

# PEMBIAYAAN PROYEK PENINGKATAN JALAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS TANJUNG LESUNG - BANTEN DENGAN SKEMA SBSN (SURAT BERHARGA SYARIAH NEGARA)

Heriyanto

*Mahasiswa Program Studi Magister Teknik Sipil, Universitas Persada Indonesia Y.A.I, Email:*  
[heri\\_brutoes08@yahoo.co.id](mailto:heri_brutoes08@yahoo.co.id)

## ABSTRAK

Berlokasi di ujung paling barat Pulau Jawa, yaitu Kabupaten Pandeglang, Banten, KEK (Kawasan Ekonomi Khusus) Tanjung Lesung merupakan KEK Pariwisata pertama dan telah diresmikan beroperasi pada Februari 2015. KEK Tanjung Lesung memiliki letak yang strategis dan akses yang mudah dijangkau, yaitu 170 km dari Ibukota Jakarta dan dapat ditempuh melalui perjalanan darat selama 2,5 – 3 jam. KEK Tanjung Lesung memiliki luas area 1.500 Ha dengan potensi pariwisata yang beragam, antara lain keindahan alam pantai, keragaman flora dan fauna serta kekayaan budaya yang eksotis. KEK Tanjung Lesung juga dekat dengan atraksi wisata Banten lainnya seperti Kawasan Tua Banten, Budaya Badui dan Debus, Taman Nasional Ujung Kulon, Gunung Krakatau serta wisata kepulauan.

Untuk menunjang infrastruktur jalan di kawasan KEK Tanjung Lesung, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VI Jakarta unit kerja Satker Pelaksanaan jalan Nasional Wilayah II Provinsi Banten tahun 2018 mendapat Kegiatan/Proyek Preservasi dan Pelebaran Jalan Menuju Standar Ruas Pasauran - Sp Labuhan - Cibaliung dan Citeureup - Tanjung Lesung dengan alokasi dana Rp. 50 Milyar (alokasi dana tahun 2018) dan Rp. 97,5 Milyar (alokasi dana tahun 2019) bentuk kontraknya yaitu Kontrak Tahun Jamak (Multi Years Kontrak/MYC). Untuk pembiayaan Kegiatan/Proyek tersebut dibiayai dengan skema SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) yaitu Oblogasi Non Konvensional obligasi berbasis sistem syariah.

**Kata kunci: infrastruktur, pembiayaan syariah, SBSN.**

## 1. PENDAHULUAN

Untuk menunjang infrastruktur jalan di kawasan KEK Tanjung Lesung, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VI Jakarta unit kerja Satker Pelaksanaan jalan Nasional Wilayah II Provinsi Banten tahun 2018 mendapat Kegiatan/Proyek Preservasi dan Pelebaran Jalan Menuju Standar Ruas Pasauran - Sp Labuhan - Cibaliung dan Citeureup - Tanjung Lesung dengan alokasi dana Rp. 50 Milyar (alokasi dana tahun 2018) dan Rp. 97,5 Milyar (alokasi dana tahun 2019) bentuk kontraknya yaitu Kontrak Tahun Jamak (Multi Years Kontrak/MYC). Untuk pembiayaan Kegiatan/Proyek tersebut dibiayai dengan skema SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) yaitu Oblogasi Non Konvensional obligasi berbasis sistem syariah.

Untuk pembiayaan infrastruktur jalan ada beberapa alternatif selain APBN dan APBD yaitu kredit investasi berupa pinjaman kepada lembaga perbankan, pelibatan swasta berupa *development sharing dan built operate & transfer (BOT)*, serta partisipasi masyarakat dalam bentuk obligasi (MI. Sigit Purnomo dan A. Azis, 2008). Obligasi mempunyai potensi yang cukup besar karena dapat meningkatkan peran masyarakat dalam investasi pembangunan proyek infrastruktur. Ada berbagai jenis obligasi yang selama ini sudah ada yaitu Obligasi Konvensional dan Obligasi Non Konvensional, untuk Obligasi Konvensional memiliki kesamaan sebagaimana karakteristik sekuritas pendapatan tetap (*fix income securities*) yaitu nilai penerbitan obligasi (jumlah pinjaman dana), memiliki jangka waktu tertentu atau masa jatuh tempo, tingkat suku bunga, sedangkan Oblogasi Non Konvensional salah satunya yaitu obligasi berbasis sistem syariah yang menggunakan imbal hasil/margin (*profit-lost sharing*) sebagai

keuntungan dari transaksinya yang kemudian disebut Obligasi Syariah (Sukuk) dimana obligasi syariah saat ini mengalami peningkatan dan mempunyai daya tarik tersendiri bagi investor, karena sistem obligasi syariah telah terbukti keandalannya dalam menghadapi krisis yang terjadi disekitar awal tahun 2009 dan menjadi alternatif pembiayaan oleh pemerintah terutama di sektor infrastruktur.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) dalam hal ini kementerian yang bertanggung jawab melaksanakan program percepatan infrastruktur untuk pembiayaan infrastruktur dengan obligasi syariah yaitu SBSN mengalami peningkatan yaitu tahun 2005 total Rp. 3.535,3 Triliun (4,3%) sampai dengan tahun 2018 triwulan pertama yaitu sebesar Rp. 13,640 T (22,66 %) (Alokasi APBN Kementerian PUPR 2018).

## **2. PERUMUSAN MASALAH**

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VI Jakarta unit kerja Satker Pelaksanaan jalan Nasional Wilayah II Provinsi Banten untuk pertama kali mendapatkan Proyek/Kegiatan peningkatan infrastruktur jalan menuju standar dengan skema pembiayaan SBSN yaitu di lokasi Proyek Strategis Nasional (PSN) yaitu Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Oleh karena itu dibutuhkan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui potensi pembiayaan SBSN, Apa saja faktor atau resiko yang berpengaruh terhadap penerapan pembiayaan, bagaimana komposisi pembiayaan SBSN.

## **3. TUJUAN PENELITIAN**

Tujuan Penelitian ini adalah :

1. Bagaimana potensi pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) dalam pembiayaan Kegiatan/Proyek peningkatan jalan di kawasan KEK Tanjung Lesung Provinsi Banten.
2. Apa saja faktor atau resiko yang berpengaruh terhadap penerapan pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) pada Kegiatan/Proyek peningkatan jalan di kawasan KEK Tanjung Lesung Provinsi Banten.
3. Bagaimana komposisi pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) pada Kegiatan/Proyek peningkatan jalan di kawasan KEK Tanjung Lesung Provinsi Banten.
4. Apakah pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) pada Kegiatan/Proyek peningkatan jalan di kawasan KEK Tanjung Lesung Provinsi Banten sudah memenuhi unsur prinsip syariah.

## **4. RUANG LINGKUP DAN OBJEK PENELITIAN**

Lingkup pembahasan pada proposal penelitian tesis ini meliputi :

1. Bagaimana potensi pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara).
2. Mempelajari dan mengidentifikasi faktor atau resiko yang berpengaruh terhadap penerapan pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara).
3. Membahas Bagaimana komposisi pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) untuk kegiatan/Proyek yang diteliti.

Objek penelitian dilakukan pada Kegiatan/Proyek Preservasi dan Pelebaran Jalan Menuju Standar Ruas Pasauran - Sp Labuhan - Cibaliung dan Citeureup - Tanjung Lesung.

## **5. PEMBATASAN MASALAH**

Pokok masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana potensi pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara).
2. Mempelajari dan mengidentifikasi faktor atau resiko yang berpengaruh terhadap penerapan pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara)
3. Membahas Bagaimana komposisi pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) untuk kegiatan/Proyek yang diteliti.

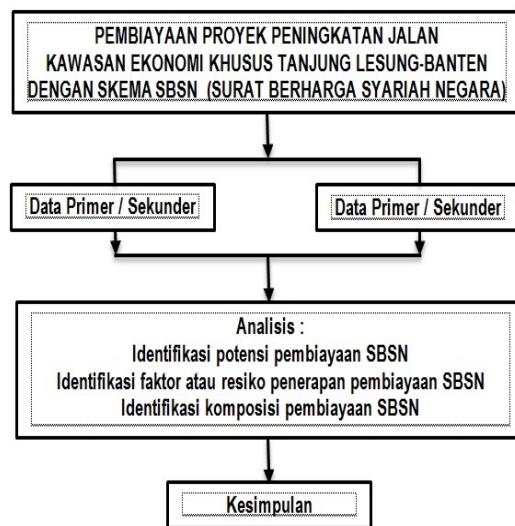
## **6. HIPOTESIS PENELITIAN**

Dari kerangka pemikiran diatas yang telah disusun berdasarkan data – data yang didapat maka dapat dibuat hipotesis sebagai berikut:

Kegiatan/Proyek Preservasi dan Pelebaran Jalan Menuju Standar Ruas Pasauran - Sp Labuhan - Cibaliung dan Citeureup - Tanjung Lesung Tahun Anggaran 2018 di Provinsi Banten dibiayai dengan skema pembiayaan SBSN bagaimana potensi pembiayaan SBSN, Apa saja faktor atau resiko yang berpengaruh terhadap penerapan pembiayaan, bagaimana komposisi pembiayaan SBSN dan sudah masuk kedalam prinsip dasar syariah.

## 7. STRATEGI PEMILIHAN METODE PENELITIAN

Untuk melakukan penelitian potensi pembiayaan SBSN, faktor atau resiko yang berpengaruh terhadap penerapan pembiayaan, apa saja faktor atau resiko yang berpengaruh terhadap penerapan pembiayaan SBSN dan komposisi pembiayaan SBSN komposisi pembiayaan SBSN, dan apakah pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) pada Kegiatan/Proyek peningkatan jalan di kawasan KEK Tanjung Lesung Provinsi Banten sudah memenuhi unsur prinsip syariah. Metode penelitian haruslah tepat agar mendapatkan suatu hasil penelitian yang baik dan akurat sehingga dibuatlah flow chart penelitian pada gambar 1 di bawah ini :



Gambar 1. Skema metode penelitian

## 8. STRATEGI PEMILIHAN METODE PENELITIAN

Adapun langkah-langkah dalam analisis data diantaranya sebagai berikut:

1. Tahap pengumpulan data.
2. Tahap editing: pada tahap ini yaitu memeriksa kejelasan maupun lengkapan mengenai pengisian instrumen pengumpulan data.
3. Tahap koding: pada tahap ini melakukan proses identifikasi dan proses klasifikasi dari tiap pernyataan yang terdapat pada instrumen pengumpulan data berdasarkan variabel yang sedang diteliti.
4. Tahap tabulasi: pada tahap ini melakukan mencatat entri data ke dalam tabel-tabel induk dalam penelitian.
5. Tahap pengujian: pada tahap ini data akan di uji kualitasnya yaitu menguji validasi maupun realibilitas instrumen dari pengumpulan data.
6. Tahap mendeskripsikan data : pada tahap ini menyajikan dalam bentuk tabel ataupun diagram dengan tujuan untuk memahami karakteristik data sampel dari penelitian tersebut
7. Tahap pengujian hipotesis : tahap ini merupakan tahapan pengujian atas dasar hipotesis nanti sebuah keputusan akan dibuat.

## 9. KESIMPULAN

Dari hasil penelitian ini akan didapat kesimpulan potensi pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara), dengan mempelajari dan mengidentifikasi faktor atau resiko yang berpengaruh terhadap

penerapan pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) dan komposisi pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) untuk kegiatan/Proyek yang diteliti.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 25/PMK.05/2016 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pembayaran Kegiatan yang Dibiayai Melalui Penerbitan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN).
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 220/PMK.08/2015 tentang Tata Cara Pembiayaan Proyek/Kegiatan Melalui Penerbitan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2011 tentang Pembiayaan Proyek melalui Penerbitan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN).
- Purnomo, Sigit MI., A. Azis. (2008). *Obligasi Syariah (Sukuk) untuk Pembiayaan Insrastruktur; Tantangan dan Strategis*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2008 tentang Surat Berharga Syariah Negara (SBSN).

## **ANALISIS RISIKO PADA PENINGKATAN JALAN WILAYAH PESISIR DI DAERAH PERBATASAN KALIMANTAN UTARA (STUDI KASUS : JALAN BINALATUNG, KOTA TARAKAN)**

Eko Prihartanto<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup>Alumni Program Studi Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil, Lingkungan, dan Kebumihan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Email: [egho.prihartanto@gmail.com](mailto:egho.prihartanto@gmail.com).

<sup>2</sup>Staf Pengajar, Fakultas Teknik, Universitas Borneo Tarakan, Email: [eko\\_prihartanto@borneo.ac.id](mailto:eko_prihartanto@borneo.ac.id)

### **ABSTRAK**

Jalan sebagai kebutuhan masyarakat untuk dapat dilintasi dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam perjalanan waktu peningkatan jalan sangat dibutuhkan untuk mengembangkan suatu wilayah yang membutuhkan sarana dan prasarana sehingga memperoleh kehidupan yang lebih sejahtera. Wilayah pesisir dominan banyak digunakan untuk permukiman sehingga kebutuhan akan sarana dan prasarana sangat dibutuhkan. Binalatung salah satu wilayah pesisir di Timur Kota Tarakan masih belum memiliki sarana dan prasarana yang memadai dikarenakan akses jalan masih berupa jalan tanah. Sehingga objek penelitian difokuskan di wilayah ini.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis risiko yang terjadi dari pembangunan proyek jalan, dari risiko didapat variabel dan faktor sehingga dapat membentuk suatu pemodelan yang menghasilkan respon untuk alternative kebijakan kepada *stakeholders*. Hasil dari analisis nantinya berupa rumusan tanggapan dari respon risiko dari peningkatan jalan pada wilayah pesisir.

Dari hasil analisis didapatkan variabel dan faktor yang dominan sehingga sangat berpengaruh terhadap peningkatan jalan yang terjadi pada wilayah pesisir. Dari risiko yang terjadi dapat diberikan respon terhadap risiko dengan beberapa alternatif kebijakan tergantung pada tujuan dengan menerima risiko dengan pertimbangan mengembangkan wilayah pesisir ataukah memberikan alternative dari risiko yang terjadi dari dampak peningkatan upaya pemerataan sarana dan prasarana di wilayah pesisir.

**Kata kunci: jalan, risiko, wilayah pesisir.**

## **1. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar belakang**

Pulau yang dikelilingi laut berpotensi dalam mengembangkan kawasan untuk memaksimalkan sumber daya alam, khususnya wilayah pesisir. Pulau tarakan terletak 3°.19'-3°.20' Lintang Utara dan 117°.34'-117°.38' Bujur Timur. Saat ini perkembangan pulau Tarakan masih belum dikatakan merata, khususnya jalan. Pembangunan yang kurang merata ini menyebabkan kurang majunya suatu kawasan karena sulitnya akses transportasi khususnya transportasi darat. Pembangunan jaringan jalan erat kaitannya dengan kemajuan suatu wilayah, dimana wilayah tersebut akan memiliki manajemen transportasi sehingga berdampak pada beberapa aspek seperti aspek sosial budaya, aspek politis dan pertahanan, serta aspek ekonomi. Di wilayah Timur Pulau Tarakan tepatnya di kelurahan pantai amal terdapat wilayah pesisir yang banyak terdapat permukiman penduduk. Wilayah pesisir yang belum memiliki jalan yang baik ini dikenal dengan nama Binalatung. Wilayah pesisir ini pada akhir 2013 sampai dengan saat ini sedang bertumbuh menjadi daerah yang memiliki wisata pantai yang banyak dikunjungi masyarakat kota Tarakan. Wilayah pesisir Binalatung ini juga banyak terdapat penduduk dengan profesi nelayan, hal ini dikarenakan dekatnya dengan sumber mata pencarian di sekitar perairan antara pulau Tarakan dengan Pulau Bunyu. Disamping itu penduduk juga sebagian besar banyak sebagai petani rumput laut, selain masa panen rumput laut yang pendek juga pemanfaatan perairan di sekitar wilayah pesisir Binalatung sebagai ladang budidaya. Analisis pemodelan dengan sistem dinamik pada peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung dibutuhkan dengan harapan dapat memberikan skenario yang memberikan gambaran perbandingan suatu wilayah kepada pemerintah

kota Tarakan. Wilayah pesisir Binalatung menjadi objek penelitian melihat potensi kawasan ini dapat bertumbuh menjadi wilayah pesisir yang tangguh dan wilayah percontohan untuk daerah terluar, tertinggal, dan terdepan di wilayah daerah perbatasan. Adapun dari upaya peningkatan jalan di wilayah pesisir ini belum diketahui risiko apa saja yang mungkin terjadi atau timbul yang dapat memberikan kerugian dari segi materi, waktu, dan kualitas. Risiko dapat menjadi ancaman jika tidak diberikan respon atau mengabaikannya. Peluang terjadinya risiko dapat dilihat dari kerentanan terjadinya di suatu kejadian. Dapat mungkin terjadi dari variabel ataupun faktor akibat dari pelaksanaan berdasarkan Sumbernya (*Trigger*). Risiko yang dapat memberikan nilai positif dapat memberikan peluang atau keuntungan bagi pengolahnya maupun *Stakeholders*. Dengan melihat pentingnya lebih mendalami penelitian risiko ini. Peneliti ingin melakukan penelitian lebih lanjut terkait risiko yang terjadi dari peningkatan jalan di wilayah pesisir di Kota Tarakan, mengingat Kota Tarakan sebagai Kota satu-satunya di Kalimantan Utara yang berbatasan dengan negara Malaysia akan dijadikan contoh dalam penerapan pengambilan keputusan dari hasil analisis.

## 1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang diatas sehingga dapat dirumuskan masalah dalam penelitian ini :

1. Bagaimana mendapatkan risiko yang relevan terjadi dari peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung?
2. Bagaimana menganalisis risiko yang terjadi dari peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung?
3. Bagaimana respon dari *Stakeholders* terhadap risiko yang terjadi dari peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung?

## 1.3 Tujuan penelitian

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis risiko yang relevan terjadi dari peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung
2. Menganalisis risiko yang terjadi dari peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung
3. Menganalisis untuk mengetahui respon *Stakeholders* dari akan peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung

## 1.4 Batasan masalah

Dalam penelitian adapun ruang lingkup serta batasan penelitian adalah :

1. Subyek penelitian ini adalah risiko yang timbul dari peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung
2. Responden dalam penelitian ini adalah *stakeholders* yang berkaitan dengan pembangunan jalan di wilayah pesisir Binalatung
3. Rincian variabel dan faktor yang diteliti diperoleh dari literatur-literatur

## 1.5 Manfaat penelitian

Manfaat yang akan diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui risiko serta potensi peluang yang ada dalam peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung
2. Memberikan kontribusi dalam mengembangkan ilmu pengetahuan dalam bidang Manajemen Proyek Konstruksi mengenai dampak peningkatan jalan di wilayah pesisir dalam perkembangannya di Indonesia.
3. Sebagai lanjutan dari penelitian sebelumnya mengenai analisis risiko dalam peningkata jalan dalam perkembangannya di bidang Teknik Sipil.
4. Sebagai referensi yang nantinya dapat membantu dalam peneliti lain untuk mengembangkan penelitian dalam konteks peningkatan jalan di wilayah pesisir untuk dapat lebih baik dalam perkembangannya.
5. Memberikan kontribusi kepada masyarakat dalam hal pengembangan sarana dan prasarana di Wilayah Pesisir Binalatung.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Pengembangan wilayah pesisir

Adapun dalam perencanaan pengembangan wilayah pesisir diikuti dengan kondisi lingkungan tersebut. Menurut Djunaedi dan Basuki (2002) pendekatan-pendekatan yang dibutuhkan untuk pengembangan wilayah dapat meliputi :

- a. Pendekatan ekologis menekankan pada tinjauan ruang wilayah sebagai kesatuan ekosistem. Pendekatan ini sangat efektif untuk mengkaji dampak suatu pembangunan secara ekologis, akan tetapi kecenderungan mengesampingkan dimensi sosial, ekonomis dan politis dari ruang wilayah.

- b. Pendekatan fungsional ekonomi, menekankan pada ruang wilayah sebagai wadah fungsional berbagai kegiatan, dimana faktor jarak atau lokasi menjadi penting.
- c. Pendekatan sosial politis, menekankan pada aspek “*penguasaan*” wilayah. Pendekatan ini melihat wilayah tidak saja dilihat dari berbagai sarana produksi namun juga sebagai sarana untuk mengakumulasi *power*.
- d. Pendekatan *behavioral* dan kultural, menekankan pada keterkaitan antara wilayah dengan manusia dan masyarakat yang menghuni atau memanfaatkan ruang wilayah tersebut.
- e. Pendekatan instrumental ini dapat dikategorikan dalam 4 (empat) kelompok besar :
  1. Instrumen hukum dan peraturan
  2. Instrument ekonomi
  3. Instrumen program dan proyek
  4. Instumen alternatif

## 2.2 Pengembangan sarana dan prasarana

Bentuk pelayanan pemerintah terhadap masyarakat dapat berupa pembangunan sarana dan prasarana yang memiliki peran dalam pembangunan di wilayah pesisir. Seperti uraian Undang-Undang Nomor 1 tahun 2011: Prasarana adalah kelengkapan dasar fisik lingkungan hunian yang memenuhi standar tertentu untuk kebutuhan bertempat tinggal yang layak, sehat, aman, dan nyaman. Sarana adalah fasilitas dalam lingkungan hunian yang berfungsi untuk mendukung penyelenggaraan dan pengembangan kehidupan sosial, budaya, dan ekonomi. Dukungan pengembangan untuk daerah dapat terwujud dengan adanya kerjasama *stakeholders* dalam peran pengembangan wilayah pesisir.

## 2.3 Koordinasi stakeholders dalam pengembangan wilayah pesisir

Hubungan kerjasama antar *Stakeholders* untuk memajukan wilayah pesisir bukan hanya sebagai bagian pelengkap melainkan hal mutlak dikarenakan menyangkut perkembangan wilayah pesisir yang berkelanjutan. Menurut Hani Handoko dalam Nandi (2008) mengutarakan tiga komponen dasar yang harus diperhatikan sebagai mekanisme dasar bagi pencapaian koordinasi yang efektif sebagai berikut :

- a. Hierarki manajerial yaitu rantai perintah, aliran informasi dan kerja, wewenang formal, hubungan tanggung jawab dan akuntabilitas yang jelas dapat menumbuhkan integrasi bila dirumuskan secara jelas serta dilaksanakan dengan pengarahan yang tepat.
- b. Aturan dan prosedur yaitu keputusan-keputusan manajerial yang dibuat untuk menangani kejadian-kejadian rutin, sehingga dapat menjadi peralatan yang efisien untuk koordinasi dan pengawasan rutin.
- c. Rencana dan penetapan tujuan yaitu sebagai alat koordinasi dengan cara pengarahan kepada seluruh unit organisasi yang ada.

Pengaruh dari peran koordinasi *Stakeholders* adalah lebih terorganisirnya setiap elemen untuk melakukan yang terbaik dan lebih bertanggungjawab.

## 2.4 Jalan

Kegiatan manusia dalam keseharian dalam memindahkan baik itu manusia atau barang dari daerah asal ke daerah tujuan memerlukan jalan sebagai sarana utama. Jalan memiliki pengertian dalam Undang undang Nomor 22 Tahun 2009 : Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

## 2.5 Risiko

Risiko dapat didefinisikan sebagai variasi dalam hal-hal yang mungkin terjadi secara alami didalam suatu situasi (Asiyanto, 2009). Risiko dapat diartikan sebagai ancaman terhadap kehidupan, properti atau keuntungan finansial akibat bahaya yang terjadi. Secara umum risiko dikaitkan dengan kemungkinan (probabilitas) terjadinya peristiwa diluar yang diharapkan (Soeharto, 2001).

## 2.6 Probability impact analysis

Menurut Hillson (2002) berpendapat bahwa nilai risiko merupakan hasil perkalian dari nilai probabilitas kejadian risiko dengan nilai dampak risiko yang terjadi. Penilaian risiko dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$R = P \times I \quad (1)$$

Dimana: R = Tingkat risiko, P = Kemungkinan (*probability*) risiko yang terjadi, I = Tingkat dampak (*impact*) risiko yang terjadi.

Dengan rumus ini pengkajian risiko tidak berdasarkan pada estimasi absolut.

### 3. METODE PENELITIAN

#### 3.1 Jenis penelitian

Penelitian ini merupakan desain penelitian deskriptif dan studi eksploratif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian terhadap populasi tertentu dengan tujuan untuk melaksanakan aspek-aspek yang relevan dengan populasi yang diminati dan tidak dimaksudkan untuk memecahkan masalah dengan pengujian. Studi eksploratif digunakan untuk memahami dan memperoleh data mengenai variabel-variabel risiko pada peningkatan jalan di wilayah pesisir. Penelitian ini memberikan gambaran respon dari *Stakeholders* dari risiko yang terjadi pada peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung.

#### 3.2 Data penelitian

A. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung di lapangan oleh peneliti sebagai objek penulisan (Husein,2003). Data primer yang akan diambil untuk penelitian ini adalah hasil pengamatan, penyebaran kuisioner dan *interview*. Data primer yang digunakan pada penelitian ini adalah hasil penyebaran kuisioner dan *interview* para *stakeholders* yang terlibat pada peningkatan jalan. Data yang diambil adalah mengenai dampak wilayah dari peningkatan jalan pada wilayah pesisir Binalatung.

Data primer yang dikumpulkan terdiri dari:

- a. Data identitas responden
- b. Data potensi risiko yang relevan
- c. Data Kejadian Risiko.
- d. Data dari respon risiko.

B. Data sekunder adalah data yang tidak langsung memberikan informasi kepada peneliti, misalnya penelitian harus melalui orang lain atau mencari melalui dokumen (Sugiyono,2005). Data sekunder yang digunakan pada penelitian ini adalah data dari badan pusat statistik kota Tarakan.

#### 3.3 Teknik pengumpulan data penelitian

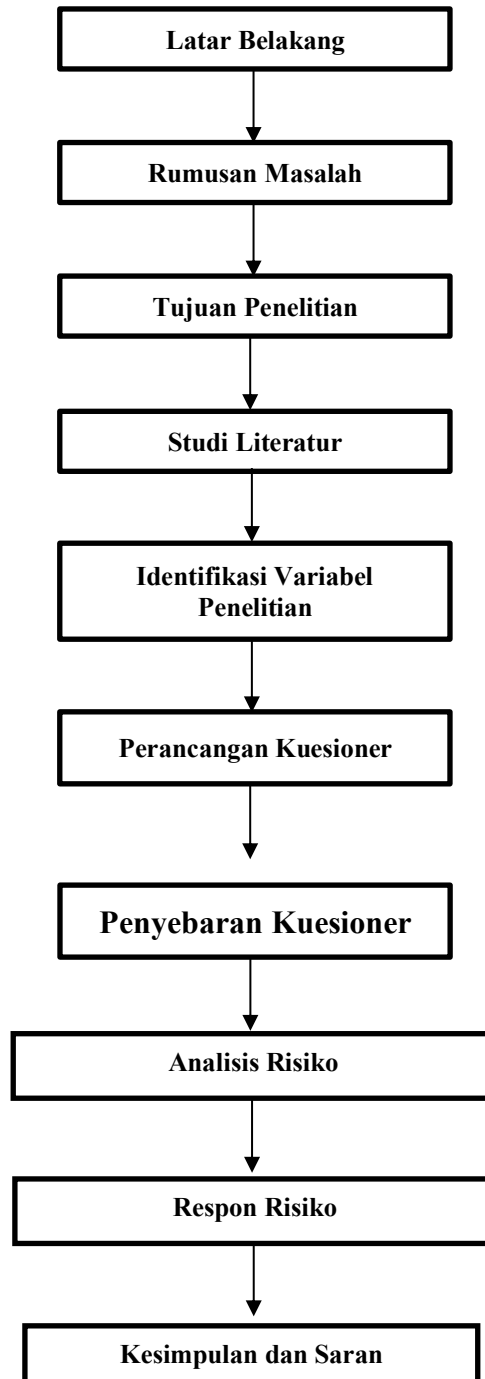
Pengambilan data pada penelitian ini dibagi menjadi beberapa tahap sebagai berikut:

1. Tahap pendahuluan, melakukan penyebaran kuisioner untuk menentukan apakah variabel yang relevan terdapat pada proyek.
2. Tahap frekuensi Kejadian, dilakukan penyebaran kuisioner pada responden untuk mengetahui seberapa sering variabel terjadi.
3. Tahap potensial, dilakukan penyebaran kuisioner pada responden untuk mengetahui dampak variabel terhadap perkembangan wilayah pesisir khususnya daerah Binalatung.



### 3.4 Langkah penelitian

Adapun langkah penelitian sebagai berikut:



Gambar 1. Alur penelitian

### 3.5 Penjelasan langkah penelitian

#### 3.5.1 Rumusan masalah

Dari adanya *gap* yang melatarbelakangi penelitian ini, maka muncul beberapa masalah yang perlu diteliti. Disamping itu masalah penelitian ini bisa dijadikan sebagai manfaat bagi beberapa pihak.

### 3.5.2 Studi literatur

Dengan studi literatur dari beberapa referensi tentang masalah penelitian, didapatkan variabel-variabel dari penelitian sebelumnya yang nantinya akan dipakai sebagai penunjang survey pendahuluan.

### 3.5.3 Survey pendahuluan

Survey pendahuluan ini bertujuan untuk memperoleh kejadian tentang peluang dan mendukung survey utama pada peningkatan jalan di wilayah pesisir Binalatung. Responden dalam penelitian ini adalah *stakeholders* yang pengembangan wilayah pesisir Binalatung, Kota Tarakan, yang bertanggung jawab di lapangan dan dianggap menguasai persoalan penelitian dan termasuk tingkat pengambilan keputusan pada level atas di struktur organisasi.

### 3.5.4 Variabel penelitian

Identifikasi variabel penelitian dilakukan melalui proses kajian pustaka yang dilakukan pada penelitian sebelumnya dan juga hasil dari survey pendahuluan. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel dari penelitian sebelumnya yang bersumber pada jurnal, buku, serta kajian ilmiah yang telah terbukti secara valid.

### 3.5.5 Perancangan kuisisioner

Berikut ini adalah bagian – bagian dari kuisisioner yang akan digunakan pada penelitian ini:

1. Bagian pertama adalah pengantar yang berisi penjelasan mengenai maksud dilakukannya penelitian ini.
2. Bagian kedua adalah untuk data responden.
3. Bagian ketiga adalah cara pengisian kuisisioner.

Nilai kualitatif yang digunakan adalah nilai kualitatif yang dinyatakan dengan angka numerik dalam skala Likert, yaitu skala 1 sampai 5.

### 3.5.6 Survey utama

Survey utama ini dilakukan setelah menetapkan variabel penelitian dari survey dan studi literatur. Survey ini bertujuan untuk memperoleh frekuensi kejadian variabel peluang dan dampaknya pada wilayah pesisir. Penyebaran kuisisionernya diharapkan dapat mencakup semua pihak yang terkait pada peningkatan jalan, sehingga data yang didapatkan bisa bervariasi. Responden dalam penelitian ini adalah *stakeholders* yang terlibat pada proyek.

### 3.5.7 Analisis risiko

Data yang didapatkan dari hasil penyebaran kuisisioner survey utama akan diolah untuk mendapatkan jawaban dari permasalahan yang ada, sehingga tujuan penelitian dapat tercapai. Selanjutnya Analisis risiko dilakukan untuk mengetahui sasaran yaitu untuk menyusun sumber risiko utama dan tingkat konsekuensi yang sering terjadi, termasuk perkiraan pada akibat yang potensial pada estimasi biaya dan waktu, sedangkan analisis kuantitatif terfokus pada evaluasi terjadinya risiko.

## 4. PEMBAHASAN

Kegiatan peningkatan jalan pada proyek di Jalan Binalatung akan memberikan analisis risiko yang menggambarkan besaran kejadian risiko sampai dengan respon terhadap risiko yang terjadi. Risiko yang ada ini akan dikualifikasi berdasarkan ranking dari tingkat kejadian mulai rendah sampai tingkat kejadian tinggi, dari urutan ini akan diperoleh peringkat untuk diolah menjadi respon risiko yang akan dicarikan solusinya berdasarkan sumber risiko kejadian. Diharapkan hasil penelitian ini dapat sebagai referensi dalam pengolahan risiko di proyek jalan sejenis untuk memaksimalkan mutu pekerjaan.

## 5. KESIMPULAN

Kesimpulan dari rencana penelitian ini adalah memperoleh respon risiko dari setiap variabel -variabel kejadian dari objek penelitian dengan harapan memperoleh risiko yang minimal dengan adanya tanggapan untuk dapat sebagai pertimbangan dalam mengambil keputusan oleh setiap *Stakeholder* pada Proyek peningkatan Jalan di Kota Tarakan terkhusus Jalan Binalatung yang merangkum hasil dari makalah yang ditulis.

## DAFTAR PUSTAKA

- Asiyanto. (2009). *Manajemen Risiko Untuk Kontraktor*. Jakarta : PT. Pradnya Paramita.
- Djunaedi, Achmad dan M. Natsir Basuki. (2002). "Perencanaan pengembangan kawasan pesisir", *Jurnal Teknologi Lingkungan*, pp. 225-231.
- Hillson, D. (2002). "Extending The Risk Process to Manage Opportunities", *International Journal of Project Management*.
- Husen, Abrar. (2011). *Manajemen Proyek*. Yogyakarta : Andi Offset.
- Nandi. (2008). "Pariwisata dan Pengembangan Sumberdaya Manusia", *Jurnal "GEA" Jurusan Pendidikan Geografi*.
- Sugiyono. (2005). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung : CV Alfabeta.
- Soeharto. (2001). *Manajemen Proyek Jilid 1*. Jakarta : Erlangga.
- Undang undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang Undang Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman.

