

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tidak dapat dipungkiri bahwa dalam upaya peningkatan perekonomian suatu negara, Indonesia merupakan salah satu negara yang tidak terlepas dari kebutuhan infrastruktur. Hal inilah yang menyebabkan perkembangan infrastruktur di Indonesia terasa cukup pesat, terutama dalam beberapa tahun belakangan ini. Pemerintah menjadikan pembangunan infrastruktur menjadi salah satu strategi dalam membangkitkan ekonomi negara, dan termasuk dalam Proyek Strategis Nasional pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, yang memiliki tujuan meningkatkan pemerataan di dalam pembangunan, juga memberikan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat di daerah. Pemerintah menyatakan bahwa ketertinggalan dan keterbatasan infrastruktur selama ini menjadi penghambat dalam meningkatkan investasi, mahalnya biaya logistik dibandingkan dengan negara lain, hingga menimbulkan kesenjangan antar wilayah. Hal ini pula yang mengakibatkan kurangnya daya saing di negara Indonesia jika dikompetisikan dengan negara-negara lain. Dengan demikian, Indonesia memiliki kewajiban dalam mengejar standar rata-rata ketersediaan infrastruktur yang ada di negara maju, sehingga efisiensi dan produktivitas dapat meningkat, serta mendukung peningkatan kemajuan ekonomi. Hal ini juga tentunya diharapkan dapat meningkatkan pilar pemerataan pembangunan di Indonesia, sehingga secara tidak langsung dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat di daerah – daerah tertinggal baik dari segi ekonomi, kesehatan, pendidikan, maupun pariwisata, sesuai dengan salah satu nilai dalam Pancasila yakni keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Infrastruktur jalan merupakan 1 dari 10 sektor utama dalam Proyek Strategis Nasional yang dapat meningkatkan perekonomian di Indonesia. Infrastruktur jalan sendiri terbagi menjadi beberapa bagian, baik itu proyek jalan tol maupun jalan nasional/jalan strategis. Jalan Tol Ruas Sigli – Banda Aceh adalah salah satu dari sekian banyak proyek jalan yang juga termasuk dalam daftar Jalan Tol Trans Sumatera. Jalan Tol Trans Sumatera sendiri merupakan sebuah jaringan jalan tol terpanjang yang ada di Indonesia, yakni mencapai 2.704 kilometer yang menghubungkan wilayah dari Aceh hingga Lampung.

Provisini Nanggroe Aceh Darusallam dengan ibu kotanya yakni Banda Aceh, merupakan salah satu ibu kota dengan daerah yang masih terbelang kurang dalam segi infrastruktur apabila dibandingkan dengan ibu kota lain yang terdapat di Pulau Jawa. Walaupun kondisi jalan raya di kota Banda Aceh sendiri dapat dikatakan sudah cukup baik, namun selama ini masyarakat Aceh masih harus menghabiskan waktu dan perjalanan yang panjang untuk bepergian ke luar kota. Oleh karena itu, pemerintah pun membangun Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh sebagai salah satu solusi dalam efisiensi waktu perjalanan serta meningkatkan konektivitas jaringan jalan. Sehingga dengan panjang 74 kilometer, jalan tol ini nantinya akan memangkas waktu dan jarak tempuh perjalanan dari Banda Aceh menuju Sigli, yang semula memakan waktu sekitar 2 hingga 3 jam menjadi hanya 1 jam perjalanan. Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh ini juga merupakan implementasi dari salah satu poin Nawacita yakni membangun Indonesia dari pinggiran, dengan memperkuat daerah-daerah dalam kerangka negara kesatuan serta memberikan prioritas lebih untuk pembangunan infrastruktur fisik di daerah yang masuk kategori 3T, yaitu terluar, terdepan, tertinggal.

Dalam setiap proses pekerjaan proyek konstruksi pasti terdapat suatu resiko, tidak terkecuali pada tahap pelaksanaan proyek pembangunan jalan tol ini. Secara umum, risiko merupakan suatu konsekuensi yang timbul akibat adanya suatu kejadian atau aktivitas yang tidak pasti dan juga memiliki keterkaitan yang erat dengan terjadinya peristiwa di luar yang diharapkan. Oleh karena itu, manajemen risiko sangat diperlukan dalam proses pelaksanaan suatu proyek konstruksi. Manajemen risiko sendiri merupakan suatu pendekatan yang dilakukan terhadap risiko yaitu dengan memahami, mengidentifikasi, dan mengevaluasi suatu proyek (Labombang, 2011), dengan tujuan untuk mengurangi risiko dan dampak dari risiko yang mungkin akan terjadi. Terhambatnya pelaksanaan proyek dan bahkan kerugian dapat terjadi apabila risiko tidak diperhatikan secara serius ataupun diantisipasi dengan baik dan tepat oleh pihak pelaksana proyek. Oleh karena itu, salah satu pihak yang memiliki tanggung jawab dalam pelaksanaan konstruksi jalan tol ini tidak lain adalah para kontraktor. Keberhasilan dari suatu pelaksanaan proyek konstruksi ditentukan oleh kemampuan para kontraktor dalam hal mengelola berbagai aspek yang terkait dengan konstruksi, dimana salah satunya termasuk aspek risiko, dengan tujuan agar segala bentuk tujuan dari proyek yang telah ditetapkan dan disepakati dapat tercapai sebagaimana

mestinya. Adapun beberapa tahapan yang terdapat dalam manajemen risiko yakni dengan identifikasi risiko, analisis risiko, mitigasi atau tindakan penanggulangan risiko, serta pengawasan dan kontrol (monitoring) yang dapat dilakukan dan dijadikan dasar untuk pengambilan keputusan oleh pihak terkait dalam mengatasi konsekuensi dan meminimalisir risiko yang terjadi dalam pelaksanaan pembangunan jalan tol.

1.2 Rumusan Masalah

1. Risiko-risiko apa saja yang teridentifikasi pada pelaksanaan pembangunan Jalan Tol ruas Sigli - Banda Aceh?
2. Bagaimana tingkat risiko pada pelaksanaan pembangunan Jalan Tol ruas Sigli - Banda Aceh?
3. Bagaimana tindakan mitigasi atau respon risiko yang dapat meminimalkan dampak negatif yang mungkin terjadi pada pelaksanaan pembangunan Jalan Tol ruas Sigli - Banda Aceh?

1.3 Batasan Masalah

1. Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi dan menganalisis risiko yang terdapat dalam kegiatan pelaksanaan pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh.
2. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuisioner dan wawancara.

1.4 Keaslian Penelitian

Penelitian dengan topik analisis manajemen risiko pada Proyek Pelaksanaan Pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh belum pernah dilakukan sebelumnya dikarenakan proyek ini baru memulai pelaksanaan konstruksi di tahun 2018 dan sampai dengan saat ini masih dalam taraf pelaksanaan.

1.5 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor risiko yang mungkin terjadi pada pelaksanaan pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh.
2. Untuk mengetahui besarnya nilai risiko yang teridentifikasi, dan mengetahui tindakan mitigasi atau respon risiko terhadap risiko yang teridentifikasi tersebut, sehingga dapat meminimalkan dampak negatif pada pelaksanaan pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh.

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah untuk memberikan informasi mengenai risiko yang teridentifikasi serta mengetahui risiko yang paling dominan terjadi dalam suatu proyek konstruksi khususnya Jalan Tol. Selain itu, manfaat lainnya adalah untuk memberikan sejumlah informasi mengenai pengelolaan risiko dalam meminimalisir hal-hal negatif yang mungkin terjadi sehingga dapat dijadikan referensi bagi pihak-pihak terkait terhadap pelaksanaan pembangunan proyek-proyek konstruksi di masa yang akan datang.

