

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. LATAR BELAKANG**

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, membawa dampak luas terhadap aspek kehidupan manusia. Berdasarkan data populasi penduduk di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dari tahun ke tahun mengalami peningkatan. Yaitu dari tahun 1997 total populasi 2.984.300 menjadi 3.257.000 pada tahun 2005 (Sumber Populasi Penduduk Badan Informasi Daerah Propinsi DIY) mengakibatkan tingginya arus manusia dan barang yang berpengaruh terhadap naiknya volume lalu lintas. Untuk mendukung kelancaran arus manusia dan barang tersebut diperlukan sarana dan prasarana yang memadai, baik untuk angkutan manusia maupun angkutan barang yaitu jalan dan jembatan.

Perkembangan sektor transportasi telah mengalami banyak kemajuan yang pesat, sehingga hubungan antara satu tempat ke tempat yang lain lebih mudah dijangkau. Kemudahan di berbagai bidang transportasi akan memberi dampak positif terhadap sektor perekonomian dan sosial. Semakin baik prasarana jalan dan jembatan akan mempercepat perkembangan sosial ekonomi, mewujudkan keseimbangan pertumbuhan antara daerah guna meratakan hasil – hasil pembangunan. Hal tersebut tercermin dengan semakin meningkatnya taraf hidup masyarakat Indonesia.

Jasa konstruksi sebagai salah satu sarana untuk menunjang peningkatan taraf hidup masyarakat tak lepas dari pengaruh tersebut, masalah – masalah yang

ada semakin kompleks seiring dengan perkembangan teknologi di bidang konstruksi, sehingga membutuhkan perangkat ilmu tersendiri untuk mengatasinya, terlebih dalam pelaksanaan pembangunan proyek berskala besar (Des Riausli dan Nita, 2001).

Proyek konstruksi merupakan salah satu jenis proyek yang bersifat sementara dengan tingkat ketidakpastian / memiliki resiko yang relatif tinggi dibandingkan dengan proyek – proyek pada bidang pekerjaan non konstruksi misalnya bidang manufaktur karena sifatnya yang unik, dinamik dan kompleks (Rahayu, 2002).

Semakin besar skala proyek maka potensi resiko proyek konstruksi semakin berkembang. Resiko – resiko itu akan dapat menjadi kendala dalam penyelesaian pekerjaan sesuai dengan kualifikasi yang telah ditentukan yaitu pelaksanaan pekerjaan diselesaikan tepat pada waktunya dengan biaya pengeluaran yang paling minimum. Resiko - resiko pada proyek konstruksi senantiasa harus dipahami Kontraktor sebab Kontraktor adalah pihak yang berhubungan langsung dengan proyek dan pihak yang langsung terkena dampak kerugian baik waktu maupun biaya (Des Riausli dan Nita, 2001).

Resiko pada proyek konstruksi saling berkaitan satu sama lain misalnya resiko waktu berkaitan erat dengan resiko biaya. Resiko waktu pada proyek konstruksi adalah keterlambatan jadwal proyek dari waktu yang telah ditentukan. Keterlambatan jadwal ini secara langsung dapat menyebabkan pembengkakan biaya proyek yang pada umumnya harus ditanggung oleh Kontraktor misalnya denda akibat keterlambatan penyelesaian proyek. Resiko biaya misalnya

kemacetan arus uang akibat Kontraktor yang tidak pandai mengatur aliran kas / *Cash Flow* secara optimal sehingga menyebabkan keterlambatan jadwal akibat tidak tersedianya biaya untuk melaksanakan pekerjaan (Fita dan Ratih, 2000).

Resiko waktu dan resiko biaya pada proyek konstruksi bagi Kontraktor pada akhirnya akan mengakibatkan berkurangnya keuntungan Kontraktor, sedangkan tujuan utama Kontraktor dalam mengerjakan suatu proyek konstruksi adalah mendapatkan keuntungan optimal. (Fita dan Ratih, 2000).

## 1.2. POKOK PERMASALAHAN

Pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana perencanaan *Cash Flow* yang optimal oleh Kontraktor pada proyek konstruksi jembatan agar pengendalian biaya dan waktu proyek dapat optimal. Dengan demikian keuntungan yang diperoleh Kontraktor dapat maksimal. *Cash Flow* optimal disini merupakan suatu *Cash Flow* yang menghasilkan *profit* paling besar.

## 1.3. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Membandingkan *Cash Flow* suatu proyek dengan sistem pembayaran tanpa uang muka dan dengan uang muka baik secara mingguan dan bulanan.
2. Mendapatkan suatu bentuk *Cash Flow* yang optimal pada proyek konstruksi jembatan, dengan acuan persentase profit.

#### 1.4. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Sebagai penambahan ilmu dalam disiplin ilmu Teknik Sipil mengenai *Cash Flow* yang optimal pada proyek konstruksi jembatan.
2. Cara mengoptimalkan proyek konstruksi jembatan dengan menggunakan perencanaan *Cash Flow* sehingga diharapkan akan meningkatkan *profit* bagi jasa konstruksi (Kontraktor).

#### 1.5. BATASAN PENELITIAN

1. Studi kasus dilakukan pada Proyek Peningkatan Jembatan Propinsi Jembatan Samas Bantul.
2. Profit Kontraktor termasuk di dalamnya *overhead* umum diasumsikan sebesar 10 % dari harga kontrak.
3. Ppn sebesar 10 % tidak diperhitungkan dalam analisis *Cash Flow*.
4. Pembuatan *Cash Flow* berdasarkan pada Rencana Anggaran Pelaksanaan (RAP) dengan anggapan bahwa RAP terdiri dari biaya langsung dan biaya tidak langsung (*project overhead*). Sedangkan RAB merupakan jumlah total RAP ditambah profit / keuntungan dan *overhead* umum.
5. Tingkat suku bunga bank yang digunakan adalah 12 % per tahun.
6. Tidak adanya kerja lembur.
7. Lokasi pekerjaan dan kondisi cuaca tidak berpengaruh.
8. *Retention money* oleh *Owner* sebesar 5 %

9. Penggunaan program komputer hanya merupakan alat bantu pengolahan data, sehingga bukan merupakan fokus dari studi ini.

10. Pembayaran *Cash Flow* dihitung berdasarkan cara EST, LST, Pergeseran EST dan LST yaitu :

1. Pembayaran mingguan

- a. Tanpa Uang muka
- b. Dengan Uang muka 10 %
- c. Dengan Uang muka 20 %
- d. Dengan Uang muka 20 % dibayarkan setiap bulan sebesar 5 % selama 4 bulan
- e. Dengan Uang muka 30 %

2. Pembayaran bulanan

- a. Tanpa Uang muka
- b. Dengan uang muka 10 %
- c. Dengan Uang muka 20 %
- d. Dengan Uang muka 20 % dibayarkan setiap bulan sebesar 5 % selama 4 bulan
- e. Dengan Uang muka 30 %