

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan data yang terkumpul melalui kuisioner, dan setelah melakukan pengolahan data sehingga didapatkan hasil analisis data dan pembahasan terkait analisis risiko pada proyek pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh, maka kesimpulan yang dapat ditarik untuk penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Dalam setiap proyek konstruksi, manajemen risiko sangat penting untuk dilakukan dengan tujuan mengantisipasi kegagalan, menghindari kerugian dan kualitas proyek, serta memberikan suatu bentuk proses evaluasi dalam mengoptimalkan tujuan dari sasaran proyek.
2. Identifikasi risiko yang diperoleh pada proyek pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh dibagi ke dalam beberapa kategori risiko, yaitu risiko alami, risiko perekonomian dan keuangan/finansial, risiko logistik/material, risiko politik, lingkungan sosial, budaya dan keamanan, risiko tahap konstruksi, risiko hukum dan regulasi, risiko management, serta risiko keselamatan.
3. Berdasarkan hasil analisis uji validitas terhadap probabilitas dan dampak dengan menggunakan *software SPSS*, seluruh variabel yang digunakan dalam kuesioner bersifat valid.
4. Berdasarkan hasil analisis uji reliabilitas terhadap probabilitas dan dampak dengan menggunakan *software SPSS*, didapatkan nilai koefisien *Cronbach's Alpha* dengan hasil 0.995 yang menunjukkan koefisien tersebut lebih besar dari 0.6, sehingga seluruh variabel yang digunakan dalam kuesioner bersifat reliabel.
5. Dari perkalian probabilitas dan dampak risiko, maka diperoleh penilaian risiko untuk tingkat risiko dari proyek pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh ini terbagi menjadi 3 kategori yang disusun berdasarkan peta risiko sesuai dengan data proyek PT. Adhi Karya (Persero) Tbk., yakni level risiko tinggi, sedang, dan rendah. Sedangkan pada penerimaan risiko terbagi menjadi 2 kategori yang disusun menggunakan metode Godfrey (1996) yakni *acceptable* (dapat diterima) dan *undesirable* (tidak diharapkan).

6. Dari data penilaian risiko terdapat salah satu sumber yang paling berisiko dan masuk ke dalam kategori risiko dengan level risiko tinggi dalam proyek pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh ini adalah keterlambatan waktu pembayaran owner kepada pihak kontraktor.
7. Berdasarkan analisis terhadap respon risiko, risiko yang teridentifikasi ke dalam kategori *undesirable* (tidak diharapkan) akan diperlukan tindakan mitigasi dengan tujuan untuk menjadikan tingkat risiko tersebut turun hingga ke level risiko yang dapat diterima dan ditolerir, atau bahkan diabaikan.

5.2 **Saran**

Berdasarkan hasil analisis data dan kesimpulan yang telah dilakukan, maka saran yang dapat diambil dari penelitian terkait analisis manajemen risiko pada proyek pelaksanaan pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh ini di antaranya adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi risiko dalam proyek perlu dilakukan sedini mungkin guna menemukan solusi dan tindakan lebih lanjut, sehingga dalam pelaksanaannya dapat meminimalisir dampak risiko-risiko yang kemungkinan dapat terjadi selama pelaksanaan proyek berlangsung.
2. Dari hasil penerimaan risiko, ditemukan bahwa terdapat beberapa risiko yang bersifat *undesirable* (tidak diharapkan), sehingga sangat dibutuhkan respon risiko sebagai bentuk tindak lanjut dan perhatian khusus berupa tindakan mitigasi risiko guna meminimalisir dampak negatif pada pelaksanaan pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh.
3. Dalam mengelola risiko, risiko-risiko yang teridentifikasi sebagai risiko yang dominan perlu dilakukan tindakan mengurangi, mengalihkan, dan menghindari risiko. Hal ini sebaiknya menjadikan kontraktor harus mempelajari segala bentuk situasi dan keadaan proyek konstruksi baik dari lokasi proyek, karakteristik proyek, hingga lingkup pekerjaan termasuk kemampuan pekerja dari perusahaan dalam melaksanakan proyek pembangunan tersebut. (Badan Pengatur Jalan Tol - Kementerian Pekerjaan Umum, 2014)

4. Perencanaan, komunikasi serta koordinasi yang baik antara pihak yang terlibat sangat diperlukan dalam melaksanakan proyek konstruksi, terutama dalam menghadapi berbagai risiko-risiko yang akan terjadi selama pelaksanaan proyek konstruksi.
5. Selain kontraktor, evaluasi dan analisis risiko pada proyek pembangunan Jalan Tol ruas Sigli – Banda Aceh ini juga dapat dilakukan pada setiap stakeholders, baik itu owner, konsultan perencana, konsultan pengawas, masyarakat dan pemerintah setempat, serta stakeholder lain yang ikut terlibat selama proses pelaksanaan proyek konstruksi.



DAFTAR PUSTAKA

- A Guide to the project Management Body of Knowledge*. (n.d.). (PMBOK® Guide)-Fifth Edition.
- Badan Pengatur Jalan Tol - Kementerian Pekerjaan Umum. (2014). *Peluang Investasi Jalan Tol di Indonesia*.
- Bashori, U. H. (2008). *Manajemen Risiko bank Syariah, Pendekatan Normatif*. Malang.
- Djohanputro, B. (2008). “*Manajemen Risiko Korporat*”, *Pendidikan dan Pembinaan Manajemen*. Jakarta.
- Djojosoedarso, S. (2003). *Prinsip-prinsip Manajemen Risiko dan Asuransi*. Jakarta, Salemba.
- Ervianto, I. (2005). *Manajemen Proyek Konstruksi Edisi Revisi*. Yogyakarta: Andi.
- Godfrey, P. S. (1996). *Control of Risk A Guide to Systematic Management Of Risk from Construction*. Westminster London: Construction Industry.
- Labombang. (Februari 2011). Manajemen Risiko dalam Proyek Konstruksi. *Jurnal SMARTek, Vol. 9 No.1*.
- Loosemore, M. R. (2006). *Risk Management in Projects (2nd . New York, USA*.
- Maharani, G. R. (2011). Manajemen Risiko Biaya dan Waktu Pada Pekerjaan Struktur Bawah Dari Proyek Bangunan Gedung Bertingkat Tinggi di Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Nomor 15 Tahun 2005, Tentang Jalan Tol*. (n.d.).
- Sonhadji. (2 Mei 2011). Manajemen Resiko Dalam Proyek Jalan Tol. *Diskusi Panel Manajemen Resiko Jalan Tol di Teknik Sipil Undip* .
- Thompson, P. a. (1991). *Engineering Construction Risk*. London : Thomas Telford Ltd.
- Wideman, M. R. (1992). *Project and Program Risk Management: A guide to managing Project Risk Opportunities*, Project Management Institute, Amerika Serikat.