



Analisis Resiko Untuk Menentukan Biaya Kontijensi Pada Pelaksanaan Konstruksi Proyek Jalan Provinsi (Studi Kasus: Dinas Bina Marga Dan Bina Konstruksi Provinsi Sumatera Utara)

Yulia Hastuti Siregar¹, Sri Wardany², Murni Dahlena Nst³

^{1,2,3} Universitas Muslim Nusantara AL-Washliyah Medan, Indonesia

Corresponding Author :  yuliahastutisiregar05@gmail.com

ABSTRACT

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana resiko yang terjadi dalam menentukan biaya kontijensi pada pelaksanaan konstruksi proyek jalan Provinsi Sumatera Utara. Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif eksploratif, proses pengumpulan data dilakukan dengan cara survey lokasi dan data skunder lain serta data utama melalui kuisioner dengan diskusi/wawancara. Responden yang dituju adalah personal PU Bina Marga dan Bina Konstruksi dan pelaksanaan sebanyak sepuluh orang responden. Hasil Penelitian ini menunjukkan resiko dalam menentukan biaya kontijensi pada pelaksanaan konstruksi proyek jalan Provinsi Sumatera Utara kontijensi di Dinas PU Bina Marga dan Bina Konstruksi dilakukan dengan estimasi adanya kemungkinan perusahaan mengalami kekalahan dalam proses peradilan terkait pelanggaran, kemungkinan adanya bencana alam, kerusakan, kerusuhan, dan berbagai kemungkinan yang tidak dapat diprediksi. Penentuan anggaran kontijensi dilakukan berdasarkan biaya minimal dan biaya maximal.

Keywords

Resiko, Biaya Kontijensi



This work is licensed under a

[Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

PENDAHULUAN

Dewasa ini, dengan semakin berkembangnya perekonomian dunia, mangakibatkan banyak industri terus mengalami pertumbuhan. Pertumbuhan berbagai macam industri tersebut memunculkan perusahaan-perusahaan bertaraf nasional hingga internasional yang mampu memenuhi berbagai sektor kebutuhan manusia melalui kegiatan operasional yang dilakukan perusahaan. Untuk melanjutkan eksistensinya, peningkatan aktivitas operasional terus diupayakan oleh berbagai perusahaan yang ada baik dari segi kuantitas maupun kualitas produk/jasa yang dihasilkan. Dengan upaya tersebut, perusahaan berharap untuk dapat meningkatkan jumlah pendapatan yang berakibat pada kemampuannya dalam memperoleh Keuntungan.

Keuntungan yang diperoleh dapat berupa selisih lebih atas penjualan anak perusahaan yang terus mengalami kerugian kepada entitas lain, kemenangan dalam sengketa perebutan hak paten, dan lain sebagainya. Akan tetapi, tidak

sedikit pula perusahaan yang telah menerima kerugian sebagai bentuk timbulnya kewajiban dalam hal tuntutan pelanggan hingga kehilangan ijin operasional serta hak atas beberapa kekayaan atau aset yang dimiliki perusahaan bersangkutan. Aktivitas yang bersifat belum pasti terjadi tersebut, disebut sebagai kontinjensi. Menurut Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 57, kontinjensi adalah liabilitas dan aset yang tidak diakui karena keberadaannya baru dapat dipastikan dengan terjadi atau tidak terjadiya satu peristiwa atau lebih yang tidak pasti di masa depan dan tidak sepenuhnya berada dalam kendali entitas (Ikatan Akuntan Indonesia (IAI), 2017).

Biaya kontinjensi adalah biaya yang ditambahkan pada biaya dasar proyek yang dipakai untuk mengatasi apabila beberapa faktor resiko terjadi dalam pelaksanaan proyek menurut tingkat yang dapat diterima oleh standar perusahaan (Ernestine, 2013). Besarnya biaya kontinjensi ditentukan dengan berbagai macam metode yang dapat digunakan oleh estimator. Karena belum adanya ketentuan untuk menentukan besarnya biaya kontijensi membuat persentase biaya kontijensi berbeda antar perusahaan. Menurut Baccarini (2014) dan Emestine (2013) menyatakan dalam penelitiannya, besarnya biaya kontijensi yaitu sebesar 5% - 25% dari anggaran proyek, sedangkan menurut beberapa literatur besarnya biaya kontijensi adalah sebesar 10%.

Risiko dapat dikonotasikan sebagai hal yang negatif dimana kejadiannya walaupun tidak pasti tapi apabila terjadi dapat berdampak negatif. AACE (*the association for the advancement of cost engineering*) menyimpulkan bahwa risiko adalah ancaman atau peluang yang mempengaruhi hasil proyek. Proyek adalah upaya sementara yang dilakukan untuk menciptakan produk, layanan, atau hasil yang sifatnya unik yang memungkinkan terciptanya nilai bisnis (PMI, 2017).

Setiap tahapan pekerjaan memiliki risiko sendiri yang dapat saling terkait antar satu dengan yang lain. Besaran risiko dapat berbeda-beda tergantung dari tingkat frekuensi atau probabilitas dari kejadiannya serta besaran dampak atau keparahan yang ditimbulkan. Respon terhadap risiko berbeda sehingga biaya yang dialokasikan sebagai biaya kontingensi juga berbeda. Dasar perhitungan biaya kontingensi pada praktiknya berbeda-beda, Adi dan Yunwanti (2014) mendefinisikan biaya kontingensi sebagai biaya atau perkiraan biaya yang dicadangkan untuk mengantisipasi kondisi ketidakpastian pada item pekerjaan tertentu berdasarkan data historis proyek-proyek sebelumnya yang diintegrasikan kedalam estimasi biaya proyek.

Berdasarkan fenomena yang terdapat di lokasi penelitian bahwa Penentuan besarnya prosentase biaya kontingensi didasarkan pada intuisi dengan melihat pengalaman-pengalaman masa lalu serta catatan historis kontraktor dan tidak

ada ketentuan yang baku yang menjadi acuan Dinas Bina Marga dan Kontruksi Propinsi Sumatera Utara. Besarnya biaya kontingensi tergantung pada perilaku terhadap risiko, pemahaman dan pengalaman estimator.

Permasalahan yang timbul dari di sekitar proyek dapat timbul akibat pelaksanaan konstruksi ataupun oleh keberadaan proyek itu sendiri seperti saat pembangunan dikerjakan mengalami keterlambatan penggerjaan karena hujan, faktor risiko keterlambatan pekerjaan konstruksi, resiko karena bencana alam dan keterlambatan pengiriman material long lead items merupakan risiko yang berasal dari dalam organisasi. Dalam penelitian risiko yang paling banyak terjadi pada proyek salah satunya juga keterlambatan pengadaan material dan sebagainya. Atas berbagai resiko tersebut maka jauh sebelumnya Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Propinsi Sumatera Utara sudah menentukan biaya kontijensi.

METODE PENELITIAN

Desain penelitian yang dilakukan pada penelitian ini adalah metode Deskriptif kuantitatif. Sugiyono (2013: 13), menyatakan bahwa penelitian deskriptif kualitatif adalah sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti fenomena yang ada di lapangan.

Jenis penelitian ini adalah deskriptif eksploratif yang bertujuan untuk menggambarkan keadaan suatu fenomena proyek konstruksi jalan raya dan tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu, hanya menggambarkan kondisi sebenarnya suatu risiko, dampak dan biaya kontingensi. Analisis kualitatif dipergunakan untuk menafsirkan, memahami realitas kompleks dari situasi proyek, implikasi dari data dan mengeksplorasi faktor risiko yang berbeda disesuaikan dengan obyek penelitian. Analisis kuantitatif dipergunakan untuk menjelaskan fenomena dengan mengumpulkan data numerik dengan pendekatan metode matematis berbasis analisis risiko.

Pada penelitian informan yang digunaan sebanyak sepuluh orang, yaitu personal PU Bina Marga dan Bina Konstruksi dan Pelaksanaan yang berkompeten dan menangani secara langsung pada proyek jalan Lintas Sumatera Utara, enam diantaranya berpendidikan S2 dan empat orang berpendidikan S1 teknik sipil yang diantaranya menjabat sebagai Kasatker JLS Sumatera Utara, tiga orang PPK, seorang Kepala Proyek, Kabid Perencanaan Jalan, Kaseksi Perencana Teknis Jalan, dua orang Staff PU dan seorang SE Konsultan Pengawas.

Dalam penelitian ini yang menjadi objek penelitian ini adalah proyek pembangunan jalan lintas Provinsi Sumatera Utara yaitu terdiri dari tahun 2017, 2018 dan 2019 dengan total 83,59 km.

Instrumen Pengumpulan Data

Jenis data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah hasil wawancara dengan penyebaran kuesioner dengan beberapa staf di proyek tersebut yang sudah dipilih sebagai responden yang terkait dengan resiko. Data Skunder yang digunakan yaitu Data dari penelitian yang dihasilkan berupa jumlah data yang berbentuk arsip (dokumen) resmi yaitu laporan biaya anggaran pembangunan jalan Provinsi Sumatera Utara.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara, Studi Pustaka, Dokumentasi. Menurut Sugiyono (2013:147) Metode analisis data yang digunakan penelitian ini adalah analisis deskriptif kuantitatif. Deskriptif kuantitatif ini digunakan untuk menganalisa resiko yang terjadi untuk menentukan biaya kontijensi pada proyek pembangunan jalan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini menggunakan studi kasus proyek yang sedang berjalan yaitu pengalihan jalan raya Lintas Kuala - Timbang Lawang dan Aek Kota Baru - Batas Tobasa Sumatera Utara dari perspektif pemilik proyek di provinsi Sumatera Utara, Indonesia. Panjang jalan yang dialihkan 12,76 km dengan kondisi 93% panjang alinyemen melewati hutan dan daerah rawa yang tidak ada masyarakatnya, sedangkan sisanya 7% di ujung alinyemen jalan berinteraksi dengan aktivitas masyarakat. Anggaran untuk proyek diproyeksikan sebesar Rp. 362,9 Miliar termasuk biaya tenaga kerja. Anggaran dibagi menjadi 6 komponen utama seperti yang ditunjukkan pada berikut :

Tabel 1.

Komponen Utama Anggaran Proyek

No	Aktivitas Proyek	Biaya	Pesentase Total Biaya
1	Persiapan	3.950.777.600	1,09%
2	Alinyemen	85.795.785.460	23,64%
3	Tanah Dasar	97.093.114.160	26,75%
4	Drainase	24.781.936.760	6,83%
5	Aspel	150.284.542.520	41,40%
6	Minor	1.065.964.480	0,29
	Total	362.972.120.980	100%

Adapun biaya kontijensi yang ditetapkan oleh Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Sumatera Utara dalam proyek pembangunan Jalan Lintas Sumatera Utara adalah sebagai berikut :

Tabel 2.
Biaya Kontijensi

Aktivitas Proyek	Kenaikan Biaya		
	Min	ML	Max
Persiapan	325.148.996 (8,23%)	367.290.624 (9,30%)	438.141.236 (11,09%)
Alinyemen	6.983.776.936 (8,14%)	7.990.447.486 (9,31%)	8.691.113.067 (10,13%)
Tanah Dasar	7.019.832.154 (7,23%)	9.023.186.743 (9,29%)	10.388.963.215 (10,70%)
Drainase	1.866.079.838 (7,53%)	2.114.725.270 (8,53%)	2.433.586.190 (9,82%)
Aspel	10.895.629.333 (7,25%)	11.982.687.524 (7,97%)	12.924.470.657 (8,60%)
Minor	74.937.303 (7,03%)	84.779.708 (7,95%)	89.754.209 (8,42%)

Sumber : Data Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi SU, 2022

Berdasarkan tabel di atas maka dapat diketahui bahwa biaya kontijensi proyek pembangunan jalan Lintas Sumatera Utara untuk periode 2022-2025 terdiri dari biaya persiapan, alinyemen, tanah dasar, drainase dan aspal; serta minor dengan perkiraan biaya minimal sampai maksimal yang diperkirakan.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa risiko menentukan biaya kontijensi dalam suatu proyek pembangunan jalan oleh Dinas PU Bina Marga dan Bina Konstruksi dianggap penting dengan dua landasan yaitu karena Kewajiban yang hampir pasti terjadi tapi tak dapat diestimasi dan Kewajiban yang mungkin terjadi, penentuan anggaran kontijensi dilakukan berdasarkan biaya minimal dan biaya maximal.

KESIMPULAN

Biaya Kontijensi atau cadangan biaya sebagai dana tambahan yang dibutuhkan untuk mempertanggung jawabkan biaya-biaya yang timbul akibat risiko. Dalam menentukan besar biaya-biaya kontinjensi tersebut, masing-masing perusahaan memakai cara yang berbeda-beda.

Kewajiban kontijensi merupakan kewajiban yang mungkin terjadi, tergantung pada peristiwa di masa depan yang tidak pasti. Pelaporan atas kewajiban kontijensi di laporan keuangan perlu dilakukan bila kewajiban tersebut diperkirakan sangat mungkin terjadi dan nilainya dapat diestimasi secara wajar.

Risiko dalam menentukan biaya kontijensi pada pelaksanaan konstruksi proyek jalan Provinsi Sumatera Utara kontijensi di Dinas PU Bina Marga dan Bina Konstruksi dilakukan dengan estimasi adanya kemungkinan perusahaan mengalami kekalahan dalam proses peradilan terkait pelanggaran, kemungkinan adanya bencana alam, kerusakan, kerusuhan, dan berbagai kemungkinan yang tidak dapat diprediksi. Penentuan anggaran kontijensi dilakukan berdasarkan biaya minimal dan biaya maximal.

Penentuan Anggaran ketentuan kontijensi ada pun metode atau cara penentuan kontijensi didinas bina marga dan bina konstruksi provinsi Sumatra Utara tidak memiliki acuan atau pedoman yang baku karena Dinas bina marga dan bina konstruksi provinsi Sumatra Utara menentukan biaya resiko kontijensi mengacu pada keadaan anggaran sebelumnya serta melihat situasi dan kondisi yang ada di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulloh, farid. 2013. Analisis Perbedaan Biaya Konstruksi Jalan Beton Dan Jalan Aspal Dengan Metode Bina Marga Dan Aashto 1993 Selam Umur Rencana 20 Tahun. *Jurnal Teknik Sipil Utang Surabaya*. 90. Vol (06).
- Agung,yulianto, Dkk.2016.Analisis Manajemen Resiko Ti Memeliharaan Aset Menggunakan Quantitative Risk Analysis (Qra) Pada Pt Hms.*Jurnal Nasional Seminar Manajemen*.
- Ari,sandhyavitri,Dkk.2014.Analisis Resiko Pembangunan Jalan Tol Pada Tahap Konstruksi(Study Kasus Jalan Jalan Tol Pecan Baru-Dumai). *Jurnal Teknik Sipil*. Hlm1-19.Vol (10).
- Baldric,Siregar.Dkk.2013.Akuntansi Biaya Yogyakarta.Salemba Empat
- Dwi Martini,Dkk.2015.Akuntansi Menengah .Jakarta. Salemba Empat
- Dwiyanti(2017) Hasil Penelitian Menunjukkan Bahwa Dbet to Equty.
- Ervianto, I. (2014). Teori-aplikasi manajemen proyek konstruksi Yogyakata :Andi.
- Fahmi, I. (2014) Analisis Laporan Keuangan. Bandung: Alfabeto.
- Hanafi, Mamduh. 2012. Manajemen Resiko.Yogyakarta:Ykpn.
- Hanafi, Mahmud M. 2015. Manajemen Keuangan. Cetakan ke lima. Yogyakarta: BPFE.
- Hilmi Dan Ali, (2017) Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Ketepata waktu Laporan Keuangan Pada Perusahaan Yang Terdaftar BEI
- Husen, A. (2011). Manajemen proyek (edisi kedua).Yogyakarta : Andi Ikatan Akuntansi Indonesia (IAI). 2018. Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No.69: Agrikultur, Jakarta: IAI

- Ishvianti Dkk.2016. Diskeesi Dalam Penangulangan Bencana Di Diy Dengan Paradigma Kontijensi. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*. Hlm 461- 485. Vol (23).
- Judiantono,Tonny.2011. Analisis Pola Dan Estimasi Pergerakan Barang Sebagai Pertimbangan Probabilitas Pembangunan Jalan Dikabubaten Bengkalis - Provinsi Riau. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*. Vol(11).
- Linzy,Pramit, Putri.2018. Pengaruh Aktivitas Terhadap Profitabilitas Perusahann Konstuksi Dan Bangunan Diindonesia. *Jurnal Nasional Royal (Senar)*. 2018. Hlm465-468
- Listianti,Ajeng.Dkk.2017. Identifikasi Risiko Konsultan Perencanaan Jalan dan Jembatan. *Jurnal Seminar Nasional Cendikiawan*.
- Nurhayati.(2010). Manajemen proyek. Yogyakarta : Graha Ilmu
- Rasit, Reddy.2015. Accounting-In-Action : Teori Kontingensi Dan Realitivitas Budaya Sistem Akuntansi Manajemen. Andalas Padang: Diandra Primamitra.
- Rohman,Arif. Estimasi Biaya Kontijensi Pada Tonder Proyek Konstuks Dengan Fuzzy Logic. 2014.
- Sugiono. 2016. Metode penelitian dan bisnis. Bandung: Alfabeta
- Sugyiono.2017. Metode penelitian kualitatif dan kuantitatif. Badung: Alfabeta
- Wardhana,wira.Dkk.2015. analisis resiko untuk menentukan biaya kontijensi konstruksi pada pelaksanaan konstruksi proyek jalan tol Surabaya-mojokerto seksi IB. *Jurnal prosiding seminar nasionalmanajemen*.