EFEKTIVITAS METODA KONTRAK BERBASIS KINERJA (KBK) PADA PENGELOLAAN RUTIN JALAN NASIONAL
(Studi Kasus: Jalan Ciasem – Pamanukan Provinsi Jawa Barat)

ABSTRAK

Oleh:
Tri Budayanti Nim: 1265490016

Kualitas Jalan Nasional merupakan salah satu indikator penyelenggaraan Pembangunan Nasional yang baik. Pemenuhan standar penyelenggaraan Jalan Nasional ini tidak terlepas dari pemeliharaan jalan itu sendiri. Sasaran dari pemeliharaan Jalan Nasional ini adalah mewujudkan kinerja Jalan Nasional yang memenuhi Standar Nasional Pelayanan Minimum (SNPM). Standar tersebut hanya akan terwujud apabila telah digunakan konsep yang baik dalam pengelolaan pemeliharaan jalan nasional. Setiap pengelola berwenang memiliki metode tersendiri didalam pengelolaan pemeliharaan jalan, serta tetap mempertahankan kondisi jalan agar selalu baik dan mantap serta sesuai dengan Standar Nasional Pelayanan Minimum (SNPM) karena pada dasarnya pemeliharaan jalan yang baik, dapat memperpanjang umur pemakaian jalan itu sendiri (mencapai umur rencana +/- 10 tahun). Dari uraian latar belakang yang dikemukakan maka penulis sangat tertarik untuk menganalisa dan membahas lebih jauh tentang "Efektivitas Metoda Kontrak Berbasis Kinerja pada Pengelolaan Jalan Nasional (Studi Kasus: Jalan Ciasem – Pamanukan Jawa Barat) yang akan dibandingkan oleh Pemeliharaan Rutin Jalan (Swakelola). Dalam penelitian ini, penulis bertujuan menganalisa efektifitas waktu, biaya dan pelaksanaannya dari waktu, biaya dalam pelaksanaan kontrak berbasis kinerja (KBK) sehingga dapat melimpahkan kewenangan/tanggung dan jawab pemerintah/Owner terhadap pemeliharaan jalan kepada Penyedia Jasa (Kontraktor) sampai batas akhir kontrak.

Kata Kunci: Efektifitas, Biaya, Waktu, Pelaksanaan kontrak berbasis kinerja (KBK)

EFFECTIVENESS OF METHODS FOR CONTRACT BASED ON PERFORMANCE MANAGEMENT CONTINUOUS NATIONAL ROAD (Case Study At National Road Ciasem – Pamanukan West Java)

ABSTRACT

Tri Budayanti Nim: 1265490016

Quality of the National Road is one indicator of a good organization of the National Development. Standards compliance implementation of the National Road is not separated from road maintenance itself. The goal of this national road maintenance is to realize the performance of the National Road that meet the National Standard Minimum Service (SNPM). Those standards will only be achieved if the concept has been used in the management of the national road maintenance. Each manager is authorized to have its own method of managing the maintenance of roads, as well as maintaining the condition of the road to keep it nice and steady and in accordance with the National Standard Minimum Service (SNPM) because basically good road maintenance, can extend the life of the road itself (reaching the age of plan +/- 10 years). From the description of the background, the authors stated very interested to analyze and discuss more about "Effectiveness Method on Performance Based Contract Management National Road (Case Study: Road Ciasem - Pamanukan West Java) which will be compared by Routine Road Maintenance (self-management). In this study, the authors aimed to analyze the effectiveness of time, cost and implementation of the time, the cost of the implementation of performance based contracting (PBC) so that it can delegate the authority / responsibility and the responsibility of government / Owner for the maintenance of the road to the Service Provider (contractor) to the limits of the contract.

Key Words: Effectiveness, Cost, Time, Implementation Performance Based Contract

LATAR BELAKANG:

Penggunaan kontrak berbasis kinerja ditujukan untuk mengatasi masalah dalam kontrak tradisional yang secara tidak langsung memberikan kesan yang negatif terhadap kinerja pekerjaan kontraktor. Jika dibandingkan dengan kontrak tradisional pekerjaan pemeliharaan jalan dimana kontraktor berusaha untuk melakukan volume pekerjaan yang sebanyak-banyaknya untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya, karena pembayaran didasarkan kepada volume "input" pekerjaan yang dilaksanakan di lapangan (kontrak tradisional). Dengan sistem kontrak yang demikian, banyak pihak menilai bahwa kualitas hasil pekerjaan seringkali tidak sebanding dengan besarnya pembayaran atas volume pekerjaan. Tingkat kualitas pelayanan jalan yang tentunya tergantung pada kualitas perencanaan (design), secara umum kurang memuaskan. Hal ini tidak dapat dibebankan sepenuhnya kepada kontraktor, karena kontraktor hanya melaksanakan design tersebut dengan pengawasan oleh pengguna jasa (dengan kontrak tradisional).

Dalam penerapan kontrak berbasis kinerja, para pelaksana penyedia jasa dituntut dapat bekerja dengan lebih efektif dan efisien sehingga mampu mencapai keuntungan yang optimal. Secara konseptual Kontrak Berbasis Kinerja atau Performance-Based Contracts, adalah metoda kontrak yang berbeda dengan metoda kontrak tradisional dimana pembayaran kepada kontraktor pelaksana didasarkan atas "kinerja" pekerjaan yang dicapai. Metoda Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) adalah suatu peluang dan tantangan yang mana pembayaran setiap bulannya dapat dikurangi ataupun ditunda apabila "kinerjanya" minimum atau tidak tercapai. Dengan demikian, kontraktor harus berusaha untuk memperkecil volume pekerjaannya selama kontrak pemeliharaan dengan cara memperbaiki khususnya aspek perencanaan dan aspek manajemen internal, sehingga sesuai dengan kinerja yang disyaratkan dalam kontrak.

Pemeliharaan rutin jalan (swakelola): adalah pemeliharaan jalan yang dilakukan pada saat akhir kontrak yang mana telah selesainya masa pemeliharaan kontraktor setelah tanda tangan penerima hasil pekerjaan pertama (PHO) sampai dengan penyerahan akhir/tanda tangan penyerahan ke 2 (FHO), pelaksanaan pekerjaan pemeilharaan rutin jalan (swakelola) dilakukan secara sederhana yang sifatnya hanya mempertahankan kondisi jalan agar dapat mencapai umur rencana. Pekerjaan pemeliharaan rutin jalan sangatlah dibatasi penangangannya yaitu hanya dengan pekerjaan Patching-patching saja atau menutup lubang saja yang sifatnya mempertahankan kondisi jalan agar tetap baik sampai dengan masa umur rencana selesai. Untuk mempertahankan kondisi jalan tetap baik sampai dengan umur rencana dan dengan tidak memerlukan biaya lebih besar dalam jangka waktu sampai dengan 10 tahun (umur rencana konstruksi jalan). Kondisi ini diperkuat oleh salah satu misi yang dimiliki Direktorat Jenderal Bina Marga yaitu "Mewujudkan jaringan jalan nasional yang berkelanjutan dengan mobilitas, aksesibilitas dan keselamatan yang memadai, untuk melayani pusat-pusat kegiatan nasional, wilayah dan kawasan strategis nasional". Berkaitan dengan pencapaian misi yang diungkapkan serta untuk mencapai atau memenuhi Standar Pelayanan Minimum pengelolaan pemeliharaan jalan nasional, diharapkan Metoda Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) pada pemeliharaan Ruas Jalan Ciasem-Pamanukan dapat menjadi solusi bagi pencapaian Standar Pelayanan Minimum pengelolaan

pemeliharaan jalan nasional dengan memerlukan dana yang tidak terlalu mahal dan mampu mempertahankan kondisi jalan tetap baik

TUJUAN :

1. Menganalisa efektifitas Pengelolaan Pemeliharaan Rutin Jalan (Swakelola) terhadap kualitas jalan oleh Kementerian Pekerjaan Umum melalui Dirjen Bina Marga terhadap masalah yang terdapat pada ruas Jalan Nasional Ciasem-Pamanukan Provinsi Jawa Barat,
2. Menganalisa efektifitas Pengelolaan Pemeliharaan Jalan Nasional dengan menggunakan Metoda Kontrak Berbasis Kinerja (KBK)/ Performace-Based Contracts (PBC).
3. Menganalisa pengaruh dari faktor biaya, waktu dan pelaksanaannya mana yang lebih efektif dari keduanya dalam pengelolaan pemeliharaan jalan nasional di Ruas Ciasem – Pamanukan.

MANFAAT :

1. Bagi penulis, dapat menambah wawasan dan pengetahuan antara kajian teoritis yang didapat pada masa studi dan mempraktekkannya di lapangan khususnya yang berkaitan dengan efektivitas metoda kontrak berbasis kinerja pada jalan nasional.
2. Bagi pembaca, diharapkan dapat menambah literatur tentang efektivitas metoda kontrak berbasis kinerja baik di lingkungan civitas akademika Universitas Persada Indonesia Y.A.I Jakarta khususnya pada Program Studi Magister Teknik Rekayasa dan Manajemen Proyek Konstruksi maupun bagi penelitian lanjutan yang ingin menganalisa efektivitas metoda kontrak berbasis kinerja pada pengelolaan jalan nasional.
3. Bagi Direktorat Jenderal Bina Marga, diharapkan penelitian ini dapat menambah literatur pada Direktorat Jenderal Bina Marga khususnya yang berkaitan dengan efektivitas metoda kontrak berbasis kinerja pada pengelolaan jalan nasional di ruas Jalan Ciasem – Pamanukan Provinsi Jawa Barat.

METODOLOGI PENELITIAN :

Pengumpulan data merupakan tahap untuk menentukan penyelesaian suatu masalah secara ilmiah setelah data - data untuk menganalisa efektivitas Metoda Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) Pada Pengelolaan Rutin Jalan Nasional (Studi Kasus: Jalan Ciasem – Pamanukan Provinsi Jawa Barat). Pengumpulan data dapat dilakukan dengan cara :

a. Metode Literatur

   Metode literatur adalah suatu metode untuk mendapatkan data dengan cara mengumpulkan, mengidentifikasi dan mengolah data tertulis dan metode kerja yang digunakan.

b. Metode Survey Lapangan

Metode survey adalah suatu metode untuk mendapatkan data dengan cara melakukan survey langsung ke lapangan/ objek penelitian agar dapat diketahui kondisi dan permasalahan yang dihadapi dalam pengelolaan dan pemeliharaan rutin jalan nasional Jalan Nasional Ciasem-Pamanukan Provinsi Jawa Barat menggunakan metoda kontrak berbasis kinerja (KBK) serta pengaruhnya terhadap biaya dan waktu pelaksanaan.

c. Metode Wawancara

Metode wawancara adalah suatu metode untuk mendapatkan data dengan cara mewawancarai atau menanyakan secara langsung kepada narasumber/beberapa instansi atau pihak terkait yang dianggap mengetahui dengan jelas kondisi dan kendala dalam menerapkan metoda kontrak berbasis kinerja (KBK) pada pengelolaan dan pemeliharaan rutin jalan nasional Jalan Nasional Ciasem-Pamanukan Provinsi Jawa Barat. Data yang didapat dari metode wawancara ini antara lain hasil wawancara dengan Pemerintah Daerah maupun Pemerintah Pusat tentang kondisi permasalahan pengelolaan dan pemeliharaan kemudian berbagai dampak yang timbul akibat dari pengelolaan dan pemeliharaan jalan Nasional Ciasem-Pamanukan Provinsi Jawa Barat yang kurang baik.

d. Kuesioner

Penyebaran kuesioner dilakukan untuk mengetahui dan mencari masukan dari tim ahli berdasarkan pengetahuan, pengalaman dan opini para pihak terkait, tentang tingkat/bobot kepentingan dari parameter penilaian kendala yang ada.

HASIL :

1. Perbandingan Hasil Penilaian Kinerja KBK dengan Pemeliharaan Rutin Jalan (Swakelola) Pihak yang terkait dengan Peningkatan Jalan Nasional Ciasem-Pamanukan

No	Responden	KBK	Pemeliharaan Rutin (Swakelola)	Keterangan
1	Kontraktor/GS	Lebih baik	Kurang Baik	
2	PPK/Pengawas Lapangan	Lebih baik	Kurang Baik	
3	Pengguna Jalan	Lebih baik	Kurang Baik	
	- Kendaraan Pribadi	Lebih baik	Kurang Baik	
	- Kendaraan Bis	Lebih baik	Kurang Baik	
	- Kendaraan Truk	Lebih baik	Kurang Baik	
	- Kendaraan Motor	Lebih baik	Kurang Baik	

Jika dilihat secara visual kualitas pemeliharaan dengan KBK lebih baik karena dilakukan sesuai dengan nilai kontrak dan dituntut kinrja yang optimal. Sedangkan swakelola hanya dilakukan pekerjaan pathcing2 penutupan lubang saja namun harus sesuaidenagan SNPM Ditjen Bina Marga. Berdasarkan tabel diatas, dapat diuraikan bahwa pemeliharaan

jalan dengan kontrak berbasis kinerja jalan Nasional Ciasem-Pamanukan adalah lebih baik bila dibandingkan dengan pemeliharaan rutin (swakelola) ruas jalan Cikampek-Bts.Subang yangmana dilakukan hanya secara spot-spot dan hanya dipilih yang berlubang saja.

2. Pembahasan Mengenai Pengaruh Faktor Dari Biaya, Waktu dan pelaksanaannya

Waktu yang dibutuhkan untuk setiap tahapan pada metode KBK adalah sebagai berikut :

Dihitungan berdasarkan Aspek Waktu

Tahapan Kegiatan	Waktu		Keterangan
	KBK	Swakelola	
Karena perkiraan biayanya diatas 100 Milyar dan berdasarkan Perpres N0 70 tahun 2012 tentang pengadaan jasa konstruksi maka pengadaan melalui PQ yang memerlukan waktu +/- 2 bulan	2 bulan	waktutidak memerlukan	Tanpa melalui tahapan Lelang, ***dapat langsung*** melakukan pengadaan, dengan membuat SPK yang sesuai dngan kebutuhan dilapangan (sesuai kondisi kerusakan jalan dilapangan)
Pasca PQ	1 Bulan	waktutidak memerlukan	Tanpa melalui tahapan Lelang, ***dapat langsung*** melakukan pengadaan, dengan membuat SPK yang sesuai dngan kebutuhan dilapangan (sesuai kondisi kerusakan jalan dilapangan)
Kontrak	5 Tahun	waktutidak memerlukan	Tidak ada Kontrak Kerja Dengan Penyedia Jasa (Kontraktor)/ dikerjakan sendiri (swakelola)
Serah Terima Pekerjaan I (PHO)	1 bulan	waktutidak memerlukan	Tidak Ada Serah Terima Pekerjaan I (PHO)/Tidak ada kontrak
Masa Pemeliharaan setelah serah terima Pekerjaan I	2 Tahun	waktutidak memerlukan	tidak ada batasan masa Pemeliharaan(dipelihara setiap waktu) sampai dengan masa habis masa layanan jalan tersebut
Serah Terima Pekerjaan II (FHO)	1 minggu	waktutidak memerlukan	Tidak Ada Serah Terima Pekerjaan II (FHO)/Tidak ada kontrak

Dari hasil tabel diatas untuk metode kontrak berbasis kinerja (KBK) memerlukan waktu utnuk kegiatan Lelang selama 2 bulan dan Pasca Pra Qualifikasi selama 1 bulan dan kontrak pekerjaan selama 5 tahun, setelah masa kontrak habis dilakukan Serah Terima Pekerjaan I selama 2 tahun sampai dengan serah terima pekerjaan II diberikan waktu 1 minggu. Sedangkan pada Pemeliharaan Rutin Jalan tidak melalui tahapan tahapan seperti pada Kontrak Berbasis Kinerja.

3. Biaya yang dibutuhkan per km pertahun

Perbandingan dari aspek biaya antara kontrak berbasis kinerja dengan swakelola

Dihitung berdasarkan Aspek biaya

Tahapan Kegiatan	Biaya		Keterangan
	KBK	Swakelola	
JIka dihitung kontrak Aktual Paket Ciasem-Pamanukan sebear 84,127% dari Nilai OE sebesar Rp 126 Milyar adalah sebesar Rp 106.958.242.000,- , perhitungan harga KBK / km/thaun adalah sbb: 106,954.242.000/28km/5 tahun didapat Rp.763 juta per Tahun per	satu kali mengeluarkan biaya sesuai dengan nilai kontrak yang telah ditentukan dengan nilai sebesar +/- Rp 106 M dengan kontrak lump sum (kontrak Multy years)	Menggunakan SPK setiap kegiatan sesuai Kondisi kerusakan dengan biaya sebesar Rp 700/km	Berdasarkan Standar Biaya Umum yang telah ditetapkan oleh Kementerian Keuangan atas usulan dari Biro Perencanaan Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum adalah sebesar 700 juta/Km pertahun dengan menggunakan SPK setiap kegiatan sesuai Kondisi keru

Berdasarkan hasil perhitungan tabel diatas biaya yang dibutuhkan pada tahap pelaksanaan untuk Metoda kontrak berbasis kinerja sebesar Rp 763 Juta/Km/tahun maka dapat disimpulkan bahwa biaya pelaksanaan untuk Metode Kontrak Berbasis Kinerja adalah lebih bersar 108 % dari Pemeliharaan Rutin Jalan (Swakelola).

4. Perbadingan dari aspek pelaksanaan

Tabel Efektifitas Biaya

Metode Kontrak	Perbandingan Biaya		Waktu
	KBK	Swakelola	
JIka dihitung kontrak Aktual Paket Ciasem-Pamanukan sebear 84,127% dari Nilai OE sebesar Rp 126 Milyar adalah sebesar Rp 106.958.242.000,- , perhitungan harga KBK / km/thaun adalah sbb: 106,954.242.000/28km/5 tahun didapat Rp.763 juta per Tahun per	Rp.763 juta per Tahun per km	-	dengan masa pemeliharaan 2 tahun setelah serah terima hasil pekerjaan tahap I (PHO)
Berdasarkan Standar Biaya Umum yang telah ditetapkan oleh Kementerian Keuangan atas usulan dari Biro Perencanaan Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum adalah sebesar 700 juta/Km pertahun	-	700 juta/Km pertahun	dengan menggunakan SPK setiap melaksanakan kegiatan sesuai Kondisi kerusakan dilapangan.

Berdasarkan tabel perhitungan efektitas biaya diatas, dapat dijelaskan bahwa jika pemeliharaan rutin jalan nasional Ciasem - Pamanukan dilakukan menggunakan metoda kontrak berbasis kinerja maka biaya yang dikeluarkan per km/tahun yaitu sebesar Rp. 763 juta Sedangkan jika pemeliharaan rutin jalan Nasional Ciasem-Pamanukan dilakukan menggunakan metoda

swakelola maka biaya yang dikeluarkan yaitu sebesar Rp. 700 juta, dari hasil penjabaran diatas maka dapat disimpulkan bahwa pemeliharaan jalan menggunakan metode kontrak berbasis kinerja ditinjau dari aspek biaya tidak dapat disebut efektif bila dibandingkan dengan metode pemeliharaan rutin jalan (swakelola), kareanaterdapat selesih lebih besar 108 % dari harga Rp. 700 juta biaya swakelola yang telah ditetapkan dalam standar biaya umum dari Kementerian Keuangan RI.

5. Nilai Kontrak terhadap Nilai Owner Estimate

Besarnya Nilai Kontrak Berbasis Kinerja (KBK) Paket Peningkatan Jalan Ciasem-Pamanukan adalah sebesar Rp. 106.958.242.000,- yang mana nilai tersebut adalah 84,127 % dari Nilai OE.

Sesuai Peraturan Presiden No 80 tahun 2003 huruf a angka 6. tentang syarat-syarat umum kontrak tentang *Jaminan* :

Besarnya jaminan pelaksanaan bagi penawaran yang dinilai terlalu rendah (lebih kecil dari 80% (delapan puluh persen) HPS), dinaikan menjadi sekurang-kurangnya persentase jaminan pelaksanaan yang telah ditetapkan dalam dokumen pengadaan dikalikan dengan 80% (Delapan puluh persen) HPS;

Peraturan Presiden N0 54 Tahun 2010 Pasal 70 ayat 4 huruf b tentang *Jaminan* : untuk nilai penawaran terkoreksi dibawah 80% (delapan puluh perseratus) dari nilai total HPS, besarnya jaminan Pelaksanaan 5% (lima perseratus) dari Nilai total HPS.

Peraturan Presiden N0 70 Tahun 2012 Pasal 70 ayat 4 huruf b tentang *Jaminan* : untuk nilai penawaran terkoreksi dibawah 80% (delapan puluh perseratus) dari nilai total HPS, besarnya jaminan Pelaksanaan 5% (lima perseratus) dari Nilai total HPS.

Permen PU No 12/M/PU/2014 Pasal 6c ayat 2 : Pada Pengadaan Pekerjaan Konstruksi, untuk harga penawaran yang nilainya dibawah 80% (delapan puluh perseratus) HPS, wajib dilakukan evaluasi kewajaran harga dengan ketentuan :

a. Meneliti dan menilai kewajaran harga satuan dasar meliputi harga upah, bahan, dan peralatan dari harga satuan penawaran, sekurang-kurangnya pada setiap mata pembayaran utama;
b. Meneliti dan menilai kewajaran kuantitas/koefisien dari unsur upah, bahan, dan peralatan dalam analisa harga satuan;
c. Hasil penelitian butir a dan butir b digunakan untuk menghitung harga satuan yang dinilai wajar tanpa memperhitungkan keuntungan yang ditawarkan; dan
d. Harga satuan yang dinilai wajardigunakan untuk menghitung total harga penawaran yang dinilai wajar dan dapat dipertanggungjawabkan.
e. Total harga sebagimana dimaksud pada huruf d. dihitung berdasarkan volume yang ada dalam daftar kuantitas dan harga.

Dari penjabaran yang berkaitan dengan nilai kontrak dan peraturan yang ada Hasil Evaluasi Panitia Pengadaan Paket Peningkatan Jalan Ciasem

- Pamanukan didapat Nilai Kontrak sebesar Rp.106.958.242.000,- adalah 84,127% dari Nilai OE sebesar Rp.126.000.000.000,-, maka dari hasil evaluasi tersebut panitia tidak mengevaluasi ulang karena dinilai wajar dengan harga penawaran 84,127% dari Nilai OE karena masih diatas batas sebesar +/- 80 %.

KESIMPULAN :

1. Berdasarkan hasil analisa efektifitas metoda kontrak berbasis kinerja pada ruas Jalan Nasional Ciasem-Pamanukan Provinsi Jawa Barat dari aspek teknis, aspek pendanaan, aspek organisasi, dan aspek risiko risiko sudah tergolong efektif
2. Dari aspek pelaksanaan maka untuk pelaksanaan dengan metoda kontrak berbasis kinerja menggunakan alat alat canggih dengan teknologi baru sedangkan metode pemeliharan rutin (swakelola) tidak memerlukannya, yang diperlukan adalah alat alat yang telah tersedia dilokasi proyek sesuai dengan SNPM pemeliharaan jalan dan fungsinya hanya memelihara/mempertahankan kondisi jalan sampai dengan masa layanan struktur jalan.
3. Pemeliharaan jalan dengan Kontrak Berbasis Kinerja adalah lebih efektif dan lebih bagus bila dibandingkan dengan pemeliharaan Rutin (swakelola) jalan Nasional Ciasem-Pamanukan yang dilakukan secara spot-spot dan hanya dipilih yang berlubang saja.
4. Metode kontrak berbasis kinerja memerlukan waktu untuk kegiatan Lelang selama 2 bulan dan Pasca Pra Qualifikasi selama1 bulan dan kontrak pekerjaan selama 5 tahun, setelah masa kontrak habis dilakukan Serah Terima Pekerjaan I selama 2 tahun sampai dengan serah terima pekerjaan II diberikan waktu 1 minggu. Sedangkan pada Pemeliharaan Rutin Jalan tidak melalui tahapan tahapan seperti pada Kontrak Berbasis Kinerja.
5. Biaya yang dibutuhkan pada tahap pelaksanaan untuk Metoda kontrak berbasis kinerja sebesar Berdasarkan tabel perhitungan efektitas biaya, dapat dijelaskan bahwa jika pemeliharaan rutin jalan nasional Ciasem - Pamanukan dilakukan menggunakan metoda kontrak berbasis kinerja maka biaya yang dikeluarkan per km/tahun yaitu sebesar Rp. 763 juta Sedangkan jika pemeliharaan rutin jalan Nasional Ciasem-Pamanukan dilakukan menggunakan metoda swakelola maka biaya yang dikeluarkan yaitu sebesar Rp. 700 juta, dari hasil penjabaran diatas maka dapat disimpulkan bahwa pemeliharaan jalan menggunakan metode kontrak berbasis kinerja ditinjau dari aspek biaya tidak dapat disebut efektif bila dibandingkan dengan metode pemeliharaan rutin jalan (swakelola), kareanaterdapat selesih lebih besar 108 % dari harga Rp. 700 juta biaya swakelola yang telah ditetapkan dalam standar biaya umum dari Kementerian Keuangan RI.
6. Hasil analisa nilai kontrak dengan peraturan yang ada diidentifikasi bahwa Hasil Evaluasi Panitia Pengadaan Paket Peningkatan Jalan Ciasem - Pamanukan didapat Nilai Kontrak 84,127% dari Nilai OE maka dari hasil evaluasi tersebut panitia tidak mengevaluasi ulang karena dinilai wajar diatas 80%.

SARAN :

1. Penelitian ini mempunyai cakupan masalah efektifitas pelaksanaan metoda kontrak berbasis kinerja pada pengelolaan dan pemeliharaan Jalan Nasional Ciasem-Pamanukan Provinsi Jawa Barat, untuk penelitian lanjutan dapat dilakukan penelitian dengan melakukan kombinasi perbandingan metoda kontrak yang ada pada pengelolaan pemeliharaan Rutin Jalan Nasional.
2. Metode kontrak berbasis kinerja dapat direkomendasikan untuk digunakan pada pengelolaan dan pemeliharaan Jalan Nasional Ciasem-Pamanukan Provinsi Jawa Barat dimana hal ini dapat dilihat pada tiga aspek yang dianalisa yaitu aspek waktu, pelaksanaan dan biaya walaupun dalam kenyataannya aspek biaya lebih besar dari swakelola.

DAFTAR PUSTAKA

Achmad Kuncoro, Engkos dan Ridwan, 2008, " Análisis jalur (Path Análisis), Edisi kedua, Penerbit Alfabeta, Bandung.

Bayu Kania. 2006. Pengembangan Model Penilaian Kesiapan Internal Pemerintah dan Kontraktor Indonesia dalam Penerapan Metoda Kontrak Berbasis Kinerja (KBK). ITB, Bandung.

Cesar Queiroz, 2006. Practical Implementation Issues When Introducing OPRC (Output and Performance Based Road).

Departemen Pekerjaan Umum. 2007. Laporan Akhir Kajian Pengembangan Kontrak Berdasarkan Kinerja Pada Industri Jasa Konstruksi. Jakarta

Departemen Pekerjaan Umum. 2006. Kajian Penerapan Kontrak Berbasis Kinerja untuk Konstruksi Jalan di Atas Tanah Lunak. Jakarta

Ditjen Bina Marga, 2006. Campuran Beraspal Panas. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta.

Djoko Widajat. 2008. Indikator Kinerja Pada Sistem Kontrak Berbasis Kinerja (Performance Based Contract)" Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.

Hedi Rahadian, 2008. Langkah Awal Menuju Performance Based Contract melalui Extended Waranty Period", Sub Direktorat Penyiapan dan Standar Ditjen Bina Marga Jakarta.

Kodoatie, Robert J, Ph.D. 2005. Pengantar Manajemen Infrastruktur. Pustaka Pelajar. Yogyakarta

Maryland Olivier, P., Emery, S., Horak, E. and Pretorius, P. (2010) Holistic pavement management experiences with performance based pavement management in Australia and South Africa . Regional Conference for Africa, Cape Town.

Ozbek, Mehmet, E., De La Garza, Jesus M., Pinero, Juan C. 2010. Implementation Of The Level-Of-Service Component Of The Performance Measurement Framework For Performance Road Maintenance Contracts. Colorado.

Sugiyono. 2009. Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. CV.Alfabeta:Bandung.

The Asphalt Institute, 1979, Mix Design Methods for Asphalt Concrete and Other Hot Mixes Types, Manual Series No.2 (MS-2), College Park, Maryland.