

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Proyek Konstruksi**

Suatu proyek konstruksi biasanya merupakan suatu rangkaian kegiatan yang hanya satu kali dilaksanakan dan umumnya berjangka waktu pendek. Selain itu, suatu proyek konstruksi juga memiliki karakteristik yang tunggal dan unik. Karakteristik proyek konstruksi menjadi sangat penting.

Berikut beberapa definisi manajemen proyek antara lain:

1. Manajemen proyek adalah semua perencanaan pelaksanaan pengendalian dan koordinasi suatu proyek dari awal (gagasan) hingga berakhirnya proyek untuk menjamin pelaksanaan proyek secara tepat waktu, tepat biaya, dan tepat mutu (Ervianto, 2005).
2. Manajemen proyek adalah suatu perencanaan dan pengendalian proyek yang lebih ditekankan pada pola kepemimpinan, pembinaan kerjasama, serta mendasarkan pada faktor usaha pencapaian tujuan proyek (Soehendradjati, 1990)

Suatu proyek konstruksi merupakan suatu rangkaian kegiatan yang hanya satu kali dilaksanakan dan umumnya berjangka waktu pendek. Dalam rangkaian kegiatan tersebut, terdapat suatu proses yang mengolah sumber daya proyek menjadi suatu hasil kegiatan yang berupa bangunan. Selain itu proyek konstruksi juga memiliki karakteristik yaitu bersifat unik, membutuhkan sumber daya (resources) yaitu pekerja dan “sesuatu” (uang, mesin, metoda, material), serta membutuhkan organisasi (Ervianto, 2005)

Proyek konstruksi adalah sebuah kegiatan yang unik dan kompleks dan seluruh aktivitas di dalamnya memiliki satu tujuan yang harus diselesaikan tepat waktu, tepat sesuai anggaran, dan sesuai spesifikasi (Soeharto, 2001).

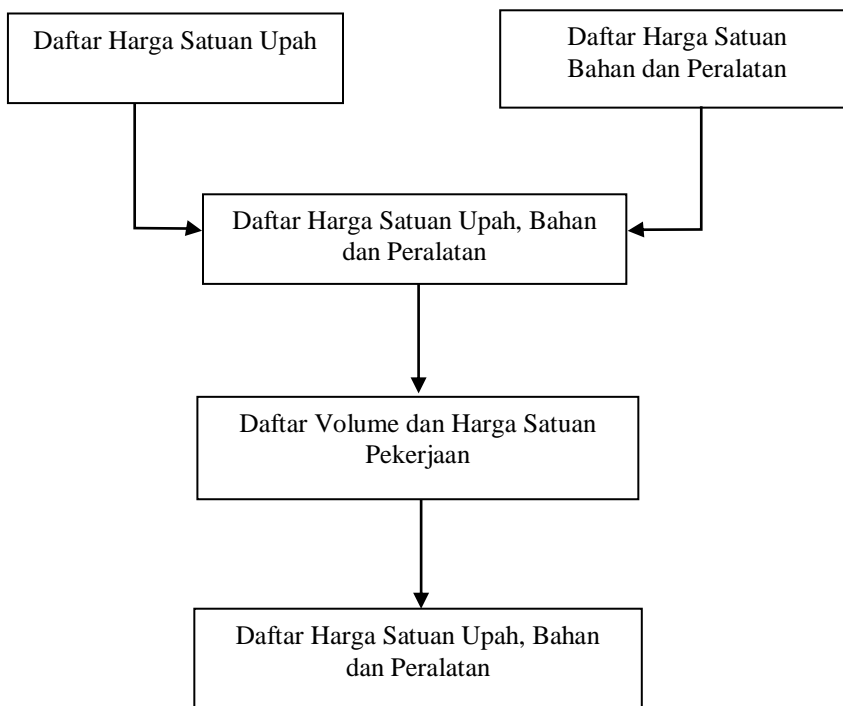
#### **2.2 Analisa Biaya Pembangunan Jembatan**

Rencana Anggaran Biaya (RAB) adalah suatu rencana anggaran biaya yang akan dikeluarkan pada suatu proyek dimana hal itu didasarkan pada gambar kerja. Dalam aplikasinya di lapangan Rencana Anggaran Biaya merupakan alat untuk mengendalikan jumlah biaya penyelesaian pekerjaan secara berurutan sesuai dengan yang telah direncanakan.

Tujuan pembuatan RAB adalah :

1. Agar biaya pembangunan yang dibutuhkan dapat diketahui sebelumnya
2. Untuk mengantisipasi kemungkinan terjadinya kemacetan dalam proses pembangunan.
3. Untuk mencegah terjadinya pemborosan dalam penggunaan sumber daya.

Dalam menyusun Rencana Anggaran Biaya (RAB) setidaknya secara sederhana dapat dipilah menjadi dua langkah, yakni tahap persiapan dan tahap penyusunan RAB itu sendiri. Hal tersebut dikarenakan bahwa dalam penyusunan RAB ada dua faktor analisis biaya konstruksi (meliputi upah, tenaga kerja dan bahan) secara ringkas proses penyusunan anggaran biaya jembatan dapat dilihat dibawah ini :



Gambar.2.1. Tahap Penyusunan RAB

Sumber: Arumningsih, 2006

Estimasi biaya proyek atau RAB ini dilakukan per paket pekerjaan. Biaya ini merupakan jumlah dari perkalian volume pekerjaan dengan analisis harga satuan pekerjaan berdasarkan harga dasar setempat.

Hasil penelitian dari Irwan Fachri Muannas dalam Analisis Manfaat – Biaya Pembangunan Jalan Akses dan Jembatan Mastrip – Jambangan pada tahun 2017 yang dipublikasikan jurnal mahasiswa.unesa.ac.id/index.php/rekayasa-teknik-sipil, menunjukkan bahwa diperoleh penghematan nilai biaya operasional kendaraan setelah ada jembatan pada tahun 2017-2037 sebesar Rp. 20.460.522.549,53 dan penghematan nilai waktu setelah ada jembatan pada tahun 2017-2037 sebesar Rp. 12.170.855.338,58. Sedangkan biaya yang harus dikeluarkan untuk pelaksanaan terdiri dari biaya konstruksi (RAB) sebesar Rp. 24.894.780.000,00; biaya operasional dan pemeliharaan sebesar Rp. 2.168.064.351,28; serta biaya tak terduga sebesar Rp. 2.489.478.000,00. Dan nilai Benefit Cost Ratio BCR adalah 1,11 dengan suku bunga acuan 4,75%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan akses dan jembatan Mastrip-Jambangan layak untuk dilaksanakan.

Hasil penelitian dari Abu Bakar dalam Estimasi Biaya dengan Menggunakan “Cost Significant Model” pada Pekerjaan Jembatan Rangka Baja di Proyek Pembangunan Jalan Lintas Selatan Provinsi Jawa Timur pada tahun 2014 yang dipublikasikan Jurnal Teknik Sipil Untag Surabaya, menunjukkan bahwa pengadaan bangunan atas dan pemasangan, pekerjaan tulangan, pekerjaan tanah, pekerjaan pondasi dan pekerjaan beton berpengaruh secara signifikan terhadap biaya pembangunan jembatan rangka baja, dimana 85,39 % biaya pembangunan jembatan, sedangkan sisanya 14,61% dipengaruhi oleh sebab-sebab lain.

Hasil penelitian dari David Makmur dalam Studi Kelayakan Ekonomi Rencana Pembangunan Jembatan Batu Tata Studi Kasus Kabupaten Lamandau pada tahun 2017 yang dipublikasikan Jurnal Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung Semarang, menunjukkan bahwa dengan dibangunnya jembatan tersebut dapat menghemat Biaya Operasi Kendaraan, menghemat nilai waktu dan meningkatkan rasa aman dan nyaman. Berdasarkan data tersebut analisis selanjutnya dilakukan dengan mengasumsikan faktor pertumbuhan lalu lintas sebesar 3%, inflasi sebesar 7,9% serta suku bunga bank sebesar 12%/tahun.

Adapun hasil yang didapat untuk suku bunga 12% pertahun adalah NPV = Rp. 262.855.601.258.760,00, BCR = 6,47, sedang IRR = 44,62%. Sehingga dapat disimpulkan bahwa rencana pembangunan Jembatan Batu Tatal tersebut layak secara ekonomi.

### **2.3 Hubungan Aspek Perekonomian Masyarakat dengan Pembangunan Jembatan**

Konsep pembangunan dapat digambarkan salah satunya melalui model pertumbuhan. Model pertumbuhan yang diungkapkan oleh Rostow merupakan suatu konsep yang memandang pembangunan dari sudut ekonomi dan sosial. Kenaikan pendapatan perkapita penduduk suatu Negara merupakan sebuah realita dan perwujudan pembangunan”. Menurut Rostow yang dikutip oleh Budiman beberapa tahapan proses pembangunan tersebut meliputi “masyarakat tradisional, prakondasi lepas landas, tinggal landas, bergerak ke kedewasaan dan konsumsi massa tinggi” (Budiman,1995,h.26). Prediksi pembiayaan operasional kendaraan pada jembatan diperhitungkan dari sisi penghematan operasional kendaraan yang akan melalui jembatan tersebut

Pembangunan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Pembangunan akan berpengaruh pada perubahan sosial. Dalam proses perubahan sosial masyarakat terdapat faktor pendorong dan penghambat. Berikut adalah beberapa faktor pendorong dalam perubahan sosial menurut Soekanto meliputi:

1. Kontak dengan budaya lain.
2. Sistem pendidikan yang maju.
3. Sikap menghargai hasil karya seseorang dengan keinginan untuk maju.
4. Toleransi terhadap perubahan-perubahan yang menyimpang.
5. Sistem terbuka dalam lapisan-lapisan.
6. Penduduk yang heterogen.
7. Ketidakpuasan masyarakat terhadap bidang-bidang kehidupan tertentu.
8. Orientasi ke masa depan.
9. Nilai bahwa manusia selalu berikhtiar untuk memperbaiki hidup (Soekanto, 1987, h.20).

Sedangkan faktor penghambat perubahan sosial, menurut Soekanto meliputi:

1. Kurangnya hubungan dengan masyarakat luar.
2. Perkembangan ilmu pengetahuan yang terlambat.
3. Sikap masyarakat yang tradisional.

4. Adanya kepentingan-kepentingan yang tertanam dengan kuat.
5. Rasa takut akan terjadinya kegoyahan pada integrasi kebudayaan.
6. Prasangka terhadap hal-hal baru atau asing.
7. Hambatan-hambatan yang bersifat ideologis.
8. Adat atau kebiasaan
9. Nilai bahwa pada hakikatnya hidup ini tidak mungkin akan diperbaiki (Soekanto, 1987, h.20).

Lebih lanjut lagi, Kodoatje menjelaskan tentang dampak pembangunan transportasi jalan dengan perubahan ekonomi adalah sebagai berikut: “Secara umum, tidak ada satu teoripun yang menyatakan tentang hubungan antara pembangunan transportasi jalan dengan perubahan ekonomi masyarakat. Akan tetapi, keberadaan jalan dan fasilitas transportasi lainnya pada tingkat tertentu akan secara esensial merangsang dan memberi peluang pertumbuhan ekonomi” (Kodoatje, 2005, h.269).

Hasil penelitian dari Aryo Yudhanto W dalam Analisis Kelayakan Ekonomi Pembangunan Jalan Tembus Lawang - Batu pada tahun 2015 yang dipublikasikan Jurnal Teknik Sipil, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, bahwa menunjukkan bahwa dari hasil perhitungan perkiraan keuntungan (Benefit) dari Pembangunan Jalan Tembus Lawang Batu dapat diketahui bahwa total keuntungan yang diperoleh hingga akhir proyek adalah sebesar Rp 7.100,55 Milyar. Jumlah tersebut diperoleh dari penghematan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) sebesar Rp 3.004,11 Milyar, penghematan terhadap tundaan sebesar Rp 2.967,97 Milyar dan penghematan terhadap kecelakaan sebesar Rp 1.128,47 Milyar, sehingga dari segi keuntungan, rencana Pembangunan Jalan Tembus Lawang – Batu dinyatakan menguntungkan untuk dilaksanakan. Dari hasil analisa kelayakan ekonomi, Pembangunan Jalan Tembus Lawang – Batu ternyata sangat menunjang perekonomian penduduk yang menghuni kawasan. Dilihat dari sisi finansial yang ditinjau dari kriteria penilaian kelayakan dengan metode Benefit Cost Ratio ( $B/C-R = 7,07 > 1$ ), Nett Present Value (NPV) = Rp 5.363,88 milyar  $> 0$ , Internal Rate of Return (IRR) = 23%  $> 18\%$ , maka dapat diambil kesimpulan bahwa rencana Pembangunan Jalan Tembus Lawang – Batu dinyatakan layak untuk dilaksanakan.

Hasil penelitian dari Ananda Tri Dharma Yanti, Mochammad Saleh Soeaidy, Heru Ribawanto dalam Dampak Kebijakan Pembangunan Jembatan Suramadu terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat dalam Pengembangan Wilayah

Jembatan Suramadu (Studi di Desa Sukolilo Barat Kecamatan Labang Kabupaten Bangkalan) pada tahun 2012 yang dipublikasikan Jurnal Administrasi Publik, Universitas Brawijaya, Malang, menunjukkan bahwa kebijakan pembangunan jembatan Suramadu merupakan sebuah upaya dalam rangka memenuhi kebutuhan yang kompleks. Dampak kebijakan pembangunan jembatan suramadu terhadap sosial ekonomi masyarakat yakni bersifat positif dan negatif. Intervensi pemerintah dalam upaya menstimulasi peningkatan sosial maupun ekonomi di Madura pada khususnya yakni dengan membentuk Badan pengembangan wilayah jembatan Suramadu (BPWS) dengan strategi dan kebijakan mengacu pada kondisi, nilai-nilai dan budaya Madura sehingga tidak termajinalkan.

Hasil penelitian dari Ruslan, Peribadi, dan Tanzil dalam Pembangunan Jembatan Bahteramas dan Dampak Bagi Masyarakat (Studi Kasus di Kelurahan Kandai Kecamatan Kendari Kota Kendari) pada tahun 2018 yang dipublikasikan Jurnal Neo Societal; Vol. 3; No. 2; 2018, menunjukkan bahwa hasil penelitian ini adalah pembangunan jembatan Bahteramas menyebabkan dampak positif dan dampak negatif. Dampak negatif dari pembangunan jembatan Bahteramas yakni hilangnya mata pencaharian masyarakat yang tinggal didekat lokasi proyek pembangunan jembatan karena lokasi pembangunan diarea pusat pertokoan dan pelabuhan Nusantara, Polusi udara yang terjadi di Kelurahan Kandai akibat dari proses pembangunan jembatan Bahteramas yang berada didekat tempat tinggal masyarakat, konflik pembebasan lahan masyarakat menolak penggusuran di Kota Lama menyusul rencana Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara untuk membangun jembatan Bahteramas. Penolakan itu dilakukan oleh warga yang mayoritas keturunan Tinghoa, untuk mempertahankan sejarah berdirinya Kota Kendari, sedangkan dampak positifnya adalah menambah lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat yang tinggal didekat lokasi proyek pembangunan jembatan dan sebagai sumber pendapatan bagi penyedia jasa pelayanan mendapat berkah dari pembangunan jembatan.

Hasil penelitian dari Hendra Mitcon Purba, Erlina, Robinson Tarigan dalam Analisis Dampak Pembangunan Jembatan Lau Jahe Desa Pergendangan Kecamatan Tiga Binanga Kabupaten Karo Terhadap Pengembangan Wilayah tahun 2015 yang dipublikasikan Jurnal Ekonom, dalam <http://repository.usu.ac.id/> Vol 18, No 1, Januari 2015, menunjukkan bahwa

pembangunan jembatan lau jahe berdampak positif terhadap penurunan waktu tempuh dan ongkos angkut masyarakat (meningkatkan margin petani). Pembangunan jembatan Lau Jahe berdampak positif terhadap peningkatan pendapatan masyarakat di Desa Pergendangan Kecamatan Tigabinanga Kabupaten Karo. Pembangunan jembatan ini juga berdampak pada pemanfaatan lahan “deleng bercirus”. Pembangunan Jembatan Lau Jahe menuju sentra produksi pertanian dapat meningkatkan pengembangan wilayah di Desa Pergendangan Kecamatan Tigabinanga Kabupaten Karo untuk menunjang Kecamatan Tigabinanga sebagai salah satu Kawasan Strategis Cepat Tumbuh Kabupaten Karo

#### **2.4 Kajian Teoritis Analisa SWOT**

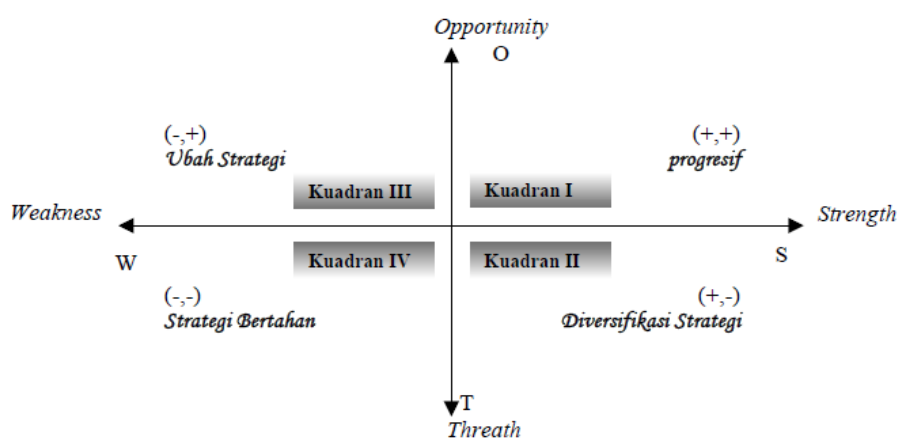
Menurut Rangkuti (2015) analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisa ini didasarkan pada hubungan atau interaksi antara unsur-unsur internal, yaitu kekuatan dan kelemahan terhadap unsur-unsur eksternal yaitu peluang dan ancaman. SWOT itu sendiri merupakan singkatan dari *Strength (S)*, *Weakness (W)*, *Opportunities (O)* dan *Threats (T)* yang artinya kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman atau kendala, dimana yang secara sistematis dapat membantu dalam mengidentifikasi faktor-faktor luar (O dan T) dan faktor didalam perusahaan (S dan W). Adapaun yang dimaksud dengan faktor dalam SWOT adalah sebagai berikut:

1. Faktor kekuatan (*strength*) adalah kompetensi yang terdapat dalam organisasi yang berakibat pada pemilikan keunggulan komparatif oleh suatu organisasi.
2. Faktor kelemahan (*weakness*) adalah keterbatasan / kekurangan dalam hal sumber keterampilan dan kemampuan yang menjadi penghalang serius bagi penampilan kerja organisasi. Dalam praktek berbagai keterbatasan dan kekurangan kemampuan bisa terlihat pada sarana dan prasarana yang dimiliki bahkan kemampuan manajerial yang rendah.
3. Faktor peluang (*opportunity*) adalah berbagai situasi lingkungan yang menguntungkan bagi suatu organisasi , yang dimaksud antara lain perubahan dalam kondisi persaingan dan perubahan dalam peraturan dan

perundang-undangan yang membuka bagi kesempatan baru dalam setiap kegiatan.

4. Faktor ancaman (*threat*) adalah merupakan kebalikan pengertian peluang, dengan demikian dapat dikatakan ancaman adalah faktor-faktor lingkungan yang tidak menguntungkan bagi suatu organisasi.

Pada umumnya SWOT diklasifikasikan berdasarkan letak kuadran dengan melakukan pembobotan dan skoring terhadap komponen-komponen di setiap faktor internal dan eksternal. Hasil perhitungan dimasukkan kedalam kuadran SWOT seperti pada gambar 2.2 berikut ini.



Gambar 2.2. Kuadran SWOT

Sumber : (Rangkuti, 2008)

Adapun penjelasan dari masing-masing kuadran adalah sebagai berikut:

1. Kuadran I, posisi ini menandakan sebuah organisasi yang kuat dan berpeluang. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah progresif, artinya organisasi dalam kondisi prima dan mantap sehingga sangat dimungkinkan untuk terus melakukan ekspansi, memperbesar pertumbuhan dan meraih kemajuan secara maksimal.
2. Kuadran II, posisi ini menandakan sebuah organisasi yang kuat namun menghadapi tantangan yang besar, rekomendasi strategi yang diberikan adalah diversifikasi strategi, artinya organisasi dalam kondisi mantap namun menghadapi sejumlah tantangan berat sehingga diperkirakan roda



organisasi akan mengalami kesulitan untuk terus berputar bila hanya bertumpu pada strategi sebelumnya. Oleh karena itu, organisasi disarankan untuk segera memperbanyak ragam strategi taktisnya.

3. Kuadran III, posisi ini menandakan sebuah organisasi yang lemah namun sangat berpeluang. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah ubah strategi, artinya organisasi disarankan untuk mengubah strategi sebelumnya. Strategi yang lama dikhawatirkan sulit untuk dapat menangkap peluang yang ada sekaligus memperbaiki kinerja organisasi.
4. Kuadran IV, posisi ini menandakan sebuah organisasi yang lemah dan menghadapi tantangan besar. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah strategi bertahan, artinya kondisi internal organisasi berada pada pilihan dilematis. Oleh karenanya organisasi disarankan untuk menggunakan strategi bertahan, mengendalikan kinerja internal agar tidak semakin terperosok. Strategi ini dipertahankan sambil terus berupaya membenahi diri.

Selanjutnya alat yang dipakai untuk menyusun faktor-faktor strategis perusahaan atau organisasi adalah matrik SWOT. Matrik SWOT dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi perusahaan dan dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya. Di dalam matrik SWOT ini dapat menghasilkan kemungkinan alternatif strategi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3 Matrik SWOT

Analisa Ling. Internal	<b><i>Strength (S)</i></b> “tentukan faktor-faktor Kekuatan internal”	<b><i>Weakness (W)</i></b> “tentukan faktor-faktor Kelemahan internal”
Analisa Ling. Eksternal		

<p><b><i>Oportunities (O)</i></b>  “tentukan faktor-faktor peluang eksternal”</p>	<p><b><i>Strategi (SO)</i></b>  Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang</p>	<p><b><i>Strategi (WO)</i></b>  Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang</p>
<p><b><i>Threath (T)</i></b>  “tentukan faktor-faktor ancaman eksternal”</p>	<p><b><i>Strategi (ST)</i></b>  Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman</p>	<p><b><i>Strategi (SO)</i></b>  Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman</p>

Sumber : Rangkuti,(2015)

Dalam matrik tersebut, kondisi internal digambarkan pada baris paling atas di kolom kedua dan ketiga, sedangkan kondisi eksternal digambarkan pada kolom pertama (paling kiri) baris kedua dan ketiga. Sedangkan hasil dari titik pertemuan antara faktor-faktor internal dan eksternal dapat dilihat pada empat kotak yang diarsir yang sekaligus merupakan isu-isu strategi.

Hasil penelitian dari Fitria Diah Hastuti, Ma'mun Sarma, Manuwoto, dalam Strategi Peningkatan Pertumbuhan Ekonomi Melalui Investasi Infrastruktur Jalan dan Jembatan di Provinsi Banten yang dipublikasikan Jurnal Manajemen Pembangunan Daerah IPB, Volume 8 Nomor 1, Juni 2016, menunjukkan bahwa variabel jalan dan jembatan berpengaruh signifikan kepada pertumbuhan ekonomi. Strategi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui investasi infrastruktur jalan dan jembatan di Provinsi Banten adalah melakukan sinergi stakeholder pemerintah, swasta dan masyarakat melalui program Corporate Sosial Responsibility (CSR) yang ditujukan pada pembangunan jalan dan jembatan bagi industri yang terkait dengan tingkat

kerusakan jalan, difungsikannya secara intensif Subbagian humas di Dinas Bina Marga dan Tata Ruang (BMTR) yang bertanggungjawab terhadap berbagai kegiatan investasi infrastruktur jalan dan jembatan yang melibatkan masyarakat dan rapat secara rutin untuk membahas dan menyelesaikan permasalahan yang terjadi antar instansi.

Hasil penelitian dari Fitra Delita, Elfayetti, Tumiar Sidauruk, dalam Analisis SWOT untuk Strategi Pengembangan Obyek Wisata Pemandian Mual Mata Kecamatan Pematang Bandar Kabupaten Simalungun yang dipublikasikan Jurnal Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Medan, 2012, menunjukkan bahwa data dikumpulkan melalui studi kepustakaan, observasi serta wawancara dengan stakeholder seperti Dinas Pariwisata, Bappeda, camat, kepala desa, tokoh masyarakat, masyarakat dan pengunjung. Data dianalisis secara deskriptif kemudian untuk menentukan strategi pengembangan objek wisata alam Pemandian Mual Mata dilakukan dengan analisis SWOT. Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan strategi pengembangan objek wisata alam Pemandian Mual Mata antara lain membangun sarana prasarana seperti akses jalan, alat angkut dan sarana akomodasi, membuat atraksi wisata dan promosi obyek wisata, mengembangkan produk wisata, serta melibatkan masyarakat dalam pengelolaan wisata.

Penelitian dari Asri Dwi Asmarani, dalam Tesisnya yang berjudul Strategi Kebijakan Pembangunan Daerah Kabupaten Klaten: Pendekatan Analisis SWOT dan AHP yang dipublikasikan Universitas Indonesia, 2010, berfokus pada pemilihan strategi terbaik bagi Kabupaten Klaten dalam melakukan pembangunan daerahnya, dengan menggunakan pendekatan analisis SWOT dan AHP. Penelitian ini menggunakan 2 instrumen kuisisioner, yaitu kuisisioner SWOT dan kuisisioner AHP. Hasil dari penelitian ini menyimpulkan bahwa sasaran pembangunan yang harus diprioritaskan adalah meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dengan cara memperkuat perekonomian mikro.

Hasil penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai studi literatur oleh peneliti dirangkum dalam Tabel 2.4 di bawah ini.

Tabel 2.4. Matriks Penelitian Terdahulu

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Irwan Fachri	Analisis Manfaat	Hasil penelitian menunjukkan

	Muannas (2017)	– Biaya Pembangunan Jalan Akses dan Jembatan Mastrip – Jambangan	bahwa diperoleh penghematan nilai biaya operasional kendaraan setelah ada jembatan pada tahun 2017-2037 sebesar Rp. 20.460.522.549,53 dan penghematan nilai waktu setelah ada jembatan pada tahun 2017-2037 sebesar Rp. 12.170.855.338,58. Sedangkan biaya yang harus dikeluarkan untuk pelaksanaan terdiri dari biaya konstruksi (RAB) sebesar Rp. 24.894.780.000,00; biaya operasional dan pemeliharaan sebesar Rp. 2.168.064.351,28; serta biaya tak terduga sebesar Rp. 2.489.478.000,00. Dan nilai Benefit Cost Ratio BCR adalah 1,11 dengan suku bunga acuan 4,75%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan akses dan jembatan Mastrip-Jambangan layak untuk dilaksanakan.
2.	Abu Bakar (2014)	Estimasi Biaya dengan Menggunakan “Cost Significant Model” pada Pekerjaan Jembatan Rangka Baja di Proyek Pembangunan	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengadaan bangunan atas dan pemasangan, pekerjaan tulangan, pekerjaan tanah, pekerjaan pondasi dan pekerjaan beton berpengaruh secara signifikan terhadap biaya pembangunan jembatan rangka baja, dimana 85,39 % biaya pembangunan jembatan,

		Jalan Lintas Selatan Provinsi Jawa Timur	sedangkan sisanya 14,61% dipengaruhi oleh sebab-sebab lain.
3.	David Makmur (2017)	Studi Kelayakan Ekonomi Rencana Pembangunan Jembatan Batu Tata Studi Kasus Kabupaten Lamandau	Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan dibangunnya jembatan tersebut dapat menghemat Biaya Operasi Kendaraan, menghemat nilai waktu dan meningkatkan rasa aman dan nyaman. Berdasarkan data tersebut analisis selanjutnya dilakukan dengan mengasumsikan faktor pertumbuhan lalu lintas sebesar 3%, inflasi sebesar 7,9% serta suku bunga bank sebesar 12%/tahun. Adapun hasil yang didapat untuk suku bunga 12% pertahun adalah NPV = Rp. 262.855.601.258.760,00, BCR = 6,47, sedang IRR = 44,62%. Sehingga dapat disimpulkan bahwa rencana pembangunan Jembatan Batu Tatal tersebut layak secara ekonomi.
4.	Aryo Yudhanto W (2015)	Analisis Kelayakan Ekonomi Pembagunan Jalan Tembus Lawang - Batu	Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari hasil perhitungan perkiraan keuntungan (Benefit) dari Pembangunan Jalan Tembus Lawang Batu dapat diketahui bahwa total keuntungan yang diperoleh hingga akhir proyek adalah sebesar Rp 7.100,55 Milyar. Jumlah tersebut diperoleh

			<p>dari penghematan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) sebesar Rp 3.004,11 Milyar, penghematan terhadap tundaan sebesar Rp 2.967,97 Milyar dan penghematan terhadap kecelakaan sebesar Rp 1.128,47 Milyar, sehingga dari segi keuntungan, rencana Pembangunan Jalan Tembus Lawang – Batu dinyatakan menguntungkan untuk dilaksanakan. Dari hasil analisa kelayakan ekonomi, Pembangunan Jalan Tembus Lawang – Batu ternyata sangat menunjang perekonomian penduduk yang menghuni kawasan. Dilihat dari sisi finansial yang ditinjau dari kriteria penilaian kelayakan dengan metode Benefit Cost Ratio (B/C-R) = 7,07 &gt; 1, Nett Present Value (NPV) = Rp 5.363,88 milyar &gt; 0, Internal Rate of Return (IRR) = 23% &gt; 18%, maka dapat diambil kesimpulan bahwa rencana Pembangunan Jalan Tembus Lawang – Batu dinyatakan layak untuk dilaksanakan.</p>
5.	Ananda Tri Dharma Yanti, Mochammad Saleh Soeaidy,	Dampak Kebijakan Pembangunan Jembatan	Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan pembangunan jembatan Suramadu merupakan sebuah upaya dalam rangka

	Heru Ribawanto (2012)	Suramadu terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat dalam Pengembangan Wilayah Jembatan Suramadu (Studi di Desa Sukolilo Barat Kecamatan Labang Kabupaten Bangkalan)	memenuhi kebutuhan yang kompleks. Dampak kebijakan pembangunan jembatan suramadu terhadap sosial ekonomi masyarakat yakni bersifat positif dan negatif. Intervensi pemerintah dalam upaya menstimulasi peningkatan sosial maupun ekonomi di Madura pada khususnya yakni dengan membentuk Badan pengembangan wilayah jembatan Suramadu (BPWS) dengan strategi dan kebijakan mengacu pada kondisi, nilai-nilai dan budaya Madura sehingga tidak termajinalkan.
6.	Ruslan, Peribadi, dan Tanzil (2018)	Pembangunan Jembatan Bahteramas dan Dampak Bagi Masyarakat (Studi Kasus di Kelurahan Kandai Kecamatan Kendari Kota Kendari)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa hasil penelitian ini adalah pembangunan jembatan Bahteramas menyebabkan dampak positif dan dampak negatif. Dampak negatif dari pembangunan jembatan Bahteramas yakni hilangnya mata pencaharian masyarakat yang tinggal didekat lokasi proyek pembangunan jembatan karena lokasi pembangunan di area pusat pertokoan dan pelabuhan Nusantara, Polusi udara yang terjadi di Kelurahan Kandai akibat dari proses pembangunan

			<p>jembatan Bahteramas yang berada didekat tempat tinggal masyarakat, konflik pembebasan lahan masyarakat menolak penggusuran di Kota Lama menyusul rencana Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara untuk membangun jembatan Bahteramas. Penolakan itu dilakukan oleh warga yang mayoritas keturunan Tinghoa, untuk mempertahankan sejarah berdirinya Kota Kendari, sedangkan dampak positifnya adalah menambah lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat yang tinggal didekat lokasi proyek pembangunan jembatan dan sebagai sumber pendapatan bagi penyedia jasa pelayanan mendapat berkah dari pembangunan jembatan.</p>
7.	Hendra Mitcon Purba, Erlina, Robinson Tarigan (2015)	Analisis Dampak Pembangunan Jembatan Lau Jahe Desa Pergendangen Kecamatan Tiga Binanga Kabupaten Karo Terhadap Pengembangan Wilayah	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jembatan lau jahe berdampak positif terhadap penurunan waktu tempuh dan ongkos angkut masyarakat (meningkatkan margin petani). Pembangunan jembatan Lau Jahe berdampak positif terhadap peningkatan pendapatan masyarakat di Desa Pergendangen Kecamatan Tigabinanga Kabupaten Karo.</p>



			<p>Pembangunan jembatan ini juga berdampak pada pemanfaatan lahan “deleng bencirus”. Pembangunan Jembatan Lau Jahe menuju sentra produksi pertanian dapat meningkatkan pengembangan wilayah di Desa Pergendangen Kecamatan Tigabinanga Kabupaten Karo untuk menunjang Kecamatan Tigabinanga sebagai salah satu Kawasan Strategis Cepat Tumbuh Kabupaten Karo</p>
8.	Fitria Diah Hastuti, Ma'mun Sarma, Manuwoto (2016)	Strategi Peningkatan Pertumbuhan Ekonomi Melalui Investasi Infrastruktur Jalan dan Jembatan di Provinsi Banten	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel jalan dan jembatan berpengaruh signifikan kepada pertumbuhan ekonomi. Strategi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui investasi infrastruktur jalan dan jembatan di Provinsi Banten adalah melakukan sinergi stakeholder pemerintah, swasta dan masyarakat melalui program Corporate Sosial Responsibility (CSR) yang ditujukan pada pembangunan jalan dan jembatan bagi industri yang terkait dengan tingkat kerusakan jalan, difungsikannya secara intensif Subbagian humas di Dinas Bina Marga dan Tata Ruang (BMTR) yang bertanggungjawab terhadap berbagai kegiatan investasi</p>

			infrastruktur jalan dan jembatan yang melibatkan masyarakat dan rapat secara rutin untuk membahas dan menyelesaikan permasalahan yang terjadi antar instansi. <sup>3</sup>
9.	Fitra Delita, Elfayetti, Tumiar Sidauruk (2012)	Analisis SWOT untuk Strategi Pengembangan Obyek Wisata Pemandian Mual Mata Kecamatan Pematang Bandar Kabupaten Simalungun	Hasil penelitian menunjukkan bahwa data dikumpulkan melalui studi kepustakaan, observasi serta wawancara dengan stakeholder seperti Dinas Pariwisata, Bappeda, camat, kepala desa, tokoh masyarakat, masyarakat dan pengunjung. Data dianalisis secara deskriptif kemudian untuk menentukan strategi pengembangan objek wisata alam Pemandian Mual Mata dilakukan dengan analisis SWOT. Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan strategi pengembangan objek wisata alam Pemandian Mual Mata antara lain membangun sarana prasarana seperti akses jalan, alat angkut dan sarana akomodasi, membuat atraksi wisata dan promosi obyek wisata, mengembangkan produk wisata, serta melibatkan masyarakat dalam pengelolaan wisata.
10.	Asri Dwi Asmarani (2010)	Strategi Kebijakan Pembangunan	Hasil dari penelitian ini menyimpulkan bahwa sasaran pembangunan yang harus

		Daerah Kabupaten Klaten: Pendekatan Analisis SWOT dan AHP	diprioritaskan meningkatkan ekonomi, memperkuat mikro.	adalah pertumbuhan dengan cara perekonomian
--	--	--	--	--

Hasil – hasil penelitian dalam matriks tersebut dijadikan dasar oleh peneliti dalam menentukan faktor – faktor yang mempengaruhi strategi Analisis Biaya Pembangunan Jembatan Kanor dengan Metode SWOT.

## 2.5 Gambaran Umum Kota Bojonegoro

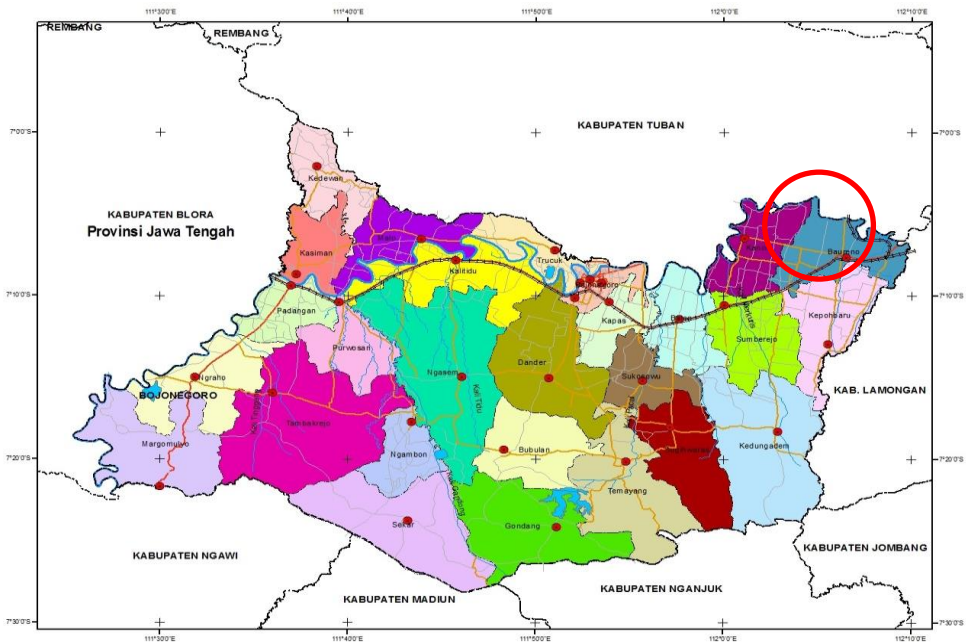
### 2.5.1 Kabupaten Bojonegoro

Secara astronomis Kabupaten Bojonegoro terletak pada posisi 112°25'-112°09' Bujur Timur dan 6°59'-7°37' Lintang Selatan. Secara administrasi Kabupaten Bojonegoro dibagi menjadi 28 kecamatan dengan 419 desa dan 11 kelurahan dengan luas wilayah keseluruhan adalah 230.706 Ha. Kabupaten Bojonegoro bagian dari Propinsi Jawa Timur dengan jarak 110km dari Ibu Kota propinsi. Batas-batas administrasi Kabupaten Bojonegoro adalah :

- Sebelah Utara : berbatasan dengan Kabupaten Tuban
- Sebelah Timur : berbatasan dengan Kabupaten Lamongan
- Sebelah Selatan : berbatasan dengan Kabupaten Madiun, Nganjuk dan Jombang
- Sebelah Barat : berbatasan dengan Kabupaten Ngawi dan Blora

Permukaan tanah di Kabupaten Bojonegoro rata-rata relatif rendah, yaitu berada pada ketinggian antara 25 m – 500 m dari permukaan laut (dpl) dengan kemiringan rata-rata kurang dari 2%. Dataran rendah berada pada ketinggian dibawah 25 m yaitu disepanjang DAS Bengawan Solo.

Data kependudukan tahun 2015 menurut hasil registrasi penduduk yang dilaksanakan dinas kependudukan dan catatan sipil kabupaten Bojonegoro menunjukkan jumlah penduduk Bojonegoro sebanyak 1.297.878 jiwa (BPS,2016). Peta administrasi Kabupaten Bojonegoro dapat dilihat pada gambar 2.4



Gambar 2.4. Peta Kabupaten Bojonegoro

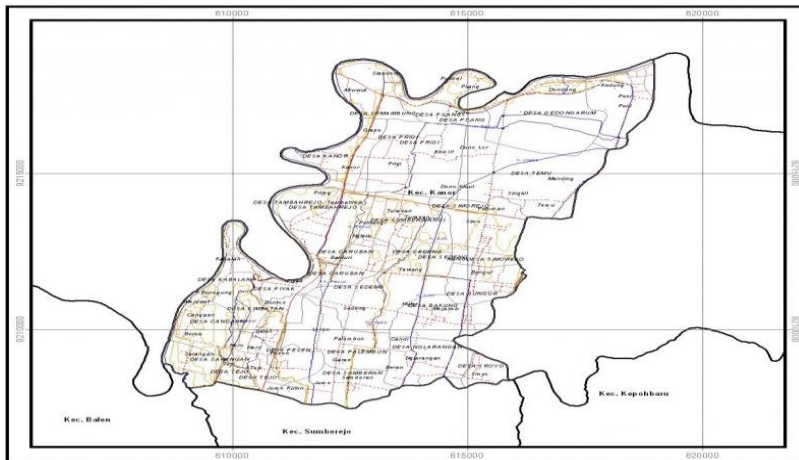
Sumber : Pemerintah Kabupaten Bojonegoro, 2018

### 2.5.2 Kecamatan Kanor

Kecamatan Kanor terletak dibagian utara wilayah Kabupaten Bojonegoro yang dipisahkan oleh Sungai Bengawan Solo dari Kecamatan Rengel Kabupaten Bojonegoro. Pada umumnya kondisi topografi dari kedua kecamatan tersebut adalah relatif datar. Dengan kondisi geologi daerah Bojonegoro berupa endapan tanah alluvial yang umumnya sangat lunak, rendah hingga tinggi plasipisitasnya serta daya dukungnya rendah. Secara administrasi wilayah Kecamatan Kanor terletak pada  $112^{\circ}01'$  Bujur Timur dan  $7^{\circ}10'$  Lintang Selatan, terdiri 25 desa dengan luas keseluruhan adalah  $59,78 \text{ km}^2$  dengan batas administrasi adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kecamatan Rengel dan Kecamatan Plumpang,  
Kabupaten Tuban
- Sebelah Timur : Kecamatan Baureno
- Sebelah Selatan : Kecamatan Sumberrejo
- Sebelah Barat : Kecamatan Balen

Peta administrasi Kabupaten Bojonegoro dapat dilihat pada Gambar 2.5.



Gambar 2.5. Peta Kecamatan Kanor

Sumber : Pemerintah Kabupaten Bojonegoro, 2018

Jembatan Kanor (Bojonegoro-Tuban) sebagai prasarana untuk meningkatkan aksesibilitas dan koneksitas wilayah antara Kecamatan Kanor Kabupaten Bojonegoro dengan Kecamatan Rengel. Kabupaten Tuban merupakan prasarana yang sangat potensial. Hal tersebut diatas mendasari perlunya dibangun jembatan Kanor (Bojonegoro-Tuban). Gambar 2.6 menunjukkan letak rencana pembangunan Jembatan Kanor



Gambar 2.6. Rencana Lokasi Pembangunan Jembatan Kanor

Sumber : Google Earth

(HALAMAN SENGAJA DIKOSONGKAN )