

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis deskriptif mengenai identifikasi risiko dominan pada proyek pemeliharaan jalan nasional dengan skema KBK, dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Risiko dominan pemeliharaan jalan raya nasional Pamanukan Ciaseum yang dipersepsi oleh kontraktor, urut dari probabilitas yang hampir pasti terjadi dengan dampak luar biasa sampai dengan probabilitas hampir tidak terjadi dengan dampak tidak berarti mengenai risiko pemeliharaan jalan raya nasional Pamanukan Ciaseum, yaitu:
 - a. Kerugian akibat bencana alam (banjir, tanah longsor, dll.);
 - b. Kerugian akibat eskalasi biaya.
2. Bagi pengelola jalan, tidak terdapat risiko dominan, dikarenakan nilai PI berada di luar *area* merah/nilai PI tidak ada yang sama dengan atau melebihi 20 dalam *risk map*. Nilai PI terbesar yang ditanggung oleh pengelola jalan (PPK) adalah 5, yaitu risiko terhentinya proyek akibat adanya perubahan kebijakan dan politik. Hal ini dikarenakan hampir sebagian besar risiko dampaknya dialokasikan kepada kontraktor.
3. Sesuai dengan sistem KBK yang telah disepakati, risiko dominan hampir keseluruhannya ditanggung oleh pihak kontraktor sementara pengelola jalan hanya menanggung risiko sebagian kecil.

5.2 Saran

Risiko pada tahap *maintenance* dapat dihindari atau bahkan untuk potensi kejadian dapat diperkecil jika pada tahap *design*, *build*, dan *operation* sejumlah kegiatan pelaksanaan diterapkan disiplin per tahapan. PBC dikeluarkan pemerintah agar dapat fokus pada layanan jalan yang berkualitas dan dapat beroperasi dalam jangka panjang.

Mengenai alokasi risiko, sekilas pembagian risiko terlihat tidak seimbang antara kontraktor dengan PPK. Namun letak kekurangan utama bukan pada alokasi risiko, akan tetapi kegagalan untuk melihat dan mengantisipasi risiko-risiko yang ada. Di samping itu, rata-rata kontraktor di Indonesia memang belum mempunyai peralatan dan pengalaman/pemahaman yang cukup mengenai sistem kontrak KBK. Disarankan dalam tahap perencanaan kontraktor untuk melakukan studi yang mendalam untuk setiap risiko yang akan dihadapi beserta solusi penanggulangan yang memadai.

Sebelum memilih responden, perlu dilakukan uji kredibilitas. Terdapat 2 sudut pandang responden, yaitu: sudut pandang kontraktor dan sudut pandang pengelola jalan. Jumlah responden dari masing-masing sudut pandang minimal 2 responden.

Dalam penelitian mengenai sistem KBK diperlukan penelitian lebih lanjut pada beberapa kontrak KBK yang ada di Indonesia. Dalam penelitian KBK Ciasem-Pamanukan ini, risiko yang ditanggung oleh kontraktor terlalu besar sehingga aplikasi dari sistem KBK ini belum terlihat nyata. Di Indonesia terdapat beberapa proyek dengan sistem KBK, seperti: proyek jalan nasional Semarang-Bawean dan Demak-Trungguli. Disarankan dilakukan juga penelitian terhadap proyek-proyek tersebut agar mendapatkan pandangan yang lebih menyeluruh mengenai sistem KBK.