokasi kurang menunjang	X143	Ibrahim, Brik (2004)
	Penggunaan teknologi yang kurang tepat guna pada tahap konstruksi	X144	Ibrahim, Brik (2004)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			
	Penggunaan teknologi yang kurang tepat guna pada tahap operation/maintenance	X145	Ibrahim, Brik (2004)	
	Ketersediaan sumber daya manusia yang terbatas	X146	Ibrahim, Brik (2004)	
	Perusahaan tidak menggunakan kemampuan teknologi secara maksimal	X147	Kotler (2004)	
	Perubahan teknologi	X148	Trisnowardono (2002)	
	Penelitian dan pengembangan di bidang jasa konstruksi belum memperoleh perhatian yang memadai	X149	Trisnowardono (2002)	
	Sistem informasi jasa konstruksi yang belum memadai	X150	Trisnowardono (2002)	
	Minimnya membudayakan kerjasama tim secara virtual melalui internet	X151	Irwin (1996)	
	Ketidakcocokan desain dengan kondisi lapangan	X152	Noviyanti T., Laura A. (2008)	
	Birokrasi pengambilan keputusan yang panjang	X153	Noviyanti T., Laura A. (2008)	
	Market tidak siap	X154	Noviyanti T., Laura A. (2008)	
	Proyek tidak <i>on time</i>	X155	Noviyanti T., Laura A. (2008)	
	Sertifikat tanah belum dipecah	X156	Noviyanti T., Laura A. (2008)	
	Dokumen serah terima belum lengkap	X157	Noviyanti T., Laura A. (2008)	
	Terhambatnya proses pembebasan lahan	X158	Winarsa, A.J. Dwi. (2005)	
	Belum adanya penerapan inovasi dan teknologi baru	X159	Shenhar & Dvir (1993)	
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang memanfaatkan teknologi informasi	X160	Harmaini (2002)	
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang mampu memperbanyak relasi	X161	Harmaini (2002)	
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang membina <i>networking</i> (jaringan kerja) pada komunitas dalam bidang Peningkatan Infrastruktur	X162	Harmaini (2002)	
	Aspek Sosial dan Budaya	Kurangnya penerimaan masyarakat di sekitar lokasi proyek	X163	Ibrahim, Brik (2004)
		Terjadinya protes dari masyarakat di sekitar lokasi yang merasa terganggu	X164	Ibrahim, Brik (2004)
		Proyek infrastruktur kurang berpengaruh terhadap peningkatan taraf hidup masyarakat sekitar lokasi	X165	Ibrahim, Brik (2004)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Sarana Prasarana publik kurang memberikan kesempatan kerja bagi masyarakat sekitar lokasi	X166	Ibrahim, Brik (2004)
	Sarana Prasarana publik kurang berpengaruh terhadap peningkatan harga tanah disekitar lokasi	X167	Ibrahim, Brik (2004)
	Sarana Prasarana publik mempengaruhi pergeseran perilaku masyarakat disekitar lokasi	X168	Ibrahim, Brik (2004)
	Perbedaan kebudayaan	X169	Clark, Chiang et al. (1989)
	Penyebaran penduduk tidak merata	X170	Disrum (2001)
	Penduduk lebih terkonsentrasi ke pusat kota	X171	Disrum (2001)
Aspek Tata Ruang dan Lingkungan	Menurunnya nilai tanah di lokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X172	Ibrahim, Brik (2004)
	Terjadinya perubahan tata ruang dan wilayah akibat Sarana Prasarana publik	X173	Ibrahim, Brik (2004)
	Terjadinya polusi udara dilokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X174	Ibrahim, Brik (2004)
	Terjadinya polusi air tanah dilokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X175	Ibrahim, Brik (2004)
	Terjadinya polusi kebisingan dilokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X176	Ibrahim, Brik (2004)
	Terganggunya ekosistem dalam tanah di lokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X177	Ibrahim, Brik (2004)
	Isu-isu lingkungan atau kesehatan	X178	Teng (2002)
	Bencana alam	X179	Teng (2002)
	Kondisi cuaca dan iklim	X180	Russel and Fayek (1994), Soeharto (1995)
Aspek Operasional & Pemeliharaan	Perlu keputusan presiden dalam persetujuan untuk pembukaan operasional	X181	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Inefisiensi pada saat operasional	X182	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Diluar pengendalian konsorsium opsional : perubahan dalam kerangka hukum secara keseluruhan (perubahan hukum, penambahan pajak,dll)	X183	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Tindakan pemerintah yang mempengaruhi operasional (keterlambatan atas ijin atau persetujuan, dll)	X184	Sihombing, Lukas B. (2005)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Kekurangan koordinasi dengan pemilik saham	X185	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Kegagalan operator	X186	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Perubahan pelaksana operator	X187	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Perubahan harga dari supplier untuk maintenance infrastruktur	X188	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Kerusakan bangunan yang disebabkan oleh masyarakat	X189	Heri Eko (2003)
	Kerusakan bangunan karena pemeliharaan kurang baik	X190	Heri Eko (2003)
	Dana O&M tidak dianggarkan atau terlambat dianggarkan	X191	Harmaini (2002)
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang peduli terhadap O&M	X192	Harmaini (2002)
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang peka terhadap dampak negatif O&M	X193	Harmaini (2002)
Aspek Subkontraktor/Supplier	Kerugian akibat kelalaian keuangan sub kontraktor	X194	Fuady, Munir (1998)
	Kerugian akibat kurang selektif dalam pemilihan subkontraktor	X195	Fuady, Munir (1998)
Aspek Pengadaan	Kelangkaan material	X196	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Material impor	X197	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Kelangkaan alat pendukung	X198	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Kelangkaan tenaga ahli	X199	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Kelangkaan SDM	X200	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Penunjukkan vendor memakan waktu lama	X201	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Criteria penilaian dalam pemilihan vendor tidak jelas	X202	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Keterbatasan database vendor	X203	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Dokumen serah terima lahan yang tidak lengkap	X204	Noviyanti T., Laura A. (2008)
	Pengadaan material di lokasi yang sulit	X205	Noviyanti T., Laura A. (2008)
Aspek Manfaat	Peningkatan jumlah investor	X206	Trisnowardhono (2002)
	Peningkatan jaminan Bank	X207	Proyeksi (2005)
	Peningkatan jumlah klien baru	X208	Widjaja (2004)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Jumlah perolehan proyek	X209	Weston (1987)
	Waktu penyelesaian lebih cepat dari yang direncanakan	X210	Ofori (1998)
	Peningkatan PDRB per kapita	X211	Sanchaz-Robles (1998)
	Pertumbuhan ekonomi daerah	X212	Andreas Stephan (1997)
	Menumbuhkan sentra ekonomi baru	X213	Wanti. (2005)
	Peningkatan potensi pasar daerah dan wilayah sekitar	X214	Queiroz (1992)
	Kelancaran distribusi barang antar daerah (untuk infrastruktur bidang transportasi)	X215	Queiroz (1992)
	Meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD)	X216	Jacoby (2000)
	Peningkatan frekwensi dan mobilitas perekonomian	X217	Wanti. (2005)
	Peningkatan daya produk ekspor	X218	Bappeda (2004)
	Peningkatan konsumsi masyarakat	X219	Wanti. (2005)
	Peluang lapangan pekerjaan bagi penduduk lokal	X220	Rosset (2000)
	Reduksi kemiskinan dan pengangguran	X221	C. Calderon and L. Servers (2003)
	Mengurangi arus urbanisasi dari daerah ke kota atau ke daerah lainnya	X222	Ziara (2003), Rosset (2000)
	Mempercepat pengembangan daerah/wilayah	X223	Hertan (1996)
	Pertumbuhan ekspor impor	X224	Bappenas (2002)
	Sector unggulan suatu daerah atau wilayah	X225	Dong Yan
	Potensi wilayah sebagai <i>multiplier effect</i> pada sektor lainnya dan juga pada kawasan	X226	Hirschman (1958)
	Peningkatan daya saing antar daerah	X227	Bappenas (2002)
	Meningkatkan kepercayaan masyarakat kepada pemerintah	X228	Al-tabtabal (2000)
Aspek Risiko Bisnis	Penghentian dari pemerintah sebelum jangka waktu yang disepakati	X229	Sihombing, Lukas B. (2005)
Stakeholders Yang Terlibat	Masyarakat pengguna/konsumen	X230	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Pemda/Pemkot	X231	Sihombing, Lukas B. (2005)
	DPRD setempat	X232	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Kontraktor	X233	Sihombing, Lukas B. (2005)

Tabel 3.3 Daftar Variabel Penelitian (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		
	Konsultan	X234	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Perbankan/lembaga keuangan nasional (dalam penelitian ini adalah BPD)	X235	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Kimpraswil	X236	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Supplier	X237	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Sub kontraktor	X238	Sihombing, Lukas B. (2005)
	Asuransi	X239	Sihombing, Lukas B. (2005)
	LSM terkait	X240	Sihombing, Lukas B. (2005)

Sumber: Olahan Pribadi

3.3.3 Instrumen Penelitian

Sugiyono (2008) menyebutkan pada prinsipnya meneliti adalah melakukan pengukuran terhadap fenomena sosial maupun alam. Maka, dalam penelitian diperlukan alat ukur yang baik. Alat ukur dalam penelitian biasanya disebut instrumen penelitian. Jadi, Instrumen penelitian adalah suatu alat yang digunakan untuk mengukur fenomena alam maupun sosial yang diamati. Secara spesifik semua fenomena itu tersebut adalah variabel penelitian. Jadi, instrumen penelitian digunakan untuk mengukur nilai variabel yang diteliti.

Instrumen yang baik adalah instrumen yang valid dan *reliable*. Instrumen penelitian disebut valid apabila instrumen tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang ingin diukur. Instrumen dikatakan *reliable* apabila dapat digunakan untuk mengukur berkali-kali dan menghasilkan data yang sama. Instrument yang digunakan dalam penelitian ini berupa kuesioner. Pembentukan kuesioner harus melalui proses validasi pakar sebelum disebarakan kepada responden.

3.3.3.1 Kuesioner

Penelitian ini merupakan jenis penelitian survei dengan menggunakan instrumen penelitian berupa kuesioner atau angket yang disebarakan kepada responden. Angket atau kuesioner adalah daftar pertanyaan yang diberikan kepada orang lain yang bersedia memberikan respon sesuai dengan permintaan pengguna (Riduwan, 2008). Tujuan penyebaran kuesioner adalah mencari informasi yang lengkap mengenai suatu masalah dari responden tanpa merasa khawatir bila responden memberikan jawaban yang tidak sesuai dengan kenyataan.

Survei dilakukan dengan menyebarkan daftar pertanyaan kepada para responden dengan kriteria lokasi, objek, populasi, dan sampel penelitian yang mengacu pada penjelasan subbab 3.3.4.3 dan 3.3.4.4 selanjutnya. Tujuan pengisian data survei oleh para responden dan pakar yang berpengalaman di bidang ini adalah untuk melakukan identifikasi pengaruh faktor penghambat percepatan pembangunan infrastruktur terhadap kinerja pembangunan infrastruktur di daerah. Dalam penyebaran kuesioner penelitian ini terdiri dari tiga tahapan, yaitu:

➤ Tahap 1

Kuesioner tahap satu adalah kuesioner yang didasarkan pada penyusunan variable pada subbab 3.3.2. Kuesioner tahap satu ini dibawa ke pakar untuk verifikasi, klarifikasi, dan validasi terhadap variabel penelitian. Hal ini dilakukan agar variabel penelitian yang disebarkan ke responden tepat sasaran terhadap tujuan penelitian. Para pakar diminta pendapatnya (*judgment expert*) tentang instrumen yang telah disusun. Para pakar mungkin akan memberi keputusan: instrumen dapat digunakan tanpa perbaikan, atau dengan perbaikan, atau perombakan total. Selain untuk memastikan bahwa masing-masing variabel apakah valid atau tidak, pakar juga diminta masukan berupa komentar atau saran untuk menyempurnakan redaksional dari kalimat variabel.

➤ Tahap 2

Hasil kuesioner tahap satu yang telah diverifikasi, klarifikasi, dan validasi merupakan kuesioner tahap dua yang akan disebarkan kepada responden terkait yang menjadi studi kasus penelitian.

➤ Tahap 3

Setelah hasil dari responden diperoleh, diolah dan ditemukan permasalahan dominan yang berdampak terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, kemudian hasil penelitian akan dibawa kepada pakar untuk memvalidasi hasil temuan untuk memastikan bahwa hasil yang diperoleh dari responden tersebut benar dan mendapatkan rekomendasi tindakan solusi atas permasalahan dominan tersebut (kuesioner tahap 3).

Berikut contoh format kuesioner yang akan diajukan kepada pakar (kuesioner tahap 1), kuesioner kepada responden (kuesioner tahap 2), dan kuesioner validasi hasil temuan dan tindakan solusi oleh pakar (kuesioner tahap 3).

Tabel 3.4 Contoh Format Verifikasi & Klarifikasi ke Pakar (Kuesioner Tahap 1)

Kode	Variabel	Validasi		Komentar/ Saran
		Ya	Tidak	
I.	Aspek kemampuan penyandang dana			
1	Kemampuan sumber daya keuangan dan pengalaman manajemen BPD			
2	Akses ke seluruh aset proyek oleh penyandang dana			
3	Keberadaan penyandang dana (BPD)			

Sumber: Olahan Pribadi

Tabel 3.5 Contoh Format Kuesioner kepada Responden (Kuesioner Tahap 2)

Variabel	Indikator	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
			1	2	3	4	5	6	
1. Aspek Dana dan Perencanaan	Keterbatasan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah	X1					X		
	Keberadaan dan akses yang kurang ke penyandang dana (Lembaga Keuangan Bank dan Non Bank) oleh pengguna dan penyedia jasa konstruksi	X2				X			
	Jaminan Bank dengan persyaratan yang banyak dan rumit	X3				X			

Sumber : Hasil Olahan

Tabel 3. 6 Contoh Format Validasi Hasil Temuan dan Tindakan Solusi oleh Pakar (Kuesioner Tahap 3)

Faktor Dominan	Deskripsi Variabel	Setuju	Tidak Setuju	Pembahasan	Preventive Action	Corrective Action
1
2
3
dst

Sumber : Hasil Olahan

3.3.3.2 Skala Pengukuran

Dalam kuesioner, responden akan mengukur tingkat permasalahan pembangunan infrastruktur di wilayahnya dan memberikan informasi kinerja pembangunan infrastruktur di wilayah studi kasus (Kota Depok). Diperlukan instrumen penelitian berupa skala pengukuran yang digunakan untuk memberikan informasi tersebut oleh responden. Pembuatan skala ini penting sekali artinya di dalam penelitian terutama pada data yang bersifat kualitatif. Dengan teknik penentuan skala ini, fakta-fakta kualitatif dapat dirubah menjadi suatu urutan kuantitatif (Sugiyono, 2008).

Skala pengukuran yang digunakan untuk memberikan informasi tersebut adalah skala Likert. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial (variable penelitian). Dengan skala Likert, maka variable yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variable. Skala pengukuran Likert pada penelitian ini digunakan untuk mengukur variabel X dan variabel Y.

Skala Likert yang digunakan dalam penyusunan kuesioner adalah dengan interval 1 s/d 6 untuk kedua jenis variabel, variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y). Skala penilaian variabel bebas (X) adalah dampak dari faktor penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dalam kurun waktu lima tahun terakhir, dan skala penilaian variabel terikat (Y) adalah kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan (Kota Depok) pada pemerintahan yang sedang berjalan saat ini.

Tabel 3.7 Skala Pengukuran Variabel X

Skala	Penilaian Terhadap Pengaruh	Keterangan
1	Tidak Berpengaruh	Tidak berdampak apa-apa terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
2	Kurang Berpengaruh	Kurang berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
3	Agak Berpengaruh	Agak berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
4	Cukup Berpengaruh	Cukup berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
5	Berpengaruh	Berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
6	Sangat Berpengaruh	Sangat berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah

Sumber: Olahan Pribadi

Tabel 3.8 Skala Pengukuran Variabel Y

Skala	Penilaian Terhadap Kinerja	Keterangan
1	Sangat Rendah	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan sangat rendah
2	Rendah	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan rendah
3	Cukup	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan cukup
4	Agak Tinggi	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan agak tinggi
5	Tinggi	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan tinggi
6	Sangat Tinggi	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan sangat tinggi

Sumber: Olahan Pribadi

3.3.3.3 Kriteria Pakar

Kriteria pakar sebagai sumber rujukan dalam penelitian ini adalah pihak yang dianggap mempunyai kapabilitas dan *qualified* di bidang konstruksi khususnya pembangunan infrastruktur di daerah yang telah berkecimpung dalam pembangunan infrastruktur di daerah selama kurun waktu tertentu. Jumlah pakar pada penelitian ini adalah lima orang. Berikut kriteria pakar pembangunan infrastruktur di daerah:

- a) Pendidikan minimal S2.
- b) Pakar berasal dari kalangan praktisi yang memiliki pengalaman dalam pembangunan infrastruktur di daerah sebanyak minimal 3x atau 10 tahun.

3.3.3.4 Kriteria dan Jumlah Responden

Kuesioner pada penelitian akan disebarakan kepada responden yang representatif. Responden terdiri dari pihak pemerintah daerah dan pihak swasta. Responden dari pihak pemerintah daerah adalah responden yang terkait langsung pada pembangunan infrastruktur di Kota Depok, dalam hal ini infrastruktur transportasi. Sedangkan responden dari pihak swasta adalah responden pada badan usaha swasta yang berpengalaman dalam bermitra dengan Pemerintah Kota Depok atau pernah berpengalaman dalam membangun infrastruktur di daerah Depok. Adapun kriteria responden adalah :

- a) Pendidikan minimal S1
- b) Merupakan stakeholder dalam pembangunan infrastruktur transportasi di Kota Depok.

3.3.4 Pengumpulan Data

Berdasarkan sumber pengumpulan data, terdapat dua jenis metode pengumpulan data yaitu:

- a) Data primer

Data primer merupakan data atau informasi dari sumber pertama yaitu responden yang didapat dengan cara melakukan survey. Survey yang dilakukan adalah dengan cara wawancara dan penyebaran kuesioner kepada responden.

b) Data sekunder

Data sekunder merupakan data yang bersumber dari studi literatur melalui buku, jurnal, artikel, penelitian sebelumnya yang relevan, internet dan data-data yang berasal dari sumber pendataan secara *history (database studi kasus)*. Dalam penelitian ini seperti data untuk landasan teori, data untuk variabel penelitian, dan data-data infrastruktur transportasi di Kota Depok yang didapatkan dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Depok.

3.3.4.1 Lokasi dan Objek Penelitian

a) Lokasi

Penelitian ini termasuk penelitian survei dengan studi kasus yang dilakukan pada Kota Depok, Jawa Barat dengan pertimbangan, ketersediaan dalam memberikan data yang terkait dengan penelitian guna membantu dalam pengumpulan data, dan hasil analisa diharapkan dapat menjadi masukan perbaikan bagi kota yang bersangkutan.

b) Obyek Penelitian

Obyek dalam penelitian ini terdiri dari dua kelompok, yaitu pemerintah daerah dan pihak swasta. Para Kepala Dinas, Kepala Bidang, Kepala Sub. Bidang, Kepala Seksie di Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Depok, Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Depok, dan Dinas Perhubungan Kota Depok, sebagai pihak pemerintah daerah yang terkait langsung pada pembangunan infrastruktur di Kota Depok, dalam hal ini infrastruktur transportasi. Dan para *Project Director, Project Manager, General Manager, Manager*, dan Staff Ahli atau setingkat pada badan usaha swasta yang berpengalaman dalam bermitra dengan Pemerintah Kota Depok atau pernah berpengalaman dalam membangun infrastruktur di daerah Depok, sebagai pihak swasta.

3.3.4.2 Populasi dan Sampel

a) Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek/subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2008).

Pada penelitian ini, populasi yang dituju adalah seluruh pejabat pemerintahan Kota Depok yang terkait pada pembangunan infrastruktur di Kota Depok, dalam hal ini infrastruktur transportasi, yaitu Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Depok, Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Depok, dan Dinas Perhubungan Kota Depok. Sedangkan populasi dari pihak swasta yang dituju adalah seluruh badan usaha swasta yang berpengalaman dalam bermitra dengan Pemerintah Kota Depok atau pernah berpengalaman dalam membangun infrastruktur di daerah Depok.

b) Sampel penelitian

Sampel penelitian merupakan sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi yang dapat merepresentasikan subyek penelitian. Sampel dalam penelitian ini dibagi menjadi dua kelompok, yaitu untuk kelompok sampel pemerintah daerah adalah para pejabat pemerintahan atau *keypersonil* pada pembangunan infrastruktur transportasi di Kota Depok dan untuk kelompok sampel swasta adalah para pimpinan perusahaan atau setingkat Manajer yang juga terkait pada pembangunan infrastruktur transportasi di Kota Depok.

3.4 Metode Analisis Data

Metode analisis yang dipakai dalam penelitian ini disesuaikan dengan banyaknya tahap pengumpulan data.

3.4.1 Analisis Data Tahap 1

Analisis data tahap pertama pada pelaksanaan penelitian ini yaitu validasi, verifikasi, dan klarifikasi variabel hasil literatur. Variabel hasil literatur untuk

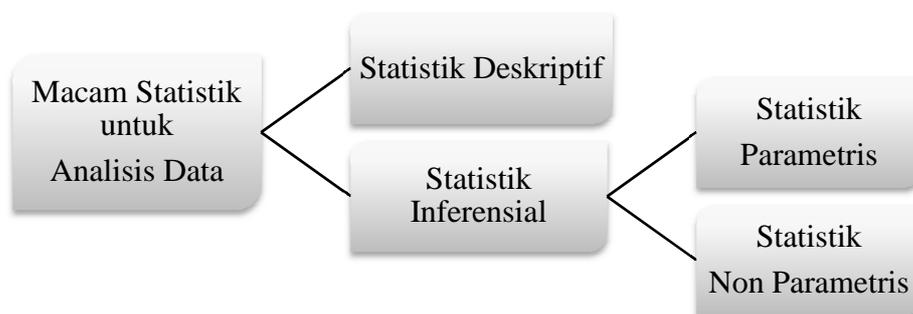
penelitian ini secara general dibawa ke pakar untuk validasi, apakah pakar setuju atau tidak bahwa variabel yang ada berpengaruh terhadap kinerja pembangunan infrastruktur di daerah, jika setuju diminta untuk menandai atau memberikan komentar / tanggapan / perbaikan / masukan penilaian tentang variabel tersebut. Jika variabel penelitian menurut pakar belum lengkap, maka pakar diminta untuk menambahkan faktor-faktor lain yang berpengaruh. Setelah didapat seluruh variabel yang mewakili faktor-faktor penghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dari para pakar, maka variabel siap disebar dalam bentuk kuesioner kepada responden terkait studi penelitian.

3.4.2 Analisis Data Tahap 2

Dalam analisis data tahap dua ini, dilakukan analisis statistik dengan analisis penelitian kuantitatif, atau dengan kata lain analisis pada penelitian ini adalah analisis kualitatif yang dikuantitatifkan.

Dalam penelitian kuantitatif, analisis data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden atau sumber data lainnya terkumpul (Sugiyono, 2008). Kegiatan dalam analisis data dalam penelitian ini yaitu: mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, dan melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah.

Teknik analisis data dalam penelitian kuantitatif menggunakan statistik. Dalam penelitian ini, akan digunakan statistik deskriptif dan statistik nonparametris yang termasuk dalam kelompok statistik inferensial (induktif) (Sugiyono, 2008). Lebih jelasnya seperti digambarkan dalam gambar berikut.



Gambar 3.3 Macam Statistik untuk Analisis Data

Sumber: Sugiyono (2008)

Digunakannya statistik nonparametris, karena hasil seluruh variabel **berdistribusi tidak normal** (penjelasan lebih detil pada subbab 4.3.3 Uji Normalitas Data). Menurut Santoso (2009), metode statistik nonparametrik adalah metode statistik yang tidak harus memakai suatu parameter tertentu, seperti keharusan adanya Mean, Standar Deviasi, Varians, dan lainnya, dikarenakan data yang ada tidak berdistribusi normal, atau jumlah data sangat sedikit (bukan sampel berjumlah besar), atau level data adalah nominal atau ordinal.

Secara garis besar, analisis data dalam penelitian ini digolongkan dalam dua golongan, yaitu analisis statistik deskriptif dan statistik inferensial (induktif). Analisis statistik deskriptif tidak bertujuan untuk membuat kesimpulan jawaban dari rumusan masalah penelitian yang berlaku untuk populasi dimana sampel diambil. Namun hanya sebagai alat untuk mendeskripsikan data sampel sehingga peneliti dapat mengetahui secara cepat dan ringkas gambaran sekilas dari data yang didapat.

Sedangkan untuk membuat kesimpulan jawaban dari rumusan masalah penelitian yang berlaku untuk populasi dimana sampel diambil, yang digunakan adalah analisis statistik induktif (inferensi), yang dalam penelitian ini yaitu jenis analisis statistik nonparametris. Karena dalam analisis statistik inferensial ini terdapat adanya taraf kesalahan, uji signifikansi, sehingga tujuannya adalah memang untuk membuat generalisasi. Tabel 3.9 di bawah ini merupakan pedoman umum yang dapat digunakan untuk menentukan teknik statistik nonparametris yang akan digunakan untuk menguji hipotesis dalam penelitian.

Tabel 3.9 Pedoman untuk Penggunaan Teknik Statistik Nonparametris

Macam Data	Bentuk Hipotesa					Asosiatif Hubungan
	Deskriptif (Satu Sampel)	Komparatif Dua Sampel		Komparatif Lebih dari Dua Sampel		
		Berpasangan	Independen	Berpasangan	Independen	
Nominal	Binomial Chi square satu sampel	Mc. Nemar	Fisher Exact Probability Chi square dua sampel	Chochran Q	Chi square k sampel	Koefisien Kontingensi C
Ordinal	Run Test	Sign Test Wilcoxon Matched Pairs	Median Test Mann Whitney U Test Kolmogrov-Smirnov Test Wald-Wolfowitz	Friedman Two-Way Anova	Median Extension Kruskal-Wallis One Way Anova	Korelasi Sperman Rank Korelasi Kendall Tau

Sumber: Sugiyono (2008)

Macam analisis statistik inferensi yang akan digunakan untuk menjawab rumusan masalah pada penelitian ini sehingga hasil kesimpulannya dapat diberlakukan untuk populasi sampel, adalah analisis selain Analisis Deskriptif (subbab 4.3.1), yaitu Uji Komparatif (subbab 4.3.2); Uji Validitas dan Reliabilitas (subbab 4.3.3); Uji Normalitas Data (subbab 4.3.4); *Analytical Hierarchy Process* (subbab 4.3.5), dan terakhir adalah Uji Korelasi Nonparametris *Spearman Rank* (subbab 4.3.6). Langkah-langkah analisis induktif tersebut diurutkan sesuai urutan perhitungan uji untuk mendapatkan jawaban kesimpulan dari rumusan masalah penelitian ini.

3.4.2.1 Analisis Deskriptif

Analisis statistik deskriptif merupakan salah satu kegiatan statistik yang lebih berhubungan dengan pengumpulan dan peringkasan data, serta penyajian hasil peringkasan tersebut. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, analisis statistik deskriptif tidak bertujuan untuk membuat kesimpulan jawaban dari rumusan masalah penelitian yang berlaku untuk populasi dimana sampel diambil.

Namun hanya sebagai alat untuk mendeskripsikan data sampel sehingga peneliti dapat mengetahui secara cepat dan ringkas gambaran sekilas dari data yang didapat. Dengan analisis statistik deskriptif ini, selain agar mengetahui secara cepat dan ringkas gambaran sekilas dari data yang didapat, juga sebagai dasar untuk berbagai pengambilan keputusan pada tahap analisis statistik selanjutnya, yakni analisis statistik induktif (Statistik Interferensi).

Teknik statistik yang pada umumnya digunakan untuk menganalisis data pada penelitian-penelitian deskriptif adalah dengan menggunakan tabel, grafik, ukuran *central tendency*, dan ukuran perbedaan (*differential data analysis*).

a) Tabel

Data-data kuantitatif yang diperoleh dari penelitian deskriptif pada umumnya dapat dihitung jumlahnya atau frekuensinya. Cara yang terbaik untuk meringkaskan data ke dalam bentuk yang mudah dibaca adalah dengan menampilkan data tersebut ke dalam bentuk distribusi frekuensi (*frequency distribution*). Tabel yang nantinya dibuat didasarkan atas distribusi frekuensi sederhana (*simple frequency distribution*) dan distribusi frekuensi kelompok (*group frequency distribution*).

(1) Distribusi frekuensi sederhana (*simple frequency distribution*)

Tampilan data distribusi frekuensi terdiri dari tiga kolom yaitu variabel, frekuensi, dan presentasi. Distribusi frekuensi sederhana dapat digunakan untuk data-data yang berskala nominal, ordinal, interval, ataupun rasio.

- Skala nominal adalah skala yang paling tua yang dijadikan sebagai ukuran dan data kategori tidak disusun berdasarkan logika. Ukuran pada skala ini dilakukan dengan mengkategorikan obyek menjadi dua, tiga, empat, atau lebih bagian.
- Skala ordinal adalah skala yang ditunjukkan dengan angka atau huruf, peranan logika turut menentukan skala ini dan data kategori digolongkan sesuai dengan sifat-sifat yang dimiliki secara khusus dari masing-masing kategori.
- Skala interval adalah skala yang memiliki sifat-sifat seperti kedua skala sebelumnya dan memiliki sifat tambahan, yaitu perbedaan antara

kategori yang satu dengan kategori yang berikutnya persis sama karena memang dibuat sama jaraknya, mulai dari yang paling atas sampai yang paling bawah.

- Skala ratio merupakan skala yang hampir sama dengan skala interval, hanya saja titik nol pada skala ratio bukanlah buatan manusia tetapi memang betul-betul tidak ada, mutlak nol.

(2) Distribusi frekuensi kelompok (*group frequency distribution*)

Datanya dikelompokkan ke dalam kelas-kelas dan tampilan datanya dalam bentuk bilangan decimal karena banyaknya data yang tersebar pada suatu range. Pengelompokan data ini hanya dilakukan jika datanya dalam bentuk interval atau ratio.

b) Grafik

Data-data deskriptif pada umumnya lebih mudah dimengerti apabila digambarkan dalam bentuk grafik atau tabel. Terdapat 4 macam grafik yaitu grafik *bar*, *pie*, *histogram*, dan *polygon*. Grafik mana yang akan digunakan tergantung dari skala variabelnya. Jika variabel berskala nominal atau ordinal, gunakan grafik *bar* atau *pie*. Jika skala variabelnya interval atau ratio, gunakan grafik *histogram* atau *polygon*. Pada penelitian ini, penulis menggunakan grafik *pie* dan grafik *bar*.

(1) Grafik *Bar*

Grafik bar digunakan bila data dari variabel yang diukur berskala nominal atau ordinal. Apabila data yang dianalisis dalam ukuran skala ordinal, sebaiknya susunan kategorinya diurut dari yang terkecil ke yang terbesar atau yang terbesar ke yang terkecil.

(2) Grafik *Pie*

Sama dengan grafik bar, grafik *pie* digunakan apabila data dari variabel yang dianalisis berskala nominal atau ordinal.

(3) Grafik *Histogram*

Grafik ini digunakan apabila data yang dianalisis berskala interval atau ratio dan dinyatakan dalam bentuk kelompok distribusi frekuensi.

(4) Grafik Polygon

Grafik ini digunakan apabila data yang dianalisis berskala interval atau ratio dan dapat dinyatakan dalam bentuk *grouped frequency distribution* dan *ungrouped frequency distribution*.

c) Ukuran *Central Tendency*

Ukuran *central tendency* disebut juga sebagai ukuran rata-rata. Terdapat tiga pengertian rata-rata dalam statistik, yaitu *mean*, *median*, dan *mode*.

(1) *Mean*

Yaitu ukuran rata-rata dimana jumlah nilai dari setiap item dibagi dengan jumlah itemnya. *Mean* digunakan apabila data dalam skala interval atau ratio dan bila distribusinya data normal. Jika distribusi data tidak diketahui apakah normal atau tidak, maka dapat diasumsikan normal.

$$\bar{x} = \sum_{i=1}^n x_i \dots\dots\dots (3.1)$$

dimana: \bar{x} = mean

x_i = nilai dari item pada urutan ke i

n = jumlah item

(2) *Median*

Yaitu nilai yang berada ditengah-tengah setelah nilai data diurutkan dari yang terkecil sampai dengan yang terbesar. Jika jumlah data genap, *median* diperoleh dengan cara mengambil dua data yang berada ditengah kemudian dijumlahkan lalu dibagi dua. *Median* dapat digunakan sebagai ukuran rata-rata apabila distribusi data tidak normal dan juga dapat digunakan pada data yang berskala interval, ratio, dan juga ordinal. Salah satu kelebihan median dari mean adalah dapat digunakan bila skala data adalah ordinal.

(3) *Mode*

Yaitu nilai yang paling banyak terjadi. Misalnya 3, 5, 4, 3. *Modenya* adalah 3, sebab nilai 3 inilah yang terbanyak terjadi. Jika dalam kumpulan data suatu nilai terjadi dengan jumlah frekuensi yang sama, maka tidak ada *mode*. *Mode* dapat digunakan pada data yang berskala

nominal, ordinal interval, dan ratio. Walaupun *mode* dapat digunakan untuk semua jenis data, namun jika datanya dalam bentuk skala yang lebih tinggi, yaitu ordinal, interval, dan ratio sebaiknya dalam menghitung rata-rata tidak hanya menggunakan *mode* tetapi gunakan ukuran rata-rata lainnya seperti *median* dan *mean*.

3.4.2.2 Uji Komparatif

Hasil pengumpulan data tahap dua diuji dengan pengujian dua sampel bebas (Uji U Mann-Whitney) untuk mengetahui adanya pengaruh pengalaman terhadap jawaban responden. Dan untuk menguji adanya pengaruh jabatan / posisi dan pendidikan terakhir terhadap jawaban digunakan pengujian k sampel bebas dengan analisis Uji Kruskal-Wallis H.

a) Uji Kruskal-Wallis H

Pengujian Kruskal-Wallis H digunakan untuk menguji adanya pengaruh jabatan dan tingkatan pendidikan terhadap jawaban dengan menggunakan pengujian k sampel bebas. Teknik ini digunakan untuk menguji hipotesa k sampel independen bila datanya berbentuk ordinal. Prosedur pengerjaan k sampel berukuran N_1, N_2, \dots, N_k , dengan jumlah total sampel keseluruhan adalah $N = N_1 + N_2 + N_k$. Kemudian nilai dari ke-N buah sampel diperingkatkan dan jumlah peringkat untuk sampel ke-k dinotasikan dengan R_1, R_2, \dots, R_k . diuji dengan persamaan

$$H = \frac{12}{N(N+1)} \sum_{j=1}^k \frac{R_j^2}{N_j} - 3(N+1) \dots \dots \dots (3.2)$$

dimana :

N = banyak baris dalam tabel

k = banyak kolom

R_j = jumlah ranking dalam kolom

b) Uji U Mann-Whitney

Pengujian Mann-Whitney digunakan untuk menguji hipotesis nol yang menyatakan bahwa tidak ada perbedaan yang sesungguhnya antara kedua kelompok data dan dimana data tersebut diambil dari dua sampel yang tidak saling terkait. Pengujian ini sering disebut sebagai pengujian U , karena untuk

menguji hipotesis nol, kasus dihitung angka statistik yang disebut U . Hasil pengumpulan data tahap dua diuji dengan pengujian dua sampel bebas (Uji U Mann-Whitney) untuk mengetahui adanya pengaruh pengalaman terhadap jawaban responden.

Test ini digunakan untuk menguji hipotesis komparatif dua sampel independen bila datanya berbentuk ordinal. Bila dalam satu pengamatan data berbentuk interval, maka perlu diubah dulu ke dalam data ordinal. Langkah-langkah pengerjaan:

- 1) Susun semua sampel dalam sebuah baris dari terkecil hingga yang terbesar dan berikan peringkat untuk nilai-nilai tersebut.
- 2) Tentukan jumlah peringkat dari masing-masing sampel. Notasikan jumlah ini dengan R_1 dan R_2 , sedangkan N_1 dan N_2 merupakan ukuran masing-masing sampel. Untuk mudahnya, pilih N_1 sebagai ukuran yang lebih kecil, jika mereka memiliki ukuran sampel yang berbeda, jadi $N_1 < N_2$ suatu beda nyata antara jumlah peringkat R_1 dan R_2 berimplikasi terdapat perbedaan antara kedua sampel tersebut.
- 3) Gunakan statistik uji

$$U_{1,2} = N_1 N_2 + \frac{N_1 (N_1 + 1)}{2} - R_1 \dots\dots\dots (3.3)$$

yang berhubungan dengan sampel 1, distribusi penarikan sampel U adalah simetrik dengan rata-rata dan varian berturut-turut.

3.4.2.3 Uji Validitas & Reliabilitas

Ketepatan hasil pengujian dalam penelitian sangat tergantung dari jenis dan instrumen penelitian yang dibangun. Dan analisis statistik yang digunakan bergantung dari skala pengukuran data yang digunakan. Syarat instrumen penelitian yaitu harus dapat memenuhi persyaratan validitas dan reliabilitas.

➤ Uji validitas

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui seberapa cermat suatu test (alat ukur) melakukan fungsi ukutnya. Cara meguji validitas ini dilakukan dengan mengkorelasikan antara skor konstruk dengan skor totalnya. Teknik korelasi yang diterapkan dalam penelitian ini adalah teknik *product moment correlation* (Sugiyono, 2008). Instrumen penelitian

dikatakan valid apabila nilai r hitung lebih besar ($>$) dari tabel r (Sugiyono, 2008).

➤ Uji reliabilitas

Uji reliabilitas menyangkut ketepatan alat ukur. Suatu alat ukur mempunyai reliabilitas tinggi atau dapat dipercaya, jika alat ukur tersebut mantap, stabil dapat diandalkan (*dependability*) dan dapat diramalkan (*predictability*) sehingga alat ukur tersebut konsisten dari waktu ke waktu. Reliabilitas diukur dengan menggunakan metode *cronbach alpha*. Instrumen penelitian dikatakan reliabel apabila nilai *cronbach alpha* lebih besar ($>$) dari 0,60 (Sugiyono, 2008). Untuk tingkat reliabilitas berdasarkan nilai *Cronbach's Alpha* dapat digolongkan seperti dalam tabel 3.10 berikut ini:

Tabel 3.10 Tabel Tingkat Reliabilitas

Alpha	Tingkat Reliabilitas
0.00 s.d 0.20	Kurang Reliabel
> 0.20 s.d 0.40	Agak Reliabel
> 0.40 s.d 0.60	Cukup Reliabel
> 0.60 s.d 0.80	Reliabel
> 0.80 s.d 1.00	Sangat Reliabel

Sumber: Riduwan (2004)

3.4.2.4 Uji Normalitas Data

Untuk melakukan kegiatan inferensi, data yang ada harus dilengkapi dengan pengujian yang umum dilakukan pada sebuah data, yaitu apakah sampel yang telah diambil tersebut berasal dari populasi yang sama (populasi data berdistribusi normal). Dengan kata lain, uji normalitas data adalah hal yang lazim dilakukan sebelum metode statistik diterapkan.

Uji normalitas pada penelitian ini akan menggunakan uji statistik *Kolmogorov-Smirnov* dengan variabel yang telah valid dan *reliable* dari uji validitas dan reliabilitas sebelumnya. Pedoman pengambilan keputusan adalah :

- Data berdistribusi normal, jika nilai probabilitas atau nilai signifikansi (α) > 0.05
- Data tidak berdistribusi normal, jika nilai probabilitas atau nilai signifikansi (α) < 0.05

3.4.2.5 AHP (*Analytic Hierarchy Process*)

Analisis data AHP digunakan untuk mengetahui bobot atau nilai pengaruh dari variabel-variabel yang telah dinyatakan valid dan *reliable* secara statistik melalui uji validitas dan reliabilitas pada tahap sebelumnya. AHP adalah salah satu metode yang digunakan dalam menyelesaikan masalah yang mengandung banyak kriteria (*Multi-Criteria Decision Making*). AHP bekerja dengan cara memberi prioritas kepada alternatif yang penting mengikuti kriteria yang telah ditetapkan. Lebih tepatnya, AHP memecah berbagai peringkat struktur hirarki berdasarkan tujuan, kriteria, subkriteria, dan pilihan atau alternatif (*decomposition*). AHP juga memperkirakan perasaan dan emosi sebagai pertimbangan dalam membuat keputusan. Suatu set perbandingan secara berpasangan (*pairwise comparison*) kemudian digunakan untuk menyusun peringkat elemen yang diperbandingkan. Penyusunan elemen-elemen menurut kepentingan relatif melalui prosedur sintesa dinamakan *priority setting*. AHP menyediakan suatu mekanisme untuk meningkatkan konsistensi logika (*logical consistency*) jika perbandingan yang dibuat tidak cukup konsisten (Sitorus, 2008).

Nila (2007), menyatakan pemakaian AHP didasarkan pada keuntungan pemecahan persoalan, adanya hirarki, dan formula matematis yang membawa ke arah pemilihan alternatif, sesuai dengan penjelasan di bawah ini (Sitorus, 2008).

a) **Keuntungan metode AHP**

Tobing (2003) menyatakan beberapa keuntungan pemakaian AHP sebagai suatu pendekatan terhadap pemecahan persoalan dan pengambilan keputusan adalah sebagai berikut (Sitorus, 2008):

- AHP memberi suatu model tunggal yang mudah dimengerti, luwes untuk aneka ragam persoalan tak terstruktur.
- AHP memadukan metode deduktif dan metode berdasarkan sistem dalam memecahkan persoalan kompleks.

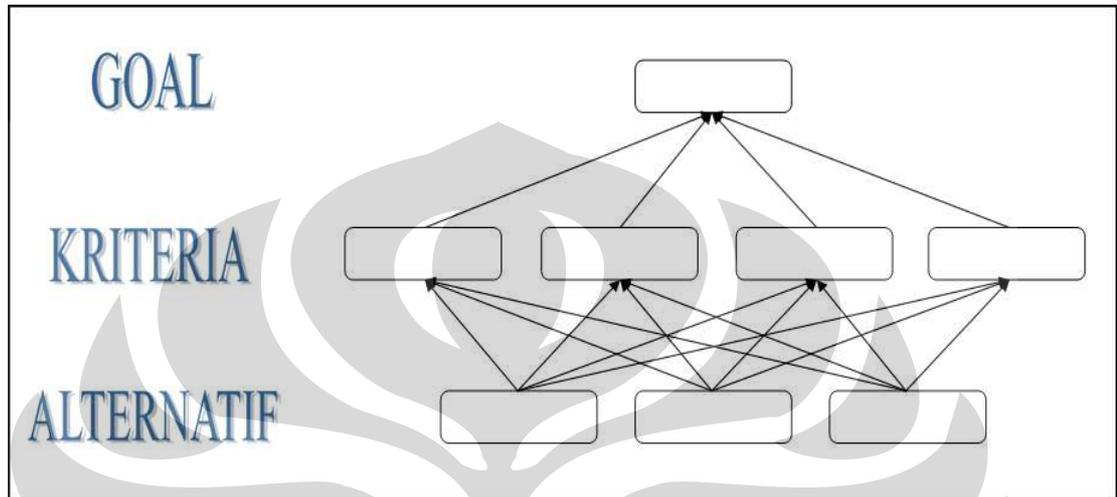
- AHP dapat menangani saling ketergantungan elemen-elemen dalam suatu sistem dan tak memaksakan pemikiran linear.
- AHP mencerminkan kecenderungan alami pikiran untuk memilah-milah elemen-elemen suatu sistem dalam berbagai tingkat berlainan dan mengelompokkan unsur yang serupa dalam setiap tingkat.
- AHP memberikan suatu skala untuk mengukur hal-hal dan wujud suatu metode untuk menetapkan prioritas.
- AHP melacak konsistensi logis dari pertimbangan-pertimbangan yang digunakan dalam menetapkan berbagai prioritas.
- AHP menuntun kepada suatu taksiran menyeluruh tentang kebaikan setiap alternatif.
- AHP mempertimbangkan prioritas-prioritas relatif dari berbagai faktor sistem dan memungkinkan memilih alternatif terbaik berdasarkan tujuan.
- AHP tidak memaksakan konsensus tetapi mensintesa suatu hasil yang representatif dari berbagai penilaian yang berbeda-beda.
- AHP memungkinkan penghalusan definisi pada suatu persoalan dan memperbaiki pertimbangan dan pengertian melalui pengulangan.

b) Hirarki dalam metode AHP

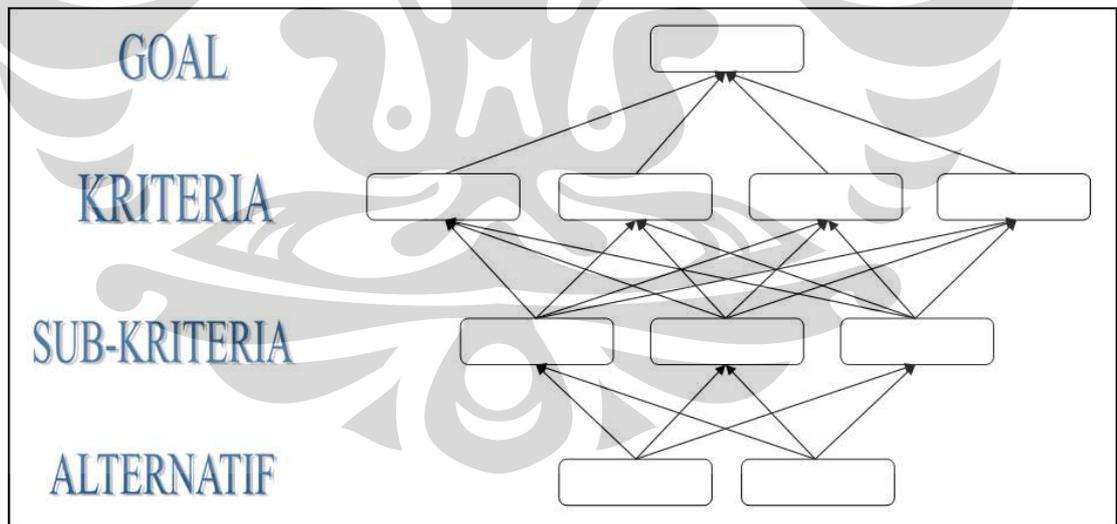
Dikenal 2 macam hirarki dalam metode AHP, yaitu hirarki struktural dan hirarki fungsional. Pada hirarki struktural, sistem yang kompleks disusun ke dalam komponen-komponen pokoknya dalam urutan menurun menurut sifat strukturalnya. Sedangkan hirarki fungsional menguraikan sistem yang kompleks menjadi elemen-elemen pokoknya menurut hubungan esensialnya. Hirarki fungsional sangat membantu untuk membawa sistem ke arah tujuan yang diinginkan. Dalam penelitian ini, hirarki yang akan digunakan adalah hirarki fungsional (Sitorus, 2008).

Setiap set (perangkat) elemen dalam hirarki fungsional menduduki satu tingkat hirarki. Tingkat puncak, disebut sasaran keseluruhan (*goal*), hanya terdiri dari satu elemen. Tingkat berikutnya masing-masing dapat memiliki beberapa elemen. Elemen-elemen dalam setiap tingkat harus memiliki derajat yang sama untuk kebutuhan perbandingan elemen satu dengan lainnya terhadap kriteria yang berada di tingkat atasnya.

Jumlah tingkat dalam suatu hirarki tidak ada batasnya. Tetapi umumnya paling sedikit mempunyai tiga tingkat seperti pada gambar 3.4 di bawah ini. Sementara contoh bentuk hirarki yang memiliki lebih dari 3 tingkat dapat dilihat pada gambar 3.5 di bawah ini.



Gambar 3.4 Hirarki Tiga Tingkat Metode AHP
Sumber: Sitorus (2008)



Gambar 3.5 Hirarki Empat Tingkat Metode AHP
Sumber: Sitorus (2008)

c) Langkah-langkah metode AHP

Langkah-langkah dasar dalam proses ini dapat dirangkum menjadi suatu tahapan pengerjaan sebagai berikut (Sitorus, 2008):

1. Definisikan persoalan dan rinci pemecahan yang diinginkan.
2. Buat struktur hirarki dari sudut pandang manajerial secara menyeluruh.
3. Buatlah sebuah matriks banding berpasangan untuk kontribusi relatif atau pengaruh setiap elemen terhadap elemen yang setingkat di atasnya berdasarkan *judgement* pengambilan keputusan.
4. Lakukan perbandingan berpasangan sehingga diperoleh seluruh pertimbangan (*judgement*) sebanyak $n \times (n - 1) / 2$ buah, dimana n adalah banyaknya elemen yang dibandingkan.
5. Hitung *eigen value* dan uji konsistensinya yang menempatkan bilangan 1 pada diagonal utama, dimana di atas dan bawah diagonal merupakan angka kebalikannya. Jika tidak konsisten, pengambilan data diulang lagi.
6. Laksanakan langkah 3, 4, dan 5 untuk seluruh tingkat hirarki.
7. Hitung *eigen vector* (bobot dari tiap elemen) dari setiap matriks perbandingan berpasangan, untuk menguji pertimbangan dalam penentuan prioritas elemen-elemen pada tingkat hirarki terendah sampai mencapai tujuan.
8. Periksa konsistensi hirarki. Jika nilainya lebih dari 10 %, maka penilaian data pertimbangan harus diulangi.

d) Formula matematis

Formula matematis yang dibutuhkan pada proses AHP adalah perbandingan berpasangan (*pairwise comparison*), perhitungan bobot elemen, perhitungan konsistensi, dan uji konsistensi hirarki.

➤ Perbandingan berpasangan (*pairwise comparison*)

Membandingkan elemen-elemen yang telah disusun ke dalam suatu hirarki, untuk menentukan elemen yang paling berpengaruh terhadap tujuan keseluruhan. Langkah yang dilakukan adalah membuat penilaian tentang kepentingan relatif dua elemen pada suatu tingkat tertentu dalam kaitannya dengan tingkat di atasnya. Hasil penilaian ini disajikan dalam bentuk matriks, yaitu matriks perbandingan berpasangan. Agar diperoleh

skala yang bermanfaat ketika membandingkan dua elemen, diperlukan pengertian menyeluruh tentang elemen-elemen yang dibandingkan, dan relevansinya terhadap kriteria atau tujuan yang ingin dicapai. Pertanyaan yang biasa diajukan dalam menyusun skala kepentingan adalah:

- Elemen mana yang lebih penting (penting, disukai, mungkin), dan
- Berapa kali lebih penting (penting, disukai, mungkin).

Untuk menilai perbandingan tingkat kepentingan suatu elemen terhadap elemen lain, Thomas L. Saaty menetapkan skala nilai 1 sampai dengan 9. Angka ini digunakan karena pengalaman telah membuktikan bahwa skala dengan sembilan satuan dapat diterima dan mencerminkan derajat sampai batas manusia mampu membedakan intensitas tata hubungan antar elemen.

Tabel 3.11 Skala Nilai Perbandingan Berpasangan

Intensitas Kepentingan	Keterangan	Penjelasan
1	Kedua elemen sama penting	Dua elemen mempunyai pengaruh yang sama besar terhadap tujuan
3	Elemen yang satu sedikit lebih penting daripada elemen yang lain	Pengalaman dan penilaian sedikit menyokong satu elemen dibandingkan elemen lainnya
5	Elemen yang satu lebih penting daripada elemen yang lain	Pengalaman dan penilaian sangat kuat menyokong satu elemen dibandingkan elemen lainnya
7	Satu elemen jelas lebih penting daripada elemen lainnya	Satu elemen sangat kuat disokong, dan dominannya telah terlihat dalam praktek
9	Satu elemen mutlak lebih penting daripada elemen yang lainnya	Bukti yang mendukung elemen yang satu terhadap elemen lain memiliki tingkat penegasan tertinggi yang mungkin menguatkan
2,4,6,8	Nilai-nilai antara dua nilai pertimbangan yang berdekatan	Nilai ini diberikan bila ada dua kompromi diantara dua pilihan

Sumber: Saaty (1990)

➤ Perhitungan bobot elemen

Perhitungan formula matematis dalam AHP dilakukan dengan menggunakan suatu matriks. Misalnya dalam suatu subsistem operasi terdapat n elemen operasi yaitu A_1, A_2, \dots, A_n , maka hasil perbandingan dari elemen-elemen operasi tersebut akan membentuk matriks perbandingan.

	A_1	A_2	...	A_n
A_1	a_{11}	a_{12}	...	a_{1n}
A_2	a_{21}	a_{22}	...	a_{2n}
...
A_n	a_{n1}	a_{n2}	...	a_{nn}

Gambar 3.6 Matriks $A_{n \times n}$
Sumber: Sitorus (2008)

Matriks $A_{n \times n}$ merupakan matriks *reciprocal* dimana diasumsikan terdapat n elemen, yaitu W_1, W_2, \dots, W_n yang akan dinilai secara perbandingan. Nilai perbandingan secara berpasangan antara (W_i, W_j) dapat direpresentasikan seperti matriks berikut :

$$\frac{W_j}{W_i} = a_{(i,j)} \quad ; \quad i, j = 1, 2, \dots, n \dots \dots \dots (3.4)$$

Matriks perbandingan antara matriks A dengan unsur-unsurnya adalah a_{ij} , dengan $i, j = 1, 2, \dots, n$. Unsur-unsur matriks diperoleh dengan membandingkan satu elemen terhadap elemen operasi lainnya. Sebagai contoh, nilai a_{11} sama dengan 1. Nilai a_{12} adalah perbandingan elemen A_1 terhadap A_2 . Besarnya nilai A_{21} adalah $1/a_{12}$, yang menyatakan tingkat intensitas kepentingan elemen A_2 terhadap elemen A_1 . Apabila vektor pembobotan A_1, A_2, \dots, A_n dinyatakan dengan vektor W dengan $W = (W_1, W_2, \dots, W_n)$ maka nilai intensitas kepentingan elemen A_1 dibanding A_2 dapat juga dinyatakan sebagai perbandingan bobot elemen A_1 terhadap A_2 , yaitu W_1/W_2 sama dengan a_{12} sehingga matriks tersebut di atas dapat dinyatakan sebagai berikut :

	A ₁	A ₂	...	A _n
A ₁	1	W ₁ /W ₂	...	W ₁ /W _n
A ₂	W ₂ /W ₁	1	...	W ₂ /W _n
...
A _n	W _n /W ₁	W _n /W ₂	...	1

Gambar 3.7 Matriks A_{n×n} Lanjutan
 Sumber: Sitorus (2008)

Nilai W_i/W_j dengan i, j = 1, 2, ..., n didapat dari para pakar yang berkompoten dalam permasalahan yang dianalisis. Bila matriks tersebut dikalikan dengan vektor kolom W = (W₁, W₂, ..., W_n) maka diperoleh hubungan:

$$A W = n W \dots\dots\dots(3.5)$$

Bila matriks A diketahui dan ingin diketahui nilai W, maka dapat diselesaikan dengan persamaan:

$$(a - n \cdot I) W = 0 \dots\dots\dots(3.6)$$

dimana matriks I adalah matriks identitas.

Persamaan (3.6) di atas dapat menghasilkan solusi yang tidak nol jika hanya dan hanya jika n merupakan *eigen value* dari A dan W adalah *eigen vektornya*. Setelah *eigen value* matriks A diperoleh, misalnya λ₁, λ₂, ..., λ_n dan berdasarkan matriks A yang mempunyai keunikan yaitu a_{i,j} = 1 dengan i, j = 1, 2, ..., n, maka :

$$\sum_{i=1}^n \lambda_i = n \dots\dots\dots(3.7)$$

Semua *eigen value* bernilai nol, kecuali *eigen value* maksimum. Jika penilaian dilakukan konsisten, maka akan diperoleh *eigen value* maksimum dari a yang bernilai n. Untuk memperoleh W, substitusikan nilai *eigen value* maksimum pada persamaan:

$$A W = \lambda_{maks} W \dots\dots\dots(3.8)$$

Persamaan (3.8) diubah menjadi :

$$[A - \lambda_{maks} I] W = 0 \dots\dots\dots(3.9)$$

Untuk memperoleh harga nol, maka :

$$A - \lambda_{\text{maks}} I = 0 \dots\dots\dots (3.10)$$

Masukkan harga λ_{maks} ke persamaan (3.10) dan ditambah persamaan:

$$\sum_{i=1}^n W_i^2 = 1 \dots\dots\dots (3.11)$$

maka diperoleh bobot masing-masing elemen (W_i dengan $i = 1, 2, \dots, n$) yang merupakan *eigen vector* yang bersesuaian dengan *eigen value* maksimum.

➤ Perhitungan Konsistensi

Matriks bobot dari hasil perbandingan berpasangan harus mempunyai hubungan kardinal dan ordinal, sebagai berikut:

Hubungan cardinal; $a_{ij} : a_{jk} = a_{ik}$

Hubungan ordinal; $A_i > A_j > A_k$ maka $A_i > A_k$

a) Dengan *preferensi multiplikatif*

Misal, pisang lebih enak 3 kali dari manggis, dan manggis lebih enak 2 kali dari durian, maka pisang lebih enak 6 kali dari durian.

b) Dengan melihat *preferensi transit*

Misal, pisang lebih enak dari manggis, dan manggis lebih enak dari durian, maka pisang lebih enak dari durian.

Contoh konsistensi preferensi :

$$A = \begin{array}{c|ccc} & i & j & k \\ \hline i & 1 & 4 & 2 \\ j & 1/4 & 1 & 1/2 \\ k & 1/2 & 2 & 1 \end{array}$$

Matriks A konsisten karena:

$$a_{ij} \cdot a_{jk} = a_{ik} \rightarrow 4 \cdot 1/2 = 2$$

$$a_{ik} \cdot a_{kj} = a_{ij} \rightarrow 2 \cdot 2 = 4$$

$$a_{jk} \cdot a_{ki} = a_{ji} \rightarrow 1/2 \cdot 1/2 = 1/4$$

Kesalahan kecil pada koefisien akan menyebabkan penyimpangan kecil pada *eigen value*. Jika diagonal utama dari matriks A bernilai satu dan konsisten, maka penyimpangan kecil dari a_{ij} akan tetap menunjukkan *eigen value* terbesar, λ_{maks} , nilainya akan mendekati n dan *eigen value* sisa akan mendekati nol.

➤ Uji Konsistensi Hirarki

Hasil konsistensi indeks dan *eigen vector* dari suatu matriks perbandingan berpasangan pada tingkat hirarki tertentu, digunakan sebagai dasar untuk menguji konsistensi hirarki. Konsistensi hirarki dihitung dengan rumus:

$$CRH = \sum_{j=1}^n \cdot \sum_{i=1}^{n_{ij}} W_{ij} \cdot U_{i,j+1} \dots \dots \dots (3.12)$$

dimana:

j = tingkat hirarki (1, 2, ..., n)

W_{ij} = 1, untuk $j = 1$

n_{ij} = jumlah elemen pada tingkat hirarki j dimana aktifitas-aktifitas dari tingkat $j+1$ dibandingkan.

U_{j+1} = indeks konsistensi seluruh elemen pada tingkat hirarki $j+1$ yang dibandingkan terhadap aktifitas dari tingkat ke j .

Dalam pemakaian praktis rumus tersebut menjadi:

$$CCI = CI_1 + (EV_1) \cdot (CI_2) \dots \dots \dots (3.13)$$

$$CCI = RI_1 + (EV_1) \cdot (RI_2) \dots \dots \dots (3.14)$$

$$CRH = CCI / CRI \dots \dots \dots (3.15)$$

dimana:

CRH = rasio konsistensi hirarki

CCI = indeks konsistensi hirarki

CRI = indeks konsistensi random hirarki (lihat tabel 3.12)

CI_1 = indeks konsistensi matriks banding berpasangan pada hirarki tingkat pertama

CI_2 = indeks konsistensi matriks banding berpasangan pada

- hirarki tingkat kedua, berupa vektor kolom
- EV_1 = nilai prioritas dari matriks banding berpasangan pada hirarki tingkat pertama, berupa vektor baris
- RI_1 = indeks konsistensi random orde matriks banding berpasangan pada hirarki tingkat pertama (j)
- RI_2 = indeks konsistensi random orde matriks banding berpasangan pada hirarki tingkat kedua (j+1)

Tabel 3.12 Nilai Random Konsistensi Indeks (CRI)

OM	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	13	14	15
CRI	0	0	0,58	0,90	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49	1,51	1,48	1,6	1,57	1,59

Sumber: Sitorus (2008)

Hasil penilaian yang dapat diterima adalah yang mempunyai rasio konsistensi hirarki (CRH) lebih kecil atau sama dengan 10%. Nilai rasio konsistensi sebesar 10% ini adalah nilai yang berlaku standar dalam penerapan AHP, meskipun dimungkinkan mengambil nilai yang berbeda, misalnya 5% apabila diinginkan pengambilan kesimpulan dengan akurasi yang lebih tinggi.

3.4.2.6 Uji Korelasi Nonparametris

Analisis korelasi merupakan salah satu teknik statistik yang sering digunakan untuk mencari hubungan antara dua variable. Analisis korelasi bertujuan untuk mengetahui pola dan keeratan hubungan antara dua atau lebih variable. Dalam uji korelasi tidak membedakan variable independen dan dependen. Hubungan antara variable yang diukur dapat berupa hubungan positif, negatif, nihil atau nonlinier. Hubungan positif terjadi jika kenaikan nilai X diikuti kenaikan nilai Y. Hubungan negatif terjadi jika kenaikan nilai X diikuti penurunan Y dan sebaliknya. Hubungan nihil berarti hubungan antara Y dengan X tidak jelas atau tidak teratur. Hubungan nonlinier misalnya eksponensial.

Koefisien korelasi dilambangkan dengan huruf "r". Koefisien korelasi dinyatakan dengan bilangan, bergerak antar 0 sampai -1 atau 0 sampai +1. Nilai

korelasi yang mendekati +1 atau -1 berarti terdapat hubungan yang kuat, sebaliknya nilai korelasi yang mendekati 0 berarti hubungan antar variable sangat lemah. Jika tepat +1 atau -1, maka terjadi hubungan yang sempurna.

Dalam analisis korelasi terdapat sembilan jenis korelasi yaitu *Korelasi Pearson Product Moment* (r); *Korelasi Ratio* (λ); *Korelasi Spearman Rank* atau *Rho* (r_s atau ρ); *Korelasi Berserial* (r_b); *Korelasi Poin Berserial* (r_{pb}); *Korelasi Phi* (Φ); *Korelasi Tetrachoric* (r_t); *Korelasi Kontingency* (C); dan *Korelasi Kendall's Tau* (δ) (Riduwan, 2004). Yang akan digunakan pada penelitian ini adalah korelasi *Spearman Rank*.

Digunakannya metode korelasi ini karena metode korelasi *Spearman Rank* tidak terikat oleh asumsi bahwa populasi yang diselidiki harus berdistribusi normal. Selain itu, metode korelasi ini adalah untuk populasi sampel antara 5 sampai 30 sampel data (bukan sampel berjumlah besar), sehingga cocok untuk penelitian ini yang data sampelnya berjumlah 31 buah (bukan sampel berjumlah besar). Metode korelasi *Spearman Rank* (ρ) bisa juga disebut korelasi berjenjang, atau korelasi berpangkat, dan ditulis dengan notasi (r_s). Metode ini dikemukakan oleh Carl Spearman tahun 1904. Kegunaannya untuk mengukur tingkat atau eratnya hubungan antara dua variabel, yaitu variabel bebas dan variabel terikat yang berskala ordinal, mengetahui tingkat kecocokan dari dua variabel terhadap grup yang sama, dan mendapatkan validitas empiris (*concurrent validity*) alat pengumpul data (Riduwan, 2004).

3.4.3 Analisis Data Tahap 3

Setelah mendapatkan faktor penghambat dari hasil uji korelasi, selanjutnya dilakukan validasi ke beberapa pakar yang dianggap mempunyai kapabilitas dan *qualified* di bidang konstruksi khususnya pembangunan infrastruktur di daerah. Ini dilakukan untuk mengetahui secara jelas bahwa faktor penghambat hasil pengolahan data tersebut memang sering menjadi kendala utama dalam melaksanakan percepatan pembangunan infrastruktur di daerah. Validasi ini menjadi penting kedepannya untuk mengembangkan suatu tindakan pencegahan maupun korektif untuk mengurangi kemungkinan dampak dan munculnya

variabel yang paling dominan berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

3.5 Kesimpulan

Dalam penelitian ini digunakan metode penelitian survei dengan studi kasus. Metode penelitian survei digunakan untuk mengetahui faktor penghambat dominan yang mempengaruhi kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, dengan studi kasus penelitian pada Kota Depok. Proses pengumpulan data dilakukan melalui studi literatur, kuisisioner, dan wawancara kepada pakar dan *stakeholder* terkait guna mencapai tujuan penelitian. Dari data yang telah diperoleh, dilakukan tahap penetapan teknik analisis dan pengolahan data. Analisis yang digunakan adalah analisis statistik, AHP, dan analisis korelasi untuk mendapatkan faktor penghambat dominan sehingga menjawab pertanyaan penelitian. Hasil faktor dominan dari analisis tersebut dilakukan validasi ke beberapa pakar untuk mendapatkan persetujuan atau pendapat bahwa faktor dominan tersebut memang sering menjadi kendala utama dalam melaksanakan percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Kemudian dilakukan kuisisioner dan wawancara kepada pakar kembali untuk mendapatkan suatu tindakan solusi pencegahan maupun korektif untuk mengurangi kemungkinan dampak dan munculnya faktor dominan tersebut.

BAB 4

PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA

4.1 Pendahuluan

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai tahapan pelaksanaan penelitian, yaitu proses pengumpulan data dan analisis data. Tahapan dimulai dari melakukan studi literatur sebagai acuan data primer untuk dilanjutkan ke tahap berikutnya. Dilanjutkan dengan tahap memvalidasi isi dari variabel *construct* dari pengumpulan data primer pada studi literatur yang telah didapat tersebut kepada para pakar. Dari *variable* yang telah disetujui oleh pakar tersebut, tahap berikutnya adalah dengan metode survei berupa penyebaran kuesioner tahap pertama kepada para *stakeholder* sebagai responden kuesioner. Selanjutnya data dianalisa secara statistik guna mendapatkan jawaban dari rumusan masalah penelitian yakni mengetahui faktor-faktor dominan yang menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Tahap pengumpulan data terakhir adalah dengan memvalidasi kembali hasil penelitian dari pengolahan data tersebut ke beberapa pakar yang dianggap mempunyai kapabilitas dan *qualified* di bidang konstruksi khususnya pembangunan infrastruktur di daerah serta dicari tindakan-tindakan pencegahan maupun korektif untuk mengatasi faktor penghambat tersebut sehingga hipotesa penelitian dapat terbukti benar.

4.2 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui tiga tahap dengan cara penyebaran angket/kuesioner. Berikut akan dijelaskan setiap tahapan pengumpulan data:

a) Pengumpulan Data Tahap Pertama

Pada tahap ini dilakukan validasi variabel penelitian yang sebelumnya telah diperoleh sesuai yang terlihat pada tabel 3.3 melalui studi literatur yang berjumlah 240 variabel indikator penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, sebelum variabel tersebut diolah menjadi kuesioner yang akan dinilai dampak/pengaruhnya terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Pada pengumpulan data

ini juga ditanyakan variabel-variabel lain yang mempengaruhi kinerja pembangunan infrastruktur di daerah yang belum tercantum pada kuesioner

Diperlukan pendapat pakar untuk memverifikasi, klarifikasi dan validasi variable, untuk memastikan variable tersebut sudah lengkap, tepat, dan tersusun sebagaimana mestinya. Untuk memvalidasi variabel-variabel tersebut perlu kriteria pakar yang dianggap mempunyai kapabilitas dan *qualified* di bidang konstruksi khususnya pembangunan infrastruktur di daerah. Terdapat dua orang pakar dalam tahap memvalidasi variabel ini. Berikut adalah profil masing-masing pakar tersebut:

Tabel 4.1 Profil Pakar untuk Validasi Variabel

No.	Pakar	Pendidikan	Jabatan	Pengalaman
1	Pakar 1	S3	Penasehat Direksi PT. Lemtek Konsultan Indonesia	40 Tahun
2	Pakar 2	S2	<i>Project Director</i> PT. Adhimix Precast Indonesia	20 Tahun

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Berdasarkan kedua pakar yang masing-masing memberikan penilaiannya terhadap faktor-faktor penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, didapat hasil adanya beberapa variabel yang mengalami koreksi, reduksi, dan penambahan. Ada variabel yang tidak digunakan karena sudah dijelaskan di variabel lain atau ada beberapa variabel yang disempurnakan redaksionalnya dan digabung menjadi suatu variabel baru, karena beberapa variabel memiliki pengertian yang tidak jauh berbeda.

Berdasarkan hasil validasi variabel tersebut telah dilakukan pengurangan variabel serta penggabungan variabel yaitu dari variabel awal yang berjumlah 240 variabel menjadi 57 variabel. Sehingga terdapat pengurangan variabel sebanyak 190 variabel. Diantara 57 variabel tersebut, terdapat variabel yang ditambahkan dari beberapa pakar

sebanyak 16 variabel. Berikut ini merupakan rangkuman proses verifikasi, klarifikasi, dan validasi variabel yang telah dilakukan oleh pakar.



Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
Aspek Dana	Keterbatasan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah	X1	√	√	Menjadi X1
	Pemerintah Daerah kurang tangguh dalam memperjuangkan proyek berikut anggarannya pada rapat-rapat di DPRD.	X2	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X8
	Pemerintah Daerah kurang maksimal dalam memanfaatkan kesempatan pencarian dana: <ul style="list-style-type: none"> - Pinjaman kepada Perbankan - Pinjaman kepada Non-Perbankan - Pinjaman kepada Pemerintah Pusat - Pinjaman kepada Luar Negeri - Kerjasama dengan Pihak Investor 	X3	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X10
	Perusahaan Jasa Konstruksi kekurangan modal usaha	X4	X		dihapus
	Perusahaan Jasa Konstruksi kurang kreatif mencari biaya pembangunan proyek	X5	√	√	digabung dengan X7, menjadi X11
	Perusahaan Jasa Konstruksi kurang kreatif memformulasi pengadaan dana	X6	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X11
	Aspek Kemampuan BPD (Bank Pembangunan Daerah)	Kemampuan sumber daya keuangan dan pengalaman manajemen BPD	X7	X	
Akses ke seluruh aset proyek oleh penyandang dana (BPD)		X8	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X2
Keberadaan penyandang dana (BPD)		X9	√	√	Digabung dengan X9 menjadi X2
Aspek Kelengkapan Persyaratan Pinjaman Daerah	Batas maksimal kumulatif pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah tidak melebihi 60% (enam puluh persen) dari Produk Domestik Bruto tahun yang bersangkutan.	X10			kalimat disempurnakan, menjadi X7
	Jumlah sisa Pinjaman Daerah ditambah jumlah pinjaman yang akan ditarik tidak melebihi 75% (tujuh puluh lima persen) dari jumlah penerimaan umum APBD tahun sebelumnya.	X11			digabung dengan X11, menjadi X7

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Rasio proyeksi kemampuan keuangan Daerah untuk mengembalikan pinjaman paling sedikit 2,5 (dua koma lima).	X12	√	√	digabung dengan X11, menjadi X7
	Tidak mempunyai tunggakan atas pengembalian pinjaman yang berasal dari Pemerintah	X13	√	√	digabung dengan X11, menjadi X7
	Mendapatkan persetujuan DPRD	X14	X		dihapus
	Melampirkan dokumen studi kelayakan proyek	X15	X		dihapus
	Rancangan APBD	X16	X		dihapus
Aspek Pengalokasian Pengembalian Pinjaman Daerah	Pembahasan RAPBD di DPRD	X17	X		dihapus
	Pengajuan APBD kepada Pemerintah Pusat	X18	X		dihapus
	Proses APBD di tingkat Pusat	X19	X		dihapus
	Pengalokasian APBD oleh Pusat	X20	X		dihapus
	Realisasi APBD oleh Pusat	X21	X		dihapus
	Penerimaan APBD oleh Pusat	X22	X		dihapus
	Pengembalian Pinjaman Daerah kepada Pemberi Pinjaman	X23	X		dihapus
	Pertumbuhan ekonomi nasional tidak sesuai dengan prediksi awal	X24	X		dihapus
Aspek Ekonomi dan Finansial	Tingkat inflasi tidak terkendali	X25	√	√	digabung dengan X30, menjadi X4
	Terjadinya devaluasi rupiah	X26	√	√	digabung dengan X30, menjadi X4
	Terjadinya kenaikan upah minimum regional	X27	X		dihapus
	Penurunan tingkat pertumbuhan ekonomi nasional/daerah	X28	X		dihapus
	Krisis ekonomi	X29	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X4
	Tingkat persaingan yang kurang sehat	X30	√	√	Menjadi X38

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Praktek KKN dan monopoli dalam bisnis	X31	√	√	Menjadi X39
	Menurunnya Produk Domestik Bruto / Produk Domestik Regional Bruto	X32	X		dihapus
	Percepatan <i>payback period</i> lebih lama dari rencana	X33	√	√	digabung dengan X35, menjadi X16
	<i>Break Event Point</i> (BEP) lebih lama dari rencana	X34	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X16
	Tingginya <i>Debt/Equity ratio</i>	X35	X		dihapus
	Keuntungan yang diperoleh tidak sesuai rencana	X36	√	√	digabung dengan X35, menjadi X16
	Terjadinya fluktuasi valuta asing yang mempengaruhi pinjaman dalam mata uang asing	X37	X		dihapus
	Kenaikan tingkat suku bunga pinjaman	X38	X		dihapus
	Pinjaman atau utang yang berlebihan	X39	√	√	Menjadi X18
	Stabilitas fiskal	X40	X		dihapus
	Kenaikan harga pekerja	X41	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X19
	Kenaikan harga material dan peralatan	X42	√	√	digabung dengan X42, menjadi X19
	Kenaikan BBM	X43	√	√	digabung dengan X42, menjadi X20
	Penipuan atau penyalahgunaan yang dilakukan oleh direksi	X44	X		dihapus
	Penarikan uang tunai yang melebihi dari yang tersedia dalam bisnis, untuk kepentingan pribadi	X45	X		dihapus
	Tingkat kesulitan dalam mendapat pinjaman dari Bank	X46	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X3
	Tingginya biaya penyediaan sarana, prasarana, dan infrastruktur	X47	√	√	Menjadi X21
	Kelemahan pasar modal swasta di tingkat domestik	X48	X		dihapus

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Sistem pajak	X49	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X22
	Perjanjian kontraktual dan regulasi	X50	X		dihapus
	Perjanjian dengan model JO (Joint Operation)	X51	X		dihapus
	Estimasi biaya yang akurat agar aliran kas lancar	X52	X		dihapus
	Sistem pengelolaan administrasi keuangan yang baik agar aliran kas lancar	X53	X		dihapus
	Estimasi biaya proyek yang akurat	X54	√	√	digabung dengan X57, menjadi X17
	Estimasi <i>cashflow</i> yang tepat waktu	X55	√	√	digabung dengan X57, menjadi X17
	Biaya <i>project financing</i> diperhitungkan dengan akurat	X56	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X17
	Tidak ada kegagalan bayar, karena BPD menyimpan dana APBD	X57	X		dihapus
	Tidak ada birokrasi pencarian dana yang panjang	X58	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X15
	Penentuan kesanggupan bank atas proyek	X59	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X23
	Pengaturan aliran dana	X60	X		dihapus
	Penyediaan dana untuk modal proyek	X61	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X13
	Tingkat keakuratan proyeksi <i>cashflow</i>	X62	X		dihapus
	Ketersediaan modal sendiri	X63	X		dihapus
Peluang memperoleh pinjaman	X64	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X14	
Aspek Manajemen	Terbentur regulasi atau peraturan perundang-undangan.	X65	X		dihapus
	Kemampuan Pemerintah Daerah.	X66	X		dihapus

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	CEO/Manajer (Perusahaan Jasa Konstruksi) atau Aparat Pemerintah Daerah yang tidak kompeten	X67	X		dihapus
	Ketidakmampuan pemimpin untuk membuat keputusan bisnis yang penting	X68	X		dihapus
	Sifat pemimpin yang angkuh dan superior	X69	X		dihapus
	Pemimpin yang menolak perubahan terhadap ide-ide baru dan kreatifitas	X70	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X42
	Pemimpin yang tidak mampu berperan sebagai fasilitator	X71	X		dihapus
	Pemimpin yang tidak mampu menghadapi peluang bisnis	X72	X		dihapus
	Kurangnya keahlian dalam menjalankan prinsip manajemen	X73	X		dihapus
	Tidak cukup kemampuan untuk memanage, seperti perencanaan, organisasi, kepemimpinan, koordinasi, dan pengendalian	X74	X		dihapus
	Respon yang lambat terhadap perubahan-perubahan yang terjadi di lapangan	X75	X		dihapus
Aspek Peraturan Dan Kebijakan	Multi tafsirnya produk-produk hukum di Indonesia terhadap percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	X76	X		dihapus
	Ketidajelasan pasal demi pasal menjadikan terciptanya peluang mengkriminalkan pihak-pihak yang tidak disenangi atau yang terkait dalam percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	X77	X		dihapus
	Peraturan mengenai pembatasan ekspor-impor	X78	X		dihapus
	Pengaruh kebijakan / peraturan mengenai kenaikan tarif pajak dan bea masuk	X79	X		dihapus
	Pengaruh kebijakan penggunaan produk dan sumber daya domestik	X80	√	√	Menjadi X28
	Kebijakan penghentian pemberian subsidi	X81	X		dihapus
	Birokrasi yang berbelit-belit dan menyulitkan pemberian ijin pembangunan	X82	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X29
	Birokrasi yang berbelit-belit dan menyulitkan pemberian ijin pengoperasian	X83	√	√	digabung dengan X89, menjadi X29
Kebijakan/peraturan mengenai kenaikan suku bunga pinjaman	X84	X		dihapus	

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah	Kode	Validasi		Keterangan
			Pakar 1	Pakar 2	
	Perubahan dalam kerangka hukum secara umum (pajak, standar lingkungan, dll)	X85	X		dihapus
	Perubahan dalam kerangka kontraktual atau aspek hukum sehingga secara langsung mempengaruhi investor.	X86	√	√	Menjadi X30
	Pelanggaran atau pembatalan kontrak	X87	X		dihapus
	Kebijakan-kebijakan pemerintah yang kurang mendukung	X88	X		dihapus
	Undang-undang yang tidak terimplementasi dengan baik	X89	X		dihapus
	Sistem pengadaan jasa konstruksi sendiri yang belum mantap	X90	X		dihapus
	Pengaturan segmen pemerintah belum mantap dan sedangkan segmen swasta belum diatur	X91	X		dihapus
	Kurangnya perangkat hukum yang dapat mengizinkan/mendukung KPS	X92	X		dihapus
	Kesan setengah hati dari pihak Pemda/Pemkot atau DPRD untuk mengadakan kerjasama (kurangnya kemauan politik)	X93	X		dihapus
	Kesan “tidak menerima” dari staf Pemda/Pemkot jika harus dilimpahkan atau kerjasama dengan pihak swasta	X94	X		dihapus
	Keterlambatan persetujuan Owner / Pemda	X95	√	√	Menjadi X31
	Lamanya durasi persetujuan DPRD	X96	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X32
	Aspek Politik	Stabilitas politik yang tidak kondusif untuk berinvestasi	X97	X	
Kepastian penegakan hukum (law inforcement) belum tegas		X98	X		dihapus
Praktek penyelewengan dan penyalahgunaan kekuasaan politik		X99	X		dihapus
Belum tercapainya <i>clean government</i>		X100	X		dihapus
Keterlibatan LSM yang berlebihan dalam rencana investasi		X101	X		dihapus
Kurangnya penerimaan masyarakat disekitar lokasi infrastruktur		X102	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X53
Kerusuhan		X103	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X52

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Serangan teroris	X104	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X52
	Demo tenaga kerja	X105	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X52
	Terjadinya konflik masyarakat	X106	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X52
	Pemilihan umum dan Pilkada	X107	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X52
Aspek Hal Yang Mendasari Dibentuknya Kerjasama	Memberi manfaat & keuntungan yang proporsional dan wajar bagi semua pihak yang bekerjasama	X108	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X34
	Pengalihan risiko konstruksi keuangan kepada pihak swasta	X109	√	√	Menjadi X35
	Kondisi hukum yang stabil yang memberikan rasa aman dalam berinvestasi	X110	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X33
Aspek Dasar Perjanjian / Agreement	Bentuk kerjasama dan perjanjian yang jelas berdasarkan tahapan pekerjaan meliputi PreFS/FS/DED, procurement, construction O&M	X111	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X36
	Kejelasan/transparan mekanisme pelaksanaan KPS atau instansi mana yang bertanggung jawab	X112	X		dihapus
	Penegasan pelimpahan wewenang pemda dalam rangka mengalihkan monopoli pelayanan umum ke pihak swasta	X113	X		dihapus
	Adanya kontrak konstruksi dan subkon serta supplier	X114	X		dihapus
	Standar kontrak mengacu pada hukum yang berlaku	X115	X		dihapus
	Isi kontrak seimbang antara hak dan kewajiban	X116	√		kalimat disempurnakan, menjadi X37
	Batasan hak dan kewajiban yang jelas	X117	X		dihapus
	Kontribusi masing-masing stakeholder diintegrasikan dengan baik	X118	X		dihapus

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
Aspek Dasar Pemilihan Partner	Kemampuan sumberdaya finansial , manusia, peralatan, & kemampuan spesialisasi dari partner	X119	X		dihapus
	Partner mempunyai pengalaman proyek sejenis	X120	X		dihapus
Aspek Sumber Daya Manusia	CEO / Manajer Perusahaan Jasa Konstruksi yang tidak kompeten	X121	X		dihapus
	Penundaan kegiatan proyek karena ketidakmampuan pemimpin untuk membuat keputusan	X122	X		dihapus
	Keangkuhan dan merasa superioritas	X123	X		dihapus
	Menolak perubahan terhadap ide-ide baru dan kreativitas	X124	X		dihapus
	Minimnya pengalaman terjun ke proyek	X125	X		dihapus
	Proses inovasi dalam perusahaan Jasa Konstruksi yang kurang berkembang	X126	X		dihapus
	Perilaku negatif	X127	X		dihapus
	Buruknya program jaminan insentif bagi karyawan	X128	X		dihapus
	Buruknya kualitas karyawan	X129	X		dihapus
	Minimnya pengetahuan dan kemampuan teknik SDM	X130	X		dihapus
	Rendahnya kemampuan berkomunikasi dan negosiasi	X131	X		dihapus
	Tingkat pendidikan yang rendah dan kurangnya partisipasi Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi	X132	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X44
	Rendahnya produktifitas dan masalah-masalah ketenagakerjaan	X133	X		dihapus
	Kurang dan tidak mampu untuk merekrut staff yang cocok	X134	X		dihapus
	Kehilangan pekerja-pekerja kunci	X135	X		dihapus
	Tidak cukup cepat merekrut pekerja-pekerja tambahan/tidak menggunakan pekerja-pekerja yang ada secara efektif	X136	X		dihapus
	Kegagalan untuk menyesuaikan struktur organisasi	X137	X		dihapus
	Aparat/Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi sulit berpikir inovatif dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur di daerah.	X138	X		dihapus

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Perilaku penyedia jasa konstruksi belum kondusif dalam menggarap proyek pembangunan yang non-konvensional.	X139	X		dihapus
	Budaya Aparat/Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi.	X140	X		dihapus
	Watak Aparat/Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi.	X141	X		dihapus
	Perusahaan Jasa Konstruksi gagal dalam melakukan proses pengembangan inovasi	X142	X		dihapus
Aspek Teknis, Teknologi, dan Informasi	Fasilitas dan prasarana pendukung disekitar lokasi kurang menunjang	X143	√	√	Menjadi X48
	Penggunaan teknologi yang kurang tepat guna pada tahap kontruksi	X144	X		dihapus
	Penggunaan teknologi yang kurang tepat guna pada tahap operation/maintenance	X145	X		dihapus
	Ketersediaan sumber daya manusia yang terbatas	X146	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X47
	Perusahaan tidak menggunakan kemampuan teknologi secara maksimal	X147	X		dihapus
	Perubahan teknologi	X148	X		dihapus
	Penelitian dan pengembangan di bidang jasa konstruksi belum memperoleh perhatian yang memadai	X149	√	√	Menjadi X50
	Sistem informasi jasa konstruksi yang belum memadai	X150	√	√	Menjadi X51
	Minimnya membudayakan kerjasama tim secara virtual melalui internet	X151	X		dihapus
	Ketidacocokan desain dengan kondisi lapangan	X152	X		dihapus
	Birokrasi pengambilan keputusan yang panjang	X153	X		dihapus
	Market tidak siap	X154	√	√	Menjadi X24
	Proyek tidak <i>on time</i>	X155	X		dihapus
	Sertifikat tanah belum dipecah	X156	X		dihapus
	Dokumen serah terima belum lengkap	X157	X		dihapus
Terhambatnya proses pembebasan lahan	X158	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X49	

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Belum adanya penerapan inovasi dan teknologi baru	X159	X		dihapus
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang memanfaatkan teknologi informasi	X160	X		dihapus
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang mampu memperbanyak relasi	X161	X		dihapus
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang membina <i>networking</i> (jaringan kerja) pada komunitas dalam bidang Peningkatan Infrastruktur	X162	X		dihapus
Aspek Sosial dan Budaya	Kurangnya penerimaan masyarakat di sekitar lokasi proyek	X163	√	√	Menjadi X53
	Terjadinya protes dari masyarakat di sekitar lokasi yang merasa terganggu	X164	X		dihapus
	Proyek infrastruktur kurang berpengaruh terhadap peningkatan taraf hidup masyarakat sekitar lokasi	X165	√	√	Menjadi X54
	Sarana Prasarana publik kurang memberikan kesempatan kerja bagi masyarakat sekitar lokasi	X166	X		dihapus
	Sarana Prasarana publik kurang berpengaruh terhadap peningkatan harga tanah disekitar lokasi	X167	X		dihapus
	Sarana Prasarana publik mempengaruhi pergeseran perilaku masyarakat disekitar lokasi	X168	√	√	Menjadi X55
	Perbedaan kebudayaan	X169	X		dihapus
	Penyebaran penduduk tidak merata	X170	X		dihapus
	Penduduk lebih terkonsentrasi ke pusat kota	X171	X		dihapus
Aspek Tata Ruang dan Lingkungan	Menurunnya nilai tanah di lokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X172	X		dihapus
	Terjadinya perubahan tata ruang dan wilayah akibat Sarana Prasarana publik	X173	X		dihapus
	Terjadinya polusi udara dilokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X174	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X56

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Terjadinya polusi air tanah dilokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X175	√	√	digabung dengan X181, menjadi X56
	Terjadinya polusi kebisingan dilokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X176	√	√	digabung dengan X181, menjadi X57
	Terganggunya ekosistem dalam tanah di lokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X177	√	√	digabung dengan X181, menjadi X57
	Isu-isu lingkungan atau kesehatan	X178	√	√	digabung dengan X181, menjadi X57
	Bencana alam	X179	X		dihapus
	Kondisi cuaca dan iklim	X180	X		dihapus
Aspek Operasional & Pemeliharaan	Perlu keputusan presiden dalam persetujuan untuk pembukaan operasional	X181	X		dihapus
	Inefisiensi pada saat operasional	X182	X		dihapus
	Diluar pengendalian konsorsium opsional : perubahan dalam kerangka hukum secara keseluruhan (perubahan hukum, penambahan pajak,dll)	X183	X		dihapus
	Tindakan pemerintah yang mempengaruhi operasional (keterlambatan atas ijin atau persetujuan, dll)	X184	X		dihapus
	Kekurangan koordinasi dengan pemilik saham	X185	X		dihapus
	Kegagalan operator	X186	X		dihapus
	Perubahan pelaksana operator	X187	X		dihapus
	Perubahan harga dari supplier untuk maintenance infrastruktur	X188	X		dihapus
	Kerusakan bangunan yang disebabkan oleh masyarakat	X189	X		dihapus
	Kerusakan bangunan karena pemeliharaan kurang baik	X190	X		dihapus
	Dana O&M tidak dianggarkan atau terlambat dianggarkan	X191	X		dihapus
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang peduli terhadap O&M	X192	X		dihapus

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang peka terhadap dampak negatif O&M	X193	X		dihapus
Aspek Subkontraktor/Supplier	Kerugian akibat kelalaian keuangan sub kontraktor	X194	X		dihapus
	Kerugian akibat kurang selektif dalam pemilihan subkontraktor	X195	X		dihapus
Aspek Pengadaan	Kelangkaan material	X196	X		dihapus
	Material impor	X197	X		dihapus
	Kelangkaan alat pendukung	X198	X		dihapus
	Kelangkaan tenaga ahli	X199	X		dihapus
	Kelangkaan SDM	X200	X		dihapus
	Penunjukkan vendor memakan waktu lama	X201	X		dihapus
	Criteria penilaian dalam pemilihan vendor tidak jelas	X202	X		dihapus
	Keterbatasan database vendor	X203	X		dihapus
	Dokumen serah terima lahan yang tidak lengkap	X204	X		dihapus
	Pengadaan material di lokasi yang sulit	X205	X		dihapus
Aspek Manfaat	Peningkatan jumlah investor	X206	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X5
	Peningkatan jaminan Bank	X207	X		dihapus
	Peningkatan jumlah klien baru	X208	X		dihapus
	Jumlah perolehan proyek	X209	X		dihapus
	Waktu penyelesaian lebih cepat dari yang direncanakan	X210	X		dihapus
	Peningkatan PDRB per kapita	X211	X		dihapus
	Pertumbuhan ekonomi daerah	X212	X		dihapus
	Menumbuhkan sentra ekonomi baru	X213	X		dihapus
Peningkatan potensi pasar daerah dan wilayah sekitar	X214	X		dihapus	

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Kelancaran distribusi barang antar daerah (untuk infrastruktur bidang transportasi)	X215	X		dihapus
	Meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD)	X216	√	√	kalimat disempurnakan, menjadi X6
	Peningkatan frekwensi dan mobilitas perekonomian	X217	X		dihapus
	Peningkatan daya produk ekspor	X218	X		dihapus
	Peningkatan konsumsi masyarakat	X219	X		dihapus
	Peluang lapangan pekerjaan bagi penduduk lokal	X220	X		dihapus
	Reduksi kemiskinan dan pengangguran	X221	X		dihapus
	Mengurangi arus urbanisasi dari daerah ke kota atau ke daerah lainnya	X222	X		dihapus
	Mempercepat pengembangan daerah/wilayah	X223	X		dihapus
	Pertumbuhan ekspor impor	X224	X		dihapus
	Sector unggulan suatu daerah atau wilayah	X225	X		dihapus
	Potensi wilayah sebagai <i>multiplier effect</i> pada sektor lainnya dan juga pada kawasan	X226	X		dihapus
	Peningkatan daya saing antar daerah	X227	X		dihapus
	Meningkatkan kepercayaan masyarakat kepada pemerintah	X228	X		dihapus
Aspek Risiko Bisnis	Penghentian dari pemerintah sebelum jangka waktu yang disepakati	X229	X		dihapus
Stakeholders Yang Terlibat	Masyarakat pengguna/konsumen	X230	X		dihapus
	Pemda/Pemkot	X231	X		dihapus
	DPRD setempat	X232	X		dihapus
	Kontraktor	X233	X		dihapus
	Konsultan	X234	X		dihapus
	Perbankan/lembaga keuangan nasional (dalam penelitian ini adalah BPD)	X235	X		dihapus
	Kimpraswil	X236	X		dihapus
	Supplier	X237	X		dihapus
	Sub kontraktor	X238	X		dihapus

Tabel 4.2 Rangkuman Proses Validasi Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Validasi		Keterangan
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah		Pakar 1	Pakar 2	
	Asuransi	X239	X		dihapus
	LSM terkait	X240	X		dihapus

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Tabel 4.3 Penambahan Variabel oleh Pakar

Variabel	Indikator	Kode	Pakar 1	Pakar 2
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			
Aspek Dana dan Perencanaan	Pemerintah Daerah lemah dalam memprogram proyek sehingga tidak teranggarkan dalam APBD.	X8		ditambahkan, menjadi X8
	Analisa terhadap kelayakan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah tersebut dirasa belum memadai dan/atau diperlukan	X9		ditambahkan, menjadi X9
	Pemerintah Daerah kurang kreatif memformulasi sistem pengadaan dana	X10	ditambahkan, menjadi X10	
	Kurang kreatifnya pihak swasta daerah dalam memformulasi pengadaan dana	X11		ditambahkan, menjadi X11
	Kerjasama antara Pemerintah Daerah dengan pihak swasta daerah kurang kreatif memformulasi pengadaan dana	X12	ditambahkan, menjadi X12	
Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas	Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	X25		ditambahkan, menjadi X25

Tabel 4.3 Penambahan Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Pakar 1	Pakar 2
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			
	Kebijakan daerah mengenai perencanaan atau peruntukkan tata ruang/wilayah yang mempengaruhi pembangunan infrastruktur di daerah tersebut	X26		ditambahkan, menjadi X26
Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas	Kurang sinergisnya peraturan perundang-undangan dengan kemajuan teknologi dalam bidang infrastruktur	X27		ditambahkan, menjadi X27
Aspek Manajemen Pembangunan Daerah	Pemerintah Daerah menganggap kedudukannya lebih tinggi daripada Penyedia Jasa Konstruksi.	X40		ditambahkan, menjadi X40
	Pemerintah Daerah kurang kreatif dalam mencari dan menerapkan peraturan perundang-undangan sebagai pijakan yuridis jasa konstruksi	X41		ditambahkan, menjadi X41
	Pemerintah Daerah enggan menerapkan dasar hukum jasa konstruksi yang bersifat terobosan baru dan kurang tertarik terhadap ide-ide baru dan kreatifitas	X42		ditambahkan, menjadi X42
	Pemerintah Daerah tidak tangguh dalam mempertanggung-jawabkan yuridisasi proyek jasa konstruksi yang bersifat terobosan baru di hadapan pihak berwenang dalam pengawasan proyek pembangunan prasarana daerah.	X43		ditambahkan, menjadi X43
	Pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang berpendidikan rendah dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	X44	ditambahkan, menjadi X44	

Tabel 4.3 Penambahan Variabel oleh Pakar (sambungan)

Variabel	Indikator	Kode	Pakar 1	Pakar 2
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			
	Pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang berpengalaman rendah dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	X45	ditambahkan, menjadi X45	
	Karakter yang tidak ideal pada pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang digunakan dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	X46	ditambahkan, menjadi X46	
Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan	Perolehan dukungan AMDAL yang lambat	X57	ditambahkan, menjadi X57	

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Berikut merupakan variabel-variabel hasil verifikasi, klarifikasi, dan validasi pakar. Hasil validasi ini kemudian digunakan untuk disebarkan ke responden *stakeholder* sesuai studi kasus penelitian.

Tabel 4.4 Variabel Hasil Verifikasi, Klarifikasi, dan Validasi oleh Pakar

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel
Aspek Dana dan Perencanaan	Keterbatasan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah	Restoeningsih (2002)	X1
	Kurangnya keberadaan dan akses ke penyandang dana (Lembaga Keuangan Bank dan Non Bank) oleh pengguna dan penyedia jasa konstruksi	Fuady, Munir (1998) & Erijanto (2000)	X2
	Rumit dan banyaknya persyaratan jaminan bank	Proyeksi (2005)	X3
	Devaluasi rupiah, tingkat inflasi yang tidak terkendali, dan krisis ekonomi	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5; Sanchaz-Robles (1998); Ibrahim, Brik (2004); Sihombing, Lukas B. (2005); Teng (2002)	X4
	Terbatasnya jumlah investor	Proyeksi (2005)	X5
	Rendahnya pendapatan asli daerah	Jacoby (2000)	X6

Tabel 4.4 Variabel Hasil Verifikasi, Klarifikasi, dan Validasi oleh Pakar (sambungan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel
	Batas maksimal kumulatif pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah melebihi 60% (enam puluh persen) dari Produk Domestik Bruto tahun yang bersangkutan; Jumlah sisa Pinjaman Daerah ditambah jumlah pinjaman yang akan ditarik melebihi 75% (tujuh puluh lima persen) dari jumlah penerimaan umum APBD tahun sebelumnya; Rasio proyeksi kemampuan keuangan Daerah untuk mengembalikan pinjaman paling sedikit 2,5 (dua koma lima); & Mempunyai tunggakan atas pengembalian pinjaman yang berasal dari Pemerintah Pusat.	PP 54 tahun 2005	X7
	Pemerintah Daerah lemah dalam memprogram proyek sehingga tidak teranggarkan dalam APBD.	Subiyanto, Eddy	X8
	Analisa terhadap kelayakan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah tersebut dirasa belum memadai dan/atau diperlukan	Subiyanto, Eddy	X9
	Kurang kreatifnya Pemerintah Daerah dalam memformulasi sistem pengadaan dana	Abidin, Ismeth S.	X10
	Kurang kreatifnya pihak swasta daerah dalam memformulasi pengadaan dana	Subiyanto, Eddy	X11
	Kurang kreatifnya kerjasama antara Pemerintah Daerah dengan pihak swasta daerah dalam memformulasi pengadaan dana	Abidin, Ismeth S.	X12
	Terlambatnya penyediaan dana untuk modal proyek investasi	Amaryadi. (2003)	X13
	Kurangnya peluang untuk memperoleh pinjaman	Kasmir & Jakfar (2003)	X14
	Adanya birokrasi pencairan dana yang panjang	Noviyanti T., Laura A. (2008)	X15

Tabel 4.4 Variabel Hasil Verifikasi, Klarifikasi, dan Validasi oleh Pakar (sambungan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel
	<i>Break Event Point</i> (BEP) dan percepatan <i>payback period</i> lebih lama dari rencana sehingga keuntungan yang diperoleh tidak sesuai rencana	Ibrahim, Brik (2004)	X16
	Estimasi biaya proyek dan <i>project financing</i> yang kurang akurat	Noviyanti T., Laura A. (2008)	X17
	Pinjaman atau utang yang berlebihan	Ibrahim, Brik (2004)	X18
	Terjadinya kenaikan upah pekerja, harga material, peralatan, dan BBM	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5; Hua, et all (2004); Akinci and Fischer (1998); Ibrahim, Brik (2004)	X19
	Rendahnya tingkat stabilitas keamanan di wilayah tempat berinvestasi	Subiyanto, Eddy	X20
	Tingginya biaya penyediaan sarana, prasarana, dan infrastruktur	Disrum (2001)	X21
	Sistem pajak yang tidak mendukung dalam iklim berinvestasi	Sihombing, Lukas B. (2005)	X22
	Lambatnya penentuan kesanggupan bank terhadap proyek	Amaryadi. (2003)	X23
	Market tidak siap	Noviyanti T., Laura A. (2008)	X24
Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas	Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	Subiyanto, Eddy	X25
	Kebijakan daerah mengenai perencanaan atau peruntukkan tata ruang/wilayah yang mempengaruhi pembangunan infrastruktur di daerah tersebut	Subiyanto, Eddy	X26
	Kurang sinergisnya peraturan perundang-undangan dengan kemajuan teknologi dalam bidang infrastruktur	Subiyanto, Eddy	X27

Tabel 4.4 Variabel Hasil Verifikasi, Klarifikasi, dan Validasi oleh Pakar (sambungan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel
Aspek Manajemen Pembangunan Daerah	Pengaruh kebijakan penggunaan produk dan sumber daya domestik	Ibrahim, Brik (2004)	X28
	Birokrasi yang berbelit-belit dan menyulitkan pemberian ijin pembangunan dan pengoperasian proyek infrastruktur	Ibrahim, Brik (2004)	X29
	Sering terjadinya perubahan dalam kerangka kontraktual atau aspek hukum sehingga secara langsung mempengaruhi investor.	Sihombing, Lukas B. (2005)	X30
	Keterlambatan persetujuan Owner / Pemda	Pitagorsky (1998)	X31
	Lamanya waktu persetujuan DPRD dalam persetujuan anggaran dan prioritas pendanaan proyek	Zulkaidi (2002)	X32
	Kondisi hukum yang tidak stabil sehingga tidak memberikan rasa aman dalam berinvestasi	Achyu R., Sri (2003); (SPAR) Kota Tangerang, April 1997	X33
	Tidak memberi manfaat & keuntungan yang proporsional dan wajar bagi semua pihak yang bekerja sama	Sunaryo, joko t. (1995) & tim kps (2002)	X34
	Pengalihan risiko keuangan konstruksi kepada pihak swasta	Merna A. & N. J. Smith (1996); Achyu R., Sri (2003)	X35
	Kurang jelasnya bentuk kerjasama dan perjanjian berdasarkan tahapan pekerjaan meliputi PreFS/FS/DED, procurement, construction, O&M	Moh. Armand R., Deni. (2004) & Susantono, Bambang (2001)	X36
	Isi kontrak kurang seimbang antara hak dan kewajiban pihak swasta	Noviyanti T., Laura A. (2008)	X37
	Tingkat persaingan yang kurang sehat	Clark, Chiang et al. (1989)	X38
	Praktek KKN dan monopoli dalam bisnis	Pranoto (2005)	X39
	Aspek Manajemen Pembangunan Daerah	Pemerintah Daerah menganggap kedudukannya lebih tinggi daripada Penyedia Jasa Konstruksi.	Subiyanto, Eddy

Tabel 4.4 Variabel Hasil Verifikasi, Klarifikasi, dan Validasi oleh Pakar (sambungan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel
	Pemerintah Daerah kurang kreatif dalam mencari dan menerapkan peraturan perundang-undangan sebagai pijakan yuridis jasa konstruksi	Subiyanto, Eddy	X41
	Pemerintah Daerah enggan menerapkan dasar hukum jasa konstruksi yang bersifat terobosan baru dan kurang tertarik terhadap ide-ide baru dan kreatifitas	Subiyanto, Eddy	X42
	Pemerintah Daerah tidak tangguh dalam mempertanggung-jawabkan yuridisasi proyek jasa konstruksi yang bersifat terobosan baru di hadapan pihak berwenang dalam pengawasan proyek pembangunan prasarana daerah.	Subiyanto, Eddy	X43
	Rendahnya pendidikan dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek dari para pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta	Abidin, Ismeth S.	X44
	Rendahnya pengalaman dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek dari para pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta	Abidin, Ismeth S.	X45
	Karakter yang tidak ideal pada pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang digunakan dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	Abidin, Ismeth S.	X46
	Terbatasnya ketersediaan sumber daya manusia yang cakap dan terampil untuk pembangunan proyek	Ibrahim, Brik (2004)	X47
Aspek Metode Pembangunan	Kurang menunjangnya fasilitas dan prasarana pendukung disekitar lokasi proyek	Ibrahim, Brik (2004)	X48

Tabel 4.4 Variabel Hasil Verifikasi, Klarifikasi, dan Validasi oleh Pakar (sambungan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel
Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan	Pembebasan lahan yang rumit	Noviyanti T., Laura A. (2008); Winarsa, A.J. Dwi. (2005)	X49
	Penelitian dan pengembangan di bidang jasa konstruksi belum memperoleh perhatian yang memadai	Trisnowardono (2002)	X50
	Belum memadainya sistem informasi jasa konstruksi	Trisnowardono (2002)	X51
	Rendahnya dukungan sosial dan politik terhadap proyek pembangunan di daerah pada tahap perencanaan dan pelaksanaan	Ibrahim, Brik (2004); Teng (2002); Lutfi (2005); Natriawan, M. Fitri. (2007); Disrum (2001)	X52
	Kurangnya penerimaan masyarakat di sekitar lokasi proyek	Ibrahim, Brik (2004)	X53
	Kurang berpengaruhnya proyek infrastruktur terhadap peningkatan taraf hidup masyarakat sekitar lokasi	Ibrahim, Brik (2004)	X54
	Sarana prasarana publik mempengaruhi pergeseran perilaku masyarakat disekitar lokasi	Ibrahim, Brik (2004)	X55
	Tingginya kemungkinan dampak negatif lingkungan	Teng (2002)	X56
	Lambatnya perolehan dukungan AMDAL	Abidin, Ismeth S.	X57

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

b) Pengumpulan Data Tahap Kedua

Setelah didapat indikator-indikator yang sesuai, tahap berikutnya adalah pengumpulan data dengan metode survei berupa penyebaran kuesioner kepada para *stakeholder* sebagai responden kuesioner, dengan responden yang terbagi kedalam dua kelompok, yaitu Pemerintah Daerah dan pihak Swasta. Penyebaran kuesioner ke responden adalah responden *stakeholder* terkait sesuai studi kasus penelitian, yakni pada kelompok Pemerintah Daerah adalah Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Depok, Dinas Bina Marga Kota Depok, dan Dinas Perhubungan Kota Depok. Dari hasil penyebaran yang dilakukan kepada 33 responden diperoleh sebanyak 31 kuesioner yang valid untuk dapat diolah. Berikut akan diuraikan profil para responden.

Tabel 4.5 Profil Responden untuk Pengumpulan Data Tahap Kedua

No.	Responden	Jabatan	Pendidikan	Pengalaman Bekerja (Th.)	
RESPONDEN PEMDA	1	R1	Staf Pelaksana Infrastruktur Bappeda Depok	D3	17
	2	R2	Ka. Bid. Fisik dan Prasarana Bappeda Depok	S2	29
	3	R3	Ka. Sub. Bid. Infrastruktur Bappeda Depok	S3	7
	4	R4	Ka. Bid. Perencanaan Ekonomi Bappeda Depok	S1	20
	5	R5	Ka. Sub. Bid. Perencanaan Program & Data Bappeda Depok	S1	18
	6	R6	Ka. Sub. Bid. Pengendalian Program Bappeda Depok	S2	11
	7	R7	Ka. Sub. Bid. Penanaman Modal Bappeda Depok	S1	17
	8	R8	Ka. Sub. Bid. Pemerintahan Bappeda Depok	S2	11
	9	R9	Ka. Dinas Bina Marga & Sumber Daya Air (BMSDA) Kota Depok	S2	24
	10	R10	Ka. Bid. Jalan & Jembatan BMSDA Kota Depok	S2	24

Tabel 4.5 Profil Responden untuk Pengumpulan Data Tahap Kedua (sambungan)

No.	Responden	Jabatan	Pendidikan	Pengalaman Bekerja (Th.)	
	11	R11	Ka. Sie. Pembangunan Jalan & Jembatan BMSDA Kota Depok	S2	28
	12	R12	Ka. Sie. Bina Teknik & Pengendalian Jalan & Jembatan BMSDA Kota Depok	S2	23
	13	R13	Ka. Sie. Pemeliharaan Jalan & Jembatan BMSDA Kota Depok	S2	8
	14	R14	Ka. Sie. Pembangunan Jalan Lingkungan BMSDA Kota Depok	S1	9
	15	R15	Ka. Sie Bina Teknik dan Pengendalian Jalan Lingkungan BMSDA Kota Depok	S1	7
	16	R16	Ka. Sie Pemeliharaan Jalan Lingkungan BMSDA Kota Depok	S2	14
	17	R17	Ka. UPT Workshop BMSDA Kota Depok	S1	11
	18	R18	Ka. Bid. Angkutan Dinas Perhubungan Kota Depok	S1	27
	19	R19	Ka. Bid. Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Depok	S2	22
	20	R20	Ka. Sie Manajemen Rekayasa Dinas Perhubungan Kota Depok	S1	12
	21	R21	Ka. Sie JTJ Dinas Perhubungan Kota Depok	S1	14
	22	R22	Pensiunan Dep. PU	S3	26
RESPONDEN SWASTA	1	R23	Project Dir. PT. Adhimix Precast Indonesia	S2	26
	2	R24	General Manager dan Manager Keuangan LEMTEK FTUI	S2	15
	3	R25	Manager Perencanaan Wilayah & Studi Kelayakan Lemtek FTUI	S2	17
	4	R26	Manager Bid. Teknik Lingkungan Lemtek FTUI	S1	17

Tabel 4.5 Profil Responden untuk Pengumpulan Data Tahap Kedua (sambungan)

No.	Responden	Jabatan	Pendidikan	Pengalaman Bekerja (Th.)
5	R27	Manager Rekayasa Sipil dan Manajemen Lemtek FTUI	S3	27
6	R28	Staff Ahli Pemasaran dan Pengendali Dept. Sipil Umum PT. Wijaya Karya (Persero), Tbk	S1	32
7	R29	Ka. Sub. Dit. Pengembangan Aset & Ventura UI	S3	19
8	R30	<i>Project Manager</i> PT.Rekayasa Industri	S2	13
9	R31	Ass. Manager PT. CMNP	S2	15

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Berdasarkan hasil pengumpulan data tahap kedua tersebut, dilakukan tabulasi data berupa persepsi jawaban responden terhadap variabel X (variabel terikat) yaitu persepsi dampak/pengaruh variabel terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima tahun terakhir, dan persepsi jawaban responden terhadap variabel Y (variabel bebas) yaitu kinerja pembangunan infrastruktur transportasi pada pemerintahan yang sedang berjalan saat ini. Berikut merupakan hasil kuesioner dari pengumpulan data tahap kedua:

Tabel 4.6 Tabulasi Hasil Kuesioner Pengumpulan Data Tahap Kedua

Variabel	RESPONDEN PEMDA																						RESPONDEN SWASTA								
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
X1	6	6	5	4	5	6	6	6	5	5	5	4	4	5	5	5	6	6	6	6	5	4	5	3	6	6	6	5	6	5	4
X2	3	3	2	2	3	5	3	3	4	4	4	4	5	2	2	5	4	3	1	5	5	3	5	2	4	4	5	5	6	5	3
X3	3	4	2	2	5	4	3	2	4	4	4	3	2	2	2	5	3	2	3	1	2	2	4	2	4	4	5	3	5	5	3
X4	4	4	4	2	5	6	6	3	4	4	4	4	4	5	4	5	6	4	3	5	2	4	3	5	4	5	3	6	5	5	4
X5	4	2	3	2	5	2	3	4	4	4	4	3	4	5	5	6	6	5	1	5	5	4	2	3	4	3	5	6	5	3	4
X6	6	6	4	3	5	6	6	5	4	4	4	4	3	5	5	6	6	6	3	6	5	6	5	3	6	4	6	6	5	4	3
X7	4	2	4	2	1	1	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	3	2	3	5	4	2	3	4	3	3	5	4	5	3	4
X8	3	5	2	2	3	6	3	4	3	3	3	3	5	1	1	5	3	2	3	5	5	6	5	5	6	6	5	4	6	4	4
X9	3	5	4	2	5	5	3	5	4	4	4	4	5	2	3	5	3	5	6	5	4	4	5	5	6	4	4	5	5	4	2
X10	4	5	3	2	5	5	6	2	3	3	3	4	5	2	3	5	5	5	6	5	4	4	5	3	5	4	5	4	5	5	5
X11	4	5	2	2	5	4	6	4	4	4	4	3	4	3	3	5	5	5	6	5	3	4	5	3	4	4	4	3	3	5	5
X12	3	5	3	2	5	5	6	5	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	6	5	5	4	5	5	4	4	4	5	4	5	5
X13	2	4	2	3	5	5	6	4	5	4	4	4	5	1	2	4	6	5	5	5	4	4	4	3	5	3	4	5	5	3	6
X14	2	5	2	2	5	5	6	5	3	3	3	4	3	1	1	4	3	3	4	5	3	2	5	3	4	3	5	5	5	4	3
X15	3	6	3	2	3	4	6	5	5	5	5	3	5	6	5	5	6	5	4	5	5	2	5	5	5	3	5	5	4	5	6
X16	3	3	4	2	3	4	3	5	3	3	3	4	4	1	4	5	5	5	4	5	4	2	4	5	6	4	5	6	5	5	5
X17	3	6	3	3	5	6	3	3	5	4	4	4	4	1	3	4	6	5	1	6	5	2	4	5	6	4	5	6	4	6	5
X18	4	3	5	2	5	5	3	4	3	2	2	4	2	1	1	5	3	2	1	5	5	2	2	5	5	4	4	4	5	4	3
X19	3	5	5	3	5	6	3	5	4	3	3	4	4	1	5	4	5	5	4	6	5	5	3	5	5	5	3	4	6	5	3
X20	3	2	5	2	5	6	3	4	2	2	2	4	3	1	4	5	3	5	3	5	5	5	5	6	6	3	6	5	6	3	2
X21	4	6	4	3	5	6	6	4	4	4	4	4	5	6	6	5	6	5	6	6	5	6	4	5	6	3	5	5	5	4	5

Tabel 4.6 Tabulasi Hasil Kuesioner Pengumpulan Data Tahap Kedua (sambungan)

Variabel	RESPONDEN PEMDA																						RESPONDEN SWASTA								
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
X22	3	4	3	3	3	5	6	5	3	3	3	4	4	5	5	5	5	5	3	5	5	2	5	5	2	4	5	5	5	5	4
X23	2	3	2	2	3	5	1	4	3	3	3	5	3	4	4	5	5	2	3	5	5	3	5	4	1	4	5	4	5	5	5
X24	3	3	2	2	3	5	3	5	3	3	3	5	4	4	4	5	4	4	3	1	5	4	6	4	6	4	3	4	4	3	3
X25	4	5	3	2	2	5	6	6	3	3	3	4	3	6	6	4	6	5	3	6	4	4	6	5	4	5	5	6	6	4	6
X26	4	5	5	3	5	6	3	6	6	6	6	4	4	5	2	4	6	6	1	5	5	4	5	5	6	4	5	6	5	3	5
X27	4	5	5	3	3	6	3	6	5	5	5	4	4	6	5	5	3	5	3	5	4	4	6	4	4	4	5	4	6	4	6
X28	2	3	4	2	3	5	3	5	4	4	4	4	2	2	1	4	3	5	3	5	5	4	4	4	4	3	5	4	4	3	4
X29	2	5	5	3	5	6	3	5	4	4	4	4	5	5	4	5	6	5	1	5	5	5	5	5	5	3	5	6	5	4	5
X30	2	4	4	2	5	5	6	4	4	4	4	3	5	5	5	5	6	4	3	4	5	3	4	5	5	3	5	4	6	4	4
X31	2	5	5	3	5	6	6	4	4	4	4	5	3	6	5	5	6	6	3	5	5	5	5	5	5	3	5	6	4	4	5
X32	2	5	5	3	5	6	6	6	5	5	5	5	3	5	5	6	6	6	3	6	5	6	6	5	5	3	5	6	6	5	5
X33	4	5	4	2	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	3	5	4	6	6	6	4	3	6	6	6	3	3
X34	4	4	3	3	5	6	6	4	4	4	4	4	4	3	4	6	3	6	3	5	4	2	6	5	6	3	5	4	4	3	2
X35	4	3	3	2	2	6	6	5	3	3	3	4	4	4	3	4	5	4	1	4	5	2	4	4	6	2	3	4	4	3	3
X36	2	5	2	2	5	5	3	5	4	4	4	4	5	5	4	4	3	5	3	5	5	2	4	4	6	3	5	3	5	3	4
X37	2	4	2	2	5	5	3	6	3	3	3	5	3	3	4	4	3	6	3	5	5	3	4	4	6	3	5	3	5	3	4
X38	3	4	4	2	5	6	3	5	3	3	3	3	5	4	5	4	6	6	1	5	5	6	4	4	2	2	5	3	4	3	5
X39	4	4	4	2	5	6	3	5	2	2	2	4	6	5	5	4	6	6	1	5	5	4	3	5	2	2	5	3	4	4	6
X40	2	5	2	2	2	3	3	4	2	2	2	5	5	1	1	4	4	3	1	1	4	2	3	5	2	2	4	3	6	3	6
X41	2	5	2	3	2	5	3	5	2	2	2	4	5	3	3	4	4	5	3	3	6	2	4	5	4	3	5	3	6	3	3
X42	3	4	3	3	2	5	3	4	2	2	2	4	4	5	5	5	6	5	3	5	5	2	3	5	4	3	5	3	6	4	4

Tabel 4.6 Tabulasi Hasil Kuesioner Pengumpulan Data Tahap Kedua (sambungan)

Variabel	RESPONDEN PEMDA																						RESPONDEN SWASTA								
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
X43	2	4	3	3	5	6	3	6	2	2	2	4	4	5	5	4	6	5	3	5	5	2	3	5	4	3	5	2	6	5	4
X44	4	5	4	3	5	6	6	4	5	5	5	4	5	3	3	5	6	5	6	6	6	6	4	4	6	2	5	2	4	5	2
X45	4	5	4	3	5	6	6	4	4	4	4	4	4	3	3	5	6	5	6	6	6	6	4	4	6	2	4	3	4	5	2
X46	3	4	3	2	5	6	6	5	3	3	3	5	6	4	4	5	6	5	6	5	6	6	4	5	6	2	5	2	5	4	2
X47	3	5	3	3	5	5	6	6	5	5	5	5	5	3	5	6	6	5	6	6	5	6	5	5	6	3	4	4	4	3	5
X48	5	4	3	2	5	6	6	5	4	4	4	4	3	5	2	6	3	5	6	5	4	6	5	4	5	4	5	3	4	3	5
X49	3	6	4	2	5	6	6	6	6	6	6	4	5	6	6	6	6	6	6	6	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
X50	5	5	4	2	5	5	3	5	5	5	5	3	4	5	3	5	5	5	6	4	4	4	4	5	4	3	5	4	4	5	5
X51	3	4	3	2	5	5	3	6	4	4	4	4	4	3	2	5	4	5	3	4	4	4	3	4	4	2	4	3	4	4	4
X52	5	5	3	3	5	6	3	5	3	3	3	4	3	3	4	5	6	5	6	5	4	4	4	5	6	5	5	4	3	3	4
X53	5	6	5	2	5	5	6	5	5	5	5	3	3	3	3	5	4	6	6	6	5	2	6	5	6	4	5	4	3	4	2
X54	5	5	4	3	5	6	3	3	4	4	4	5	3	1	1	5	3	5	1	6	5	2	4	6	2	3	5	4	3	3	2
X55	4	5	2	4	5	5	3	5	4	4	4	4	3	3	3	4	6	5	3	4	5	4	4	4	2	2	4	4	3	4	1
X56	4	5	2	4	2	4	3	5	3	3	3	4	4	2	2	5	4	2	1	4	5	6	4	4	2	3	5	4	3	4	1
X57	4	4	2	4	5	6	3	5	3	3	3	4	3	4	4	5	6	5	3	4	4	6	6	5	6	3	5	4	4	3	1
Y	5	3	4	3	3	4	5	5	2	2	2	4	3	3	3	3	3	4	3	6	3	3	5	2	6	4	3	4	3	2	3

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

c) Pengumpulan Data Tahap Ketiga

Setelah didapat pengumpulan data tahap kedua, maka selanjutnya adalah mengolah dan menganalisis data tersebut sehingga diperoleh faktor-faktor yang menjawab rumusan masalah penelitian.

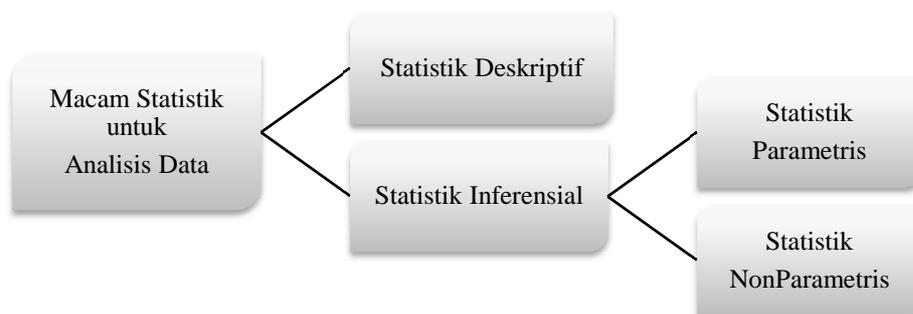
Tahap pengumpulan data terakhir adalah dengan memvalidasi kembali hasil penelitian dari pengolahan data tersebut ke beberapa pakar yang dianggap mempunyai kapabilitas dan *qualified* di bidang konstruksi khususnya pembangunan infrastruktur publik di daerah.

Dari wawancara akhir kepada para pakar didapatkan masukan/komentar mengenai hasil yang telah didapat dari pengolahan data penelitian, sehingga dapat diberikan analisis yang sesuai dengan output tersebut. Dari wawancara tersebut dicari pula tindakan-tindakan pencegahan maupun korektif untuk mengatasi faktor penghambat tersebut sehingga hipotesa penelitian terbukti benar. Hasil yang didapat pada tahap ini akan dibahas pada bab selanjutnya.

4.3 Analisis Data

Dalam penelitian kuantitatif, analisis data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden atau sumber data lainnya terkumpul (Sugiyono, 2008). Kegiatan dalam analisis data dalam penelitian ini yaitu: mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, dan melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah.

Teknik analisis data dalam penelitian kuantitatif menggunakan statistik. Dalam penelitian ini, akan digunakan statistik deskriptif dan statistik nonparametris yang termasuk dalam kelompok statistik inferensial (induktif) (Sugiyono, 2008). Lebih jelasnya seperti digambarkan dalam gambar 4.1 berikut.



Gambar 4.1 Macam Statistik untuk Analisis Data

Sumber: Sugiyono (2008)

Digunakannya statistik nonparametris, karena hasil seluruh variabel yang didapat dari Uji Normalitas Data pada subbab 4.3.4 (dengan variabel-variabel yang sebelumnya telah diuji validitas dan reliabilitas pada subbab 4.3.3, sehingga telah memenuhi syarat validitas dan reliabilitas secara statistik), adalah semuanya **berdistribusi tidak normal** (penjelasan lebih detil pada subbab 4.3.3 Uji Normalitas Data). Menurut Santoso (2009), metode statistik nonparametrik adalah metode statistik yang tidak harus memakai suatu parameter tertentu, seperti keharusan adanya Mean, Standar Deviasi, Varians, dan lainnya, dikarenakan data yang ada tidak berdistribusi normal, atau jumlah data sangat sedikit (bukan sampel berjumlah besar), atau level data adalah nominal atau ordinal.

Secara garis besar, analisis data dalam penelitian ini digolongkan dalam dua golongan seperti dijelaskan pada gambar 4.1, yaitu analisis statistik deskriptif dan statistik inferensial (induktif). Analisis statistik deskriptif tidak bertujuan untuk membuat kesimpulan jawaban dari rumusan masalah penelitian yang berlaku untuk populasi dimana sampel diambil. Namun hanya sebagai alat untuk mendeskripsikan data sampel sehingga peneliti dapat mengetahui secara cepat dan ringkas gambaran sekilas dari data yang didapat (Santoso, 2009).

Sedangkan untuk membuat kesimpulan jawaban dari rumusan masalah penelitian yang berlaku untuk populasi dimana sampel diambil, yang digunakan adalah analisis statistik induktif (inferensi), yang dalam penelitian ini yaitu jenis analisis statistik nonparametris (karena hasil seluruh variabel yang didapat dari uji normalitas data adalah **berdistribusi tidak normal**). Karena dalam analisis

statistik inferensial ini terdapat adanya taraf kesalahan, uji signifikansi, sehingga tujuannya adalah memang untuk membuat generalisasi.

Macam analisis statistik inferensi yang akan digunakan untuk menjawab rumusan masalah pada penelitian ini sehingga hasil kesimpulannya dapat diberlakukan untuk populasi sampel, adalah analisis selain Analisis Deskriptif (subbab 4.3.1), yaitu Uji Komparatif (subbab 4.3.2); Uji Validitas dan Reliabilitas (subbab 4.3.3); Uji Normalitas Data (subbab 4.3.4); *Analytical Hierarchy Process* (subbab 4.3.5), dan terakhir adalah Uji Korelasi Nonparametris *Spearman Rank* (subbab 4.3.6).

Langkah-langkah analisis induktif tersebut diurutkan sesuai urutan perhitungan uji untuk mendapatkan jawaban kesimpulan dari rumusan masalah penelitian ini. Yaitu mulai dari uji validitas reliabilitas untuk mendapatkan variabel-variabel penelitian yang valid dan *reliable*; lalu uji normalitas data untuk mengetahui apakah seluruh variabel yang telah valid dan *reliable* tersebut berdistribusi normal; lalu *Analytical Hierarchy Process* (AHP) untuk mendapatkan tingkat prioritas faktor variabel dominan yang berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah; dan terakhir adalah uji korelasi untuk mendapatkan variabel-variabel X yang berkorelasi signifikan terhadap variabel Y, sehingga didapatkan faktor-faktor penghambat dominan yang berkorelasi signifikan terhadap terhambatnya kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, sehingga menjawab rumusan masalah penelitian. Namun selain dilakukan langkah-langkah uji statistik untuk menjawab rumusan masalah penelitian, juga dilakukan uji komparatif yang bertujuan untuk mengetahui adakah perbedaan pemahaman terhadap jawaban yang diberikan oleh responden dengan latar belakang berbeda yang dikelompokkan berdasarkan jabatan responden, pendidikan, dan pengalaman bekerja.

4.3.1 Analisis Deskriptif

Melalui kegiatan analisa statistik, kita dapat menyajikan sebuah *ringkasan data*, yang dapat diartikan sebagai upaya mendeskripsikan data lewat beragam ukuran statistik. Maka dari penjelasan inilah, Analisa Statistik Deskriptif

merupakan salah satu kegiatan statistik yang lebih berhubungan dengan pengumpulan dan peringkasan data, serta penyajian hasil peringkasan tersebut. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, Analisis Statistik Deskriptif tidak bertujuan untuk membuat kesimpulan jawaban dari rumusan masalah penelitian yang berlaku untuk populasi dimana sampel diambil. Namun hanya sebagai alat untuk mendeskripsikan data sampel sehingga peneliti dapat mengetahui secara cepat dan ringkas gambaran sekilas dari data yang didapat (Santoso, 2009).

Data-data statistik yang telah diperoleh dari hasil survey umumnya masih 'mentah' dan tidak terorganisir dengan baik (*raw data*). Sehingga dengan analisa statistik deskriptif ini, selain agar mengetahui secara cepat dan ringkas gambaran sekilas dari data yang didapat, juga sebagai dasar untuk berbagai pengambilan keputusan pada tahap analisa statistik selanjutnya, yakni Analisa Statistik Induktif (Statistik Interferensi) (Santoso, 2009).

Dalam ukuran statistik analisis deskriptif ini, yang akan disajikan antara lain adalah mencari *central tendency* (Kecenderungan Terpusat) seperti Mean, Median, dan Modus, serta untuk mengetahui bentuk distribusi data, dengan ukuran Skewness dan Kurtosis.

Hasil analisa deskriptif dengan bantuan aplikasi SPSS v.17 akan disajikan dalam masing-masing variabel, yaitu variabel bebas X (Dampak/Pengaruh), dan variabel terikat Y (Kinerja Pembangunan).

4.3.1.1 Analisis Deskriptif Variabel X (Dampak/Pengaruh)

Persepsi jawaban untuk variabel bebas X adalah persepsi responden untuk dampak/pengaruh tiap variabel bebas terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima tahun terakhir. Skala yang digunakan ialah skala 1 s/d 6, dimana masing-masing nilai menunjukkan:

- a) Tidak Berpengaruh
- b) Kurang Berpengaruh
- c) Agak Berpengaruh
- d) Cukup Berpengaruh
- e) Berpengaruh

f) Sangat Berpengaruh

Tabel 4.7 berikut adalah hasil rangkuman output pengolahan data analisis deskriptif menggunakan aplikasi SPSS v.17 untuk variabel X (Dampak/Pengaruh), sedangkan lebih lengkapnya dapat dilihat pada lampiran 4.



Tabel 4.7 Output Analisis Statistik Deskriptif Variabel X (Dampak/Pengaruh)

Variabel	N	Mean		Minimum Statistic	Maximum Statistic	Std. Deviation Statistic	Variance Statistic	Skewness		Kurtosis	
		Statistic	Std. Error					Statistic	Std. Error	Statistic	Std. Error
X1	31	5.1935	0.14969	3	6	0.83344	0.695	-0.759	0.421	-0.049	0.821
X2	31	3.6774	0.22427	1	6	1.24866	1.559	-0.214	0.421	-0.823	0.821
X3	31	3.1935	0.20955	1	5	1.16674	1.361	0.136	0.421	-1.126	0.821
X4	31	4.2581	0.19102	2	6	1.06357	1.131	-0.202	0.421	-0.100	0.821
X5	31	3.9032	0.23351	1	6	1.30012	1.690	-0.296	0.421	-0.516	0.821
X6	31	4.8387	0.20265	3	6	1.12833	1.273	-0.407	0.421	-1.254	0.821
X7	31	3.3548	0.18865	1	5	1.05035	1.103	-0.603	0.421	-0.001	0.821
X8	31	3.9032	0.26783	1	6	1.49119	2.224	-0.211	0.421	-0.890	0.821
X9	31	4.1935	0.19355	2	6	1.07763	1.161	-0.582	0.421	-0.186	0.821
X10	31	4.1935	0.20436	2	6	1.13782	1.295	-0.551	0.421	-0.680	0.821
X11	31	4.0645	0.18512	2	6	1.03071	1.062	-0.136	0.421	-0.428	0.821
X12	31	4.4839	0.17271	2	6	0.96163	0.925	-0.913	0.421	0.219	0.821
X13	31	4.0968	0.22411	1	6	1.24779	1.557	-0.634	0.421	0.064	0.821
X14	31	3.5806	0.23543	1	6	1.31083	1.718	-0.188	0.421	-0.763	0.821
X15	31	4.5484	0.20655	2	6	1.15004	1.323	-0.829	0.421	-0.154	0.821
X16	31	4.0000	0.21251	1	6	1.18322	1.400	-0.516	0.421	0.041	0.821
X17	31	4.2258	0.25699	1	6	1.43084	2.047	-0.571	0.421	-0.153	0.821
X18	31	3.3871	0.24834	1	5	1.38269	1.912	-0.275	0.421	-1.260	0.821
X19	31	4.2581	0.20722	1	6	1.15377	1.331	-0.683	0.421	0.451	0.821
X20	31	3.9032	0.27181	1	6	1.51338	2.290	-0.134	0.421	-1.275	0.821
X21	31	4.9032	0.16947	3	6	0.94357	0.890	-0.306	0.421	-0.926	0.821
X22	31	4.1613	0.19175	2	6	1.06761	1.140	-0.518	0.421	-0.910	0.821
X23	31	3.6452	0.22977	1	5	1.27928	1.637	-0.500	0.421	-0.805	0.821
X24	31	3.7097	0.20317	1	6	1.13118	1.280	0.029	0.421	0.225	0.821
X25	31	4.5161	0.23587	2	6	1.31329	1.725	-0.321	0.421	-1.119	0.821

Tabel 4.7 Output Analisis Statistik Deskriptif Variabel X (Dampak/Pengaruh) (sambungan)

Variabel	N	Mean		Minimum	Maximum	Std. Deviation	Variance	Skewness		Kurtosis	
		Statistic	Std. Error					Statistic	Std. Error	Statistic	Std. Error
X26	31	4.6774	0.22901	1	6	1.27507	1.626	-1.096	0.421	1.096	0.821
X27	31	4.5484	0.17864	3	6	0.99461	0.989	-0.034	0.421	-0.966	0.821
X28	31	3.6129	0.18938	1	5	1.05443	1.112	-0.592	0.421	-0.124	0.821
X29	31	4.4839	0.20145	1	6	1.12163	1.258	-1.396	0.421	2.266	0.821
X30	31	4.2581	0.18531	2	6	1.03175	1.065	-0.365	0.421	0.007	0.821
X31	31	4.6452	0.18865	2	6	1.05035	1.103	-0.688	0.421	0.012	0.821
X32	31	5.0000	0.19675	2	6	1.09545	1.200	-1.301	0.421	1.086	0.821
X33	31	4.8387	0.20265	2	6	1.12833	1.273	-0.853	0.421	-0.038	0.821
X34	31	4.1613	0.21300	2	6	1.18594	1.406	0.181	0.421	-0.712	0.821
X35	31	3.6452	0.22021	1	6	1.22606	1.503	0.162	0.421	-0.039	0.821
X36	31	3.9677	0.19937	2	6	1.11007	1.232	-0.402	0.421	-0.783	0.821
X37	31	3.8387	0.21300	2	6	1.18594	1.406	0.332	0.421	-0.887	0.821
X38	31	3.9677	0.23865	1	6	1.32876	1.766	-0.211	0.421	-0.623	0.821
X39	31	4.0000	0.26233	1	6	1.46059	2.133	-0.343	0.421	-0.927	0.821
X40	31	3.0323	0.26431	1	6	1.47159	2.166	0.478	0.421	-0.728	0.821
X41	31	3.5806	0.22611	2	6	1.25895	1.585	0.341	0.421	-1.025	0.821
X42	31	3.8387	0.21799	2	6	1.21372	1.473	-0.030	0.421	-1.052	0.821
X43	31	3.9677	0.24312	2	6	1.35361	1.832	-0.110	0.421	-1.219	0.821
X44	31	4.5484	0.22642	2	6	1.26065	1.589	-0.650	0.421	-0.417	0.821
X45	31	4.4194	0.21639	2	6	1.20483	1.452	-0.164	0.421	-0.704	0.821
X46	31	4.3871	0.24834	2	6	1.38269	1.912	-0.437	0.421	-1.053	0.821
X47	31	4.7742	0.18956	3	6	1.05545	1.114	-0.606	0.421	-0.745	0.821
X48	31	4.3548	0.20504	2	6	1.14159	1.303	-0.335	0.421	-0.523	0.821
X49	31	5.5484	0.17864	2	6	0.99461	0.989	-2.424	0.421	5.558	0.821
X50	31	4.3871	0.15847	2	6	0.88232	0.778	-0.878	0.421	0.472	0.821

Tabel 4.7 Output Analisis Statistik Deskriptif Variabel X (Dampak/Pengaruh) (sambungan)

Variabel	N	Mean		Minimum	Maximum	Std. Deviation	Variance	Skewness		Kurtosis	
		Statistic	Std. Error					Statistic	Std. Error	Statistic	Std. Error
X51	31	3.7742	0.16533	2	6	0.92050	0.847	-0.065	0.421	0.410	0.821
X52	31	4.2581	0.19102	3	6	1.06357	1.131	0.154	0.421	-1.258	0.821
X53	31	4.4839	0.23127	2	6	1.28766	1.658	-0.613	0.421	-0.711	0.821
X54	31	3.7097	0.26312	1	6	1.46500	2.146	-0.274	0.421	-0.725	0.821
X55	31	3.7742	0.19515	1	6	1.08657	1.181	-0.518	0.421	0.451	0.821
X56	31	3.4516	0.22642	1	6	1.26065	1.589	-0.204	0.421	-0.567	0.821
X57	31	4.0968	0.22411	1	6	1.24779	1.557	-0.194	0.421	-0.092	0.821

Sumber: Hasil Olahan Program SPSS v.17

Dari tabel tersebut terlihat bahwa N atau jumlah data yang valid yaitu 31 buah (tidak ada data yang hilang). Kemudian dari output tersebut akan dianalisa untuk kesimpulan deskriptif setiap variabel X dari hasil *Mean*, *standard error of mean*, dan mencari jenis distribusi data menggunakan Rasio Skewness dan Rasio Kurtosis yang akan dijelaskan berikut ini.

Nilai *mean* dari output pada tabel diatas dibulatkan ke angka terdekat. Hal ini dilakukan karena skala yang digunakan merupakan angka bulat, bukan angka pecahan ataupun desimal. Dengan demikian, maka diperoleh tingkat pengaruh atau dampak dari masing-masing variabel terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima tahun terakhir. Tabel 4.8 berikut adalah hasil rangkuman rata-rata tingkat pengaruh atau dampak semua variabel X secara deskriptif.

Tabel 4.8 Output Statistik Rata-Rata Tingkat Pengaruh atau Dampak Variabel X secara Deskriptif

Variabel X	Mean	Mean (pembulatan)	Skala
X1	5.1935	5	Berpengaruh
X2	3.6774	4	Cukup Berpengaruh
X3	3.1935	3	Agak Berpengaruh
X4	4.2581	4	Cukup Berpengaruh
X5	3.9032	4	Cukup Berpengaruh
X6	4.8387	5	Berpengaruh
X7	3.3548	3	Agak Berpengaruh
X8	3.9032	4	Cukup Berpengaruh
X9	4.1935	4	Cukup Berpengaruh
X10	4.1935	4	Cukup Berpengaruh
X11	4.0645	4	Cukup Berpengaruh
X12	4.4839	4	Cukup Berpengaruh
X13	4.0968	4	Cukup Berpengaruh
X14	3.5806	4	Cukup Berpengaruh
X15	4.5484	5	Berpengaruh
X16	4	4	Cukup Berpengaruh
X17	4.2258	4	Cukup Berpengaruh
X18	3.3871	3	Agak Berpengaruh
X19	4.2581	4	Cukup Berpengaruh
X20	3.9032	4	Cukup Berpengaruh
X21	4.9032	5	Berpengaruh
X22	4.1613	4	Cukup Berpengaruh
X23	3.6452	4	Cukup Berpengaruh

Tabel 4.8 Output Statistik Rata-Rata Tingkat Pengaruh atau Dampak Variabel X secara Deskriptif (sambungan)

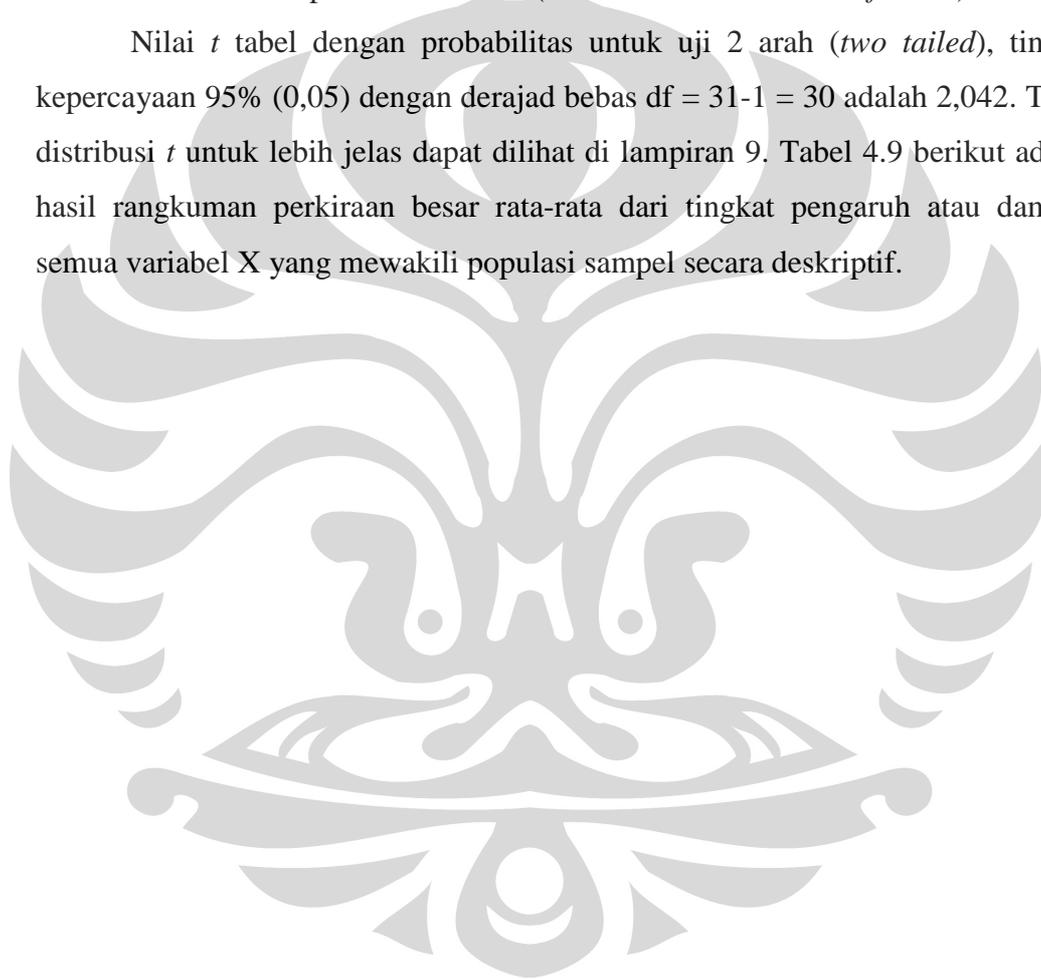
Variabel X	Mean	Mean (pembulatan)	Skala
X24	3.7097	4	Cukup Berpengaruh
X25	4.5161	5	Berpengaruh
X26	4.6774	5	Berpengaruh
X27	4.5484	5	Berpengaruh
X28	3.6129	4	Cukup Berpengaruh
X29	4.4839	4	Cukup Berpengaruh
X30	4.2581	4	Cukup Berpengaruh
X31	4.6452	5	Berpengaruh
X32	5	5	Berpengaruh
X33	4.8387	5	Berpengaruh
X34	4.1613	4	Cukup Berpengaruh
X35	3.6452	4	Cukup Berpengaruh
X36	3.9677	4	Cukup Berpengaruh
X37	3.8387	4	Cukup Berpengaruh
X38	3.9677	4	Cukup Berpengaruh
X39	4	4	Cukup Berpengaruh
X40	3.0323	3	Agak Berpengaruh
X41	3.5806	4	Cukup Berpengaruh
X42	3.8387	4	Cukup Berpengaruh
X43	3.9677	4	Cukup Berpengaruh
X44	4.5484	5	Berpengaruh
X45	4.4194	4	Cukup Berpengaruh
X46	4.3871	4	Cukup Berpengaruh
X47	4.7742	5	Berpengaruh
X48	4.3548	4	Cukup Berpengaruh
X49	5.5484	6	Sangat Berpengaruh
X50	4.3871	4	Cukup Berpengaruh
X51	3.7742	4	Cukup Berpengaruh
X52	4.2581	4	Cukup Berpengaruh
X53	4.4839	4	Cukup Berpengaruh
X54	3.7097	4	Cukup Berpengaruh
X55	3.7742	4	Cukup Berpengaruh
X56	3.4516	3	Agak Berpengaruh
X57	4.0968	4	Cukup Berpengaruh

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Selain didapat kesimpulan deskriptif menggunakan nilai rata-rata tersebut, kemudian dengan menggunakan nilai *standard error of mean* akan didapat perkiraan besar rata-rata dari tingkat pengaruh atau dampak dari masing-masing variabel yang diperkirakan mewakili pada populasi sampel, yaitu Kota Depok pada tahun 2010. Tingkat kepercayaan yang digunakan program aplikasi SPSS sebagai standar pada hasil output *standard error of mean* ini adalah 95%. Rata-rata yang mewakili populasi ini didapat dengan persamaan:

$$\text{Rata-rata Populasi} = \text{Mean} \pm (t \text{ tabel} \times \text{standard error of mean}) \dots\dots (4.1)$$

Nilai t tabel dengan probabilitas untuk uji 2 arah (*two tailed*), tingkat kepercayaan 95% (0,05) dengan derajat bebas $df = 31-1 = 30$ adalah 2,042. Tabel distribusi t untuk lebih jelas dapat dilihat di lampiran 9. Tabel 4.9 berikut adalah hasil rangkuman perkiraan besar rata-rata dari tingkat pengaruh atau dampak semua variabel X yang mewakili populasi sampel secara deskriptif.



Tabel 4.9 Output Statistik Perkiraan Besar Rata-Rata Dampak/Pengaruh (Variabel X) pada Populasi secara Deskriptif

Variabel	Mean		Rata-rata Dampak/pengaruh	Keterangan	Perkiraan Dampak/Pengaruh Variabel Bebas pada Populasi (Kota Depok tahun 2010)	Keterangan
	Statistic	Std. Error				
X1	5.1935	0.14969	5	Berpengaruh	5 s/d 5	Berpengaruh s/d Berpengaruh
X2	3.6774	0.22427	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X3	3.1935	0.20955	3	Agak Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X4	4.2581	0.19102	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X5	3.9032	0.23351	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X6	4.8387	0.20265	5	Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X7	3.3548	0.18865	3	Agak Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X8	3.9032	0.26783	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X9	4.1935	0.19355	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X10	4.1935	0.20436	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X11	4.0645	0.18512	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 4	Cukup Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X12	4.4839	0.17271	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X13	4.0968	0.22411	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X14	3.5806	0.23543	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X15	4.5484	0.20655	5	Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X16	4.0000	0.21251	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 4	Cukup Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X17	4.2258	0.25699	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X18	3.3871	0.24834	3	Agak Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X19	4.2581	0.20722	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X20	3.9032	0.27181	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X21	4.9032	0.16947	5	Berpengaruh	5 s/d 5	Berpengaruh s/d Berpengaruh

Tabel 4.9 Output Statistik Perkiraan Besar Rata-Rata Dampak/Pengaruh (Variabel X) pada Populasi secara Deskriptif (sambungan)

Variabel	Mean		Rata-rata Dampak/pengaruh	Keterangan	Perkiraan Dampak/Pengaruh Variabel Bebas pada Populasi (Kota Depok tahun 2010)	Keterangan
	Statistic	Std. Error				
X22	4.1613	0.19175	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X23	3.6452	0.22977	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X24	3.7097	0.20317	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X25	4.5161	0.23587	5	Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X26	4.6774	0.22901	5	Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X27	4.5484	0.17864	5	Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X28	3.6129	0.18938	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X29	4.4839	0.20145	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X30	4.2581	0.18531	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X31	4.6452	0.18865	5	Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X32	5.0000	0.19675	5	Berpengaruh	5 s/d 5	Berpengaruh s/d Berpengaruh
X33	4.8387	0.20265	5	Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X34	4.1613	0.21300	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X35	3.6452	0.22021	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X36	3.9677	0.19937	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 4	Cukup Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X37	3.8387	0.21300	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X38	3.9677	0.23865	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X39	4.0000	0.26233	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 5	Agak Berpengaruh s/d Berpengaruh
X40	3.0323	0.26431	3	Agak Berpengaruh	2 s/d 4	Kurang Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X41	3.5806	0.22611	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X42	3.8387	0.21799	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh

Tabel 4.9 Output Statistik Perkiraan Besar Rata-Rata Dampak/Pengaruh (Variabel X) pada Populasi secara Deskriptif (sambungan)

Variabel	Mean		Rata-rata Dampak/pengaruh	Keterangan	Perkiraan Dampak/Pengaruh Variabel Bebas pada Populasi (Kota Depok tahun 2010)	Keterangan
	Statistic	Std. Error				
X43	3.9677	0.24312	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X44	4.5484	0.22642	5	Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X45	4.4194	0.21639	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X46	4.3871	0.24834	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X47	4.7742	0.18956	5	Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X48	4.3548	0.20504	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X49	5.5484	0.17864	6	Sangat Berpengaruh	5 s/d 6	Berpengaruh s/d Sangat Berpengaruh
X50	4.3871	0.15847	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X51	3.7742	0.16533	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X52	4.2581	0.19102	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X53	4.4839	0.23127	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh
X54	3.7097	0.26312	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X55	3.7742	0.19515	4	Cukup Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X56	3.4516	0.22642	3	Agak Berpengaruh	3 s/d 4	Agak Berpengaruh s/d Cukup Berpengaruh
X57	4.0968	0.22411	4	Cukup Berpengaruh	4 s/d 5	Cukup Berpengaruh s/d Berpengaruh

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Kemudian dari output analisa statistik deskriptif, juga dapat diketahui jenis distribusi data, apakah normal ataukah tidak normal. Namun perlu diingat, seperti yang telah dijelaskan di awal bahwa kesimpulan jenis distribusi data yang didapat dari analisa statistik deskriptif ini tidak bertujuan untuk membuat generalisasi atau kesimpulan yang berlaku untuk populasi dimana sampel diambil, namun hanya sebagai alat untuk mendeskripsikan data sampel sehingga peneliti dapat mengetahui secara cepat dan ringkas gambaran sekilas dari data yang didapat.

Sedangkan untuk mengetahui jenis distribusi data yang dapat berlaku untuk populasi dimana sampel diambil, akan digunakan Uji Normalitas Data (penjelasan lebih detil pada subbab 4.3.3), yang termasuk dalam analisis statistik inferensial. Karena dalam analisis statistik inferensial ini terdapat adanya taraf kesalahan, uji signifikansi, sehingga tujuannya adalah memang untuk membuat generalisasi.

Dengan ukuran Skewness dan ukuran Kurtosis, distribusi data dikatakan normal jika Rasio Skewness dan Rasio Kurtosis berada diantara -2 sampai dengan $+2$. Rasio Skewness didapat dengan persamaan:

$$\text{Rasio Skewness} = \frac{\text{nilai Skewness}}{\text{standard error of Skewness}} \dots\dots\dots (4.2)$$

dan Rasio Kurtosis didapat dengan persamaan:

$$\text{Rasio Kurtosis} = \frac{\text{nilai Kurtosis}}{\text{standard error of Kurtosis}} \dots\dots\dots (4.3)$$

Tabel 4.10 berikut adalah hasil rangkuman jenis distribusi data seluruh variabel X dengan Rasio Skewness dan Rasio Kurtosis secara deskriptif.

Tabel 4.10 Output Statistik Jenis Distribusi Data Variabel X dengan Rasio Skewness dan Rasio Kurtosis secara Deskriptif

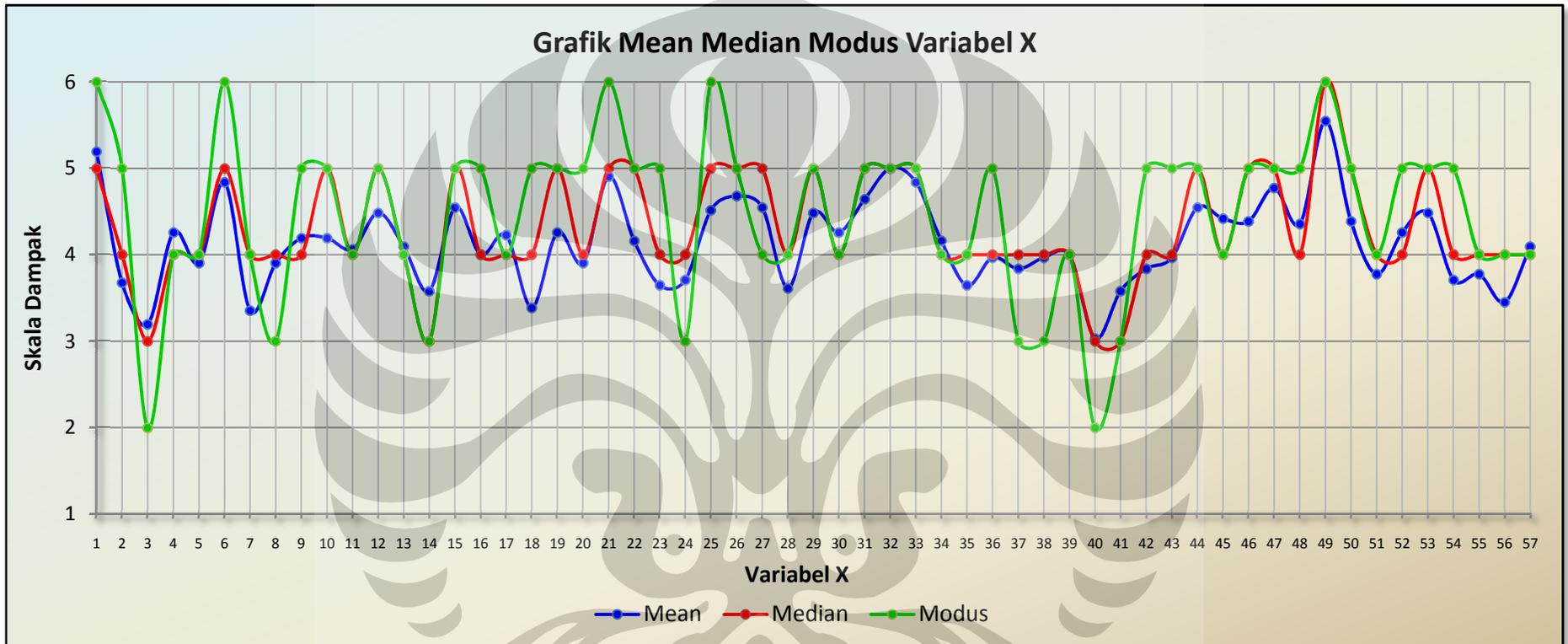
Variabel	Rasio Skewness	Distribusi Data	Rasio Kurtosis	Distribusi Data
X1	-1.80	normal	-0.06	normal
X2	-0.51	normal	-1.00	normal
X3	0.32	normal	-1.37	normal
X4	-0.48	normal	-0.12	normal
X5	-0.70	normal	-0.63	normal
X6	-0.97	normal	-1.53	normal
X7	-1.43	normal	0.00	normal
X8	-0.50	normal	-1.08	normal
X9	-1.38	normal	-0.23	normal
X10	-1.31	normal	-0.83	normal
X11	-0.32	normal	-0.52	normal
X12	-2.17	tidak normal	0.27	normal
X13	-1.51	normal	0.08	normal
X14	-0.45	normal	-0.93	normal
X15	-1.97	normal	-0.19	normal
X16	-1.23	normal	0.05	normal
X17	-1.36	normal	-0.19	normal
X18	-0.65	normal	-1.54	normal
X19	-1.62	normal	0.55	normal
X20	-0.32	normal	-1.55	normal
X21	-0.73	normal	-1.13	normal
X22	-1.23	normal	-1.11	normal
X23	-1.19	normal	-0.98	normal
X24	0.07	normal	0.27	normal
X25	-0.76	normal	-1.36	normal
X26	-2.61	tidak normal	1.33	normal
X27	-0.08	normal	-1.18	normal
X28	-1.41	normal	-0.15	normal
X29	-3.32	tidak normal	2.76	tidak normal
X30	-0.87	normal	0.01	normal
X31	-1.64	normal	0.01	normal
X32	-3.09	tidak normal	1.32	normal
X33	-2.03	tidak normal	-0.05	normal
X34	0.43	normal	-0.87	normal
X35	0.39	normal	-0.05	normal
X36	-0.96	normal	-0.95	normal

Tabel 4.10 Output Statistik Jenis Distribusi Data Variabel X dengan Rasio Skewness dan Rasio Kurtosis secara Deskriptif (sambungan)

Variabel	Rasio Skewness	Distribusi Data	Rasio Kurtosis	Distribusi Data
X37	0.79	normal	-1.08	normal
X38	-0.50	normal	-0.76	normal
X39	-0.82	normal	-1.13	normal
X40	1.14	normal	-0.89	normal
X41	0.81	normal	-1.25	normal
X42	-0.07	normal	-1.28	normal
X43	-0.26	normal	-1.48	normal
X44	-1.55	normal	-0.51	normal
X45	-0.39	normal	-0.86	normal
X46	-1.04	normal	-1.28	normal
X47	-1.44	normal	-0.91	normal
X48	-0.80	normal	-0.64	normal
X49	-5.76	tidak normal	6.77	tidak normal
X50	-2.09	tidak normal	0.57	normal
X51	-0.15	normal	0.50	normal
X52	0.37	normal	-1.53	normal
X53	-1.46	normal	-0.87	normal
X54	-0.65	normal	-0.88	normal
X55	-1.23	normal	0.55	normal
X56	-0.48	normal	-0.69	normal
X57	-0.46	normal	-0.11	normal

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dan berikut ini merupakan grafik yang menggambarkan nilai mean, median, dan modus seluruh variabel bebas X yang digambarkan ke dalam satu buah grafik:



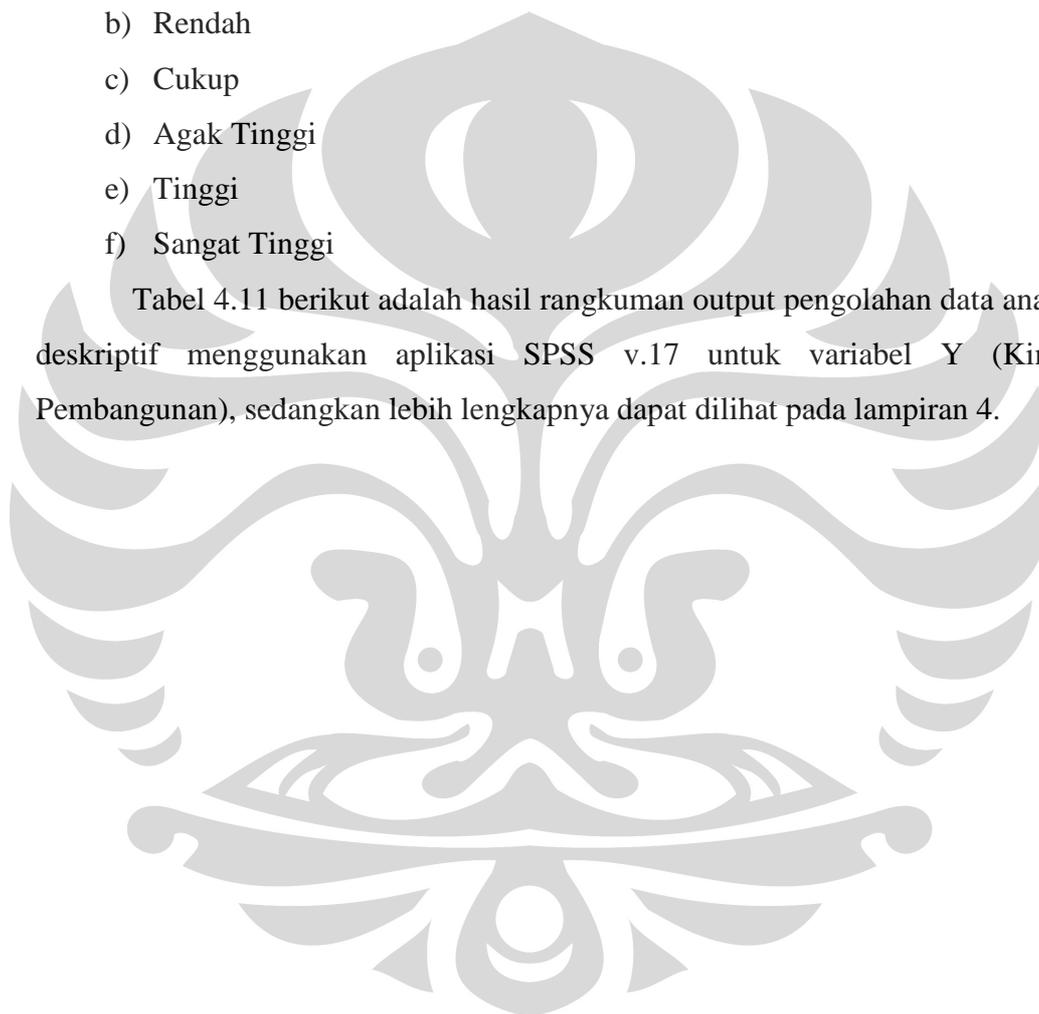
Gambar 4.2 Grafik Nilai Mean, Median, dan Modus Seluruh Variabel Bebas X pada Analisis Deskriptif
 Sumber: Hasil Olahan Pribadi

4.3.1.2 Analisis Deskriptif Variabel Y (Kinerja Pembangunan)

Persepsi jawaban untuk variabel terikat Y adalah persepsi responden terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi pada pemerintahan yang sedang berjalan saat ini, yaitu Pemerintahan Nurmahmudi Ismail-Yuyun Wirasaputra periode 2005-2010. Skala yang digunakan ialah skala 1 s/d 6, dimana masing-masing nilai menunjukkan kinerja pembangunan:

- a) Sangat Rendah
- b) Rendah
- c) Cukup
- d) Agak Tinggi
- e) Tinggi
- f) Sangat Tinggi

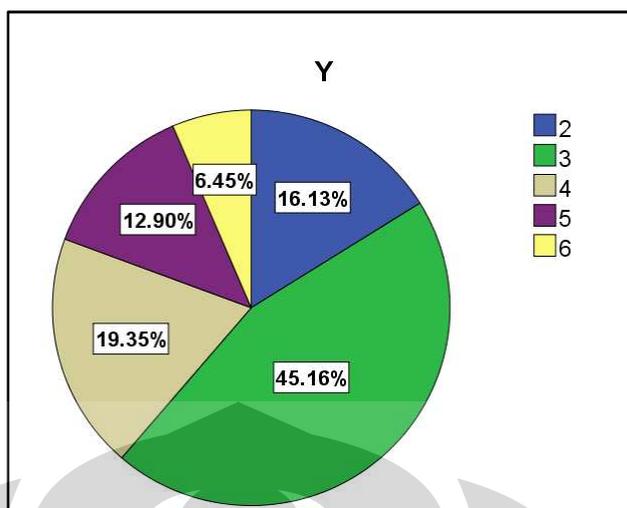
Tabel 4.11 berikut adalah hasil rangkuman output pengolahan data analisis deskriptif menggunakan aplikasi SPSS v.17 untuk variabel Y (Kinerja Pembangunan), sedangkan lebih lengkapnya dapat dilihat pada lampiran 4.



Tabel 4.11 Output Analisis Statistik Deskriptif Variabel Y (Kinerja Pembangunan)

Variabel		Y
N	Valid	31
	Missing	0
Mean		3.4839
Std. Error of Mean		0.20145
Median		3
Mode		3
Std. Deviation		1.12163
Variance		1.258
Skewness		0.725
Std. Error of Skewness		0.421
Kurtosis		-0.064
Std. Error of Kurtosis		0.821
Range		4
Minimum		2
Maximum		6
Percentiles	10	2.0
	25	3.0
	50	3.0
	75	4.0
	90	5.0

Sumber: Hasil Olahan Program SPSS v.17



Gambar 4.3 *Pie Chart* Statistik Deskriptif Variabel Y (Kinerja Pembangunan)
Sumber: Hasil Olahan Program SPSS v.17

Dari Tabel 4.11 terlihat bahwa N atau jumlah data yang valid yaitu 31 buah (tidak ada data yang hilang). Range jawaban responden untuk variabel terikat Y adalah empat (4), dengan jawaban minimum para responden yaitu 2 (rendah) sampai jawaban maksimum yaitu 6 (sangat tinggi). Untuk analisis angka persentil yaitu rata-rata 90% Responden menjawab Kinerja Pembangunan di Kota Depok pada tahun 2010 adalah di atas 2 (Rendah) atau di bawah 5 (Tinggi); atau 25% responden menjawab di bawah 3 (Cukup); atau 50% responden menjawab di bawah atau di atas 3 (Cukup); atau 75% responden menjawab di bawah 4 (Agak Tinggi). Dari gambar 4.3 *Pie Chart* variabel terikat Y terlihat bahwa sebagian besar responden, 45.16%, berpendapat bahwa kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di Kota Depok tahun 2010 yaitu pada pemerintahan Nurmahmudi Ismail-Yuyun Wirasaputra periode 2005-2010 adalah Cukup (3).

Kemudian sama seperti variabel bebas X, dari output pada Tabel 4.11 tersebut akan dianalisa lebih lanjut untuk kesimpulan deskriptif variabel Y dari hasil *Mean*, *standard error of mean*, dan mencari jenis distribusi data menggunakan Rasio Skewness dan Rasio Kurtosis yang akan dijelaskan berikut ini.

Nilai *mean* dari output pada tabel diatas dibulatkan ke angka terdekat. Hal ini dilakukan karena skala yang digunakan merupakan angka bulat, bukan angka pecahan ataupun desimal. Dengan demikian, maka diperoleh tingkat kinerja

pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima tahun terakhir untuk mengetahui adanya hubungan antara faktor penghambat terhadap kinerja pembangunan infrastruktur. Tabel 4.12 berikut adalah hasil rangkuman rata-rata variabel terikat Y, tingkat kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di Kota Depok tahun 2010 secara deskriptif.

Tabel 4.12 Output Statistik Rata-Rata Variabel Terikat Y secara Deskriptif

Variabel	Mean	Mean (pembulatan)	Skala
Y	3.4839	3	Cukup

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Kemudian dengan menggunakan nilai *standard error of mean* akan didapat perkiraan besar rata-rata tingkat kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima tahun terakhir yang diperkirakan mewakili pada populasi sampel, yaitu Kota Depok pada tahun 2010. Tingkat kepercayaan yang digunakan program aplikasi SPSS sebagai standar pada hasil output *standard error of mean* ini adalah 95%. Rata-rata yang mewakili populasi ini didapat dengan persamaan sama seperti yang telah dijelaskan untuk variabel X, yaitu persamaan (4.1). Nilai *t* tabel dengan probabilitas untuk uji 2 arah (*two tailed*), tingkat kepercayaan 95% (0,05) dengan derajat bebas $df = 31 - 1 = 30$ adalah 2,042. Tabel distribusi *t* untuk lebih jelas dapat dilihat di lampiran 9. Tabel 4.13 berikut adalah hasil rangkuman perkiraan besar rata-rata kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima tahun terakhir yang diperkirakan mewakili pada populasi sampel, yaitu Kota Depok pada tahun 2010 secara analisis statistik deskriptif.

Tabel 4.13 Output Statistik Perkiraan Besar Rata-Rata Kinerja Pembangunan Infrastruktur Transportasi (Variabel Y) pada Populasi secara Deskriptif

Variabel	Y
<i>Mean</i>	3.4839
<i>Std. Error of Mean</i>	0.20145
Rata-rata Kinerja Pembangunan	3 (Cukup)
Perkiraan Kinerja Pembangunan pada Populasi (Kota Depok tahun 2010)	3 s/d 4 (Cukup s/d Agak Tinggi)

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

4.3.2 Uji Komparatif

Setelah menganalisis dengan analisis statistik deskriptif, maka tahap analisa statistik selanjutnya adalah analisa statistik induktif (Statistik Interferensi). Tahap analisis induktif pada penelitian ini dimulai dengan uji komparatif, yang bertujuan untuk mengetahui adakah perbedaan pemahaman terhadap jawaban yang diberikan oleh responden dengan latar belakang berbeda yang dikelompokkan berdasarkan jabatan responden, pendidikan, dan pengalaman bekerja. Pengelompokkan ketiga latar belakang tersebut dijelaskan pada tabel 4.14 dan tabel 4.15 berikut ini:

Tabel 4.14 Pengelompokkan Pendidikan Terakhir & Pengalaman Bekerja Responden

Variabel	Uraian	Kode
Pendidikan Terakhir	D3	4
	S1	3
	S2	2
	S3	1
Pengalaman Bekerja	Lebih dari 10 tahun	1
	Kurang dari 10 tahun	2

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Sedangkan untuk pengelompokkan tingkatan jabatan tiap responden adalah sebagai berikut:

Tabel 4.15 Pengelompokan Jabatan Responden

Variabel	Kode	Uraian
Jabatan	1	Project Dir. PT. Adhimix Precast Indonesia
	2	Kepala Dinas BMSDA Kota Depok
		Pensiunan Kementerian Pekerjaan Umum RI
		General Manager / Manager LEMTEK FTUI
		Project Manager PT.Rekayasa Industri
		Staff Ahli Pemasaran dan Pengendali Dept. Sipil Umum PT. Wijaya Karya (Persero), Tbk
		Ka. Sub. Dit. Pengembangan Aset & Ventura UI
	3	Kepala Bidang (Bappeda Depok / BMSDA Kota Depok / Dinas Perhubungan Kota Depok
		Ass. Manager PT. Citra Marga Nusaphala Persada
	4	Kepala Sub. Bidang / Kepala Seksie / Kepala UPT (Bappeda Depok / BMSDA Kota Depok / Dinas Perhubungan Kota Depok
	5	Staff Pelaksana Infrastruktur Bappeda Depok

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Untuk uji data dua sampel tidak berhubungan dalam metode statistik nonparametrik, menggunakan Uji Mann-Whitney, yaitu untuk latar belakang berdasarkan *pengalaman bekerja* yang memiliki dua jenis kelompok sampel. Sedangkan untuk kelompok sampel *pendidikan terakhir* dan *jabatan* yang memiliki lebih dari dua jenis kelompok sampel, menggunakan metode statistik nonparametrik Uji Kruskal-Wallis, yaitu uji untuk data tiga sampel atau lebih tidak berhubungan atau *k independent sampel*.

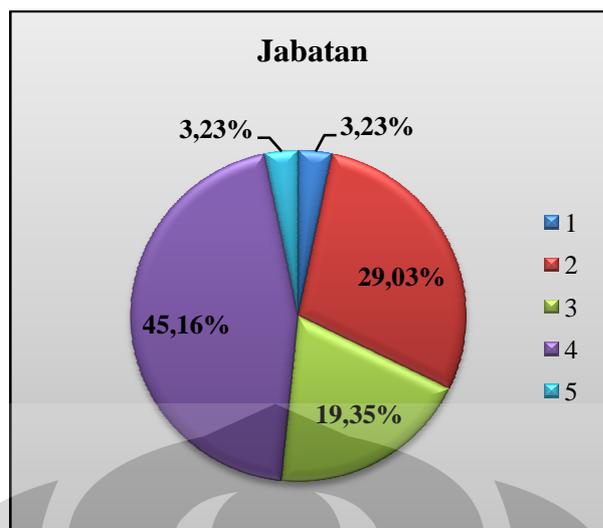
4.3.2.1 Uji Komparatif *Kruskal-Wallis* Kategori Posisi/Jabatan

Uji *Kruskal-Wallis* dilakukan untuk menguji perbedaan jawaban responden dengan latar belakang perbedaan posisi/jabatan. Pengelompokan lebih jelasnya adalah seperti dalam tabel 4.16 berikut.

Tabel 4.16 Pengelompokkan Responden Berdasarkan Jabatan

No.	Responden	Jabatan	Kode Jabatan	
Responden Pemda	1	R1	Staf Pelaksana Infrastruktur Bappeda Depok	5
	2	R2	Ka. Bid. Fisik dan Prasarana Bappeda Depok	3
	3	R3	Ka. Sub. Bid. Infrastruktur Bappeda Depok	4
	4	R4	Ka. Bid. Perencanaan Ekonomi Bappeda Depok	3
	5	R5	Ka. Sub. Bid. Perencanaan Program & Data Bappeda Depok	4
	6	R6	Ka. Sub. Bid. Pengendalian Program Bappeda Depok	4
	7	R7	Ka. Sub. Bid. Penanaman Modal Bappeda Depok	4
	8	R8	Ka. Sub. Bid. Pemerintahan Bappeda Depok	4
	9	R9	Ka. Dinas Bina Marga & Sumber Daya Air (BMSDA) Kota Depok	2
	10	R10	Ka. Bid. Jalan & Jembatan BMSDA Kota Depok	3
	11	R11	Ka. Sie. Pembangunan Jalan & Jembatan BMSDA Kota Depok	4
	12	R12	Ka. Sie. Bina Teknik & Pengendalian Jalan & Jembatan BMSDA Kota Depok	4
	13	R13	Ka. Sie. Pemeliharaan Jalan & Jembatan BMSDA Kota Depok	4
	14	R14	Ka. Sie. Pembangunan Jalan Lingkungan BMSDA Kota Depok	4
	15	R15	Ka. Sie Bina Teknik dan Pengendalian Jalan Lingkungan BMSDA Kota Depok	4
	16	R16	Ka. Sie Pemeliharaan Jalan Lingkungan BMSDA Kota Depok	4
	17	R17	Ka. UPT Workshop BMSDA Kota Depok	4
	18	R18	Ka. Bid. Angkutan Dinas Perhubungan Kota Depok	3
	19	R19	Ka. Bid. Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Depok	3
	20	R20	Ka. Sie Manajemen Rekayasa Dinas Perhubungan Kota Depok	4
	21	R21	Ka. Sie JTJ Dinas Perhubungan Kota Depok	4
	22	R22	Pensiunan Kementerian Pekerjaan Umum RI	2
Responden Swasta	1	R23	Project Dir. PT. Adhimix Precast Indonesia	1
	2	R24	General Manager LEMTEK FTUI	2
	3	R25	Manager Perencanaan & Studi Kelayakan LEMTEK FTUI	2
	4	R26	Manager Bid. Teknik Lingkungan LEMTEK FTUI	2
	5	R27	Manager LEMTEK FTUI	2
	6	R28	Staf Ahli Pemasaran dan Pengendali Dept. Sipil Umum PT. Wijaya Karya (Persero), Tbk	2
	7	R29	Ka. Sub. Dit. Pengembangan Aset & Ventura UI	2
	8	R30	Project Manager PT.Rekayasa Industri	2
	9	R31	Ass. Manager PT. Citra Marga Nusaphala Persada	3

Sumber: Hasil Olahan Pribadi



Gambar 4.4 Persentase Responden Berdasarkan Jabatan
Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Gambar 4.4 menunjukkan bahwa sebagian besar responden adalah Kepala Sub. Bidang/Kepala Seksi di Badan Pemerintahan Kota Depok, yaitu sebesar 45,16%. Dari data jabatan yang diperoleh kemudian dilakukan pengolahan data dengan uji *Kruskal-Wallis*, dengan *k independent samples* menggunakan program SPSS v.17, dengan hipotesis yang diusulkan adalah sebagai berikut:

- H_0 = Tidak ada perbedaan persepsi responden yang berbeda jabatan
- H_a = Ada perbedaan minimal satu persepsi responden yang berbeda jabatan

Sedangkan pedoman yang digunakan untuk menerima atau menolak hipotesis nol (H_0) yang diusulkan:

- H_0 diterima jika nilai statistik hitung *Chi-square* < dari nilai statistik tabel *Chi-square* dengan tingkat signifikansi (α) 5% dan jika nilai probabilitas pada baris *Asymp. Sig.* > *level of significant* (α) sebesar 0,05
- H_0 ditolak jika nilai statistik hitung *Chi-square* > dari nilai statistik tabel *Chi-square* dengan tingkat signifikansi (α) 5% dan jika nilai probabilitas pada baris *Asymp. Sig.* < *level of significant* (α) sebesar 0,05

Setelah dilakukan pengolahan data dengan program SPSS v.17, output yang diperoleh dari uji ini adalah sebagai berikut:

Tabel 4.17 Output Uji Kruskal-Wallis untuk Kategori Tingkat Jabatan Responden

Variabel	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11
<i>Chi-square</i>	2.595	3.977	4.499	3.540	4.100	1.745	1.954	7.598	4.176	1.940	1.535
df	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	0.628	0.409	0.343	0.472	0.393	0.783	0.744	0.107	0.383	0.747	0.820
Variabel	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	X21	X22
<i>Chi-square</i>	2.832	4.975	4.425	2.162	6.647	3.501	4.373	4.997	4.650	3.788	2.607
df	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	0.586	0.290	0.351	0.706	0.156	0.478	0.358	0.288	0.325	0.436	0.626
Variabel	X23	X24	X25	X26	X27	X28	X29	X30	X31	X32	X33
<i>Chi-square</i>	4.046	5.144	2.004	0.996	3.227	2.256	4.928	4.756	3.753	5.766	2.587
df	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	0.400	0.273	0.735	0.910	0.521	0.689	0.295	0.313	0.440	0.217	0.629
Variabel	X34	X35	X36	X37	X38	X39	X40	X41	X42	X43	X44
<i>Chi-square</i>	2.793	0.546	4.527	4.168	1.267	1.025	4.222	3.294	1.902	2.922	5.482
df	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	0.593	0.969	0.339	0.384	0.867	0.906	0.377	0.510	0.754	0.571	0.241
Variabel	X45	X46	X47	X48	X49	X50	X51	X52	X53	X54	X55
<i>Chi-square</i>	4.672	2.055	5.437	1.059	4.853	2.376	3.754	1.838	3.425	1.231	3.768
df	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	0.323	0.726	0.245	0.901	0.303	0.667	0.440	0.766	0.489	0.873	0.438
Variabel	X56	X57									
<i>Chi-square</i>	1.379	2.294									
df	4	4									
Asymp. Sig.	0.848	0.682									

Sumber : Hasil Olahan Program SPSS v.17

Dari output pada tabel diatas menunjukkan bahwa seluruh nilai statistik hitung *Chi-square* setiap variabel tersebut lebih kecil dari nilai statistik tabel *Chi-square* dengan tingkat signifikansi (α) 5%, untuk df (derajat kebebasan) sebesar 4 = 9.488. Dan juga seluruh nilai *Asymptotic Significance* atau probabilitas dari setiap variabel tersebut lebih besar dari *level of significant* (α) 0,05. Maka hipotesis nol (H_0) diterima dan hipotesis alternatif (H_a) ditolak untuk seluruh variabel. Dengan demikian, dapat diambil kesimpulan bahwa **tidak ada**

perbedaan yang nyata (signifikan) terhadap persepsi pemahaman responden yang berbeda jabatan.

4.3.2.2 Uji Komparatif *Kruskal–Wallis* Kategori Pendidikan

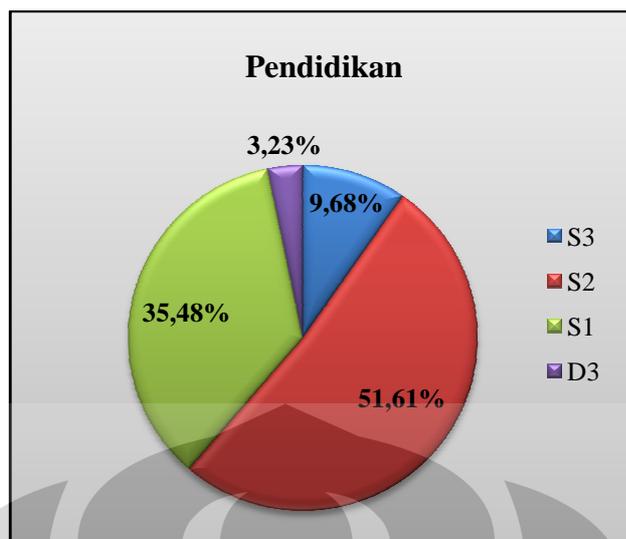
Uji *Kruskal-Wallis* juga dilakukan untuk menguji perbedaan jawaban responden dengan latar belakang perbedaan tingkat pendidikan terakhir. Pengelompokkan lebih jelasnya adalah seperti dalam tabel berikut.



Tabel 4.18 Pengelompokan Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir

No.	Responden	Pendidikan Terakhir	Kode Pendidikan Terakhir	
Responden Pemda	1	R1	D3	4
	2	R2	S2	2
	3	R3	S3	2
	4	R4	S1	3
	5	R5	S1	3
	6	R6	S2	2
	7	R7	S1	3
	8	R8	S2	2
	9	R9	S2	2
	10	R10	S2	2
	11	R11	S2	2
	12	R12	S2	2
	13	R13	S2	2
	14	R14	S1	3
	15	R15	S1	3
	16	R16	S2	2
	17	R17	S1	3
	18	R18	S1	3
	19	R19	S2	2
	20	R20	S1	3
	21	R21	S1	3
	22	R22	S3	1
Responden Swasta	1	R23	S2	2
	2	R24	S2	2
	3	R25	S2	2
	4	R26	S1	3
	5	R27	S3	1
	6	R28	S1	3
	7	R29	S3	1
	8	R30	S2	2
	9	R31	S2	2

Sumber: Hasil Olahan Pribadi



Gambar 4.5 Persentase Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir
Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Gambar 4.5 menunjukkan bahwa mayoritas tingkat pendidikan terakhir responden adalah S2 yaitu sebesar 51,61%. Sedangkan persentase tingkat pendidikan S1 sebesar 35,48%, tingkat pendidikan S3 sebesar 9,68%, dan tingkat pendidikan D3 sebesar 3,23%.

Dari data tingkat pendidikan terakhir yang diperoleh kemudian dilakukan pengolahan data dengan uji *Kruskal-Wallis*, dengan *k independent samples* menggunakan program SPSS v.17, dengan hipotesis yang diusulkan adalah sebagai berikut:

- H_0 = Tidak ada perbedaan persepsi responden yang berbeda tingkat pendidikan
- H_a = Ada perbedaan minimal satu persepsi responden yang berbeda tingkat pendidikan

Pedoman yang digunakan untuk menerima atau menolak hipotesis nol (H_0) yang diusulkan:

- H_0 diterima jika nilai statistik hitung *Chi-square* < dari nilai statistik tabel *Chi-square* dengan tingkat signifikansi (α) 5% dan jika nilai probabilitas pada baris *Asymp. Sig.* > *level of significant* (α) sebesar 0,05

- H_0 ditolak jika nilai statistik hitung *Chi-square* > dari nilai statistik tabel *Chi-square* dengan tingkat signifikansi (α) 5% dan jika nilai probabilitas pada baris *Asymp. Sig.* < *level of significant* (α) sebesar 0,05

Setelah dilakukan pengolahan data dengan program SPSS v.17, output yang diperoleh dari uji ini adalah sebagai berikut:

Tabel 4.19 Output Uji Kruskal-Wallis untuk Kategori Tingkat Pendidikan Responden

Variabel	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11
<i>Chi-square</i>	5.807	1.996	2.060	1.884	1.694	2.442	4.929	1.257	3.900	1.013	2.268
df	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	0.121	0.573	0.560	0.597	0.638	0.486	0.177	0.739	0.272	0.798	0.519
Variabel	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	X21	X22
<i>Chi-square</i>	4.859	3.318	1.810	3.246	4.716	3.417	1.601	1.671	1.207	1.578	1.831
df	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	0.182	0.345	0.613	0.355	0.194	0.332	0.659	0.643	0.751	0.664	0.608
Variabel	X23	X24	X25	X26	X27	X28	X29	X30	X31	X32	X33
<i>Chi-square</i>	3.386	2.458	0.234	8.374	6.273	8.261	7.671	3.638	3.170	4.841	3.224
df	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	0.336	0.483	0.972	0.039	0.099	0.041	0.053	0.303	0.366	0.184	0.358
Variabel	X34	X35	X36	X37	X38	X39	X40	X41	X42	X43	X44
<i>Chi-square</i>	0.277	1.380	2.508	3.376	2.669	2.008	3.507	3.485	0.664	2.305	2.306
df	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	0.964	0.710	0.474	0.337	0.446	0.571	0.320	0.323	0.882	0.512	0.511
Variabel	X45	X46	X47	X48	X49	X50	X51	X52	X53	X54	X55
<i>Chi-square</i>	1.948	1.684	3.401	3.574	5.580	5.637	5.401	0.884	1.008	4.085	0.802
df	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	0.583	0.640	0.334	0.311	0.134	0.131	0.145	0.829	0.799	0.252	0.849
Variabel	X56	X57									
<i>Chi-square</i>	1.456	0.262									
df	3	3									
Asymp. Sig.	0.692	0.967									

Sumber : Hasil Olahan Program SPSS v.17

Dari output pada tabel di atas menunjukkan bahwa semua variabel, kecuali untuk variabel X26 dan X28, mempunyai nilai statistik hitung *Chi-square* lebih kecil dari nilai statistik tabel *Chi-square* dengan tingkat signifikansi (α) 5%, untuk df (derajat kebebasan) sebesar $3 = 7.815$, dan nilai *Asymptotic Significance* atau probabilitas lebih besar dari *level of significant* (α) 0,05.

Jadi Hipotesis nol (H_0) diterima dan Hipotesis alternatif (H_a) ditolak untuk semua variabel, kecuali untuk variabel X26 dan X28. Berarti **ada perbedaan persepsi** yang nyata (signifikan) pada para responden yang berbeda tingkat pendidikan pada variabel X26 dan X28.

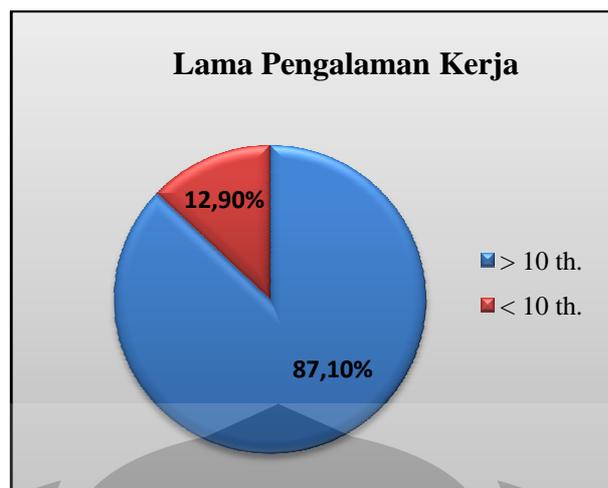
4.3.2.3 Uji Komparatif *Mann-Whitney* Kategori Lama Pengalaman Kerja

Selanjutnya adalah menganalisis perbedaan persepsi responden terhadap variabel penelitian berdasarkan pengelompokan lama pengalaman kerja responden di bidang pembangunan infrastruktur di tingkat daerah. Analisis ini dilakukan dengan menggunakan uji *Mann-Whitney* yang merupakan pengujian statistik nonparametrik untuk data dua sampel (dalam hal ini dua kelompok kriteria) tidak berhubungan (*independent*). Pengelompokan lebih jelasnya adalah seperti dalam tabel berikut.

Tabel 4.20 Pengelompokkan Responden Berdasarkan Lama Pengalaman Kerja

No.	Responden	Lama Pengalaman Kerja (th.)	Kode Pendidikan Terakhir	
Responden PEMDA	1	R1	17	4
	2	R2	29	2
	3	R3	7	2
	4	R4	20	3
	5	R5	18	3
	6	R6	11	2
	7	R7	17	3
	8	R8	11	2
	9	R9	24	2
	10	R10	24	2
	11	R11	28	2
	12	R12	23	2
	13	R13	8	2
	14	R14	9	3
	15	R15	7	3
	16	R16	14	2
	17	R17	11	3
	18	R18	27	3
	19	R19	22	2
	20	R20	12	3
	21	R21	14	3
	22	R22	26	1
Responden SWASTA	1	R23	26	2
	2	R24	15	2
	3	R25	17	2
	4	R26	17	3
	5	R27	27	1
	6	R28	32	3
	7	R29	19	1
	8	R30	13	2
	9	R31	15	2

Sumber: Hasil Olahan Pribadi



Gambar 4.6 Persentase Responden Berdasarkan Lama Pengalaman Kerja
Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Gambar 4.6 menunjukkan lama pengalaman kerja pada bidang pembangunan infrastruktur di daerah, yaitu mayoritas adalah > 10 tahun sebesar 87,10%. Sedangkan pengalaman bekerja < 10 tahun yaitu sebesar 12,90%.

Kemudian dari data pengalaman bekerja yang diperoleh, dilakukan pengolahan data dengan uji *Mann-Whitney*, dengan 2 *independent samples* menggunakan program SPSS v.17, dengan hipotesis yang diusulkan adalah sebagai berikut:

- H_0 = Tidak ada perbedaan persepsi responden antara yang berpengalaman kerja dibawah 10 tahun dengan yang diatas 10 tahun
- H_a = Ada perbedaan minimal satu persepsi responden antara yang berpengalaman kerja dibawah 10 tahun dengan yang diatas 10 tahun

Sedangkan pedoman yang digunakan untuk menerima atau menolak hipotesis nol (H_0) yang diusulkan:

- H_0 diterima jika nilai probabilitas pada baris *Asymp. Sig. (2-tailed)* > level of *significant* (α) sebesar 0,05
- H_0 ditolak jika nilai probabilitas pada baris *Asymp. Sig. (2-tailed)* < level of *significant* (α) sebesar 0,05

Setelah dilakukan pengolahan data dengan program SPSS v.17, output yang diperoleh dari uji ini adalah sebagai berikut:

Tabel 4.21 Output Uji *Mann-Whitney* untuk Kategori Pengalaman Bekerja Responden

Variabel	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8
Mann-Whitney U	51.5	51.5	26.5	39.0	49.5	25.5	48.0	36.0
Wilcoxon W	429.5	429.5	36.5	417.0	427.5	403.5	58.0	414.0
Z	-0.158	-0.152	-1.676	-0.929	-0.272	-1.755	-0.373	-1.087
Asymp. Sig. (2-tailed)	0.874	0.879	0.094	0.353	0.785	0.079	0.709	0.277
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	0.887	0.887	0.107	0.408	0.798	0.094	0.755	0.316
Variabel	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16
Mann-Whitney U	53.0	54.0	51.0	47.5	53.5	48.0	37.5	47.0
Wilcoxon W	431.0	64.0	61.0	425.5	63.5	58.0	47.5	57.0
Z	-0.062	0.000	-0.184	-0.429	-0.031	-0.365	-1.052	-0.428
Asymp. Sig. (2-tailed)	0.951	1.000	0.854	0.668	0.976	0.715	0.293	0.669
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	0.977	1.000	0.887	0.712	0.977	0.755	0.345	0.712
Variabel	X17	X18	X19	X20	X21	X22	X23	X24
Mann-Whitney U	52.5	53.0	14.0	29.0	12.0	47.5	38.0	51.0
Wilcoxon W	430.5	63.0	392.0	407.0	390.0	425.5	416.0	429.0
Z	-0.091	-0.061	-2.482	-1.509	-2.596	-0.412	-0.978	-0.185
Asymp. Sig. (2-tailed)	0.928	0.952	0.013	0.131	0.009	0.681	0.328	0.854
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	0.932	0.977	0.015	0.154	0.010	0.712	0.376	0.887
Variabel	X25	X26	X27	X28	X29	X30	X31	X32
Mann-Whitney U	34.5	44.5	38.0	41.0	39.5	54.0	34.0	27.0
Wilcoxon W	412.5	54.5	416.0	419.0	417.5	64.0	412.0	405.0
Z	-1.184	-0.582	-0.982	-0.805	-0.940	0.000	-1.248	-1.735
Asymp. Sig. (2-tailed)	0.236	0.560	0.326	0.421	0.347	1.000	0.212	0.083
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	0.262	0.589	0.376	0.476	0.408	1.000	0.262	0.121
Variabel	X33	X34	X35	X36	X37	X38	X39	X40
Mann-Whitney U	34.0	49.0	53.5	50.5	40.0	12.0	29.5	22.0
Wilcoxon W	412.0	427.0	63.5	428.5	418.0	390.0	407.5	32.0
Z	-1.239	-0.307	-0.031	-0.215	-0.859	-2.536	-1.478	-1.933
Asymp. Sig. (2-tailed)	0.215	0.759	0.976	0.830	0.390	0.011	0.139	0.053
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	0.262	0.798	0.977	0.842	0.441	0.010	0.154	0.062
Variabel	X41	X42	X43	X44	X45	X46	X47	X48
Mann-Whitney U	45.0	40.0	39.0	30.5	31.0	32.0	30.0	37.0
Wilcoxon W	55.0	418.0	417.0	408.5	409.0	410.0	408.0	415.0
Z	-0.547	-0.849	-0.906	-1.431	-1.414	-1.331	-1.505	-1.036
Asymp. Sig. (2-tailed)	0.584	0.396	0.365	0.153	0.157	0.183	0.132	0.300
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	0.629	0.441	0.408	0.173	0.193	0.214	0.173	0.345

Tabel 4.21 Output Uji *Mann-Whitney* untuk Kategori Pengalaman Bekerja Responden (sambungan)

Variabel	X49	X50	X51	X52	X53	X54	X55	X56
Mann-Whitney U	40.0	36.0	50.5	38.0	44.5	51.0	48.0	41.5
Wilcoxon W	418.0	46.0	428.5	416.0	54.5	429.0	426.0	419.5
Z	-1.128	-1.160	-0.224	-0.983	-0.582	-0.181	-0.374	-0.761
Asymp. Sig. (2-tailed)	0.260	0.246	0.823	0.326	0.560	0.857	0.708	0.447
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	0.441	0.316	0.842	0.376	0.589	0.887	0.755	0.476

Variabel	X57
Mann-Whitney U	29.0
Wilcoxon W	407.0
Z	-1.520
Asymp. Sig. (2-tailed)	0.128
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	0.154

Sumber : Hasil Olahan Program SPSS v.17

Dari output pada tabel di atas menunjukkan bahwa semua variabel, kecuali untuk variabel X19, X21, dan X38, mempunyai nilai probabilitas atau *Asymp. Sig (2-tailed) / asymptotic significance* untuk uji dua sisi lebih besar dari *level of significant* (α) 0,05. Jadi Hipotesis nol (H_0) diterima dan Hipotesis alternatif (H_a) ditolak untuk semua variabel, kecuali untuk variabel X19, X21, dan X38. Berarti **ada perbedaan persepsi** yang nyata (signifikan) pada para responden, antara yang berpengalaman kerja dibawah 10 tahun dengan yang diatas 10 tahun pada variabel X19, X21, dan X38.

4.3.3 Uji Validitas dan Reliabilitas

Uji validitas dan reliabilitas digunakan untuk mengetahui konsistensi atau stabilnya suatu jawaban dari instrumen penelitian yang digunakan. Menurut Arikunto (1995: 63-69), validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat keandalan atau kesahihan suatu alat ukur (instrumen penelitian) (Riduwan, 2004). Dan instrumen dikatakan *reliable* apabila instrumen tersebut digunakan beberapa kali untuk mengukur obyek yang sama akan menghasilkan data yang sama (konsisten) (Sugiyono, 2008).

Pengujian validitas data dilakukan dengan menggunakan *corrected item-total correlation* sebagai r hitung dan menggunakan nilai tabel r *product moment*. Dimana instrumen penelitian dikatakan valid apabila nilai r hitung lebih besar dari nilai r tabel. Sedangkan untuk pengujian reliabilitas digunakan metode *Cronbach's Alpha*, dimana instrumen penelitian dikatakan *reliable* bila nilai α lebih besar dari nilai tabel r *product moment*. Perhitungan validitas dan reliabilitas dilakukan dengan menggunakan program SPSS v.17. Hasil output pengolahan data untuk uji validitas adalah sebagai berikut:

Tabel 4.22 *Item-Total Statistics*

Variabel	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	231.0323	1168.099	0.334	0.948
X2	232.5484	1140.256	0.546	0.947
X3	233.0323	1171.699	0.185	0.949
X4	231.9677	1163.032	0.326	0.948
X5	232.3226	1157.559	0.323	0.948
X6	231.3871	1142.512	0.578	0.947
X7	232.8710	1189.716	-0.041	0.950
X8	232.3226	1135.092	0.503	0.947
X9	232.0323	1150.299	0.498	0.947
X10	232.0323	1149.632	0.479	0.947
X11	232.1613	1164.340	0.319	0.948
X12	231.7419	1153.265	0.515	0.947
X13	232.1290	1144.916	0.490	0.947
X14	232.6452	1132.437	0.609	0.947
X15	231.6774	1153.359	0.425	0.948
X16	232.2258	1141.514	0.562	0.947
X17	232.0000	1131.267	0.567	0.947
X18	232.8387	1141.806	0.472	0.948
X19	231.9677	1150.299	0.463	0.948
X20	232.3226	1124.492	0.602	0.947
X21	231.3226	1156.426	0.476	0.948
X22	232.0645	1149.729	0.511	0.947
X23	232.5806	1151.652	0.398	0.948
X24	232.5161	1155.858	0.399	0.948

Tabel 4.22 *Item-Total Statistics* (sambungan)

Variabel	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X25	231.7097	1145.413	0.458	0.948
X26	231.5484	1148.056	0.442	0.948
X27	231.6774	1170.092	0.246	0.948
X28	232.6129	1143.912	0.600	0.947
X29	231.7419	1138.265	0.639	0.947
X30	231.9677	1142.832	0.630	0.947
X31	231.5806	1147.118	0.557	0.947
X32	231.2258	1136.781	0.675	0.947
X33	231.3871	1138.778	0.628	0.947
X34	232.0645	1139.596	0.585	0.947
X35	232.5806	1135.985	0.609	0.947
X36	232.2581	1140.731	0.612	0.947
X37	232.3871	1129.178	0.718	0.946
X38	232.2581	1137.798	0.539	0.947
X39	232.2258	1138.514	0.479	0.948
X40	233.1935	1145.561	0.403	0.948
X41	232.6452	1133.103	0.627	0.947
X42	232.3871	1140.312	0.562	0.947
X43	232.2581	1131.798	0.595	0.947
X44	231.6774	1149.359	0.432	0.948
X45	231.8065	1145.628	0.500	0.947
X46	231.8387	1130.606	0.595	0.947
X47	231.4516	1150.589	0.505	0.947
X48	231.8710	1158.049	0.367	0.948
X49	230.6774	1150.292	0.542	0.947
X50	231.8387	1169.340	0.294	0.948
X51	232.4516	1145.389	0.668	0.947
X52	231.9677	1153.099	0.465	0.948
X53	231.7419	1152.865	0.381	0.948
X54	232.5161	1144.125	0.420	0.948
X55	232.4516	1157.189	0.399	0.948
X56	232.7742	1161.447	0.289	0.948
X57	232.1290	1141.649	0.529	0.947

Sumber : Hasil Olahan Program SPSS v.17

Maka dari hasil statistik tersebut, selanjutnya dibandingkan nilai *corrected item-total correlation* dengan nilai tabel *r product moment*. Nilai *r* tabel untuk uji dua sisi pada taraf kepercayaan 95% atau signifikansi 5% dengan jumlah responden 31, memiliki derajat bebas $N - 2 = 31 - 2 = 29$, didapatkan nilai *r* tabel sebesar 0.367. Tabel *r* dapat dilihat di lampiran 9. Mengacu pada bagian *corrected item total correlation* terdapat 9 dari 57 variabel yang nilainya di bawah 0.367, sehingga dinyatakan tidak valid yaitu X1, X3, X4, X5, X7, X11, X27, X50, dan X56.

Kemudian proses tersebut diulang kembali dengan menyisihkan variabel yang dinyatakan tidak valid dari proses sebelumnya hingga didapatkan variabel-variabel yang seluruh nilai *correlated item-total correlation*nya diatas 0,367. Sehingga untuk variabel yang tidak memenuhi, tidak akan dimasukkan untuk analisis lebih lanjut (uji normalitas data, AHP, dan uji korelasi), karena tidak memenuhi syarat validitas secara statistik. Output dari pengujian statistik ini hingga seluruh variabelnya telah memenuhi syarat validitas adalah seperti dalam tabel berikut. Proses atau tahap pengolahan data lebih lengkapnya dapat dilihat pada lampiran 6.

Tabel 4.23 *Item-Total Statistics*

Variabel	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X2	187.3548	920.970	0.523	0.949
X6	186.1935	924.161	0.535	0.949
X8	187.1290	914.983	0.498	0.949
X9	186.8387	928.940	0.488	0.949
X10	186.8387	929.340	0.455	0.950
X12	186.5484	930.589	0.522	0.949
X13	186.9355	923.462	0.490	0.949
X14	187.4516	914.323	0.582	0.949
X15	186.4839	933.391	0.391	0.950
X16	187.0323	920.032	0.567	0.949
X17	186.8065	910.495	0.575	0.949
X18	187.6452	920.970	0.468	0.950
X19	186.7742	925.781	0.499	0.949

Tabel 4.23 *Item-Total Statistics* (sambungan)

Variabel	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X20	187.1290	902.916	0.626	0.949
X21	186.1290	933.849	0.476	0.950
X22	186.8710	927.849	0.510	0.949
X23	187.3871	929.778	0.394	0.950
X24	187.3226	931.892	0.420	0.950
X25	186.5161	924.791	0.446	0.950
X26	186.3548	927.570	0.425	0.950
X28	187.4194	923.452	0.587	0.949
X29	186.5484	915.656	0.667	0.948
X30	186.7742	921.647	0.630	0.949
X31	186.3871	924.512	0.572	0.949
X32	186.0323	916.499	0.670	0.948
X33	186.1935	918.961	0.613	0.949
X34	186.8710	919.916	0.568	0.949
X35	187.3871	914.712	0.620	0.949
X36	187.0645	919.596	0.614	0.949
X37	187.1935	908.028	0.738	0.948
X38	187.0645	915.196	0.562	0.949
X39	187.0323	914.899	0.511	0.949
X40	188.0000	921.667	0.429	0.950
X41	187.4516	909.723	0.670	0.948
X42	187.1935	917.561	0.587	0.949
X43	187.0645	908.929	0.630	0.949
X44	186.4839	928.725	0.415	0.950
X45	186.6129	924.578	0.493	0.949
X46	186.6452	908.970	0.615	0.949
X47	186.2581	928.598	0.505	0.949
X49	185.4839	931.058	0.496	0.949
X51	187.2581	924.865	0.651	0.949
X52	186.7742	931.447	0.456	0.950
X54	187.3226	923.759	0.407	0.950
X55	187.2581	934.531	0.398	0.950
X57	186.9355	919.462	0.544	0.949

Sumber: Hasil Olahan Program SPSS v.17

Selanjutnya untuk pengujian reliabilitas akan dibandingkan nilai *Cronbach's Alpha* dengan nilai tabel *r product moment* seperti pada nilai uji validitas yaitu sebesar 0.367, dimana instrumen penelitian dikatakan *reliable* bila nilai *alpha* lebih besar dari 0.367. Hasil output pengolahan data untuk uji reliabilitas adalah sebagai berikut:

Tabel 4.24 *Reliability Statistics*

Cronbach's Alpha	N of Items
0.950	46

Sumber : Hasil Olahan Program SPSS v.17

Sedangkan untuk tingkat reliabilitas berdasarkan nilai *Cronbach's Alpha* dapat digolongkan seperti dalam tabel berikut ini:

Tabel 4.25 Tabel Tingkat Reliabilitas

Alpha	Tingkat Reliabilitas
0.00 s.d 0.20	Kurang Reliabel
> 0.20 s.d 0.40	Agak Reliabel
> 0.40 s.d 0.60	Cukup Reliabel
> 0.60 s.d 0.80	Reliabel
> 0.80 s.d 1.00	Sangat Reliabel

Sumber: Riduwan, 2004

Pengukuran reliabilitas seperti terlihat pada tabel 4.24 menunjukkan nilai *alpha* sebesar 0.950 lebih besar dari 0.367, sehingga instrumen penelitian dapat dikatakan *reliable*. Dan dari tabel 4.25 dapat disimpulkan instrumen penelitian berada pada tingkat reliabilitas yang tinggi (sangat *reliable*).

4.3.4 Uji Normalitas Data

Seperti telah diuraikan di awal, kegiatan statistik tidak hanya mendeskripsikan data, namun juga melakukan kegiatan inferensi (statistik induktif). Namun untuk melakukan kegiatan inferensi tersebut, data yang ada

Universitas Indonesia

harus dilengkapi dengan pengujian yang umum dilakukan pada sebuah data, yaitu apakah sampel yang telah diambil tersebut berasal dari populasi yang sama (populasi data berdistribusi normal). Dengan kata lain, uji normalitas data adalah hal yang lazim dilakukan sebelum metode statistik diterapkan.

Uji normalitas pada penelitian ini akan menggunakan uji statistik *Kolmogorov-Smirnov* dengan variabel yang telah valid dan *reliable* dari uji validitas dan reliabilitas sebelumnya. Pedoman pengambilan keputusan adalah:

- Data berdistribusi normal, jika nilai probabilitas atau nilai signifikansi (α) > 0.05
- Data tidak berdistribusi normal, jika nilai probabilitas atau nilai signifikansi (α) < 0.05

Dengan menggunakan program SPSS v.17, diperoleh nilai *Kolmogorov-Smirnov* seperti pada tabel berikut. Untuk output lebih lengkapnya dapat dilihat pada lampiran 7.

Tabel 4.26 Uji Normalitas *Kolmogorov-Smirnov* pada Semua Variabel X yang Telah Valid

Variabel	Kolmogorov-Smirnov		
	Statistic	df	Sig.
X2	0.178	31	0.014
X6	0.235	31	0.000
X8	0.188	31	0.007
X9	0.224	31	0.000
X10	0.277	31	0.000
X12	0.349	31	0.000
X13	0.211	31	0.001
X14	0.187	31	0.007
X15	0.330	31	0.000
X16	0.188	31	0.007
X17	0.157	31	0.049
X18	0.187	31	0.007
X19	0.256	31	0.000
X20	0.217	31	0.001
X21	0.200	31	0.003
X22	0.300	31	0.000
X23	0.210	31	0.001
X24	0.186	31	0.008

Tabel 4.26 Uji Normalitas *Kolmogorov-Smirnov* pada Semua Variabel X yang Telah Valid (sambungan)

Variabel	Kolmogorov-Smirnov		
	Statistic	df	Sig.
X25	0.193	31	0.005
X26	0.245	31	0.000
X28	0.256	31	0.000
X29	0.322	31	0.000
X30	0.208	31	0.002
X31	0.277	31	0.000
X32	0.339	31	0.000
X33	0.267	31	0.000
X34	0.232	31	0.000
X35	0.193	31	0.005
X36	0.211	31	0.001
X37	0.244	31	0.000
X38	0.168	31	0.025
X39	0.177	31	0.014
X40	0.210	31	0.001
X41	0.226	31	0.000
X42	0.186	31	0.008
X43	0.197	31	0.004
X44	0.221	31	0.001
X45	0.217	31	0.001
X46	0.220	31	0.001
X47	0.294	31	0.000
X49	0.449	31	0.000
X51	0.274	31	0.000
X52	0.209	31	0.001
X54	0.166	31	0.030
X55	0.260	31	0.000
X57	0.176	31	0.015

Dari hasil output tersebut terlihat bahwa nilai *Kolmogorov-Smirnov* pada semua variabel lebih kecil dari *level of significant* (α) 0,05 yang berarti bahwa variabel-variabel tersebut diyakini **tidak berdistribusi normal**. Karena semua data berdistribusi tak normal maka uji statistik yang digunakan adalah uji analisis statistik non parameteris.

4.3.5 *Analytical Hierarchy Process* (AHP)

Setelah didapatkan variabel-variabel yang telah disaring melalui uji validitas dan reliabilitas sehingga variabel-variabel tersebut diyakini telah valid dan *reliable* secara statistik, maka berikutnya adalah mendapatkan variabel-variabel yang menjadi prioritas, atau dengan kata lain memberi peringkat terhadap seluruh faktor-faktor penyebab tersebut sehingga mempunyai peringkat pengaruh paling tinggi sampai dengan yang paling rendah terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

Metode yang digunakan adalah metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP), yang pertama kali dikembangkan oleh Thomas L. Saaty di awal tahun 1970-an. AHP merupakan salah satu metode untuk membantu menyusun suatu prioritas dari berbagai pilihan dengan menggunakan beberapa kriteria (*multi criteria*). Karena sifatnya yang multi kriteria, AHP cukup banyak digunakan dalam penyusunan prioritas. Di samping bersifat multi kriteria, AHP juga didasarkan pada suatu proses yang terstruktur dan logis. Pemilihan atau penyusunan prioritas dilakukan dengan suatu prosedur yang logis dan terstruktur. AHP adalah prosedur yang berbasis matematis yang sangat baik dan sesuai untuk kondisi evaluasi atribut-atribut kualitatif. Atribut-atribut tersebut secara matematik dikuantitatifkan dalam satu set perbandingan berpasangan. Karena menggunakan input persepsi manusia, model ini dapat mengolah data yang bersifat kualitatif maupun kuantitatif, sehingga kompleksitas permasalahan yang ada di sekitar kita dapat didekati dengan baik oleh model AHP.

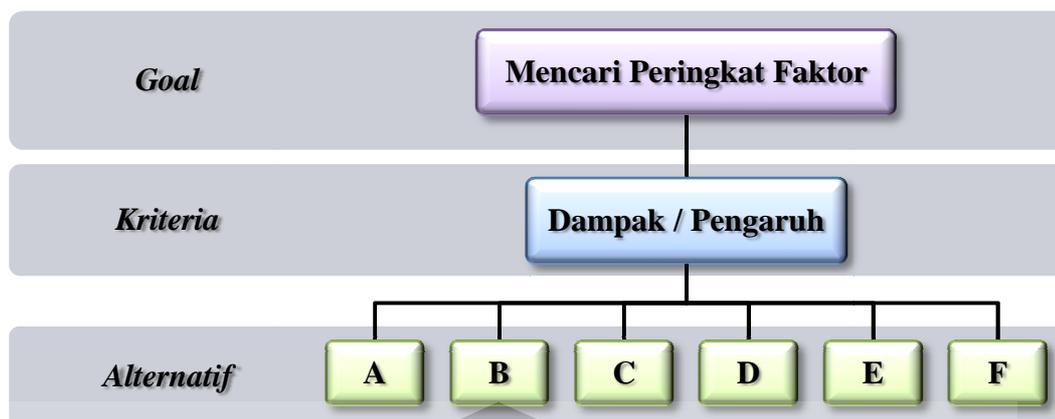
Secara garis besar, ada lima tahapan AHP dalam penyusunan prioritas, yaitu dekomposisi dari masalah; penilaian untuk membandingkan elemen-elemen hasil dekomposisi; sintesis dari prioritas; uji konsistensi matriks, hirarki, dan tingkat akurasi; dan terakhir adalah mendapatkan nilai *goal* (peringkat).

a) Dekomposisi Masalah

Dalam menyusun prioritas, maka masalah penyusunan prioritas harus mampu didekomposisi menjadi tujuan (*goal*) dari suatu kegiatan, identifikasi pilihan-pilihan (*options*), dan perumusan kriteria (*criteria*) untuk memilih prioritas. Langkah pertama adalah merumuskan tujuan dari suatu kegiatan penyusunan prioritas. Dalam kasus ini, tujuannya adalah untuk mendapatkan indikator yang mempunyai dampak/pengaruh terbesar terhadap kinerja pembangunan infrastruktur di daerah. Sehingga dilakukan dekomposisi masalah berbagai indikator (variabel) yang telah diidentifikasi menjadi faktor-faktor penghambat berdasarkan literatur yang diperoleh.

Dalam penggunaan metode AHP ini, satu-satunya kriteria utama dalam menentukan peringkat indikator faktor-faktor penghambat percepatan infrastruktur transportasi di daerah, yaitu kriteria dampak atas terjadinya faktor-faktor tersebut (variabel). Sehingga dalam instrumen penelitian ini yang akan dicari hanyalah dampak variabel terhadap kinerja pembangunan, tidak mencari frekuensi terjadinya variabel seperti kebanyakan penelitian lainnya yang juga menggunakan AHP sebagai metode untuk mencari tingkat prioritas variabel berdasarkan kategori dampak dan kategori frekuensi.

Kriteria dampak atau tingkat pengaruh faktor dibagi menjadi enam alternatif yaitu sangat berpengaruh, berpengaruh, cukup berpengaruh, agak berpengaruh, kurang berpengaruh, dan tidak berpengaruh. Masing-masing alternatif memiliki tingkat bobot yang berbeda yang diberikan melalui proses *comparative judgement*, yaitu proses penilaian kepentingan relatif terhadap elemen-elemen yang terdapat dalam suatu tingkatan sehubungan dengan tingkatan di atasnya yang disajikan dalam bentuk matriks *pairwise comparison*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.7 berikut.



Gambar 4.7 Hirarki untuk Mencari Peringkat Faktor
Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Keterangan:

- A : tidak berpengaruh
- B : kurang berpengaruh
- C : agak berpengaruh
- D : cukup berpengaruh
- E : berpengaruh
- F : sangat berpengaruh

b) Penilaian/Pembandingan Elemen

Setelah masalah terdekomposisi, maka ada dua tahap penilaian atau membandingkan antar elemen yaitu perbandingan antar kriteria dan perbandingan antar alternatif untuk setiap kriteria. Tahap pertama adalah perbandingan antar alternatif yang dimaksudkan untuk menentukan bobot untuk masing-masing alternatif untuk setiap kriteria. Dengan kata lain, penilaian ini dimaksudkan untuk melihat seberapa penting suatu alternatif dilihat dari kriteria tertentu. Dan tahap yang kedua adalah perbandingan antar kriteria yang dimaksudkan untuk menentukan bobot untuk masing-masing kriteria. Namun, seperti yang telah dijelaskan di awal, satu-satunya kriteria dalam menentukan peringkat variabel dalam penelitian ini adalah kriteria dampak atas terjadinya faktor-faktor tersebut (variabel).

Untuk setiap kriteria dan alternatif, kita harus melakukan perbandingan berpasangan (*pairwise comparison*) yaitu membandingkan setiap elemen dengan elemen lainnya pada setiap tingkat hirarki secara berpasangan sehingga didapat nilai tingkat kepentingan elemen dalam bentuk pendapat kualitatif. Untuk mengkuantifikasikan pendapat kualitatif tersebut digunakan skala penilaian sehingga akan diperoleh nilai pendapat dalam bentuk angka (kuantitatif). Nilai-nilai perbandingan relatif kemudian diolah untuk menentukan peringkat relatif dari seluruh alternatif. Kriteria kualitatif dan kriteria kuantitatif dapat dibandingkan sesuai dengan penilaian yang telah ditentukan untuk menghasilkan ranking dan prioritas. Masing-masing perbandingan berpasangan dievaluasi dalam *Saaty's scale* yang direpresentasikan dalam nilai angka 1 – 9 sebagai berikut.

	Most Important	Neutral	Most Important	
Elemen A	9 . 7 . 5 . 3 . 1 .	3 . 5 . 7 . 9	Elemen B	

Gambar 4.8 Representasi Nilai Perbandingan Tingkat Kepentingan oleh T.L Saaty
Sumber: Saaty (1990)

Interpretasi pembobotan *Saaty's scale* tersebut disajikan pada Tabel 4.27 berikut:

Tabel 4.27 Skala AHP dan Definisinya

Skala	Definisi dari " <i>Importance</i> "
1	Sama pentingnya (<i>Equal Importance</i>)
3	Sedikit lebih penting (<i>Slightly more Importance</i>)
5	Jelas lebih Penting (<i>Materially more Importance</i>)
7	Sangat jelas penting (<i>Significantly more Importance</i>)
9	Mutlak lebih penting (<i>Absolutely more Importance</i>)
2, 4, 6, 8,	Ragu-ragu antara dua nilai yang berdekatan (<i>Compromise values</i>)

Sumber: Saaty (1990)

Skala tingkat kepentingan yang akan digunakan adalah 1, 2, 3, 5, 7, dan 9, dengan asumsi bahwa setiap level pada kategori dampak mempunyai jarak/interval yang berbeda. Digunakannya skala kepentingan 1, 2, dan 3, hal ini berdasarkan asumsi bahwa antara tidak berpengaruh, kurang berpengaruh, dan agak berpengaruh mempunyai makna yang hampir berdekatan, sehingga interval yang digunakan lebih rapat.

c) Sintesis Prioritas

Setelah diperoleh skala perbandingan berpasangan, maka akan dicari suatu *eigen* vektor yang menunjukkan sintesis *local priority* pada suatu hierarki. Hasil rasio evaluasi dari skala kepentingan (*Saaty's scale*) disajikan dalam bentuk matrik. Ordo-ordo matrik dinormalisasi dan secara diagonal ditambah untuk mendapatkan nilai *eigen*. Berikut ini merupakan matriks pembobotan.

Tabel 4.28 Matriks Pembobotan

	Sangat Berpengaruh	Berpengaruh	Cukup Berpengaruh	Agak Berpengaruh	Kurang Berpengaruh	Tidak Berpengaruh
Sangat Berpengaruh	1	2	3	5	7	9
Berpengaruh	0.50	1	2	3	5	7
Cukup Berpengaruh	0.33	0.50	1	2	3	5
Agak Berpengaruh	0.20	0.33	0.50	1	2	3
Kurang Berpengaruh	0.14	0.20	0.33	0.50	1	2
Tidak Berpengaruh	0.11	0.14	0.20	0.33	0.50	1
Jumlah	2.29	4.18	7.03	11.83	18.50	27

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Dari matriks pembobotan pada tabel 4.28 akan dilakukan normalisasi (jumlah kolom-kolomnya menjadi sama dengan satu), dengan cara membagi angka dalam masing-masing kolom dengan jumlah kolom yang bersangkutan. Ini dilakukan untuk mencari perbandingan relatif antara masing-masing

alternatif yang disini dinamakan prioritas atau disebut juga *eigen vector* dari *eigen value* maksimum. Hasil normalisasi dari matriks pembobotan diperoleh matriks sebagai berikut:

Tabel 4.29 Matriks Normalisasi

	Sangat Berpengaruh	Berpengaruh	Cukup Berpengaruh	Agak Berpengaruh	Kurang Berpengaruh	Tidak Berpengaruh
Sangat Berpengaruh	0.4372	0.4789	0.4265	0.4225	0.3784	0.3333
Berpengaruh	0.2186	0.2395	0.2844	0.2535	0.2703	0.2593
Cukup Berpengaruh	0.1457	0.1197	0.1422	0.1690	0.1622	0.1852
Agak Berpengaruh	0.0874	0.0798	0.0711	0.0845	0.1081	0.1111
Kurang Berpengaruh	0.0625	0.0479	0.0474	0.0423	0.0541	0.0741
Tidak Berpengaruh	0.0486	0.0342	0.0284	0.0282	0.0270	0.0370
Jumlah	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Dari matriks normalisasi tersebut maka dapat dicari perbandingan relatif antara masing-masing alternatif yang dinamakan prioritas atau nilai rata-rata dari masing-masing baris skala. Maka prioritas dari matriks normalisasi diatas adalah sebagai berikut:

Tabel 4.30 Prioritas

	Jumlah	Prioritas	Persentase
Sangat Berpengaruh	2.477	0.413	100.00%
Berpengaruh	1.525	0.254	61.59%
Cukup Berpengaruh	0.924	0.154	37.30%
Agak Berpengaruh	0.542	0.090	21.89%
Kurang Berpengaruh	0.328	0.055	13.25%
Tidak Berpengaruh	0.203	0.034	8.21%
Jumlah	6.000		

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Sementara untuk persentase tiap alternatif didapat dengan cara membagi prioritas relatif antar alternatif dengan angka terbesar (yaitu 0,413). Persentase ini dicari dengan maksud untuk melihat pengaruh tiap alternatif terhadap alternatif yang pengaruhnya paling besar dan untuk digunakan dalam perhitungan mencari urutan tingkat pengaruh faktor yang ditinjau secara umum. Nilai persentase ini disebut juga *eigen vector* dari *eigen value* maksimum, yang nantinya akan menjadi faktor pembobot dalam mendapatkan nilai-nilai goal (peringkat). Berdasarkan tabel diatas maka bobot elemen adalah seperti terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.31 Bobot Elemen

	Tidak Berpengaruh	Kurang Berpengaruh	Agak Berpengaruh	Cukup Berpengaruh	Berpengaruh	Sangat Berpengaruh
Bobot	0.082	0.132	0.219	0.373	0.616	1.000

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

d) Uji Konsistensi Matriks, Hirarki, dan Tingkat Akurasi

AHP juga memberikan pertimbangan mengenai logika konsistensi dari evaluator. Berdasarkan sifat kekonsistensian,

$$a_{ij} = \frac{w_i}{w_j}; \text{ dimana } i, j = 1, 2, \dots, n \quad \dots \dots \dots (4.4)$$

$$a_{ij} = \frac{w_i}{w_j} = 1; \text{ dimana } i, j = 1, 2, \dots, n \quad \dots \dots \dots (4.5)$$

Maka,

$$\sum_{i=1}^n a_{ij} w_j \cdot \frac{1}{w_i} = n; \text{ dimana } i, j = 1, 2, \dots, n \quad \dots \dots \dots (4.6)$$

atau

$$\sum_{i=1}^n a_{ij} w_j = n w_j; \text{ dimana } i, j = 1, 2, \dots, n \quad \dots \dots \dots (4.7)$$

Jika diubah ke dalam bentuk matriks:

$$A w = n w \quad \dots \dots \dots (4.8)$$

Rumus ini menunjukkan bahwa w merupakan *eigen vector* dari matriks A dengan *eigen value* n . Bila persamaan (4.8) terpenuhi maka semua *eigen value* sama dengan nol, kecuali *eigen value* maksimum. Jika penilaian dilakukan konsisten, maka akan diperoleh *eigen value* maksimum dari A yang bernilai n .

Jika salah satu a_{ij} dari matriks *reciprocal* A berubah sangat kecil, maka *eigen value* juga berubah sangat kecil. Kombinasi keduanya menjelaskan bahwa jika diagonal utama dari matriks A bernilai satu dan konsisten, maka penyimpangan kecil dari a_{ij} akan tetap menunjukkan *eigen value* terbesar, λ_{maks} , nilainya akan mendekati n dan *eigen value* sisa akan mendekati nol.

Setelah didapatkan matriks berpasangan, maka harus dibuktikan konsistensi matriks berpasangan. Pembuktian konsistensi matriks berpasangan dilakukan dengan mengukur seluruh konsistensi penilaian dengan menggunakan *Consistency Ratio Hierarchy* (CRH) yang dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{CRH} = \text{CCI} / \text{CRI} \dots\dots\dots (4.9)$$

dimana:

CRH = rasio konsistensi hirarki.

CCI = indeks konsistensi hirarki.

CRI = indeks konsistensi random hirarki (lihat tabel 4.32).

Tabel 4.32 Nilai Random Konsistensi Indeks (CRI)

OM	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	13	14	15
CRI	0	0	0,58	0,90	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49	1,51	1,48	1,6	1,57	1,59

Sumber: Sitorus (2008)

Suatu tingkat konsistensi tertentu memang diperlukan dalam penentuan prioritas untuk mendapatkan hasil yang sah. Nilai CRH semestinya tak lebih dari 10%. Jika tidak, penilaian yang telah dibuat mungkin dilakukan secara resmi random dan perlu direvisi. Maka untuk membuktikan apakah pendekatan matriks

berpasangan diatas benar, akan dihitung nilai CRH dimana nilai $CRH \leq 10\%$ mendapatkan nilai yang sah.

Langkah pengujian konsistensi ini adalah sebagai berikut. Di awal telah diketahui matriks pembobotan A dan matriks prioritas w . Pertama adalah mencari nilai λ_{maks} yang didapat dari matriks pembobotan A dikalikan matriks prioritas w sehingga menghasilkan nilai untuk tiap baris (matriks), yang selanjutnya setiap nilai baris (matriks) tersebut dibagi kembali dengan nilai tiap baris matriks prioritas w , lalu dijumlahkan semua nilainya. Dari total nilai matriks tersebut kemudian dibagi banyaknya elemen dalam matriks (n) yaitu 6 elemen sehingga didapat λ_{maks} .

$$\begin{array}{|c|c|c|c|c|c|} \hline 1 & 2 & 3 & 5 & 7 & 9 \\ \hline 0.50 & 1 & 2 & 3 & 5 & 7 \\ \hline 0.33 & 0.50 & 1 & 2 & 3 & 5 \\ \hline 0.20 & 0.33 & 0.50 & 1 & 2 & 3 \\ \hline 0.14 & 0.20 & 0.33 & 0.50 & 1 & 2 \\ \hline 0.11 & 0.14 & 0.20 & 0.33 & 0.50 & 1 \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline 0.41 \\ \hline 0.25 \\ \hline 0.15 \\ \hline 0.09 \\ \hline 0.05 \\ \hline 0.03 \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline 2.52 \\ \hline 1.55 \\ \hline 0.93 \\ \hline 0.55 \\ \hline 0.33 \\ \hline 0.20 \\ \hline \end{array}$$

$$2.52 : 0.41 = 6.11$$

$$1.55 : 0.25 = 6.10$$

$$0.93 : 0.15 = 6.06$$

$$0.55 : 0.09 = 6.04$$

$$0.33 : 0.05 = 6.01$$

$$0.20 : 0.03 = 6.03$$

$$\text{Sum } \overline{36.35}$$

$$\lambda_{maks} = \frac{36.35}{6}$$

$$\lambda_{maks} = 6.06$$

Didapat λ_{maks} sebesar 6.06, dengan demikian karena nilai λ_{maks} mendekati banyaknya elemen (n) dalam matriks yaitu 6 dan sisa *eigen value* adalah 0.06 yang berarti mendekati nol, maka **matriks dapat dikatakan konsisten**. Kemudian dicari nilai CRH untuk menguji konsistensi hirarki dan tingkat akurasi,

dengan mencari nilai CCI terlebih dahulu. Nilai CCI didapat dari persamaan (4.10).

$$CCI = \frac{\lambda_{\text{maks}} - n}{n - 1} \dots\dots\dots(4.10)$$

$$CCI = \frac{6.06 - 6}{6 - 1}$$

$$CCI = 0.012$$

Kemudian dicari nilai CRH dengan persamaan (4.9). Berdasarkan tabel 4.32, dengan banyaknya elemen adalah 6, maka nilai CRI adalah 1.24.

Maka,

$$CRH = \frac{CCI}{CRI}$$

$$CRH = \frac{0.012}{1.24}$$

$$CRH = 0.01$$

Nilai CRH yang didapat adalah 1% atau dibawah 10% berarti **hirarki dapat dinyatakan konsisten dan tingkat akurasinya tinggi.**

e) Nilai Goal (peringkat)

Setelah matriks terbukti konsisten dan memiliki tingkat akurasi yang tinggi, maka tahap analisis AHP dilanjutkan ke tahap akhir, yaitu mendapatkan nilai goal atau nilai akhir (peringkat).

Dalam menentukan prioritas tiap elemen variabel, pada tahap akhir AHP ini dikenal istilah nilai lokal dan nilai global. *Local priority weights* (LPW) atau disebut nilai lokal, adalah menyatakan relatif pentingnya sebuah elemen dibandingkan dengan induknya. Sedangkan *Global priority weights* (GPW) atau disebut nilai global, adalah menyatakan relatif pentingnya sebuah elemen terhadap tujuan keseluruhan. Dengan kata lain, maksud dari nilai global adalah untuk membobotkan masing-masing nilai lokal kriteria (dengan membuat persentase tiap kriteria), sehingga didapatkan nilai akhir variabel yang terdiri dari bobot beberapa kriteria atau merupakan kombinasi dari beberapa kriteria. Maka pada

prakteknya nanti, nilai lokal variabel dari tiap kriteria dikalikan dengan bobot kriterianya masing-masing terhadap nilai akhir sehingga didapatkan nilai akhir yang merupakan penjumlahan seluruh nilai global dari tiap kriteria.

Sebagai contoh, dalam kasus atau penelitian lain yang juga menggunakan AHP sebagai metode untuk mencari tingkat prioritas variabel berdasarkan kriteria dampak dan frekuensi, digunakan bobot frekuensi sebesar 0,33 dan bobot dampak sebesar 0,67. Angka pembobotan tersebut diambil dengan asumsi bahwa dampak 'sedikit lebih penting' dibandingkan frekuensi. Sehingga pada nilai akhirnya adalah nilai kriteria dampak yang lebih berpengaruh dibanding nilai kriteria frekuensi.

Namun, karena pada penelitian ini hanya digunakan satu kriteria, yaitu kriteria dampak/pengaruh maka dalam analisis AHP pada penelitian ini tidak ada nilai global. Sehingga nilai akhir faktornya akan sama dengan nilai lokal dari kriteria dampak seperti terlihat pada tabel 4.33.

Tabel 4.33 Nilai Lokal Kriteria Dampak dari Para Responden

Variabel	Elemen Alternatif						Nilai Lokal / Nilai Akhir
	Sangat Berpengaruh	Berpengaruh	Cukup Berpengaruh	Agak Berpengaruh	Kurang Berpengaruh	Tidak Berpengaruh	
	Bobot Elemen						
	1.000	0.616	0.373	0.219	0.132	0.082	
X2	1	9	7	8	5	1	11.650
X6	12	7	7	5	0	0	20.017
X8	5	8	4	9	3	2	13.951
X9	2	12	10	4	3	0	14.394
X10	2	14	6	6	3	0	14.571
X12	2	18	5	5	1	0	16.178
X13	3	10	10	4	3	1	14.244
X14	1	9	5	10	4	2	11.291
X15	5	16	3	5	2	0	17.332
X16	2	10	9	7	2	1	13.395
X17	7	7	8	6	1	2	15.905
X18	0	9	7	5	7	3	10.422
X19	3	13	6	8	0	1	15.078
X20	5	9	3	7	6	1	14.071
X21	10	10	9	2	0	0	19.954

Tabel 4.33 Nilai Lokal Kriteria Dampak dari Para Responden (sambungan)

Variabel	Elemen Alternatif						Nilai Lokal / Nilai Akhir
	Sangat Berpengaruh	Berpengaruh	Cukup Berpengaruh	Agak Berpengaruh	Kurang Berpengaruh	Tidak Berpengaruh	
	Bobot Elemen						
	1.000	0.616	0.373	0.219	0.132	0.082	
X22	1	15	5	8	2	0	14.119
X23	0	11	6	8	4	2	11.458
X24	2	5	10	11	2	1	11.564
X25	10	6	7	6	2	0	17.885
X26	9	11	6	3	1	1	18.884
X28	0	6	13	7	4	1	10.689
X29	3	17	6	3	1	1	16.579
X30	3	10	12	4	2	0	14.776
X31	6	14	6	4	1	0	17.868
X32	11	15	0	4	1	0	21.246
X33	10	12	4	4	1	0	19.891
X34	6	4	12	7	2	0	14.737
X35	3	3	11	9	4	1	11.533
X36	1	11	9	6	4	0	12.975
X37	3	7	6	12	3	0	12.573
X38	4	8	7	8	3	1	13.769
X39	5	8	8	3	6	1	14.445
X40	2	4	5	6	10	4	9.295
X41	2	7	5	10	7	0	11.292
X42	2	9	7	8	5	0	12.567
X43	4	9	6	6	6	0	13.889
X44	8	10	7	3	3	0	17.824
X45	8	5	12	4	2	0	16.696
X46	8	9	5	5	4	0	17.032
X47	8	14	3	6	0	0	19.055
X49	24	3	2	1	1	0	26.945
X51	1	4	16	7	3	0	11.362
X52	4	10	7	10	0	0	14.959
X54	3	8	6	8	3	3	12.560
X55	1	6	14	6	3	1	11.711
X57	5	6	10	8	1	1	14.391

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Nilai akhir didapat dengan terlebih dulu melakukan perhitungan nilai lokal dari tiap variabel. Nilai lokal ini didapat dengan memperhitungkan ke-enam elemen alternatif. Yang dilakukan disini adalah menghitung banyaknya kuantitas jawaban ke-enam elemen alternatif dampak yang diperoleh dari seluruh jawaban responden (sehingga total ke-enam elemen alternatif dampak pada tiap variabel adalah 31 responden) dan mengalikannya dengan bobot elemen alternatif dampak yang disajikan pada tabel 4.31. Selanjutnya dari masing-masing perkalian tersebut dijumlahkan, sehingga didapatkan nilai lokal dari setiap variabel. Penentuan nilai lokal variabel ini berbasis jumlah responden. Hal ini dilakukan karena jumlah responden dianggap mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap hasil akhir penelitian. Dengan demikian, jika jumlah responden lebih banyak, maka hasil yang diperoleh lebih akurat.

Selanjutnya dari nilai lokal atau nilai akhir faktor tersebut, dapat dibuat *ranking* atau peringkat dari masing-masing faktor atau variabel. Berikut merupakan hasil nilai akhir faktor serta peringkatnya.

Tabel 4.34 Nilai Akhir Faktor

Ranking	Variabel	Nilai Akhir Faktor
1	X49	26.945
2	X32	21.246
3	X6	20.017
4	X21	19.954
5	X33	19.891
6	X47	19.055
7	X26	18.884
8	X25	17.885
9	X31	17.868
10	X44	17.824
11	X15	17.332
12	X46	17.032
13	X45	16.696
14	X29	16.579
15	X12	16.178
16	X17	15.905
17	X19	15.078

Tabel 4.34 Nilai Akhir Faktor (sambungan)

Ranking	Variabel	Nilai Akhir Faktor
18	X52	14.959
19	X30	14.776
20	X34	14.737
21	X10	14.571
22	X39	14.445
23	X9	14.394
24	X57	14.391
25	X13	14.244
26	X22	14.119
27	X20	14.071
28	X8	13.951
29	X43	13.889
30	X38	13.769
31	X16	13.395
32	X36	12.975
33	X37	12.573
34	X42	12.567
35	X54	12.560
36	X55	11.711
37	X2	11.650
38	X24	11.564
39	X35	11.533
40	X23	11.458
41	X51	11.362
42	X41	11.292
43	X14	11.291
44	X28	10.689
45	X18	10.422
46	X40	9.295
Σ Nilai Akhir Faktor		687.022

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Dari perhitungan di atas, didapatkan peringkat atau ranking dari masing-masing faktor / variabel. Langkah berikutnya adalah mencari faktor-faktor yang mempunyai nilai akhir faktor berada di atas nilai rata-rata (*mean*). Karena

variabel-variabel yang mempunyai nilai akhir di atas nilai rata-rata inilah yang akan dianalisis ke tahap selanjutnya, yaitu uji korelasi.

$$\text{Mean} = \frac{\Sigma \text{Nilai Akhir Faktor}}{\text{banyaknya faktor}}$$

$$\text{Mean} = \frac{687.022}{46}$$

$$\text{Mean} = 14.935$$

Sehingga didapatkan faktor-faktor yang memiliki nilai akhir faktor di atas nilai rata-rata (*mean*) adalah sebagai berikut:

Tabel 4.35 Hasil Pengelompokkan Faktor Dominan

Ranking	Variabel	Deskripsi Variabel	Kategori Aspek Variabel
1	X49	Pembebasan lahan yang rumit	Aspek Metode Pembangunan
2	X32	Lamanya waktu persetujuan DPRD dalam persetujuan anggaran dan prioritas pendanaan proyek	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas
3	X6	Pendapatan Asli Daerah yang rendah	Aspek Dana dan Perencanaan
4	X21	Tingginya biaya penyediaan sarana, prasarana, dan infrastruktur	Aspek Dana dan Perencanaan
5	X33	Kondisi hukum yang tidak stabil sehingga tidak memberikan rasa aman dalam berinvestasi	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas
6	X47	Ketersediaan sumber daya manusia untuk pembangunan proyek yang cakap dan terampil relatif terbatas	Aspek Manajemen Pembangunan Daerah
7	X26	Kebijakan daerah mengenai perencanaan atau peruntukkan tata ruang/wilayah yang mempengaruhi pembangunan infrastruktur di daerah tersebut	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas
8	X25	Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas
9	X31	Keterlambatan persetujuan Owner / Pemda	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas
10	X44	Pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang berpendidikan rendah dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	Aspek Manajemen Pembangunan Daerah

Tabel 4.35 Hasil Pengelompokan Faktor Dominan (sambungan)

Ranking	Variabel	Deskripsi Variabel	Kategori Aspek Variabel
11	X15	Adanya birokrasi pencairan dana yang panjang	Aspek Dana dan Perencanaan
12	X46	Karakter yang tidak ideal pada pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang digunakan dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	Aspek Manajemen Pembangunan Daerah
13	X45	Pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang berpengalaman rendah dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	Aspek Manajemen Pembangunan Daerah
14	X29	Birokrasi yang berbelit-belit dan menyulitkan pemberian ijin pembangunan dan pengoperasian proyek infrastruktur	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas
15	X12	Kerjasama antara Pemerintah Daerah dengan pihak swasta daerah kurang kreatif memformulasi pengadaan dana	Aspek Dana dan Perencanaan
16	X17	Estimasi biaya proyek dan <i>project financing</i> yang kurang akurat	Aspek Dana dan Perencanaan
17	X19	Terjadinya kenaikan upah pekerja, harga material, peralatan, dan BBM	Aspek Dana dan Perencanaan
18	X52	Dukungan sosial dan politik yang rendah terhadap proyek pembangunan di daerah pada tahap perencanaan dan pelaksanaan.	Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

4.3.6 Uji Korelasi Nonparametrik *Spearman Rank*

Kegiatan dalam analisis statistik salah satunya adalah uji asosiasi, yaitu untuk mengetahui apakah di antara dua variabel terdapat hubungan yang signifikan (Santoso, 2009). Sedangkan alat untuk uji asosiasi ini meliputi korelasi dan regresi. Dalam analisis penelitian ini yang akan digunakan adalah uji korelasi. Di sini akan dibahas dua aspek untuk analisis korelasi, yaitu apakah data sampel yang ada menyediakan cukup bukti bahwa ada kaitan antara variabel-variabel dalam populasi asal sampel. Dan yang kedua, jika ada hubungan, seberapa kuat hubungan antarvariabel tersebut. Keeratan hubungan tersebut dinyatakan dengan istilah koefisien korelasi (Santoso, 2009).

Karena data yang digunakan pada penelitian ini adalah data ordinal, dan dari Uji Normalitas Data di atas terlihat bahwa seluruh data berdistribusi tidak normal (statistik nonparametrik), maka digunakan metode Korelasi Nonparametrik *Spearman Rank* atau *RHO* (r_s atau ρ). Karena metode Korelasi *Spearman Rank* merupakan metode yang digunakan untuk pengukuran korelasi pada statistik nonparametrik dan dapat digunakan untuk data ordinal (Santoso, 2009). Selain itu metode Korelasi *Spearman Rank* digunakan untuk sampel yang bukan berjumlah besar, sesuai dengan sampel pada penelitian ini yang jumlahnya 31 sampel (bukan sampel berjumlah besar).

Dalam analisis korelasi ini, yang akan diuji tingkat korelasi terhadap variabel Y adalah variabel yang mempunyai nilai akhir faktor dominan di atas nilai rata-rata (*mean*) pada uji AHP sebelumnya, yaitu variabel X6, X12, X15, X17, X19, X21, X25, X26, X29, X31, X32, X33, X44, X45, X46, X47, X49, dan X52. Sehingga akan diketahui faktor-faktor penghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang signifikan berkorelasi dengan kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Dengan menggunakan program SPSS v.17 didapatkan tiga variabel X yang mempunyai nilai koefisien korelasi signifikan dengan variabel Y seperti terlihat pada tabel 4.36 berikut. Untuk output korelasi lengkapnya dapat dilihat pada lampiran 8.

Tabel 4.36 Output Statistik Uji Korelasi Variabel X Terhadap Variabel Y

Correlations		Y
Spearman's rho	X6 Correlation Coefficient	0.486**
	Sig. (2-tailed)	0.006
	N	31
	X12 Correlation Coefficient	0.179
	Sig. (2-tailed)	0.336
Spearman's rho	X15 Correlation Coefficient	-0.126
	Sig. (2-tailed)	0.498
	N	31
	X17 Correlation Coefficient	-0.022
	Sig. (2-tailed)	0.908
Spearman's rho	X19 Correlation Coefficient	0.155
	Sig. (2-tailed)	0.404
	N	31

Tabel 4.36 Output Statistik Uji Korelasi Variabel X Terhadap Variabel Y
(sambungan)

Correlations			Y
Spearman's rho	X21	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.115 0.537 31
	X25	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.386* 0.032 31
	X26	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.037 0.841 31
	X29	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.134 0.472 31
	X31	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.243 0.188 31
	X32	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.283 0.123 31
	X33	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.068 0.717 31
	X44	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.008 0.965 31
	X45	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.155 0.404 31
	X46	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.159 0.391 31
	X47	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.165 0.375 31
	X49	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	-0.118 0.527 31
	X52	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	0.366* 0.043 31

Sumber : Hasil Olahan Program SPSS v.17

Dari output statistik korelasi diatas, akan dianalisa dua hal, yaitu arti angka korelasi dan signifikansi hasil korelasi. Dalam penafsiran angka korelasi, referensi parameter tingkat angka koefisien korelasi yang dapat digunakan menurut Sarwono (2006) adalah sebagai berikut:

- i. $0 - 0,25$: Korelasi sangat lemah
- ii. $0,25 - 0,50$: Korelasi cukup
- iii. $0,50 - 0,75$: Korelasi kuat
- iv. $0,75 - 1,00$: Korelasi sangat kuat

Santoso (2009) menyatakan selain besaran nilai korelasi, tanda korelasi juga berpengaruh pada penafsiran hasil. Tanda $-$ (negatif) pada output menunjukkan adanya arah hubungan yang berlawanan, sedangkan tanda $+$ (positif) menunjukkan arah hubungan yang sama. Sebagai contoh variabel X6 mempunyai koefisien korelasi 0,486 (positif), artinya variabel X6 (Pendapatan Asli Daerah yang rendah) memiliki hubungan korelasi yang cukup terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, serta menunjukkan bahwa dengan meningkatnya variabel X6 (Pendapatan Asli Daerah yang rendah), maka dampaknya akan memungkinkan semakin menghambat kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Dan sebagai contoh variabel X15 mempunyai koefisien korelasi 0,126 (negatif), artinya variabel X15 (Adanya birokrasi pencairan dana yang panjang) memiliki hubungan korelasi yang sangat lemah terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, serta menunjukkan bahwa jika variabel X15 (Adanya birokrasi pencairan dana yang panjang) semakin meningkat, maka dampaknya terhadap terhambatnya kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah akan semakin menurun.

Untuk analisa kedua, yaitu signifikansi hasil korelasi, dilakukan untuk menguji apakah angka korelasi yang didapat benar-benar signifikan atau dapat digunakan untuk menjelaskan hubungan dua variabel. Dasar pengambilan keputusan yang digunakan adalah berdasarkan tanda * yang diberikan oleh program SPSS. Signifikan tidaknya korelasi dua variabel terlihat dari adanya tanda * pada pasangan data yang dikorelasikan, dimana tanda * untuk tingkat signifikansi 5% (uji dua sisi) dan tanda ** untuk tingkat signifikansi 10% (uji dua sisi). Pada tabel di atas terlihat bahwa hanya ada tiga variabel X yang bertanda *

yaitu X6, X25, dan X52. Sehingga bisa disimpulkan ketiga variabel tersebut yang berkorelasi secara signifikan terhadap variabel Y.

Variabel X yang mempunyai korelasi signifikan terhadap variabel Y (kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah) adalah:

Tabel 4.37 Hasil Temuan Faktor Dominan

No.	Variabel	Koefisien Korelasi Terhadap Y	Deskripsi Variabel	Kategori Aspek Variabel
1	X6	0.486**	Pendapatan Asli Daerah yang rendah	Aspek Dana dan Perencanaan
2	X25	0.386*	Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas
3	X52	0.366*	Dukungan sosial dan politik yang rendah terhadap proyek pembangunan di daerah pada tahap perencanaan dan pelaksanaan	Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

4.4 Validasi Hasil

Setelah didapatkan faktor dominan penghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berpengaruh terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, maka tahap berikutnya melakukan validasi dari hasil tersebut. Validasi dilakukan kepada pakar yang dianggap mempunyai kapabilitas dan *qualified* di bidang konstruksi khususnya pembangunan infrastruktur di daerah, guna mengetahui apakah hasil yang didapat valid atau tidak. Berikut adalah profil masing-masing pakar tersebut.

Tabel 4.38 Profil Pakar untuk Validasi Hasil Temuan

No.	Pakar	Pendidikan	Jabatan	Pengalaman
1	Pakar 1	S3	Penasehat Direksi PT. Lemtek Konsultan Indonesia	40 Tahun
2	Pakar 2	S2	<i>Project Director</i> PT. Adhimix Precast Indonesia	20 Tahun
3	Pakar 3	S3	Kepala Sub Direktorat Pemeliharaan dan Pengelolaan Aset UI	25 Tahun
4	Pakar 4	S3	Dosen Lektor Kepala FTUI	15 Tahun
5	Pakar 5	S3	Mantan Deputy Menteri Bidang Infrastruktur Bappenas dan Menko Perekonomian; Ketua Prog. Studi Manajemen Infrastruktur FTUI	20 Tahun

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Survei dilakukan dengan mengajukan kuesioner terhadap pakar yang memenuhi persyaratan untuk mengetahui pendapat mereka tentang hasil yang didapat. Pertanyaan yang diajukan kepada para pakar berupa bagaimana pendapat mereka terhadap faktor yang paling mempengaruhi percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, yang didapat dengan bentuk jawaban sebagai berikut:

- a) Sangat Setuju (SS)
- b) Setuju (S)
- c) Kurang Setuju (KS)
- d) Tidak Setuju (TS)

Dari hasil validasi terhadap lima orang pakar, diperoleh rangkuman validasi pakar seperti berikut.

Tabel 4.39 Ringkasan Validasi Hasil Temuan (Pengumpulan Data Tahap 3)

No.	Pakar	X6				X25				X52			
		SS	S	KS	TS	SS	S	KS	TS	SS	S	KS	TS
1	Pakar 1				√	√				√			
2	Pakar 2		√				√			√			
3	Pakar 3	√						√		√			
4	Pakar 4			√				√		√			
5	Pakar 5		√				√				√		

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Dari hasil validasi terhadap 5 orang pakar didapat: 3 orang pakar menyatakan setuju untuk variabel X6 (Pendapatan Asli Daerah yang rendah); 3 orang pakar menyatakan setuju untuk variabel X25 (Pendapatan Asli Daerah yang rendah); dan 5 orang pakar menyatakan setuju untuk variabel X52 (Pendapatan Asli Daerah yang rendah). Artinya, karena lebih banyak pakar yang menyatakan setuju daripada tidak setuju, maka **ketiga variabel hasil temuan yang didapat adalah valid.**

Kemudian, setelah ketiga variabel dinyatakan valid atau dengan kata lain ketiga faktor penghambat tersebut memang menjadi kendala utama dalam melaksanakan percepatan pembangunan infrastruktur di daerah, maka diminta kepada pakar mengenai solusi tindakan pencegahan maupun korektif untuk mengurangi kemungkinan dampak dan munculnya variabel yang paling dominan berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah ini. Penjelasan lebih lanjut mengenai solusi tindakan pencegahan maupun korektif ini dijelaskan pada bab selanjutnya.

4.5 Kesimpulan

Dari pembahasan pada subbab 4.2, 4.3, dan 4.4 di atas maka dapat disimpulkan bahwa telah dilakukan pelaksanaan penelitian dengan menggunakan tiga tahap pengumpulan data dan tahap proses analisis data.

Dimana pengumpulan data pertama adalah wawancara kepada pakar untuk melakukan verifikasi, klarifikasi, dan validasi variabel penelitian yang didapat dari studi literatur sehingga dapat disebar ke responden. Sedangkan pada tahap

kedua dilakukan proses pengumpulan data melalui kuisioner kepada responden yang relevan dengan topik penelitian yang mengambil sampel penelitian di Kota Depok, Jawa Barat. Berikutnya adalah tahap proses pengolahan dan analisis data dengan melakukan alat bantu berupa program SPSS v.17. Adapun pengujian yang dilakukan menggunakan program ini dibagi menjadi dua bagian, yaitu berupa analisis deskriptif dan analisis nonparametrik. Dan tahap terakhir dalam pengumpulan data ini adalah melakukan validasi dari hasil temuan faktor guna mengetahui apakah hasil yang didapat valid atau tidak. Tahap validasi akhir ini juga untuk mendapatkan tindakan pencegahan maupun *corrective* dari temuan variabel dominan tersebut untuk mengatasi faktor penghambat percepatan pembangunan infrastruktur di daerah sehingga hipotesa penelitian terbukti benar.

Untuk pembahasan selanjutnya mengenai temuan yang didapat dari hasil pengumpulan dan analisis data, kesimpulan apa yang dapat diambil dari hasil temuan tersebut, serta tindakan pencegahan maupun korektif untuk mengurangi kemungkinan dampak dan munculnya variabel yang paling dominan berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, akan dianalisis dan dibahas pada bab V.

BAB 5

TEMUAN DAN PEMBAHASAN

5.1 Pendahuluan

Dari tahapan pengumpulan data dan analisa keseluruhan yang sudah dilakukan, pada bab ini akan dijelaskan hasil temuan yang telah didapat dari pengolahan data serta pembahasan masing-masing hasil penelitian yang diperoleh dari hasil validasi akhir yang dilakukan kepada para pakar.

5.2 Temuan

Data yang diperoleh diolah untuk mendapatkan faktor penghambat dominan dengan tahapan metode analisis, yakni analisis deskriptif, analisis pembobotan / AHP, dan uji korelasi. Tapi selain pengolahan untuk mendapatkan faktor penghambat dominan, juga dianalisis untuk mengetahui persepsi pemahaman responden dengan uji komparatif. Berikut adalah uraian temuan dalam analisa data yang telah dilakukan.

5.2.1 Validasi dan Reduksi Variabel oleh Pakar

Data sekunder yang didapat dari literatur dibuat sebagai variabel awal, variabel ini kemudian dibawa ke pakar untuk divalidasi. Terdapat 240 buah variabel berdasarkan literatur, yang menjadi faktor penghambat dalam percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Variabel awal masih berupa variabel umum dan dikelompokkan ke dalam beberapa aspek, yaitu: aspek dana; aspek kemampuan BPD (Bank Pembangunan Daerah); aspek kelengkapan persyaratan pinjaman daerah; aspek pengalokasian pengembalian pinjaman daerah; aspek ekonomi dan finansial; aspek manajemen; aspek peraturan dan kebijakan; aspek politik; aspek hal yang mendasari dibentuknya kerjasama; aspek dasar perjanjian/*agreement*; aspek dasar pemilihan partner; aspek sumber daya manusia; aspek teknis, teknologi, dan informasi; aspek sosial dan budaya; aspek tata ruang dan lingkungan; aspek operasional dan pemeliharaan; aspek subkontraktor/*supplier*; aspek pengadaan; aspek manfaat; aspek risiko bisnis; dan *stakeholders* yang terlibat.

Pengisian kuesioner dan wawancara pakar didasarkan kepada pengalaman mereka yang lebih dari 15 tahun berkecimpung dalam menangani proyek infrastruktur publik dan non publik di daerah. Variabel yang tereduksi adalah variabel yang terlalu umum menurut pakar atau tidak spesifik berpengaruh kepada kinerja pembangunan infrastruktur di daerah. Juga variabel yang menurut pakar tidak berpengaruh pada tahap pra-konstruksi proyek, seperti aspek pengalokasian pengembalian pinjaman daerah, aspek operasional dan pemeliharaan; aspek subkontraktor/*supplier*; aspek pengadaan; aspek manfaat; aspek risiko bisnis; dan *stakeholders* yang terlibat. Selain adanya variabel yang tereduksi, pakar juga menambahkan variabel yang belum ada, yang juga menjadi faktor penghambat dalam pelaksanaan percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dalam rangka kerjasama antara pemerintah daerah dengan badan usaha swasta pada tahap pra-konstruksi proyek. Variabel yang telah valid dan telah dikoreksi oleh pakar yang siap disebar kepada responden dikelompokkan menjadi lima aspek yaitu: aspek dana dan perencanaan; aspek peraturan, kebijakan, dan legalitas; aspek manajemen pembangunan daerah; aspek metode pembangunan; dan aspek sosial, politik, dan lingkungan.

5.2.2 Analisa Deskriptif

Analisa deskriptif ini dilakukan untuk dapat melihat gambaran umum atau ringkasan dari keseluruhan data hasil kuesioner yang telah didapat. Hasil analisa deskriptif ini disajikan untuk variabel Y (terikat) dan variabel X (bebas). Untuk variabel Y, yang merupakan kinerja pembangunan infrastruktur transportasi, diperoleh nilai *mean* (rata-rata) sebesar 3.4839. Dengan pembulatan artinya sebagian besar responden (45.16%) berpendapat bahwa kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di Kota Depok tahun 2010 yaitu pada pemerintahan Nurmahmudi Ismail-Yuyun Wirasaputra periode 2005-2010 adalah Cukup (3). Dengan menggunakan *standard error of mean* didapatkan perkiraan kinerja pembangunan pada populasi (Kota Depok tahun 2010) adalah cukup sampai dengan agak tinggi.

Untuk variabel X yang terdiri dari 57 variabel, maka terdapat 57 buah *mean*, *median*, dan *modus* untuk analisa deskriptif tersebut. Untuk nilai *mean*

tertinggi adalah pada X49 (Pembebasan lahan yang rumit) yaitu sebesar 5.5484 (sangat berpengaruh) dan nilai *mean* terendah adalah pada X40 (Pemerintah Daerah menganggap kedudukannya lebih tinggi daripada Penyedia Jasa Konstruksi) yaitu sebesar 3.0323 (agak berpengaruh) seperti yang terlihat pada gambar grafik 4.2.

5.2.3 Uji Komparatif

5.2.3.1 Pengujian K Sample Bebas (Uji Kruskal Wallis) Berdasarkan Jabatan.

Di sini dari keseluruhan responden yang ada dibuat pengelompokan berdasarkan jabatan masing-masing responden. Responden terbagi menjadi lima kelompok jabatan. Dari hasil analisa terhadap semua variabel dengan kelompok jabatan responden tersebut, didapat kesimpulan bahwa **tidak ada perbedaan** yang nyata (signifikan) terhadap persepsi pemahaman responden yang berbeda jabatan.

5.2.3.2 Pengujian K Sample Bebas (Uji Kruskal Wallis) Berdasarkan Pendidikan.

Di sini dari keseluruhan responden yang ada dibuat pengelompokan berdasarkan pendidikan dari masing-masing responden. Dari hasil kuesioner yang terkumpul, responden terbagi menjadi empat kelompok jabatan. Dari hasil analisa terhadap semua variabel dengan kelompok pendidikan responden tersebut, didapat kesimpulan bahwa **ada perbedaan persepsi** yang nyata (signifikan) pada para responden yang berbeda tingkat pendidikan pada variabel X26 dan X28.

Tabel 5.1 Variabel Perbedaan Persepsi Berdasarkan Pendidikan

Variabel	Indikator
X26	Kebijakan daerah mengenai perencanaan atau peruntukkan tata ruang/wilayah yang mempengaruhi pembangunan infrastruktur di daerah tersebut
X28	Pengaruh kebijakan penggunaan produk dan sumber daya domestik

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

5.2.3.3 Pengujian Dua Sample Bebas (Uji *Mann–Whitney*) Berdasarkan Pengalaman.

Di sini dari keseluruhan dari responden yang ada dibuat pengelompokkan berdasarkan pengalaman dari masing–masing responden. Di sini responden dibagi menjadi dua kelompok pengalaman. Dari hasil analisa terhadap semua variabel dengan kelompok pengalaman responden tersebut, didapat kesimpulan bahwa **ada perbedaan persepsi** yang nyata (signifikan) pada para responden, antara yang berpengalaman kerja dibawah 10 tahun dengan yang diatas 10 tahun pada variabel X19, X21, dan X38.

Tabel 5.2 Variabel Perbedaan Persepsi Berdasarkan Pengalaman

Variabel	Indikator
X19	Terjadinya kenaikan upah pekerja, harga material, peralatan, dan BBM
X21	Tingginya biaya penyediaan sarana, prasarana, dan infrastruktur
X38	Tingkat persaingan yang kurang sehat

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

5.2.4 Analisa Peringkat (AHP)

Pada saat melakukan analisa peringkat dengan AHP, dilakukan uji konsistensi matriks dan konsistensi hirarki. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa alat bantu yang dipakai dalam analisa ini bersifat konsisten dan berhirarki dengan tingkat akurasi yang mendukung.

5.2.4.1 Uji Konsistensi Martrijs

Berdasarkan hasil uji untuk banyaknya elemen dalam matriks (n) adalah 6, dan nilai λ_{maks} sebesar 6.06, dengan demikian karena nilai λ_{maks} mendekati banyaknya elemen (n) dalam matriks yaitu 6 dan sisa eigen value adalah 0.06 yang berarti mendekati nol, maka matriks adalah konsisten.

5.2.4.2 Uji Konsistensi dan Tingkat Akurasi

Berdasarkan hasil uji untuk banyaknya elemen dalam matriks (n) adalah 6, maka besarnya CRI untuk $n = 6$ diketahui adalah 1.24. Maka untuk nilai CCI =

$\frac{\lambda_{maks} - n}{n - 1}$ sehingga didapat CCI sebesar 0.012. Selanjutnya karena $CRH = \frac{CCI}{CRI}$

maka didapat CRH sebesar 0.01 (1%). Nilai CRH yang didapat adalah 1% atau dibawah 10% berarti hirarki dapat dinyatakan konsisten dan tingkat akurasinya tinggi.

5.2.4.3 Nilai Goal (peringkat)

Setelah matriks terbukti konsisten dan memiliki tingkat akurasi yang tinggi, maka tahap analisis AHP dilanjutkan untuk mendapatkan nilai goal atau nilai akhir (peringkat). Berikut merupakan hasil nilai akhir faktor serta peringkatnya.

Tabel 5.3 Nilai Akhir Faktor

Ranking	Variabel	Nilai Akhir Faktor
1	X49	26.945
2	X32	21.246
3	X6	20.017
4	X21	19.954
5	X33	19.891
6	X47	19.055
7	X26	18.884
8	X25	17.885
9	X31	17.868
10	X44	17.824
11	X15	17.332
12	X46	17.032
13	X45	16.696
14	X29	16.579
15	X12	16.178
16	X17	15.905
17	X19	15.078
18	X52	14.959
19	X30	14.776
20	X34	14.737
21	X10	14.571
22	X39	14.445
23	X9	14.394
24	X57	14.391

Tabel 5.3 Nilai Akhir Faktor (sambungan)

Ranking	Variabel	Nilai Akhir Faktor
25	X13	14.244
26	X22	14.119
27	X20	14.071
28	X8	13.951
29	X43	13.889
30	X38	13.769
31	X16	13.395
32	X36	12.975
33	X37	12.573
34	X42	12.567
35	X54	12.560
36	X55	11.711
37	X2	11.650
38	X24	11.564
39	X35	11.533
40	X23	11.458
41	X51	11.362
42	X41	11.292
43	X14	11.291
44	X28	10.689
45	X18	10.422
46	X40	9.295
Σ Nilai Akhir Faktor		687.022

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

5.2.5 Analisa Korelasi

Variabel yang mempunyai nilai akhir faktor dominan di atas nilai rata-rata (*mean*) pada uji AHP sebelumnya diolah kembali pada tahap terakhir pengolahan data yaitu dengan pengujian korelasi, yang bertujuan untuk mendapatkan faktor penghambat dominan. Sehingga akan diketahui faktor-faktor penghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang signifikan berkorelasi dengan kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

Analisa korelasi dilakukan untuk melihat korelasi antar seluruh variabel bebas dengan variabel terikat. Dari pengujian ini didapatkan tiga variabel X yang

mempunyai nilai koefisien korelasi signifikan dengan variabel Y seperti terlihat pada tabel 5.4 berikut.

Tabel 5.4 Hasil Temuan Faktor Dominan

No.	Variabel	Koefisien Korelasi Terhadap Y	Deskripsi Variabel	Kategori Aspek Variabel
1	X6	0.486**	Pendapatan Asli Daerah yang rendah	Aspek Dana dan Perencanaan
2	X25	0.386*	Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas
3	X52	0.366*	Dukungan sosial dan politik yang rendah terhadap proyek pembangunan di daerah pada tahap perencanaan dan pelaksanaan	Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

5.3 Pembahasan Faktor Penghambat Dominan

Dari pembahasan pengolahan data pada bab 4 diperoleh tiga faktor penghambat dominan yang mempunyai pengaruh signifikan terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Tiga faktor penghambat dominan ini merupakan gabungan hasil temuan antara responden dari pihak Pemerintah Daerah Depok dan responden dari pihak swasta. Berdasarkan uji korelasi diperoleh tiga faktor penghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang signifikan berkorelasi dengan kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah, yaitu X6, X25, dan X52.

Ketiga variabel ini telah dinyatakan valid oleh pakar pada pengumpulan data tahap 3 (prosesnya seperti telah dijelaskan pada sub bab 4.4 Validasi Hasil), sebagai faktor yang memang perlu untuk diperhatikan oleh pemerintah dan berbagai pihak terkait untuk dapat meningkatkan percepatan pembangunan infrastruktur di daerah (dalam segala sektor infrastruktur, tidak hanya sektor transportasi). Setelah dinyatakan valid, diminta kepada pakar mengenai solusi

tindakan pencegahan maupun korektif untuk mengurangi kemungkinan dampak dan munculnya variabel yang paling dominan berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

Berikut ini akan dilakukan pembahasan dari hasil validasi pakar tersebut beserta dengan solusi tindakan pencegahan maupun korektif untuk mengurangi kemungkinan dampak dan munculnya variabel dalam masing-masing penjelasan faktor penghambat dominan.

a) *Pendapatan asli daerah yang rendah (X6)*

Menurut pakar pada validasi tahap ketiga, pendapatan asli daerah yang rendah dapat menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah karena beberapa faktor. Pertama, pemerintah daerah tidak dapat mengembangkan potensi atau unggulan daerahnya yang dapat dijadikan sumber pendapatan daerah. Kedua, ketidakmampuan pemerintah daerah untuk melayani proses-proses penanaman modal secara memadai sesuai dengan keinginan investor. Pemerintah daerah hanya berkutat pada peraturan dan pengetahuan yang terbatas sehingga tidak muncul inovasi baru dan gagasan segar untuk menciptakan suatu kerjasama yang saling menguntungkan. Ketiga, adanya rantai birokrasi yang panjang sehingga membuat setiap tahapan investasi memerlukan waktu yang lama. Keempat, adanya *conflict interest* antara pemerintah daerah yang hanya mengharapkan penghasilan pajak dan retribusi dengan investor yang selalu dibebani pajak dan pungutan-pungutan ilegal. Jika pendapatan asli daerah hanya didasarkan pada penghasilan pajak maka iklim ekonomi di daerah tersebut tidak akan maju.

Sehingga untuk tindakan korektif maupun pencegahannya pemerintah daerah seharusnya memberikan dispensasi kepada investor yang ingin menanamkan investasi memajukan wilayah tersebut, mengenai sistem pajak pada proyek investasi yang dimitrakan, sehingga dispensasi ini bisa dijadikan insentif bagi investor untuk berinvestasi. Tindakan korektif maupun pencegahan lainnya adalah mengurangi adanya biaya-biaya operasional dengan cara

merestrukturisasi lembaga-lembaga daerah secara efisien, sehingga hanya organisasi-organisasi yang memang diperlukan untuk melakukan aktifitas-aktifitas ketatanegaraan saja yang perlu dipertahankan, sesuai proses-proses yang secara prioritas diperlukan di wilayah tersebut. Hal yang utama adalah memberikan pemahaman kepada pemerintah daerah untuk mengidentifikasi dan mengembangkan potensi-potensi daerah di segala bidang yang dapat dijadikan sebagai pemicu pertumbuhan ekonomi daerah. Pemerintah daerah juga perlu membentuk lembaga pemerintahan yang selalu mengkaji dan menyediakan proposal-proposal yang memadai untuk ditawarkan kepada para investor, namun tentunya juga dengan sumber daya manusia yang *capable* dalam implementasi hal tersebut.

b) *Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah (X25)*

Menurut pakar pada validasi tahap ketiga, variabel ini akan sangat terasa dalam kondisi khusus aspek yuridis dengan keadaan daerah yang berbeda-beda. Dimana implemenatasi dalam aspek yuridis mempunyai kendala yang berbeda di tiap daerah. Dengan kondisi yang berbeda-beda pada setiap daerah maka peraturan-peraturan daerah perlu lebih diperhatikan guna mendukung percepatan pembangunan infrastruktur di daerah. Sehingga dengan perbaikan dan peningkatan peraturan-peraturan daerah tersebut diharapkan dapat mengatasi permasalahan kondisi-kondisi khusus yang berbeda-beda di tiap daerah. Selain itu, untuk lebih mempersiapkan daerah dalam rangka kerjasama dengan pihak swasta, peraturan-peraturan daerah perlu lebih dilengkapi sehingga para calon investor dapat lebih mengakomodir berbagai perbedaan tanpa kehilangan peluang di daerah tersebut.

Dampak dari faktor ini adalah investor atau calon peminat sering menunda kerjasama sampai mendapat kejelasan dari pihak pemerintah daerah. Dampak lain yang lebih buruk adalah investor tidak berani untuk menyelesaikan semua pembiayaan sampai mendapat keputusan yang diperlukan. Selain itu juga tidak jarang

banyak investor yang memutuskan untuk membatalkan atau menunda atau bahkan memindahkan rencana investasinya ke daerah lain yang lebih mendukung rencananya.

Penyebab hal ini antara lain adalah karena sumber daya manusia di daerah tersebut kurang mendukung dalam hal peraturan perundang-undangan terkait dengan kondisi khusus yang berbeda-beda di tiap daerah. Maka dari itu, tindakan solusi koreksi antara lain adalah sumber daya yang terkait dalam investasi atau kerjasama pihak swasta dengan daerah diberi *standard operating procedure* atau tata cara untuk pelaksanaan implementasi kerjasama dengan pihak swasta.

Selain poin yang dijelaskan diatas, salah satu bentuk permasalahan karena peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir ini adalah pelaksanaan dari peraturan perundang-undangan pada Petunjuk Pelaksanaan (Juklak) maupun Petunjuk Teknis (Juknis) di lapangan dipersepsikan berbeda oleh setiap orang karena ketidakjelasan aturannya. Persepsi yang berbeda itu menyebabkan perbedaan pendapat atas pelaksanaan peraturan perundang-undangan, sehingga tidak jarang terjadi adanya fakta yang diputarbalikkan hingga berdampak pada investor, yang muaranya para investor enggan berinvestasi di daerah. Peraturan perundang-undangan tidak menjadi acuan pelaksanaan dalam iklim berinvestasi mengakibatkan fakta yang sebenarnya mudah diputarbalikkan sehingga timbulnya konflik, yang notabene dihindarkan oleh para investor.

Maka untuk mengatasi hal ini, menurut pakar pada validasi tahap ketiga, tindakan pencegahan yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah adalah hukum di daerah tersebut yang didasarkan pada kebijakan-kebijakan pemerintah daerah yang kuat dan dapat dipertahankan dalam jangka panjang, bukan dengan mudah dilakukan perubahan-perubahan saat terjadi pergantian pemerintahan sehingga persetujuan investasi pada pemerintahan sebelumnya dapat dibatalkan.

- c) *Dukungan sosial dan politik yang rendah terhadap proyek pembangunan di daerah pada tahap perencanaan dan pelaksanaan (X52)*

Dalam hal pembangunan infrastruktur, dukungan sosial dan politik yang rendah sering menjadi masalah terutama bagi konsultan atau *stakeholder* lain yang ditunjuk Pemilik Proyek dalam membangun atau pengoperasian infrastruktur di daerah tertentu karena mereka kurang cukup pengalaman untuk mengatasi permasalahan / kompleksitas / perilaku warga sekitar yang sering menjadi kendala di daerah yang direncanakan ataupun disekitarnya. Dan terkait hal ini, pihak pemerintah daerah sering tidak cukup terbuka adanya potensi permasalahan yang berkaitan dengan rencana proyek sampai waktu pelaksanaan proyek. Dampaknya proyek terhambat dalam pelaksanaannya termasuk pembiayaan atau tahap-tahap pembiayaan berikutnya. Dan juga dampak lainnya adalah pihak pemerintah daerah akan kesulitan mencari investor baru di masa mendatang. Penyebab utamanya yaitu sistem institusi sosial dan politik yang rendah seperti disebutkan dalam *Global Competitiveness Report 2008-2009*. Penyebab lainnya permasalahan ini karena belum membudayanya informasi perihal kegagalan pelaksanaan proyek pembangunan infrastruktur.

Tindakan koreksi yang dapat mengatasi masalah tersebut utamanya adalah kebijakan dan sumber daya manusia di sistem struktural pemerintahan harus diperbaiki. Juga yang terpenting adalah pemerintah daerah dan pihak swasta sepatutnya bekerjasama sehingga kegagalan apapun bisa menjadi pelajaran untuk investor berikutnya.

Sedangkan dalam hal dukungan politik yang rendah terhadap proyek pembangunan di daerah seringkali berakar dari adanya kepentingan sektoral oleh masing-masing pihak atau *stakeholder* terkait. Dukungan yang kurang ini juga terlihat dari lamanya waktu persetujuan DPRD dalam persetujuan anggaran dan prioritas

pendanaan proyek. Tindakan solusi untuk faktor penghambat ini menurut pakar pada validasi tahap tiga adalah pemerintah daerah harus membuat adanya *master plan* daerah (Rencana Jangka Menengah atau Rencana Jangka Panjang) yang konsisten dan jelas, bukan berdasarkan visi atau misi tertentu.

Selain dua hal di atas, salah satu contoh permasalahan klasik dalam pembangunan infrastruktur transportasi dalam kaitannya dukungan sosial dan politik yang rendah ini adalah pembebasan lahan yang rumit. Ini dikarenakan tidak adanya payung hukum yang jelas di tingkat lokal (lokasi proyek) meskipun ditingkat nasional telah tersedia peraturan perundang-undangan, namun masih bersifat umum, yang seharusnya dijabarkan secara spesifik dan detail per-daerah dimana lokasi proyek tersebut berada guna menghindari praktek penyalahgunaan pembebasan lahan untuk kepentingan umum. Praktek penyalahgunaan pembebasan lahan ini seringkali terjadi dalam bentuk tabrakan kepentingan antara aparat pemerintah daerah setempat (Panitia Pembebasan Lahan) dengan warga masyarakat sekitar lokasi proyek. Aparat pemerintah daerah menilai warga masyarakat menghambat proses pembebasan lahan, sedangkan warga masyarakat menganggap pihak pemerintah daerah bertindak sewenang-wenang dan melanggar berbagai norma pembangunan dan kemasyarakatan, diantaranya tiadanya/kurangnya sosialisasi menyeluruh tentang program dan prospek proyek tersebut, tiadanya musyawarah yang seimbang dan bermartabat, penentuan harga lahan yang tidak sesuai dengan Nilai Jual Obyek Pajak (NJOP) atau harga pasar, serta pelanggaran Hak Azazi Manusia (HAM) berupa intimidasi dan tekanan.

Maka dari itu, diperlukan tindakan korektif oleh pemerintah daerah, yaitu dengan cara melakukan negosiasi secara komprehensif dan paripurna sehingga hasilnya tidak akan meragukan para pihak yang terlibat, terutama masyarakat yang terkena pembebasan lahan. Dalam konteks ini pihak pemerintah daerah harus melibatkan segenap

masyarakat terkait dalam proses negosiasi tersebut, bukan hanya antar pihak yang berkepentingan. Disamping itu, harus ada kepastian hukum terhadap pelaksanaan eksekusi (pembebasan lahan), jaminan pembayaran, serta transparansi pembayaran yang layak diterima oleh pemilik lahan dengan cara menggunakan aparat terkait/notarial.

Sejatinya, sejak awal pihak pemerintah daerah seharusnya membuat Petunjuk Pelaksanaan (Juklak) dan Petunjuk Teknis (Juknis) yang jelas dan rinci mulai dari rencana pembangunan hingga pelaksanaan eksekusi pembebasan lahan agar tidak ada pihak yang salah persepsi tentang pembebasan lahan tersebut. Pemerintah daerah pun sepatutnya membentuk suatu tim yang terdiri dari beberapa aparat baik dari tingkat pusat maupun daerah, seperti kepolisian, lurah, dan beberapa lembaga yang bekerja independent yang berfungsi untuk mengontrol tindakan eksekusi pembebasan lahan tersebut sehingga persepsi penyalahgunaan dapat dihindari. Namun, perlu diperhatikan juga kemungkinan adanya penyalahgunaan pada tim itu sendiri sehingga setiap pihak yang bertugas dalam tim tersebut perlu saling mengontrol pihak lainnya agar tidak menimbulkan konflik pada tahap pembebasan lahan.

Selain itu, tindakan pencegahan lainnya menurut pakar pada validasi tahap ketiga, yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah adalah pengembangan peraturan surat tanah dan kepemilikan terhadap penggunaan lahan tersebut bagi kepentingan umum hingga peraturan teknisnya dilapangan agar dapat dijalankan dengan tegas dan bijaksana. Ketentuan tersebut selayaknya ditetapkan menjadi peraturan yang menjadi payung hukum tingkat nasional yang dapat diterapkan diseluruh wilayah Indonesia, untuk menghindari persepsi penyalahgunaan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selain kendala pembebasan lahan yang rumit, bentuk permasalahan lain karena dukungan sosial dan politik yang rendah adalah tingkat stabilitas keamanan yang rendah di wilayah tempat

berinvestasi. Hal ini dapat menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah karena permasalahan utamanya adalah kemiskinan. Sehingga pemerintah harus dapat menjamin bahwa penduduk di wilayah tempat berinvestasi merupakan wilayah yang dominan masyarakatnya adalah masyarakat mampu atau tidak miskin sehingga wilayah tempat berinvestasi aman.

Oleh karena itu, apabila tempat berinvestasi merupakan wilayah yang dominan masyarakatnya adalah masyarakat tidak mampu atau miskin, maka sebelumnya pemerintah harus memberikan lapangan kerja yang memadai kepada mereka agar dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut. Untuk meningkatkan lapangan kerja, maka harus meningkatkan kesuburan investasi dengan upaya-upaya insentif untuk memberikan peluang kepada investor seperti sistem pajak yang memadai dan peraturan-peraturan daerah (perda) yang memiliki landasan hukum yang kuat dan dapat dipertahankan dalam jangka panjang guna menjamin tingkat pengembalian investasi para investor sehingga dapat memicu para investor untuk berlomba-lomba menanamkan modalnya.

Terakhir, sebagai rangkuman dari pengumpulan data tahap tiga (validasi temuan ke pakar), penulis meringkas seluruh solusi tindakan perbaikan dan pencegahan dari ketiga faktor penghambat signifikan tersebut, dimana sesuai dengan topik penelitian ini adalah kerjasama antara pemerintah daerah dengan pihak swasta dalam rangka mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Dengan mempertimbangkan kendala yang dihadapi oleh daerah dalam pelaksanaan kemitraan maka disamping merevisi kebijakan, disarankan juga agar dilakukan beberapa hal, yaitu:

- a) Perlu disusun standar kualitas pelayanan publik yang akan dimitrakan, terutama untuk pelayanan administratif.
- b) Meningkatkan kemitraan yang juga melibatkan usaha kecil menengah agar lebih berkembang serta masyarakat, seperti pengelolaan ruang publik kota, kawasan pantai, dan sebagainya.

- c) Perlu diperjelas hak dan kewajiban masing-masing, termasuk juga *profit sharing* dan resiko yang mungkin timbul dalam setiap praktek kemitraan untuk meminimalkan kemungkinan terjadinya perselisihan.
- d) Pemerintah harus bisa memilih mitra yang tepat, memiliki integritas, pengalaman dan *track record* yang baik.
- e) Pemerintah daerah perlu menyusun sebuah *detail management design* program kemitraan sebagai panduan yang mengatur tentang perencanaan, pengadaan, penganggaran, pengelolaan, kepemilikan, dan sebagainya.
- f) Menyederhanakan prosedur dan birokrasi daerah untuk mempermudah pelayanan investasi pelaku usaha.
- g) Memperbaiki prasarana/infrastruktur dasar di daerah, seperti jalan, jembatan, listrik, dan sebagainya.
- h) Daerah perlu meningkatkan sosialisasi dan promosi potensi daerah yang berpeluang dimitrakan dengan swasta. Akhirnya, kemitraan yang pertimbangan awalnya merupakan upaya mencari solusi terhadap keterbatasan sumber daya pemerintah dalam pembangunan dan pelayanan publik maka pemerintah perlu lebih aktif dan membuka diri untuk melibatkan swasta dalam proses pembangunan daerah.

5.4 Pembuktian Hipotesa

Berdasarkan studi literatur dan kerangka pemikiran yang disusun pada penelitian ini, hipotesis penelitian adalah sebagai berikut: “*Jika faktor dominan penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dapat diatasi maka pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dapat ditingkatkan.*”

Sesuai dengan alur penelitian telah diperoleh hasil temuan penelitian yang juga dilakukan analisa untuk masing-masing temuan tersebut. Hipotesis penelitian yang telah diambil harus dibuktikan dengan cara melakukan pembuktian berdasarkan hasil pengolahan data yang telah dilakukan. Sebelum dilakukan pembuktian maka perlu dilakukan klarifikasi terlebih dahulu terhadap hipotesis penelitian tersebut. Hipotesis penelitian tersebut memiliki tiga kata kunci yaitu faktor penghambat dominan, tindakan solusi, dan kinerja pembangunan. Setelah

dilakukan klarifikasi dan mendapatkan kata kunci tersebut, maka pembuktian terhadap hipotesis penelitian tersebut dapat dibagi menjadi beberapa tahap sesuai dengan kata kunci tersebut. Ternyata setelah melakukan analisis terhadap tiap temuan, hipotesis penelitian ini dapat terbukti dengan melakukan pembuktian dengan pembagian tahapan sebagai berikut:

- a) Tahapan pertama adalah untuk melakukan pembuktian terhadap kata kunci hipotesis penelitian yang pertama yaitu faktor penghambat dominan. Dari hasil pengolahan data didapatkan faktor penghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang signifikan berkorelasi dengan kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Kemudian faktor tersebut divalidasi oleh para pakar untuk mengetahui apakah risiko tersebut selama ini memang berpengaruh dalam menghambat kinerja pembangunan.
- b) Tahapan kedua adalah untuk melakukan pembuktian terhadap kata kunci hipotesis penelitian yang kedua yaitu tindakan solusi. Faktor penghambat dominan yang telah diperoleh menjadi terbukti sebagai penyebab utama terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah karena telah dilakukan validasi oleh pakar. Untuk mengendalikan faktor dominan tersebut, perlu dilakukan tindakan solusi yang didapat berdasarkan pendapat para pakar yang telah berpengalaman dalam hal percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.
- c) Tahapan ketiga adalah untuk melakukan pembuktian terhadap kata kunci hipotesis penelitian yang ketiga yaitu kinerja pembangunan. Setelah mendapatkan solusi tindakan pencegahan dan korektif terhadap faktor penghambat dominan, tentunya tindakan solusi tersebut harus dilaksanakan dengan tepat. Dengan melakukan penerapan tindakan solusi tersebut diharapkan faktor penghambat dominan dapat dicegah ataupun dikurangi dampaknya jika telah terjadi. Maka dengan begitu hal ini praktis akan mempengaruhi kinerja pembangunan infrastruktur menjadi lebih meningkat.

Jika dilihat dari ketiga tahapan diatas, maka seluruh kata kunci pada hipotesis penelitian telah terjawab sesuai dengan alur pengolahan data dan analisisnya. Setelah mendapatkan faktor penghambat dominan maka dapat disusun tindakan solusi. Dengan diterapkannya tindakan pencegahan dan korektif diharapkan kinerja pembangunan infrastruktur menjadi lebih meningkat. Oleh karena itu maka hipotesis penelitian telah terbukti dengan tepat.

5.5 Kesimpulan

Setelah melakukan pengolahan data telah didapatkan tiga faktor dominan penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Kemudian dilakukan analisa terhadap masing-masing faktor tersebut yang berfungsi untuk mendefinisikan lalu mengkaji penyebab dan dampak yang terjadi. Dimana kajian tersebut dilakukan berdasarkan rekomendasi dari pakar yaitu berupa tindakan pencegahan dan tindakan perbaikan untuk mengatasi permasalahan faktor penghambat tersebut, sehingga sesuai hipotesa penelitian, *“Jika faktor dominan penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dapat diatasi maka pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dapat ditingkatkan”*, adalah terbukti benar. Dengan mengikuti seluruh alur tersebut, maka rumusan masalah yang telah dibuat pada awal penelitian dapat terjawab yaitu mengidentifikasi faktor dominan penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

BAB 6 KESIMPULAN

6.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian, analisa, dan pembahasan yang telah dilakukan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- a) Faktor-faktor penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah sehingga mempengaruhi kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah adalah:

Tabel 6.1 Hasil Temuan Faktor Dominan

No.	Variabel	Deskripsi Variabel	Kategori Aspek Variabel
1	X6	Pendapatan Asli Daerah yang rendah	Aspek Dana dan Perencanaan
2	X25	Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas
3	X52	Dukungan sosial dan politik yang rendah terhadap proyek pembangunan di daerah pada tahap perencanaan dan pelaksanaan	Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

- b) Hasil penelitian ini sesuai dengan tujuan awal penelitian, yaitu dimana menemukan faktor dominan yang menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.
- c) Hasil penelitian ini sesuai dengan hipotesa awal penelitian, yaitu faktor penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah mempengaruhi kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Sehingga sesuai hipotesa penelitian, “*Jika faktor dominan penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dapat diatasi maka pembangunan infrastruktur transportasi di daerah dapat ditingkatkan*”, adalah terbukti benar.

- d) Berdasarkan hasil wawancara dengan pakar untuk tindakan solusi, maka seluruh faktor dapat diatasi dengan menerapkan dua buah tindakan yaitu tindakan perbaikan (*corrective action*) dan tindakan pencegahan (*preventive action*). Sehingga diharapkan kedepannya akan meningkatkan kinerja pembangunan infrastruktur di daerah.

6.2 Saran

Dari hasil penelitian ini dapat diajukan beberapa saran yang masih berkaitan dengan penelitian ini, diantaranya:

- a) Kebijakan kerjasama antara pemerintah dengan pihak swasta dan kerangka hukumnya harus dibentuk dengan memperhatikan perlindungan dan pengarahan investor, pemerintah, dan penyesuaian penggunaannya untuk setiap jenis bentuk perjanjian kerjasama. Karena memerlukan dasar hukum khusus untuk menjadikan proyek kerjasama atau mengamandemen dasar hukum yang berlaku. Hukum maupun kerangka regulasinya atau yang lain harusnya dapat mengidentifikasi solusi dan permasalahan yang meliputi prosedur *procurement* dan regulasinya.
- b) Melakukan penelitian lanjutan dengan menggunakan analisis statistik parametrik, sehingga hasilnya dapat lebih meyakinkan, karena memang metode parametrik memiliki sistematika yang lebih jelas dibandingkan metode statistik nonparametrik.
- c) Lebih banyak jumlah responden serta proyek, akan semakin akurat hasil penelitian.

DAFTAR REFERENSI

- Amaryadi. (2003). *Model project financing pada sistem pasar di DKI Jakarta dengan simulasi Monte Carlo*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Amrullah, Taufiq. (2006). *Analisis pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi regional di Indonesia*. Tesis, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Depok.
- Ananto, Arief Dwi. (2006). *Faktor internal terhadap profitable perusahaan jasa konstruksi (kontraktor) di Indonesia*. Tesis, Program Pasca Sarjana Program Studi Teknik Sipil Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Bank Indonesia Samarinda bekerjasama dengan FPIK Universitas Mulawaraman. (2008, 15 Januari). *BOKS Identifikasi permasalahan pokok dalam pembangunan kalimantan timur*. Hasil rangkuman pada Sarasehan "Menuju Kaltim yang Tuah Himba Untung Langgong".
- Chung, K. H. (1987). *Critical success factors*. Allyn and Bacon, Inc.
- Clark, J. J., T. C. Chiang, et al. (1989). *Sustainable corporate growth: A model and management planning tool*. Qourum Books.
- Depok dalam Angka. (2008).
- Dikun, Suyono. (2003). *Infrastruktur Indonesia: sebelum, selama, dan pasca krisis*. Jakarta: Kementerian Negara PPN/BAPPENAS.
- Eid, Serge Emile. (2008). *Financing infrastructure projects*. Thesis, Master of Engineering in Civil and Environmental Engineering, Massachusetts Institute of Technology.
- Engel, Eduardo., Ficher, Ronald., & Galetovic, Alexander. (1997). *Infrastructure franching and government guarantees I, the management of contingent liabilities: A risk management framework for national goverments, dealing with public risk in private infrastructure*, p. 95.
- Erijanto. (2000). *Faktor internal dalam manajemen resiko pada proyek jalan toll di Indonesia*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- European Comission. (2003). Directorate General of Regional Policy. *Guidelines for Succesful Public Private Partnership*.

- Finnerty, John. D. (1996). *Project financing, asset-based financial engineering*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Forum Infrastruktur EU-Indonesia. Laporan Triwulan 31 Maret 2007. Kamar Dagang Indonesia-Eropa.
- Fuady, Munir. (1998). *Kontrak pemborongan mega proyek*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Garden, Gary W., II & Creese, Robert C. (2000). *Cash flow analysis in construction project, AACE International Transactions*. Morgantown.
- Grimsey, Darrin, & Lewis, Mervyn K. (2000). Evaluating the risk of Public Private Partnership for infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, Vol. 20, No. 2, 2002, p. 107-118.
- Haris, Abdul. (2005). Kasubdit Pertanahan Direktorat Tata Ruang dan Pertanahan Bappenas. *Pengaruh penatagunaan tanah terhadap keberhasilan pembangunan infrastruktur dan ekonomi*. Jakarta: Author.
- Hidayatika, Meiningtyas Dwi. (2007). *Peranan infrastruktur bagi pertumbuhan ekonomi daerah di Pulau Jawa*. Skripsi, Program Studi Departemen Ilmu Ekonomi Program Sarjana Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Depok.
- Ibrahim, Brik. (2004). *Project financing driven feasibility study bangunan gedung komersil dalam rangka optimalisasi pemanfaatan lahan melalui kerjasama investasi*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Indra, Bastary P. (2010). Direktur Program Kerjasama Pemerintah dan Swasta Bappenas. *Ubah pola pikir pembangunan infrastruktur daerah*. (2010, 04 Februari). *Kompas*. <http://bataviase.co.id/>
- Iranto, Dicky. (2006). *Dampak pembangunan infrastruktur, human capital dan keterbukaan perdagangan terhadap pertumbuhan ekonomi regional*. Tesis, Magister Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Depok.
- Irwanto, Budhi Karya. (2005). *Infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi (Studi Kasus infrastruktur jalan raya DKI Jakarta)*. Tesis, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Program Pascasarjana Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Depok.
- Islami, Era. (2005). *Pengaruh faktor internal terhadap sustainability perusahaan jasa konstruksi di Indonesia*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.

- Jaafari, A. (2000). *Construction business competitiveness and global benchmarking*. Journal of Management in Engineering Vol. 16, No. 6 November/December.
- Joesoef, Iwan Erar. (2005). *Jaminan pemerintah (negara) atas kewajiban hutang investor dalam proyek infrastruktur (Studi Kasus Proyek Jalan Tol)*. Tesis, Fakultas Hukum Program Magister Kenotariatan Universitas Indonesia. Depok.
- Kemitraan Pemerintah Swasta. (2010, 10 April). http://id.wikipedia.org/wiki/Kemitraan_pemerintah_swasta.
- Kendala pembiayaan infrastruktur dan otonomi daerah. (2009, 28 Mei). *Republika*.
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 1993 tentang Pengadaan Tanah bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum.
- Keumaladewi, Ninna F. (2003). *Pengaruh risiko aspek finansial terhadap kinerja biaya pada pelaksanaan proyek konstruksi*. Skripsi, Program Sarjana Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Depok.
- Kirmanto, Djoko. Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia. (2005, 22 Agustus). *Pembangunan infrastruktur di Indonesia*. Disampaikan pada acara Dialog Bersama Menteri Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Kuncoro, Mudrajad. (2009, 18 Februari). Guru Besar Fakultas Ekonomika & Bisnis UGM. *Akselerasi Infrastruktur*, paragraf 18. <http://www.seputar-Indonesia.com/ediscetak/content/view/214489/>
- Kurniawan, Roni. (2005). *Faktor internal perusahaan terhadap pertumbuhan (growth) pada perusahaan jasa konstruksi di Indonesia*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Kwik Kian Gie. (2002, September 20). *Pembiayaan pembangunan infrastruktur dan permukiman*. Materi kuliah yang disampaikan pada Studium General Institut Teknologi Bandung.
- Laporan Triwulan Forum Infrastruktur EU-Indonesia, Kamar Dagang Indonesia-Eropa, 2007
- Latif, Adam. (2009, 02 September). *Libatkan swasta dalam proyek infratraktur*. *Suara Pembaruan*. <http://www.suarapembaruan.com/>
- Levy, Sidney M. (1996). *Build Operate Transfer, paving the way for tomorrow's infrastructure*. John Wiley & Sons, Inc. New York.

Lutfi. (2005). *Faktor eksternal terhadap sustainability perusahaan jasa konstruksi*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.

Majalah Infrastruktur Vol.02 edisi 06. 2006, Agustus.

Majalah Proyeksi. (2005).

Manurung, Nurdin. (2006). *Kerjasama Pemerintah-Swasta dalam pembangunan jalan tol Studi Kasus Koridor Jogja-Solo-Kertosono*. Tesis, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik (MPKP) Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Depok.

Menunggu birokrasi kita efektif dan efisien. (2010, 24 Agustus). *Kompas*.

Miharjana, Dodi. (2006). *Feasibility analysis and risks in PPP projects*. Dalam Workshop “Fundamental Principles and Techniques for Effective Public Private Partnerships in Indonesia”. Jakarta.

Natriawan, M. Fitri. (2007). *Faktor resiko yang paling mempengaruhi profitabilitas perusahaan case study “PT. AA”*. Tesis, Magister Teknik Bidang Ilmu Teknik Universitas Indonesia. Depok.

Parente, William J. (2006). *Public Private Partnerships*. Dalam Workshop “Fundamental Principles and Techniques for Effective Public Private Partnerships in Indonesia”. Jakarta.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2004 tentang Penatagunaan Tanah.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2005 tentang Pinjaman Daerah

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2010 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur

Permana, Andre. (2003). *Pendekatan manajemen resiko dalam menentukan prioritas proyek infrastruktur jalan yang terhambat di lingkungan Kimpraswil (Studi Kasus Propinsi Banten)*. Tesis, Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Program Pascasarjana Bidang Ilmu Teknik Universitas Indonesia. Depok.

Pidato Presiden RI, Susilo Bambang Yudhoyono, dengan tema *Permasalahan & Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2004-2009*.

PPP penyediaan infrastruktur model Korea Selatan. (2009, 16 Desember).

<http://www.risiko.fiskal.depkeu.go.id/>,

- Pranoto, Baby. (2002, 27 September). *Sistem pembukuan untuk perusahaan jasa konstruksi kecil dan menengah, kontraktor dan pengembang*.
<http://www.indoconstruction.com>
- Prasetiantono, Tony. (2010, 26 Oktober). Kepala Pusat Studi Ekonomi dan Kebijakan Publik Universitas Gadjah Mada. *Kompas*.
- Profil Transportasi Kota Depok. (2008).
- Program Kerja Transportasi Kota Depok 2006-2021. (2010). Sub. Bid. Infrastruktur, Bid. Fisik dan Prasarana, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Depok.
- Putro, Siswono Adi. (2004). *Identifikasi risiko investasi kerjasama Build Operate Transfer pengembangan infrastruktur kereta api dengan simulasi Monte Carlo (Studi Kasus: Propinsi Banten)*. Tesis, Program Studi Teknik Sipil Kekhususan Manajemen Proyek Program Pascasarjana Bidang Ilmu Teknik Universitas Indonesia. Depok.
- Rachmanuwati, Sri Achyu. (2003). *Analisis sistem pengelolaan dan kelembagaan untuk pembangunan dan operasi pasar di DKI Jakarta dengan simulasi Monte Carlo (Studi Kasus Pd. Pasar Jaya)*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Ramdani, Deni Moh. Armand. (2004). *Analisis sistem kelembagaan dan pendanaan pada pengembangan infrastruktur kereta api dalam kerangka KPS (Studi Kasus di Propinsi Banten)*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Restoeningsih, Sri Martini. (2002). *Hubungan antara pola transportasi dengan lingkungan hidup (Studi Kasus: Wilayah Jakarta Selatan)*. Tesis, Program Studi Ilmu Lingkungan Program Pascasarjana Universitas Indonesia. Depok.
- Riduwan. (2004). *Metode dan teknik menyusun tesis*. Bandung: Alfabeta.
- Saaty, Thomas L. (1990). *The Analytical Hierarchy Process: Planning, priority setting, resource allocation*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Pers.
- Santoso, Singgih. (2009). *Panduan lengkap menguasai statistik dengan SPSS 17*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Sari, Eva. (2006). *Faktor market forces terhadap pertumbuhan/growth perusahaan jasa konstruksi (kontraktor) di Indonesia*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Sarwono, Jonathan. (2006). *Analisis data penelitian menggunakan SPSS*. Yogyakarta: C.V Andi.

- Setiadi, Elen. (2006). *Pengaruh pembangunan infrastruktur dasar terhadap pertumbuhan ekonomi regional (8 provinsi di Pulau Sumatera)*. Tesis, Magister Bidang Ilmu Ekonomi, Program Studi Ilmu Ekonomi, Program Pascasarjana, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Depok.
- Sihombing, Lukas B. (2005). *Risk driven project financing dalam perhitungan investasi pada operasional Jalan Tol Ruas Cawang-Tj. Priok- East Ancol-Jembatan Tiga-Pluit*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Sitompul, Chudry. (2007). *Kajian aspek kemasyarakatan di dalam pengembangan infrastruktur Indonesia*. Universitas Indonesia. Depok.
- Sitorus, Juanto. (2008). *Faktor-faktor risiko yang berpengaruh terhadap kinerja waktu proyek EPC gas di Indonesia*. Tesis, Program Studi Teknik Sipil Program Pascasarjana Bidang Ilmu Teknik Universitas Indonesia. Depok.
- Sub Project Appraisal Reports (SPAR) Kota Tangerang, April 1997.
- Sugiyono. (2008). *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukarto, Haryono. (2006, Juli). *Jurnal Teknik Sipil, Vol. 3 , No. 2, 2006. Transportasi Perkotaan dan Lingkungan*. Jurusan Teknik Sipil Universitas Pelita Harapan. Tangerang.
- Sunaryo, Joko T. (1995). *Strategi peningkatan pelayanan air minum*.
- Susantono, Bambang. (2001). *Pelibatan swasta dalam pembiayaan percepatan pembangunan infrastruktur transportasi transportasi*. Dalam prosiding Seminar Nasional “Strategi Pemenuhan Kebutuhan dan Penentuan Prioritas Pengembangan Infrastruktur Wilayah”, Jakarta.
- Susantono, Bambang. (2009, September 07). *Deputi Menko Perekonomian Bidang Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah. Perlunya doing business in infrastructure*, paragraf 15. 2010, 29 November. <http://web.bisnis.com/artikel/2id2504.html>
- Teng, M. (2002). *Corporate turnaround*. Singapore: Prentice-Hall, Inc.
- Tim KPS, Pusat Pengembangan Investasi, Departemen Kimpraswil. (2002). *Advisory services to local government of the West Java Province in promoting private sector participation in water supply, sanitation, and solid waste management, capacity building*. Jakarta.

- Timotius, Laura Angelina Noviyanti. (2008). *Pengelolaan risiko pada skema pendanaan proyek perumahan karyawan PT. Boral Indonesia di Kabupaten Lebak*. Tesis, Magister Teknik Bidang Ilmu Teknik Universitas Indonesia. Depok.
- Tobing, Yosua L. (2006). *Penetapan tarif sebagai jaminan investasi pada Kerjasama Pemerintah-Swasta dalam pembangunan infrastruktur (Studi Kasus: PT. Thames Pam Jaya)*. Tesis, Pascasarjana Fakultas Hukum Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Indonesia. Depok.
- Trisnowardono, N. (2002). *Menuju usaha jasa konstruksi yang handal*. Jakarta: Abdi Tandur.
- Utomo, Wahyu Satrio. (2000). *Faktor-faktor yang mempengaruhi otonomi di sektor transportasi (Kesiapan Departemen Perhubungan dalam mendukung pelaksanaan otonomi daerah di sektor transportasi)*. Tesis, Magister Sains Program Studi Ilmu Administrasi Kekhususan Administrasi dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia. Depok.
- Wafi, Mohamad. (2005). *Penerapan capacity building untuk peningkatan kinerja pada UKM sektor konstruksi di Propinsi DKI Jakarta*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Wanti. (2005). *Analisa faktor manfaat pada strategi implementasi prioritas proyek infrastruktur jalan (Studi Kajian: Wilayah Propinsi Jambi)*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- Winarsa, A. J. Dwi. (2005). *Manajemen resiko pada kontrak kerja konstruksi dengan sistem contractor full pre financing*. Tesis, Magister Teknik Bidang Kekhususan Manajemen Proyek Universitas Indonesia. Depok.
- World Bank. (1994). *The World Development Report: Infrastructure for Development*. Washington DC.
- World Economic Forum. (2008). *The Global Competitiveness Report 2008-2009*.
- www.depok.go.id
- Yin, R. K. (1994). *Case study research. Design and methods*. Vol. 5. New Delhi: Sage Publications.

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT
PERCEPATAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DI DAERAH
(STUDI KASUS: KOTA DEPOK, JAWA BARAT)**

KUESIONER VALIDASI VARIABEL PENELITIAN SKRIPSI KEPADA PAKAR

**HELEN FIDELIA
0606072313**

**PROGRAM SARJANA BIDANG ILMU TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK – UNIVERSITAS INDONESIA
GENAP 2010**

ABSTRAK

Ketersediaan infrastruktur yang memadai dan berkesinambungan merupakan kebutuhan mendesak untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat, serta untuk meningkatkan daya saing daerah dalam rangka menunjukkan keunggulan komparatif Indonesia dalam percaturan ekonomi dunia.

Banyaknya proyek infrastruktur sektor publik yang terhambat pembangunannya di daerah memiliki dampak yang luas kepada sektor-sektor pembangunan di Indonesia. Dampak yang luas dari keberadaan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah (*Infrastructure Driven Economy*) membuat proyek-proyek tersebut menjadi penting dan vital untuk direalisasikan. Namun kondisi keterbatasan dana dan aspek lainnya membuat percepatan pembangunan infrastruktur yang telah lama digalakkan Pemerintah Pusat maupun Daerah menjadi terhambat. Salah satu solusi untuk kendala tersebut Pemerintah mengeluarkan kebijakan-kebijakan baik di tingkat nasional maupun daerah untuk pola Kerjasama Pemerintah-Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP) guna mendukung percepatan pembangunan infrastruktur di daerah, seperti Peraturan Presiden No 67/2005.

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode penelitian survei menggunakan kuesioner sebagai alat pengambil data yang ditujukan kepada pihak Pemerintah Daerah dan pihak Swasta. Pendekatan analisis dampak menggunakan variabel penyebab penghambat proyek infrastruktur yang jenisnya dibatasi berupa proyek infrastruktur sektor transportasi sehingga didapatkan variabel yang berdampak dominan menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Dalam hal ini penelitian dilakukan melalui metode Studi Kasus di Kotamadya Depok, Jawa Barat. Pada penelitian ini juga menggunakan analisis statistik dalam menggambarkan karakteristik sudut pandang responden yang beragam baik dari Pemerintah Daerah atau pihak Swasta maupun berasal dari berbagai institusi dan instansi.

Diharapkan hasil identifikasi tingkat intensitas dampak memberi nilai penting dari setiap proyek infrastruktur transportasi daerah yang ditinjau sehingga dapat dijadikan salah satu dasar pengetahuan untuk mengatasi kendala pembangunan infrastruktur transportasi daerah.

TUJUAN PELAKSANAAN PENELITIAN

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor apa saja yang dapat berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

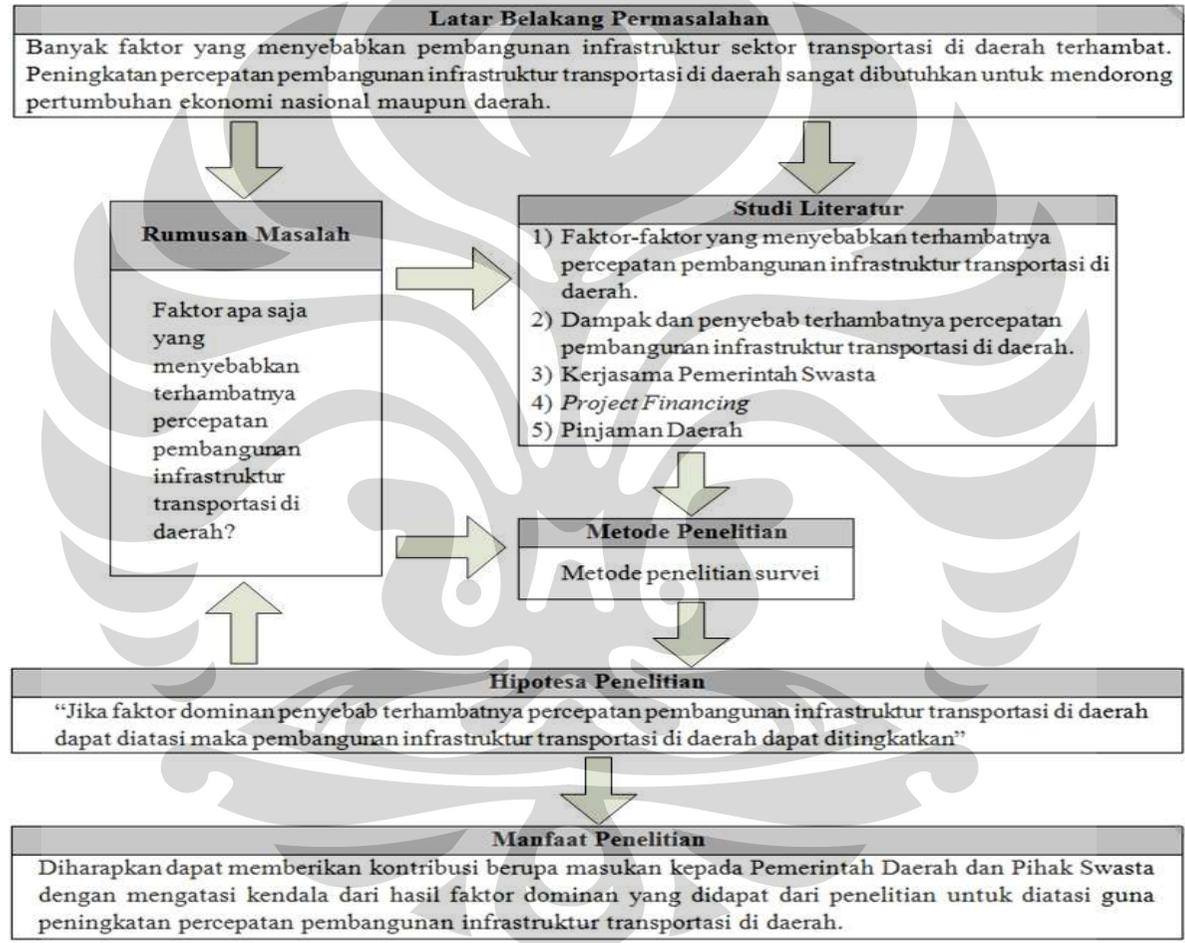
DATA PAKAR

1. Nama Responden :
2. Jenis kelamin :
3. Tempat/tanggal lahir :
4. Instansi/Perusahaan :
5. Jabatan :
6. Pendidikan terakhir : **SLTA / D3 / S1 / S2 / S3 (coret yang tidak perlu)**
7. Pengalaman kerja :
 - a.
Tahun s.d.
 - b.
Tahun s.d.
 - c.
Tahun s.d.
 - d.
Tahun s.d.
 - e.
Tahun s.d.

A. Batasan Penelitian

- 1) Percepatan pembangunan infrastruktur yang dimaksud adalah untuk Daerah Tingkat II atau pada wilayah Kabupaten/Kota.
- 2) Percepatan pembangunan infrastruktur yang dimaksud adalah untuk tahap pembangunan proyek pra-konstruksi, yang terdiri dari kondisi eksisting di daerah dan tahap perencanaan sebuah proyek infrastruktur di daerah.
- 3) Percepatan pembangunan adalah untuk infrastruktur transportasi di daerah.
- 4) Jenis infrastruktur transportasi yang dimaksud adalah untuk:
 - a. Jalan,
 - b. Jembatan,
 - c. Terminal, serta
 - d. Angkutan transportasi darat kecuali kereta api (angkutan umum dan Bus).
- 5) Persepsi jawaban untuk variabel X adalah persepsi dampak/pengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima (5) tahun terakhir.
- 6) Kinerja pembangunan (variabel Y) adalah untuk kinerja pembangunan infrastruktur transportasi pada Pemerintahan yang sedang berjalan saat ini, yaitu Pemerintahan Nurmahmudi Ismail-Yuyun Wirasaputra periode 2005-2010.
- 7) Penelitian dilakukan dari sisi Pemerintah Daerah dan pihak Swasta.

B. Gambaran Kerangka Berpikir Penelitian



Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
Aspek Dana	Keterbatasan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah	X1	Restoeningsih (2002)			
	Pemerintah Daerah kurang tangguh dalam memperjuangkan proyek berikut anggarannya pada rapat-rapat di DPRD.	X2	Harmaini (2002)			
	Pemerintah Daerah kurang maksimal dalam memanfaatkan kesempatan pencarian dana: <ul style="list-style-type: none"> · Pinjaman kepada Perbankan · Pinjaman kepada Non-Perbankan · Pinjaman kepada Pemerintah Pusat · Pinjaman kepada Luar Negeri · Kerjasama dengan Pihak Investor 	X3	Harmaini (2002)			
	Perusahaan Jasa Konstruksi kekurangan modal usaha	X4	Daniel W. Halpin & Ronald W. Woodhead (1980)			
	Perusahaan Jasa Konstruksi kurang kreatif mencari biaya pembangunan proyek	X5	Harmaini (2002)			
	Perusahaan Jasa Konstruksi kurang kreatif memformulasi pengadaan dana	X6	Harmaini (2002)			
Aspek Kemampuan BPD (Bank Pembangunan Daerah)	Kemampuan sumber daya keuangan dan pengalaman manajemen BPD	X7	Levy, Sidney M. (1996)			
	Akses ke seluruh aset proyek oleh penyandang dana (BPD)	X8	Fuady, Munir (1998) & Erijanto (2000)			
	Keberadaan penyandang dana (BPD)	X9	Fuady, Munir (1998) & Erijanto (2000)			
Aspek Kelengkapan Persyaratan Pinjaman Daerah	Batas maksimal kumulatif pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah tidak melebihi 60% (enam puluh persen) dari Produk Domestik Bruto tahun yang bersangkutan.	X10	PP 54 tahun 2005			
	Jumlah sisa Pinjaman Daerah ditambah jumlah pinjaman yang akan ditarik tidak melebihi 75% (tujuh puluh lima persen) dari jumlah penerimaan umum APBD tahun sebelumnya.	X11	PP 54 tahun 2005			
	Rasio proyeksi kemampuan keuangan Daerah untuk mengembalikan pinjaman paling sedikit 2,5 (dua koma lima).	X12	PP 54 tahun 2005			
	Tidak mempunyai tunggakan atas pengembalian pinjaman yang berasal dari Pemerintah	X13	PP 54 tahun 2005			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
Aspek Pengalokasian Pengembalian Pinjaman Daerah	Mendapatkan persetujuan DPRD	X14	PP 54 tahun 2005			
	Melampirkan dokumen studi kelayakan proyek	X15	PP 54 tahun 2005			
	Rancangan APBD	X16	Harmaini (2002)			
	Pembahasan RAPBD di DPRD	X17	Harmaini (2002)			
	Pengajuan APBD kepada Pemerintah Pusat	X18	Harmaini (2002)			
	Proses APBD di tingkat Pusat	X19	Harmaini (2002)			
	Pengalokasian APBD oleh Pusat	X20	Harmaini (2002)			
	Realisasi APBD oleh Pusat	X21	Harmaini (2002)			
	Penerimaan APBD oleh Pusat	X22	Harmaini (2002)			
	Pengembalian Pinjaman Daerah kepada Pemberi Pinjaman	X23	Harmaini (2002)			
Aspek Ekonomi dan Finansial	Pertumbuhan ekonomi nasional tidak sesuai dengan prediksi awal	X24	Ibrahim, Brik (2004)			
	Tingkat inflasi tidak terkendali	X25	Ibrahim, Brik (2004)			
	Terjadinya devaluasi rupiah	X26	Ibrahim, Brik (2004)			
	Terjadinya kenaikan upah minimum regional	X27	Ibrahim, Brik (2004)			
	Penurunan tingkat pertumbuhan ekonomi nasional/daerah	X28	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5			
	Krisis ekonomi	X29	Teng (2002)			
	Tingkat persaingan yang kurang sehat	X30	Clark, Chiang et al. (1989)			
	Praktek KKN dan monopoli dalam bisnis	X31	Pranoto (2005)			
	Menurunnya Produk Domestik Bruto / Produk Domestik Regional Bruto	X32	N. Weiner & Thomas A. (1981), Suwarsono (1996)			
	Percepatan <i>payback period</i> lebih lama dari rencana	X33	Ibrahim, Brik (2004)			
	<i>Break Event Point</i> (BEP) lebih lama dari rencana	X34	Ibrahim, Brik (2004)			
	Tingginya <i>Debt/Equity ratio</i>	X35	Ibrahim, Brik (2004)			
	Keuntungan yang diperoleh tidak sesuai rencana	X36	Ibrahim, Brik (2004)			
	Terjadinya fluktuasi valuta asing yang mempengaruhi pinjaman dalam mata uang asing	X37	Ibrahim, Brik (2004)			
	Kenaikan tingkat suku bunga pinjaman	X38	Ibrahim, Brik (2004)			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
	Pinjaman atau utang yang berlebihan	X39	Ibrahim, Brik (2004)			
	Stabilitas fiskal	X40	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5			
	Kenaikan harga pekerja	X41	Hua, et all (2004)			
	Kenaikan harga material dan peralatan	X42	Akinci and Fischer (1998)			
	Kenaikan BBM	X43	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5			
	Penipuan atau penyalahgunaan yang dilakukan oleh direksi	X44	Wafi, Mohamad (2005)			
	Penarikan uang tunai yang melebihi dari yang tersedia dalam bisnis, untuk kepentingan pribadi	X45	Wafi, Mohamad (2005)			
	Tingkat kesulitan dalam mendapat pinjaman dari Bank	X46	Winarsa, A.J. Dwi. (2005)			
	Tingginya biaya penyediaan sarana, prasarana, dan infrastruktur	X47	Disrum (2001)			
	Kelemahan pasar modal swasta di tingkat domestik	X48	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Sistem pajak	X49	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Perjanjian kontraktual dan regulasi	X50	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Perjanjian dengan model JO (Joint Operation)	X51	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Estimasi biaya yang akurat agar aliran kas lancar	X52	Gary W. Garden II & Robert C. Creese (2000)			
	Sistem pengelolaan administrasi keuangan yang baik agar aliran kas lancar	X53	Pranoto, Baby (2002)			
	Estimasi biaya proyek yang akurat	X54	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Estimasi <i>cashflow</i> yang tepat waktu	X55	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Biaya <i>project financing</i> diperhitungkan dengan akurat	X56	Noviyanti T., Laura A. (2008)			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
	Tidak ada kegagalan bayar, karena BPD menyimpan dana APBD	X57	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Tidak ada birokrasi pencarian dana yang panjang	X58	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Penentuan kesanggupan bank atas proyek	X59	Amaryadi. (2003)			
	Pengaturan aliran dana	X60	Amaryadi. (2003)			
	Penyediaan dana untuk modal proyek	X61	Amaryadi. (2003)			
	Tingkat keakuratan proyeksi cashflow	X62	Amaryadi. (2003)			
	Ketersediaan modal sendiri	X63	Amaryadi. (2003)			
	Peluang memperoleh pinjaman	X64	Kasmir & Jakfar (2003)			
Aspek Manajemen	Terbentur regulasi atau peraturan perundang-undangan.	X65	Harmaini (2002)			
	Kemampuan Pemerintah Daerah.	X66	Harmaini (2002)			
	CEO/Manajer (Perusahaan Jasa Konstruksi) atau Aparat Pemerintah Daerah yang tidak kompeten	X67	Harmaini (2002)			
	Ketidakkampuan pemimpin untuk membuat keputusan bisnis yang penting	X68	Harmaini (2002)			
	Sifat pemimpin yang angkuh dan superior	X69	Teng (2002)			
	Pemimpin yang menolak perubahan terhadap ide-ide baru dan kreatifitas	X70	Teng (2002)			
	Pemimpin yang tidak mampu berperan sebagai fasilitator	X71	Kotter dan Heskett (1992)			
	Pemimpin yang tidak mampu menghadapi peluang bisnis	X72	Kotter dan Heskett (1992)			
	Kurangnya keahlian dalam menjalankan prinsip manajemen	X73	Wafi, Mohamad (2005)			
Aspek Peraturan Dan Kebijakan	Tidak cukup kemampuan untuk manage, seperti perencanaan, organisasi, kepemimpinan, koordinasi, dan pengendalian	X74	Wafi, Mohamad (2005)			
	Respon yang lambat terhadap perubahan-perubahan yang terjadi di lapangan	X75	Wafi, Mohamad (2005)			
	Multi tafsirnya produk-produk hukum di Indonesia terhadap percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	X76	Harmaini (2002)			
	Ketidajelasan pasal demi pasal menjadikan terciptanya peluang mengkriminalkan pihak-pihak yang tidak disenangi atau yang terkait dalam percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	X77	Harmaini (2002)			
	Peraturan mengenai pembatasan ekspor-impor	X78	Ibrahim, Brik (2004)			
	Pengaruh kebijakan / peraturan mengenai kenaikan tarif pajak dan bea masuk	X79	Ibrahim, Brik (2004)			
	Pengaruh kebijakan penggunaan produk dan sumber daya domestik	X80	Ibrahim, Brik (2004)			
	Kebijakan penghentian pemberian subsidi	X81	Ibrahim, Brik (2004)			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
	Birokrasi yang berbelit-belit dan menyulitkan pemberian ijin pembangunan	X82	Ibrahim, Brik (2004)			
	Birokrasi yang berbelit-belit dan menyulitkan pemberian ijin pengoperasian	X83	Ibrahim, Brik (2004)			
	Kebijakan/peraturan mengenai kenaikan suku bunga pinjaman	X84	Ibrahim, Brik (2004)			
	Perubahan dalam kerangka hukum secara umum (pajak, standar lingkungan, dll)	X85	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Perubahan dalam kerangka kontraktual atau aspek hukum sehingga secara langsung mempengaruhi investor.	X86	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Pelanggaran atau pembatalan kontrak	X87	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Kebijakan-kebijakan pemerintah yang kurang mendukung	X88	Clark, Chiang et al. (1989)			
	Undang-undang yang tidak terimplementasi dengan baik	X89	Clark, Chiang et al. (1989)			
	Sistem pengadaan jasa konstruksi sendiri yang belum mantap	X90	Trisnowardono (2002)			
	Pengaturan segmen pemerintah belum mantap dan sedangkan segmen swasta belum diatur	X91	Trisnowardono (2002)			
	Kurangnya perangkat hukum yang dapat mengizinkan/mendukung KPS	X92	Tim KPS (2002)			
	Kesan setengah hati dari pihak Pemda/Pemkot atau DPRD untuk mengadakan kerjasama (kurangnya kemauan politik)	X93	Tim KPS (2002)			
	Kesan "tidak menerima" dari staf Pemda/Pemkot jika harus dilimpahkan atau kerjasama dengan pihak swasta	X94	Tim KPS (2002)			
	Keterlambatan persetujuan Owner / Pemda	X95	Pitagorsky (1998)			
	Lamanya durasi persetujuan DPRD	X96	Zulkaidi (2002)			
	Aspek Politik	Stabilitas politik yang tidak kondusif untuk berinvestasi	X97	Ibrahim, Brik (2004)		
Kepastian penegakan hukum (law inforcement) belum tegas		X98	Ibrahim, Brik (2004)			
Praktek penyelewengan dan penyalahgunaan kekuasaan politik		X99	Ibrahim, Brik (2004)			
Belum tercapainya <i>clean government</i>		X100	Ibrahim, Brik (2004)			
Keterlibatan LSM yang berlebihan dalam rencana investasi		X101	Ibrahim, Brik (2004)			
Kurangnya penerimaan masyarakat disekitar lokasi infrastruktur		X102	Ibrahim, Brik (2004)			
Kerusuhan		X103	Teng (2002)			
Serangan teroris		X104	Teng (2002)			
Demo tenaga kerja		X105	Lutfi (2005)			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
	Terjadinya konflik masyarakat	X106	Natriawan, M. Fitri. (2007)			
	Pemilihan umum dan Pilkada	X107	Natriawan, M. Fitri. (2007)			
Aspek Hal Yang Mendasari Dibentuknya Kerjasama	Memberi manfaat & keuntungan yang proporsional dan wajar bagi semua pihak yang bekerjasama	X108	Sunaryo, joko t. (1995) & tim kps (2002)			
	Pengalihan risiko konstruksi keuangan kepada pihak swasta	X109				
	Kondisi hukum yang stabil yang memberikan rasa aman dalam berinvestasi	X110				
Aspek Dasar Perjanjian / Agreement	Bentuk kerjasama dan perjanjian yang jelas berdasarkan tahapan pekerjaan meliputi PreFS/FS/DED, procurement, construction O&M	X111	Merna A. & N. J. Smith (1996); Achyu R., Sri (2003)			
	Kejelasan/transparan mekanisme pelaksanaan KPS atau instansi mana yang bertanggung jawab	X112	Achyu R., Sri (2003); (SPAR) Kota Tangerang, April 1997			
	Penegasan pelimpahan wewenang pemda dalam rangka mengalihkan monopoli pelayanan umum ke pihak swasta	X113	Moh. Armand R., Deni. (2004) & Susantono, Bambang (2001)			
	Adanya kontrak konstruksi dan subkon serta supplier	X114	Achyu R., Sri. (2003) & Erijanto (2000)			
	Standar kontrak mengacu pada hukum yang berlaku	X115	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Isi kontrak seimbang antara hak dan kewajiban	X116	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Batasan hak dan kewajiban yang jelas	X117	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Kontribusi masing-masing stakeholder diintegrasikan dengan baik	X118	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
Aspek Dasar Pemilihan Partner	Kemampuan sumberdaya finansial, manusia, peralatan, & kemampuan spesialisasi dari partner	X119	Moh. Armand R., Deni. (2004) & Susantono, Bambang (2001)			
	Partner mempunyai pengalaman proyek sejenis	X120	Achyu R., Sri. (2003)			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
Aspek Sumber Daya Manusia	CEO / Manajer Perusahaan Jasa Konstruksi yang tidak kompeten	X121	Teng (2002)			
	Penundaan kegiatan proyek karena ketidakmampuan pemimpin untuk membuat keputusan	X122	Teng (2002)			
	Keangkuhan dan merasa superioritas	X123	Teng (2002)			
	Menolak perubahan terhadap ide-ide baru dan kreativitas	X124	Teng (2002)			
	Minimnya pengalaman terjun ke proyek	X125	Suara Kontraktor (2002)			
	Proses inovasi dalam perusahaan Jasa Konstruksi yang kurang berkembang	X126	Teng (2002)			
	Perilaku negatif	X127	Teng (2002)			
	Buruknya program jaminan insentif bagi karyawan	X128	Teng (2002)			
	Buruknya kualitas karyawan	X129	Teng (2002)			
	Minimnya pengetahuan dan kemampuan teknik SDM	X130	Jaafari (2000)			
	Rendahnya kemampuan berkomunikasi dan negosiasi	X131	Ritz (1994)			
	Tingkat pendidikan yang rendah dan kurangnya partisipasi Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi	X132	Smook (1996)			
	Rendahnya produktifitas dan masalah-masalah ketenagakerjaan	X133	Wafi, Mohamad (2005)			
	Kurang dan tidak mampu untuk merekrut staff yang cocok	X134	Wafi, Mohamad (2005)			
	Kehilangan pekerja-pekerja kunci	X135	Wafi, Mohamad (2005)			
	Tidak cukup cepat merekrut pekerja-pekerja tambahan/tidak menggunakan pekerja-pekerja yang ada secara efektif	X136	Wafi, Mohamad (2005)			
	Kegagalan untuk menyesuaikan struktur organisasi	X137	Wafi, Mohamad (2005)			
	Aparat/Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi sulit berpikir inovatif dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur di daerah.	X138	Harmaini (2002)			
	Perilaku penyedia jasa konstruksi belum kondusif dalam menggarap proyek pembangunan yang non-konvensional.	X139	Harmaini (2002)			
	Budaya Aparat/Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi.	X140	Harmaini (2002)			
Watak Aparat/Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi.	X141	Harmaini (2002)				
Perusahaan Jasa Konstruksi gagal dalam melakukan proses pengembangan inovasi	X142	Rogers (1995)				
Aspek Teknis, Teknologi, dan Informasi	Fasilitas dan prasarana pendukung disekitar lokasi kurang menunjang	X143	Ibrahim, Brik (2004)			
	Penggunaan teknologi yang kurang tepat guna pada tahap konstruksi	X144	Ibrahim, Brik (2004)			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
	Penggunaan teknologi yang kurang tepat guna pada tahap operation/maintenance	X145	Ibrahim, Brik (2004)			
	Ketersediaan sumber daya manusia yang terbatas	X146	Ibrahim, Brik (2004)			
	Perusahaan tidak menggunakan kemampuan teknologi secara maksimal	X147	Kotler (2004)			
	Perubahan teknologi	X148	Trisnowardono (2002)			
	Penelitian dan pengembangan di bidang jasa konstruksi belum memperoleh perhatian yang memadai	X149	Trisnowardono (2002)			
	Sistem informasi jasa konstruksi yang belum memadai	X150	Trisnowardono (2002)			
	Minimnya membudayakan kerjasama tim secara virtual melalui internet	X151	Irwin (1996)			
	Ketidakcocokan desain dengan kondisi lapangan	X152	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Birokrasi pengambilan keputusan yang panjang	X153	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Market tidak siap	X154	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Proyek tidak <i>on time</i>	X155	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Sertifikat tanah belum dipecah	X156	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Dokumen serah terima belum lengkap	X157	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Terhambatnya proses pembebasan lahan	X158	Winarsa, A.J. Dwi. (2005)			
	Belum adanya penerapan inovasi dan teknologi baru	X159	Shenhar & Dvir (1993)			
	Aspek Sosial dan Budaya	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang memanfaatkan teknologi informasi	X160	Harmaini (2002)		
Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang mampu memperbanyak relasi		X161	Harmaini (2002)			
Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang membina <i>networking</i> (jaringan kerja) pada komunitas dalam bidang Peningkatan Infrastruktur		X162	Harmaini (2002)			
Kurangnya penerimaan masyarakat di sekitar lokasi proyek		X163	Ibrahim, Brik (2004)			
	Terjadinya protes dari masyarakat di sekitar lokasi yang merasa terganggu	X164	Ibrahim, Brik (2004)			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
	Proyek infrastruktur kurang berpengaruh terhadap peningkatan taraf hidup masyarakat sekitar lokasi	X165	Ibrahim, Brik (2004)			
	Sarana Prasarana publik kurang memberikan kesempatan kerja bagi masyarakat sekitar lokasi	X166	Ibrahim, Brik (2004)			
	Sarana Prasarana publik kurang berpengaruh terhadap peningkatan harga tanah disekitar lokasi	X167	Ibrahim, Brik (2004)			
	Sarana Prasarana publik mempengaruhi pergeseran perilaku masyarakat disekitar lokasi	X168	Ibrahim, Brik (2004)			
	Perbedaan kebudayaan	X169	Clark, Chiang et al. (1989)			
	Penyebaran penduduk tidak merata	X170	Disrum (2001)			
	Penduduk lebih terkonsentrasi ke pusat kota	X171	Disrum (2001)			
	Menurunnya nilai tanah di lokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X172	Ibrahim, Brik (2004)			
	Terjadinya perubahan tata ruang dan wilayah akibat Sarana Prasarana publik	X173	Ibrahim, Brik (2004)			
	Terjadinya polusi udara dilokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X174	Ibrahim, Brik (2004)			
Terjadinya polusi air tanah dilokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X175	Ibrahim, Brik (2004)				
Terjadinya polusi kebisingan dilokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X176	Ibrahim, Brik (2004)				
Terganggunya ekosistem dalam tanah di lokasi dan sekitarnya akibat Sarana Prasarana publik	X177	Ibrahim, Brik (2004)				
Isu-isu lingkungan atau kesehatan	X178	Teng (2002)				
Bencana alam	X179	Teng (2002)				
Kondisi cuaca dan iklim	X180	Russel and Fayek (1994), Soeharto (1995)				
Aspek Operasional & Pemeliharaan	Perlu keputusan presiden dalam persetujuan untuk pembukaan operasional	X181	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Inefisiensi pada saat operasional	X182	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Diluar pengendalian konsorsium operasional : perubahan dalam kerangka hukum secara keseluruhan (perubahan hukum, penambahan pajak,dll)	X183	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Tindakan pemerintah yang mempengaruhi operasional (keterlambatan atas ijin atau persetujuan, dll)	X184	Sihombing, Lukas B. (2005)			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
	Kekurangan koordinasi dengan pemilik saham	X185	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Kegagalan operator	X186	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Perubahan pelaksana operator	X187	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Perubahan harga dari supplier untuk maintenance infrastruktur	X188	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Kerusakan bangunan yang disebabkan oleh masyarakat	X189	Heri Eko (2003)			
	Kerusakan bangunan karena pemeliharaan kurang baik	X190	Heri Eko (2003)			
	Dana O&M tidak dianggarkan atau terlambat dianggarkan	X191	Harmaini (2002)			
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang peduli terhadap O&M	X192	Harmaini (2002)			
	Aparat /Para Pejabat Pemerintah Daerah dan Para Penyedia Jasa Konstruksi kurang peka terhadap dampak negatif O&M	X193	Harmaini (2002)			
Aspek Subkontraktor/Supplier	Kerugian akibat kelalaian keuangan sub kontraktor	X194	Fuady, Munir (1998)			
	Kerugian akibat kurang selektif dalam pemilihan subkontraktor	X195	Fuady, Munir (1998)			
Aspek Pengadaan	Kelangkaan material	X196	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Material impor	X197	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Kelangkaan alat pendukung	X198	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Kelangkaan tenaga ahli	X199	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Kelangkaan SDM	X200	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Penunjukkan vendor memakan waktu lama	X201	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Criteria penilaian dalam pemilihan vendor tidak jelas	X202	Noviyanti T., Laura A. (2008)			

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
	Keterbatasan database vendor	X203	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Dokumen serah terima lahan yang tidak lengkap	X204	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
	Pengadaan material di lokasi yang sulit	X205	Noviyanti T., Laura A. (2008)			
Aspek Manfaat	Peningkatan jumlah investor	X206	Trisnowardhono (2002)			
	Peningkatan jaminan Bank	X207	Proyeksi (2005)			
	Peningkatan jumlah klien baru	X208	Widjaja (2004)			
	Jumlah perolehan proyek	X209	Weston (1987)			
	Waktu penyelesaian lebih cepat dari yang direncanakan	X210	Ofori (1998)			
	Peningkatan PDRB per kapita	X211	Sanchaz-Robles (1998)			
	Pertumbuhan ekonomi daerah	X212	Andreas Stephan (1997)			
	Menumbuhkan sentra ekonomi baru	X213	Wanti. (2005)			
	Peningkatan potensi pasar daerah dan wilayah sekitar	X214	Queiroz (1992)			
	Kelancaran distribusi barang antar daerah (untuk infrastruktur bidang transportasi)	X215	Queiroz (1992)			
	Meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD)	X216	Jacoby (2000)			
	Peningkatan frekwensi dan mobilitas perekonomian	X217	Wanti. (2005)			
	Peningkatan daya produk ekspor	X218	Bappeda (2004)			
	Peningkatan konsumsi masyarakat	X219	Wanti. (2005)			
	Peluang lapangan pekerjaan bagi penduduk lokal	X220	Rosset (2000)			
	Reduksi kemiskinan dan pengangguran	X221	C. Calderon and L. Servers (2003)			
	Mengurangi arus urbanisasi dari daerah ke kota atau ke daerah lainnya	X222	Ziara (2003), Rosset (2000)			
	Mempercepat pengembangan daerah/wilayah	X223	Hertan (1996)			
	Pertumbuhan ekspor impor	X224	Bappenas (2002)			
	Sector unggulan suatu daerah atau wilayah	X225	Dong Yan			
Potensi wilayah sebagai <i>multiplier effect</i> pada sektor lainnya dan juga pada kawasan	X226	Hirschman (1958)				
Peningkatan daya saing antar daerah	X227	Bappenas (2002)				
Meningkatkan kepercayaan masyarakat kepada pemerintah	X228	Al-tabtabal (2000)				

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

Variabel	Indikator	Kode	Referensi	Validasi		Komentar/ Saran
	Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah			Ya	Tidak	
Aspek Risiko Bisnis	Penghentian dari pemerintah sebelum jangka waktu yang disepakati	X229	Sihombing, Lukas B. (2005)			
Stakeholders Yang Terlibat	Masyarakat pengguna/konsumen	X230	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Pemda/Pemkot	X231	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	DPRD setempat	X232	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Kontraktor	X233	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Konsultan	X234	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Perbankan/lembaga keuangan nasional (dalam penelitian ini adalah BPD)	X235	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Kimpraswil	X236	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Supplier	X237	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Sub kontraktor	X238	Sihombing, Lukas B. (2005)			
	Asuransi	X239	Sihombing, Lukas B. (2005)			
LSM terkait	X240	Sihombing, Lukas B. (2005)				

Lampiran 1. Kuesioner Tahap 1 (lanjutan)

SARAN DAN KOMENTAR

I. Saran dan komentar terhadap kuesioner ini:

Terima kasih atas partisipasi dan kerjasamanya
Jakarta,2010

(Tanda tangan responden beserta nama instansi/perusahaan)

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT
PERCEPATAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DI DAERAH
(STUDI KASUS: KOTA DEPOK, JAWA BARAT)**

**KUESIONER PENELITIAN SKRIPSI KEPADA *STAKEHOLDER*
(ANALISA DAMPAK)**

**HELEN FIDELIA
0606072313**

**PROGRAM SARJANA BIDANG ILMU TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK – UNIVERSITAS INDONESIA
GENAP 2010**

ABSTRAK

Ketersediaan infrastruktur yang memadai dan berkesinambungan merupakan kebutuhan mendesak untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat, serta untuk meningkatkan daya saing daerah dalam rangka menunjukkan keunggulan komparatif Indonesia dalam percaturan ekonomi dunia.

Banyaknya proyek infrastruktur sektor publik yang terhambat pembangunannya di daerah memiliki dampak yang luas kepada sektor-sektor pembangunan di Indonesia. Dampak yang luas dari keberadaan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah (*Infrastructure Driven Economy*) membuat proyek-proyek tersebut menjadi penting dan vital untuk direalisasikan. Namun kondisi keterbatasan dana dan aspek lainnya membuat percepatan pembangunan infrastruktur yang telah lama digalakkan Pemerintah Pusat maupun Daerah menjadi terhambat. Salah satu solusi untuk kendala tersebut Pemerintah mengeluarkan kebijakan-kebijakan baik di tingkat nasional maupun daerah untuk pola Kerjasama Pemerintah-Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP) guna mendukung percepatan pembangunan infrastruktur di daerah, seperti Peraturan Presiden No 67/2005.

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode penelitian survei menggunakan kuesioner sebagai alat pengambil data yang ditujukan kepada pihak Pemerintah Daerah dan pihak Swasta. Pendekatan analisis dampak menggunakan variabel penyebab penghambat proyek infrastruktur yang jenisnya dibatasi berupa proyek infrastruktur sektor transportasi sehingga didapatkan variabel yang berdampak dominan menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Dalam hal ini penelitian dilakukan melalui metode Studi Kasus di Kotamadya Depok, Jawa Barat. Pada penelitian ini juga menggunakan analisis statistik dalam menggambarkan karakteristik sudut pandang responden yang beragam baik dari Pemerintah Daerah atau pihak Swasta maupun berasal dari berbagai institusi dan instansi.

Diharapkan hasil identifikasi tingkat intensitas dampak memberi nilai penting dari setiap proyek infrastruktur transportasi daerah yang ditinjau sehingga dapat dijadikan salah satu dasar pengetahuan untuk mengatasi kendala pembangunan infrastruktur transportasi daerah.

TUJUAN PELAKSANAAN PENELITIAN

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor apa saja yang dapat berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

KERAHASIAAN INFORMASI

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, mohon kiranya Bapak/Ibu dapat meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner ini. Seluruh informasi yang anda berikan dalam survei ini akan dirahasiakan dan hanya akan dipakai untuk keperluan akademis sesuai dengan peraturan pada Program Studi Teknik Sipil Kekhususan Manajemen Konstruksi Universitas Indonesia.

INFORMASI DARI HASIL PENELITIAN

Setelah seluruh informasi yang masuk di analisa, temuan dari studi ini akan disampaikan kepada instansi atau perusahaan Bapak/Ibu. Apabila Bapak/Ibu memiliki pertanyaan dan memerlukan keterangan lebih lanjut mengenai penelitian ini dapat menghubungi:

1. Peneliti/Mahasiswa : **Helen Fidelia** pada HP: 02192595915 atau *e-mail* vdel_foeva@yahoo.com
2. Dosen Pembimbing 1 : **Dr. Ir. Yusuf Latief, MT** pada HP: 08128099019 atau *e-mail* latief73@eng.ui.ac.id
3. Dosen Pembimbing 2 : **Dr. Ir. Ismeth Abidin, MPD** pada HP: 0818129009 atau *e-mail* CPI_abidin@yahoo.com

Terima kasih atas kesediaan Bapak/Ibu meluangkan waktu untuk mengisi kuisisioner penelitian ini.

Hormat saya,

Helen Fidelia

Lampiran 2. Kuesioner Tahap 2 (lanjutan)

DATA RESPONDEN DAN PETUNJUK SINGKAT

- 1. Nama Responden :
- 2. Jenis kelamin :
- 3. Tempat/tanggal lahir :
- 4. Instansi/Perusahaan :
- 5. Jabatan :
- 6. Pendidikan terakhir : SLTA / D3 / S1 / S2 / S3 (coret yang tidak perlu)
- 7. Pengalaman kerja :
 - a.
Tahun s.d.
 - b.
Tahun s.d.
 - c.
Tahun s.d.
 - d.
Tahun s.d.
 - e.
Tahun s.d.
 - f.
Tahun s.d.
 - g.
Tahun s.d.

A. Petunjuk Pengisian Kuesioner

1. Jawaban merupakan persepsi Bapak/Ibu terhadap dampak dari faktor penyebab terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah (untuk variabel X) dalam kurun waktu lima (5) tahun terakhir serta kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan (untuk variabel Y) pada Pemerintahan yang sedang berjalan saat ini.
2. Pengisian kuesioner dilakukan dengan memberikan tanda “√” atau “X” pada kolom yang telah disediakan.
3. Jika Bapak/Ibu tidak memahami pertanyaan agar melingkari nomor pertanyaan.

B. Keterangan Skala Penilaian Untuk “Dampak / Pengaruh”

Skala	Penilaian Terhadap Pengaruh	Keterangan
1	Tidak Berpengaruh	Tidak berdampak apa-apa terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
2	Kurang Berpengaruh	Kurang berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
3	Agak Berpengaruh	Agak berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
4	Cukup Berpengaruh	Cukup berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
5	Berpengaruh	Berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah
6	Sangat Berpengaruh	Sangat berpengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah

C. Keterangan Skala Penilaian Untuk “Kinerja”

Skala	Penilaian Terhadap Kinerja	Keterangan
1	Sangat Rendah	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan sangat rendah
2	Rendah	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan rendah
3	Cukup	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan cukup
4	Agak Tinggi	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan agak tinggi
5	Tinggi	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan tinggi
6	Sangat Tinggi	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan sangat tinggi

D. Contoh Pengisian Kuesioner

Faktor apa saja yang dapat menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah?

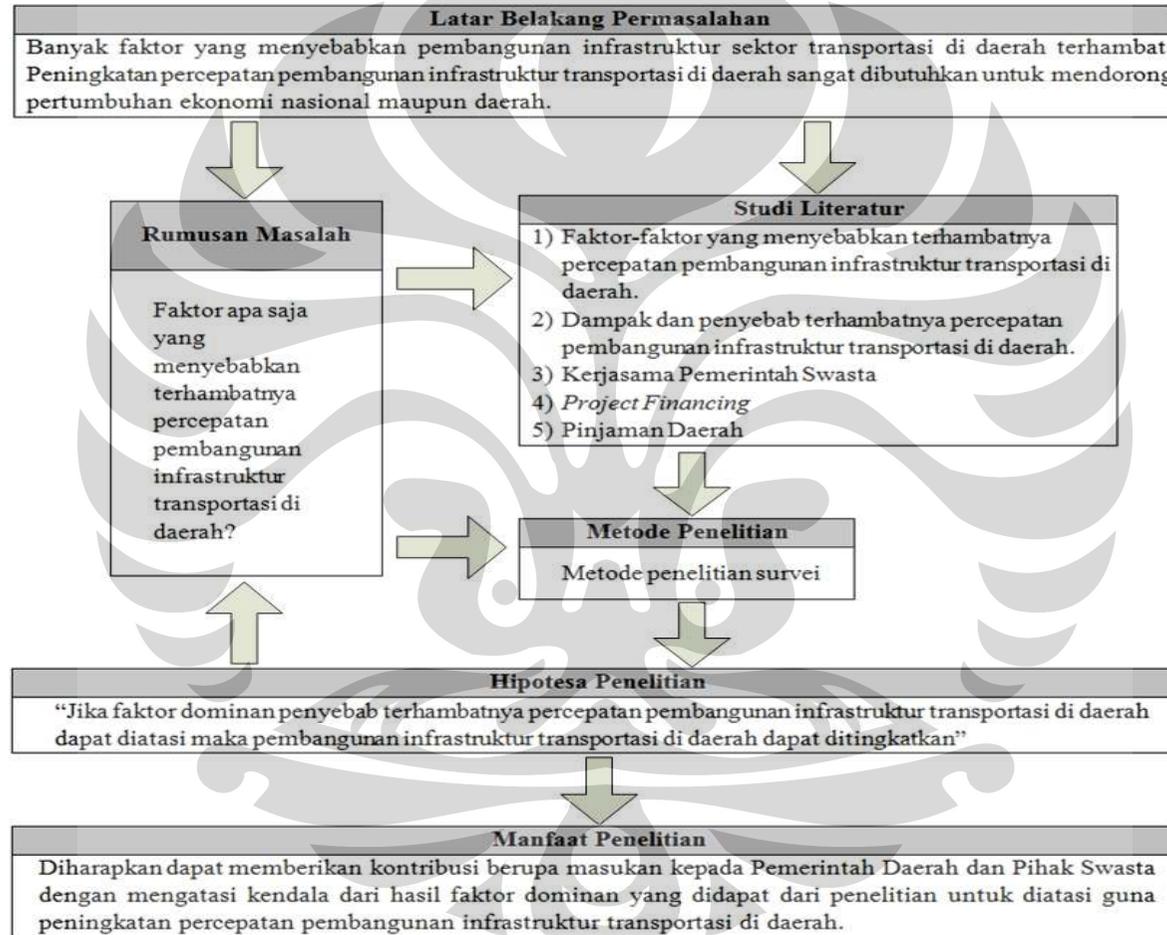
Bagaimana persepsi Bapak/Ibu terhadap dampak/pengaruh peristiwa tersebut terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah (dalam kurun waktu lima (5) tahun terakhir)?

Variabel	Indikator	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
			1	2	3	4	5	6	
Aspek Dana dan Perencanaan	Keterbatasan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah	X1					X		
	Keberadaan dan akses yang kurang ke penyandang dana (Lembaga Keuangan Bank dan Non Bank) oleh pengguna dan penyedia jasa konstruksi	X2				X			
	Jaminan Bank dengan persyaratan yang banyak dan rumit	X3				X			

E. Batasan Penelitian

- 1) Percepatan pembangunan infrastruktur yang dimaksud adalah untuk Daerah Tingkat II atau pada wilayah Kabupaten/Kota.
- 2) Percepatan pembangunan infrastruktur yang dimaksud adalah untuk tahap pembangunan proyek pra-konstruksi, yang terdiri dari kondisi eksisting di daerah dan tahap perencanaan sebuah proyek infrastruktur di daerah.
- 3) Percepatan pembangunan adalah untuk infrastruktur transportasi di daerah.
- 4) Jenis infrastruktur transportasi yang dimaksud adalah untuk:
 - a. Jalan,
 - b. Jembatan,
 - c. Terminal, serta
 - d. Angkutan transportasi darat kecuali kereta api (angkutan umum dan Bus).
- 5) Persepsi jawaban untuk variabel X adalah persepsi dampak/pengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima (5) tahun terakhir.
- 6) Kinerja pembangunan (variabel Y) adalah untuk kinerja pembangunan infrastruktur transportasi pada Pemerintahan yang sedang berjalan saat ini, yaitu Pemerintahan Nurmahmudi Ismail-Yuyun Wirasaputra periode 2005-2010.
- 7) Penelitian dilakukan dari sisi Pemerintah Daerah dan pihak Swasta.

F. Gambaran Kerangka Berpikir Penelitian



Faktor apa saja yang dapat menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah (dalam kurun waktu lima (5) tahun terakhir)?

Mohon diberi tanda “√” atau “X” sesuai dengan jawaban anda.

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
				1	2	3	4	5	6	
1. Aspek Dana dan Perencanaan	Keterbatasan kemampuan keuangan Pemerintah Daerah	Restoeningsih (2002)	X1							
	Keberadaan dan akses yang kurang ke penyandang dana (Lembaga Keuangan Bank dan Non Bank) oleh pengguna dan penyedia jasa konstruksi	Fuady, Munir (1998) & Erijanto (2000)	X2							
	Jaminan Bank dengan persyaratan yang banyak dan rumit	Proyeksi (2005)	X3							
	Devaluasi rupiah, tingkat inflasi yang tidak terkendali, dan krisis ekonomi	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5; Sanchaz-Robles (1998); Ibrahim, Brik (2004); Sihombing, Lukas B. (2005); Teng (2002)	X4							
	Jumlah investor yang terbatas	Proyeksi (2005)	X5							

Lampiran 2. Kuesioner Tahap 2 (lanjutan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
				1	2	3	4	5	6	
	Pendapatan Asli Daerah yang rendah	Jacoby (2000)	X6							
	Batas maksimal kumulatif pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah melebihi 60% (enam puluh persen) dari Produk Domestik Bruto tahun yang bersangkutan; Jumlah sisa Pinjaman Daerah ditambah jumlah pinjaman yang akan ditarik melebihi 75% (tujuh puluh lima persen) dari jumlah penerimaan umum APBD tahun sebelumnya; Rasio proyeksi kemampuan keuangan Daerah untuk mengembalikan pinjaman paling sedikit 2,5 (dua koma lima); & Mempunyai tunggakan atas pengembalian pinjaman yang berasal dari Pemerintah Pusat.	PP 54 tahun 2005	X7							
	Pemerintah Daerah lemah dalam memprogram proyek sehingga tidak teranggarkan dalam APBD.	Subiyanto, Eddy	X8							
	Analisa terhadap kelayakan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah tersebut dirasa belum memadai dan/atau diperlukan	Subiyanto, Eddy	X9							
	Pemerintah Daerah kurang kreatif memformulasi sistem pengadaan dana	Abidin, Ismeth S.	X10							
	Pihak swasta daerah kurang kreatif memformulasi pengadaan dana	Subiyanto, Eddy	X11							
	Kerjasama antara Pemerintah Daerah dengan pihak swasta daerah kurang kreatif memformulasi pengadaan dana	Abidin, Ismeth S.	X12							
	Terlambatnya penyediaan dana untuk modal proyek investasi	Amaryadi. (2003)	X13							

Lampiran 2. Kuesioner Tahap 2 (lanjutan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
				1	2	3	4	5	6	
	Kurangnya peluang untuk memperoleh pinjaman	Kasmir & Jakfar (2003)	X14							
	Adanya birokrasi pencairan dana yang panjang	Noviyanti T., Laura A. (2008)	X15							
	<i>Break Event Point</i> (BEP) dan percepatan <i>payback period</i> lebih lama dari rencana sehingga keuntungan yang diperoleh tidak sesuai rencana	Ibrahim, Brik (2004)	X16							
	Estimasi biaya proyek dan <i>project financing</i> yang kurang akurat	Noviyanti T., Laura A. (2008)	X17							
	Pinjaman atau utang yang berlebihan	Ibrahim, Brik (2004)	X18							
	Terjadinya kenaikan upah pekerja, harga material, peralatan, dan BBM	World Bank Port Reform Tool Kit – Module 5; Hua, et all (2004); Akinci and Fischer (1998); Ibrahim, Brik (2004)	X19							
	Tingkat stabilitas keamanan yang rendah di wilayah tempat berinvestasi	Subiyanto, Eddy	X20							

Lampiran 2. Kuesioner Tahap 2 (lanjutan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
				1	2	3	4	5	6	
	Tingginya biaya penyediaan sarana, prasarana, dan infrastruktur	Disrum (2001)	X21							
	Sistem pajak yang tidak mendukung dalam iklim berinvestasi	Sihombing, Lukas B. (2005)	X22							
	Lambatnya penentuan kesanggupan bank terhadap proyek	Amaryadi. (2003)	X23							
	Market tidak siap	Noviyanti T., Laura A. (2008)	X24							
2. Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas	Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah	Subiyanto, Eddy	X25							
	Kebijakan daerah mengenai perencanaan atau peruntukkan tata ruang/wilayah yang mempengaruhi pembangunan infrastruktur di daerah tersebut	Subiyanto, Eddy	X26							
	Kurang sinergisnya peraturan perundang-undangan dengan kemajuan teknologi dalam bidang infrastruktur	Subiyanto, Eddy	X27							
	Pengaruh kebijakan penggunaan produk dan sumber daya domestik	Ibrahim, Brik (2004)	X28							
	Birokrasi yang berbelit-belit dan menyulitkan pemberian ijin pembangunan dan pengoperasian proyek infrastruktur	Ibrahim, Brik (2004)	X29							
	Frekuensi perubahan dalam kerangka kontraktual atau aspek hukum sehingga secara langsung mempengaruhi investor.	Sihombing, Lukas B. (2005)	X30							
	Keterlambatan persetujuan Owner / Pemda	Pitagorsky (1998)	X31							

Lampiran 2. Kuesioner Tahap 2 (lanjutan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
				1	2	3	4	5	6	
	Lamanya waktu persetujuan DPRD dalam persetujuan anggaran dan prioritas pendanaan proyek	Zulkaidi (2002)	X32							
	Kondisi hukum yang tidak stabil sehingga tidak memberikan rasa aman dalam berinvestasi	Achyu R., Sri (2003); (SPAR) Kota Tangerang,	X33							
	Tidak memberi manfaat & keuntungan yang proporsional dan wajar bagi semua pihak yang bekerja sama	Sunaryo, Joko T. (1995) & tim kps (2002)	X34							
	Pengalihan risiko keuangan konstruksi kepada pihak swasta	Merna A. & N. J. Smith (1996); Achyu R., Sri (2003)	X35							
	Bentuk kerjasama dan perjanjian yang kurang jelas berdasarkan tahapan pekerjaan meliputi PreFS/FS/DED, procurement, construction, O&M	Moh. Armand R., Deni. (2004) & Susantono, Bambang (2001)	X36							
	Isi kontrak kurang seimbang antara hak dan kewajiban pihak swasta	Noviyanti T., Laura A. (2008)	X37							
	Tingkat persaingan yang kurang sehat	Clark, Chiang et al. (1989)	X38							

Lampiran 2. Kuesioner Tahap 2 (lanjutan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
				1	2	3	4	5	6	
	Praktek KKN dan monopoli dalam bisnis	Pranoto (2005)	X39							
3. Aspek Manajemen Pembangunan Daerah	Pemerintah Daerah menganggap kedudukannya lebih tinggi daripada Penyedia Jasa Konstruksi.	Subiyanto, Eddy	X40							
	Pemerintah Daerah kurang kreatif dalam mencari dan menerapkan peraturan perundang-undangan sebagai pijakan yuridis jasa konstruksi	Subiyanto, Eddy	X41							
	Pemerintah Daerah enggan menerapkan dasar hukum jasa konstruksi yang bersifat terobosan baru dan kurang tertarik terhadap ide-ide baru dan kreatifitas	Subiyanto, Eddy	X42							
	Pemerintah Daerah tidak tangguh dalam mempertanggung-jawabkan yuridisasi proyek jasa konstruksi yang bersifat terobosan baru di hadapan pihak berwenang dalam pengawasan proyek pembangunan prasarana daerah.	Subiyanto, Eddy	X43							
	Pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang berpendidikan rendah dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	Abidin, Ismeth S.	X44							
	Pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang berpengalaman rendah dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	Abidin, Ismeth S.	X45							

Lampiran 2. Kuesioner Tahap 2 (lanjutan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
				1	2	3	4	5	6	
	Karakter yang tidak ideal pada pemimpin-pemimpin atau aparat Pemerintah Daerah dan/atau pihak Swasta yang digunakan dalam bidang perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, & monitor pengendalian proyek	Abidin, Ismeth S.	X46							
	Ketersediaan sumber daya manusia untuk pembangunan proyek yang cakap dan terampil relatif terbatas	Ibrahim, Brik (2004)	X47							
4.	Aspek Metode pembangunan	Fasilitas dan prasarana pendukung disekitar lokasi kurang menunjang	Ibrahim, Brik (2004)	X48						
		Pembebasan lahan yang rumit	Noviyanti T., Laura A. (2008); Winarsa, A.J. Dwi. (2005)	X49						
	Penelitian dan pengembangan di bidang jasa konstruksi belum memperoleh perhatian yang memadai	Trisnowardono (2002)	X50							
	Sistem informasi jasa konstruksi yang belum memadai	Trisnowardono (2002)	X51							
5.	Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan	Dukungan sosial dan politik yang rendah terhadap proyek pembangunan di daerah pada tahap perencanaan dan pelaksanaan.	Ibrahim, Brik (2004); Teng (2002); Lutfi (2005); Natriawan, M. Fitri. (2007); Disrum (2001)	X52						

Lampiran 2. Kuesioner Tahap 2 (lanjutan)

Variabel (X)	Indikator	Sumber Referensi	No. Variabel	Dampak/Pengaruh						Komentar / Saran
				1	2	3	4	5	6	
	Kurangnya penerimaan masyarakat di sekitar lokasi proyek	Ibrahim, Brik (2004)	X53							
	Proyek infrastruktur kurang berpengaruh terhadap peningkatan taraf hidup masyarakat sekitar lokasi	Ibrahim, Brik (2004)	X54							
	Sarana prasarana publik mempengaruhi pergeseran perilaku masyarakat disekitar lokasi	Ibrahim, Brik (2004)	X55							
	Kemungkinan dampak negatif lingkungan yang tinggi	Teng (2002)	X56							
	Perolehan dukungan AMDAL yang lambat	Abidin, Ismeth S.	X57							

Bagaimana persepsi Bapak/Ibu terhadap kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di Kota Depok pada Pemerintahan yang sedang berjalan saat ini (Pemerintahan Nurmahmudi Ismail-Yuyun Wirasaputra periode 2005-2010)?
 Mohon diberi tanda “√” atau “X” sesuai dengan jawaban anda.

Variabel (Y)	Indikator	No. Variabel	Kinerja						Komentar/Saran
			1	2	3	4	5	6	
Kinerja Pembangunan	Kondisi percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah ini	Y1							

Keterangan Skala Penilaian Untuk “Kinerja”

Skala	Penilaian Terhadap Kinerja	Keterangan
1	Sangat Rendah	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan sangat rendah
2	Rendah	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan rendah
3	Cukup	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan cukup
4	Agak Tinggi	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan agak tinggi
5	Tinggi	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan tinggi
6	Sangat Tinggi	Kinerja pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang bersangkutan sangat tinggi

SARAN DAN KOMENTAR

I. Saran dan komentar terhadap kuesioner ini:

Terima kasih atas partisipasi dan kerjasamanya
Jakarta,2010

(Tanda tangan responden beserta nama instansi/perusahaan)

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MENGHAMBAT
PERCEPATAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DI DAERAH
(STUDI KASUS: KOTA DEPOK, JAWA BARAT)**

KUESIONER VALIDASI TEMUAN PENELITIAN SKRIPSI KEPADA PAKAR

**HELEN FIDELIA
0606072313**

**PROGRAM SARJANA BIDANG ILMU TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK – UNIVERSITAS INDONESIA
GENAP 2010**

ABSTRAK

Ketersediaan infrastruktur yang memadai dan berkesinambungan merupakan kebutuhan mendesak untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat, serta untuk meningkatkan daya saing daerah dalam rangka menunjukkan keunggulan komparatif Indonesia dalam percaturan ekonomi dunia.

Banyaknya proyek infrastruktur sektor publik yang terhambat pembangunannya di daerah memiliki dampak yang luas kepada sektor-sektor pembangunan di Indonesia. Dampak yang luas dari keberadaan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah (*Infrastructure Driven Economy*) membuat proyek-proyek tersebut menjadi penting dan vital untuk direalisasikan. Namun, kondisi keterbatasan dana dan aspek lainnya membuat percepatan pembangunan infrastruktur yang telah lama digalakkan Pemerintah Pusat maupun Daerah menjadi terhambat. Salah satu solusi untuk kendala tersebut Pemerintah mengeluarkan kebijakan-kebijakan baik di tingkat nasional maupun daerah untuk pola Kerjasama Pemerintah-Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP) guna mendukung percepatan pembangunan infrastruktur di daerah, seperti Peraturan Presiden No 67/2005.

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode penelitian survei menggunakan kuesioner sebagai alat pengambil data yang ditujukan kepada pihak Pemerintah Daerah dan pihak Swasta. Pendekatan analisis dampak menggunakan variabel penyebab penghambat proyek infrastruktur yang jenisnya dibatasi berupa proyek infrastruktur sektor transportasi sehingga didapatkan variabel yang berdampak dominan menghambat percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah. Dalam hal ini penelitian dilakukan melalui metode Studi Kasus di Kotamadya Depok, Jawa Barat. Pada penelitian ini juga menggunakan analisis statistik dalam menggambarkan karakteristik sudut pandang responden yang beragam baik dari Pemerintah Daerah atau pihak Swasta maupun berasal dari berbagai institusi dan instansi.

Diharapkan hasil identifikasi tingkat intensitas dampak memberi nilai penting dari setiap proyek infrastruktur transportasi daerah yang ditinjau sehingga dapat dijadikan salah satu dasar pengetahuan untuk mengatasi kendala pembangunan infrastruktur transportasi daerah.

TUJUAN PELAKSANAAN PENELITIAN

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor apa saja yang dapat berdampak pada terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah.

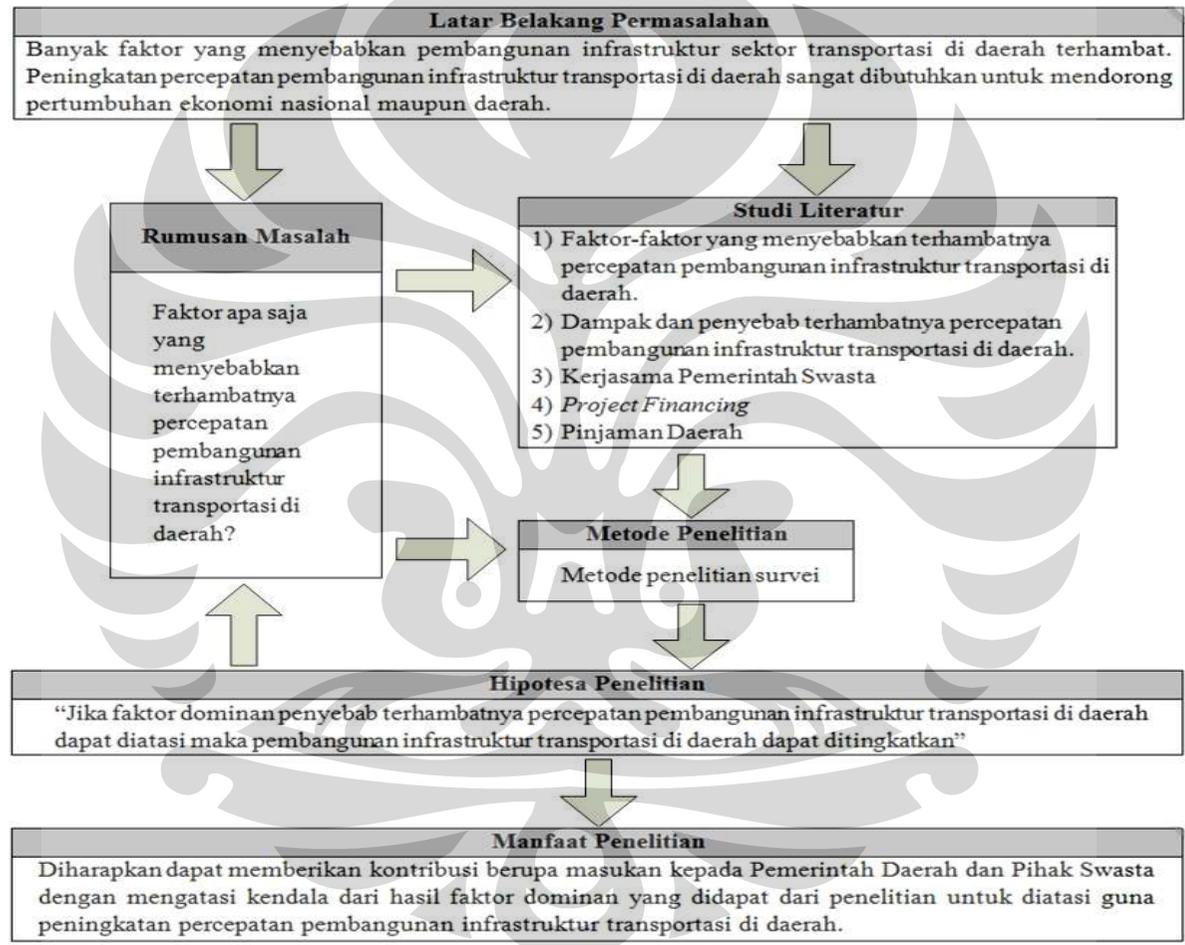
DATA PAKAR

1. Nama Responden :
2. Jenis kelamin :
3. Tempat/tanggal lahir :
4. Instansi/Perusahaan :
5. Jabatan :
6. Pendidikan terakhir : SLTA / D3 / S1 / S2 / S3 (coret yang tidak perlu)
7. Pengalaman kerja :
 - a.
Tahun s.d.
 - b.
Tahun s.d.
 - c.
Tahun s.d.
 - d.
Tahun s.d.
 - e.
Tahun s.d.

A. Batasan Penelitian

- 1) Percepatan pembangunan infrastruktur yang dimaksud adalah untuk Daerah Tingkat II atau pada wilayah Kabupaten/Kota.
- 2) Percepatan pembangunan infrastruktur yang dimaksud adalah untuk tahap pembangunan proyek pra-konstruksi, yang terdiri dari kondisi eksisting di daerah dan tahap perencanaan sebuah proyek infrastruktur di daerah.
- 3) Percepatan pembangunan adalah untuk infrastruktur transportasi di daerah.
- 4) Jenis infrastruktur transportasi yang dimaksud adalah untuk:
 - a. Jalan,
 - b. Jembatan,
 - c. Terminal, serta
 - d. Angkutan transportasi darat kecuali kereta api (angkutan umum dan Bus).
- 5) Persepsi jawaban untuk variabel X adalah persepsi dampak/pengaruh terhadap terhambatnya percepatan pembangunan infrastruktur transportasi di daerah yang berlaku dalam kurun waktu lima (5) tahun terakhir.
- 6) Kinerja pembangunan (variabel Y) adalah untuk kinerja pembangunan infrastruktur transportasi pada Pemerintahan yang sedang berjalan saat ini, yaitu Pemerintahan Nurmahmudi Ismail-Yuyun Wirasaputra periode 2005-2010.
- 7) Penelitian dilakukan dari sisi Pemerintah Daerah dan pihak Swasta.

B. Gambaran Kerangka Berpikir Penelitian



Ranking (AHP)	Variabel	Variabel (X)	Indikator	Pernyataan Pakar			
				Sangat Setuju	Setuju	Kurang Setuju	Tidak Setuju
5	X6	Aspek Dana dan Perencanaan	Pendapatan Asli Daerah yang rendah				

Pembahasan

Corrective Action	Preventive Action
-------------------	-------------------

Ranking (AHP)	Variabel	Variabel (X)	Indikator	Pernyataan Pakar			
				Sangat Setuju	Setuju	Kurang Setuju	Tidak Setuju
11	X25	Aspek Peraturan, Kebijakan, dan Legalitas	Peraturan perundang-undangan kurang mengakomodir percepatan pembangunan infrastruktur di daerah				

Pembahasan

Corrective Action	Preventive Action
-------------------	-------------------

Ranking (AHP)	Variabel	Variabel (X)	Indikator	Pernyataan Pakar			
				Sangat Setuju	Setuju	Kurang Setuju	Tidak Setuju
18	X52	Aspek Sosial, Politik, dan Lingkungan	Dukungan sosial dan politik yang rendah terhadap proyek pembangunan di daerah pada tahap perencanaan dan pelaksanaan.				

Pembahasan

Corrective Action	Preventive Action
-------------------	-------------------

SARAN DAN KOMENTAR

I. Saran dan komentar terhadap kuesioner ini:

Terima kasih atas partisipasi dan kerjasamanya
Jakarta,2010

(Tanda tangan responden beserta nama instansi/perusahaan)

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17

Statistics

		X1	X2	X3	X4
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	5.1935	3.6774	3.1935	4.2581
	Std. Error of Mean	.14969	.22427	.20955	.19102
	Median	5.0000	4.0000	3.0000	4.0000
	Mode	6.00	5.00	2.00	4.00
	Std. Deviation	.83344	1.24866	1.16674	1.06357
	Variance	.695	1.559	1.361	1.131
	Skewness	-.759	-.214	.136	-.202
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-.049	-.823	-1.126	-.100
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	3.00	5.00	4.00	4.00
	Minimum	3.00	1.00	1.00	2.00
	Maximum	6.00	6.00	5.00	6.00
	Sum	161.00	114.00	99.00	132.00
	Percentiles	10	4.0000	2.0000	2.0000
25		5.0000	3.0000	2.0000	4.0000
50		5.0000	4.0000	3.0000	4.0000
75		6.0000	5.0000	4.0000	5.0000
90		6.0000	5.0000	5.0000	6.0000

Statistics

		X5	X6	X7	X8
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	3.9032	4.8387	3.3548	3.9032
	Std. Error of Mean	.23351	.20265	.18865	.26783
	Median	4.0000	5.0000	4.0000	4.0000
	Mode	4.00	6.00	4.00	3.00
	Std. Deviation	1.30012	1.12833	1.05035	1.49119
	Variance	1.690	1.273	1.103	2.224
	Skewness	-.296	-.407	-.603	-.211
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-.516	-1.254	-.001	-.890
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	5.00	3.00	4.00	5.00
	Minimum	1.00	3.00	1.00	1.00
	Maximum	6.00	6.00	5.00	6.00
	Sum	121.00	150.00	104.00	121.00
	Percentiles	10	2.0000	3.0000	2.0000
25		3.0000	4.0000	3.0000	3.0000
50		4.0000	5.0000	4.0000	4.0000
75		5.0000	6.0000	4.0000	5.0000
90		5.8000	6.0000	4.8000	6.0000

am SPSS v.17

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

		Statistics			
		X9	X10	X11	X12
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	4.1935	4.1935	4.0645	4.4839
	Std. Error of Mean	.19355	.20436	.18512	.17271
	Median	4.0000	5.0000	4.0000	5.0000
	Mode	5.00	5.00	4.00	5.00
	Std. Deviation	1.07763	1.13782	1.03071	.96163
	Variance	1.161	1.295	1.062	.925
	Skewness	-.582	-.551	-.136	-.913
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-.186	-.680	-.428	.219
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	4.00	4.00	4.00	4.00
	Minimum	2.00	2.00	2.00	2.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	6.00
	Sum	130.00	130.00	126.00	139.00
Percentiles	10	2.2000	2.2000	3.0000	3.0000
	25	4.0000	3.0000	3.0000	4.0000
	50	4.0000	5.0000	4.0000	5.0000
	75	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000
	90	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000

		Statistics			
		X13	X14	X15	X16
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	4.0968	3.5806	4.5484	4.0000
	Std. Error of Mean	.22411	.23543	.20655	.21251
	Median	4.0000	3.0000	5.0000	4.0000
	Mode	4.00 ^a	3.00	5.00	5.00
	Std. Deviation	1.24779	1.31083	1.15004	1.18322
	Variance	1.557	1.718	1.323	1.400
	Skewness	-.634	-.188	-.829	-.516
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	.064	-.763	-.154	.041
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	5.00	5.00	4.00	5.00
	Minimum	1.00	1.00	2.00	1.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	6.00
	Sum	127.00	111.00	141.00	124.00
Percentiles	10	2.0000	2.0000	3.0000	2.2000
	25	3.0000	3.0000	4.0000	3.0000
	50	4.0000	3.0000	5.0000	4.0000
	75	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000
	90	5.8000	5.0000	6.0000	5.0000

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Statistics

		X17	X18	X19	X20
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	4.2258	3.3871	4.2581	3.9032
	Std. Error of Mean	.25699	.24834	.20722	.27181
	Median	4.0000	4.0000	5.0000	4.0000
	Mode	4.00	5.00	5.00	5.00
	Std. Deviation	1.43084	1.38269	1.15377	1.51338
	Variance	2.047	1.912	1.331	2.290
	Skewness	-.571	-.275	-.683	-.134
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-.153	-1.260	.451	-1.275
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	5.00	4.00	5.00	5.00
	Minimum	1.00	1.00	1.00	1.00
	Maximum	6.00	5.00	6.00	6.00
	Sum	131.00	105.00	132.00	121.00
	Percentiles	10	2.2000	1.2000	3.0000
25		3.0000	2.0000	3.0000	3.0000
50		4.0000	4.0000	5.0000	4.0000
75		5.0000	5.0000	5.0000	5.0000
90		6.0000	5.0000	5.8000	6.0000

Statistics

		X21	X22	X23	X24
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	4.9032	4.1613	3.6452	3.7097
	Std. Error of Mean	.16947	.19175	.22977	.20317
	Median	5.0000	5.0000	4.0000	4.0000
	Mode	5.00 ^a	5.00	5.00	3.00
	Std. Deviation	.94357	1.06761	1.27928	1.13118
	Variance	.890	1.140	1.637	1.280
	Skewness	-.306	-.518	-.500	.029
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-.926	-.910	-.805	.225
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	3.00	4.00	4.00	5.00
	Minimum	3.00	2.00	1.00	1.00
	Maximum	6.00	6.00	5.00	6.00
	Sum	152.00	129.00	113.00	115.00
	Percentiles	10	4.0000	3.0000	2.0000
25		4.0000	3.0000	3.0000	3.0000
50		5.0000	5.0000	4.0000	4.0000
75		6.0000	5.0000	5.0000	4.0000
90		6.0000	5.0000	5.0000	5.0000

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

		Statistics			
		X25	X26	X27	X28
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	4.5161	4.6774	4.5484	3.6129
	Std. Error of Mean	.23587	.22901	.17864	.18938
	Median	5.0000	5.0000	5.0000	4.0000
	Mode	6.00	5.00	4.00 ^a	4.00
	Std. Deviation	1.31329	1.27507	.99461	1.05443
	Variance	1.725	1.626	.989	1.112
	Skewness	-.321	-1.096	-.034	-.592
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-1.119	1.096	-.966	-.124
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	4.00	5.00	3.00	4.00
	Minimum	2.00	1.00	3.00	1.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	5.00
	Sum	140.00	145.00	141.00	112.00
	Percentiles	10	3.0000	3.0000	3.0000
25		3.0000	4.0000	4.0000	3.0000
50		5.0000	5.0000	5.0000	4.0000
75		6.0000	6.0000	5.0000	4.0000
90		6.0000	6.0000	6.0000	5.0000

		Statistics			
		X29	X30	X31	X32
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	4.4839	4.2581	4.6452	5.0000
	Std. Error of Mean	.20145	.18531	.18865	.19675
	Median	5.0000	4.0000	5.0000	5.0000
	Mode	5.00	4.00	5.00	5.00
	Std. Deviation	1.12163	1.03175	1.05035	1.09545
	Variance	1.258	1.065	1.103	1.200
	Skewness	-1.396	-.365	-.688	-1.301
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	2.266	.007	.012	1.086
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	5.00	4.00	4.00	4.00
	Minimum	1.00	2.00	2.00	2.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	6.00
	Sum	139.00	132.00	144.00	155.00
	Percentiles	10	3.0000	3.0000	3.0000
25		4.0000	4.0000	4.0000	5.0000
50		5.0000	4.0000	5.0000	5.0000
75		5.0000	5.0000	5.0000	6.0000
90		5.8000	5.8000	6.0000	6.0000

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Statistics

		X33	X34	X35	X36
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	4.8387	4.1613	3.6452	3.9677
	Std. Error of Mean	.20265	.21300	.22021	.19937
	Median	5.0000	4.0000	4.0000	4.0000
	Mode	5.00	4.00	4.00	5.00
	Std. Deviation	1.12833	1.18594	1.22606	1.11007
	Variance	1.273	1.406	1.503	1.232
	Skewness	-.853	.181	.162	-.402
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-.038	-.712	-.039	-.783
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	4.00	4.00	5.00	4.00
	Minimum	2.00	2.00	1.00	2.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	6.00
	Sum	150.00	129.00	113.00	123.00
	Percentiles	10	3.0000	3.0000	2.0000
25		4.0000	3.0000	3.0000	3.0000
50		5.0000	4.0000	4.0000	4.0000
75		6.0000	5.0000	4.0000	5.0000
90		6.0000	6.0000	5.8000	5.0000

Statistics

		X37	X38	X39	X40
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	3.8387	3.9677	4.0000	3.0323
	Std. Error of Mean	.21300	.23865	.26233	.26431
	Median	4.0000	4.0000	4.0000	3.0000
	Mode	3.00	3.00 ^a	4.00 ^a	2.00
	Std. Deviation	1.18594	1.32876	1.46059	1.47159
	Variance	1.406	1.766	2.133	2.166
	Skewness	.332	-.211	-.343	.478
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-.887	-.623	-.927	-.728
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	4.00	5.00	5.00	5.00
	Minimum	2.00	1.00	1.00	1.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	6.00
	Sum	119.00	123.00	124.00	94.00
	Percentiles	10	2.2000	2.0000	2.0000
25		3.0000	3.0000	3.0000	2.0000
50		4.0000	4.0000	4.0000	3.0000
75		5.0000	5.0000	5.0000	4.0000
90		5.8000	6.0000	6.0000	5.0000

Lampiran 4. Outout Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Statistics

		X41	X42	X43	X44
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	3.5806	3.8387	3.9677	4.5484
	Std. Error of Mean	.22611	.21799	.24312	.22642
	Median	3.0000	4.0000	4.0000	5.0000
	Mode	3.00	5.00	5.00	5.00
	Std. Deviation	1.25895	1.21372	1.35361	1.26065
	Variance	1.585	1.473	1.832	1.589
	Skewness	.341	-.030	-.110	-.650
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-1.025	-1.052	-1.219	-.417
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	4.00	4.00	4.00	4.00
	Minimum	2.00	2.00	2.00	2.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	6.00
	Sum	111.00	119.00	123.00	141.00
Percentiles	10	2.0000	2.0000	2.0000	2.2000
	25	3.0000	3.0000	3.0000	4.0000
	50	3.0000	4.0000	4.0000	5.0000
	75	5.0000	5.0000	5.0000	6.0000
	90	5.0000	5.0000	6.0000	6.0000

Statistics

		X45	X46	X47	X48
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	4.4194	4.3871	4.7742	4.3548
	Std. Error of Mean	.21639	.24834	.18956	.20504
	Median	4.0000	5.0000	5.0000	4.0000
	Mode	4.00	5.00	5.00	5.00
	Std. Deviation	1.20483	1.38269	1.05545	1.14159
	Variance	1.452	1.912	1.114	1.303
	Skewness	-.164	-.437	-.606	-.335
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-.704	-1.053	-.745	-.523
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	4.00	4.00	3.00	4.00
	Minimum	2.00	2.00	3.00	2.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	6.00
	Sum	137.00	136.00	148.00	135.00
Percentiles	10	3.0000	2.0000	3.0000	3.0000
	25	4.0000	3.0000	4.0000	4.0000
	50	4.0000	5.0000	5.0000	4.0000
	75	6.0000	6.0000	6.0000	5.0000
	90	6.0000	6.0000	6.0000	6.0000

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Statistics

		X49	X50	X51	X52
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	5.5484	4.3871	3.7742	4.2581
	Std. Error of Mean	.17864	.15847	.16533	.19102
	Median	6.0000	5.0000	4.0000	4.0000
	Mode	6.00	5.00	4.00	3.00 ^a
	Std. Deviation	.99461	.88232	.92050	1.06357
	Variance	.989	.778	.847	1.131
	Skewness	-2.424	-.878	-.065	.154
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	5.558	.472	.410	-1.258
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	4.00	4.00	4.00	3.00
	Minimum	2.00	2.00	2.00	3.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	6.00
	Sum	172.00	136.00	117.00	132.00
	Percentiles	10	4.0000	3.0000	2.2000
25		6.0000	4.0000	3.0000	3.0000
50		6.0000	5.0000	4.0000	4.0000
75		6.0000	5.0000	4.0000	5.0000
90		6.0000	5.0000	5.0000	6.0000

Statistics

		X53	X54	X55	X56
N	Valid	31	31	31	31
	Missing	0	0	0	0
	Mean	4.4839	3.7097	3.7742	3.4516
	Std. Error of Mean	.23127	.26312	.19515	.22642
	Median	5.0000	4.0000	4.0000	4.0000
	Mode	5.00	3.00 ^a	4.00	4.00
	Std. Deviation	1.28766	1.46500	1.08657	1.26065
	Variance	1.658	2.146	1.181	1.589
	Skewness	-.613	-.274	-.518	-.204
	Std. Error of Skewness	.421	.421	.421	.421
	Kurtosis	-.711	-.725	.451	-.567
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821	.821	.821
	Range	4.00	5.00	5.00	5.00
	Minimum	2.00	1.00	1.00	1.00
	Maximum	6.00	6.00	6.00	6.00
	Sum	139.00	115.00	117.00	107.00
	Percentiles	10	2.2000	1.2000	2.0000
25		3.0000	3.0000	3.0000	2.0000
50		5.0000	4.0000	4.0000	4.0000
75		5.0000	5.0000	4.0000	4.0000
90		6.0000	5.8000	5.0000	5.0000

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Statistics

		X57	Y
N	Valid	31	31
	Missing	0	0
	Mean	4.0968	3.4839
	Std. Error of Mean	.22411	.20145
	Median	4.0000	3.0000
	Mode	4.00	3.00
	Std. Deviation	1.24779	1.12163
	Variance	1.557	1.258
	Skewness	-.194	.725
	Std. Error of Skewness	.421	.421
	Kurtosis	-.092	-.064
	Std. Error of Kurtosis	.821	.821
	Range	5.00	4.00
	Minimum	1.00	2.00
	Maximum	6.00	6.00
	Sum	127.00	108.00
	Percentiles	10	3.0000
25		3.0000	3.0000
50		4.0000	3.0000
75		5.0000	4.0000
90		6.0000	5.0000

Frequency Table

X1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
3	1	3.2	3.2	3.2
4	5	16.1	16.1	19.4
Valid 5	12	38.7	38.7	58.1
6	13	41.9	41.9	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	5	16.1	16.1	19.4
Valid 3	8	25.8	25.8	45.2
4	7	22.6	22.6	67.7
5	9	29.0	29.0	96.8
6	1	3.2	3.2	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	10	32.3	32.3	35.5
Valid 3	7	22.6	22.6	58.1
4	8	25.8	25.8	83.9
5	5	16.1	16.1	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	2	6.5	6.5	6.5
3	4	12.9	12.9	19.4
Valid 4	13	41.9	41.9	61.3
5	8	25.8	25.8	87.1
6	4	12.9	12.9	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X5

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	4	12.9	12.9	16.1
Valid 3	6	19.4	19.4	35.5
4	9	29.0	29.0	64.5
5	8	25.8	25.8	90.3
6	3	9.7	9.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X6

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
3	5	16.1	16.1	16.1
4	7	22.6	22.6	38.7
Valid 5	7	22.6	22.6	61.3
6	12	38.7	38.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X7

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	2	6.5	6.5	6.5
2	4	12.9	12.9	19.4
Valid 3	9	29.0	29.0	48.4
4	13	41.9	41.9	90.3
5	3	9.7	9.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X8

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	2	6.5	6.5	6.5
2	3	9.7	9.7	16.1
Valid 3	9	29.0	29.0	45.2
4	4	12.9	12.9	58.1
5	8	25.8	25.8	83.9
6	5	16.1	16.1	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X9

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	3	9.7	9.7	9.7
3	4	12.9	12.9	22.6
Valid 4	10	32.3	32.3	54.8
5	12	38.7	38.7	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X10

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	3	9.7	9.7	9.7
3	6	19.4	19.4	29.0
Valid 4	6	19.4	19.4	48.4
5	14	45.2	45.2	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X11

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	2	6.5	6.5	6.5
3	7	22.6	22.6	29.0
Valid 4	11	35.5	35.5	64.5
5	9	29.0	29.0	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X12

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	1	3.2	3.2	3.2
3	5	16.1	16.1	19.4
Valid 4	5	16.1	16.1	35.5
5	18	58.1	58.1	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X13

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	3	9.7	9.7	12.9
3	4	12.9	12.9	25.8
Valid 4	10	32.3	32.3	58.1
5	10	32.3	32.3	90.3
6	3	9.7	9.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X14

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	2	6.5	6.5	6.5
2	4	12.9	12.9	19.4
3	10	32.3	32.3	51.6
Valid 4	5	16.1	16.1	67.7
5	9	29.0	29.0	96.8
6	1	3.2	3.2	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X15

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	2	6.5	6.5	6.5
3	5	16.1	16.1	22.6
4	3	9.7	9.7	32.3
Valid 5	16	51.6	51.6	83.9
6	5	16.1	16.1	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X16

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	2	6.5	6.5	9.7
3	7	22.6	22.6	32.3
Valid 4	9	29.0	29.0	61.3
5	10	32.3	32.3	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X17

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	2	6.5	6.5	6.5
2	1	3.2	3.2	9.7
3	6	19.4	19.4	29.0
Valid 4	8	25.8	25.8	54.8
5	7	22.6	22.6	77.4
6	7	22.6	22.6	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X18

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	3	9.7	9.7	9.7
2	7	22.6	22.6	32.3
3	5	16.1	16.1	48.4
Valid 4	7	22.6	22.6	71.0
5	9	29.0	29.0	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X19

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
3	8	25.8	25.8	29.0
Valid 4	6	19.4	19.4	48.4
5	13	41.9	41.9	90.3
6	3	9.7	9.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X20

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	6	19.4	19.4	22.6
3	7	22.6	22.6	45.2
Valid 4	3	9.7	9.7	54.8
5	9	29.0	29.0	83.9
6	5	16.1	16.1	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X21

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
3	2	6.5	6.5	6.5
4	9	29.0	29.0	35.5
Valid 5	10	32.3	32.3	67.7
6	10	32.3	32.3	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X22

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	2	6.5	6.5	6.5
3	8	25.8	25.8	32.3
Valid 4	5	16.1	16.1	48.4
5	15	48.4	48.4	96.8
6	1	3.2	3.2	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X23

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	2	6.5	6.5	6.5
2	4	12.9	12.9	19.4
Valid 3	8	25.8	25.8	45.2
4	6	19.4	19.4	64.5
5	11	35.5	35.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X24

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	2	6.5	6.5	9.7
3	11	35.5	35.5	45.2
Valid 4	10	32.3	32.3	77.4
5	5	16.1	16.1	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X25

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	2	6.5	6.5	6.5
3	6	19.4	19.4	25.8
Valid 4	7	22.6	22.6	48.4
5	6	19.4	19.4	67.7
6	10	32.3	32.3	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X26

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	1	3.2	3.2	6.5
3	3	9.7	9.7	16.1
Valid 4	6	19.4	19.4	35.5
5	11	35.5	35.5	71.0
6	9	29.0	29.0	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X27

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
3	5	16.1	16.1	16.1
4	10	32.3	32.3	48.4
Valid 5	10	32.3	32.3	80.6
6	6	19.4	19.4	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X28

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	4	12.9	12.9	16.1
Valid 3	7	22.6	22.6	38.7
4	13	41.9	41.9	80.6
5	6	19.4	19.4	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X29

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	1	3.2	3.2	6.5
Valid 3	3	9.7	9.7	16.1
4	6	19.4	19.4	35.5
5	17	54.8	54.8	90.3
6	3	9.7	9.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X30

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	2	6.5	6.5	6.5
3	4	12.9	12.9	19.4
Valid 4	12	38.7	38.7	58.1
5	10	32.3	32.3	90.3
6	3	9.7	9.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X31

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	1	3.2	3.2	3.2
3	4	12.9	12.9	16.1
Valid 4	6	19.4	19.4	35.5
5	14	45.2	45.2	80.6
6	6	19.4	19.4	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X32

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	1	3.2	3.2	3.2
3	4	12.9	12.9	16.1
Valid 5	15	48.4	48.4	64.5
6	11	35.5	35.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X33

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	1	3.2	3.2	3.2
3	4	12.9	12.9	16.1
4	4	12.9	12.9	29.0
Valid 5	12	38.7	38.7	67.7
6	10	32.3	32.3	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X34

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	2	6.5	6.5	6.5
3	7	22.6	22.6	29.0
Valid 4	12	38.7	38.7	67.7
5	4	12.9	12.9	80.6
6	6	19.4	19.4	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X35

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	4	12.9	12.9	16.1
3	9	29.0	29.0	45.2
Valid 4	11	35.5	35.5	80.6
5	3	9.7	9.7	90.3
6	3	9.7	9.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X36

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	4	12.9	12.9	12.9
3	6	19.4	19.4	32.3
Valid 4	9	29.0	29.0	61.3
5	11	35.5	35.5	96.8
6	1	3.2	3.2	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X37

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	3	9.7	9.7	9.7
3	12	38.7	38.7	48.4
Valid 4	6	19.4	19.4	67.7
5	7	22.6	22.6	90.3
6	3	9.7	9.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X38

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	3	9.7	9.7	12.9
3	8	25.8	25.8	38.7
Valid 4	7	22.6	22.6	61.3
5	8	25.8	25.8	87.1
6	4	12.9	12.9	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X39

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	6	19.4	19.4	22.6
3	3	9.7	9.7	32.3
Valid 4	8	25.8	25.8	58.1
5	8	25.8	25.8	83.9
6	5	16.1	16.1	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X40

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	4	12.9	12.9	12.9
2	10	32.3	32.3	45.2
3	6	19.4	19.4	64.5
Valid 4	5	16.1	16.1	80.6
5	4	12.9	12.9	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X41

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	7	22.6	22.6	22.6
3	10	32.3	32.3	54.8
Valid 4	5	16.1	16.1	71.0
5	7	22.6	22.6	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X42

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	5	16.1	16.1	16.1
3	8	25.8	25.8	41.9
Valid 4	7	22.6	22.6	64.5
5	9	29.0	29.0	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X43

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	6	19.4	19.4	19.4
3	6	19.4	19.4	38.7
Valid 4	6	19.4	19.4	58.1
5	9	29.0	29.0	87.1
6	4	12.9	12.9	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X44

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	3	9.7	9.7	9.7
3	3	9.7	9.7	19.4
Valid 4	7	22.6	22.6	41.9
5	10	32.3	32.3	74.2
6	8	25.8	25.8	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X45

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	2	6.5	6.5	6.5
3	4	12.9	12.9	19.4
4	12	38.7	38.7	58.1
5	5	16.1	16.1	74.2
6	8	25.8	25.8	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X46

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	4	12.9	12.9	12.9
3	5	16.1	16.1	29.0
4	5	16.1	16.1	45.2
5	9	29.0	29.0	74.2
6	8	25.8	25.8	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X47

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
3	6	19.4	19.4	19.4
4	3	9.7	9.7	29.0
5	14	45.2	45.2	74.2
6	8	25.8	25.8	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X48

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	2	6.5	6.5	6.5
3	5	16.1	16.1	22.6
4	9	29.0	29.0	51.6
5	10	32.3	32.3	83.9
6	5	16.1	16.1	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X49

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	1	3.2	3.2	3.2
3	1	3.2	3.2	6.5
4	2	6.5	6.5	12.9
5	3	9.7	9.7	22.6
6	24	77.4	77.4	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X50

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	1	3.2	3.2	3.2
3	4	12.9	12.9	16.1
4	9	29.0	29.0	45.2
5	16	51.6	51.6	96.8
6	1	3.2	3.2	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X51

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	3	9.7	9.7	9.7
3	7	22.6	22.6	32.3
Valid 4	16	51.6	51.6	83.9
5	4	12.9	12.9	96.8
6	1	3.2	3.2	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X52

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
3	10	32.3	32.3	32.3
4	7	22.6	22.6	54.8
Valid 5	10	32.3	32.3	87.1
6	4	12.9	12.9	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X53

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	3	9.7	9.7	9.7
3	5	16.1	16.1	25.8
Valid 4	4	12.9	12.9	38.7
5	12	38.7	38.7	77.4
6	7	22.6	22.6	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X54

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	3	9.7	9.7	9.7
2	3	9.7	9.7	19.4
3	8	25.8	25.8	45.2
Valid 4	6	19.4	19.4	64.5
5	8	25.8	25.8	90.3
6	3	9.7	9.7	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X55

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	3	9.7	9.7	12.9
3	6	19.4	19.4	32.3
Valid 4	14	45.2	45.2	77.4
5	6	19.4	19.4	96.8
6	1	3.2	3.2	100.0
Total	31	100.0	100.0	

X56

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	2	6.5	6.5	6.5
2	6	19.4	19.4	25.8
3	6	19.4	19.4	45.2
Valid 4	11	35.5	35.5	80.6
5	5	16.1	16.1	96.8
6	1	3.2	3.2	100.0
Total	31	100.0	100.0	

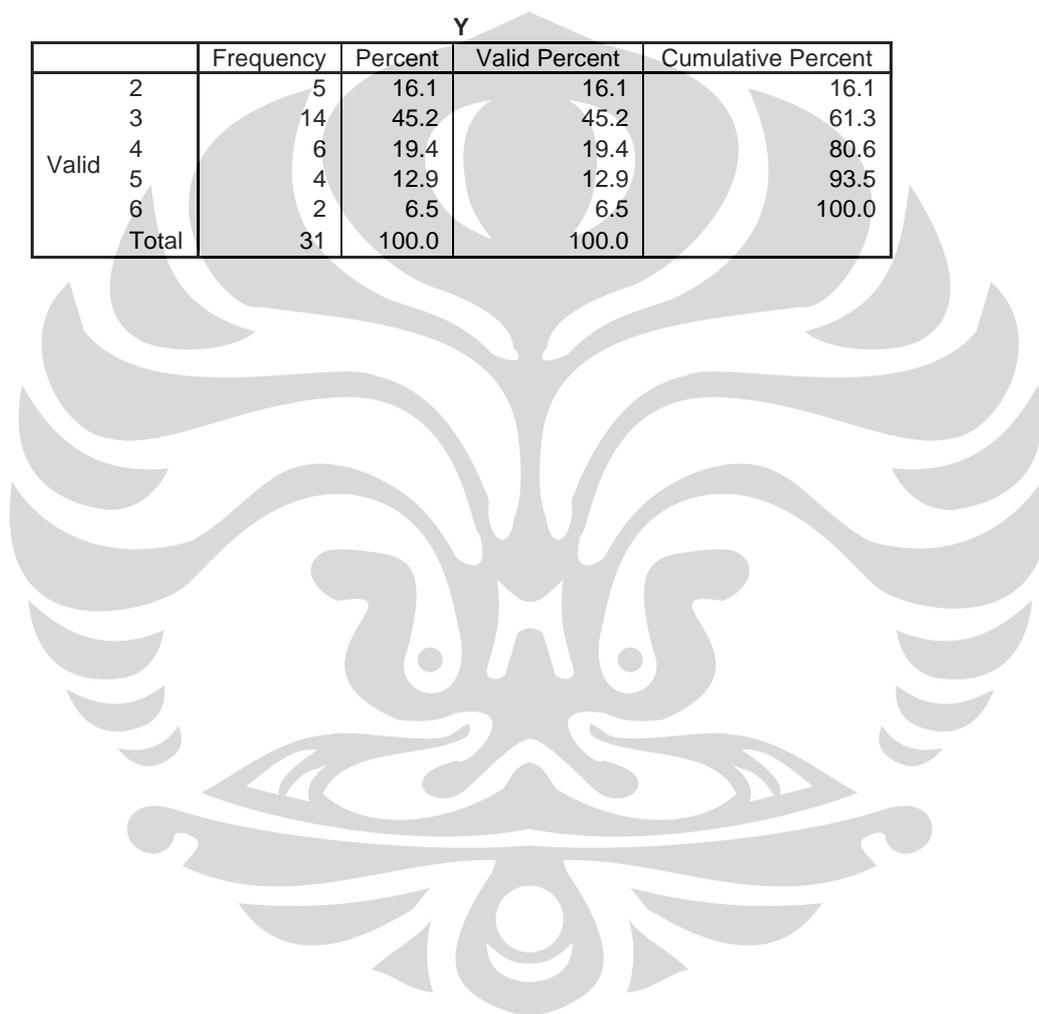
Lampiran 4. Output Analisis Deskriptif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

X57

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	1	3.2	3.2	3.2
2	1	3.2	3.2	6.5
3	8	25.8	25.8	32.3
Valid 4	10	32.3	32.3	64.5
5	6	19.4	19.4	83.9
6	5	16.1	16.1	100.0
Total	31	100.0	100.0	

Y

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	5	16.1	16.1	16.1
3	14	45.2	45.2	61.3
Valid 4	6	19.4	19.4	80.6
5	4	12.9	12.9	93.5
6	2	6.5	6.5	100.0
Total	31	100.0	100.0	



Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17

A. Uji Komparatif Kruskal-Wallis Kategori Posisi/Jabatan

Ranks				Ranks			
Jabatan	N	Mean Rank		Jabatan	N	Mean Rank	
X15	1	1	18.5	X23	1	1	26
	2	9	15.61		2	9	17
	3	6	18		3	6	18.42
	4	14	16		4	14	14.43
	5	1	5		5	1	4.5
Total	31		Total	31			
X16	1	1	15	X24	1	1	30.5
	2	9	21.78		2	9	17.22
	3	6	16.08		3	6	18.5
	4	14	12.96		4	14	13.61
	5	1	7		5	1	9
Total	31		Total	31			
X17	1	1	13.5	X25	1	1	26.5
	2	9	20.06		2	9	17.11
	3	6	15.17		3	6	14.42
	4	14	14.61		4	14	15.5
	5	1	6.5		5	1	12
Total	31		Total	31			
X18	1	1	7	X26	1	1	17
	2	9	20.56		2	9	17.33
	3	6	13.5		3	6	15.33
	4	14	14.57		4	14	15.89
	5	1	19		5	1	8.5
Total	31		Total	31			
X19	1	1	5.5	X27	1	1	28.5
	2	9	17.11		2	9	14.78
	3	6	12.58		3	6	18.5
	4	14	18.25		4	14	15.21
	5	1	5.5		5	1	10.5
Total	31		Total	31			
X20	1	1	22	X28	1	1	19
	2	9	20.72		2	9	16.11
	3	6	12.75		3	6	16.33
	4	14	14.29		4	14	16.46
	5	1	11		5	1	3.5
Total	31		Total	31			
X21	1	1	7	X29	1	1	20
	2	9	15.94		2	9	19.33
	3	6	13.42		3	6	14.25
	4	14	18.43		4	14	15.32
	5	1	7		5	1	2
Total	31		Total	31			
X22	1	1	23	X30	1	1	12.5
	2	9	15.44		2	9	19.67
	3	6	18.58		3	6	14.83
	4	14	15.43		4	14	15.43
	5	1	6.5		5	1	1.5
Total	31		Total	31			

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Ranks				Ranks			
	Jabatan	N	Mean Rank		Jabatan	N	Mean Rank
X31	1	1	18.5	X39	1	1	9
	2	9	15.17		2	9	17.56
	3	6	18.5		3	6	16.58
	4	14	16.36		4	14	15.36
	5	1	1		5	1	14.5
Total		31		Total		31	
X32	1	1	26	X40	1	1	17.5
	2	9	13.78		2	9	20.56
	3	6	17.33		3	6	16.25
	4	14	17.21		4	14	13.32
	5	1	1		5	1	9.5
Total		31		Total		31	
X33	1	1	26.5	X41	1	1	20
	2	9	16.83		2	9	18.89
	3	6	15.33		3	6	15.83
	4	14	15.61		4	14	14.79
	5	1	7.5		5	1	4
Total		31		Total		31	
X34	1	1	28.5	X42	1	1	9.5
	2	9	17		2	9	17.06
	3	6	16.67		3	6	18.67
	4	14	14.21		4	14	15.11
	5	1	15.5		5	1	9.5
Total		31		Total		31	
X35	1	1	20	X43	1	1	9.5
	2	9	15.22		2	9	17.56
	3	6	16.67		3	6	17.25
	4	14	15.64		4	14	15.82
	5	1	20		5	1	3.5
Total		31		Total		31	
X36	1	1	15	X44	1	1	10
	2	9	19.56		2	9	12.11
	3	6	17.08		3	6	14.83
	4	14	14.29		4	14	19.86
	5	1	2.5		5	1	10
Total		31		Total		31	
X37	1	1	18.5	X45	1	1	12.5
	2	9	18.94		2	9	11.78
	3	6	17		3	6	15.42
	4	14	14.5		4	14	19.46
	5	1	2		5	1	12.5
Total		31		Total		31	
X38	1	1	16	X46	1	1	12
	2	9	15.61		2	9	15.39
	3	6	14.5		3	6	14.67
	4	14	17.43		4	14	17.89
	5	1	8.5		5	1	7
Total		31		Total		31	

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Ranks				Ranks			
Jabatan	N	Mean Rank		Jabatan	N	Mean Rank	
X47	1	1	16.5	X53	1	1	28
	2	9	13.44		2	9	13.17
	3	6	14		3	6	14.58
	4	14	19.36		4	14	17.39
	5	1	3.5		5	1	18.5
Total	31			Total	31		
X48	1	1	21.5	X54	1	1	17.5
	2	9	14.67		2	9	15.33
	3	6	16.83		3	6	17.25
	4	14	15.71		4	14	15.18
	5	1	21.5		5	1	24.5
Total	31			Total	31		
X49	1	1	19.5	X55	1	1	17.5
	2	9	16.5		2	9	11.33
	3	6	16.83		3	6	17.5
	4	14	16.07		4	14	18.14
	5	1	2		5	1	17.5
Total	31			Total	31		
X50	1	1	10	X56	1	1	20
	2	9	14.83		2	9	13.72
	3	6	19.33		3	6	15.08
	4	14	15.29		4	14	17.29
	5	1	22.5		5	1	20
Total	31			Total	31		
X51	1	1	7	X57	1	1	29
	2	9	16.5		2	9	16.06
	3	6	19.92		3	6	15.17
	4	14	15.29		4	14	15.43
	5	1	7		5	1	15.5
Total	31			Total	31		
X52	1	1	14				
	2	9	17.61				
	3	6	12.58				
	4	14	16.11				
	5	1	22.5				
Total	31						

Test Statistics^{a,b}

	X1	X2	X3	X4	X5	X6
Chi-Square	2.595	3.977	4.499	3.540	4.100	1.745
df	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	.628	.409	.343	.472	.393	.783

Test Statistics^{a,b}

	X7	X8	X9	X10	X11	X12
Chi-Square	1.954	7.598	4.176	1.940	1.535	2.832
df	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	.744	.107	.383	.747	.820	.586

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Jabatan

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Test Statistics^{a,b}

	X13	X14	X15	X16	X17	X18
Chi-Square	4.975	4.425	2.162	6.647	3.501	4.373
df	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	.290	.351	.706	.156	.478	.358

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Jabatan

Test Statistics^{a,b}

	X19	X20	X21	X22	X23	X24
Chi-Square	4.997	4.650	3.788	2.607	4.046	5.144
df	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	.288	.325	.436	.626	.400	.273

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Jabatan

Test Statistics^{a,b}

	X25	X26	X27	X28	X29	X30
Chi-Square	2.004	.996	3.227	2.256	4.928	4.756
df	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	.735	.910	.521	.689	.295	.313

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Jabatan

Test Statistics^{a,b}

	X31	X32	X33	X34	X35	X36
Chi-Square	3.753	5.766	2.587	2.793	.546	4.527
df	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	.440	.217	.629	.593	.969	.339

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Jabatan

Test Statistics^{a,b}

	X37	X38	X39	X40	X41	X42
Chi-Square	4.168	1.267	1.025	4.222	3.294	1.902
df	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	.384	.867	.906	.377	.510	.754

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Jabatan

Test Statistics^{a,b}

	X43	X44	X45	X46	X47	X48
Chi-Square	2.922	5.482	4.672	2.055	5.437	1.059
df	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	.571	.241	.323	.726	.245	.901

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Jabatan

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Test Statistics^{a,b}

	X49	X50	X51	X52	X53	X54
Chi-Square	4.853	2.376	3.754	1.838	3.425	1.231
df	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	.303	.667	.440	.766	.489	.873

a. Kruskal Wallis Test

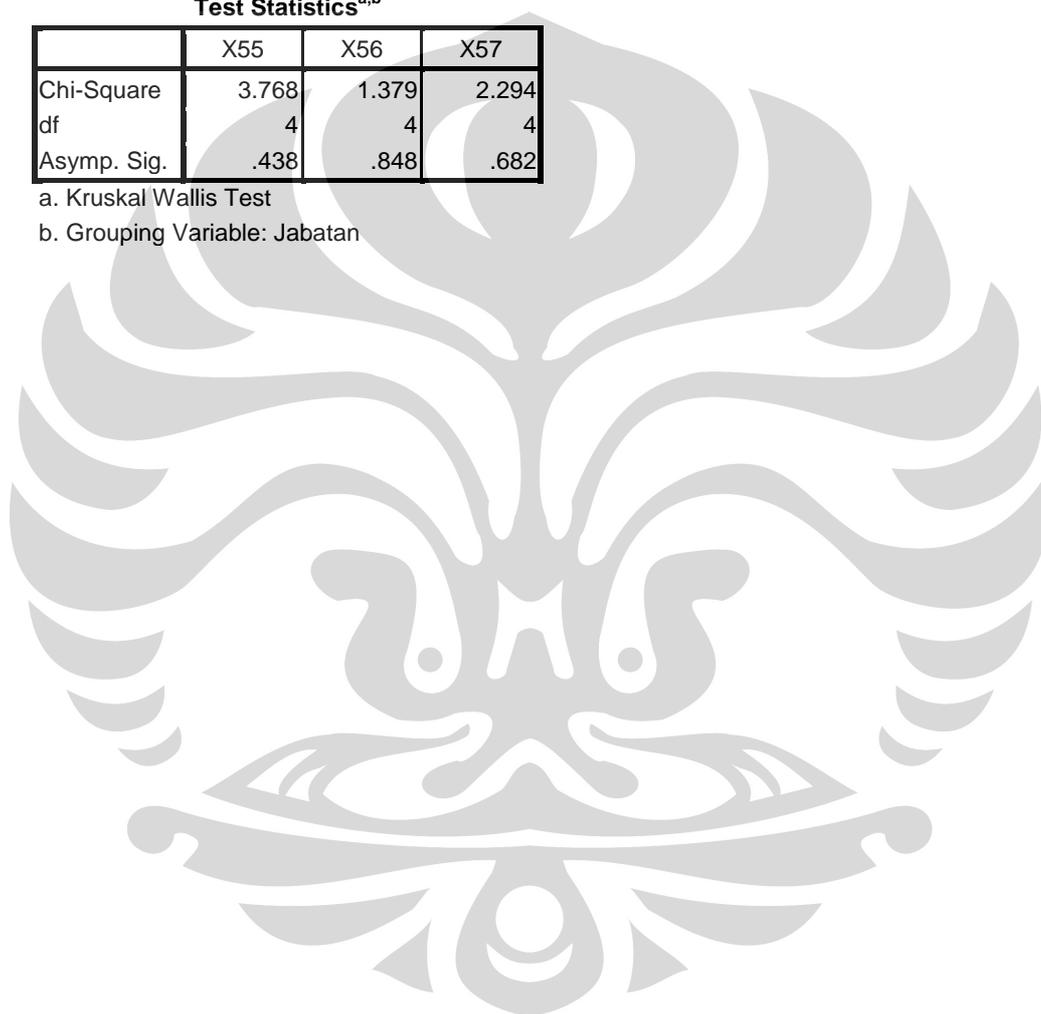
b. Grouping Variable: Jabatan

Test Statistics^{a,b}

	X55	X56	X57
Chi-Square	3.768	1.379	2.294
df	4	4	4
Asymp. Sig.	.438	.848	.682

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Jabatan



Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

B. Uji Komparatif Kruskal–Wallis Kategori Pendidikan

Ranks				Ranks			
Pendidikan	N	Mean Rank		Pendidikan	N	Mean Rank	
X1	1	3	5.83	X11	1	3	9
	2	16	16.38		2	16	16.41
	3	11	17.41		3	11	17.41
	4	1	25		4	1	15
Total	31		Total	31			
X2	1	3	18.67	X12	1	3	20.5
	2	16	14.28		2	16	17.66
	3	11	18.27		3	11	13.45
	4	1	10.5		4	1	4
Total	31		Total	31			
X3	1	3	9.33	X13	1	3	17.83
	2	16	16.31		2	16	14.91
	3	11	17.45		3	11	18.27
	4	1	15		4	1	3
Total	31		Total	31			
X4	1	3	22	X14	1	3	16.33
	2	16	14.81		2	16	16.09
	3	11	16.36		3	11	16.82
	4	1	13		4	1	4.5
Total	31		Total	31			
X5	1	3	18.17	X15	1	3	18.5
	2	16	14.03		2	16	14.63
	3	11	18.27		3	11	18.32
	4	1	16		4	1	5
Total	31		Total	31			
X6	1	3	10.5	X16	1	3	23.33
	2	16	16.03		2	16	13.81
	3	11	16.59		3	11	18
	4	1	25.5		4	1	7
Total	31		Total	31			
X7	1	3	18.33	X17	1	3	20.83
	2	16	12.72		2	16	14.16
	3	11	19.59		3	11	18.23
	4	1	22		4	1	6.5
Total	31		Total	31			
X8	1	3	20.5	X18	1	3	17.67
	2	16	15.69		2	16	14.06
	3	11	15.77		3	11	18.09
	4	1	10		4	1	19
Total	31		Total	31			
X9	1	3	23.5	X19	1	3	15.67
	2	16	16		2	16	16.91
	3	11	14.91		3	11	15.73
	4	1	5.5		4	1	5.5
Total	31		Total	31			
X10	1	3	13.83	X20	1	3	20.67
	2	16	17.44		2	16	15.88
	3	11	14.82		3	11	15.36
	4	1	12.5		4	1	11
Total	31		Total	31			

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Ranks				Ranks			
	Pendidikan	N	Mean Rank		Pendidikan	N	Mean Rank
X21	1	3	16.5	X32	1	3	14.17
	2	16	17.22		2	16	15.28
	3	11	14.91		3	11	18.91
	4	1	7		4	1	1
	Total	31			Total	31	
X22	1	3	19.67	X33	1	3	22.83
	2	16	15.84		2	16	14.78
	3	11	16.09		3	11	16.68
	4	1	6.5		4	1	7.5
	Total	31			Total	31	
X23	1	3	15.17	X34	1	3	18.17
	2	16	14.78		2	16	15.41
	3	11	19.05		3	11	16.32
	4	1	4.5		4	1	15.5
	Total	31			Total	31	
X24	1	3	19.5	X35	1	3	20
	2	16	17.47		2	16	14.5
	3	11	13.55		3	11	16.73
	4	1	9		4	1	20
	Total	31			Total	31	
X25	1	3	16.83	X36	1	3	15.83
	2	16	16.03		2	16	16.31
	3	11	16.09		3	11	16.82
	4	1	12		4	1	2.5
	Total	31			Total	31	
X26	1	3	17.5	X37	1	3	12.5
	2	16	12.28		2	16	17.16
	3	11	21.68		3	11	16.55
	4	1	8.5		4	1	2
	Total	31			Total	31	
X27	1	3	10.5	X38	1	3	16
	2	16	13.88		2	16	14.31
	3	11	21.09		3	11	19.14
	4	1	10.5		4	1	8.5
	Total	31			Total	31	
X28	1	3	13.83	X39	1	3	20.17
	2	16	13.38		2	16	14
	3	11	21.55		3	11	17.91
	4	1	3.5		4	1	14.5
	Total	31			Total	31	
X29	1	3	23.33	X40	1	3	24.17
	2	16	13.66		2	16	14.59
	3	11	18.68		3	11	16.41
	4	1	2		4	1	9.5
	Total	31			Total	31	
X30	1	3	19.83	X41	1	3	21.5
	2	16	15.44		2	16	16.78
	3	11	17.09		3	11	14.45
	4	1	1.5		4	1	4
	Total	31			Total	31	
X31	1	3	16.83	X42	1	3	17.17
	2	16	16.31		2	16	15.75
	3	11	16.68		3	11	16.64
	4	1	1		4	1	9.5
	Total	31			Total	31	

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Ranks				Ranks			
	Pendidikan	N	Mean Rank		Pendidikan	N	Mean Rank
X43	1	3	14	X51	1	3	14.67
	2	16	16.56		2	16	13.78
	3	11	16.86		3	11	20.41
	4	1	3.5		4	1	7
	Total	31			Total	31	
X44	1	3	10.17	X52	1	3	14
	2	16	16.16		2	16	15.41
	3	11	17.91		3	11	16.82
	4	1	10		4	1	22.5
	Total	31			Total	31	
X45	1	3	9.83	X53	1	3	11.67
	2	16	17.13		2	16	15.88
	3	11	16.36		3	11	17.14
	4	1	12.5		4	1	18.5
	Total	31			Total	31	
X46	1	3	16.33	X54	1	3	19.33
	2	16	17.41		2	16	13.03
	3	11	14.68		3	11	18.64
	4	1	7		4	1	24.5
	Total	31			Total	31	
X47	1	3	13.67	X55	1	3	14.17
	2	16	15.47		2	16	15.06
	3	11	18.55		3	11	17.73
	4	1	3.5		4	1	17.5
	Total	31			Total	31	
X48	1	3	7.33	X56	1	3	20
	2	16	16.41		2	16	14.41
	3	11	17.27		3	11	16.86
	4	1	21.5		4	1	20
	Total	31			Total	31	
X49	1	3	15	X57	1	3	15.17
	2	16	15.66		2	16	16.78
	3	11	18.05		3	11	15.14
	4	1	2		4	1	15.5
	Total	31			Total	31	
X50	1	3	14.17				
	2	16	13.03				
	3	11	20.23				
	4	1	22.5				
	Total	31					

Test Statistics^{a,b}

	X1	X2	X3	X4	X5	X6
Chi-Square	5.807	1.996	2.060	1.884	1.694	2.442
df	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.121	.573	.560	.597	.638	.486

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Test Statistics^{a,b}

	X7	X8	X9	X10	X11	X12
Chi-Square	4.929	1.257	3.900	1.013	2.268	4.859
df	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.177	.739	.272	.798	.519	.182

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Test Statistics^{a,b}

	X13	X14	X15	X16	X17	X18
Chi-Square	3.318	1.810	3.246	4.716	3.417	1.601
df	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.345	.613	.355	.194	.332	.659

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Test Statistics^{a,b}

	X19	X20	X21	X22	X23	X24
Chi-Square	1.671	1.207	1.578	1.831	3.386	2.458
df	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.643	.751	.664	.608	.336	.483

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Test Statistics^{a,b}

	X25	X26	X27	X28	X29	X30
Chi-Square	.234	8.374	6.273	8.261	7.671	3.638
df	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.972	.039	.099	.041	.053	.303

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Test Statistics^{a,b}

	X31	X32	X33	X34	X35	X36
Chi-Square	3.170	4.841	3.224	.277	1.380	2.508
df	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.366	.184	.358	.964	.710	.474

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Test Statistics^{a,b}

	X37	X38	X39	X40	X41	X42
Chi-Square	3.376	2.669	2.008	3.507	3.485	.664
df	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.337	.446	.571	.320	.323	.882

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Test Statistics^{a,b}

	X43	X44	X45	X46	X47	X48
Chi-Square	2.305	2.306	1.948	1.684	3.401	3.574
df	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.512	.511	.583	.640	.334	.311

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Test Statistics^{a,b}

	X49	X50	X51	X52	X53	X54
Chi-Square	5.580	5.637	5.401	.884	1.008	4.085
df	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.134	.131	.145	.829	.799	.252

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Test Statistics^{a,b}

	X55	X56	X57
Chi-Square	.802	1.456	.262
df	3	3	3
Asymp. Sig.	.849	.692	.967

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Pendidikan

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

C. Uji Komparatif Mann–Whitney Kategori Lama Pengalaman Kerja

Ranks				Ranks					
Pengalaman	N	Mean Rank	Sum of Ranks	Pengalaman	N	Mean Rank	Sum of Ranks		
X1	1	27	15.91	429.5	X18	1	27	16.04	433
	2	4	16.63	66.5		2	4	15.75	63
Total	31				Total	31			
X2	1	27	15.91	429.5	X19	1	27	14.52	392
	2	4	16.63	66.5		2	4	26	104
Total	31				Total	31			
X3	1	27	17.02	459.5	X20	1	27	15.07	407
	2	4	9.13	36.5		2	4	22.25	89
Total	31				Total	31			
X4	1	27	15.44	417	X21	1	27	14.44	390
	2	4	19.75	79		2	4	26.5	106
Total	31				Total	31			
X5	1	27	15.83	427.5	X22	1	27	15.76	425.5
	2	4	17.13	68.5		2	4	17.63	70.5
Total	31				Total	31			
X6	1	27	14.94	403.5	X23	1	27	15.41	416
	2	4	23.13	92.5		2	4	20	80
Total	31				Total	31			
X7	1	27	16.22	438	X24	1	27	15.89	429
	2	4	14.5	58		2	4	16.75	67
Total	31				Total	31			
X8	1	27	15.33	414	X25	1	27	15.28	412.5
	2	4	20.5	82		2	4	20.88	83.5
Total	31				Total	31			
X9	1	27	15.96	431	X26	1	27	16.35	441.5
	2	4	16.25	65		2	4	13.63	54.5
Total	31				Total	31			
X10	1	27	16	432	X27	1	27	15.41	416
	2	4	16	64		2	4	20	80
Total	31				Total	31			
X11	1	27	16.11	435	X28	1	27	15.52	419
	2	4	15.25	61		2	4	19.25	77
Total	31				Total	31			
X12	1	27	15.76	425.5	X29	1	27	15.46	417.5
	2	4	17.63	70.5		2	4	19.63	78.5
Total	31				Total	31			
X13	1	27	16.02	432.5	X30	1	27	16	432
	2	4	15.88	63.5		2	4	16	64
Total	31				Total	31			
X14	1	27	16.22	438	X31	1	27	15.26	412
	2	4	14.5	58		2	4	21	84
Total	31				Total	31			
X15	1	27	16.61	448.5	X32	1	27	15	405
	2	4	11.88	47.5		2	4	22.75	91
Total	31				Total	31			
X16	1	27	16.26	439	X33	1	27	15.26	412
	2	4	14.25	57		2	4	21	84
Total	31				Total	31			
X17	1	27	15.94	430.5	X34	1	27	15.81	427
	2	4	16.38	65.5		2	4	17.25	69
Total	31				Total	31			

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Ranks					Ranks				
	Pengalaman	N	Mean Rank	Sum of Ranks		Pengalaman	N	Mean Rank	Sum of Ranks
X35	1	27	16.02	432.5	X47	1	27	15.11	408
	2	4	15.88	63.5		2	4	22	88
Total		31			Total		31		
X36	1	27	15.87	428.5	X48	1	27	15.37	415
	2	4	16.88	67.5		2	4	20.25	81
Total		31			Total		31		
X37	1	27	15.48	418	X49	1	27	15.48	418
	2	4	19.5	78		2	4	19.5	78
Total		31			Total		31		
X38	1	27	14.44	390	X50	1	27	16.67	450
	2	4	26.5	106		2	4	11.5	46
Total		31			Total		31		
X39	1	27	15.09	407.5	X51	1	27	15.87	428.5
	2	4	22.13	88.5		2	4	16.88	67.5
Total		31			Total		31		
X40	1	27	17.19	464	X52	1	27	15.41	416
	2	4	8	32		2	4	20	80
Total		31			Total		31		
X41	1	27	16.33	441	X53	1	27	16.35	441.5
	2	4	13.75	55		2	4	13.63	54.5
Total		31			Total		31		
X42	1	27	15.48	418	X54	1	27	15.89	429
	2	4	19.5	78		2	4	16.75	67
Total		31			Total		31		
X43	1	27	15.44	417	X55	1	27	15.78	426
	2	4	19.75	79		2	4	17.5	70
Total		31			Total		31		
X44	1	27	15.13	408.5	X56	1	27	15.54	419.5
	2	4	21.88	87.5		2	4	19.13	76.5
Total		31			Total		31		
X45	1	27	15.15	409	X57	1	27	15.07	407
	2	4	21.75	87		2	4	22.25	89
Total		31			Total		31		
X46	1	27	15.19	410					
	2	4	21.5	86					
Total		31							

Test Statistics^b

	X1	X2	X3	X4	X5
Mann-Whitney U	51.500	51.500	26.500	39.000	49.500
Wilcoxon W	429.500	429.500	36.500	417.000	427.500
Z	-.158	-.152	-1.676	-.929	-.272
Asymp. Sig. (2-tailed)	.874	.879	.094	.353	.785
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.887 ^a	.887 ^a	.107 ^a	.408 ^a	.798 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Test Statistics^b

	X6	X7	X8	X9	X10
Mann-Whitney U	25.500	48.000	36.000	53.000	54.000
Wilcoxon W	403.500	58.000	414.000	431.000	64.000
Z	-1.755	-.373	-1.087	-.062	.000
Asymp. Sig. (2-tailed)	.079	.709	.277	.951	1.000
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.094 ^a	.755 ^a	.316 ^a	.977 ^a	1.000 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Test Statistics^b

	X11	X12	X13	X14	X15
Mann-Whitney U	51.000	47.500	53.500	48.000	37.500
Wilcoxon W	61.000	425.500	63.500	58.000	47.500
Z	-.184	-.429	-.031	-.365	-1.052
Asymp. Sig. (2-tailed)	.854	.668	.976	.715	.293
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.887 ^a	.712 ^a	.977 ^a	.755 ^a	.345 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Test Statistics^b

	X16	X17	X18	X19	X20
Mann-Whitney U	47.000	52.500	53.000	14.000	29.000
Wilcoxon W	57.000	430.500	63.000	392.000	407.000
Z	-.428	-.091	-.061	-2.482	-1.509
Asymp. Sig. (2-tailed)	.669	.928	.952	.013	.131
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.712 ^a	.932 ^a	.977 ^a	.015 ^a	.154 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Test Statistics^b

	X21	X22	X23	X24	X25
Mann-Whitney U	12.000	47.500	38.000	51.000	34.500
Wilcoxon W	390.000	425.500	416.000	429.000	412.500
Z	-2.596	-.412	-.978	-.185	-1.184
Asymp. Sig. (2-tailed)	.009	.681	.328	.854	.236
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.010 ^a	.712 ^a	.376 ^a	.887 ^a	.262 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Test Statistics^b

	X26	X27	X28	X29	X30
Mann-Whitney U	44.500	38.000	41.000	39.500	54.000
Wilcoxon W	54.500	416.000	419.000	417.500	64.000
Z	-.582	-.982	-.805	-.940	.000
Asymp. Sig. (2-tailed)	.560	.326	.421	.347	1.000
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.589 ^a	.376 ^a	.476 ^a	.408 ^a	1.000 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Test Statistics^b

	X31	X32	X33	X34	X35
Mann-Whitney U	34.000	27.000	34.000	49.000	53.500
Wilcoxon W	412.000	405.000	412.000	427.000	63.500
Z	-1.248	-1.735	-1.239	-.307	-.031
Asymp. Sig. (2-tailed)	.212	.083	.215	.759	.976
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.262 ^a	.121 ^a	.262 ^a	.798 ^a	.977 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Test Statistics^b

	X36	X37	X38	X39	X40
Mann-Whitney U	50.500	40.000	12.000	29.500	22.000
Wilcoxon W	428.500	418.000	390.000	407.500	32.000
Z	-.215	-.859	-2.536	-1.478	-1.933
Asymp. Sig. (2-tailed)	.830	.390	.011	.139	.053
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.842 ^a	.441 ^a	.010 ^a	.154 ^a	.062 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Test Statistics^b

	X41	X42	X43	X44	X45
Mann-Whitney U	45.000	40.000	39.000	30.500	31.000
Wilcoxon W	55.000	418.000	417.000	408.500	409.000
Z	-.547	-.849	-.906	-1.431	-1.414
Asymp. Sig. (2-tailed)	.584	.396	.365	.153	.157
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.629 ^a	.441 ^a	.408 ^a	.173 ^a	.193 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Lampiran 5. Output Uji Komparatif dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Test Statistics^b

	X46	X47	X48	X49	X50
Mann-Whitney U	32.000	30.000	37.000	40.000	36.000
Wilcoxon W	410.000	408.000	415.000	418.000	46.000
Z	-1.331	-1.505	-1.036	-1.128	-1.160
Asymp. Sig. (2-tailed)	.183	.132	.300	.260	.246
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.214 ^a	.173 ^a	.345 ^a	.441 ^a	.316 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Test Statistics^b

	X51	X52	X53	X54	X55
Mann-Whitney U	50.500	38.000	44.500	51.000	48.000
Wilcoxon W	428.500	416.000	54.500	429.000	426.000
Z	-.224	-.983	-.582	-.181	-.374
Asymp. Sig. (2-tailed)	.823	.326	.560	.857	.708
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.842 ^a	.376 ^a	.589 ^a	.887 ^a	.755 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Test Statistics^b

	X56	X57
Mann-Whitney U	41.500	29.000
Wilcoxon W	419.500	407.000
Z	-.761	-1.520
Asymp. Sig. (2-tailed)	.447	.128
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	.476 ^a	.154 ^a

a. Not corrected for ties.

b. Grouping Variable: Pengalaman

Lampiran 6. Output Uji Validitas & Reliabilitas dengan Program SPSS v.17

A. Uji Validitas & Reliabilitas Tahap Pertama**Reliability****Scale: 0.5****Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	31	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	31	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.948	57

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	231.0323	1168.099	.334	.948
X2	232.5484	1140.256	.546	.947
X3	233.0323	1171.699	.185	.949
X4	231.9677	1163.032	.326	.948
X5	232.3226	1157.559	.323	.948
X6	231.3871	1142.512	.578	.947
X7	232.8710	1189.716	-.041	.950
X8	232.3226	1135.092	.503	.947
X9	232.0323	1150.299	.498	.947
X10	232.0323	1149.632	.479	.947
X11	232.1613	1164.340	.319	.948
X12	231.7419	1153.265	.515	.947
X13	232.1290	1144.916	.490	.947
X14	232.6452	1132.437	.609	.947
X15	231.6774	1153.359	.425	.948
X16	232.2258	1141.514	.562	.947
X17	232.0000	1131.267	.567	.947
X18	232.8387	1141.806	.472	.948
X19	231.9677	1150.299	.463	.948
X20	232.3226	1124.492	.602	.947
X21	231.3226	1156.426	.476	.948
X22	232.0645	1149.729	.511	.947
X23	232.5806	1151.652	.398	.948
X24	232.5161	1155.858	.399	.948
X25	231.7097	1145.413	.458	.948
X26	231.5484	1148.056	.442	.948

Lampiran 6. Output Uji Validitas & Reliabilitas dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X27	231.6774	1170.092	.246	.948
X28	232.6129	1143.912	.600	.947
X29	231.7419	1138.265	.639	.947
X30	231.9677	1142.832	.630	.947
X31	231.5806	1147.118	.557	.947
X32	231.2258	1136.781	.675	.947
X33	231.3871	1138.778	.628	.947
X34	232.0645	1139.596	.585	.947
X35	232.5806	1135.985	.609	.947
X36	232.2581	1140.731	.612	.947
X37	232.3871	1129.178	.718	.946
X38	232.2581	1137.798	.539	.947
X39	232.2258	1138.514	.479	.948
X40	233.1935	1145.561	.403	.948
X41	232.6452	1133.103	.627	.947
X42	232.3871	1140.312	.562	.947
X43	232.2581	1131.798	.595	.947
X44	231.6774	1149.359	.432	.948
X45	231.8065	1145.628	.500	.947
X46	231.8387	1130.606	.595	.947
X47	231.4516	1150.589	.505	.947
X48	231.8710	1158.049	.367	.948
X49	230.6774	1150.292	.542	.947
X50	231.8387	1169.340	.294	.948
X51	232.4516	1145.389	.668	.947
X52	231.9677	1153.099	.465	.948
X53	231.7419	1152.865	.381	.948
X54	232.5161	1144.125	.420	.948
X55	232.4516	1157.189	.399	.948
X56	232.7742	1161.447	.289	.948
X57	232.1290	1141.649	.529	.947

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
236.2258	1187.847	34.46516	57

Lampiran 6. Output Uji Validitas & Reliabilitas dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

B. Uji Validitas & Reliabilitas Tahap Kedua**Reliability****Scale: 0.5****Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	31	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	31	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.950	48

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X2	196.1935	977.828	.510	.949
X6	195.0323	979.232	.549	.949
X8	195.9677	970.499	.501	.950
X9	195.6774	983.692	.509	.950
X10	195.6774	984.292	.471	.950
X12	195.3871	986.378	.529	.949
X13	195.7742	979.047	.495	.950
X14	196.2903	968.546	.600	.949
X15	195.3226	989.426	.394	.950
X16	195.8710	976.516	.559	.949
X17	195.6452	967.170	.562	.949
X18	196.4839	976.791	.469	.950
X19	195.6129	982.578	.489	.950
X20	195.9677	958.232	.627	.949
X21	194.9677	989.766	.482	.950
X22	195.7097	984.613	.500	.950
X23	196.2258	987.714	.372	.950
X24	196.1613	988.340	.417	.950
X25	195.3548	981.437	.439	.950
X26	195.1935	983.761	.423	.950
X28	196.2581	978.465	.601	.949
X29	195.3871	973.112	.641	.949
X30	195.6129	978.178	.620	.949
X31	195.2258	980.781	.568	.949
X32	194.8710	972.516	.666	.949
X33	195.0323	974.766	.613	.949

Lampiran 6. Output Uji Validitas & Reliabilitas dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X34	195.7097	973.946	.593	.949
X35	196.2258	970.381	.620	.949
X36	195.9032	975.290	.616	.949
X37	196.0323	963.299	.741	.948
X38	195.9032	972.357	.545	.949
X39	195.8710	972.649	.488	.950
X40	196.8387	979.673	.406	.950
X41	196.2903	966.346	.656	.949
X42	196.0323	974.966	.565	.949
X43	195.9032	966.024	.611	.949
X44	195.3226	982.959	.439	.950
X45	195.4516	978.856	.517	.949
X46	195.4839	963.725	.625	.949
X47	195.0968	983.690	.520	.949
X48	195.5161	992.791	.350	.950
X49	194.3226	986.626	.506	.950
X51	196.0968	980.424	.659	.949
X52	195.6129	986.378	.475	.950
X53	195.3871	987.445	.373	.950
X54	196.1613	978.740	.419	.950
X55	196.0968	990.824	.398	.950
X57	195.7742	975.114	.546	.949

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
199.8710	1019.249	31.92569	48

Lampiran 6. Output Uji Validitas & Reliabilitas dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

C. Uji Validitas & Reliabilitas Tahap Ketiga**Reliability****Scale: 0.5****Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	31	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	31	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.950	47

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X2	191.8387	951.406	.517	.949
X6	190.6774	953.759	.542	.949
X8	191.6129	945.178	.495	.950
X9	191.3226	957.959	.505	.949
X10	191.3226	958.959	.462	.950
X12	191.0323	960.699	.523	.949
X13	191.4194	953.452	.490	.949
X14	191.9355	943.262	.594	.949
X15	190.9677	963.099	.397	.950
X16	191.5161	949.925	.569	.949
X17	191.2903	940.146	.577	.949
X18	192.1290	950.716	.471	.950
X19	191.2581	955.931	.498	.949
X20	191.6129	932.578	.627	.949
X21	190.6129	964.112	.474	.950
X22	191.3548	958.170	.507	.949
X23	191.8710	961.183	.378	.950
X24	191.8065	962.428	.414	.950
X25	191.0000	955.400	.439	.950
X26	190.8387	957.473	.427	.950
X28	191.9032	953.024	.594	.949
X29	191.0323	946.499	.653	.949
X30	191.2581	951.865	.626	.949
X31	190.8710	954.783	.569	.949
X32	190.5161	946.658	.667	.949
X33	190.6774	948.959	.612	.949

Lampiran 6. Output Uji Validitas & Reliabilitas dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X34	191.3548	948.503	.587	.949
X35	191.8710	944.449	.622	.949
X36	191.5484	949.389	.616	.949
X37	191.6774	937.759	.738	.948
X38	191.5484	946.256	.548	.949
X39	191.5161	946.258	.494	.950
X40	192.4839	953.058	.413	.950
X41	191.9355	939.996	.663	.948
X42	191.6774	948.359	.575	.949
X43	191.5484	939.589	.619	.949
X44	190.9677	957.699	.429	.950
X45	191.0968	953.624	.507	.949
X46	191.1290	938.649	.616	.949
X47	190.7419	958.331	.510	.949
X49	189.9677	960.966	.500	.949
X51	191.7419	954.865	.652	.949
X52	191.2581	960.931	.466	.950
X53	191.0323	962.166	.363	.950
X54	191.8065	952.695	.420	.950
X55	191.7419	964.398	.403	.950
X57	191.4194	949.452	.543	.949

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
195.5161	992.791	31.50859	47

Lampiran 6. Output Uji Validitas & Reliabilitas dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

D. Uji Validitas & Reliabilitas Tahap Keempat**Reliability****Scale: 0.5****Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	31	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	31	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.950	46

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X2	187.3548	920.970	.523	.949
X6	186.1935	924.161	.535	.949
X8	187.1290	914.983	.498	.949
X9	186.8387	928.940	.488	.949
X10	186.8387	929.340	.455	.950
X12	186.5484	930.589	.522	.949
X13	186.9355	923.462	.490	.949
X14	187.4516	914.323	.582	.949
X15	186.4839	933.391	.391	.950
X16	187.0323	920.032	.567	.949
X17	186.8065	910.495	.575	.949
X18	187.6452	920.970	.468	.950
X19	186.7742	925.781	.499	.949
X20	187.1290	902.916	.626	.949
X21	186.1290	933.849	.476	.950
X22	186.8710	927.849	.510	.949
X23	187.3871	929.778	.394	.950
X24	187.3226	931.892	.420	.950
X25	186.5161	924.791	.446	.950
X26	186.3548	927.570	.425	.950
X28	187.4194	923.452	.587	.949
X29	186.5484	915.656	.667	.948
X30	186.7742	921.647	.630	.949
X31	186.3871	924.512	.572	.949
X32	186.0323	916.499	.670	.948
X33	186.1935	918.961	.613	.949

Lampiran 6. Output Uji Validitas & Reliabilitas dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X34	186.8710	919.916	.568	.949
X35	187.3871	914.712	.620	.949
X36	187.0645	919.596	.614	.949
X37	187.1935	908.028	.738	.948
X38	187.0645	915.196	.562	.949
X39	187.0323	914.899	.511	.949
X40	188.0000	921.667	.429	.950
X41	187.4516	909.723	.670	.948
X42	187.1935	917.561	.587	.949
X43	187.0645	908.929	.630	.949
X44	186.4839	928.725	.415	.950
X45	186.6129	924.578	.493	.949
X46	186.6452	908.970	.615	.949
X47	186.2581	928.598	.505	.949
X49	185.4839	931.058	.496	.949
X51	187.2581	924.865	.651	.949
X52	186.7742	931.447	.456	.950
X54	187.3226	923.759	.407	.950
X55	187.2581	934.531	.398	.950
X57	186.9355	919.462	.544	.949

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
191.0323	962.166	31.01879	46

Lampiran 7. Output Uji Normalitas Data dengan Program SPSS v.17

Explore

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
X2	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X6	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X8	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X9	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X10	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X12	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X13	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X14	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X15	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X16	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X17	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X18	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X19	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X20	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X21	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X22	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X23	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X24	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X25	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X26	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X28	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X29	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X30	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X31	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X32	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X33	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X34	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X35	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X36	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X37	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X38	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X39	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X40	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X41	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X42	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X43	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X44	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X45	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X46	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X47	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X49	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X51	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%

Lampiran 7. Output Uji Normalitas Data dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
X52	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X54	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X55	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%
X57	31	100.0%	0	.0%	31	100.0%

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
X2	.178	31	.014	.921	31	.025
X6	.235	31	.000	.831	31	.000
X8	.188	31	.007	.919	31	.022
X9	.224	31	.000	.886	31	.003
X10	.277	31	.000	.867	31	.001
X12	.349	31	.000	.806	31	.000
X13	.211	31	.001	.913	31	.015
X14	.187	31	.007	.917	31	.020
X15	.330	31	.000	.834	31	.000
X16	.188	31	.007	.920	31	.024
X17	.157	31	.049	.907	31	.011
X18	.187	31	.007	.877	31	.002
X19	.256	31	.000	.876	31	.002
X20	.217	31	.001	.901	31	.008
X21	.200	31	.003	.858	31	.001
X22	.300	31	.000	.836	31	.000
X23	.210	31	.001	.867	31	.001
X24	.186	31	.008	.927	31	.037
X25	.193	31	.005	.877	31	.002
X26	.245	31	.000	.859	31	.001
X28	.256	31	.000	.888	31	.004
X29	.322	31	.000	.808	31	.000
X30	.208	31	.002	.906	31	.011
X31	.277	31	.000	.876	31	.002
X32	.339	31	.000	.757	31	.000
X33	.267	31	.000	.847	31	.000
X34	.232	31	.000	.897	31	.006
X35	.193	31	.005	.930	31	.045
X36	.211	31	.001	.886	31	.003
X37	.244	31	.000	.894	31	.005
X38	.168	31	.025	.934	31	.057
X39	.177	31	.014	.910	31	.013
X40	.210	31	.001	.913	31	.015
X41	.226	31	.000	.890	31	.004

Lampiran 7. Output Uji Normalitas Data dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
X42	.186	31	.008	.907	31	.011
X43	.197	31	.004	.897	31	.006
X44	.221	31	.001	.879	31	.002
X45	.217	31	.001	.889	31	.004
X46	.220	31	.001	.878	31	.002
X47	.294	31	.000	.823	31	.000
X49	.449	31	.000	.533	31	.000
X51	.274	31	.000	.883	31	.003
X52	.209	31	.001	.854	31	.001
X54	.166	31	.030	.929	31	.041
X55	.260	31	.000	.910	31	.013
X57	.176	31	.015	.922	31	.027

a. Lilliefors Significance Correction



Nonparametric Correlations

Correlations

	X6	X12	X15	X17	X19	X21	X25	X26	X29	X31	X32	X33	X44	X45	X46	X47	X49	X52	Y	
Spearman's X6 rho	Correlation Coefficient	1	0.131	0.187	0.295	0.24	.505**	.420*	0.262	.432*	.570**	.602**	.514**	.389*	.479**	0.335	0.287	0.273	.436*	.486**
	Sig. (2-tailed)	.	0.484	0.313	0.107	0.193	0.004	0.019	0.155	0.015	0.001	0	0.003	0.031	0.006	0.065	0.117	0.138	0.014	0.006
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X12	Correlation Coefficient	0.131	1	.439*	0.125	0.141	.545**	.445*	-0.21	0.226	.462**	0.319	0.217	0.213	0.342	.491**	.445*	0.263	0.311	0.179
	Sig. (2-tailed)	0.484	.	0.013	0.503	0.45	0.002	0.012	0.253	0.222	0.009	0.08	0.241	0.251	0.06	0.005	0.012	0.153	0.089	0.336
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X15	Correlation Coefficient	0.187	.439*	1	0.33	-0.21	.395*	.526**	0.299	0.287	.442*	0.276	-0.223	0.105	0.048	0.066	0.275	.533**	-0.03	-0.13
	Sig. (2-tailed)	0.313	0.013	.	0.07	0.251	0.028	0.002	0.103	0.117	0.013	0.133	0.228	0.573	0.797	0.725	0.134	0.002	0.864	0.498
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X17	Correlation Coefficient	0.295	0.125	0.33	1	.414*	0.162	0.151	.506**	.523**	0.337	0.254	0.179	0.265	0.281	0.075	0.074	0.244	0.348	-0.02
	Sig. (2-tailed)	0.107	0.503	0.07	.	0.02	0.384	0.417	0.004	0.003	0.064	0.167	0.335	0.15	0.126	0.69	0.691	0.185	0.055	0.908
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X19	Correlation Coefficient	0.24	0.141	-0.21	.414*	1	0.29	0.146	0.149	.394*	0.14	0.338	0.135	0.295	.433*	.384*	0.208	0.13	.393*	0.155
	Sig. (2-tailed)	0.193	0.45	0.251	0.02	.	0.113	0.433	0.423	0.028	0.453	0.063	0.468	0.107	0.015	0.033	0.262	0.487	0.029	0.404
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X21	Correlation Coefficient	.505**	.545**	.395*	0.162	0.29	1	.385*	-0.01	.405*	.583**	0.348	.359*	.513**	.544**	.630**	.530**	.401*	.394*	0.115
	Sig. (2-tailed)	0.004	0.002	0.028	0.384	0.113	.	0.032	0.976	0.024	0.001	0.055	0.048	0.003	0.002	0	0.002	0.025	0.028	0.537
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X25	Correlation Coefficient	.420*	.445*	.526**	0.151	0.146	.385*	1	0.142	.395*	.519**	.579**	.460**	-0.22	-0.11	0.048	0.121	.546**	0.176	.386*
	Sig. (2-tailed)	0.019	0.012	0.002	0.417	0.433	0.032	.	0.446	0.028	0.003	0.001	0.009	0.242	0.553	0.797	0.515	0.001	0.344	0.032
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X26	Correlation Coefficient	0.262	-0.21	0.299	.506**	0.149	-0.01	0.142	1	.581**	0.338	.408*	.373*	0.116	0.059	-0.04	0.126	0.305	0.167	0.037
	Sig. (2-tailed)	0.155	0.253	0.103	0.004	0.423	0.976	0.446	.	0.001	0.063	0.023	0.039	0.534	0.751	0.816	0.499	0.095	0.37	0.841
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31

Lampiran 8. Output Uji Korelasi dengan Program SPSS v.17

		X6	X12	X15	X17	X19	X21	X25	X26	X29	X31	X32	X33	X44	X45	X46	X47	X49	X52	Y	
Spearman's rho	X29 Correlation Coefficient	.432*	0.226	0.287	.523**	.394*	.405*	.395*	.581**	1	.643**	.607**	.536**	0.126	0.198	0.298	0.178	0.219	0.295	0.134	
	Sig. (2-tailed)	0.015	0.222	0.117	0.003	0.028	0.024	0.028	0.001	.	0	0	0.002	0.498	0.287	0.104	0.338	0.237	0.108	0.472	
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
	X31 Correlation Coefficient	.570**	.462**	.442*	0.337	0.14	.583**	.519**	0.338	.643**	1	.653**	.591**	0.181	0.277	0.293	0.238	0.301	0.208	0.243	
	Sig. (2-tailed)	0.001	0.009	0.013	0.064	0.453	0.001	0.003	0.063	0	.	0	0	0.33	0.132	0.11	0.198	0.1	0.263	0.188	
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
	X32 Correlation Coefficient	.602**	0.319	0.276	0.254	0.338	0.348	.579**	.408*	.607**	.653**	1	.721**	0.26	.369*	0.321	.459**	.505**	0.124	0.283	
	Sig. (2-tailed)	0	0.08	0.133	0.167	0.063	0.055	0.001	0.023	0	0	.	0	0.157	0.041	0.078	0.009	0.004	0.508	0.123	
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X33 Correlation Coefficient	.514**	0.217	0.223	0.179	0.135	.359*	.460**	.373*	.536**	.591**	.721**	1	0.196	0.207	.363*	0.261	.405*	0.096	0.068		
Sig. (2-tailed)	0.003	0.241	0.228	0.335	0.468	0.048	0.009	0.039	0.002	0	0	.	0.29	0.263	0.044	0.156	0.024	0.608	0.717		
N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	
X44 Correlation Coefficient	.389*	0.213	0.105	0.265	0.295	.513**	-0.22	0.116	0.126	0.181	0.26	0.196	1	.943**	.768**	.647**	0.158	0.317	0.008		
Sig. (2-tailed)	0.031	0.251	0.573	0.15	0.107	0.003	0.242	0.534	0.498	0.33	0.157	0.29	.	0	0	0	0.395	0.082	0.965		
N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	
X45 Correlation Coefficient	.479**	0.342	0.048	0.281	.433*	.544**	-0.11	0.059	0.198	0.277	.369*	0.207	.943**	1	.794**	.647**	0.121	.426*	0.155		
Sig. (2-tailed)	0.006	0.06	0.797	0.126	0.015	0.002	0.553	0.751	0.287	0.132	0.041	0.263	0	.	0	0	0.517	0.017	0.404		
N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	
X46 Correlation Coefficient	0.335	.491**	0.066	0.075	.384*	.630**	0.048	-0.04	0.298	0.293	0.321	.363*	.768**	.794**	1	.654**	0.086	.403*	0.159		
Sig. (2-tailed)	0.065	0.005	0.725	0.69	0.033	0	0.797	0.816	0.104	0.11	0.078	0.044	0	0	.	0	0.645	0.025	0.391		
N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	
X47 Correlation Coefficient	0.287	.445*	0.275	0.074	0.208	.530**	0.121	0.126	0.178	0.238	.459**	0.261	.647**	.647**	.654**	1	.365*	.425*	0.165		
Sig. (2-tailed)	0.117	0.012	0.134	0.691	0.262	0.002	0.515	0.499	0.338	0.198	0.009	0.156	0	0	0	.	0.044	0.017	0.375		
N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	

Lampiran 8. Output Uji Korelasi dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

	X6	X12	X15	X17	X19	X21	X25	X26	X29	X31	X32	X33	X44	X45	X46	X47	X49	X52	Y	
Spearman's rho	X49 Correlation Coefficient	0.273	0.263	.533**	0.244	0.13	.401*	.546**	0.305	0.219	0.301	.505**	.405*	0.158	0.121	0.086	.365*	1	0.208	-0.12
	Sig. (2-tailed)	0.138	0.153	0.002	0.185	0.487	0.025	0.001	0.095	0.237	0.1	0.004	0.024	0.395	0.517	0.645	0.044	.	0.262	0.527
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X52	Correlation Coefficient	.436*	0.311	-0.03	0.348	.393*	.394*	0.176	0.167	0.295	0.208	0.124	0.096	0.317	.426*	.403*	.425*	0.208	1	.366*
	Sig. (2-tailed)	0.014	0.089	0.864	0.055	0.029	0.028	0.344	0.37	0.108	0.263	0.508	0.608	0.082	0.017	0.025	0.017	0.262	.	0.043
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
Y	Correlation Coefficient	.486**	0.179	-0.13	-0.02	0.155	0.115	.386*	0.037	0.134	0.243	0.283	0.068	0.008	0.155	0.159	0.165	-0.12	.366*	1
	Sig. (2-tailed)	0.006	0.336	0.498	0.908	0.404	0.537	0.032	0.841	0.472	0.188	0.123	0.717	0.965	0.404	0.391	0.375	0.527	0.043	.
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 8. Output Uji Korelasi dengan Program SPSS v.17 (lanjutan)

Lampiran 9. Tabel-tabel Statistik

Tabel Nilai Distribusi T Uji 2 Arah (*Two Tailed*)

Derajat bebas	Probabilitas							
	0.80	0.60	0.40	0.20	0.10	0.05	0.02	0.01
1	.325	.727	1.376	3.078	6.314	12.706	31.821	63.657
2	.289	.617	1.061	1.886	2.920	4.303	6.965	9.825
3	.277	.584	.978	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841
4	.271	.569	.941	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604
5	.267	.559	.920	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032
6	.265	.553	.906	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707
7	.263	.549	.896	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499
8	.262	.546	.889	1.397	1.860	2.306	2.896	3.355
9	.261	.543	.883	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250
10	.260	.542	.879	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169
11	.260	.540	.876	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106
12	.259	.539	.873	1.356	1.782	2.179	2.681	3.055
13	.259	.538	.870	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012
14	.258	.537	.868	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977
15	.258	.536	.866	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947
16	.258	.535	.865	1.337	1.746	2.120	2.583	2.921
17	.257	.534	.863	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898
18	.257	.534	.862	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878
19	.257	.533	.861	1.328	1.729	2.093	2.539	2.861
20	.257	.533	.860	1.325	1.725	2.086	2.528	2.845
21	.257	.532	.859	1.323	1.721	2.080	2.518	2.831
22	.256	.532	.858	1.321	1.717	2.074	2.508	2.819
23	.256	.532	.858	1.319	1.714	2.069	2.500	2.807
24	.256	.531	.857	1.318	1.711	2.064	2.492	2.797
25	.256	.531	.856	1.316	1.708	2.060	2.485	2.787
26	.256	.531	.856	1.315	1.706	2.056	2.479	2.779
27	.256	.531	.855	1.314	1.703	2.052	2.473	2.771
28	.256	.530	.855	1.313	1.701	2.048	2.467	2.763
29	.256	.530	.854	1.311	1.699	2.045	2.462	2.756
30	.256	.530	.854	1.310	1.697	2.042	2.457	2.750
40	.255	.529	.851	1.303	1.684	2.021	2.423	2.704
60	.254	.527	.848	1.296	1.671	2.000	2.390	2.660
120	.254	.526	.845	1.289	1.658	1.980	2.358	2.617
∞	.253	.524	.842	1.282	1.645	1.960	2.326	2.576

Lampiran 9. Tabel-tabel Statistik (lanjutan)

TABEL NILAI CHI KUADRAT

d.b.	Tarf Signifikansi		
	10%	5%	1%
1	2.706	3.841	6.635
2	3.605	5.991	9.210
3	6.251	7.815	11.341
4	7.779	9.488	13.277
5	9.236	11.070	15.086
6	10.645	12.592	16.812
7	12.017	14.017	18.475
8	13.362	15.507	20.090
9	14.684	16.919	21.666
10	15.987	18.307	23.209
11	17.275	19.675	24.725
12	18.549	21.026	26.217
13	19.812	22.362	27.688
14	21.064	23.685	29.141
15	22.307	24.996	30.578
16	23.542	26.296	32.000
17	24.769	27.587	33.409
18	25.989	28.869	34.805
19	27.204	30.144	36.191
20	28.412	31.410	37.566
21	29.615	32.671	38.932
22	30.813	33.294	40.289
23	32.007	35.172	41.638
24	33.194	36.415	42.98
25	34.382	37.652	44.314
26	35.563	38.883	45.642
27	36.741	40.113	46.963
28	37.916	41.337	48.278
29	39.087	42.557	49.588
30	40.256	43.773	50.892

Lampiran 9. Tabel-tabel Statistik (lanjutan)

TABEL NILAI r *PRODUCT MOMENT*

N	Nilai r		N	Nilai r	
	5%	1%		5%	1%
3	0.997	0.999	27	0.381	0.487
4	0.950	0.990	28	0.374	0.478
5	0.878	0.959	29	0.367	0.470
6	0.811	0.917	30	0.361	0.463
7	0.754	0.874	31	0.355	0.456
8	0.707	0.834	32	0.349	0.449
9	0.666	0.798	33	0.344	0.442
10	0.632	0.765	34	0.339	0.436
11	0.602	0.735	35	0.334	0.430
12	0.576	0.708	36	0.329	0.424
13	0.553	0.684	37	0.325	0.418
14	0.532	0.661	38	0.320	0.413
15	0.514	0.641	39	0.316	0.408
16	0.497	0.623	40	0.312	0.403
17	0.482	0.606	41	0.308	0.398
18	0.468	0.590	42	0.304	0.393
19	0.456	0.575	43	0.301	0.389
20	0.444	0.561	44	0.297	0.384
21	0.433	0.549	45	0.294	0.380
22	0.423	0.537	46	0.291	0.376
23	0.413	0.526	47	0.288	0.372
24	0.404	0.515	48	0.284	0.368
25	0.396	0.505	49	0.281	0.364
26	0.388	0.496	50	0.279	0.361

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 13 TAHUN 2010

TENTANG

PERUBAHAN ATAS PERATURAN PRESIDEN NOMOR 67 TAHUN 2005 TENTANG
KERJASAMA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA DALAM
PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa dalam rangka mempercepat pelaksanaan penyediaan infrastruktur yang akan dikerjasamakan dengan Badan Usaha, perlu mengubah Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur;

Mengingat : 1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Keputusan Presiden Nomor 80 Tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4430) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2007;

3. Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur;

MEMUTUSKAN : ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 2 -

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN PRESIDEN TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN PRESIDEN NOMOR 67 TAHUN 2005 TENTANG KERJASAMA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA DALAM PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR.

Pasal I

Beberapa ketentuan dalam Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur diubah sebagai berikut:

1. Ketentuan Pasal 1 angka 8 diubah dan ditambah 1(satu) angka baru yakni angka 9, sehingga Pasal 1 berbunyi sebagai berikut:

"Pasal 1

1. Menteri/Kepala Lembaga adalah pimpinan kementerian/ lembaga yang ruang lingkup, tugas dan tanggung jawabnya meliputi sektor infrastruktur yang diatur dalam Peraturan Presiden ini.
2. Kepala Daerah adalah gubernur bagi daerah provinsi, atau bupati bagi daerah kabupaten, atau walikota bagi daerah kota.
3. Penyediaan Infrastruktur adalah kegiatan yang meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur dan/atau kegiatan pengelolaan infrastruktur dan/atau pemeliharaan infrastruktur dalam rangka meningkatkan kemanfaatan infrastruktur.
4. Badan Usaha adalah badan usaha swasta yang berbentuk perseroan terbatas, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), dan koperasi.
5. Proyek ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 3 -

5. Proyek Kerjasama adalah Penyediaan Infrastruktur yang dilakukan melalui Perjanjian Kerjasama atau pemberian Izin Pengusahaan antara Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dengan Badan Usaha.
 6. Perjanjian Kerjasama adalah kesepakatan tertulis untuk Penyediaan Infrastruktur antara Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dengan Badan Usaha yang ditetapkan melalui pelelangan umum.
 7. Izin Pengusahaan adalah izin untuk Penyediaan Infrastruktur yang diberikan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah kepada Badan Usaha yang ditetapkan melalui pelelangan umum.
 8. Dukungan Pemerintah adalah kontribusi fiskal ataupun non fiskal yang diberikan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dan/atau Menteri Keuangan sesuai kewenangan masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan dalam rangka meningkatkan kelayakan finansial Proyek Kerjasama.
 9. Jaminan Pemerintah adalah kompensasi finansial dan/atau kompensasi dalam bentuk lain yang diberikan oleh Menteri Keuangan kepada Badan Usaha melalui skema pembagian risiko untuk Proyek Kerjasama."
2. Ketentuan Pasal 2 ditambah 2 (dua) ayat baru, yaitu ayat (3), dan ayat (4) sehingga Pasal 2 berbunyi sebagai berikut:

"Pasal 2

- (1) Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dapat bekerjasama dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- (2) Dalam ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 4 -

- (2) Dalam pelaksanaan kerjasama sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah bertindak selaku penanggung jawab Proyek Kerjasama.
- (3) Dalam hal peraturan perundang-undangan mengenai sektor infrastruktur yang bersangkutan menyatakan bahwa Penyediaan Infrastruktur oleh Pemerintah diselenggarakan atau dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, maka Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah tersebut bertindak selaku penanggung jawab Proyek Kerjasama.
- (4) Ketentuan yang mengatur mengenai tugas dan kewenangan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dalam Peraturan Presiden ini, berlaku pula bagi Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3), kecuali tugas dan kewenangan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah yang bersifat publik yang tidak dapat dilimpahkan."

3. Ketentuan Pasal 4 ayat (1) diubah, sehingga Pasal 4 berbunyi sebagai berikut:

"Pasal 4

- (1) Jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan dengan Badan Usaha mencakup:
- a. infrastruktur transportasi, meliputi pelayanan jasa kebandarudaraan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan, sarana dan prasarana perkeretaapian;
 - b. infrastruktur jalan, meliputi jalan tol dan jembatan tol;
 - c. infrastruktur pengairan, meliputi saluran pembawa air baku;
 - d. infrastruktur ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 5 -

- d. infrastruktur air minum yang meliputi bangunan pengambilan air baku, jaringan transmisi, jaringan distribusi, instalasi pengolahan air minum;
- e. infrastruktur air limbah yang meliputi instalasi pengolahan air limbah, jaringan pengumpul dan jaringan utama, dan sarana persampahan yang meliputi pengangkut dan tempat pembuangan;
- f. infrastruktur telekomunikasi dan informatika, meliputi jaringan telekomunikasi dan infrastruktur e-government;
- g. infrastruktur ketenagalistrikan, meliputi pembangkit, termasuk pengembangan tenaga listrik yang berasal dari panas bumi, transmisi, atau distribusi tenaga listrik; dan
- h. infrastruktur minyak dan gas bumi, meliputi transmisi dan/atau distribusi minyak dan gas bumi.

(2) Infrastruktur sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dikerjasamakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di sektor bersangkutan."

4. Ketentuan Pasal 10 diubah sehingga Pasal 10 berbunyi sebagai berikut:

"Pasal 10

Badan Usaha dapat mengajukan prakarsa Proyek Kerjasama Penyediaan Infrastruktur kepada Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dengan kriteria sebagai berikut:

- a. tidak termasuk dalam rencana induk pada sektor yang bersangkutan;
- b. terintegrasikan ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 6 -

- b. terintegrasikan secara teknis dengan rencana induk pada sektor yang bersangkutan;
 - c. layak secara ekonomi dan finansial; dan
 - d. tidak memerlukan Dukungan Pemerintah yang berbentuk kontribusi fiskal."
5. Ketentuan Pasal 13 diubah sehingga Pasal 13 berbunyi sebagai berikut:

"Pasal 13

- (1) Badan Usaha yang bertindak sebagai pemrakarsa Proyek Kerjasama dan telah disetujui oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah, akan diberikan kompensasi.
- (2) Kompensasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat berbentuk:
 - a. pemberian tambahan nilai; atau
 - b. pemberian hak untuk melakukan penawaran oleh Badan Usaha pemrakarsa terhadap penawar terbaik (right to match) sesuai dengan hasil penilaian dalam proses pelelangan; atau
 - c. pembelian prakarsa Proyek Kerjasama termasuk hak kekayaan intelektual yang menyertainya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah atau oleh pemenang lelang.
- (3) Pemberian bentuk kompensasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) akan dicantumkan dalam persetujuan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah.

(4) Pemrakarsa ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 7 -

- (4) Pemrakarsa Proyek Kerjasama yang telah mendapatkan persetujuan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b tetap wajib mengikuti penawaran sebagaimana disyaratkan dalam dokumen pelelangan umum.
- (5) Pemrakarsa Proyek Kerjasama yang telah mendapatkan persetujuan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c tidak diperkenankan mengikuti penawaran sebagaimana disyaratkan dalam dokumen pelelangan umum."

6. Ketentuan Pasal 14 diubah sehingga Pasal 14 berbunyi sebagai berikut:

"Pasal 14

- (1) Pemberian tambahan nilai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (2) huruf a, paling tinggi sebesar 10% dari penilaian tender pemrakarsa dan dicantumkan secara tegas di dalam dokumen pelelangan.
- (2) Besarnya biaya yang telah dikeluarkan oleh Badan Usaha pemrakarsa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (2) huruf c ditetapkan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah berdasarkan penilaian yang dilakukan oleh penilai independen yang ditunjuk oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah.
- (3) Pembelian prakarsa Proyek Kerjasama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (2) huruf c, merupakan penggantian oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah atau oleh pemenang tender atas sejumlah biaya langsung yang berkaitan dengan penyiapan Proyek Kerjasama yang telah dikeluarkan oleh Badan Usaha pemrakarsa.
- (4) Pemberian ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 8 -

- (4) Pemberian hak untuk melakukan perubahan penawaran (right to match) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (2) huruf b, merupakan pemberian hak kepada Badan Usaha pemrakarsa Proyek Kerjasama untuk melakukan perubahan penawaran apabila berdasarkan hasil pelelangan umum terdapat Badan Usaha lain yang mengajukan penawaran lebih baik.
- (5) Jangka waktu bagi Badan Usaha pemrakarsa untuk mengajukan hak untuk melakukan perubahan penawaran sebagaimana dimaksud pada ayat (4) paling lama 30 (tiga puluh) hari dihitung sejak ditetapkannya penawaran yang terbaik dari pelelangan umum Proyek Kerjasama yang ditetapkan berdasarkan kriteria penilaian dari sektor yang bersangkutan."

7. Judul BAB VI diubah sehingga BAB VI berbunyi sebagai berikut:

"BAB VI
PENGELOLAAN RISIKO"

8. Ketentuan Pasal 17 dihapus.
9. Di antara BAB VI dan BAB VII disisipkan 1 (satu) Bab, yakni BAB VIA yang terdiri atas Pasal 17A, Pasal 17B, dan Pasal 17C, sehingga BAB VIA berbunyi sebagai berikut:

"BAB VIA

DUKUNGAN PEMERINTAH DAN JAMINAN PEMERINTAH

Pasal 17A

- (1) Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dapat memberikan Dukungan Pemerintah terhadap Proyek Kerjasama sesuai dengan lingkup kegiatan Proyek Kerjasama.
- (2) Dukungan ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 9 -

- (2) Dukungan Pemerintah dalam bentuk kontribusi fiskal harus tercantum dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan/atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah.
- (3) Dukungan Pemerintah dalam bentuk perizinan, pengadaan tanah, dukungan sebagian konstruksi, dan/atau bentuk lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku ditetapkan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah.
- (4) Menteri Keuangan dapat menyetujui pemberian Dukungan Pemerintah dalam bentuk insentif perpajakan berdasarkan usulan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah.
- (5) Dukungan Pemerintah harus dicantumkan dalam dokumen pelelangan umum.
- (6) Pengadaan tanah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah sebelum proses pengadaan Badan Usaha.
- (7) Dalam hal Proyek Kerjasama layak secara finansial, Badan Usaha pemenang lelang dapat membayar kembali biaya pengadaan tanah yang telah dilaksanakan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (6) baik untuk sebagian atau seluruhnya, dan harus dicantumkan dalam dokumen pelelangan umum.
- (8) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dan ayat (7) dilakukan jika tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di sektor yang bersangkutan.
- (9) Selain Dukungan Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Pemerintah dapat memberikan Jaminan Pemerintah terhadap Proyek Kerjasama.

Pasal 17B ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 10 -

Pasal 17B

- (1) Jaminan Pemerintah diberikan dengan memerhatikan prinsip pengelolaan dan pengendalian risiko keuangan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).
- (2) Pengendalian dan pengelolaan risiko atas Jaminan Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan oleh Menteri Keuangan.
- (3) Dalam melaksanakan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Menteri Keuangan berwenang untuk:
 - a. menetapkan kriteria pemberian Jaminan Pemerintah yang akan diberikan kepada Proyek Kerjasama;
 - b. meminta dan memperoleh data serta informasi yang diperlukan dari pihak-pihak yang terkait dengan Proyek Kerjasama yang diusulkan untuk diberikan Jaminan Pemerintah;
 - c. menyetujui atau menolak usulan pemberian Jaminan Pemerintah kepada Badan Usaha dalam rangka Penyediaan Infrastruktur;
 - d. menetapkan bentuk dan jenis Jaminan Pemerintah yang diberikan kepada suatu Proyek Kerjasama.
- (4) Jaminan Pemerintah kepada Badan Usaha harus dicantumkan dalam dokumen pelelangan umum.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk, jenis, dan tata cara pemberian Jaminan Pemerintah diatur dengan Peraturan Menteri Keuangan.

Pasal 17C ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 11 -

Pasal 17C

- (1) Jaminan Pemerintah dalam bentuk kompensasi finansial dapat diberikan Menteri Keuangan melalui badan usaha yang khusus didirikan oleh Pemerintah untuk tujuan penjaminan infrastruktur.
- (2) Ketentuan mengenai pemberian Jaminan Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Presiden tersendiri."

10. Ketentuan Pasal 20 diubah sehingga Pasal 20 berbunyi sebagai berikut:

"Pasal 20

Tata cara pengadaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18, meliputi :

- a. perencanaan pengadaan;
- b. pelaksanaan pengadaan."

11. Ketentuan Pasal 23 ayat (1) diubah, dan ditambah 1 (satu) ayat baru, yaitu ayat (4), sehingga Pasal 23 berbunyi sebagai berikut:

"Pasal 23

- (1) Perjanjian Kerjasama paling kurang memuat ketentuan mengenai:
 - a. lingkup pekerjaan;
 - b. jangka waktu;
 - c. jaminan pelaksanaan;
 - d. tarif dan mekanisme penyesuaiannya;
 - e. hak dan kewajiban, termasuk alokasi risiko;
 - f. standar kinerja pelayanan;

g. pengalihan ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 12 -

- g. pengalihan saham sebelum Proyek Kerjasama beroperasi secara komersial;
- h. sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi ketentuan perjanjian;
- i. pemutusan atau pengakhiran perjanjian;
- j. laporan keuangan Badan Usaha dalam rangka pelaksanaan perjanjian, yang diperiksa secara tahunan oleh auditor independen, dan pengumumannya dalam media cetak yang berskala nasional;
- k. mekanisme penyelesaian sengketa yang diatur secara berjenjang, yaitu musyawarah mufakat, mediasi, dan arbitrase/pengadilan;
- l. mekanisme pengawasan kinerja Badan Usaha dalam pelaksanaan pengadaan;
- m. penggunaan dan kepemilikan aset infrastruktur;
- n. pengembalian aset infrastruktur dan/atau pengelolaannya kepada Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah;
- o. keadaan memaksa;
- p. pernyataan dan jaminan para pihak bahwa Perjanjian Kerjasama sah mengikat para pihak dan telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- q. penggunaan bahasa Indonesia dalam Perjanjian Kerjasama. Apabila Perjanjian Kerjasama ditandatangani dalam lebih dari satu bahasa, maka yang berlaku adalah Bahasa Indonesia;
- r. hukum yang berlaku, yaitu hukum Indonesia.

(2) Dalam ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 13 -

- (2) Dalam hal Penyediaan Infrastruktur dilaksanakan dengan melakukan pembebasan lahan oleh Badan Usaha, besarnya Jaminan Pelaksanaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, dapat ditentukan dengan memperhitungkan biaya yang telah dikeluarkan Badan Usaha untuk pembebasan lahan dimaksud.
- (3) Perjanjian Kerjasama mencantumkan dengan jelas status kepemilikan aset yang diadakan selama jangka waktu perjanjian.
- (4) Pengalihan saham Badan Usaha pemegang Perjanjian Kerjasama sebelum Penyediaan Infrastruktur beroperasi secara komersial sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf g, hanya dapat dilakukan setelah mendapatkan persetujuan dan berdasarkan kriteria yang ditetapkan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dengan ketentuan bahwa pengalihan saham tersebut tidak menunda jadwal mulai beroperasinya Proyek Kerjasama."

12. Ketentuan Pasal 24 ayat (2) diubah dan disisipkan 2 (dua) ayat baru, yaitu ayat (1a) dan ayat (1b), sehingga Pasal 24 berbunyi sebagai berikut:

"Pasal 24

- (1) Paling lama dalam jangka waktu 12 (duabelas) bulan setelah Badan Usaha menandatangani Perjanjian Kerjasama, Badan Usaha harus telah memperoleh pembiayaan atas Proyek Kerjasama.

- (1a) Perolehan pembiayaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan telah terlaksana apabila:

a. telah ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 14 -

- a. telah ditandatanganinya perjanjian pinjaman untuk membiayai seluruh Proyek Kerjasama; dan
- b. sebagian pinjaman sebagaimana dimaksud pada huruf a telah dapat dicairkan untuk memulai pekerjaan konstruksi.

(1b) Jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diperpanjang oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah paling lama 12 (duabelas) bulan, apabila kegagalan memperoleh pembiayaan bukan disebabkan oleh kelalaian Badan Usaha, sesuai dengan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah.

- (2) Dalam hal jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) atau jangka waktu perpanjangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1b) tidak dapat dipenuhi oleh Badan Usaha, maka Perjanjian Kerjasama berakhir dan jaminan pelaksanaan berhak dicairkan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah."

13. Lampiran diubah sehingga menjadi sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran Peraturan Presiden ini, yang merupakan bagian yang tidak terpisah dari Peraturan Presiden ini.

Pasal II

1. Dengan berlakunya Peraturan Presiden ini:
 - a. Perjanjian Kerjasama yang telah ditandatangani sebelum berlakunya Peraturan Presiden ini tetap berlaku;
 - b. Proses ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 15 -

- b. Proses pengadaan Badan Usaha yang sedang dilakukan dan belum ditetapkan pemenangnya, maka proses pengadaan Badan Usaha selanjutnya dilakukan sesuai dengan Peraturan Presiden ini;
- c. Proses pengadaan Badan Usaha yang telah dilakukan dan ditetapkan pemenangnya, namun Perjanjian Kerjasama belum ditandatangani, maka Perjanjian Kerjasama dibuat sesuai dengan Peraturan Presiden ini;
- d. Perjanjian Kerjasama yang telah ditandatangani, namun belum tercapai pemenuhan pembiayaan sesuai jangka waktu yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kerjasama, maka ketentuan kewajiban pemenuhan pembiayaan dilaksanakan sesuai dengan Peraturan Presiden ini setelah Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah melakukan evaluasi terhadap Badan Usaha dan Proyek Kerjasama tersebut berdasarkan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah;
- e. Perjanjian Kerjasama yang telah ditandatangani, namun pengadaan tanah belum selesai dilaksanakan, maka proses pengadaan tanah akan disesuaikan berdasarkan Peraturan Presiden ini, dan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dapat melakukan penyesuaian atas Perjanjian Kerjasama setelah melakukan evaluasi terhadap Badan Usaha dan Proyek Kerjasama tersebut dengan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah.
- f. Pengalihan saham sebelum Proyek Kerjasama beroperasi secara komersial yang telah dilaksanakan sebelum berlakunya Peraturan Presiden ini dinyatakan sah dan tetap berlaku.

2. Peraturan ...

Lampiran 10. Perpres No. 13 tahun 2010 (lanjutan)

- 16 -

2. Peraturan Presiden ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta

pada tanggal 28 Januari 2010

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Salinan sesuai dengan aslinya

Deputi Sekretaris Kabinet
Utama



Dr. H. Susanto Santoso



**PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 54 TAHUN 2005
TENTANG
PINJAMAN DAERAH**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang: bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 171 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan Pasal 65 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Pinjaman Daerah;

Mengingat:

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4437);
3. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4438);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan: **PERATURAN PEMERINTAH TENTANG PINJAMAN DAERAH**

**BAB I
KETENTUAN UMUM**

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Pemerintah Pusat, yang selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Pemerintah Daerah adalah gubernur, bupati, atau walikota, dan perangkat Daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintah Daerah;

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

3. Daerah otonom, selanjutnya disebut Daerah, adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia;
4. Kepala Daerah adalah gubernur bagi daerah provinsi atau bupati bagi daerah kabupaten atau walikota bagi daerah kota;
5. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang selanjutnya disebut DPRD adalah lembaga perwakilan rakyat daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah;
6. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, selanjutnya disebut APBN adalah rencana keuangan tahunan pemerintahan Negara yang disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat;
7. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah, selanjutnya disebut APBD adalah rencana keuangan tahunan Pemerintahan Daerah yang dibahas dan disetujui bersama oleh Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah, dan ditetapkan dengan Peraturan Daerah;
8. Dana Perimbangan adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan kepada Daerah untuk mendanai kebutuhan Daerah dalam rangka pelaksanaan Desentralisasi.
9. Pinjaman Daerah adalah semua transaksi yang mengakibatkan Daerah menerima sejumlah uang atau menerima manfaat yang bernilai uang dari pihak lain sehingga Daerah tersebut dibebani kewajiban untuk membayar kembali;
10. Obligasi Daerah adalah Pinjaman Daerah yang ditawarkan kepada publik melalui penawaran umum di pasar modal;
11. Dana Alokasi Umum, selanjutnya disebut DAU, adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan dengan tujuan pemerataan kemampuan keuangan antar Daerah untuk mendanai kebutuhan Daerah dalam rangka pelaksanaan Desentralisasi;
12. Dana Bagi Hasil adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan kepada Daerah berdasarkan angka presentase untuk mendanai kebutuhan Daerah dalam rangka pelaksanaan Desentralisasi;
13. Proyek adalah kegiatan yang merupakan bagian dari program yang terdiri dari sekumpulan tindakan pengerahan sumber daya baik yang berupa personal (sumber daya manusia), barang modal termasuk peralatan dan teknologi, dana, atau kombinasi dari beberapa atau kesemua jenis sumber daya tersebut sebagai masukan (input) untuk menghasilkan keluaran (output) dalam bentuk barang/jasa.

BAB II**PRINSIP UMUM PINJAMAN DAERAH****Pasal 2**

1. Pinjaman Daerah merupakan alternatif sumber pembiayaan APBD dan/atau untuk menutup kekurangan kas.
2. Pinjaman Daerah digunakan untuk membiayai kegiatan yang merupakan inisiatif dan kewenangan Daerah berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Pasal 3

1. Pemerintah Daerah dilarang melakukan pinjaman langsung kepada pihak luar negeri.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

2. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku dalam hal pinjaman langsung kepada pihak luar negeri yang terjadi karena kegiatan transaksi Obligasi Daerah sesuai peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal.

Pasal 4

1. Pemerintah Daerah dilarang memberikan jaminan atas pinjaman pihak lain.
2. Pendapatan Daerah dan/atau barang milik Daerah tidak boleh dijadikan jaminan Pinjaman Daerah.
3. Proyek yang dibiayai dari Obligasi Daerah beserta barang milik Daerah yang melekat dalam Proyek tersebut dapat dijadikan jaminan Obligasi Daerah.

Pasal 5

1. Jenis Pinjaman Daerah terdiri atas:
 - a. Pinjaman Jangka Pendek;
 - b. Pinjaman Jangka Menengah; dan
 - c. Pinjaman Jangka Panjang.
2. Pinjaman Jangka Pendek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan Pinjaman Daerah dalam jangka waktu kurang atau sama dengan satu tahun anggaran dan kewajiban pembayaran kembali pinjaman yang meliputi pokok pinjaman, bunga, dan biaya lain seluruhnya harus dilunasi dalam tahun anggaran yang bersangkutan.
3. Pinjaman Jangka Menengah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan Pinjaman Daerah dalam jangka waktu lebih dari satu tahun anggaran dan kewajiban pembayaran kembali pinjaman yang meliputi pokok pinjaman, bunga, dan biaya lain harus dilunasi dalam kurun waktu yang tidak melebihi sisa masa jabatan Kepala Daerah yang bersangkutan.
4. Pinjaman Jangka Panjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan Pinjaman Daerah dalam jangka waktu lebih dari satu tahun anggaran dan kewajiban pembayaran kembali pinjaman yang meliputi pokok pinjaman, bunga, dan biaya lain harus dilunasi pada tahun-tahun anggaran berikutnya sesuai dengan persyaratan perjanjian pinjaman yang bersangkutan.

Pasal 6

Dalam hal Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah yang telah melakukan perjanjian pinjaman jangka menengah berhenti sebelum masa jabatannya berakhir, maka perjanjian pinjaman jangka menengah tersebut tetap berlaku.

Pasal 7

1. Pinjaman Jangka Pendek hanya dipergunakan untuk menutup kekurangan arus kas pada tahun anggaran yang bersangkutan.
2. Pinjaman Jangka Menengah dipergunakan untuk membiayai penyediaan layanan umum yang tidak menghasilkan penerimaan.
3. Pinjaman Jangka Panjang dipergunakan untuk membiayai Proyek Investasi yang menghasilkan penerimaan.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Pasal 8

1. Pemerintah Daerah dapat melakukan Pinjaman Jangka Pendek yang bersumber dari:
 - a. Pemerintah Daerah lain;
 - b. Lembaga Keuangan Bank yang berbadan hukum Indonesia dan mempunyai tempat kedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia; dan/atau
 - c. Lembaga Keuangan bukan bank yang berbadan hukum Indonesia dan mempunyai tempat kedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia.
2. Pemerintah Daerah dapat melakukan Pinjaman Jangka Menengah dan Jangka Panjang yang bersumber dari:
 - a. Pemerintah yang dananya berasal dari pendapatan APBN dan/atau pengadaan pinjaman Pemerintah dari dalam negeri maupun luar negeri;
 - b. Pemerintah Daerah lain;
 - c. Lembaga keuangan bank yang berbadan hukum Indonesia dan mempunyai tempat kedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia;
 - d. Lembaga keuangan bukan bank yang berbadan hukum Indonesia dan mempunyai tempat kedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia; dan/atau
 - e. Masyarakat.
3. Pinjaman Daerah yang bersumber dari masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e berupa Obligasi Daerah yang diterbitkan melalui penawaran umum kepada masyarakat di pasar modal dalam negeri.

Pasal 9

Menteri Keuangan mengelola Pinjaman Daerah yang bersumber dari Pemerintah.

**BAB III
BATAS PINJAMAN DAERAH****Pasal 10**

1. Batas maksimal kumulatif pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah tidak melebihi 60% (enam puluh persen) dari Produk Domestik Bruto tahun yang bersangkutan.
2. Menteri Keuangan menetapkan batas maksimal kumulatif Pinjaman Daerah secara keseluruhan paling lambat bulan Agustus untuk tahun anggaran berikutnya dengan memperhatikan keadaan dan prakiraan perkembangan perekonomian nasional.
3. Menteri Keuangan menetapkan pedoman pelaksanaan dan mekanisme pemantauan serta pengendalian batas maksimal kumulatif Pinjaman Daerah.

**BAB IV
PERSYARATAN UMUM PINJAMAN DAERAH****Pasal 11**

Persyaratan yang harus dipenuhi dalam melakukan pinjaman jangka pendek adalah sebagai berikut:

- a. kegiatan yang akan dibiayai dari pinjaman jangka pendek telah dianggarkan dalam APBD tahun bersangkutan.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

- b. Kegiatan sebagaimana dimaksud pada huruf a merupakan kegiatan yang bersifat mendesak dan tidak dapat ditunda.
- c. Persyaratan lainnya yang dipersyaratkan oleh calon pemberi pinjaman.

Pasal 12

Dalam hal Pemerintah Daerah akan melakukan pinjaman jangka menengah atau jangka panjang, Pemerintah Daerah wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. jumlah sisa Pinjaman Daerah ditambah jumlah pinjaman yang akan ditarik melebihi 75% (tujuh puluh lima persen) dari jumlah penerimaan umum APBD tahun sebelumnya.
- b. Rasio proyeksi kemampuan keuangan Daerah untuk mengembalikan pinjaman paling sedikit 2,5 (dua koma lima).
- c. Tidak mempinyai tunggakan atas pengembalian pinjaman yang berasal dari Pemerintah.
- d. Mendapat persetujuan DPRD.

BAB V**PROSEDUR PINJAMAN DAERAH YANG BERSUMBER DARI PEMERINTAH****Bagian Pertama****Prosedur Pinjaman Daerah dari Pemerintah yang Dananya Bersumber dari Pinjaman Luar Negeri****Pasal 13**

1. Usulan kegiatan yang akan dibiayai dengan Pinjaman Daerah dari Pemerintah yang dananya bersumber dari pinjaman luar negeri harus tercantum dalam Daftar Rencana Prioritas Pinjaman dan/atau Hibah Luar Negeri yang dikeluarkan oleh Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional/
2. Pemerintah Daerah menyampaikan rencana Pinjaman Daerah untuk membiayai usulan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada Menteri Keuangan dengan sekurang-kurangnya melampirkan:
 - a. realisasi APBD selama 3 tahun terakhir berturut-turut;
 - b. APBD tahun bersangkutan;
 - c. Perhitungan tentang kemampuan Daerah dalam memenuhi kewajiban pembayaran kembali pinjaman (proyeksi DSCR);
 - d. Rencana keuangan (financial plan) pinjaman yang akan diusulkan; dan
 - e. Surat persetujuan DPRD.
3. Menteri Keuangan setelah mendapatkan pertimbangan dari Menteri Dalam Negeri menetapkan Pinjaman Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2)
4. Penetapan Menteri Keuangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan sebelum pelaksanaan negosiasi dengan calon pemberi pinjaman luar negeri, dengan berdasarkan:
 - a. Daftar Rencana Prioritas Pinjaman dan/atau Hibah Luar Negeri;
 - b. Alokasi pinjaman Pemerintah menurut sumber dan persyaratannya;
 - c. Kemampuan membayar kembali; dan
 - d. Kapasitas fiskal daerah
5. Pinjaman Daerah dari Pemerintah yang dananya berasal dari luar negeri dilakukan melalui perjanjian penerusan pinjaman.
6. Perjanjian penerusan pinjaman dilakukan antara Menteri Keuangan dan Kepala Daerah.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Pasal 14

1. Menteri Keuangan menetapkan persyaratan penerusan pinjaman.
2. Mata uang yang digunakan dalam perjanjian penerusan pinjaman dapat dalam mata uang Rupiah atau mata uang asing.

Bagian Kedua**Prosedur Pinjaman Daerah dari Pemerintah yang Dananya Bersumber Selain Dari Pinjaman Luar Negeri****Pasal 15**

1. Daerah mengajukan usulan pinjaman kepada Menteri Keuangan dengan melampirkan dokumen sekurang-kurangnya sebagai berikut:
 - a. persetujuan DPRD;
 - b. studi kelayakan proyek; dan
 - c. dokumen lain yang diperlukan.
2. Menteri Keuangan melakukan penilaian atas usulan pinjaman sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
3. Menteri Keuangan dapat memberikan persetujuan atau penolakan atas usulan pinjaman.
4. Pinjaman Daerah dari Pemerintah yang dananya berasal selain dari pinjaman luar negeri dilakukan melalui perjanjian pinjaman yang ditandatangani oleh Menteri Keuangan dan kepala daerah.

Pasal 16

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian Pinjaman Daerah dari Pemerintah yang Dananya bersumber dari Pinjaman Luar Negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14, dan Pinjaman Daerah dari Pemerintah yang Dananya Bersumber Selain dari Pinjaman Luar Negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan.

BAB VI**PROSEDUR PINJAMAN DAERAH YANG BERSUMBER DARI SELAIN PEMERINTAH****Pasal 17**

Pemerintah Daerah dapat melakukan Pinjaman Daerah yang bersumber selain dari Pemerintah dan Pemerintah Daerah lainnya sepanjang tidak melampaui batas kumulatif Pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah.

Bagian Pertama**Prosedur Pinjaman Jangka Pendek****Pasal 18**

1. Pemerintah Daerah mengajukan usulan pinjaman kepada calon pemberi pinjaman.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

2. Calon pemberi pinjaman melakukan penilaian atas usulan pinjaman daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
3. Pinjaman daerah jangka pendek dilakukan dengan perjanjian pinjaman yang ditandatangani oleh Kepala Daerah/pejabat yang diberi kuasa dan diberi pinjaman, dengan memperhatikan persyaratan yang paling menguntungkan Pemerintah Daerah penerima pinjaman.

Bagian Kedua**Prosedur Pinjaman Jangka Menengah atau Jangka Panjang****Pasal 19**

1. Pemerintah Daerah wajib melaporkan rencana pinjaman yang bersumber selain dari Pemerintah kepada Menteri Dalam Negeri untuk mendapatkan pertimbangan, dengan menyampaikan sekurang-kurangnya dokumen sebagai berikut:
 - a. kerangka acuan proyek;
 - b. APBD tahun bersangkutan;
 - c. Perhitungan tentang kemampuan Daerah dalam memenuhi kewajiban pembayaran kembali pinjaman (proyeksi DSCR);
 - d. Rencana keuangan (financing plan) pinjaman yang akan diusulkan;
 - e. Surat persetujuan DPRD.
2. Menteri Dalam Negeri memberikan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam rangka pemantauan defisit APBD dan batas kumulatif pinjaman Pemerintah Daerah.
3. Dalam hal Menteri Dalam Negeri telah memberikan pertimbangan, Pemerintah Daerah mengajukan usulan Pinjaman Daerah kepada calon pemberi pinjaman sesuai dengan pertimbangan Menteri Dalam Negeri tersebut.
4. Pemerintah daerah mengajukan usulan pinjaman daerah kepada calon pemberi pinjaman sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
5. Calon pemberi Pinjaman Daerah melakukan penilaian atas usulan Pinjaman Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
6. Pinjaman Daerah yang bersumber selain dari Pemerintah dituangkan dalam perjanjian pinjaman yang ditandatangani oleh Kepala Daerah dan pemberi pinjaman.
7. Perjanjian pinjaman sebagaimana dimaksud pada ayat (6) wajib dilaporkan kepada Menteri Keuangan dan Menteri Dalam Negeri.

Pasal 20

Menteri Keuangan dapat menetapkan lebih lanjut pelaksanaan pinjaman jangka menengah dan jangka panjang yang bersumber selain dari Pemerintah dalam rangka pengendalian dan kehati-hatian fiskal dengan memperhatikan keadaan perekonomian nasional dan batas kumulatif Pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

**BAB VII
OBLIGASI DAERAH**

**Bagian Pertama
Umum**

Pasal 21

Penerbitan Obligasi Daerah wajib memenuhi ketentuan dalam Peraturan Pemerintah ini beserta peraturan pelaksanaannya serta mengikuti peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal.

Pasal 22

Penerbitan Obligasi Daerah hanya dapat dilakukan di pasar domestik dan dalam mata uang Rupiah.

Pasal 23

Obligasi Daerah merupakan efek yang diterbitkan oleh Pemerintah Daerah dan tidak dijamin oleh Pemerintah.

Pasal 24

Nilai Obligasi Daerah pada saat jatuh tempo sama dengan nilai nominal Obligasi Daerah pada saat diterbitkan.

Pasal 25

Penerbitan Obligasi Daerah hanya dapat dilakukan untuk membiayai investasi sektor publik yang menghasilkan penerimaan dan memberikan manfaat bagi masyarakat.

Pasal 26

Penerimaan dari investasi sektor publik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25, penggunaannya diprioritaskan untuk membayar pokok, bunga, dan denda Obligasi Daerah terkait.

Pasal 27

Pembayaran pokok, bunga, dan denda atas Obligasi Daerah dianggarkan dalam APBD sampai dengan Obligasi Daerah dinyatakan lunas.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Pasal 28

Setiap perjanjian pinjaman Obligasi Daerah sekurang-kurangnya mencantumkan:

- a. nilai nominal;
- b. tanggal jatuh tempo;
- c. tanggal pembayaran bunga;
- d. tingkat bunga (kupon);
- e. frekuensi pembayaran bunga;
- f. cara perhitungan pembayaran bunga;
- g. ketentuan tentang hak untuk membeli kembali Obligasi Daerah sebelum jatuh tempo; dan
- h. ketentuan tentang pengalihan kepemilikan.

**Bagian Kedua
Prosedur Penerbitan Obligasi Daerah****Pasal 29**

1. Rencana penerbitan Obligasi Daerah disampaikan kepada Menteri Keuangan dengan terlebih dahulu mendapatkan persetujuan DPRD dengan memperhatikan ketentuan dalam Pasal 20.
2. Persetujuan DPRD mengenai rencana penerbitan Obligasi Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pembayaran pokok dan bunga yang timbul sebagai akibat penerbitan Obligasi Daerah dimaksud.
3. Penerbitan Obligasi Daerah ditetapkan dengan Peraturan Daerah.
4. Persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan atas nilai bersih maksimal Obligasi Daerah yang diterbitkan pada saat penetapan APBD.
5. Selain memberikan persetujuan atas hal-hal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (4), DPRD memberikan persetujuan atas segala biaya yang timbul dari penerbitan Obligasi Daerah.
6. Ketentuan mengenai tatacara penerbitan pelaksanaan/penatausahaan, dan pemantauan Obligasi Daerah dilaksanakan berdasarkan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.

Pasal 30

1. Pemerintah Daerah dapat membeli kembali Obligasi Daerah yang diterbitkan.
2. Obligasi Daerah yang dibeli kembali dapat diperlakukan sebagai perlunasan atas Obligasi Daerah tersebut, atau disimpan untuk dapat dijual kembali (treasury bonds).
3. Dalam hal Obligasi Daerah yang dibeli kembali diperhitungkan sebagai treasury bonds, maka hak-hak yang melekat pada Obligasi Daerah batal demi hukum.

**Bagian Ketiga
Kewajiban****Pasal 31**

1. Pemerintah Daerah wajib membayar pokok dan bunga setiap Obligasi Daerah pada saat jatuh tempo serta denda atas Obligasi Daerah.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

2. Pembayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dianggarkan dalam APBD yang dananya dari pendapatan daerah yang berasal dari penerimaan proyek yang didanai dengan Obligasi Daerah maupun pendapatan Daerah lainnya.
3. Dana untuk membayar pokok dan bunga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dianggarkan dalam APBD setiap tahun sampai dengan berakhirnya kewajiban tersebut.
4. Dalam hal pembayaran bunga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melebihi perkiraan, Kepala Daerah melakukan pembayaran dan menyampaikan realisasi pembayaran tersebut kepada DPRD dalam pembahasan Perubahan APBD.
5. Dalam hal proyek belum menghasilkan dana yang cukup untuk membayar pokok, bunga dan denda Obligasi Daerah terkait, maka pembayaran tersebut dibayar dari APBD.

**Bagian Keempat
Pengelolaan Obligasi Daerah**

Pasal 32

1. Pengelolaan Obligasi Daerah diselenggarakan oleh Kepala Daerah.
2. Kepala Daerah dapat membentuk satuan kerja untuk mengelola Obligasi Daerah.

Pasal 33

Pengelolaan Obligasi Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi:

- a. Penetapan strategi dan kebijakan pengelolaan Obligasi Daerah termasuk kebijakan pengendalian resiko;
- b. Perencanaan dan penetapan struktur portofolio Pinjaman Daerah;
- c. Penerbitan Obligasi Daerah;
- d. Penjualan Obligasi Daerah melalui lelang;
- e. Pembelian kembali Obligasi Daerah sebelum jatuh tempo;
- f. Pelunasan pada saat jatuh tempo; dan
- g. Pertanggungjawaban.

**Bagian Kelima
Akuntabilitas dan Transparansi**

Pasal 34

1. Kepala Daerah wajib menyelenggarakan dan membuat pertanggungjawaban atas pengelolaan Obligasi Daerah serta dana hasil penerbitan Obligasi Daerah.
2. Pertanggungjawaban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada DPRD sebagai bagian dari pertanggungjawaban pelaksanaan APBD.

Pasal 35

Kepala Daerah wajib mempublikasikan secara berkala informasi tentang:

- a. kebijakan pengelolaan Pinjaman Daerah dan rencana penerbitan Obligasi Daerah yang meliputi perkiraan jumlah dan jadwal waktu penerbitan;
- b. jumlah Obligasi Daerah yang beredar beserta komposisinya, struktur jatuh tempo dan tingkat bunga;

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

- c. laporan keuangan Pemerintah Daerah;
- d. laporan penggunaan dana yang diperoleh melalui penerbitan Obligasi Daerah, alokasi dana cadangan, serta laporan-laporan lain yang bersifat material; dan
- e. kewajiban publikasi data dan/atau informasi lainnya yang diwajibkan berdasarkan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.

Pasal 36

Tata cara penerbitan, pertanggungjawaban, serta publikasi informasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30, Pasal 35 dan Pasal 36 diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Keuangan dan dilaksanakan berdasarkan peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal.

BAB VIII
PEMBAYARAN KEMBALI PINJAMAN DAERAH

Pasal 37

Dalam hal pembayaran kembali pinjaman jangka pendek menimbulkan biaya antara lain bunga dan denda, maka biaya tersebut dibebankan pada belanja APBD.

Pasal 38

1. Kewajiban pembayaran kembali Pinjaman Daerah yang jatuh tempo wajib dianggarkan dalam APBD dan direalisasikan/dibayarkan pada tahun anggaran yang bersangkutan.
2. Pembayaran kembali Pinjaman Daerah dari Pemerintah dilakukan dalam mata uang sesuai yang ditetapkan dalam Perjanjian Pinjaman antara Menteri Keuangan dan Kepala Daerah.

BAB IX
PELAPORAN DAN SANKSI PINJAMAN DAERAH

Pasal 39

1. Semua penerimaan dan kewajiban dalam rangka Pinjaman Daerah dicantumkan dalam APBD dan dibukukan sesuai dengan Standar Akuntansi Pemerintah.
2. Keterangan yang memuat semua pinjaman jangka menengah dan jangka panjang wajib dituangkan dalam lampiran dari dokumen APBD.
3. Setiap perjanjian pinjaman yang dilakukan oleh Daerah merupakan dokumen publik dan diumumkan dalam Lembaran Daerah.

Pasal 40

1. Pemerintah Daerah wajib melaporkan posisi kumulatif pinjaman dan kewajiban pinjaman kepada Menteri Keuangan dan Menteri Dalam Negeri setiap semester dalam tahun anggaran berjalan.
2. Dalam hal Daerah tidak menyampaikan laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri Keuangan dapat menunda penyaluran Dana Perimbangan.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

3. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaporan posisi kumulatif pinjaman dan kewajiban pinjaman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri Keuangan.

Pasal 41

1. Dalam hal Daerah tidak memenuhi kewajiban membayar pinjaman kepada Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38, kewajiban membayar pinjaman tersebut diperhitungkan dengan DAU dan/atau Dana Bagi Hasil dari Penerimaan Negara yang menjadi hak Daerah tersebut.
2. Dalam hal Daerah melakukan pinjaman langsung dari sumber luar negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Menteri Keuangan akan melakukan pemotongan DAU dan/atau Dana Bagi Hasil dari Penerimaan Negara yang menjadi hak Daerah tersebut.
3. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemotongan DAU dan/atau Dana Bagi Hasil diatur dengan Peraturan Menteri Keuangan.

Pasal 42

Dalam hal Pemerintah Daerah tidak menyampaikan perjanjian pinjaman yang telah dilakukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (7) dan/atau Pemerintah Daerah membuat perjanjian pinjaman yang tidak sesuai dengan pertimbangan Menteri Dalam Negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (2), maka Pemerintah Daerah yang bersangkutan dilarang melakukan Pinjaman Daerah selama 3 (tiga) tahun berturut-turut.

BAB X KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 43

1. Perjanjian Pinjaman Daerah yang telah dilakukan sebelum berlakunya Peraturan Pemerintah ini, dapat tetap tunduk pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang lama sampai berakhirnya pelunasan pembayaran pinjaman.
2. Perjanjian Pinjaman Daerah yang telah dilakukan sebelum berlakunya Peraturan Pemerintah ini, atas kesepakatan bersama antara pemberi pinjaman dan penerima pinjaman dapat mendasarkan dan menyesuaikan pengaturannya pada Peraturan Pemerintah ini.

BAB XI KETENTUAN PENUTUP

Pasal 44

Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, maka Peraturan Pemerintah Nomor 107 Tahun 2000 tentang Pinjaman Daerah dinyatakan tidak berlaku.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Pasal 45

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.
Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 9 Desember 2005

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta
Pada tanggal 9 Desember 2005

**MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA
AD INTERIM,**

ttd

YUSRIL IHZA MAHENDRA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2005 NOMOR 136

Salinan Sesuai dengan aslinya
**DEPUTI MENTERI SEKRETARIS NEGARA
BIDANG PERUNDANG-UNDANGAN**

ABDUL WAHID

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

**PENJELASAN
ATAS
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 54 TAHUN 2005
TENTANG
PINJAMAN DAERAH**

I.

UMUM

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah menetapkan bahwa Pinjaman Daerah merupakan salah satu sumber Penerimaan Daerah dalam rangka pelaksanaan Desentralisasi, yang dicatat dan dikelola dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah.

Pinjaman Daerah merupakan alternatif sumber pembiayaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah dan/atau untuk menutup kekurangan kas yang digunakan untuk membiayai kegiatan yang merupakan inisiatif dan kewenangan Daerah berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Dana Pinjaman merupakan pelengkap dari sumber-sumber penerimaan Daerah yang ada dan ditujukan untuk membiayai pengadaan prasarana Daerah atau harta tetap lain yang berkaitan dengan kegiatan yang bersifat meningkatkan penerimaan yang dapat digunakan untuk mengembalikan pinjaman, serta memberikan manfaat bagi pelayanan masyarakat. Selain itu, Daerah dimungkinkan pula melakukan pinjaman dengan tujuan lain, seperti mengatasi masalah jangka pendek yang berkaitan dengan arus kas Daerah.

Dalam pelaksanaannya, besaran Pinjaman Daerah perlu disesuaikan dengan kemampuan Daerah karena dapat menimbulkan beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah tahun-tahun berikutnya, sehingga perlu didukung dengan ketrampilan perangkat Daerah dalam mengelola Pinjaman Daerah.

Untuk meningkatkan kemampuan obyektif dan disiplin Pemerintah Daerah dalam melaksanakan pengembalian pinjaman, maka diperlukan kecermatan dan kehati-hatian dalam pengelolaan Pinjaman Daerah. Peraturan Pemerintah ini bertujuan untuk mengatur lebih lanjut hal-hal yang menyangkut Pinjaman Daerah, dengan mengantisipasi kebutuhan masa depan serta dengan mempertimbangkan perlunya mempertahankan kondisi kesehatan dan kesinambungan perekonomian nasional.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas

Pasal 2

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "kekurangan kas" adalah bentuk pembayaran kegiatan operasional yang dianggarkan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Ayat (2)
Cukup jelas

Pasal 3

Ayat (1)
Cukup jelas

Ayat (2)
Yang dimaksud dengan "kegiatan transaksi" adalah kegiatan yang meliputi kegiatan transaksi dalam rangka penawaran umum, transaksi di bursa efek, transaksi di luar bursa efek, hibah, hadiah dan kegiatan transaksi lainnya yang menimbulkan pengalihan kepemilikan obligasi daerah.

Pasal 4

Cukup jelas

Pasal 5

Ayat (1)
Cukup jelas

Ayat (2)
Pinjaman jangka pendek tidak termasuk kredit jangka pendek yang lazim terjadi dalam perdagangan, misalnya pelunasan kewajiban atas pengadaan/pembelian barang dan/atau jasa tidak dilakukan pada saat barang dan atau jasa dimaksud diterima. Yang termasuk biaya lain misalnya biaya administrasi, komitmen, provisi, asuransi, dan denda.

Ayat (3)
Cukup jelas

Ayat (4)
Cukup jelas

Pasal 6

Cukup jelas

Pasal 7

Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "tahun anggaran yang bersangkutan" adalah tahun anggaran pada saat Pemerintah Daerah melakukan Pinjaman Jangka Pendek.

Ayat (2)
Yang dimaksud dengan "layanan umum yang tidak menghasilkan penerimaan" adalah layanan kepada masyarakat yang menjadi tanggung jawab Pemerintah Daerah yang tidak menghasilkan pendapatan bagi APBD.

Ayat (3)
Yang dimaksud dengan "proyek investasi yang menghasilkan penerimaan" adalah proyek prasarana dan atau sarana yang

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

menghasilkan pendapatan bagi APBD yang diperoleh dari pungutan atas penggunaan prasarana dan atau sarana tersebut.

Pasal 8

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan "masyarakat" adalah orang pribadi dan/atau badan yang melakukan investasi di pasar modal dalam negeri.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 9

Pinjaman Daerah yang bersumber dari Pemerintah dapat berasal dari pinjaman luar negeri maupun selain pinjaman luar negeri.

Pasal 10

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Penetapan batas maksimal kumulatif pinjaman Pemerintah Daerah secara keseluruhan selambat-lambatnya bulan Agustus agar Daerah dapat menetapkan jumlah pinjaman dalam APBD.

Yang dimaksud dengan "jumlah kumulatif pinjaman Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah" adalah total pinjaman Pemerintah Pusat setelah dikurangi pinjaman yang diberikan kepada Pemerintah Daerah, ditambah total pinjaman seluruh Pemerintah Daerah setelah dikurangi pinjaman yang diberikan kepada Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah lain.

Jumlah kumulatif Pinjaman Pemerintah dan Pemerintah Daerah dihitung dengan rumus sebagai berikut = Net Pinjaman Pemerintah Pusat ditambah Net Pinjaman Pemerintah Daerah.

Net Pinjaman Pemerintah = Total Pinjaman Pemerintah Pusat dikurangi Piutang kepada Pemerintah Daerah.

Net Pinjaman Pemerintah Daerah = Total Pinjaman Pemerintah Daerah dikurangi Piutang kepada Pemerintah Pusat dan/atau Piutang kepada Pemerintah Daerah lainnya.

Ayat (3)

Cukup jelas

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Pasal 11

Huruf a

Ketentuan ini dimaksudkan untuk membatasi penggunaan pinjaman jangka pendek hanya untuk menutup pembiayaan kegiatan yang telah dianggarkan dalam APBD yang mengalami kekurangan arus kas.

Huruf b

Kegiatan yang bersifat mendesak dan tidak dapat ditunda antara lain gaji pegawai

Huruf c

Cukup jelas

Pasal 12

Huruf a

Yang dimaksud dengan "jumlah sisa Pinjaman Daerah" adalah jumlah pinjaman lama yang belum dibayar.

Yang dimaksud dengan "jumlah pinjaman yang akan ditarik" adalah rencana pencairan dana pinjaman tahun yang bersangkutan.

Yang dimaksud dengan "penerimaan umum APBD tahun sebelumnya" adalah seluruh penerimaan APBD tidak termasuk Dana Alokasi Khusus, Dana Darurat, Dana Pinjaman Lama, dan penerimaan lain yang kegunaannya dibatasi untuk membiayai pengeluaran tertentu.

Huruf b

Rasio kemampuan Keuangan Daerah dihitung berdasarkan perbandingan antara proyeksi tahunan jumlah Pendapatan Asli Daerah, Dana Bagi Hasil *tidak termasuk Dana Bagi Hasil Dana Reboisasi*, dan Dana Alokasi Umum setelah dikurangi belanja wajib dibagi dengan proyeksi penjumlahan angsuran pokok, bunga, dan biaya lain yang jatuh tempo setiap tahunnya selama jangka waktu pinjaman yang akan ditarik.

Yang dimaksud dengan "belanja wajib" adalah belanja pegawai dan belanja anggota DPRD.

Yang dimaksud dengan "biaya lain" yaitu antara lain biaya administrasi, biaya provisi, biaya komitmen, asuransi dan denda.

$$\text{DSCR} : \{ \text{PAD} + (\text{DBH} - \text{DBHDR}) + \text{DAU} \} - \text{Bunga wajib} \geq 2,5$$

Angsuran pokok pinjaman + Bunga + Biaya lain

DSCR = Debt Service Coverage Ration atau Rasio Kemampuan Membayar Kembali Pinjaman;

PAD = Pendapatan Asli Daerah;

DAU = Dana Alokasi Umum;

DBH = Dana Bagi Hasil; dan

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

DBHDR = Dana Bagi Hasil Dana Reboisasi.

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Persetujuan DPRD dimaksud termasuk dalam hal pinjaman tersebut diteruskan dan/atau diteruskan sebagai penyertaan modal kepada BUMD.

Pasal 13

Cukup jelas

Pasal 14

Ayat (1)

Persyaratan penerusan pinjaman yang dimaksud adalah tingkat suku bunga, masa tenggang, tanggal jatuh tempo dan persyaratan lainnya.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 15

Cukup jelas

Pasal 16

Cukup jelas

Pasal 17

Cukup jelas

Pasal 18

Cukup jelas

Pasal 19

Cukup jelas

Pasal 20

Cukup jelas

Pasal 21

Cukup jelas

Pasal 22

Cukup jelas

Pasal 23

Ketentuan ini menegaskan bahwa segala risiko yang timbul sebagai akibat dari penerbitan Obligasi Daerah tidak dijamin dan/atau ditanggung oleh Pemerintah.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Mengingat Obligasi Daerah merupakan efek yang diterbitkan oleh Pemerintah Daerah dan tidak dijamin oleh Pemerintah, maka Obligasi Daerah bukanlah tergolong dalam Surat Utang Negara.

Yang dimaksud dengan "Efek" adalah efek sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.

Pasal 24

Ketentuan ini mengatur bahwa Pemerintah Daerah dilarang menerbitkan Obligasi Daerah yang menggunakan indeks tertentu sehingga nilai Obligasi Daerah pada saat jatuh tempo tidak sama dengan nilai nominalnya pada saat diterbitkan (*index bonds*).

Pasal 25

Ketentuan ini mengatur bahwa Obligasi Daerah yang diterbitkan hanya jenis obligasi pendapatan (*revenue bonds*)

Pasal 26

Cukup jelas

Pasal 27

Cukup jelas

Pasal 28

Perjanjian pinjaman Obligasi Daerah dituangkan dalam perjanjian perwalianamanatan dan ditandatangani oleh Kepala Daerah dan Wali Amanat sebagai wakil pemegang obligasi/pemberi pinjaman.

Huruf a

Yang dimaksud dengan "nilai nominal" adalah nilai pokok Obligasi Daerah, yaitu nilai yang dapat ditagih oleh pemegang Obligasi Daerah kepada penerbit obligasi pada saat jatuh tempo, atau besarnya kewajiban pokok Obligasi Daerah yang wajib dibayar oleh Pemerintah Daerah kepada pemegang Obligasi Daerah.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "tanggal jatuh tempo" adalah jangka waktu yang telah ditentukan dalam perjanjian penerbitan obligasi daerah (biasanya tercantum dalam perjanjian perwalianamanatan) dimana pemegang obligasi berhak menuntut pelunasan hak yang terkait dengan obligasi daerah. Tanggal jatuh tempo tersebut dapat meliputi tanggal jatuh tempo pembayaran pokok maupun pembayaran bunga.

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Yang dimaksud dengan "tingkat bunga (kupon)" adalah manfaat yang dijanjikan kepada pemegang Obligasi Daerah sebesar persentase tertentu dari nilai nominal. Penetapan tingkat bunga dapat ditetapkan secara pasti (*fixed rate*) atau mengambang (*floating rate*)

Huruf e

Cukup jelas

Huruf f

Cukup jelas

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Huruf g

Dalam penerbitan Obligasi Daerah dapat diperjanjikan bahwa penerbit (daerah) dapat membeli kembali Obligasi Daerah yang diterbitkannya sebelum jatuh tempo.

Huruf h

Cukup jelas

Pasal 29

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "persetujuan DPRD" adalah persetujuan prinsip yang diberikan oleh komisi DPRD yang menangani bidang keuangan. Persetujuan Komisi DPRD dimaksud dipergunakan dalam penyampaian rencana penerbitan obligasi kepada Menteri Keuangan.

Persetujuan DPRD atas semua Obligasi Daerah yang diterbitkan secara otomatis merupakan persetujuan atas pembayaran dan pelunasan segala kewajiban keuangan di masa mendatang yang timbul dari penerbitan Obligasi Daerah.

Ayat (2)

Dalam hal bunga Obligasi Daerah ditetapkan mengacu pada tingkat suku bunga mendatang, maka persetujuan DPRD dimaksud adalah menetapkan formula tingkat suku bunga.

Ayat (3)

Ketentuan ini dimaksudkan agar terdapat keterbukaan dan pertanggungjawaban yang jelas kepada masyarakat tentang segala kewajiban dari obligasi tersebut.

Peraturan Daerah dimaksud ditetapkan dengan persetujuan pleno DPRD. Persetujuan Pleno DPRD dimaksud dipergunakan sebagai persyaratan penandatanganan perjanjian pinjaman.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan "nilai bersih" adalah total keseluruhan nilai nominal Obligasi Daerah yang beredar (*outstanding*) yang diterbitkan oleh Daerah di luar nilai nominal Obligasi Daerah yang ditarik kembali sebagai pelunasan sebelum jatuh tempo dan atau Obligasi Daerah yang telah dilunasi pada saat jatuh tempo selama satu tahun anggaran.

Ayat (5)

Biaya yang timbul dari penerbitan Obligasi Daerah antara lain biaya emisi, denda, jasa pemeringkat efek, dan jasa profesi dan lembaga penunjang pasar modal.

Ayat (6)

Cukup jelas

Pasal 30

Ayat (1)

Cukup jelas

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Ayat (2)

Denda atas Obligasi Daerah dianggarkan dalam perubahan APBD tahun anggaran bersangkutan. Dalam hal denda tersebut tidak memungkinkan dianggarkan dalam perubahan APBD tahun anggaran bersangkutan, maka dianggarkan dalam APBD tahun berikutnya.

Ayat (3)

Semua kewajiban pokok yang timbul akibat penerbitan Obligasi Daerah dialokasikan dalam APBD setiap tahun sebagai dana cadangan (*sinking fund*) yang tidak dapat dipergunakan untuk keperluan lainnya, sampai dengan berakhirnya kewajiban tersebut. Perkiraan dana yang perlu dialokasikan untuk pembayaran kewajiban untuk satu tahun anggaran disampaikan kepada DPRD untuk diperhitungkan dalam APBD tahun yang bersangkutan.

Ayat (4)

Realisasi pembayaran bunga dapat melebihi proyeksi pembayaran bunga dalam satu tahun anggaran, apabila tingkat bunga yang berlaku dari Obligasi Daerah dengan tingkat bunga mengambang lebih besar daripada asumsi tingkat bunga yang ditetapkan dalam APBD.

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 32

Ayat (1)

Pengelolaan dan pertanggungjawaban Obligasi Daerah dilakukan oleh unit yang ditunjuk oleh Kepala Daerah.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 33

Huruf a

Dalam rangka mencapai biaya Obligasi Daerah yang paling rendah pada tingkat risiko yang dapat diterima dan dikendalikan, Pemerintah Daerah wajib melaksanakan dan melaporkan kegiatan yang sekurang-kurangnya seperti disebutkan dalam Pasal ini.

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Daerah melakukan penjualan Obligasi Daerah pada pasar perdana melalui penawaran umum sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal. Selanjutnya, dalam hal Daerah bermaksud untuk membeli kembali (*buy back*) Obligasi Daerah yang diterbitkan atau menjual kembali atas Obligasi Daerah yang dibeli kembali dimaksud, maka Daerah dapat melakukan pembelian kembali atau penjualan kembali Obligasi Daerah tersebut melalui lelang.

Huruf e

Cukup jelas

Huruf f

Cukup jelas

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Huruf g
Cukup jelas

Pasal 34
Cukup jelas

Pasal 35
Aktivitas pasar Obligasi Daerah dapat ditingkatkan bilamana informasi tentang rencana dan realisasi penerbitan yang meliputi, antara lain, informasi tentang jadwal penerbitan, jatuh tempo, dan volume Obligasi Daerah, diumumkan secara luas dengan jadwal yang teratur. Program tersebut khususnya dilakukan dalam rangka penerbitan Obligasi Daerah yang dimaksudkan untuk pembentukan tolok ukur harga aset keuangan. Adanya hal tersebut akan memberikan kesempatan kepada para pemodal untuk menyusun strategi penawaran (*bidding*), menentukan jumlah persediaan Obligasi Daerah dalam portofolio, dan merencanakan penjualan/pelepasan Obligasi Daerah yang saat ini berada dalam portofolio mereka. Bilamana pelaku pasar sudah mengetahui jadwal penerbitan dimaksud, gangguan potensial yang terjadi di pasar dapat dihindari.

Pasal 36
Cukup jelas

Pasal 37
Cukup jelas

Pasal 38
Ayat (1)
Kewajiban atas pinjaman yang jatuh tempo meliputi seluruh angsuran pokok pinjaman ditambah dengan biaya pinjaman seperti bunga pinjaman, biaya bank, dan biaya komitmen.

Dengan menempatkan kewajiban Daerah atas Pinjaman Daerah sebagai prioritas dan dianggarkan dalam pengeluaran APBD, maka pemenuhan kewajiban tersebut dimaksudkan mempunyai kedudukan yang sejajar dengan pengeluaran lain yang harus diprioritaskan Daerah, misalnya pengeluaran yang apabila tidak dilakukan dapat menimbulkan kerawanan sosial.

Dengan demikian pemenuhan kewajiban atas Pinjaman Daerah tidak dapat dikesampingkan apabila target penerimaan APBD tidak tercapai.

Ayat (2)
Yang dimaksud dengan "Perjanjian Pinjaman" adalah perjanjian antara Pemerintah Daerah dengan Pemerintah untuk pinjaman yang bersumber dari pinjaman luar negeri dan selain pinjaman luar negeri.

Pasal 29
Ayat (1)
Dalam hal belum ada Standar Akuntansi Pemerintah, maka Pemerintah Daerah melakukan pembukuan dalam rangka Pinjaman Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Lampiran 11. PP No. 54 tahun 2005 (lanjutan)

Ayat (2)

Lampiran tersebut merupakan bagian dari dokumen APBD sehingga menjadi dokumen yang dapat diperoleh masyarakat.

Ayat (30)

Ketentuan ini dimaksudkan agar terdapat keterbukaan dan pertanggungjawaban yang jelas kepada masyarakat tentang kewajiban pinjaman tersebut.

Yang dimaksud dengan "dokumen publik" adalah dokumen yang dapat diketahui oleh seluruh masyarakat.

Pasal 40

Ayat (1)

Tembusan laporan posisi kumulatif dimaksud disampaikan kepada DPRD sebagai pemberitahuan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 41

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "tidak memenuhi kewajiban membayar pinjaman" adalah tidak terpenuhinya kewajiban pembayaran angsuran pokok dan/atau biaya pinjaman seperti bunga pinjaman, biaya bank, dan biaya komitmen sesuai dengan jadwal waktu dan jumlah yang telah ditetapkan dalam perjanjian pinjaman.

Sesuai dengan ketentuan pada ayat (1), semua kewajiban pembayaran kembali Pinjaman Daerah menjadi tanggung jawab Daerah. Pemerintah Pusat tidak menanggung pembayaran kembali pinjaman yang menjadi kewajiban dan tanggung jawab Daerah.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Ketentuan lebih lanjut mengenai tatacara pemotongan DAU dan/atau Dana Bagi Hasil termasuk ketentuan mengenai penghitungan besaran potongan serta mekanisme pemotongan.

Ayat 42

Ketentuan ini tidak termasuk Obligasi Daerah.

Pasal 43

Cukup jelas

Pasal 44

Cukup jelas

Pasal 45

Cukup jelas

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 4574

No.	Sektor	Program	Tipe Jalan	Tahapan Program																	
				5 Tahun Pertama					5 Tahun Kedua					5 Tahun Ketiga							
				1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5			
		Jalan Dewi Sartika	4 X 3.50																		
		Jalan Putri Tunggal	2 x 3.00																		
		Jalan Bojong Gede	2 X 3.25																		
		Jalan Abdul Wahab	2 x 3.00																		
		Jalan Keadilan	2 X 3.25																		
		Jalan Sawangan	4 X 3.00																		
		Jalan Citayam	2 X 3.25																		
		Jalan Sinar Matahari	2 x 3.00																		
		Jalan Sukatani	2 x 3.00																		
		Jalan Tapos Raya	2 x 3.00																		
		Jalan Pengasinan	2 x 3.00																		
		Jalan Meruyung Raya	4 x 3.00																		
		Jalan ARCO Raya	2 x 3.00																		
d.	Pelebaran Geometrik Simpang Sebidang	Sp. Jalan Bukit Cinere - Jalan Gandul Raya	444M																		
		Sp. Jalan Tole Iskandar - Jalan Kemakmuran	346M																		
		Sp. Jalan Ir. Juanda - Jalan Sentosa - Jalan Lafran Pane	466M																		
		Sp. Jalan Akses UI - Jalan Lafran Pane - Jalan Nusantara	346M																		
		Sp. Jalan Radar AURI - Jalan Raya Bogor	446M																		
		Sp. Jalan Tanah Baru - Jalan Sawangan	324M																		
		Sp. Jalan Sawangan - Jalan Pramuka	444M																		
		Sp. Jalan Nusantara - Jalan Dewi Sartika	446M																		
		Sp. Jalan Raya Bogor - Jalan Akses UI	344M																		
		Sp. Jalan Tole Iskandar - Jalan Raden Saleh	324M																		
2	Lalu Lintas																				
		Pengaturan sepeda motor berjalan di lajur kiri																			
		Penerapan rencana manajemen lalu lintas pada masa konstruksi jalan																			
		Penegakan hukum untuk mengurangi hambatan samping pada simpang																			
		Penegakan hukum dalam rangka Penegakan aturan berlalu lintas																			

Sumber: Sub. Bid. Infrastruktur, Bid. Fisik dan Prasarana, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Depok (2010)



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
PROGRAM PENDIDIKAN SARJANA
PERNYATAAN PERBAIKAN SKRIPSI**

Dengan ini dinyatakan bahwa pada:

Hari : Jum'at, 09 Juli 2010

Jam : 17.00 WIB – selesai

Tempat : A. 104 Gedung Engineering Center, Kampus Baru UI – Depok

Telah berlangsung Ujian Skripsi Semester Genap 2009/2010 Program Studi Teknik Sipil, Program Pendidikan Sarjana Reguler, Fakultas Teknik Universitas Indonesia dengan peserta:

Nama Mahasiswa : Helen Fidelity

No. Mahasiswa : 0606072313

Judul Skripsi : Analisis Faktor-faktor yang Menghambat Percepatan
Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Daerah
(Studi Kasus: Kota Depok, Jawa Barat)

dan dinyatakan harus menyelesaikan perbaikan Skripsi yang diminta oleh Dosen Penguji, yaitu:

Lampiran 13. Risalah Sidang Skripsi (lanjutan)

1) Dosen Pembimbing 1 : Prof. Dr. Ir. Yusuf Latief, MT

No.	Pertanyaan	Perbaikan (revisi) yang sudah dilakukan
1	Format Penulisan disesuaikan dengan SK Rektor No. 628/SK/R/UI/2008	Telah diperbaiki
2	Memperbaiki validasi hasil penelitian dengan menambah jumlah pakar menjadi lima orang pakar.	Hasil validasi penelitian telah divalidasi oleh lima orang pakar

2) Dosen Penguji 1 : Dr. Ali Berawi, M. Eng

No.	Pertanyaan	Perbaikan (revisi) yang sudah dilakukan
1	Apakah responden swasta yang menjadi responden penelitian adalah orang-orang yang langsung berkaitan dengan pembangunan infrastruktur di Kota Depok?	Responden swasta yang menjadi responden penelitian adalah memang orang-orang yang berpengalaman atau langsung berkaitan dengan pembangunan infrastruktur di Kota Depok

3) Dosen Penguji 2 : Ayomi Dita Rarasati, ST, MT

No.	Pertanyaan	Perbaikan (revisi) yang sudah dilakukan
1	Ditambahkan pada bab Tinjauan Pustaka tentang penjelasan infrastruktur transportasi di Kota Depok, mengapa harus dipercepat, dan apa yang menghambat?	Telah dilengkapi pada subbab 2.6

Lampiran 13. Risalah Sidang Skripsi (lanjutan)

Skripsi ini telah selesai diperbaiki sesuai dengan keputusan sidang Ujian Skripsi tanggal 09 Juli 2010 dan telah mendapat persetujuan dari dosen pembimbing.

Depok, 09 Juli 2010

Menyetujui:

