

TESIS

**MACAM-MACAM STRATEGI KESUKSESAN
PROYEK STRATEGIS STUDI KASUS PROYEK
“YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT”**

**Disusun dalam Rangka Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Mencapai Gelar Magister Teknik (MT)**



Oleh :

MUSTOFA KAMAL AZIZ

NIM : 20202200025

**PROGRAM STUDI MAGISTER TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG SEMARANG**

2024

HALAMAN PERSETUJUAN TESIS

**MACAM-MACAM STRATEGI KESUKSESAN
PROYEK STRATEGIS STUDI KASUS PROYEK
“YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT”**

Disusun oleh :

MUSTOFA KAMAL AZIZ

NIM : 20202200025

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

Tanggal, 30 Agustus 2024

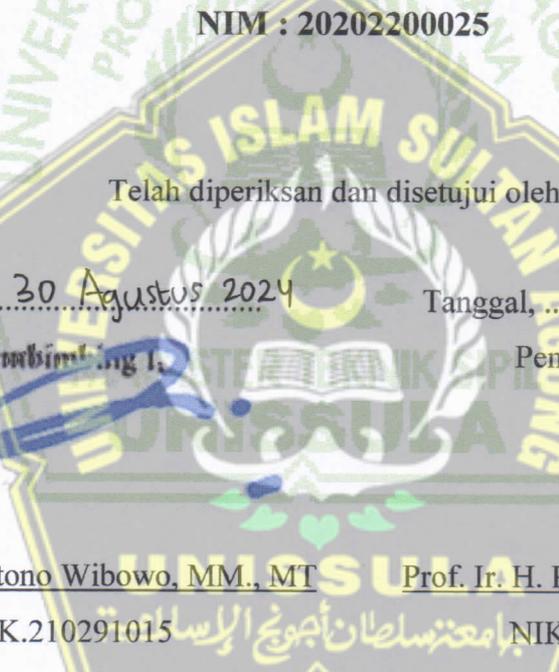
Tanggal, 30 Agustus 2024

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Dr. Ir. H. Kartono Wibowo, MM., MT

Prof. Ir. H. Pratikso, MST., Ph.D

NIK.210291015  NIK.210288012

HALAMAN PENGESAHAN TESIS

MACAM-MACAM STRATEGI KESUKSESAN PROYEK STRATEGIS STUDI KASUS PROYEK “YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT”

Disusun oleh :
MUSTOFA KAMAL AZIZ
NIM : 20202200025

Dipertahankan di Depan Tim Penguji Tanggal :

Tim Penguji :

1. Ketua

(Prof. Ir. H. Pratikso, MST., Ph.D)

2. Anggota

(Prof. Dr. Ir. S. Imam Wahyudi, DEA)

3. Anggota

(Dr. Ir. Henny Pratiwi Adi, ST., MT)

Tesis ini diterima sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar
Magister Teknik (MT)

Semarang, 30 Agustus 2024

Mengetahui
Ketua Prodi

Prof. Dr. Ir. Antonius., MT

NIK.210202033

Mengesahkan
Dekan Fakultas Teknik

Dr. Abdul Rochim., ST.,MT

NIK. 210200031

MOTTO

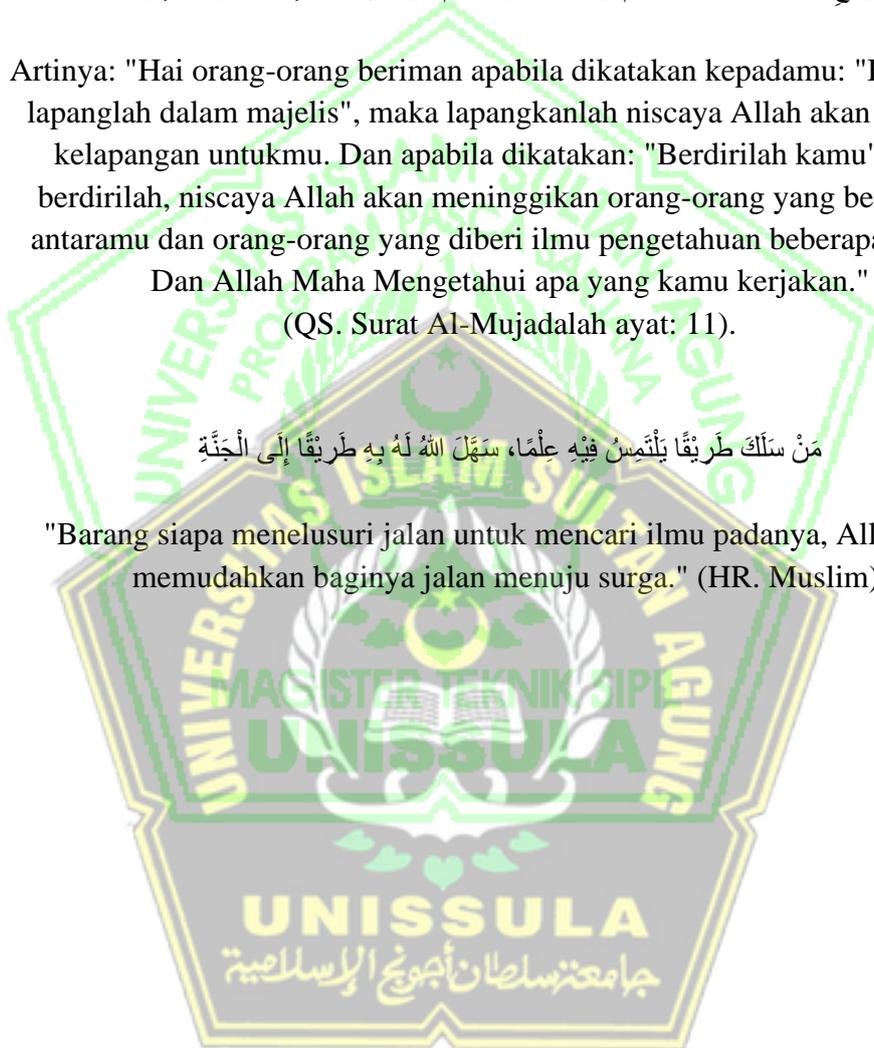
يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا إِذَا قِيلَ لَكُمْ تَفَسَّحُوا فِي الْمَجَالِسِ فَافْسَحُوا يَفْسَحَ اللَّهُ لَكُمْ وَإِذَا قِيلَ أَنْشُرُوا فَأَنْشُرُوا
يَرْفَعِ اللَّهُ الَّذِينَ ءَامَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ ۗ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ

Artinya: "Hai orang-orang beriman apabila dikatakan kepadamu: "Berlapang-lapanglah dalam majelis", maka lapangkanlah niscaya Allah akan memberi kelapangan untukmu. Dan apabila dikatakan: "Berdirilah kamu", maka berdirilah, niscaya Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman di antaramu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat. Dan Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan."

(QS. Surat Al-Mujadalah ayat: 11).

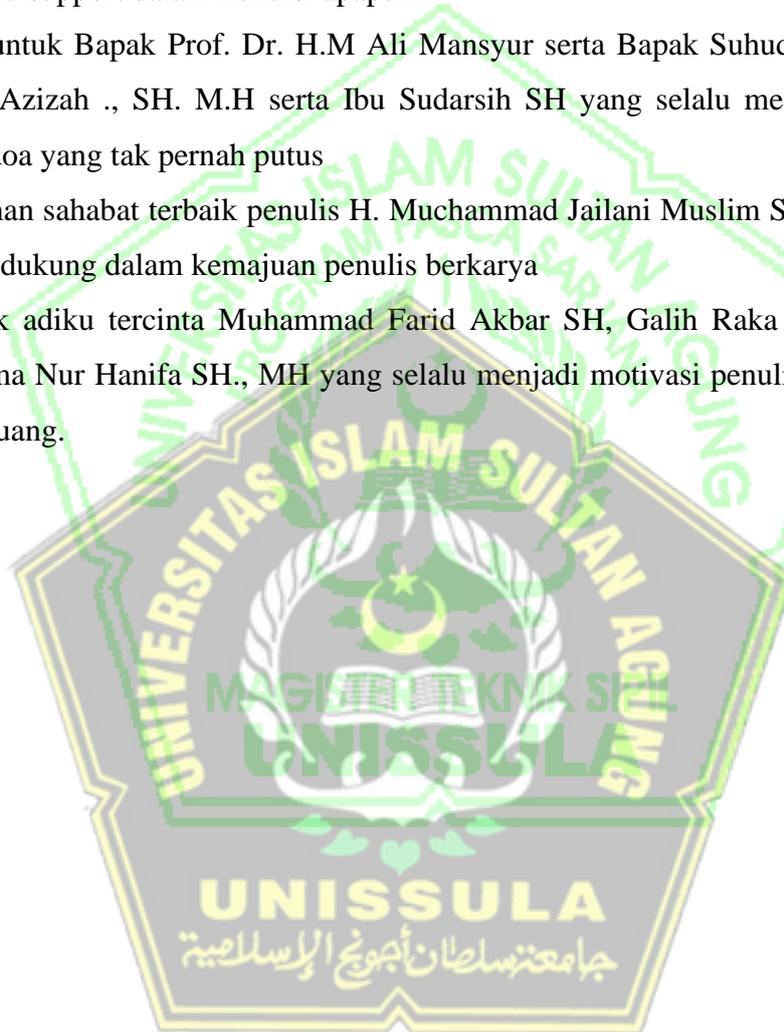
مَنْ سَلَكَ طَرِيقًا يَلْتَمِسُ فِيهِ عِلْمًا، سَهَّلَ اللَّهُ لَهُ بِهِ طَرِيقًا إِلَى الْجَنَّةِ

"Barang siapa menelusuri jalan untuk mencari ilmu padanya, Allah akan memudahkan baginya jalan menuju surga." (HR. Muslim).



PERSEMBAHAN

1. Tesis ini saya persembahkan kepada istri saya Seruni Adidar Lesmi., ST yang selalu support dalam kondisi apapun
2. Teruntuk Bapak Prof. Dr. H.M Ali Mansyur serta Bapak Suhudi S.E dan Ibu Hj. Azizah ., SH. M.H serta Ibu Sudarsih SH yang selalu mendukung serta berdoa yang tak pernah putus
3. Teman sahabat terbaik penulis H. Muchammad Jailani Muslim ST, yang selalu mendukung dalam kemajuan penulis berkarya
4. Adik adiku tercinta Muhammad Farid Akbar SH, Galih Raka Siwi ST, dan Salma Nur Hanifa SH., MH yang selalu menjadi motivasi penulis untuk selalu berjuang.



ABSTRAK

Proyek Yogyakarta International Airport dilaksanakan selama 730 hari dimulai pada tanggal 16 Juli 2018 sampai dengan tanggal 14 Juli 2020. Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulonprogo ini ditargetkan secara bertahap beroperasi pada Bulan April 2019. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor kesuksesan dan urutan variabel yang paling berpengaruh terhadap pelaksanaan Proyek Yogyakarta International Airport. Selain itu untuk mengetahui hubungan antar variabel dalam kesuksesan penyelesaian Proyek *Yogyakarta International Airport*. Bentuk penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif deskriptif yang dilakukan dengan menggunakan metode kuesioner tertutup yang diberikan langsung kepada seluruh stakeholder Proyek Pembangunan *Yogyakarta International Airport*. Hasil dari penelitian ini terdapat 6 faktor yang paling berpengaruh dengan urutan variabel dari yang paling berpengaruh yaitu, Tenaga Kerja, Strategi Pengadaan Barang dan Jasa, Metode Pelaksanaan, Peralatan, Pembiayaan dan Lingkungan Kerja. Sedangkan hubungan yang berpengaruh negatif antar variabel pada Proyek Strategis Nasional Yogyakarta International Airport adalah jika Pembiayaan (X1) dan Peralatan (X2) meningkat maka Kesuksesan (Y) akan menurun begitupula sebaliknya. Sedangkan untuk hubungan yang berpengaruh positif pada Proyek Strategis Nasional Yogyakarta International Airport adalah jika Tenaga Kerja (X3), Metode Pelaksanaan (X4), Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5) dan Lingkungan Kerja (X6) meningkat maka Kesuksesan (Y) akan meningkat begitu pula sebaliknya.

Kata Kunci : Bandara, Kesuksesan, Faktor, Yogyakarta.

ABSTRACT

The Yogyakarta International Airport Project was implemented for 730 days starting on July 16, 2018 to July 14, 2020. The New Airport in Kulonprogo Regency is targeted to gradually operate in April 2019. The purpose of this study is to identify the success factors and the sequence of variables that have the most influence on the implementation of Yogyakarta International Airport. In addition to the Project, it is to determine the relationship between variables in the successful completion of Yogyakarta International Airport. The form of research used is qualitative descriptive research conducted using a closed questionnaire method that is given directly to all stakeholders of the Yogyakarta International Airport Development Project. The results of this study show 6 factors that have the most influence with the order of variables from the most influential, namely, Labor, Goods and Services Procurement Strategy, Implementation Method, Equipment, Financing and Work Environment. While the negative relationship between variables in the Yogyakarta International Airport National Strategic Project is if Financing (X1) and Equipment (X2) increase, Success (Y) will decrease and vice versa..

Keywords: Airport, Success, Factors, Yogyakarta

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MUSTOFA KAMAL AZIZ

NIM : 20202200025

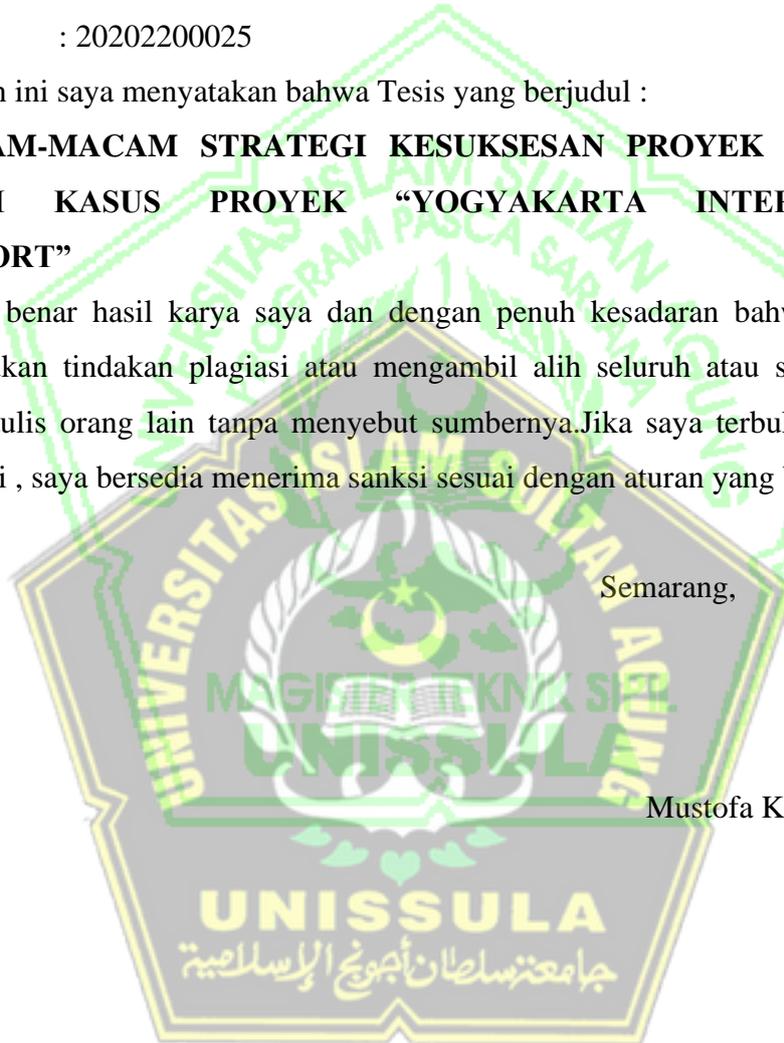
Dengan ini saya menyatakan bahwa Tesis yang berjudul :

**MACAM-MACAM STRATEGI KESUKSESAN PROYEK STRATEGIS
STUDI KASUS PROYEK “YOGYAKARTA INTERNATIONAL
AIRPORT”**

adalah benar hasil karya saya dan dengan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, Agustus 2024

Mustofa Kamal Aziz



KATA PENGANTAR

Puji Syukur Kami ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena dengan rahmat dan karunia-Nya, kami telah dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul **Macam-Macam Strategi Kesuksesan Proyek Strategis Studi Kasus Proyek “Yogyakarta International Airport”**.

Adapun Tesis ini disusun dalam rangka memenuhi salah satu persyaratan guna mencapai gelar Magister Teknik (MT) pada program Studi Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung Semarang .

Dalam menyelesaikan Tesis ini, penulis banyak dibantu oleh berbagai pihak. Dengan penuh rasa hormat, pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Ir. H. Kartono Wibowo, MM., MT selaku Dosen Pembimbing I dan Prof. Ir. H. Pratikso, MST., Ph.D selaku Dosen Pembimbing II yang telah bersedia membimbing, mengarahkan, mengajari, mendukung penulis dalam setiap proses pengerjaan Tesis ini. Banyak pengetahuan, ilmu, dan hal-hal baru yang penulis dapatkan dan pelajari dari kedua dosen pembimbing tidak hanya dalam masa bimbingan Tesis, tetapi juga selama masa perkuliahan di Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Bapak Dr. Abdul Rochim, S.T., M.T. selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Bapak Prof. Dr. Ir. Antonius, MT selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
4. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
5. Istri Tercinta Seruni Adidar Lesmi, ST yang selalu menemani penulis dan memberikan inspirasi dalam penyelesaian studi Magister Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
6. Orang tua dan seluruh keluarga besar penulis yang setiap waktu mendoakan kami, mencurahkan kasih sayang dan perhatian serta doa yang selalu menjadi motivasi kami dalam menyelesaikan studi ini.

7. Saudara H. Muchammad Jailani Muslim, ST sahabat terbaik penulis yang selalu mendukung, memberikan perhatian dalam penyelesaian studi Magister Teknik Sipil ini.
8. Rekan rekan PT Ichsana Sarana Putera dan PT PP (Persero) Tbk yang memberikan semangat dan selalu menemani penulis dalam penyelesaian Tesis ini.

Semoga Allah SWT mencatat sebagai amalan yang terbaik . Penulis menyadari bahwa Tesis ini masih memiliki kekurangan-kekurangan, baik dari segi pembahasan, segi pengkajian maupun cara penyusunan, maka dari itu penulis terbuka untuk pendapat, saran dan kritik yang membangun.

Harapan penulis, semoga laporan Tugas Akhir ini bermanfaat bagi para pembaca.

Semarang, Agustus 2024
Penulis,

Mustofa Kamal Aziz

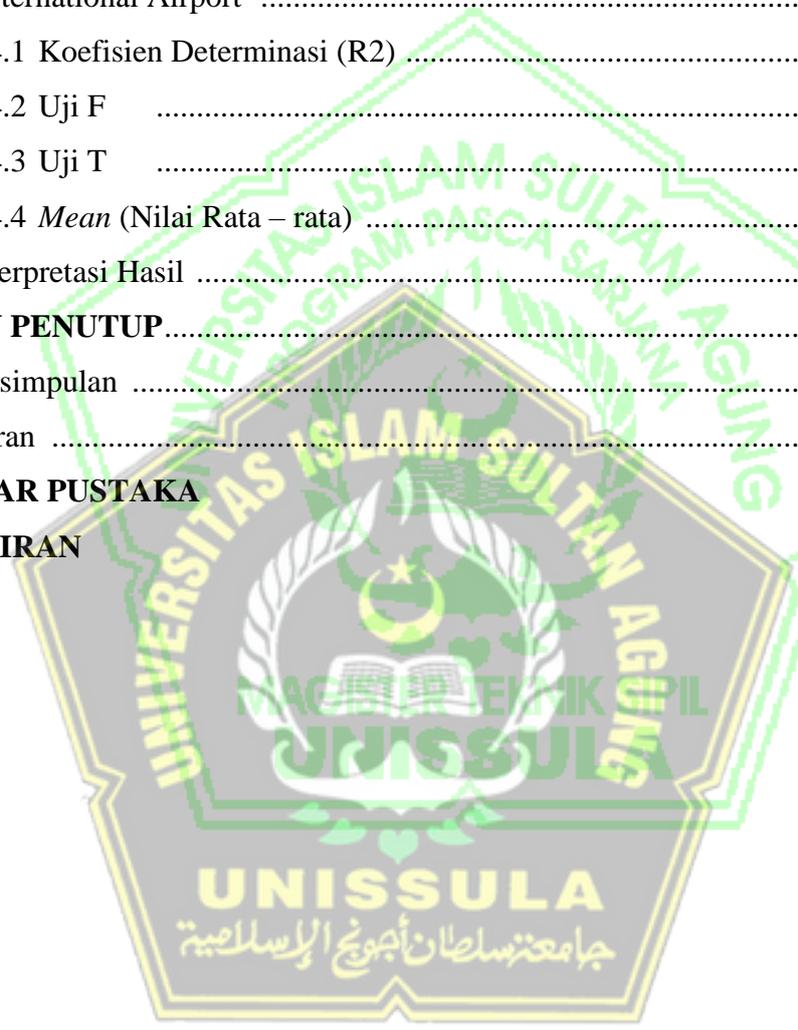


DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
MOTO	iv
PERSEMBAHAN	v
ABSTRAK	vi
PERNYATAAN KEASLIAN	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I LATAR BELAKANG	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penelitian	5
1.4. Batasan Masalah	6
1.5. Manfaat Penelitian	6
1.6. Sistematika Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Definisi Proyek	8
2.2 Pihak-Pihak yang Terlibat dalam Proyek Konstruksi	12
2.3 Manajemen Proyek	16
2.4 Manajemen Keunggulan Proyek	18
2.4.1 <i>Integrated Processes</i> / Proses Terintegrasi	21
2.4.2 <i>Culture</i> / Budaya	23
2.4.3 <i>Management Support</i> / Dukungan Manajemen	24
2.4.4 <i>Training and Education</i> / Pelatihan dan Pendidikan	24
2.4.5 <i>Informal Project Management</i> / Manajemen Proyek Informal	25
2.4.6 <i>Behaviorial Excellence</i> / Kebiasaan yang Unggul	25

2.5 Kesuksesan Proyek Konstruksi	26
2.6 Penelitian Terdahulu	27
BAB III METODE PENELITIAN	39
3.1 Bentuk Penelitian	39
3.2 Lokasi dan Obyek Studi	39
3.3 Tahap / Bagan Alir Penelitian	45
3.4 Metode Analisa Data	47
3.5 Teknik Pengumpulan Data	60
3.6 Teknik Analisa Data	63
3.6.1 Statistik Deskriptif	63
3.6.2 Pengujian Kualitas Data	63
3.6.2.1 Uji Validitas	63
3.6.2.2 Uji Reliabilitas	64
3.6.3 Pengujian Asumsi Klasik	64
3.6.3.1 Uji Normalitas	64
3.6.3.2 Uji Multikolinearitas	65
3.6.3.3 Uji Heteroskedastisitas	65
3.6.3.4 Uji Autokorelasi	66
3.6.4 Uji Hipotesis	66
3.6.4.1 Koefisien Determinasi	67
3.6.4.2 Uji F	67
3.6.4.3 Uji T	68
3.6.5 Uji Nilai Rata Rata (<i>Mean</i>) dan Rangking Variabel.....	69
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	70
4.1 Data dan Analisa Responden	70
4.2 Data Hasil Koesioner	64
4.3 Analisa Koesioner	71
4.3.1 Uji Validitas	71
4.3.2 Uji Reliabilitas	75
4.3.3 Uji Normalitas	77
4.3.3.1 Uji Grafik	77
4.3.3.2 Uji Kolmogrov Smirnov	77

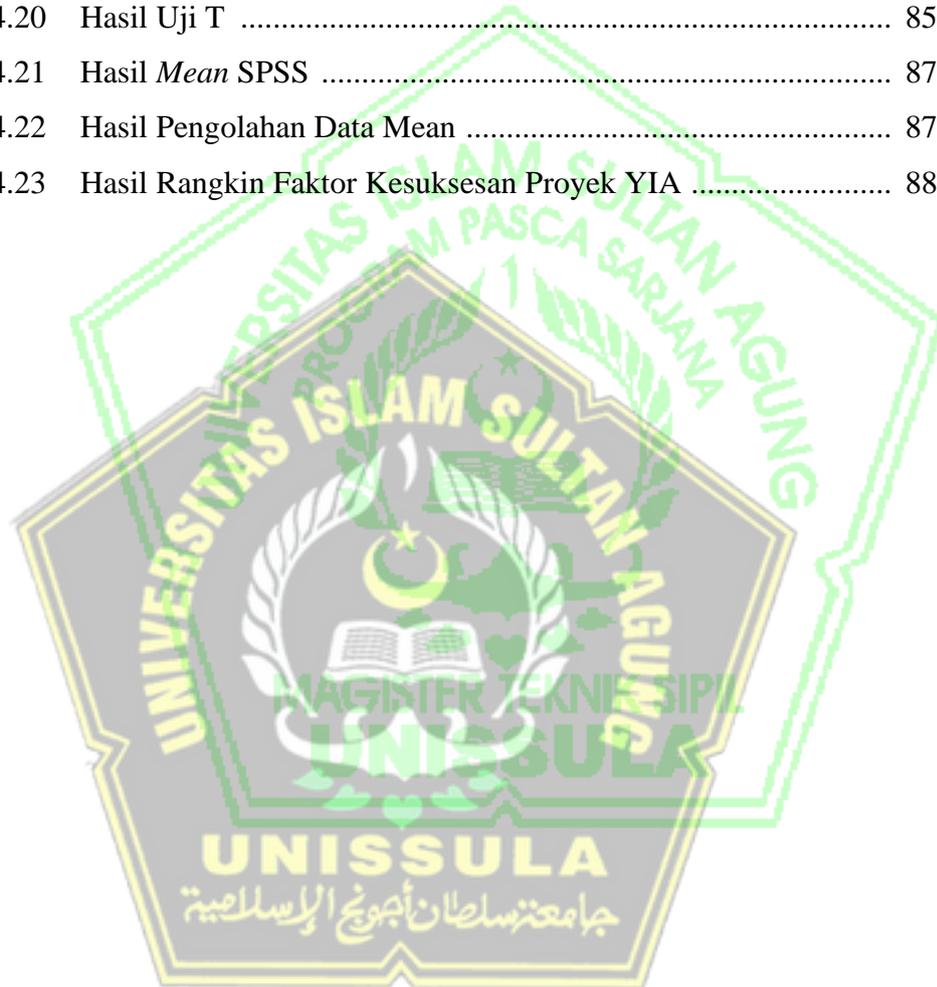
4.3.3.3 Uji Multikolinearitas	78
4.3.3.4 Uji Heteroskedastisitas	79
4.3.3.5 Uji Autokorelasi	81
4.4 Analisa Macam-Macam Faktor Kesuksesan Proyek Yogyakarta	
Insternational Airport	73
4.4.1 Koefisien Determinasi (R ²)	82
4.4.2 Uji F	82
4.4.3 Uji T	84
4.4.4 <i>Mean</i> (Nilai Rata – rata)	87
4.5 Interpretasi Hasil	88
BAB V PENUTUP	90
5.1 Kesimpulan	90
5.2 Saran	90
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Beberapa Perilaku dan Fenomena Kegiatan Proyek Serta Pengelolaan Yang Diperlukan	11
Tabel 2.2	Daftar Penelitian Tterdahulu	28
Tabel 3.1	Informasi Proyek Yogyakarta International Airport (Sumber : Data Proyek PP KSO).....	40
Tabel 3.2	Lingkup Pekerjaan Sisi Udara (Airside) (Sumber : Data Proyek PP KSO).....	41
Tabel 3.3	Lingkup Pekerjaan Sisi Darat (Landside) (Sumber : Data Proyek PP KSO).....	41
Tabel 3.4	Definisi Variabel Indikator Penelitian dan Sumbernya	48
Tabel 3.5	Identifikasi Variabel Penelitian	51
Tabel 3.6	Variabel Indikator Penelitian Variabel dan Indikator Penelitian Faktor Kesuksesan Pelaksanaan Proyek YIA.....	54
Tabel 3.7	Target Responden	61
Tabel 4.1	Data Responnden	70
Tabel 4.2	Uji Validitas Variabel Kesuksesan Proyek Strategis Nasional Yogyakarta Inernational Airport (Y).....	65
Tabel 4.3	Uji Validitas Variabel Pembiayaan (X1)	72
Tabel 4.4	Uji Validitas Variabel Peralatan (X2)	72
Tabel 4.5	Uji Validitas Variabel Tenaga Kerja (X3)	73
Tabel 4.6	Uji Validitas Variabel Metode Pelaksanaan (X4)	73
Tabel 4.7	Uji Validitas Variabel Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5)	74
Tabel 4.8	Uji Validitas Variabel Lingkungan Kerja (X6)	75
Tabel 4.9	Uji Reliabilittas SPSS	76
Tabel 4.10	Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov	78
Tabel 4.11	Uji Multikolinearitas	79
Tabel 4.12	Uji Heteroskedastisitas	80
Tabel 4.13	Uji Autokolerasi	81
Tabel 4.14	Tabel Distribusi Nilai Durbi Watson	81

Tabel 4.15	Tabel Perhitungan Koefisien Determinasi SPSS	82
Tabel 4.16	Tabel Hasil Uji F-Statistik SPSS	83
Tabel 4.17	Tabel Distribusi F	83
Tabel 4.18	Uji T	84
Tabel 4.19	Hasil Uji T SPSS	84
Tabel 4.20	Hasil Uji T	85
Tabel 4.21	Hasil <i>Mean</i> SPSS	87
Tabel 4.22	Hasil Pengolahan Data Mean	87
Tabel 4.23	Hasil Rangkain Faktor Kesuksesan Proyek YIA	88



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Sasaran Proyek yang juga Merupakan Tiga Kendala (Triple Constraint)	10
Gambar 2.2 Tahap pekerjaan konstruksi dari pihak – pihak yang terlibat (Messah, 2011).....	15
Gambar 2.3 Hubungan kerja stakeholder proyek konstruksi di Indonesia (Djojowirono, 2005)	16
Gambar 2.4 Pertumbuhan Keunggulan (excellence).....	19
Gambar 2.5 Enam Komponen Keunggulan	20
Gambar 2.6 Proses Terintegrasi	22
Gambar 3.1 Lingkup Sisi Darat (Landside) Proyek Bandar Udara Kulonprogo Yogyakarta	43
Gambar 3.2 Ruang Lingkup Sisi Udara (Airside) Proyek Bandar Udara Kulonprogo Yogyakarta	44
Gambar 3.3 Bagan Alir Metode Penelitian	46
Gambar 4.1 Tabel R pada Uji Validitas	71
Gambar 4.2 Normal P-Plot	77

DAFTAR LAMPIRAN

1. **DATA PERTANYAAN KOESIONER**
2. **DATA JAWABAN KUESIONER**
3. **DATA OLAH**
 - a. Uji Validitas dan Reliabilitas Variabel X1
 - b. Uji Validitas dan Reliabilitas Variabel X2
 - c. Uji Validitas dan Reliabilitas Variabel X3
 - d. Uji Validitas dan Reliabilitas Variabel X4
 - e. Uji Validitas dan Reliabilitas Variabel X5
 - f. Uji Validitas dan Reliabilitas Variabel X6
 - g. Uji Autokorelasi
 - h. Uji Heteroskedastisitas
 - i. Uji Kolmogorov Smirnov
 - j. Uji Multikolinearitas
 - k. Uji Normalitas
 - l. Uji Persamaan Regresi
 - j. Uji Mean SPSS



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dengan luas daratan 1.990.250 km² dan laut 3.257.483 km², Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dan ditinjau dari luasnya terdiri atas lima pulau besar, beberapa puluh pulau sedang dan beribu-ribu pulau kecil, yang seluruhnya berjumlah 17.504 pulau. Hal tersebut membuat infrastruktur bandara menjadi salah satu hal penting dalam menghubungkan seluruh aktifitas rakyat Indonesia. Bandar Udara (Bandara) adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (UU No. 1 Tahun 2009).

Bandara Adi Sutjipto merupakan salah satu bandar udara yang berada di Provinsi Yogyakarta dan sudah beroperasi menjadi bandara internasional sejak tahun 2004. Bandar udara ini menjadi pintu masuk transportasi udara bagi Daerah Istimewa Yogyakarta, baik domestik maupun internasional. Bandar Udara Adisutjipto adalah bandar udara yang terletak di Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta (ICAO: WARJ (dahulu WIIJ), IATA: JOG). Bandar udara ini dulu dinamakan Maguwo, sesuai dengan nama desa tempatnya berdiri (Maguwoharjo). Penggantian nama dilakukan setelah pesawat Dakota VT-CLA yang dikemudikan oleh Marsekal Muda Anumerta Agustinus Adisutjipto ditembak jatuh oleh pesawat Belanda tanggal 29 Juli 1947. Semula merupakan lapangan udara militer, namun penggunaannya diperluas untuk kepentingan sipil. Hingga sekarang masih terdapat bagian yang merupakan daerah tertutup (terbatas untuk kegiatan militer). Bandar udara ini juga merupakan bandar udara pendidikan Akademi Angkatan Udara dari TNI Angkatan Udara (sumber: <http://www.angkasapura1.co.id>).

Dalam UU no.1 Tahun 2009 ini juga menyebutkan 6 jenis bandar udara, yaitu bandar udara umum, khusus, domestik, internasional, pengumpul dan pengumpan. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri. Bandar Udara Pengumpul (hub) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi. Bandar Udara Pengumpan (spoke) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas. Dalam hal ini Bandar udara Adisutjipto termasuk kedalam jenis Bandar Udara Internasional.

Dalam perkembangannya, Bandar Udara Adi Sucipto memiliki kekurangan 5 aspek yaitu :

1. Terminal Penumpang

Area terminal dan fasilitas penunjang bandara eksisting tidak dapat dikembangkan lagi. Dalam perkembangannya, pada awal tahun 2003 kapasitas Bandar Udara Internasional Adisutjipto sudah mulai dirasakan tidak layak. Berikut adalah data jumlah penumpang dan data jumlah pesawat yang melalui Bandar Udara Internasional Adisutjipto.

2. Aspek Safety

Terletak sangat dekat ke wilayah perkotaan, Approach yang berada di atas kota, resiko terjadi Disaster karena operasi pesawat selalu ada.

Lokasi Bandara Adi Sucipto yang berada di Tengah kota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) serta memiliki keterbatasan lahan serta permasalahan keselamatan udara terkait keberadaan penghalang alam di area sebelah timur bandara.

Batas Bandar Udara Adi Sucipto :

- Sebelah Utara :Jalur Rel Kereta Api (jarak ± 75 m), Pemukiman Penduduk, Jalan Jogja-Solo.
- Sebelah Timur : Pemukiman penduduk, Sungai kuning (jarak ± 300 m)
- Batas Selatan : Lapangan Golf AURI, Komplek Akademi AU
- Batas Barat : Perumahan TNI-AU dan penduduk, Sungai Blotan (jarak ± 100 m)

3. Aspek KKOP (Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan)

Pada 7 Maret 2007, sebuah kecelakaan pesawat terjadi di Bandara Adisutjipto. Saat itu Pesawat Garuda Boeing 737 rute Jakarta-Yogyakarta gagal mendarat di bandara tersebut. Pesawat itu gagal berhenti di titik yang ditentukan dan terus meluncur dengan kecepatan tinggi hingga menabrak pagar besi bandara.

Pesawat itu kemudian berhenti di area persawahan dalam kondisi terbakar. Sesaat kemudian terdengar ledakan dari pesawat itu. Sebanyak 22 orang meninggal dunia karena kejadian ini, sementara 112 lainnya selamat. Pesawat itu kemudian berhenti di area persawahan dalam kondisi terbakar. Sesaat kemudian terdengar ledakan dari pesawat itu. Sebanyak 22 orang meninggal dunia karena kejadian ini, sementara 112 lainnya selamat.

4. Aspek Kapasitas Apron

Bandar Udara Internasional Adi Sutjipto merupakan salah satu bandara yang terletak di Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta. Bandara Adisucipto sudah dikatakan kelebihan kapasitas dengan jumlah penumpang mencapai 4 juta lebih per tahunnya. Bahkan pada tahun 2017 trafik penumpang yang mencapai 7,6 juta pada 2017 lalu (sumber : <http://www.dev.dishub.jogjaprovo.go.id/berita/baca/-kenyamanan-bandara-adisutjipto-harus-dijaga>), sebenarnya Bandara Adisutjipto sudah tidak nyaman lagi. Hal tersebut membuat waktu tunggu aktifitas pesawat

akan semakin memakan waktu baik dalam proses take off atau landing. Efek akibat adanya keterbatasan apron sebagai berikut :

- Antrian panjang kendaraan pengantar.
- Ruang tunggu selalupenuh (melebihi kapasitas ruang).
- Banyaknya jumlah pesawat yang parkir (semakin bertambahnya jumlah pesawat dan jadwal penerbangan).
- Berjubelnya pengguna saat pengambilan bagasi.
- Tempat parkir selalu penuh.

5. Aspek Kapasitas Runway

Terminal bandar udara Adi Sucipto menggunakan konsep terminal pola linier, dengan landasan pacu menggunakan sistem single runway. Hal tersebut mengakibatkan adanya antrian aktifitas pesawat yang akan memasuki Bandar Udara Adi Sucipto ditambah adanya proyeksi Pustral UGM memperkirakan pada tahun 2025 akan mengalami peningkatan 2.5 kali banyak jumlah penumpang pada tahun 2005, sehingga kapasitas ruang sekarang tidak dapat memenuhi kebutuhan penumpangdimasa yang akan datang.

Berdasarkan faktor diatas bahwa Proyek Pembangunan Infrastruktur Bandar Udara Baru di Kulonprogo menjadi sangat diperlukan dan proyek tersebut merupakan salah satu dalam kategori proyek PSN (Proyek Strategis Nasional) hal itu termaktub dalam Peraturan Presiden (PerPres) Nomor 98 Tahun 2017 Percepatan Pembangunan Dan Pengoperasian Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulonprogo Provinisi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Pelaksanaan pekerjaan proyek ini adalah selama 730 (Tujuh Ratus Tiga Puluh) hari kalender, terhitung sejak tanggal 16 Juli 2018 sampai dengan tanggal 14 Juli 2020, hal ini tertuang dalam Kontrak Pengadaan Jasa Nomor : PJKP-180003169 dalam SSKK (Syarat-Syarat Khusus Kontrak) Pasal 5 Tentang Jangka Waktu Kontrak Proyek. Selain itu Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulonprogo ini ditargetkan secara bertahap beroperasi pada Bulan April 2019 hal ini juga tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2017 Pasal 8, Terkait target operasi bertahap pun diterjemahkan

menjadi Target Minimum Operasi dimana terdapat pada Kontrak Pengadaan Jasa Nomor : PJKP-180003169 dalam SSKK (Syarat-Syarat Khusus Kontrak) Pasal 5 Tentang Jangka Waktu Kontrak Proyek Point 5.1.2 Penyelesaian Minimum Operasi yaitu 30 April 2019.

Oleh karena itu dengan durasi yang begitu pendek yaitu 730 hari , maka perlu adanya strategi penyelesaian proyek berskala nasional dan harus diselesaikan tepat waktu. Berdasarkan hal tersebut peneliti tertarik untuk melakukan kajian hal tersebut tentang “Macam – Macam Strategi Kesuksesan Proyek Strategis Nasional Studi Kasus Proyek *Yogyakarta International Airport*”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang, maka masalah yang dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Faktor kesuksesan apa saja yang berpengaruh terhadap penyelesaian pelaksanaan Proyek *Yogyakarta International Airport*?
2. Bagaimana hubungan antar variabel yang mempengaruhi kesuksesan pelaksanaan Proyek *Yogyakarta International Airport* ?
3. Bagaimana urutan variabel yang berpengaruh dalam kesuksesan pelaksanaan Proyek *Yogyakarta International Airport* ?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian adalah :

1. Mengidentifikasi faktor kesuksesan yang paling berpengaruh terhadap pelaksanaan Proyek *Yogyakarta International Airport*
2. Mendapatkan hubungan antar variabel dalam kesuksesan penyelesaian Proyek *Yogyakarta International Airport*
3. Mendapatkan urutan variabel yang berpengaruh dalam kesuksesan penyelesaian Proyek *Yogyakarta International Airport*

1.4. Batasan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka diperlukan batasan masalah untuk menghindari perkembangan permasalahan yang terlalu luas sehingga penelitian ini bisa berjalan dengan baik. Batasan masalah dalam penelitian ini meliputi :

1. Lokasinya di Kabupaten Kulon Progo Proyek Pembangunan *Yogyakarta International Airport*
2. Responden dalam penelitian ini adalah individu yang terlibat dalam Proyek *Yogyakarta International Airport*

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi peneliti, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang manajemen proyek terlebih untuk Proyek Strategis Nasional (PSN).
2. Bagi pelaku proyek konstruksi baik kontraktor dan konsultan serta stakeholder yang lain diharapkan akan membantu dalam mengevaluasi proyek serupa yang masuk dalam kategori Proyek Startegis Nasional (PSN).

1.6. Sistematika Penelitian

Dalam penyusunan penelitian ini maka penyusunan sistematika thesis ini sebagai berikut :

BAB 1 : PENDAHULUAN

Meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian, dan sistematika peneltian.

BAB 2 : TINJAUAN PUSTAKA

Meliputi teori – teori peneliti terdahulu dan landasan teori yang akan peneliti gunakan.

BAB 3 : METODOLOGI PENELITIAN

Meliputi tentang jenis penelitian, variabel penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, tahapan/bagan alir penelitian dan jadwal penelitian.

BAB 4 : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Meliputi hasil pengolahan data penelitian, penjelasan tentang hasil penelitian beserta pembahasannya.

BAB 5 : PENUTUP

Meliputi kesimpulan dan saran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Defisini Proyek

Proyek adalah suatu kegiatan usaha yang memiliki sasaran dan tujuan, bersifat tidak rutin yang dibatasi oleh waktu, biaya dan sumber daya serta memiliki spesifikasi tertentu terhadap produk yang dihasilkan serta diselesaikan dengan persyaratan kinerja tertentu. Kegiatan proyek dilaksanakan oleh sebuah organisasi yang berdasarkan skill atau keahlian profesi yang dibutuhkan untuk mengatur sumber daya untuk mengatur seluruh aktifitas – aktifitas yang sinkron sehingga tujuan proyek bisa tercapai. Organisasi proyek diperlukan untuk manage atau mengatur bahwa pekerjaan dapat diselesaikan dengan cara efisien, tepat waktu dan sesuai dengan kualitas yang diharapkan. Pengertian proyek menurut beberapa ahli sebagai berikut :

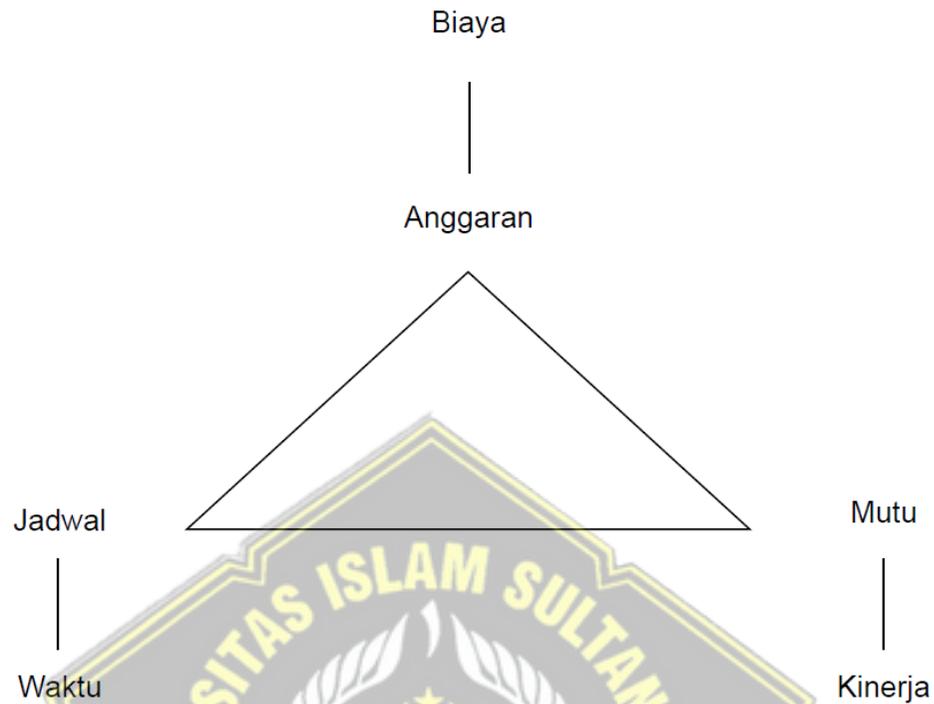
1. Heizer dan Render (2006:81) menjelaskan bahwa proyek dapat didefinisikan sebagai sederetan tugas yang diarahkan kepada suatu hasil utama.
2. Schwalbe yang diterjemahkan oleh Dimiyati & Nurjaman (2014:2) menjelaskan bahwa proyek adalah usaha yang bersifat sementara untuk menghasilkan produk atau layanan yang unik. Pada umumnya, proyek melibatkan beberapa orang yang saling berhubungan aktivitasnya dan sponsor utama proyek biasanya tertarik dalam penggunaan sumber daya yang efektif untuk menyelesaikan proyek secara efisien dan tepat waktu.
3. Ervianto (2005) Proyek konstruksi adalah usaha yang kompleks dan tidak memiliki kesamaan persis dengan proyek manapun sebelumnya sehingga sangat penting suatu proyek konstruksi membutuhkan manajemen proyek konstruksi. Suatu proyek konstruksi merupakan suatu rangkaian kegiatan yang hanya satu kali dilaksanakan dan umumnya berjangka waktu pendek. Selain itu, proyek konstruksi juga memiliki karakteristik yaitu bersifat unik, membutuhkan sumber daya (manpower, material, machines, money, method), serta membutuhkan organisasi.

4. Nurhayati (2010:4) menjelaskan bahwa sebuah proyek dapat diartikan sebagai upaya atau aktivitas yang diorganisasikan untuk mencapai tujuan, sasaran dan harapan-harapan penting dengan menggunakan anggaran dana serta sumber daya yang tersedia, yang harus diselesaikan dalam jangka waktu tertentu.
5. Menurut Subagya dalam Dannyanti (2010) : Proyek adalah suatu pekerjaan yang memiliki tanda-tanda khusus sebagai berikut, yaitu
 - Waktu mulai dan selesainya sudah direncanakan.
 - Merupakan suatu kesatuan pekerjaan yang dapat dipisahkan dari yang lain.
 - Biasanya volume pekerjaan besar dan hubungan antar aktifitas kompleks.

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan ciri-ciri proyek adalah sebagai berikut :

- a. Memiliki tujuan tertentu yang berupa hasil akhir.
- b. Tidak ada yang identik (sama persis).
- c. Sifat sementara karena memiliki siklus relatif singkat.
- d. Dalam proses pelaksanaan, proyek dibatasi oleh jadwal, biaya tertentu dan hasil mutu yang unik.
- e. Merupakan kegiatan non rutin, tidak bersifat berulang-ulang.
- f. Keperluan sumber daya berubah, baik volume maupun item pekerjaan.

Setiap proyek mempunyai tujuan yang telah disebutkan dalam ciri-ciri proyek. Menurut Ir. Imam Soeharto (1999), menyatakan bahwa dalam proses mencapai tujuan dari suatu proyek, ada batasan yang harus dipenuhi yaitu besar biaya (anggaran) yang dialokasikan, jadwal serta mutu yang harus dipenuhi. Ketiga hal tersebut (Gambar 2.1) merupakan parameter penting bagi penyelenggaraan proyek yang sering diasosikan sebagai sasaran proyek. Ketiga batasan ini sering disebut tiga kendala (triple constraint) (Imam Soeharto, 1999)



Gambar 2.1. Sasaran Proyek yang juga Merupakan Tiga Kendala (Triple Constraint)

Sumber : Soeharto, I, Manajemen proyek : Dari konseptual sampai operasional, Jakarta ; Erlangga, 1999,p.3

- Anggaran
Penyelesaian proyek harus diselesaikan dengan biaya yang tidak boleh melebihi anggaran. Untuk proyek – proyek yang melibatkan dana dalam jumlah besar dan jadwal bertahun – tahun (multi years), anggarannya bukan hanya ditentukan untuk total proyek tetapi dipecah bagi komponen – komponennya, atau per periode tertentu yang jumlahnya disesuaikan dengan keperluan. Dengan demikian penyelesaian bagian – bagian proyek harus memenuhi sasaran anggaran per periode.
- Jadwal

Jadwal proyek harus dikerjakan sesuai dengan kurun waktu dan tanggal akhir yang telah ditentukan. Bila hasil akhir adalah produk baru, maka penyerahannya tidak boleh melewati batas waktu yang ditentukan.

- Mutu

Mutu produk atau hasil kegiatan proyek harus memiliki spesifikasi dan kriteria yang dipersyaratkan. Sebagai contoh, bila hasil kegiatan proyek tersebut berupa instalasi pabrik, maka kriteria yang harus dipenuhi adalah pabrik harus mampu beroperasi secara memuaskan dalam waktu yang telah ditentukan.

Ketiga batasan tersebut bersifat tarik-menarik, yang artinya jika ingin meningkatkan kinerja produk yang telah disepakati dalam kontrak maka umumnya harus diikuti dengan meningkatkan mutu. Hal ini selanjutnya berakibat pada naiknya biaya sehingga melebihi anggaran. Sebaliknya bila ingin menekan biaya, maka biasanya harus berkompromi dengan mutu atau jadwal. Dari segi teknis, ukuran keberhasilan proyek dikaitkan dengan sejauh mana ketiga sasaran tersebut dapat dipenuhi.

Menurut Iman Soeharto (1999), memaparkan beberapa perilaku dan fenomena kegiatan proyek dan pengelolaan yang diperlukan serta mempunyai pengaruh terhadap tuntutan pengelolaan (Tabel 2.1)

Tabel 2.1. Beberapa Perilaku dan Fenomena Kegiatan Proyek Serta Pengelolaan Yang Diperlukan

	Perilaku dan Fenomena Kegiatan Proyek	Tuntutan Pengelolaan dan Tanggapan untuk Mengatasinya
A	Bersifat dinamis. Intensitas dan jenis kegiatan berubah dalam waktu relatif pendek	- Cepat tanggap atas adanya perubahan - Metode pemantauan dan pengendalian harus sensitif -Perencanaan dan pengendalian Terpadu
B	Nonrutin, belum dikenal, tetapi sasaran telah digariskan dengan jelas dalam waktu terbatas	Perhatian khusus oleh tim yang berdedikasi di bawah pimpro
C	Kegiatan bermacam ragam meliputi bermacam keahlian dan ketrampilan	Agar pemakaian sumber daya efisien dari segi perusahaan, perlu pemakaian bersama (share), digunakan organisasi matriks

D	Bersifat multikompleks. Melibatkan banyak peserta dari luar dan dari dalam organisasi	Penanggung jawab tunggal, penekanan pada koordinasi dan integrasi, pendekatan sistem dalam implementasi
E	Kegiatan berlangsung sekali lewat, dengan resiko relatif tinggi	Pendekatan pragmatis, setapak demi setapak, digunakan analisis sistem dalam perencanaan
F	Pelaksanaan kegiatan oleh banyak pihak, bidang atau organisasi	Untuk memperkecil hambatan birokrasi, diciptakan arus kegiatan atau komunikasi horizontal
G	Organisasi peserta proyek sering mempunyai sasaran yang sama, dan berbeda pada waktu yang bersamaan.	- Bersifat join venture - Pendekatan manajemen system

2.2. Pihak – Pihak yang Terlibat dalam Proyek Konstruksi

Proyek konstruksi tidak akan selesai tanpa adanya kesepakatan tercapai dari pihak – pihak yang terlibat dalam proyek konstruksi yang biasa disebut dengan *stakeholder* proyek, sehingga perlu dilakukan identifikasi terhadap *stakeholder* terkait. Schexnayder dan Mayo (2004) membaginya pihak – pihak terlibat dalam konstruksi menjadi dua belas (12) *stakeholder* sebagai berikut :

1. *Owner*

Konstruksi tidak akan terselesaikan tanpa *Owner* yang membuat keputusan terhadap fasilitas bangunan, kebutuhan yang diperlukan, menyediakan modal dan mengelola proses konstruksi secara keseluruhan. *Owner* dapat dibagi menjadi dua yaitu pemerintah dan swasta. *Owner* Pemerintah biasanya memiliki pengalaman yang memadai pada bidang konstruksi, sedangkan pada *Owner* swasta kadang tidak memiliki ahli manajemen konstruksi sehingga harus menggunakan jasa konsultan untuk membantu mereka dalam pelaksanaan proyek.

2. Kontraktor Utama

Kontraktor utama adalah pihak yang mengatur proyek secara keseluruhan dan mengatur subkontraktor seperti MEP dalam suatu proyek. Tugas utama kontraktor adalah mengatur pekerjaan, mengatur jadwal, mengatur biaya, menjamin pekerjaan sesuai dengan spesifikasi dan melakukan koordinasi dengan *Owner*.

3. Subkontraktor

Kontraktor utama memiliki porsi paling besar dalam proyek konstruksi tetapi terkadang suatu proyek memiliki bagian tertentu yang tidak dapat dikerjakan sendiri sehingga membutuhkan spesialis khusus dalam pekerjaan tertentu yang disebut subkontraktor. Seluruh subkontraktor memiliki bidang khusus seperti elektrikal, mekanikal, baja dan lain – lain.

4. Konsultan Perencana

Owner proyek memilih konsultan perencana untuk mendesain proyek mereka. *Owner* memilih konsultan perencana berdasarkan pada kemampuan desain dan biaya yang dapat diterima oleh *Owner*. Keterlibatan konsultan perencana selama proyek diatur oleh kebijakan *Owner*.

5. Manajer Konstruksi

Manajer konstruksi memiliki banyak pengertian. Beberapa kontraktor menyebut diri mereka sendiri sebagai manajer konstruksi. Manajer konstruksi tidak hanya bekerja untuk kontraktor konstruksi tapi bisa menjadi ahli dalam tahap perencanaan atau utusan pemerintah.

6. *Traders*

Traders terdiri dari suatu kesatuan atau penyedia buruh secara terbuka. Kesatuan biasanya menyediakan buruh dengan keahlian yang biasa yang digunakan pada proyek konstruksi.

7. Kesatuan Buruh

Tujuan utama adanya kesatuan buruh adalah untuk meningkatkan taraf hidup anggota. Kesatuan buruh biasanya dibentuk dari tukang dan *Traders*, sekarang ini kesatuan buruh sudah mempresentasikan beberapa *Traders* tidak hanya satu.

8. Perusahaan Asuransi

Kontraktor membutuhkan penjamin sebagai syarat dalam penawaran, dan mereka juga harus menyediakan asuransi, Jamina pelaksanaan, dan jaminan pembayaran.

9. Bank

Bank bertugas menyediakan modal yang dibutuhkan kontraktor untuk melaksanakan konstruksi.

10. *Supplier*

Beberapa *Supplier* membantu kontraktor dalam menyiapkan dokumen penawaran, shop drawing, dan item fabrikasi. Kualitas dari proyek konstruksi tergantung juga dari *Supplier* nya. Perencana harus mendesain sesuai dengan spesifikasi dan disesuaikan dengan produk yang ada di lapangan.

11. *Permitting Agencies dan Building Authorities*

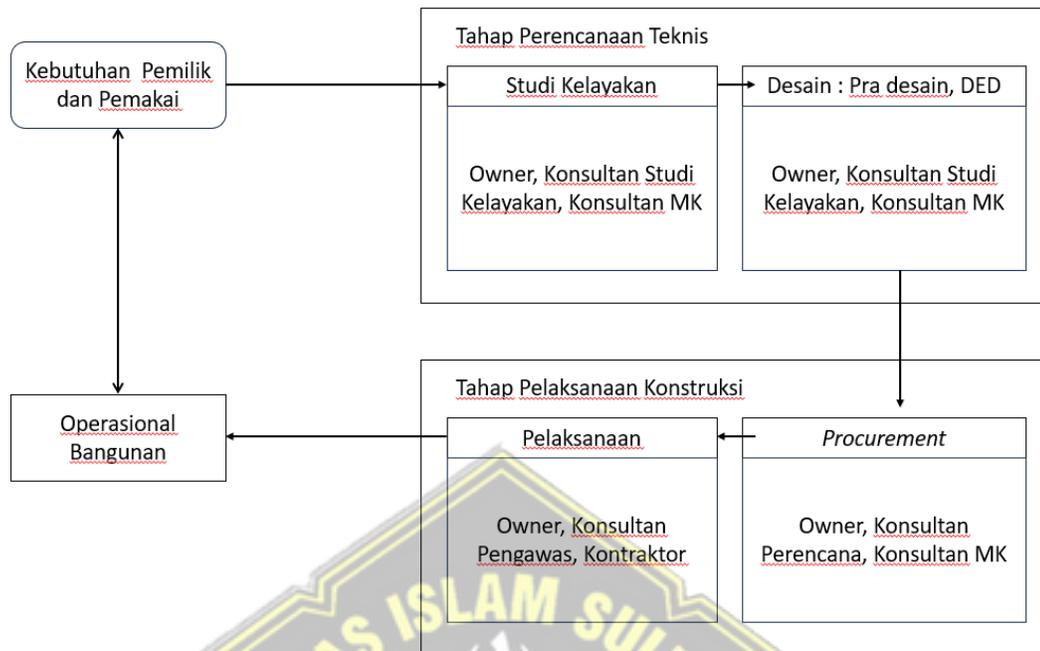
Pihak ini mempresentasikan urusan perizinan dan keselamatan kerja. Mereka mengelola temuan proyek konstruksi pemerintah dan memastikan proyek swasta mematuhi zonasi dan kode bangunan.

12. Publik

Publik adalah pengguna hasil proyek konstruksi

Di Indonesia sendiri, yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan proyek dimulai dari tahap awal sampai dengan selesai disebut dengan manajer proyek (Ervianto dalam Safrial dkk, 2017). Pengertian mengenai manajer konstruksi atau dikenal dengan konsultan MK (Manajemen Konstruksi) di Indonesia adalah profesional yang bertanggung jawab terhadap perencanaan proyek, manajemen waktu, manajemen kualitas, manajemen harga, administrasi kontrak, manajemen keselamatan, manajemen informasi dan lain lain (Idawati dkk, 2016). Berbeda dengan konsultan pengawas yang hanya dapat mengontrol pada saat kegiatan proyek, konsultan MK dapat memberikan masukan mulai dari tahap perencanaan hingga tahap pelaksanaan.

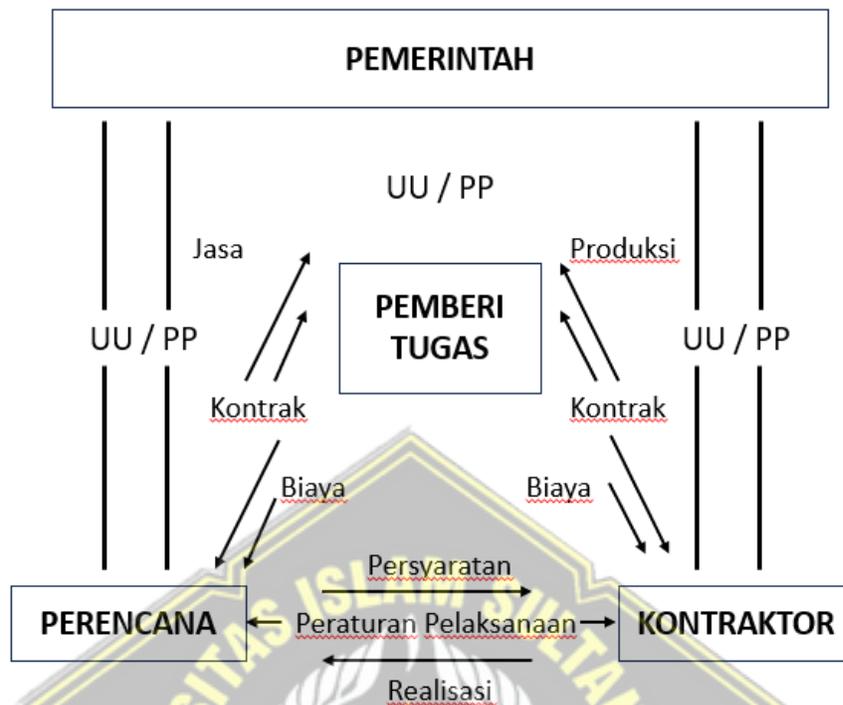
Definisi lain mengenai stakeholder proyek konstruksi yaitu dari Messah (2008) dalam Messah (2011) yang menyatakan bahwa pihak-pihak yang terlibat dalam proyek konstruksi harus kompeten dan sesuai dengan kebutuhan agar hasil yang ingin dicapai dapat berkualitas karena pihak-pihak yang terlibat dalam proyek konstruksi berkualitas. Stakeholder proyek konstruksi di Indonesia dari fase inisial hingga operasional oleh Messah digambarkan seperti gambar berikut :



Gambar 2.2. Tahap pekerjaan konstruksi dari pihak – pihak yang terlibat (Messah, 2011)

Setiap stakeholder proyek akan menjalankan tugas dan kewajibannya sesuai dengan persyaratan kontrak dan undang – undang yang berlaku agar kesepakatan dan manfaat dapat diterima semua pihak tanpa ada salah satu pihak yang dirugikan. Garis kerja antara stakeholder proyek di Indonesia oleh Djoowirono (2005) digambarkan seperti gambar 2.3.

Kunci kesuksesan proyek konstruksi adalah mengorganisir stakeholder yang terlibat dalam proyek sehingga kemampuan yang dimiliki dapat digunakan dengan benar pada waktu yang tepat untuk memaksimalkan manfaat bagi *Owner* (Walker,2002). Sehingga perlu untuk diketahui variabel – variabel yang signifikan mempengaruhi proyek konstruksi dilihat dari sudut pandang stakeholder proyek konstruksi, sehingga kesuksesan proyek tercapai secara optimal.



Gambar 2.3. Hubungan kerja stakeholder proyek konstruksi di Indonesia (Djojowiriono, 2005)

2.3. Manajemen Proyek

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).

Manajemen konstruksi (Ervianto, 2005) adalah bagaimana agar sumber daya yang terlibat dalam proyek konstruksi dapat diaplikasikan oleh manajer proyek secara tepat. Sumber daya dalam proyek konstruksi dapat dikelompokkan menjadi 4M yaitu manpower, material, machines, money, method.

Manajemen proyek adalah merencanakan, mengorganisir, memimpin dan mengendalikan sumber daya perusahaan untuk mencapai sasaran jangka pendek yang telah ditentukan. Lebih jauh manajemen proyek menggunakan pendekatan sistem dan hierarki (arus kegiatan) vertikal dan horisontal (H.Kerzner, 1982).

Kebutuhan akan manajemen proyek didasarkan karena suatu proyek yang mempunyai ciri-ciri kompleks dan banyak resiko serta ketidakpastian yang terlibat dalam pelaksanaannya. Semakin banyak kegiatan yang terlibat dalam suatu proyek, semakin kompleks dan semakin besar resiko ketidakpastiannya. Untuk itu diperlukan manajemen guna dapat mereduksi dan mengatasi hal-hal tersebut agar dapat tercapai sasaran yang telah ditetapkan.

Manajemen pengolahan dalam proyek konstruksi dibagi menjadi 8 (delapan) fungsi dasar manajemen yang dikelompokkan dalam 3 (tiga) kelompok kegiatan (Ervianto, 2005) :

1. Kegiatan Perencanaan
 - Penetapan tujuan (goal setting)
 - Perencanaan (planning)
 - Pengorganisasian (organizing)
2. Kegiatan Pelaksanaan
 - Pengisian staf (staffing)
 - Pengarahan (directing)
3. Kegiatan Pengendalian
 - Pengawasan (supervising)
 - Pengendalian (controlling)
 - Koordinasi (coordinating)

Dari defenisi yang ada di atas, konsep manajemen proyek mengandung hal-hal pokok antara lain sebagai berikut :

- a. Menggunakan pengertian manajemen berdasarkan fungsinya, yaitu merencanakan, mengorganisir, memimpin dan mengendalikan sumber daya perusahaan.
- b. Kegiatan yang dikelola berjangka pendek dengan sasaran yang telah digariskan secara spesifik. Ini memerlukan teknik dan metode pengelolaan yang khusus, terutama aspek perencanaan dan pengendalian.
- c. Memakai pendekatan sistem (system approach to management).
- d. Mempunyai hierarki (arus kegiatan) horisontal di samping hierarki vertikal.

PMBOK (Project Management Body of Knowledge) yang diterjemahkan oleh Budi Santoso (2009:3) mendefinisikan manajemen proyek adalah aplikasi pengetahuan (knowledges), keterampilan (skills), alat (tools) dan teknik (techniques) dalam aktifitas-aktifitas proyek untuk memenuhi kebutuhan - kebutuhan proyek.

Pada umumnya kegiatan manajemen berfokus pada kegiatan perencanaan, pengorganisasian, dan pengendalian dari proses yang akan berlangsung seperti proses produksi atau penghantaran jasa. Manajemen proyek memiliki perbedaan dari kegiatan manajemen pada umumnya, karena sebuah proyek memiliki batasan-batasan seperti adanya batasan ruang lingkup dan biaya untuk suatu kegiatan yang penting, yang dibatasi oleh waktu.

Menurut Kerzner (2000), manfaat potensial dari penerapan manajemen proyek adalah:

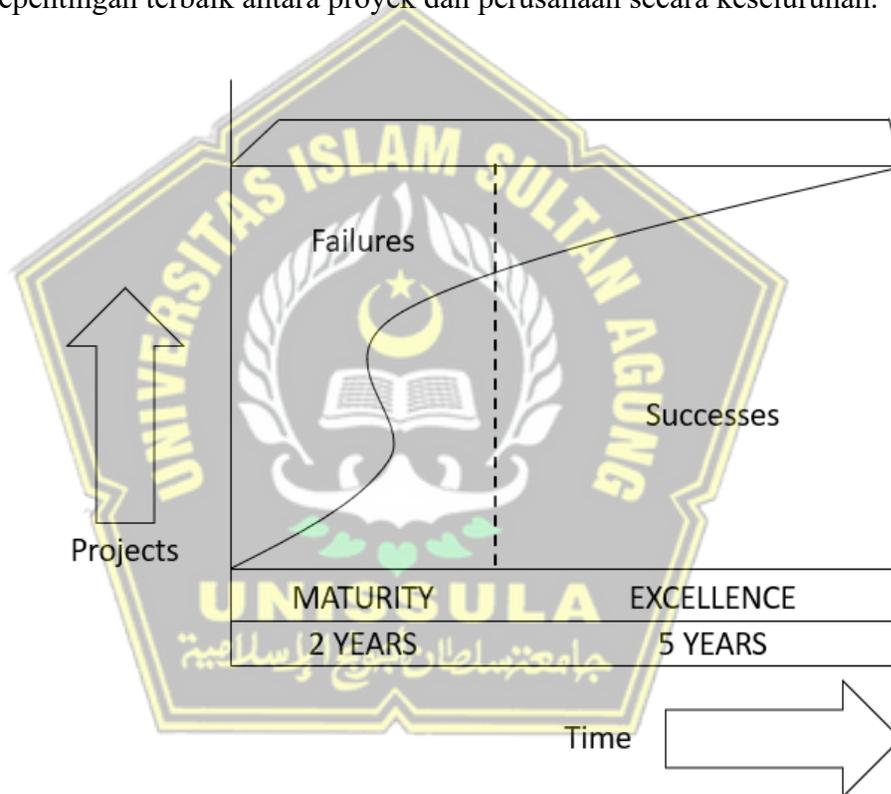
1. Tanggung jawab fungsional dapat teridentifikasi untuk memastikan semua kegiatan dicatat, serta setiap omset yang didapat.
2. Meminimalkan kebutuhan laporan yang berkelanjutan.
3. Dapat mengidentifikasi batas waktu untuk penjadwalan.
4. Dapat mengidentifikasi metodologi untuk analisis trade-off.
5. Dapat mengukur prestasi terhadap perencanaan.
6. Masalah diawal dapat diidentifikasi sehingga dapat dilakukan tindakan korektif.
7. Menambah kemampuan untuk memperkirakan perencanaan masa depan.
8. Dapat mengetahui kapan tujuan tidak dapat dipenuhi atau malah terlampaui.

2.4. Manajemen Keunggulan proyek

Sebuah organisasi yang sudah menerapkan manajemen proyek tidak menjamin bahwa keunggulan akan mengikuti secara otomatis. Organisasi yang dikatakan unggul dalam menerapkan manajemen proyek akan mampu menciptakan suatu lingkungan yang mencerminkan aliran berkesinambungan dari proyek-proyek yang sukses ditangani, dimana sukses ini diukur dari pencapaian kinerja (performance) sesuai keinginan / target perusahaan.

Agar keunggulan (excellence) dalam manajemen proyek dapat dicapai, harus melewati tahap kematangan (maturity). Menurut Kerzner (2000) keunggulan di definisikan keunggulan dalam dua bagian yaitu :

1. Aliran kontinu / berkesinambungan dari proyek-proyek yang sukses dikelola. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan manajemen proyek yang sukses tidak menjamin proyek yang ditangani akan sukses, karena perusahaan yang unggul dalam manajemen proyek masih mengalami kegagalan proyek (Gambar 2.4).
2. Keputusan yang dibuat dalam proyek-proyek individu harus memperhitungkan kepentingan terbaik antara proyek dan perusahaan secara keseluruhan.



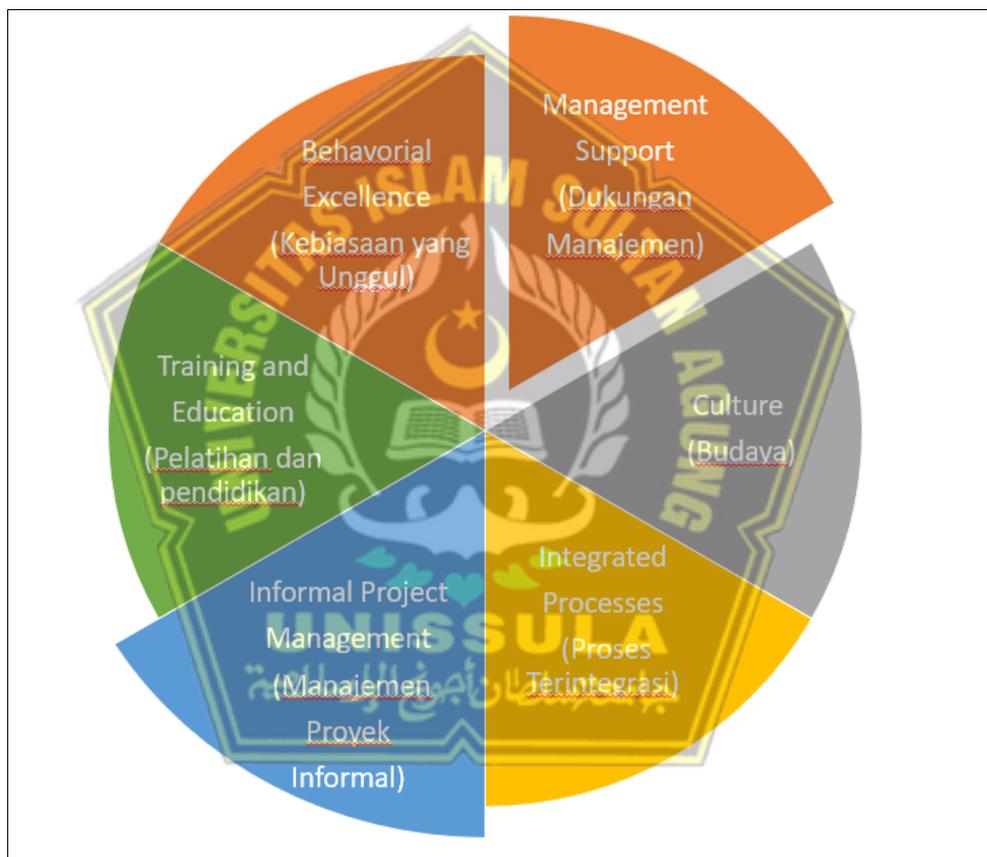
Gambar 2.4. Pertumbuhan Keunggulan (excellence)

Sumber : Kerzner, H., *Advanced Project Management : Best Practices on Implementation*, New York : John Wiley & Sons, 2000, p.44.

Menurut Kerzner (1998) terdapat 6 (enam) komponen keunggulan dalam manajemen proyek. Komponen ini menunjukkan keunggulan perusahaan dalam

manajemen proyek yang melampaui para pesaing mereka. 6 (enam) komponen yang dimaksud adalah :

- a. *Integrated Processes* / Proses Terintegrasi
- b. *Culture* / Budaya
- c. *Management Support* / Dukungan Manajemen
- d. *Training and Education* / Pelatihan dan Pendidikan
- e. *Informal Project Management* / Manajemen proyek informal
- f. *Behaviorial Excellence* / Kebiasaan yang Unggul



Gambar 2.5. Enam Komponen Keunggulan

Sumber : Kerzner, H., Applied Project Management : Best Practice on Implementation, Excellence in Project Management, New York : John Wiley & Sons, Inc.,2000, p.17.

2.4.1. *Integrated Processes / Proses Terintegrasi*

Keunggulan (excellence) atau kematangan (maturity) tidak akan bisa dicapai tanpa adanya sebuah proses berulang yang dapat digunakan pada setiap proyek, yang dikenal dengan metodologi manajemen proyek. Integrasi manajemen proyek dengan proses manajemen lain merupakan kunci untuk mencapai keunggulan. Perusahaan memilih proses yang tepat bagi pelaksanaan suatu proyek dimana proses yang dipilih akan dikombinasikan dan diintegrasikan dalam suatu metode manajemen proyek. Proses yang terintegrasi adalah sebuah proses yang organisasinya mengakui bahwa beberapa proses dapat dirampingkan menjadi satu, proses yang terintegrasi meliputi semua proses lainnya. Perusahaan yang meraih keunggulan (excellence) akan cepat menyadari adanya sinergi diantara berbagai pilihan proses manajemen tersebut.

Perusahaan yang unggul dan matang akan cepat menyadari bahwa proses-proses yang ada sebenarnya saling berpengaruh dan berkaitan satu sama lainnya. Saat ini perusahaan yang unggul telah menyatukan 5 (lima) proses manajemen yang utama yaitu :

a. *Project Management / Manajemen proyek*

Merupakan prinsip dasar dari perencanaan, penjadwalan dan pengendalian sumber daya (resources) perusahaan yang langka secara efektif dan efisien untuk mencapai sasaran jangka pendek yang telah direncanakan dan ditentukan, dengan menggunakan metode pendekatan sistem dan hirarki (arus kegiatan) vertikal dan horisontal.

b. *Total Quality Management (TQM)*

Merupakan proses yang memastikan bahwa hasil akhir dari pelaksanaan proyek akan memenuhi kualitas sesuai harapan dari *Owner* dengan mendasari prinsip yang diterapkan oleh W.Edwards Deming, Joseph M.Juran, and Phillip B. Crosby. Fokus dan penekanan TQM ini adalah pada menempatkan kualitas pada keseluruhan sistem, dengan tujuan memberi produk yang dihasilkan selalu lebih baik kualitasnya dibandingkan proyek-proyek yang sebelumnya.

c. *Risk Management / manajemen Risiko*

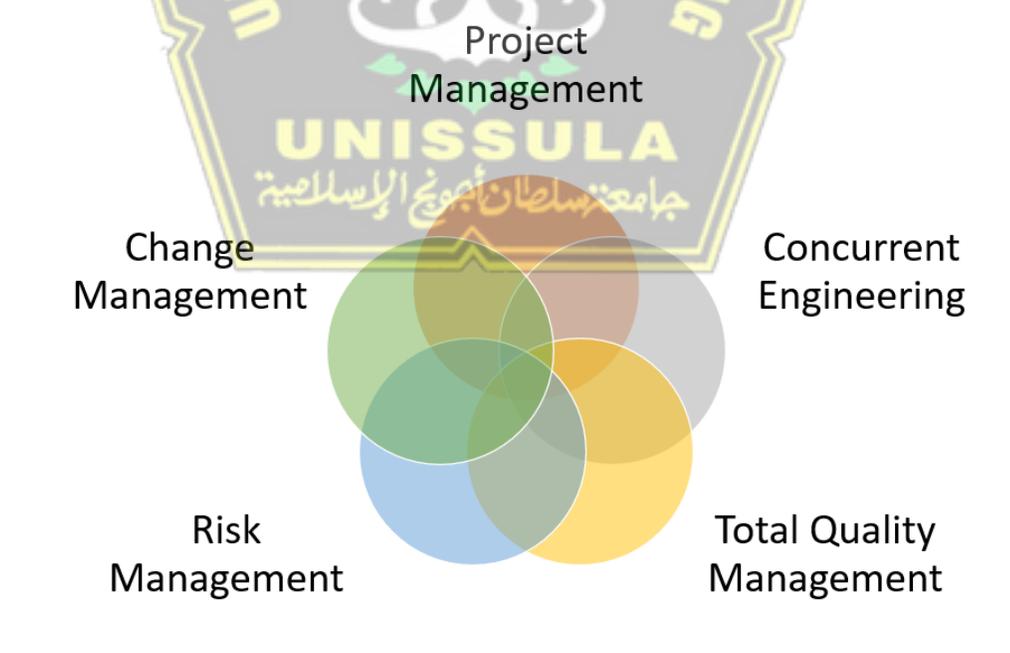
Merupakan suatu proses untuk mengidentifikasi dan mengukur suatu resiko serta mengembangkan, memilih, dan mengatur pilihan untuk menangani risiko-risiko tersebut. Manajemen risiko mendorong kita untuk melihat ke masa depan dan mengantisipasi kesalahan yang mungkin timbul / terjadi dan kemudian mengembangkan strategi untuk mengurangi risiko yang ada.

d. *Change Management*

Merupakan suatu proses yang digunakan untuk mengendalikan / mengontrol (controlling) perubahan hasil dari proyek baik oleh internal perusahaan maupun keinginan klien dalam lingkup proyek. Manfaat dari mengembangkan Change management adalah memudahkan dalam mengatur klien anda, serta menangani perubahan-perubahan yang tidak terduga.

e. *Concurrent Engineering*

Merupakan proses yang mengatur dan menyelenggarakan pekerjaan-pekerjaan dalam proyek secara overlapping daripada berurutan, dengan tujuan untuk mencapai waktu yang telah ditargetkan / direncanakan dengan mengefektifkan sumberdaya dilapangan sehingga tidak ada yang menganggur.



Gambar 2.6. Proses Terintegrasi

Sumber : Kerzner, H In Applied Project Management : Best Practices on Implementation, second edition, New York : John Wiley & Sons, Inc.,2004, p.333

2.4.2. *Culture / Budaya*

Karakter yang paling penting dari perusahaan yang unggul dalam manajemen proyek adalah budaya (*culture*). Duncan (1989) berpendapat bahwa pada mulanya studi mengenai corporate culture dianggap remeh sehingga sering dipelesetkan pengertiannya sebagai “*organizational culture is the glue that holds organizational together or lubrication thats makes gears mesh*”. Namun demikian, para *chief executive officer* akhirnya sadar akan konsep budaya organisasi sebagai sesuatu yang tidak dapat diabaikan demi mendukung jalannya strategi perusahaan, dan budaya yang kuat dapat merupakan kontribusi bagi kesuksesan sebuah organisasi perusahaan dalam mencapai tujuannya.

Budaya yang didasarkan atas kesadaran sesuai dengan apa yang dikemukakan oleh Weick (1979) yang menyatakan bahwa budaya tersebut dapat menciptakan suatu lingkungan dimana individu-individu akan mengembangkan suatu pandangan untuk menghilangkan ketidakjelasan dan ketidakpastian dalam organisasi. Proses interpretasi dan menanamkan arti pada pola-pola tersebut secara umum melibatkan dua atau lebih orang, yang disebut dengan *social construction of reality*. Istilah ini sering terfokus pada perilaku dan gaya-gaya interpersonal yang diharapkan serta diberikan oleh organisasi sebelum anggota baru masuk dalam suatu sistem organisasi. Budaya yang terjadi mengharuskan individu –individu untuk mengakomodasi agar cocok dan tetap survive dalam organisasi. Oleh karenanya penilaian budaya organisasi didasarkan atas defenisi budaya itu sendiri yaitu cara berpikir, berperilaku, dan kepercayaan bersama dari anggota organisasi.

Peran budaya organisasi sangat penting dalam kehidupan anggota-anggotanya. Budaya organisasi mempengaruhi sikap dan perilaku para anggotanya sehingga dapat digunakan untuk membedakan suatu organisasi dengan organisasi lainnya. Perusahaan yang unggul menyadari bahwa sukses persaingan dapat tercapai jika organisasi telah mencapai budaya yang menggambarkan kebiasaan yang perlu. Budaya perusahaan

menggambarkan tujuan, keyakinan dan aspirasi dari manajemen senior. Budaya organisasi menggambarkan 4 (empat) dasar nilai manajemen proyek yaitu : Kerjasama (*cooperation*), kepercayaan (*trust*), kerja tim (*team work*), komunikasi efektif (*effective communication*).

2.4.3. Management Support / Dukungan Manajemen

Dukungan manajemen yang jelas sangat penting untuk memelihara budaya manajemen proyek dan menjaga stabilitas budaya perusahaan. Adanya dukungan dari manajemen puncak untuk menerapkan manajemen proyek diharapkan dapat mengatasi semua masalah dalam proyek, misalnya dengan memberikan dukungan kepercayaan kepada *site manager* untuk mengatasi dan mengambil keputusan terhadap masalah-masalah yang timbul di lapangan. Hubungan antara manajer puncak dan *site manager* didasarkan pada beberapa faktor yaitu : antara keduanya harus saling percaya dan berbagi tugas, dan *site manager* harus bisa menepati janji kepada manajer puncak, manajer puncak dan *site manager* saling bernegosiasi dalam merekrut staf sesuai keahliannya, tetapi keputusan kembali ke *site manager* sebagai orang yang bertanggungjawab atas staf tersebut, *site manager* percaya bahwa stafnya mampu membuat keputusan terkait dengan bidangnya, jika *site manager* tidak mampu menepati janji terhadap manajer puncak maka manajer puncak harus bisa melakukan segala kemungkinan untuk bisa memberikan rencana alternatif terhadap *site manager*.

Perusahaan yang unggul dalam manajemen proyek, peranan dari dukungan manajemen tidak untuk mengawasi manajer proyek tetapi untuk memastikan keinginan baik klien maupun perusahaan bisa tercapai.

2.4.4. Training and Education / Pelatihan dan Pendidikan

Siagian (1984) menyatakan bahwa pandangan secara mikro mengenai pendidikan dan pelatihan bertitik tolak dari pemikiran bahwa pengetahuan, keahlian dan keterampilan para pekerja dalam suatu organisasi perlu terus ditingkatkan. Hal ini berarti bahwa disamping usaha institusional untuk meningkatkan kemampuan organisasi sebagai satu kesatuan kerja yang bulat untuk mencapai tujuannya, dapat juga

untuk mengembangkan kemampuan pekerja, meningkatkan efisiensi dan efektivitas individual. Mengadakan suatu program pelatihan manajemen proyek merupakan salah satu tantangan besar yang dihadapi oleh pimpinan organisasi, karena manajemen proyek mencakup sejumlah skill yang kompleks dan saling berhubungan (kualitatif / kebiasaan dan kuantitatif). Pelatihan yang efektif mendukung manajemen proyek sebagai suatu profesi (*profession*).

2.4.5. *Informal Project Management* / Manajemen Proyek Informal

Manajemen proyek formal selalu mahal karena harus mempersiapkan prosedur-prosedur dan kebijakan-kebijakan tertulis (*paperwork*), akan tetapi pelaksanaan manajemen proyek informal tidak mengurangi *paperwork* semuanya, hanya untuk memadatkan pekerjaan utama. Manajemen proyek informal tidak menggunakan prosedur-prosedur dan formulir-formulir yang formal, tetapi lebih mengutamakan 4 (empat) dasar nilai manajemen proyek yaitu : Kerjasama yang efektif (*effective cooperation*), kepercayaan (*trust*), kerja tim yang efektif (*effective teamwork*), komunikasi efektif (*effective communication*).

2.4.6. *Behaviorial Excellence* / Kebiasaan yang Unggul

Pada masa lalu kegagalan proyek terjadi karena perencanaan yang jelek, estimasi yang tidak akurat, penjadwalan yang tidak efisien, dan kurangnya pengendalian biaya. Sekarang ini perusahaan yang unggul dalam manajemen proyek menyadari bahwa kegagalan proyek dapat disebabkan oleh kelemahan dari kebiasaan antara lain : moral kerja yang jelek, hubungan antar pekerja yang kurang terjalin, produktivitas rendah, dan kurangnya komitmen dalam bekerja. Penerapan manajemen proyek yang unggul sehingga sukses dalam menangani suatu proyek konstruksi, maka perusahaan yang sudah biasa melaksanakan manajemen proyek akan memiliki keunggulan karena sudah menjadi budaya bagi perusahaan tersebut.

2.5. Kesuksesan Proyek Konstruksi

Pada proyek yang masuk dalam kategori proyek yang unggul sebagaimana penulis terangkan pada sub bab diatas maka proyek unggul memiliki hubungan terhadap kesuksesan pelaksanaan proyek. Menurut Kerzner (2000) defenisi sukses pada saat ini dibagi menjadi dua faktor yaitu faktor primer dan faktor sekunder yang meliputi antara lain :

- ✓ Faktor primer meliputi : Tepat waktu, sesuai dengan anggaran, sesuai dengan kualitas yang diharapkan.
- ✓ Faktor Sekunder meliputi : Dapat diterima dengan baik oleh klien, klien memperkenankan namanya dipakai sebagai referensi.

Defenisi sukses adalah hasil yang lebih dari pada yang diharapkan atau keadaan yang dipandang normal pada hal-hal yang berhubungan dengan biaya, waktu dan kualitas, keselamatan serta kepuasan lain yang menyertainya. Diakui kesuksesan diperoleh pada proyek yang diselesaikan di bawah anggaran yang ditentukan, memiliki produktifitas konstruksi yang lebih baik, memiliki penggunaan sumber daya manusia yang lebih baik, dan kinerja keselamatan yang lebih baik dibandingkan dengan rata-rata atau proyek yang normal (Ashley et al,1987).

Menurut Chan (1998) , dalam tulisannya menjelaskan bahwa kesuksesan dapat diukur dengan mempertimbangkan beberapa kriteria yaitu : Biaya, mutu, waktu, kepuasan klien, kepuasan desainer / perencana, kepuasan kontraktor, hasilnya fungsional, dan project variations.

Kesuksesan adalah hasil yang melampaui harapan secara normal dapat diobservasikan kedalam bentuk biaya, mutu, waktu, keamanan dan kepuasan berbagai pihak (Ashley, 1987).

Faktor penentu agar suatu proyek konstruksi dapat berjalan dengan sukses menurut A.A. Gde Agung Yana (2009) adalah :

- Sasaran harus jelas, metodologi yang tepat dan pelaksana yang profesional.
- Anggaran yang pasti tetapi realistis sesuai dana yang tersedia.
- Target waktu yang pasti tetapi realistis.
- Team yang terkoordinir dan termotivasikan dengan baik.

- Komunikasi yang simple tetapi efektif.
- Pengambilan keputusan yang jelas dan mengarah kedepan.
- Perencanaan yang flexible sehingga dapat mengakomodasi sesuatu yang tidak diharapkan.
- Kontraktor/ *Supplier* profesional dan terpercaya.

Kerzner (1982) mendefinisikan Project Success / kesuksesan proyek adalah penyelesaian suatu proyek konstruksi dalam kendala waktu, biaya dan kinerja. Menurut Kerzner (1982), agar proyek konstruksi dapat mencapai sukses maka harus dipenuhi beberapa kriteria antara lain :

- Harus selesai dalam periode / waktu yang dialokasikan (direncanakan).
- Sesuai dengan biaya yang dianggarkan.
- Pada kinerja yang tepat atau tingkat spesifikasi (Sesuai dengan mutu).
- Dapat diterima oleh pelanggan atau pengguna.
- Perubahan lingkup minimum yang dapat diterima dan disetujui bersama.
- Tidak mengganggu alur kerja utama organisasi.
- Tidak merubah budaya perusahaan.

Kerzner (1982) menyatakan bahwa kesuksesan proyek konstruksi tidak berarti bahwa perusahaan secara keseluruhan berhasil dalam upaya penerapan manajemen proyek. Keunggulan manajemen proyek didefinisikan sebagai aliran yang kontinu atau berkesinambungan proyek yang sukses. Upaya untuk mencapai kesuksesan itu semua harus dibutuhkan suatu komitmen yang kuat untuk manajemen proyek dalam perusahaan konstruksi yang menerapkannya.

2.6. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu disampaikan dalam bentuk tabel penelitian previous research) yang relevan dengan topik penelitian yang terdapat pada tabel berikut ini

Tabel 2.2. Daftar Penelitian Tterdahulu

No	Judul Penelitian	Penulis dan Tahun	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	Analisis Faktor Faktor Keterlambatan Waktu Pelaksanaan Pada Proyek Pembangunan Bandar Udara Timika	Jamal Dkk, 2019	Tujuan utama yaitu untuk apakah indikator-indikator dalam variabel tersebut konsisten untuk membentuk variabel tersebut atau tidak.	Analisis faktor digunakan untuk melihat indikator mana yang paling dominan untuk membentuk variabel.	Faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan waktu pelaksanaan pada proyek pembangunan bandar udara Internasional Mosez Kilangin Timika Papua adalah: Keterlambatan Pembiayaan dari pemilik proyek (owner) dalam hal ini Pemerintah Daerah, karena DPRD dengan Bupati sempat konflik sehingga satu tahun tidak dianggarkan. Terjadinya Perubahan Desain dari sisi selatan ke sisi utara, karena tidak diakui oleh PT

					<p>Freeport Indonesia dengan masyarakat setempat.</p> <p>Transportasi kesulitan pengiriman barang dari dermaga ke lokasi sering terlambat, karena menunggu air laut pasang, untuk pembongkaran material dan peralatan sehingga pengiriman alat sering terlambat.</p> <p>Lingkungan kerja, cuaca yang ekstrim sering panas dan curah hujan tinggi sehingga pekerja banyak yang mengalami sakit malaria.</p>
2	Studi Kelayakan Bandar Udara Baru Kabupaten Ketapang	Ammar Rafhei Dkk, 2017	Melakukan studi kelayakan dengan menganalisa secara finansial tentang keuntungan finansial yang bisa didapat	Analisis faktor digunakan untuk melihat indikator	Secara keseluruhan proyek pembangunan Bandar Udara Baru Rahadi Oesman di

			<p>Bandar Udara Rahadi Oesman jika Bandara baru ini dibangun serta. dari segi dan sisi perekonomian Kabupaten Ketapang itu sendiri.</p>	<p>mana yang paling dominan untuk membentuk variabel.</p>	<p>Kabupaten Ketapang “Layak” secara finansial. Dengan dinyatakan layak maka Bandar udara ini dapat dibangun dan diharapkan menunjang kebutuhan akan Bandar udara yang nyaman dan layak bagi pengguna jasa serta dapat mendukung perkembangan ekonomi di Kabupaten Ketapang.</p>
3	<p>Analisis Manajemen Risiko Pada Proyek Pembangunan Access Road Bandara Internasional Dhoho Kediri</p>	<p>Yory Rezqy Dkk, 2023</p>	<p>untuk menentukan parameter data yang akan disurvei dan juga menentukan metode yang diperlukan untuk mengumpulkan data dimaksud. Metode penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif</p>	<p>Pengumpulan data diambil dengan cara observasi, wawancara dan Analisa</p>	<p>Dari data risiko diatas dapat dilihat faktor risiko penyebab keterlambatan proyek konstruksi yang didapat dari hasil wawancara pada obyek penelitian. Faktor terbesar penyebab keterlambatan proyek adalah faktor teknis</p>

			dimana metode ini digunakan untuk meyelidiki obyek yang tidak dapat diukur dengan angkaangka ataupun ukuran lain yang bersifat eksak		sebesar 27 %, diikuti oleh faktor proyek sebesar 24 %. Sedangkan faktor terkecil disebabkan oleh faktor lingkungan sebesar 1 %.
4	Analisis Faktor Manajemen Sumber Daya Manusia Terhadap Ketepatan Waktu Pelaksanaan Proyek Pembangunan Area Koridor Arrival Domestik Bandara I Gusti Ngurah Rai	Made Yogi Darmawan, 2020	Mengetahui faktor dominan apa dan berapa besar pengaruh dari faktor dominan tersebut terhadap ketepatan waktu pelaksanaan proyek Pembangunan Area Koridor Arrival Domestik Bandara I Gusti Ngurah Rai	Mengan metode kuantitatif, dengan melakukan survey menggunakan kuesioner. Analisis data dilakukan menggunakan analisis faktor dengan bantuan program SPSS versi 23	Hasil analisis menunjukkan bahwa faktor internal menjadi faktor paling dominan yang berpengaruh terhadap ketepatan waktu pelaksanaan proyek. Faktor internal terdiri dari sepuluh faktor diantaranya adalah kemampuan dalam bekerja, pengalaman kerja, kondisi ekonomi pekerja, tanggung jawab, kejujuran, ketaatan, pengabdian, bekerja sesuai prosedur, kepatuhan dan hubungan antara atasan

					dengan bawahan. Adapun besar pengaruh dari faktor paling dominan tersebut adalah sebesar 54,7%. Untuk mencapai tujuan akhir dari proyek, harus memperhatikan faktor-faktor tersebut khususnya faktor paling dominan yaitu salah satunya dengan mengadakan pelatihan kepada tenaga kerja secara berkala
5	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kesuksesan Pelaksanaan Proyek Jalan Nasional Di Maluku Utara	Josanty Zachawerus; Anton Soekiman,2018	Mengetahui faktor kesuksesan kritis yang mempengaruhi kesuksesan pelaksanaan proyek jalan nasional	Melakukan tinjauan terhadap proyek sukses dengan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi proyek melalui kuisioner dengan skala likert	faktor kesuksesan kritis pada pelaksanaan proyek jalan nasional di Maluku Utara, yaitu: (1) Kemampuan keahlian teknis dari manajer proyek; (2) Implementasi program

				<p>dengan target <i>owner</i>, kontraktor dan konsultan supervisi</p>	<p>penjaminan mutu yang efektif;</p> <p>(3) Pengalaman manajer proyek; (4) Penjadwalan; (5) Sistem komunikasi; (6) Mekanisme kontrol; (7) Komitmen semua pihak yang terlibat pada proyek; (8) Keterlibatan manajer proyek dari awal dan sampai akhir proyek; (9) Penekanan PPK terhadap kualitas konstruksi yang tinggi; dan (10) Kemampuan keahlian teknis tim supervisi. Adapun dari faktor kesuksesan kritis, diketahui bahwa 50% dari total</p>
--	--	--	--	---	---



					<p>faktor kesuksesan kritis dipengaruhi oleh kategori manajemen proyek.</p> <p>Sementara sisanya masuk dalam kategori kompetensi manajer proyek sebesar 30%, kategori kompetensi PPK 10% dan kategori yang berhubungan dengan kompetensi tim supervisi sebesar 10%.</p>
6	<p>Analisa Yang Mempengaruhi Kesuksesan Waktu Proyek Gedung Di Tinjau Dari Sudut Pandang Material Dan Peralatan Pada Kontraktor Di Kabupaten Bondowoso</p>	<p>Andri Sulistiyo, 2018</p>	<p>Melakukan studi penelitian faktor faktor kesuksesan proyek dengan sudut pandang waktu dan peralatan</p>	<p>Melakukan tinjauan terhadap 25 kontraktor pada perusahaan jasa kontruksi di wilayah kabupaten Bondowoso.</p>	<p>Dari hasil penelitian tingkat pengaruh sumber daya material mempunyai peranan lebih tinggi untuk kesuksesan proyek. Karena hasil penelitian ini terbukti bahwa sumber daya material memberikan pengaruh positif pada kesuksesan proyek, sudah</p>

					seharusnya perusahaan jasa konstruksi lebih memperhatikan sumber daya material untuk mempercepat pelaksanaan proyek.
--	--	--	--	--	--



Jamal dkk, 2019 pada jurnalnya menjelaskan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan waktu pada pelaksanaan proyek pembangunan bandar udara internasional mosez kilangin Timika. Tujuan pembangunan bandara International Mosez Kilangin Timika sebagai penghubung beberapa kabupaten tertinggal dalam Langkah mempercepat pembangunan provinsi Papua. Pada tahun 2014 sampai dengan 2019 dikerjakan pembangunan bandara Timika dengan nilai kontrak Rp. 24.500.000.000,- (Dua Puluh Empat Miliar Lima Ratus Juta Rupiah). Pada pelaksanaannya proyek ini memenuhi target untuk selesai tepat waktu. Penulis melakukan analisa faktor keterlambatan dengan melakukan Uji Validitas dan Realibilitas dalam menentukan faktor yang mempengaruhi keterlambatan waktu pengerjaan. Penelitian ini memberikan hasil bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan proyek pembangunan bandara International Mosez Kilangin Timika Papua adalah Keterlambatan biaya dari Pemerintah Daerah, Perubahan desain dari sisi selatan ke sisi utara, kesulitan pengiriman barang dan cuaca ekstrim yang terjadi di lokasi proyek.

Ammar Rafhei Alqaf dkk, 2017 dalam jurnalnya menjelaskan tentang studi kelayakan Bandar Udara Baru Kabupaten Ketapang secara finansial terhadap keuntungan yang didapatkan Bandara Udara baru ini. Penelitian ini di fokuskan dari segi perekonomian sekitar proyek tersebut. Metode penelitian yang digunakan dengan analisis finansial dan analisis perekonomian. Penerapan analisis finansial digunakan untuk melihat investasi yang akan ditanamkan pada proyek bandara di Kabupaten Ketapang. Jurnal ini menghasilkan kesimpulan bahwa Proyek pembangunan Bandar Udara Baru Rahadi Oesman di Kabupaten Ketapang dapat dilaksanakan dan diharapkan dapat mendukung perkembangan ekonomi di Kabupaten Ketapang.

Yory Rezqy Akbar, dkk, 2023 menjelaskan tentang Analisa Manajemen Risiko pada Proyek Pembangunan Acces Road Bandara International Dhoho Kediri. Jalan akses ini adalah infrastruktur utama untuk mobilisasi seluruh pengunjung. Penelitian ini mengacu pada pengendalian risiko yang akan timbul akibat dari kegagalan struktur maupun non struktur. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendapataka risiko yang paling dominan dan

bagaimana cara menangani risiko tersebut. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan survei, wawancara, observasi dan studi literatur serta juga membagikan kuisisioner pada pekerja di proyek tersebut. Selain itu analisis kualitatif juga digunakan dalam menganalisa risiko pada proyek ini. Berdasarkan hasil penelitian dan hasil analisis didapatkan risiko yang tinggi yaitu penolakan dari warga setempat terhadap pembebasan lahan dan merusak alat berat yang mengakibatkan keterlambatan.

Made Yogi Darmawan, 2020 pada jurnalnya membahas tentang Faktor Manajemen Sumber Daya Manusia Terhadap Ketepatan Waktu Pelaksanaan Proyek Pembangunan Area Koridor Arrival Domestik Bandara I Gusti Ngurah Rai. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja faktor yang dominan dan pengaruh faktor tersebut terhadap ketepatan waktu pelaksanaan proyek Pembangunan Area Koridor Arrival Domestik Bandara I Gusti Ngurah Rai. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan membagi kuesioner dengan analisis menggunakan program SPSS versi 23. Hasil dari analisa menunjukkan bahwa faktor internal merupakan faktor yang paling dominan terhadap ketepatan waktu penyelesaian proyek.

Josanty Zachawerus dkk, 2018 menjelaskan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kesuksesan pelaksanaan proyek jalan nasional di Maluku Utara. Penelitian ini bertujuan untuk dapat mengetahui faktor kesuksesan pada proyek jalan nasional Maluku Utara. Metode yang digunakan dalam penelitian ini melalui survei kuesioner dengan korespondennya adalah *Owner*, konsultan dan kontraktor. Penelitian ini menghasilkan 10 faktor kesuksesan kritis proyek jalan nasional Maluku Utara yaitu Kemampuan keahlian teknis dari manajer proyek, Implementasi program penjaminan mutu yang efektif, Pengalaman manajer proyek, Penjadwalan, Sistem komunikasi, Mekanisme control, Komitmen semua pihak yang terlibat pada proyek, Keterlibatan manajer proyek dari awal dan sampai akhir proyek, Penekanan PPK terhadap kualitas konstruksi yang tinggi, dan Kemampuan keahlian teknis oleh tim supervisi.

Andri Sulistiyo, 2018 pada jurnalnya menganalisa tentang pengaruh Kesuksesan Waktu Proyek Gedung di Tinjau dari Sudut Pandang Material dan Peralatan pada Kontraktor

di Kabupaten Bondowoso. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa faktor apa saja yang mempengaruhi kesuksesan proyek dari segi material dan peralatan yang digunakan. Penelitian ini dilakukan dengan memberikan kuesioner kepada kontraktor yang telah menangani proyek konstruksi Gedung di Kabupaten Bondowoso 2017-2018. Penelitian yang dihasilkan menunjukkan bahwa faktor yang memiliki pengaruh yang tinggi terhadap kesuksesan proyek adalah sumber daya materialnya. Olehkarena itu diharapkan kontraktor lebih memperhatikan sumber daya materialnya agar mempercepat pelaksanaan proyek. Kesimpulan pada peneliti terdahulu telah disampaikan faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan proyek, manajemen resiko dan faktor kesuksesan sebuah proyek yang ditinjau dari segi materialnya.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Bentuk Penelitian

Bentuk penelitian ini termasuk merupakan penelitian kualitatif deskriptif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik, dan dengan cara mendeskripsikan dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (Moeleong, 2006:6). Salah satu ciri penelitian kualitatif adalah data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Dengan demikian, laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut. Peneliti juga menggunakan catatan lapangan berupa catatan observasi dan sumber lain.

Penelitian ini dilakukan untuk memperoleh informasi mengenai macam – macam strategi yang dilakukan PPKSO dalam penyelesaian Proyek Bandara *Yogyakarta International Airport*. Data yang diperoleh kemudian disajikan dalam bentuk angka, deskripsi kata-kata yang mudah dipahami sesuai yang diperoleh dilapangan serta kesimpulan dari hasilnya.

3.2. Lokasi dan Obyek Studi

Penelitian ini dilakukan pada Proyek Strategis Nasional yaitu *Yogyakarta International Airport* di Kulonprogo, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Proyek tersebut beralamat di Jalan Nasional III Wates – Purworejo Km 11, Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Adapun data proyek sebagai berikut:

Tabel 3.1. Informasi Proyek *Yogyakarta International Airport*

(Sumber : Data Proyek PP KSO)

DATA UMUM	PENJELASAN
Nama Proyek	Pembangunan Infrastruktur Bandara Baru Di Kulon Progo
Alamat Proyek	Jalan Nasional III Wates – Purworejo Km 11, Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
Pemberi Tugas	PT. Angkasa Pura 1 (Persero) Tbk
Pengawas Proyek	KSO PT. Ciriayasa Cipta Mandiri – PT. Blue Visions – PT. Tata Guna Patria
Nomor Kontrak	PJKP-18003169
Nilai Kontrak	Rp. 6.499.373.640.961 (Excl'd Ppn)
Sifat Kontrak	<i>Unit Price</i> (Harga Satuan)
Cara Pembayaran	Progress Payment (Setiap Progress 5%, Progress Pertama 10%)
Waktu Pelaksanaan	16 Juli 2018 S/D 14 Juli 2020 (730 Hari Kalender)
Target Operasional	30 April 2019
Waktu Pemeliharaan	12 (Dua Belas) Bulan

Adapun lingkup pekerjaan PP KSO selaku kontraktor pelaksana berdasarkan Kontrak Kontrak Pengadaan Jasa Nomor : PJKP-180003169 Bab Syarat Syarat Khusus Kontrak (SSKK) Bab 1. Ruang Lingkup Pekerjaan. Untuk lingkup pekerjaan sisi udara (airside) meliputi :

Tabel 3.2. Lingkup Pekerjaan Sisi Udara (*Airside*)

(Sumber : Data Proyek PP KSO)

No	Item Pekerjaan
1	Pekerjaan Persiapan
2	Pekerjaan Geoteknik
3	Pekerjaan Perkerasan Sisi Udara
4	Pekerjaan Perkerasan Jalan Inspeksi, PKP-PK dan Service Road
5	Pekerjaan Drainase
6	Pekerjaan Pagar
7	Pekerjaan AFL & Elektrikal
8	Pekerjaan <i>Launching Pad</i>
9	Pekerjaan Akhir

Sedangkan untuk lingkup pekerjaan sisi darat (*landside*) adalah *review design development* , penyusunan *detail engineering design* (DED) serta pekerjaan konstruksinya yang meliputi:

Tabel 3.3. Lingkup Pekerjaan Sisi Darat (*Landside*)

(Sumber : Data Proyek PP KSO)

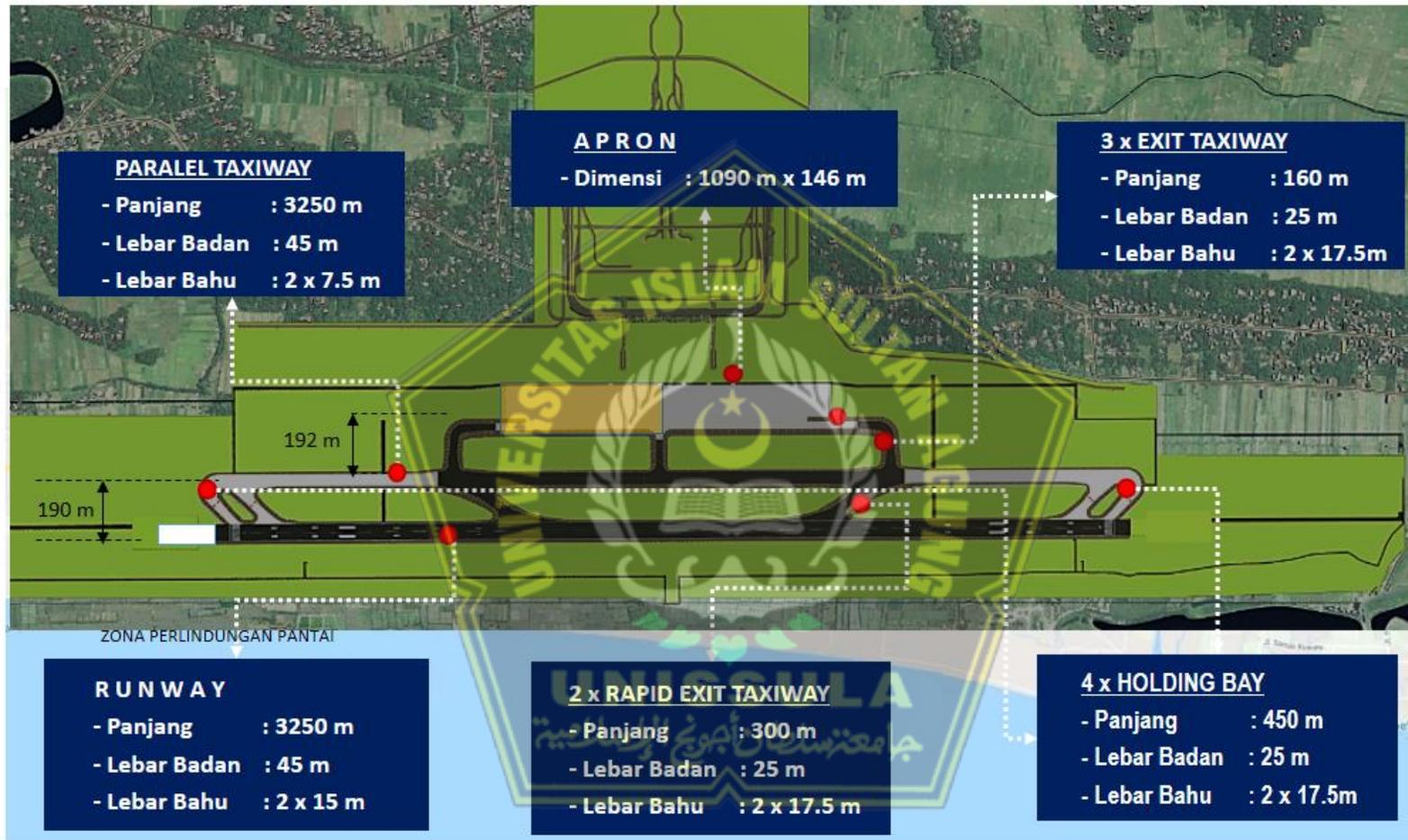
No	Uraian	Item Pekerjaan
A	Review design development	1. Bangunan VIP
		2. Bangunan ATC
B	Penyusunan <i>DED</i> & Konstruksi	1. Bangunan Terminal
		2. Bangunan Penunjang Operasional Bandara
		a. Bangunan Kargo
		b. Bangunan Parkir
		c. Bangunan EMPU
		d. Bangunan PKP-PK
e. Bangunan Sub PKP-PK		

	f. Bangunan Operasional dan Administrasi
	g. Bangunan <i>Sewage Treatment Plan</i>
	h. Bangunan <i>Power Stasion</i>
	i. Bangunan <i>Sub Stasion</i>
	j. Bangunan Pengolah Air (GWT/WTP)
	k. Bangunan Incenerator (Pembakaran Sampah)
	l. Bangunan Alat-Alat Berat dan Perawatan Bandara
	m. Bangunan Crisis Center
	n. Bangunan GSE
	o. Bangunan Penghubung Gedung Parkir-Stasiun-Terminal
	p. Bangunan Masjid
	3. Infrastruktur Sipil
	a. Infrastruktur Jalan Akses & Fly Over
	b. Lanscape dan drainase





Gambar 3.1. Lingkup Sisi Darat (*Landside*) Proyek Bandar Udara Kulonprogo Yogyakarta



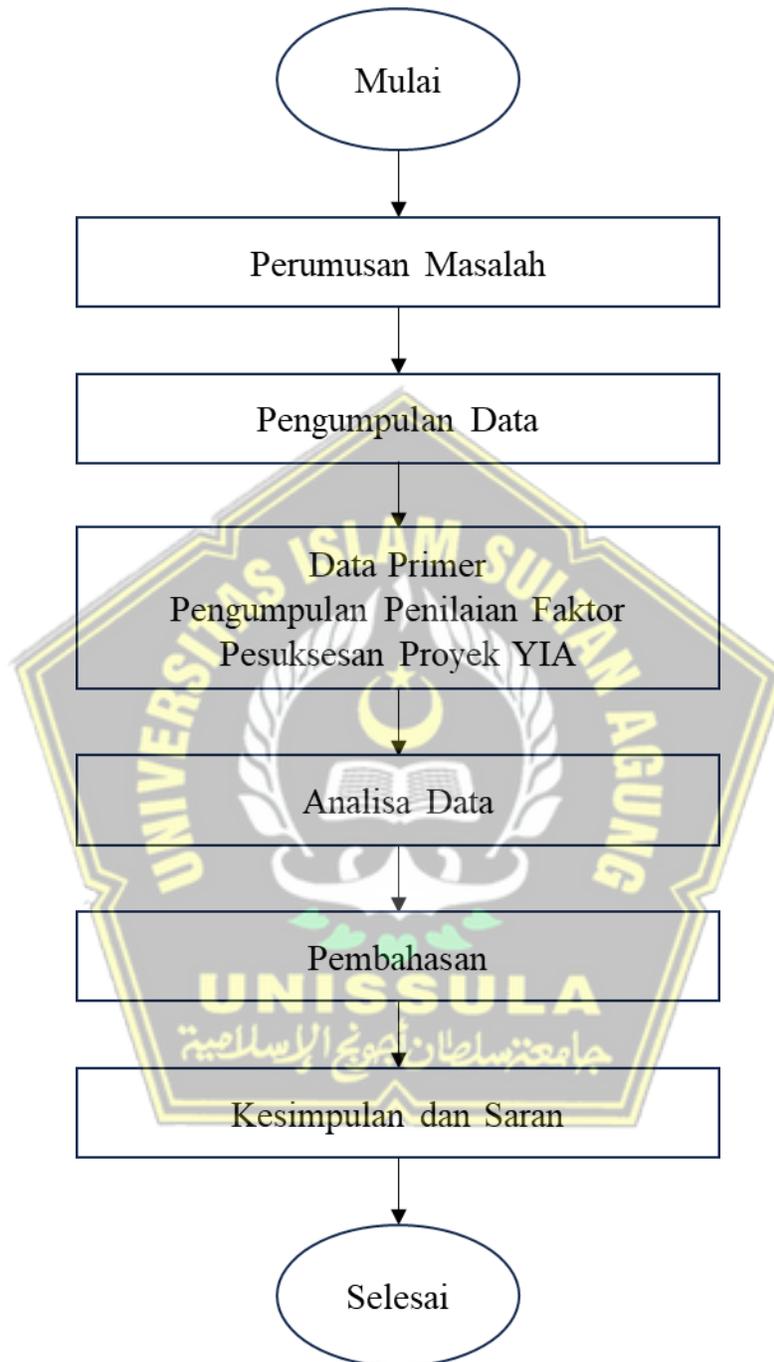
Gambar 3.2. Ruang Lingkup Sisi Udara (*Airside*) Proyek Bandar Udara Kulonprogo Yogyakarta

Bandara *Yogyakarta International Airport* (YIA) Kulonprogo nantinya akan menjadi Bandara pengganti dari Bandara Adi Sucipto Yogyakarta dikarenakan 5 aspek yaitu :

1. Kapasitas terminal penumpang sudah tidak cukup menampung kenaikan penumpang pesawat dan aktifitas pesawat.
 2. Aspek safety dikarenakan bandara sebelumnya berada di tengah pemukiman penduduk.
 3. Aspek KKOP (Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan) yang tidak memenuhi syarat.
 4. Kapasitas *Apron* yang terbatas
 5. Kapasitas *Runway* yang terbatas
- sebagaimana disampaikan penulis pada Bab 1 sub bab Latar Belakang

3.3. Tahapan / Bagan Alir Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis akan melakukan tahapan penelitian sebagai tuntunan dalam penyelesaian penelitian. Diagram alir digunakan penulis untuk memandu dalam penelitian ini agar tercapai tujuan yang diinginkan penulis yaitu tentang macam-macam strategi kesuksesan Proyek Strategis Nasional Proyek *Yogyakarta International Airport*. Berikut tahapan penelitian akan disajikan pada Gambar 3.3 sebagai berikut :



Gambar 3.3. Bagan Alir Metode Penelitian

3.4. Metode Analisa Data

Definisi operasional variabel penelitian adalah sesuatu hal berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017), untuk mengetahui macam macam strategi kesuksesan Proyek *Yogyakarta International Airport* perlu untuk mengidentifikasi variabel penelitian yang memiliki dampak pengaruh dalam penelitian tersebut sebagaimana terjabarkan pada tabel 3.4 sebagai berikut ini :

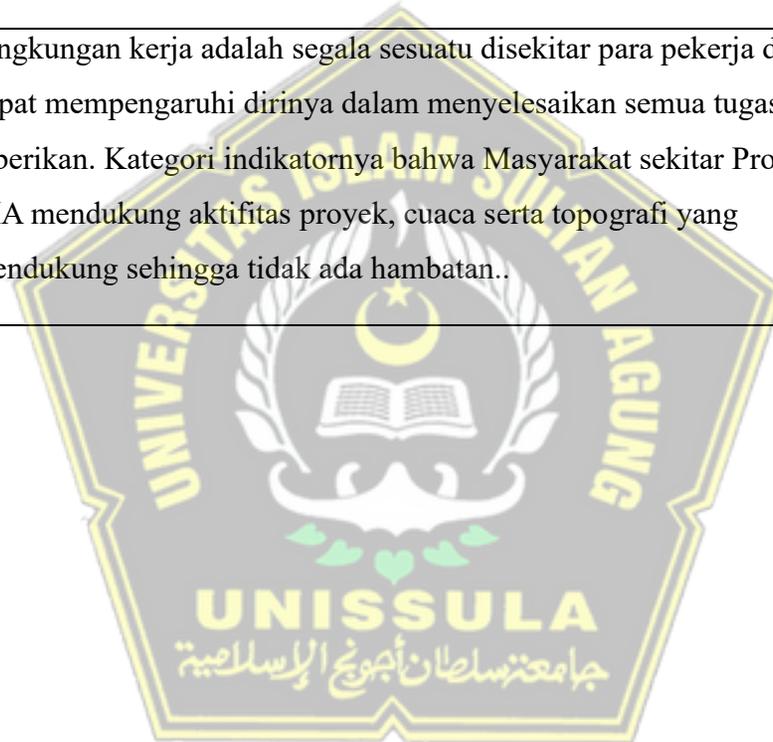


Tabel 3.4. Definisi Variabel Indikator Penelitian dan Sumbernya

No	Variabel Penelitian	Metode Analisa	Sumber Pustaka
1	Pembiayaan (X1)	Adalah penyediaan uang atau tagihan yang dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan antara Bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak yang dibiayai untuk mengembalikan uang atau tagihan tersebut setelah jangka waktu tertentu dengan imbalan atau bagi hasil. PT Angkasa Pura 1 (Persero) Tbk selaku pemilik proyek memberikan sumbangsih yang besar dalam menciptakan Proyek <i>Yogyakarta International Airport</i> yang tepat mutu, tepat waktu, tepat biaya dan tepat K3 (Keamanan, Keselamatan dan Kesehatan) pada saat proyek dimulai sampai dengan beroperasi.	Kasmir (2008:96)
2	Peralatan (X2)	Adalah benda yang digunakan untuk mengerjakan sesuatu yang fungsinya adalah untuk mempermudah pekerjaan. Pada Proyek YIA fungsi alat seperti mengangkut, memuat, memindahkan, mengangkut dan seterusnya dengan cara yang mudah, cepat, hemat dan aman sangat tersedia pada saat pelaksanaan serta aman digunakan bagi pengguna. Kategori indikatornya adalah peralatan sangat melimpah dan digunakan sesuai fungsinya.	Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2012 Edisi V)

3	Tenaga Kerja (X3)	adalah setiap orang yang memiliki keterampilan atau pengetahuan dan pengalaman dalam melaksanakan Pekerjaan Konstruksi yang dibuktikan dengan SKK Konstruksi.dalam pelaksanaan. Pada Proyek YIA seluruh tenaga kerja ditunjukkan dengan kemampuan sesuai tugas serta tanggung jawabnya. Kategori indikatornya adalah tenaga kerja memiliki kemampuan , ketrampilan kerja serta <i>stakeholder (owner, pengawas dan kontrator) yang memadai dan ahli dalam bidangnya.</i>	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 8 Tahun 2022
4	Metode Pelaksanaan (X4)	Metode pelaksaan adalah suatu rangkaian atau proses pelaksanaan kegiatan konstruksi yang mengikuti prosedur yang telah dirancang sesuai dengan standar yang telah teruji.Cara atau metode tidak terlepas dari penggunaan teknologi sebagai pendukung dalam rangka mempercepat proses pembuatan bangunan, agar pelaksanaannyadapat berjalan sesuai dengan harapan baik itu dari segi biaya dan waktu..Pada Proyek YIA. Kategori indikatornya adalah memiliki banyak inovasi pekerjaan dan melaksanakan pekerjaan dilakukan dengan metode yang baik dan benar	Mistra (2012) dan Bintang dkk. (2014)
5	Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5)	Pengadaan barang dan jasa merupakan siklus tahapan mulai dari proses pencatatan master data, permintaan pembelian, pemilihan vendor, proses pembelian, monitoring order pembelian, penerimaan barang / jasa, verifikasi invoice oleh Bagian Finance sebagai referensi	Hertin Indira Utojo.2019

		pembayaran sampai dengan reporting pada Bagian Pembukuan dengan menggunakan sistem yang terintegrasi.. Kategori indikatornya adalah proses pengadaan dilaksanakan secara cepat, tepat sehingga tidak menghambat pekerjaan Proyek YIA.	
6	Lingkungan Kerja (X6)	Lingkungan kerja adalah segala sesuatu disekitar para pekerja dan dapat mempengaruhi dirinya dalam menyelesaikan semua tugas yang diberikan. Kategori indikatornya bahwa Masyarakat sekitar Proyek YIA mendukung aktifitas proyek, cuaca serta topografi yang mendukung sehingga tidak ada hambatan..	NitiseMITO (2006;93)



Unuk mendapatkan data mendapatkan data melalui kuisisioner, maka perlu dibuat pertanyaan yang berhubungan dengan variabel tersebut dengan indikatornya masing-masing, seperti terlihat pada Tabel 3.5 indikator- indikator diajukan kepada para responden melalui kuisisioner.

Tabel 3.5. Identifikasi Variabel Penelitian

Kategori	Kode Variabel	Variabel	Sumber Pustaka
Pembiayaan (X1)	X1-1	Sistem pembayaran proyek	Kasmir (2008:96)
	X1-2	Penekanan <i>owner</i> terhadap biaya konstruksi yang tinggi	Kasmir (2008:96)
	X1-3	Ketersediaan anggaran	Kasmir (2008:96)
	X1-4	Ketersediaan material	Kasmir (2008:96)
Peralatan (X2)	X2-1	Kondisi peralatan yang baik	Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2012 Edisi V)
	X2-2	Kemampuan operator yang memadai	Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2012 Edisi V)
	X2-3	Keragaman peralatan sesuai dengan pekerjaan	Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2012 Edisi V)
	X2-4	Ketersediaan suku cadang peralatan	Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2012 Edisi V)
Tenaga Kerja (X3)	X3-1	Kemampuan komunikasi antar pekerja	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 8 Tahun 2022
	X3-2	Kemampuan tenaga kerja yang memadai	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 8 Tahun 2022
	X3-3	Pengalaman tenaga kerja yang mumpuni	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 8 Tahun 2022

	X3-4	Keterampilan mengorganisir proyek	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 8 Tahun 2022
	X3-5	Pembentukan struktur organisasi yang tepat	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 8 Tahun 2022
	X3-6	Kemampuan koordinasi antar lini pekerjaan	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 8 Tahun 2022
Metode Pelaksanaan (X4)	X4-1	Penjadwalan yang sesuai dengan pekerjaan	Mistra (2012) dan Bintang dkk. (2014)
	X4-2	Kemampuan perencanaan metode pekerjaan yang matang	Mistra (2012) dan Bintang dkk. (2014)
	X4-3	Keakuratan perencanaan	Mistra (2012) dan Bintang dkk. (2014)
	X4-4	Keterampilan menganalisa item pekerjaan	Mistra (2012) dan Bintang dkk. (2014)
	X4-5	Pengalaman kontraktor	Mistra (2012) dan Bintang dkk. (2014)
	X4-6	Kompleksitas pekerjaan	Mistra (2012) dan Bintang dkk. (2014)
	X4-7	Pelaksanaan pekerjaan <i>zero accident</i>	Mistra (2012) dan Bintang dkk. (2014)
	X4-8	Implementasi hasil pekerjaan dengan kualitas mutu baik	Mistra (2012) dan Bintang dkk. (2014)
Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5)	X5-1	Kemampuan identifikasi dan analisa item pekerjaan	Hertin Indira Utojo.2019
	X5-2	Kemampuan umpan balik pihak yang terlibat dalam proyek	Hertin Indira Utojo.2019
	X5-3	Komitmen semua pihak yang terlibat dalam proyek	Hertin Indira Utojo.2019
	X5-4	Kemampuan analisa harga pasar	Hertin Indira Utojo.2019

Lingkungan Kerja (X6)	X6-1	Lingkungan Sosial	Nitisemito (2006;93)
	X6-2	Kondisi Cuaca	Nitisemito (2006;93)
	X6-3	Kondisi topografi	Nitisemito (2006;93)



Tabel 3.6. Variabel Indikator Penelitian Variabel dan Indikator Penelitian Faktor Kesuksesan Pelaksanaan Proyek YIA

No	Variabel (X)	Indikator	Pertanyaan
1	Pembiayaan (X1)	X1-1 Sistem Pembayaran proyek X1-2 Penekanan owner terhadap biaya konstruksi yang tinggi X1-3 Ketersediaan mnggaran X1-4 Ketersediaan material	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apakah kecepatan pembayaran proyek terhadap pencapaian progress pekerjaan dilapangan? 2. Apakah keterlibatan <i>owner</i> terhadap pemilihan material yang digunakan tersedia dan mudah didapatkan? 3. Apakah sistem pembayaran untuk seluruh vendor atau subkontraktor Proyek YIA? 4. Apakah sering terjadi perubahan material pada bentuk dan fungsi dalam pelaksanaan pekerjaan? 5. Apakah ada regulasi pendatangan material dari luar negeri terhadap pencapaian progress lapangan?
2	Peralatan (X2)	X2-1 Kondisi peralatan yang baik X2-2 Kemampuan operator yang memadai X2-3 Keragaman peralatan sesuai dengan pekerjaan X2-4 Ketersediaan suku cadang peralatan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apakah regulasi pemilihan peralatan berat dan peralatan pendukung yang digunakan pada Proyek YIA sudah sesuai dengan regulasi K3? 2. Bagaimana seleksi pemilihan operator alat yang diperbolehkan pada proyek YIA ? 3. Bagaimana pengaturan jam kerja operator terhadap kecepatan progress Proyek YIA?

			<p>4. Apakah tersedia kelengkapan suku cadang pada masing-masing peralatan baik alat berat atau alat pendukung yang digunakan?</p> <p>5. Bagaimana kecepatan pemenuhan di lapangan untuk peralatan baik alat berat, alat pendukung dalam Proyek YIA?</p>
3	Tenaga Kerja (X3)	<p>X3-1 Kemampuan komunikasi antar pekerja</p> <p>X3-2 Kemampuan tenaga kerja yang memadai</p> <p>X3-3 Pengalaman tenaga kerja yang mumpuni</p> <p>X3-4 Keterampilan mengorganisir proyek</p> <p>X3-5 Pembentukan struktur organisasi yang tepat</p> <p>X3-6 Kemampuan koordinasi antar lini pekerjaan</p>	<p>1. Apakah tenaga kerja dilapangan memiliki keterampilan yang baik dalam penyelesaian di lapangan ?</p> <p>2. Apakah komunikasi antara vendor atau subkontraktor dengan kontraktor utama (PPKSO) berjalan dengan baik?</p> <p>3. Apakah komunikasi antara kontraktor utama (PPKSO) dengan pengawas berjalan dengan baik dan sesuai dengan target yang sudah ditentukan ?</p> <p>4. Apakah komunikasi antara kontraktor utama (PPKSO) dengan <i>owner</i> berjalan dengan baik dan sesuai dengan target yang sudah ditentukan ?</p> <p>5. Apakah komunikasi antar karyawan kontraktor (PPKSO) berjalan dengan baik dan sesuai dengan target yang sudah ditentukan?</p>

			<p>6. Apakah komunikasi antar karyawan pengawas berjalan dengan baik dan sesuai dengan target yang sudah ditentukan?</p> <p>7. Apakah komunikasi antar karyawan owner berjalan dengan baik dan sesuai dengan target yang sudah ditentukan?</p> <p>8. Apakah pemilihan karyawan pada kontraktor (PPKSO) mumpuni dan sesuai dengan keterampilan?</p> <p>9. Apakah pemilihan karyawan pada Pengawaas mumpuni dan sesuai dengan keterampilan?</p> <p>10. Apakah pemilihan karyawan pada owner mumpuni dan sesuai dengan keterampilan?</p>
4	Metode Pelaksanaan (X4)	<p>X4-1 Penjadwalan yang sesuai dengan pekerjaan</p> <p>X4-2 Kemampuan perencanaan metode pekerjaan yang matang</p> <p>X4-3 Keakuratan perencanaan</p> <p>X4-4 Keterampilan menganalisa item pekerjaan</p> <p>X4-5 Pengalaman kontraktor</p>	<p>1. Apakah penerapan metode kerja di Proyek YIA sudah berjalan sesuai dengan rencana?</p> <p>2. Apakah berpengaruh pengalaman vendor atau subkontraktor dalam penyelesaian Proyek YIA ?</p> <p>3. Apakah kualitas perencanaan metode kerja sesuai dengan permasalahan dilapangan Proyek YIA?</p> <p>4. Apakah penerapan K3 berpengaruh dalam pelaksanaan metode kerja di lapangan?</p>

		<p>X4-6 Kompleksitas pekerjaan</p> <p>X4-7 Pelaksanaan pekerjaan <i>zero accident</i></p> <p>X4-8 Implementasi hasil pekerjaan dengan kualitas mutu baik</p>	<p>5. Apakah pelaksanaan progress dilapangan sesuai dengan jadwal yang direncanakan oleh kontraktor PPKSO?</p> <p>6. Apakah berpengaruh antara jadwal yang <i>kritis</i> terhadap hasil pekerjaan dilapangan?</p> <p>7. Bagaimanakah kemampuan perencanaan metode pekerjaan sesuai dengan kebutuhan dilapangan?</p> <p>8. Apakah metode pekerjaan berpengaruh dalam efisiensi pekerjaan yang rumit seperti pekerjaan baja, pekerjaan pengecoran dan pekerjaan tanah dilapangan?</p> <p>9. Apakah peran pengawasan MK dan <i>owner</i> terhadap metode pekerjaan berpengaruh pada progress pekerjaan ?</p>
5	Strategi Pengadaan	X5-1 Kemampuan identifikasi dan Analisa pekerjaan	1. Apakah proses pengadaan barang dan jasa berpengaruh dalam progress pekerjaan dilapangan?

	Barang dan Jasa (X5)	<p>X5-2 Kemampuan umpan balik pihak yang terlibat dalam proyek</p> <p>X5-3 Komitmen semua pihak yang terlibat dalam proyek</p> <p>X5-4 Kemampuan analisa harga pasar</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Apakah pemilihan vendor atau subkontraktor sangat membantu dalam penyelesaian Proyek YIA? 3. Apakah proses pengadaan barang dan jasa oleh <i>owner</i> kepada kontraktor utama (PPKSO) mengacu pada harga Analisa yang berlaku ? 4. Apakah proses pengadaan barang dan jasa oleh <i>owner</i> kepada kontraktor utama (PPKSO) mengacu pada harga Analisa yang berlaku ? 5. Bagaimanakah komitmen subkontraktor dalam penyelesaian Proyek YIA? 6. Bagaimanakah kemampuan masing subkontraktor atau vendor terhadap penyelesaian Proyek YIA?
6	Lingkungan Kerja (X6)	<p>X6-1 Lingkungan Sosial</p> <p>X6-2 Kondisi Cuaca</p> <p>X6-3 Kondisi Topografi</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimanakah kondisi Masyarakat sekitar terhadap Proyek YIA? 2. Apakah mudah dalam mengirimkan material <i>quary</i> ke lapangan ? 3. Bagaimanakah antisipasi cuaca ekstrem terhadap progress peerjaan Proyek YIA?

7	<p>Kesuksesan Proyek Strategis Nasional <i>Yogyakarta Inernational Airport (Y)</i></p>	<p>Y-1 Kemampuan Prroyek untuk mencapai pekerjaan sesuai dengan yang telah ditetapkan Kemampuan Prroyek untuk mencapai pekerjaan sesuai dengan yang telah ditetapkan Y-2 Kemampuan Proyek untuk mencapai target waktu yang telah ditetapkan Y-3 Kemamouan proyek untuk mencapai target mutu waktu yang telah ditetapkan</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apakah proyek mampu untuk mencapai pekerjaan sesuai dengan yang telah ditetapkan? 2. Apakah proyek mampu untuk mencapai target waktu yang teelah ditetapkan? 3. Apakah proyek mampu mencapai target waktu yang telah ditetapkan?
---	--	---	---



Penelitian ini bertujuan untuk mencari faktor-faktor Strategi Kesuksesan Proyek Strategis Nasional Studi Kasus Proyek *Yogyakarta International Airport* serta hubungan antar variabel. Dengan pertanyaan-pertanyaan yang berkaitan dengan faktor mendapatkan faktor yang paling dominan dan berpengaruh dalam strategi kesuksesan Proyek YIA.

3.5. Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data

Pengertian pengumpulan data dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia merupakan kegiatan mencari data di lapangan yang akan digunakan untuk menjawab permasalahan penelitian. Validitas pengumpulan data serta kualifikasi pengumpul data sangat diperlukan untuk memperoleh data yang berkualitas. Data penelitian berupa data primer.

Data Primer Sebuah data yang langsung didapatkan dari sumber dan diberi kepada pengumpul data atau peneliti. Ada pula pendapat menurut Sugiyono, sumber data primer adalah wawancara dengan subjek penelitian baik secara observasi ataupun pengamatan langsung.(Sugiyono;2016). Data primer pada penelitian ini penulis diperoleh langsung dari sumbernya dan secara khusus dikumpulkan oleh peneliti. Data primer yang dimaksud adalah penilaian faktor kesuksesan pelaksanaan Proyek *Yogyakarta International Airport*. Adapun pengambilan data melalui kuisioner dan wawancara yang diberikan langsung kepada seluruh stakeholder (Owner, Konsultan pengawas dan kontraktor).

Sampel adalah Sebagian objek yang diambil dari keseluruhan objek yang diteliti dan dianggap mewakili populasi (Notoatmojo,2003). Arikunto berpendapat bahwa sampel adalah Sebagian atau wakil populasi yang diteliti (Suharsimi Arikunto,2002:109). Dalam penelitian ini, secara teknik pengambilan sampel yang dilakukan adalah menggunakan rumus Slovin, yaitu mengambil jumlah populasi dari seluruh pihak yang berkaitan dalam pembangunan proyek Yogyakarta International Airport Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sebagaimana terdapat pada Tabel 3.7 Target Responden berjumlah 90 Orang. Pemilihan sampel dikakukan dengan rumus Slovin, yaitu

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana :

n = Ukuran Sampel

N = Ukuran Populasi

e = Prosentase (&%), toleransi ketidakteitian dalam pengamilan sampel

Berdasarkan rumus Slovin, maka jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah :

$$n = N/(1 + N \times e^2)$$

$$n = 50/(1 + 50 \times (5\%)^2)$$

$$n = 44.444 \approx 45 \text{ Sampel}$$

Artinya dalam penelitian ini minimal yang harus diperoleh data dari 50 orang adalah 45 orang.

Teknik pengambilan sampel dan penentuan ukuran sampel sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari penelitian. Penelitian ini menggunakan *non-probability* sampling dengan metode purposive sampling. Purposive sampling ialah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu untuk pencapaian tujuan. Teknik ini dianggap paling representatif untuk penelitian ini, oleh karena itu teknik inilah yang digunakan. Sementara untuk ukuran sampel, penelitian ini menggunakan ukuran sampel ≥ 30 sampel responden, ini dikarenakan populasi belum diketahui dengan tepat jumlahnya. Target penellitian ini dapat dilihat pada Tabel 3.6.

Tabel 3.7. Target Responden

No	Target Responden	Jumlah Sampel
1	Pihak <i>Owner</i>	11 Orang
2	Pihak Kontraktor	31 Orang
3	Pihak Konsultan pengawas	8 Orang
	Total Sampel	50 Orang

Alat pengumpulan data untuk instrumen penelitian ini menggunakan metode kuesioner tertutup. Menurut Riduwan (2010) kuesioner tertutup adalah kuesioner yang disajikan sedemikian rupa sehingga responden diminta untuk memilih satu jawaban yang sesuai dengan

karakteristik dirinya. Instrumen penelitian ini dibuat berdasarkan Tabel 3.6 dengan berdasarkan koefisien sebagaimana pada Lampiran 1

Pada pengisian koefisien ini kriteria skor jawaban pertanyaan menggunakan skala *likert* yang yaitu dengan rata-rata skor 1 sampai dengan 5. Adapun kriteria skornya adalah sebagai berikut :

1. Sangat tidak setuju = 1
2. Tidak Setuju = 2
3. Netral = 3
4. Setuju = 5
5. Sangat Setuju = 4



3.6. Teknik Analisa Data

Data hasil penelitian ini akan dianalisa melalui uji statistic dengan menggunakan software SPSS 25.0.

3.6.1 Statistik Deskriptif

Pengujian ini dilakukan untuk memperjelas obyek yang akan diteliti guna untuk melihat gambaran umum tentang responden penelitian yang meliputi posisi jabatan pada saat pelaksanaan Proyek Yogyakarta International Airport.

3.6.2 Pengujian Kualitas Data

3.6.2.1 Uji Validitas

Menurut Sugiyono (2017: 125) menunjukkan derajat ketepatan antara data yang sesungguhnya terjadi pada objek dengan data yang dikumpulkan oleh peneliti. Uji validitas ini dilakukan untuk mengukur apakah data yang telah didapat setelah penelitian merupakan data yang valid atau tidak, dengan menggunakan alat ukur yang digunakan (kuesioner). Uji validitas dilakukan pada responden sebanyak 50 stakeholder Proyek *Yogyakarta International Airport* sebagaimana dengan pertanyaan yang tertuang pada Tabel 3.7. Rumus yang diigunakan untuk menghitung uji validitas adalah sebagai berikut:

$$r \text{ hitung} = \frac{n \sum XY - (\sum X \cdot \sum Y)}{\sqrt{\{n \sum X^2 - (\sum X)^2\} \{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

Keterangan :

r_{xy} = Koefisien korelasi

n = Banyaknya sampel

$\sum XY$ = Jumlah perkalian variabel x dan y

$\sum X$ = Jumlah nilai variabel x

$\sum Y$ = Jumlah nilai variabel y

$\sum X^2$ = Jumlah pangkat dari nilai variabel x

$\sum Y^2$ = Jumlah pangkat dari nilai variabel y

Pengujian validitas ini dilakukan dengan menggunakan program SPSS 25.0 for windows dengan kriteria berikut :

1. Jika $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$ maka pernyataan tersebut dinyatakan valid.
2. Jika $r \text{ hitung} < r \text{ tabel}$ maka pernyataan tersebut dinyatakan tidak valid.
3. Nilai $r \text{ hitung}$ dapat dilihat pada kolom corrected item total correlation.

3.6.2.2 Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono (2017: 130) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas ini dilakukan pada responden sebanyak 90 stakeholder Proyek *Yogyakarta International Airport* sebagaimana tertuang pada Tabel 3.6, dengan menggunakan pertanyaan yang telah dinyatakan valid dalam uji validitas dan akan ditentukan reliabilitasnya. Menggunakan program SPSS 25.0 for windows, variabel dinyatakan reliabel dengan kriteria berikut :

1. Jika r-alpha positif dan lebih besar dari r-tabel maka pernyataan tersebut reliabel.
2. Jika r-alpha negatif dan lebih kecil dari r-tabel maka pernyataan tersebut tidak reliabel.
 - a. Jika nilai Cronbach's Alpha > 0,6 maka reliable
 - b. Jika nilai Cronbach's Alpha < 0,6 maka tidak reliable

Variabel dikatakan baik apabila memiliki nilai Cronbach's Alpha > dari 0,6 (Priyatno, 2013: 30).

$$r_{11} = \left(\frac{n}{n-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma^2} \right)$$

Keterangan :

- r₁₁ = Reabilitas yang dicari
n = Jumlah item pertanyaan yang diuji
 $\sum \sigma_t^2$ = Jumlah varian skor setiap item
 σ^2 = Varians total

3.6.3 Pengujian Asumsi Klasik

Pada uji asumsi klasik terdapat empat uji yang digunakan sebagai syarat dalam penggunaan metode regresi. Uji tersebut adalah normalitas, dan tidak terjadinya multikolinearitas, heteroskedastisitas dan autokorelasi. Uji ini dilakukan untuk mengetahui ada atau tidaknya asumsi tersebut terjadi pada penelitian ini.

3.6.3.1 Uji Normalitas

Uji normalitas adalah uji dengan tujuan untuk menilai apakah data pada kelompok variabel memiliki distribusi sebaran data normal atau tidak. Distribusi normal adalah distribusi yang terlihat seperti “gunung pada grafik histogram dengan sebagian besar data terkonsentrasi di sekitar titik tengah. Ada 5 macam Uji Normalitas, yaitu Uji Grafik, Chi-Square, Kolmogorov

Smirnov, Lilliefors dan Shapiro Wilk. Pada Penelitian ini digunakan Uji Grafik dan Kolmogorov Smirnov untuk uji Normalitas.

Uji Grafik adalah memperhatikan penyebaran data pada sumbu diagonal pada grafik normal P-Plot of Regression Standardized Residual. Data dikatakan berdistribusi normal apabila sebaran titik-titik berada disekitar garis dan mengikuti garis diagonal.

Metode Kolmogorov-Smirnov adalah uji normalitas yang paling sering dipakai yang memiliki kelebihan yaitu sederhana dan tidak menimbulkan perbedaan persepsi diantara beberapa pengamat. Jika signifikansi $\leq 0,05$ maka data tidak terdistribusi normal, sedangkan jika signifikansi $\geq 0,05$ maka data terdistribusi normal.

3.6.3.2 Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas atau variabel independent. Model regresi yang baik adalah tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas atau tidak terjadi gejala multikolinearitas. Dasar pengambilan keputusan pada uji multikolinearitas dengan tolerance dan VIF adalah sebagai berikut :

1. Pedoman Keputusan Berdasarkan Nilai Tolerance
 - a. Nilai Tolerance $> 0,10$ maka tidak terjadi multikolinearitas dalam model regresi
 - b. Nilai Tolerance $< 0,10$ maka terjadi multikolinearitas dalam model regresi
2. Pedoman Keputusan Berdasarkan Nilai VIF (Variance Inflation Factor)
 - a. Nilai VIF < 10 maka tidak terjadi multikolinearitas dalam model regresi
 - b. Nilai VIF > 10 maka terjadi multikolinearitas dalam model regresi

3.6.3.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas adalah uji asumsi klasik yang bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variasi dari nilai residual pengamatan satu ke yang lainnya. Apabila variasi dari nilai residual bersifat tetap maka disebut homoskedastisitas, namun apabila variasi dari nilai residual berbeda maka disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

Salah satu cara mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dalam model regresi adalah melakukan uji glejser dengan cara meregresikan variabel independent terhadap nilai Absolute residual atau Abs_RES dengan Rumus $|U_t| = a + Bx_t + v_t$. Dasar pengambilan keputusan dalam uji heteroskedastisitas dengan menggunakan uji glejser adalah sebagai berikut :

1. Nilai Signifikansi (Sig.) > 0,05 maka tidak terjadi gejala heteroskedastisitas dalam model regresi.
2. Nilai Signifikansi (Sig.) < 0,05 maka terjadi gejala heteroskedastisitas dalam model regresi.

3.6.3.4 Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi memiliki tujuan ada atau tidaknya korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1. Jika pada model regresi linear terjadi korelasi maka ada problem autokorelasi. Model regresi yang baik adalah yang bebas dari gejala autokorelasi. Ada beberapa teknik yang digunakan dalam uji autokorelasi, dalam penelitian ini digunakan uji durbin watson (uji DW). Berikut adalah ketentuan dasar pengambilan keputusan uji autokorelasi:

1. Jika d (durbin watson) < dL atau > (4-dL) maka hipotesis ditolak dan terdapat autokorelasi
2. Jika d (durbin watson) terletak diantara dU dan (4-dU) maka hipotesis nol diterima dan tidak terdapat autokorelasi
3. Jika d (durbin watson) terletak diantara dL dan dU atau diantara (4-dU) dan (4-dL) maka tidak menghasilkan kesimpulan yang pasti.

3.6.4 Uji Hipotesis

Metode Uji Hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi berganda (*multiple regression*) dengan bantuan program 25.0. Metode ini digunakan untuk menguji kekuatan hubungan antar variabel. Model persamaan regresi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + b_6X_6$$

Dimana :

- Y = Kesuksesan Proyek YIA
 X1 = Pembiayaan
 X2 = Peralatan yang digunakan
 X3 = Tenaga Kerja
 X4 = Metode Pelaksanaan
 X5 = Strategi Pengadaan Barang dan Jasa
 X6 = Lingkungan Kerja
 b0 = Konstanta

$b_1, b_2, b_3, b_4, b_5, b_6, b_7$ = Koefisien Regresi

Untuk menguji apakah variabel-variabel bebas mempunyai pengaruh terhadap variabel terikatnya. Uji hipotesis secara parsial bertujuan untuk menguji setiap koefisien regresi variabel bebas mempunyai pengaruh atau tidak terhadap variabel terikatnya.

1. Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi pada penelitian ini dimaksudkan untuk mengukur pengaruh variabel independen bersama-sama mempengaruhi variabel dependen yang dapat diindikasikan oleh nilai adjusted R – Square (Ghozali, 2016). Koefisien determinasi dapat dilihat melalui nilai R-square (R^2) pada Tabel Model Summary. Ghozali (2016) mengatakan bahwa nilai koefisien determinasi mendekati 1 (satu) memiliki variabel independen yang mampu memberikan informasi yang dibutuhkan untuk variabel dependen. Sedangkan nilai koefisien determinasi yang kecil variabel independen memiliki kemampuan yang sangat terbatas dalam menjelaskan variabel dependen.

2. Uji F

Uji F dilakukan untuk melihat apakah terjadi pengaruh secara simultan antara variabel dependen dengan variabel independen yang digunakan dalam suatu penelitian. Uji F dapat dijelaskan dengan menggunakan analisis varian (ANOVA). (Widarjono, 2018). Widarjono (2018) menjabarkan langkah-langkah untuk melakukan Uji F, sebagai berikut :

1. Membuat Hipotesis nol (H_0) dan Hipotesis Alternatif (H_a) :
 - $H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \dots B_k = 0$ (tidak ada pengaruh simultan variabel independen dengan variabel dependen)
 - $H_1 : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \dots B_k \neq 0$ (ada pengaruh simultan variabel independen dengan variabel dependen)
2. Kriteria pengujian Hipotesis berdasarkan Perbandingan Nilai F sebagai berikut :
 - Nilai Fhitung \leq Ftabel berarti H_0 diterima atau H_1 ditolak, sehingga variabel bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.
 - Nilai Fhitung \geq Ftabel berarti H_0 ditolak atau H_1 diterima, sehingga variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.
3. Kriteria pengujian Hipotesis berdasarkan Nilai Signifikansi (Sig.) sebagai berikut :
 - Nilai Sig. $> 0,05$ berarti H_0 diterima atau H_1 ditolak, sehingga variabel bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

- Nilai Sig. < 0,05 berarti H0 ditolak atau H1 diterima, sehingga variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.
4. Tentukan level of significant (α). Digunakan taraf keberartian sebesar 5%.

df1 : $k - 1$

df2 : $n - k$

dimana :

k : jumlah variable bebas dan terikat

n : jumlah sampel

5. Menghitung nilai Fhitung dengan rumus :

$$F = \frac{R^2/k}{(1 - R^2) - (n - k - 1)}$$

Dimana :

R² : Koefisien determinasi

: Jumlah kuadrat Regresi / $\sum y_i^2$

n : jumlah responden

k : jumlah variabel bebas

6. Kesimpulan dapat diambil dari pengujian.

3. Uji T

Uji T dilakukan untuk mengetahui kebenaran hipotesis yang diajukan oleh peneliti dalam membedakan rata-rata pada dua populasi. Uji T pertama kali dikembangkan oleh William Seely Gosset. Langkah-langkah untuk melakukan Uji T adalah sebagai berikut :

1. Menentukan Nilai H0 dan H1
 - H0 = variabel bebas tidak berpengaruh terhadap variabel terikat
 - H1 = Ada satu variabel bebas yang berpengaruh terhadap variabel terikat
2. Menentukan Kriteria Pengujian Berdasarkan Nilai Signifikansi (Sig.) :
 - Nilai Signifikansi > probabilitas 0,05 berarti H0 diterima atau H1 ditolak, maka variabel bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.
 - Nilai Signifikansi < probabilitas 0,05 berarti H0 ditolak atau H1 diterima, maka variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.
3. Menentukan Kriteria Pengujian Berdasarkan Nilai t hitung dan t tabel :
 - $t \text{ hitung} \leq t \text{ tabel}$ berarti H0 diterima atau H1 ditolak, maka variabel bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

- $t \text{ hitung} \geq t \text{ tabel}$ berarti H_0 ditolak atau H_1 diterima, maka variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.
4. Pada penelitian ini digunakan 5% tingkat signifikansi maka derajat kebebasan dapat ditentukan df. Untuk menentukan t_{tabel} dengan perhitung df sebagai berikut:
 $df = n - k$
 dimana :
 n = jumlah sampel
 k = jumlah variabel bebas dan terikat
 5. Menghitung nilai t_{hitung} dengan rumus sebagai berikut (Walpole dan Myers, 1989):
 $t = b_1 / S_{b_1}$
 Dimana :
 b_1 : koefisien regresi ke 1
 S_{b_1} : standar deviasi koefisien regresi ke i
 6. Pengambilan keputusan hipotesis

3.6.5 Uji Nilai Rata-Rata (Mean) dan Ranging Variabel

Nilai rata-rata atau yang sering disebut mean adalah nilai rata-rata yang didapatkan dari total jumlah seluruh data kelompok yang dibagi dengan total ukuran sampel. Rumus untuk menghitung mean yaitu sebagai berikut :

$$X = \frac{\sum X_i}{n} = \frac{1}{n} (X_1 + X_2 + \dots + X_n)$$

Keterangan :

X = Mean atau Rata-rata

\sum = Jumlah

X_n = Variabel ke n

N = Banyaknya data atau sampel

Dari hasil nilai mean yang didapatkan, maka semakin tinggi nilai mean pada variabel – variabel maka semakin tinggi urutan ranging pengaruhnya pada penyelesaian Proyek *Yogyakarta International Airport*. Sehingga apabila sebuah variabel mendapatkan nilai ≥ 3 maka termasuk dalam variabel yang mempengaruhi Proyek YIA.

BAB IV HASIL PENELITIAN

4.1. Data dan Analisa Responden

Dalam penelitian ini yang menjadi responden adalah pekerja pada saat pelaksanaan Proyek Yogyakarta International Airport. Gambaran umum 50 responden yang berpartisipasi dalam penelitian ini ditunjukkan pada tabel berikut ini :

Tabel 4.1. Data Responden

No.	RENCANA		REALISASI	
	Uraian Responden	Target	Uraian Responden	Target
1.	Owner/Angkasa Pura	11	Owner/Angkasa Pura	11
2.	Kontraktor /PPKSO	31	Kontraktor /PPKSO	31
3.	Pengawas Proyek/PMSC	8	Pengawas Proyek/PMSC	8
Total		50		50

Berdasarkan Tabel 4.1 Data Responden diatas dapat disimpulkan bahwa jumlah responden realisasi sama dengan target responden rencana sehingga data responden dinyatakan **LAYAK**.

4.2. Data Hasil Kuesioner

Peneliti membagikan kuesioner dalam bentuk google form sebagai pada Lampiran 1 yang di bagikan dari tanggal 17 April 2024 sampai dengan 24 April 2024. Contoh hasil kuesioner yang dibagikan terdapat pada Lampiran 2.

4.3. Analisa Kuesioner

4.3.1. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk menunjukkan apakah variabel yang akan diukur benar atau valid. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan kuesioner mampu mengungkapkan hasil dari penelitian. Uji validitas dilakukan melalui uji korelasi dengan tingkat probabilitas 0,05. Apabila r hitung lebih besar dibandingkan r tabel maka variabel tersebut dinyatakan valid dan sebaliknya jika lebih kecil maka variabel dinyatakan tidak valid. Penelitian ini menggunakan 50 responden, sehingga r tabel :

$$Df = (N-2) = 50 - 2 = 48$$

Probabilitas 5% maka r tabel adalah

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432

Gambar 4.1. Tabel R pada Uji Validitas

Adapun hasil hitung validitas dengan menggunakan aplikasi SPSE 25.0 yaitu sebagai berikut (lihat Lampiran 3 sampai dengan 8)

1. Kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y)

Tabel 4.2. Uji Validitas Variabel Kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y)

Item	r	r tabel	Keterangan
Y.1	0,781	0,2787	VALID
Y.2	0,826	0,2787	VALID
Y.3	0,785	0,2787	VALID

Berdasarkan tabel 4.3, didapatkan hasil semua variabel Y valid. Nilai Correlation (r) pada masing-masing item valid yaitu lebih besar dari nilai tabel r 0,2787. Sehingga 5 item diatas dapat digunakan untuk uji selanjutnya.

2. Pembiayaan (X1)

Tabel 4.3. Uji Validitas Variabel Pembiayaan (X1)

Item	r	r tabel	Keterangan
X1.1	0,701	0,2787	VALID
X1.2	0,731	0,2787	VALID
X1.3	0,645	0,2787	VALID
X1.4	0,666	0,2787	VALID
X1.5	0,633	0,2787	VALID

Berdasarkan tabel 4.4, didapatkan hasil semua variabel X2 valid. Nilai Correlation (r) pada masing-masing item valid yaitu lebih besar dari nilai tabel r 0,2787. Sehingga 5 item diatas dapat digunakan untuk uji selanjutnya.

3. Peralatan (X2)

Tabel 4.4. Uji Validitas Variabel Peralatan (X2)

Item	r	r tabel	Keterangan
X2.1	0,681	0,2787	VALID
X2.2	0,742	0,2787	VALID
X2.3	0,687	0,2787	VALID
X2.4	0,78	0,2787	VALID
X2.5	0,785	0,2787	VALID

Berdasarkan tabel 4.5, didapatkan hasil semua variabel X2 valid. Nilai Correlation (r) pada masing-masing item valid yaitu lebih besar dari nilai tabel r 0,2787. Sehingga 5 item diatas dapat digunakan untuk uji selanjutnya.

4. Tenaga Kerja (X3)

Tabel 4.5. Uji Validitas Variabel Tenaga Kerja (X3)

Item	r	r tabel	Keterangan
X3.1	0,7	0,2787	VALID
X3.2	0,848	0,2787	VALID
X3.3	0,73	0,2787	VALID
X3.4	0,702	0,2787	VALID
X3.5	0,78	0,2787	VALID
X3.6	0,855	0,2787	VALID
X3.7	0,796	0,2787	VALID
X3.8	0,688	0,2787	VALID
X3.9	0,802	0,2787	VALID
X3.10	0,739	0,2787	VALID

Berdasarkan tabel 4.6, didapatkan hasil semua variabel X3 valid. Nilai Correlation (r) pada masing-masing item valid yaitu lebih besar dari nilai tabel r 0,2787. Sehingga 10 item diatas dapat digunakan untuk uji selanjutnya.

5. Metode Pelaksanaan (X4)

Tabel 4.6. Uji Validitas Variabel Metode Pelaksanaan (X4)

Item	r	r tabel	Keterangan
X4.1	0,584	0,2787	VALID
X4.2	0,666	0,2787	VALID
X4.3	0,706	0,2787	VALID
X4.4	0,637	0,2787	VALID
X4.5	0,654	0,2787	VALID
X4.6	0,582	0,2787	VALID
X4.7	0,855	0,2787	VALID
X4.8	0,542	0,2787	VALID
X4.9	0,617	0,2787	VALID

Berdasarkan tabel 4.7, didapatkan hasil semua variabel X4 valid. Nilai Correlation (r) pada masing-masing item valid yaitu lebih besar dari nilai tabel r 0,2787. Sehingga 9 item diatas dapat digunakan untuk uji selanjutnya.

6. Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5)

Tabel 4.7. Uji Validitas Variabel Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5)

Item	r	r tabel	Keterangan
X5.1	0,767	0,2787	VALID
X5.2	0,779	0,2787	VALID
X5.3	0,767	0,2787	VALID

X5.4	0,717	0,2787	VALID
X5.5	0,764	0,2787	VALID
X5.6	0,702	0,2787	VALID

Berdasarkan tabel 4.8, didapatkan hasil semua variabel X5 valid. Nilai Correlation (r) pada masing-masing item valid yaitu lebih besa dari nilai tabel r 0,2787. Sehingga 6 item diatas dapat digunakan untuk uji selanjutnya.

7. Lingkungan Kerja (X6)

Tabel 4.8. Uji Validitas Variabel Lingkungan Kerja (X6)

Item	r	r tabel	Keterangan
X6.1	0,849	0,2787	VALID
X6.2	0,741	0,2787	VALID
X6.3	0,8	0,2787	VALID

Berdasarkan tabel 4.9, didapatkan hasil semua variabel X6 valid. Nilai Correlation (r) pada masing-masing item valid yaitu lebih besar dari nilai tabel r 0,2787. Sehingga 3 item diatas dapat digunakan untuk uji selanjutnya.

4.3.2. Uji Reliabilitas

Sumadi Suryabrata (2004 : 28) menyatakan bahwa reliabilitas menunjukan sejauh mana alat ukur dapat dipercaya. Hasil pengukuran diharuskan reliabel yaitu memiliki tingkat konsistensi dan kemantapan. Tinggi rendahnya nilai reliabilitas dtunjukan oleh angka yang disebut koefisien reliabilitas. Semakin mendekati angka satu menunjukan tingkat reliabilitas yang tinggi. Kesepakatan secara umum reliabilitas dianggap sudah cukup jika $\geq 0,700$.

Pada penelitian ini uji reliabilitas yang digunakan adalah Alpha Croncbach. Jika nilai reliabilitas $> 0,90$ maka reliabilitas sempurna. Untuk nilai reliabilitas antara $0,70 - 0,90$ maka reliabilitas tinggi, sedangkan nilai reliabilitas antara $0,50 - 0,70$ reliabilitas moderat. Nilai reliabilitas $< 0,50$ disebut reliabilitas rendah. Variabel yang memiliki nilai reliabiltas yang rendah kemungkinan satu atau beberapa item tidak reliabel. Semakin nilai reliabel mendekati

1 maka semakin reliabel variabel suatu penelitian. Berikut merupakan hasil pengujian reliabilitas dengan menggunakan SPSS :

Tabel 4.9. Uji Reliabilitas SPSS

Variabel	Butir	Koefisien Alpha	Keterangan
X1	5	0,690	Reliabilitas Moderat
X2	5	0,788	Reliabilitas Tinggi
X3	10	0,92	Reliabilitas Sempurna
X4	9	0,822	Reliabilitas Tinggi
X5	6	0,841	Reliabilitas Tinggi
X6	3	0,713	Reliabilitas Tinggi

Berdasarkan tabel 4.11 Uji Reliabilitas menggunakan software SPSS dapat diketahui pada penjabaran sebagai berikut (lihat Lampiran 3 sampai dengan 8) :

a. Pembiayaan (X1)

Berdasarkan tabel 4.11 Uji Reliabilitas dengan menggunakan software SPSS didapatkan nilai reliabilitas sebesar 0,675 yang berarti digolongkan Reliabilitas Moderat.

b. Peralatan (X2)

Berdasarkan tabel 4.11 Uji Reliabilitas dengan menggunakan software SPSS didapatkan nilai reliabilitas sebesar 0,782 yang berarti digolongkan Reliabilitas Tinggi.

c. Tenaga kerja (X3)

Berdasarkan tabel 4.11 Uji Reliabilitas dengan menggunakan software SPSS didapatkan nilai reliabilitas sebesar 0,92 yang berarti digolongkan Reliabilitas Sempurna.

d. Metode Pelaksanaan (X4)

Berdasarkan tabel 4.11 Uji Reliabilitas dengan menggunakan software SPSS didapatkan nilai reliabilitas sebesar 0,822 yang berarti digolongkan Reliabilitas Tinggi.

e. Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5)

Berdasarkan tabel 4.11 Uji Reliabilitas dengan menggunakan software SPSS didapatkan nilai reliabilitas sebesar 0,841 yang berarti digolongkan Reliabilitas Tinggi.

f. Lingkungan Kerja (X6)

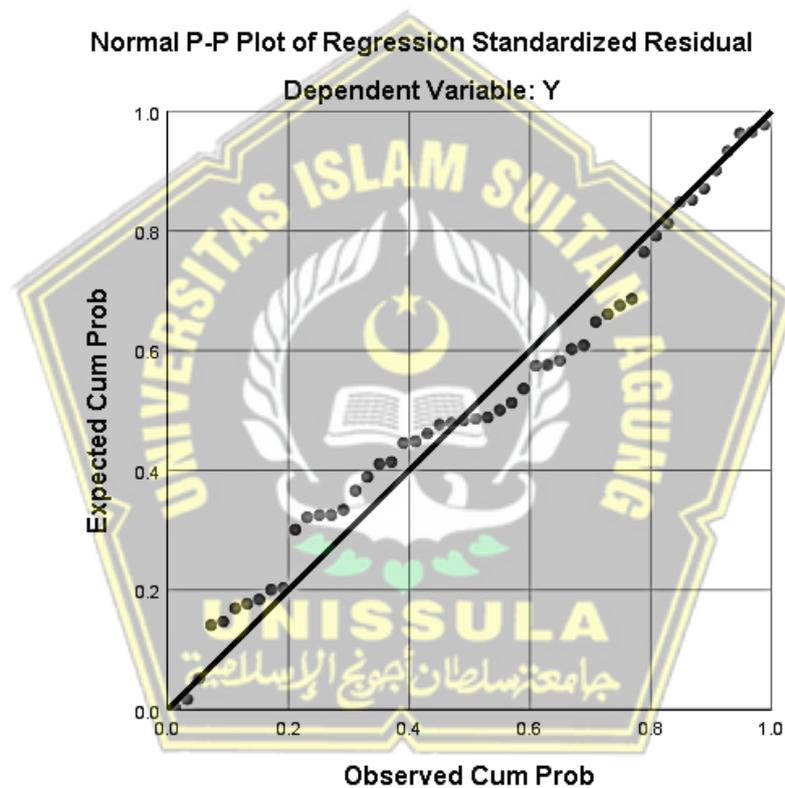
Berdasarkan tabel 4.11 Uji Reliabilitas dengan menggunakan software SPSS didapatkan nilai reliabilitas sebesar 0,713 yang berarti digolongkan Reliabilitas Tinggi.

Berdasarkan tabel 4.11 dan penjabaran diatas, diketahui bahwa nilai Cronbach's Alpha > 0,60 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji reabilitas ini dapat disimpulkan bahwa semua variabel adalah reliabel atau konsisten dan bisa dilanjutkan uji selanjutnya.

4.3.3. Uji Normalitas

4.3.3.1 Uji Grafik

Uji grafik pada penelitian ini menggunakan SPSS 25.0 dengan melihat pada grafik normal *P-Plot of Regression Standardized Residual*. Hasil ujir grafik dengan SPSS dapat dilihat pada grafik dibawah ini :



Gambar 4.2. Normal P-Plot

Berdasarkan Grafik 4.2 didapatkan titik-titik pada P-Plot mengikuti garis diagonal dan sebaran titik-titik berada disekitar garis maka data penelitian ini memiliki distribusi normal.

4.3.3.2 Uji Kolmogorov Smirnov

Uji Kolmogorov Smirnov merupakan uji yang paling sering digunakan dan tidak menimbulkan perbedaan pandangan diantar beberapa pengamat.

Tabel 4.10. Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		50
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.63135603
Most Extreme Differences	Absolute	.090
	Positive	.084
	Negative	-.090
Test Statistic		.090
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.
- c. Lilliefors Significance Correction.
- d. This is a lower bound of the true significance.

Interprestasinya adalah jika nilai Asymp Sig (2-tailed) $\geq 0,05$ maka data terdistribusi normal. Sebaliknya jika nilai Asymp Sig (2-tailed) $\leq 0,05$ maka dikatakan tidak normal. Berdasarkan Tabel 4.9 nilai Asymp Sig (2 tailed) sebesar $0,20 \geq 0,05$ yang berarti data penelitian ini berdistribusi normal.

Berdasarkan dua Uji Normalitas yaitu Uji Grafik dan Uji Kolmogorov-Smirnov didapatkan kesimpulan yaitu data pada penelitian ini memiliki distribusi normal.

4.3.3.3 Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui apakah suatu model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independent (Ghozali, 2016). Nilai VIF dan Tolerance dapat dilihat pada tabel 4.10 berikut ini :

Tabel 4.11. Uji Multikollinearitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-1.313	1.116		-1.177	.246		
	X1	-.021	.069	-.025	-.298	.767	.478	2.092
	X2	-.045	.075	-.066	-.596	.554	.269	3.719
	X3	.025	.034	.076	.735	.466	.314	3.182
	X4	.063	.047	.156	1.336	.189	.244	4.094
	X5	.137	.062	.248	2.196	.034	.262	3.819
	X6	.650	.097	.605	6.678	.000	.406	2.466

a. Dependent Variable: Y

Berdasarkan Tabel 4.15 diketahui Variabel Pembiayaan (X1) memiliki nilai tolerance $0,478 > 0,10$, sedangkan nilai VIF $2,092 < 10$ maka disimpulkan tidak terjadi gejala multikollinearitas. Variabel Peralatan (X2) memiliki nilai tolerance $0,269 > 0,10$, sedangkan nilai VIF $3,719 < 10$ maka disimpulkan tidak terjadi gejala multikollinearitas. Variabel Tenaga Kerja (X3) memiliki nilai tolerance $0,314 > 0,10$, sedangkan nilai VIF $3,182 < 10$ maka disimpulkan tidak terjadi gejala multikollinearitas. Metode Pelaksanaan (X4) memiliki nilai tolerance $0,244 > 0,10$, sedangkan nilai VIF $4,094 < 10$ maka disimpulkan tidak terjadi gejala multikollinearitas. Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5) memiliki nilai tolerance $0,262 > 0,10$, sedangkan nilai VIF $3,819 < 10$ maka disimpulkan tidak terjadi gejala multikollinearitas. Lingkungan Kerja (X6) memiliki nilai tolerance $0,406 > 0,10$, sedangkan nilai VIF $2,466 < 10$ maka disimpulkan tidak terjadi gejala multikollinearitas. Mengacu pada dasar pengambilan keputusan dalam uji multikollinearitas dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikollinearitas dalam model regresi.

4.3.3.4 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variasi dari nilai residual pengamatan satu ke yang lainnya.

Tabel 4.12. Uji Heteroskedastisitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.880	.688		1.278	.208
	X1	.081	.043	.383	1.913	.062
	X2	-.055	.046	-.313	-1.175	.247
	X3	.022	.021	.254	1.029	.309
	X4	-.028	.029	-.272	-.973	.336
	X5	.011	.038	.078	.287	.776
	X6	-.090	.060	-.327	-1.506	.139

a. Dependent Variable: Abs_RES

Berdasarkan output diatas diketahui nilai signifikansi Variabel Pembiayaan (X1) 0,062 > 0,05 maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji glejser, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas. Nilai signifikansi Variabel Peralatan (X2) 0,247 > 0,05 maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji glejser, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas. Nilai signifikansi Variabel Tenaga Kerja (X3) 0,309 > 0,05 maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji glejser, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas. Nilai signifikansi Variabel Metode Pelaksanaan (X4) 0,336 > 0,05 maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji glejser, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas. Nilai signifikansi Variabel Metode Pelaksanaan (X4) 0,336 > 0,05 maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji glejser, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas. Variabel Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5) 0,776 > 0,05 maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji glejser, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas. Variabel Lingkungan Kerja (X6) 0,139 > 0,05 maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji glejser, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

Dapat disimpulkan berdasarkan output diatas bahwa variabel diatas lebih besar dari 0,05 maka tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

4.3.3.5 Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi diketahui melalui Uji Durbin-Watson (D-W Test) yang digunakan untuk mengetahui apakah ada autokorelasi diantara variabel-variabel yang diamati.

Tabel 4.13. Uji Autokorelasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.926 ^a	.857	.837	.674	2.084

a. Predictors: (Constant), X6, X1, X3, X5, X2, X4

b. Dependent Variable: Y

Berdasarkan tabel 4.12 diketahui nilai Durbin-Watson adalah sebesar 2,084. Selanjutnya nilai ini dibandingkan dengan nilai tabel durbin watson pada signifikansi 5% dengan rumus (k ; N). Adapun k adalah jumlah variabel independen yaitu 6, sementara N adalah jumlah sampel yaitu 50, maka (6 ; 50). Angka ini kemudian dapat dilihat pada tabel durbin watson, maka ditemukan dL sebesar 1,2906 dan dU sebesar 1,822. Tabel distribusi durbin watson dapat dilihat pada Tabel 4.13.

Tabel 4.14. Tabel Distribusi Nilai Durbi Watson

Tabel Durbin-Watson (DW), $\alpha = 5\%$

n	k=6		k=7		k=8		k=9		k=10	
	dL	dU								
11	0.2025	3.0045								
12	0.2681	2.8320	0.1714	3.1494						
13	0.3278	2.6920	0.2305	2.9851	0.1469	3.2658				
14	0.3890	2.5716	0.2856	2.8477	0.2001	3.1112	0.1273	3.3604		
15	0.4471	2.4715	0.3429	2.7270	0.2509	2.9787	0.1753	3.2160	0.1113	3.4382
48	1.2709	1.8265	1.2245	1.8823	1.1776	1.9399	1.1305	1.9992	1.0831	2.0600
49	1.2809	1.8242	1.2355	1.8785	1.1896	1.9346	1.1434	1.9924	1.0969	2.0516
50	1.2906	1.8220	1.2461	1.8750	1.2011	1.9297	1.1558	1.9860	1.1102	2.0437
51	1.3000	1.8201	1.2563	1.8718	1.2122	1.9251	1.1678	1.9799	1.1231	2.0362
52	1.3090	1.8183	1.2662	1.8687	1.2230	1.9208	1.1794	1.9743	1.1355	2.0291

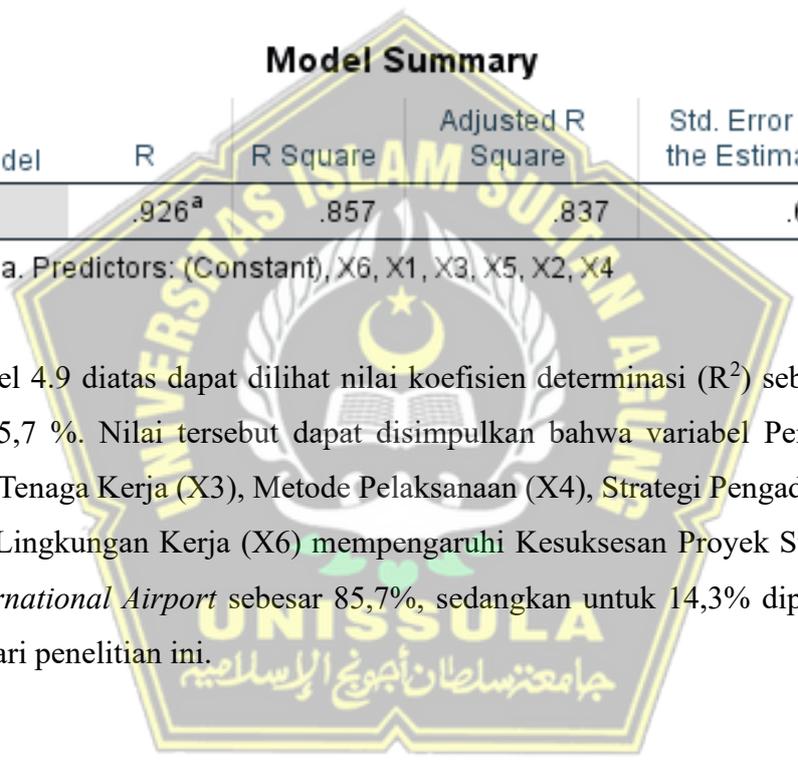
Nilai Durbin-Watson (d) sebesar 2,084 lebih besar dari batas atas (dU) yaitu 1,2906 dan kurang dari $(4 - dU) = (4 - 1,822) = 2,178$. Maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan diatas, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat masalah atau gejala autokorelasi.

4.4. Analisa Macam-Macam Faktor Kesuksesan Proyek *Yogyakarta International Airport*

4.4.1. Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi (R²) menurut Ghazali (2011) bertujuan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerapkan variasi variabel dependen. Koefisien determinasi bernilai diantara 1 dan nol. Semakin kecil nilai R² terbatasnya kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variabel-variabel terikat. Semakin besar nilai R² variabel bebas memberikan semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel terikat.

Tabel 4.15. Tabel Perhitungan Koefisien Determinasi SPSS



Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.926 ^a	.857	.837	.675

a. Predictors: (Constant), X6, X1, X3, X5, X2, X4

Dari tabel 4.9 diatas dapat dilihat nilai koefisien determinasi (R²) sebesar 0,857 atau sama dengan 85,7 %. Nilai tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel Pembiayaan (X1), Peralatan (X2), Tenaga Kerja (X3), Metode Pelaksanaan (X4), Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5), dan Lingkungan Kerja (X6) mempengaruhi Kesuksesan Proyek Strategi Nasional *Yogyakarta International Airport* sebesar 85,7%, sedangkan untuk 14,3% dipengaruhi faktor lain yg bukan dari penelitian ini.

4.4.2. Uji F

Menurut Imam Ghozal (2011), Uji F-Statistik menunjukkan apakah variabel independen memiliki pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen.

Tabel 4.16. Tabel Hasil Uji F-Statistik SPSS

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	116.888	6	19.481	42.889	.000 ^b
	Residual	19.532	43	.454		
	Total	136.420	49			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X6, X1, X3, X5, X2, X4

Berdasarkan nilai signifikansi (sig.) dari output Anova pada Tabel 4.15 diketahui nilai Sig. adalah sebesar 0,000. Nilai sig. $0,000 < 0,05$ maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam uji F dapat disimpulkan bahwa H₀ ditolak dan H₁ diterima, sehingga Pembiayaan (X1), Peralatan (X2), Tenaga Kerja (X3), Metode Pelaksanaan (X4), Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5), dan Lingkungan Kerja (X6) secara simultan berpengaruh terhadap Kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y).

Sebelum melakukan perbandingan Nilai F tentukan nilai F tabel berdasarkan Tabel 4.16 . Perhitungan $df_1 = 7 - 1 = 6$ dan Nilai $df_2 = 50 - 6 - 1 = 43$. Maka dapat ditentukan nilai Ftabel = 2,318.

Tabel 4.17. Tabel Distribusi F

$\alpha = 0,05$	$df_1 = (k-1)$							
$df_2 = (n - k - 1)$	1	2	3	4	5	6	7	8
1	161,448	199,500	215,707	224,583	230,162	233,986	236,768	238,883
2	18,513	19,000	19,164	19,247	19,296	19,330	19,353	19,371
3	10,128	9,552	9,277	9,117	9,013	8,941	8,887	8,845
4	7,709	6,944	6,591	6,388	6,256	6,163	6,094	6,041
5	6,608	5,786	5,409	5,192	5,050	4,950	4,876	4,818
6	5,987	5,143	4,757	4,534	4,387	4,284	4,207	4,147
41	4,079	3,226	2,833	2,600	2,443	2,330	2,243	2,174
42	4,073	3,220	2,827	2,594	2,438	2,324	2,237	2,168
43	4,067	3,214	2,822	2,589	2,432	2,318	2,232	2,163
44	4,062	3,209	2,816	2,584	2,427	2,313	2,226	2,157

Berdasarkan nilai tabel 4.15, diketahui nilai Fhitung adalah 42,889. Karena Nilai Fhitung > Ftabel 2,318, maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam Uji F dapat disimpulkan bahwa H0 ditolak atau H1 diterima dengan kata lain Pembiayaan (X1), Peralatan (X2), Tenaga Kerja (X3), Metode Pelaksanaan (X4), Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5), dan Lingkungan Kerja (X6) secara simultan berpengaruh terhadap Kesuksesan Proyek Strategis Nasional Yogyakarta International Airport (Y).

4.4.3. Uji T

Uji T-Statistik dilakukan untuk menguji kebenaran hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini. Menurut Imam Ghozali (2011), Uji T memperlihatkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Sebelum melakukan perbandingan Nilai t tentukan nilai t tabel berdasarkan Tabel 4.16. Perhitungan Nilai $df = 50 - 6 - 1 = 43$. Maka dapat ditentukan nilai t tabel = 1,681.

Tabel 4.18. Tabel Uji T

df=(n-k)	$\alpha = 0.05$	$\alpha = 0.025$
1	6,314	12,706
2	2,920	4,303
3	2,353	3,182
4	2,132	2,776
5	2,015	2,571
6	1,943	2,447
43	1,681	2,017
44	1,680	2,015
45	1,679	2,014

Tabel 4.19. Hasil Uji T SPSS

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-1.313	1.116		-1.177	.246
	X1	-.021	.069	-.025	-.298	.767
	X2	-.045	.075	-.066	-.596	.554
	X3	.025	.034	.076	.735	.466
	X4	.063	.047	.156	1.336	.189
	X5	.137	.062	.248	2.196	.034
	X6	.650	.097	.605	6.678	.000

a. Dependent Variable: Y

Tabel 4.20. Hasil Uji T

Variabel	t	t _{tabel}	Sig.	Nilai Probabilitas	Keterangan
X1	-0,298	1,681	0,767	0,05	Tidak Signifikan
X2	-0,596	1,681	0,554	0,05	Tidak Signifikan
X3	0,735	1,681	0,466	0,05	Tidak Signifikan
X4	1,336	1,681	0,189	0,05	Tidak Signifikan
X5	2,196	1,681	0,034	0,05	Signifikan
X6	6,678	1,681	0,000	0,05	Signifikan

Dari tabel 4.17 dan 4.18 diatas menunjukkan hasil yg positif dan negatif, signifikan dan tidak signifikan, yang akan dijabarkan sebagai berikut:

1. Pembiayaan (X1) Terhadap Kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta Inernational Airport* (Y)

Berdasarkan tabel 4.18 diketahui nilai signifikansi (sig.) Variabel Pembiayaan (X1) adalah sebesar $0,767 > 0,05$, maka H_0 diterima atau Tidak Signifikansi. Sementara dari hasil Uji T didapatkan nilai t hitung sebesar $0,298 < t$ tabel sebesar 1,681 maka H_0 diterima atau Tidak Signifikansi. Berdasarkan pembahasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa Pembiayaan (X1) tidak berpengaruh terhadap kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta Inernational Airport* (Y).

2. Peralatan (X2) Terhadap Kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta Inernational Airport* (Y)

Berdasarkan tabel 4.18 diketahui nilai signifikansi (sig.) Variabel Peralatan (X2) adalah sebesar $0,554 > 0,05$, maka H_0 diterima atau Tidak Signifikansi. Sementara dari hasil Uji T didapatkan nilai t hitung sebesar $0,596 < t$ tabel sebesar 1,681 maka H_0 diterima atau Tidak Signifikansi. Berdasarkan pembahasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa Peralatan (X2) tidak berpengaruh terhadap kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta Inernational Airport* (Y).

3. Tenaga Kerja (X3) Terhadap Kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta Inernational Airport* (Y)

Berdasarkan tabel 4.18 diketahui nilai signifikansi (sig.) Variabel Tenaga Kerja (X3) adalah sebesar $0,466 > 0,05$, maka H_0 diterima atau Tidak Signifikansi. Sementara dari hasil Uji T didapatkan nilai t hitung sebesar $0,735 < t$ tabel sebesar 1,681 maka H_0 diterima atau Tidak Signifikansi. Berdasarkan pembahasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa Tenaga Kerja (X3) tidak berpengaruh terhadap kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y).

4. Metode Pelaksanaan (X4) Terhadap Kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y)

Berdasarkan tabel 4.18 diketahui nilai signifikansi (sig.) Variabel Metode Pelaksanaan (X4) adalah sebesar $0,189 > 0,05$, maka H_0 diterima atau Tidak Signifikansi. Sementara dari hasil Uji T didapatkan nilai t hitung sebesar $1,336 < t$ tabel sebesar 1,681 maka H_0 diterima atau Tidak Signifikansi. Berdasarkan pembahasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa Metode Pelaksanaan (X4) tidak berpengaruh terhadap kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y).

5. Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5) Terhadap Kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y)

Berdasarkan tabel 4.18 diketahui nilai signifikansi (sig.) Variabel Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5) adalah sebesar $0,034 < 0,05$, maka H_1 diterima atau Signifikansi. Sementara dari hasil Uji T didapatkan nilai t hitung sebesar $2,196 > t$ tabel sebesar 1,681 maka H_1 diterima atau Signifikansi. Berdasarkan pembahasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5) berpengaruh positif terhadap kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y).

6. Lingkungan Kerja (X6) Terhadap Kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y)

Berdasarkan tabel 4.18 diketahui nilai signifikansi (sig.) Variabel Lingkungan Kerja (X6) adalah sebesar $0,000 < 0,05$, maka H_1 diterima atau Signifikansi. Sementara dari hasil Uji T didapatkan nilai t hitung sebesar $6,678 > t$ tabel sebesar 1,681 maka H_1 diterima atau Signifikansi. Berdasarkan pembahasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa Lingkungan Kerja (X6) berpengaruh positif terhadap kesuksesan Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* (Y).

4.4.4. Mean (Nilai Rata-rata)

Analisa faktor-faktor kesuksesan Pelaksanaan Proyek *Yogyakarta International Airport* dilakukan dengan perhitungan mean (nilai rata-rata) menggunakan dua cara yaitu SPSS dan Microsoft Excel. Hasil Perhitungan Mean dengan menggunakan aplikasi SPSS dapat dilihat pada tabel 4.13 dan tabel 4.14. (lihat Lampiran 12)

Tabel 4.21. Hasil Mean SPSS

		Statistics						
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	Y
N	Valid	50	50	50	50	50	50	50
	Missing	0	0	0	0	0	0	0
Mean		20.96	21.26	44.24	39.18	26.32	12.42	12.54
Std. Error of Mean		.286	.349	.704	.589	.428	.220	.236
Median		21.00	21.00	45.50	38.50	26.00	12.00	12.00
Mode		20	20	50	45	30	12	12
Std. Deviation		2.020	2.465	4.980	4.163	3.027	1.553	1.669
Variance		4.080	6.074	24.798	17.334	9.161	2.412	2.784
Skewness		.181	.079	-.556	-.111	-.296	.138	.092
Std. Error of Skewness		.337	.337	.337	.337	.337	.337	.337
Kurtosis		-.575	-.836	-.461	-.936	-.709	-.403	-.774
Std. Error of Kurtosis		.662	.662	.662	.662	.662	.662	.662
Range		8	9	18	14	10	6	6
Minimum		17	16	32	31	20	9	9
Maximum		25	25	50	45	30	15	15
Sum		1048	1063	2212	1959	1316	621	627

Tabel 4.22. Hasil Pengolahan Data Mean

No.	Variabel	Mean Total	Mean	Keterangan
1	X1	20,96	4,19	Setuju
2	X2	21,26	4,25	Setuju
3	X3	44,24	4,42	Setuju
4	X4	39,18	4,35	Setuju
5	X5	26,32	4,39	Setuju
6	X6	12,42	4,14	Setuju
7	Y	12,54	4,18	Setuju

Berdasarkan tabel perhitungan SPSS rata-rata mean setiap variabel > 4 maka dapat disimpulkan variabel-variabel ini sangat berpengaruh terhadap kesuksesan Pelaksanaan Proyek *Yogyakarta International Airport*.

Hasil perhitungan rangking pada proyek Yogyakarta International Airport dapat dilihat pada tabel 4.20 (lihat Lampiran 11 dan 12)

Tabel 4.23. Hasil Rangking Faktor Kesuksesan Proyek YIA

No.	Variabel	Mean SPSS
1	X3	4,42
2	X5	4,39
3	X4	4,35
4	X2	4,25
5	X1	4,19
6	X6	4,14

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa urutan faktor yang paling berpengaruh adalah Tenaga Kerja (X3), Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5), Metode Pelaksanaan (X4), Peralatan (X2), Pembiayaan (X1) dan Lingkungan Kerja (X6).

4.5. Interpretasi Hasil

Persamaan regresi yang diperoleh adalah

$$Y = -1,313 - 0,021X1 - 0,045X2 + 0,025X3 + 0,063X4 + 0,137X5 + 0,65X6$$

Dari hasil regresi diatas dapat di interpretasikan hasil penelitian :

- Nilai koefisien konstanta sebesar -1,313 dapat diartikan apabila semua variabel bebas (pembiayaan, peralatan, tenaga kerja, metode pelaksanaan, strategi pengadaan barang dan jasa da lingkungan kerja) dianggap konstan atau tidak mengalami perubahan, maka kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport* sebesar -1,313. Nilai konstanta negatif artinya terjadi penurunan jumlah kesuksesan proyek.
- Nilai koefisien $b_1 = -0,021$, jika pembiayaan negatif akan mempengaruhi kesuksesan proyek stategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport*, yang berarti bahwa nilai negatif disini memiliki kecenderungan bahwa pembiayaan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek stategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport*. Apabila pembiayaan naik 1 persen maka kesuksesan berkurang sebesar 0,021 persen.

- c. Nilai koefisien $b_2 = -0,045$, jika peralatan yang digunakan negatif akan mempengaruhi kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*, yang berarti bahwa nilai negatif disini memiliki kecenderungan bahwa peralatan yang digunakan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*. Apabila peralatan yang digunakan naik 1 persen maka kesuksesan berkurang sebesar 0,045 persen.
- d. Nilai koefisien $b_3 = 0,025$ jika Tenaga Kerja yang digunakan positif akan mempengaruhi kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*, yang berarti bahwa nilai positif disini memiliki kecenderungan bahwa Tenaga Kerja yang digunakan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*. Apabila Tenaga Kerja yang digunakan naik 1 persen maka kesuksesan meningkat sebesar 0,025 persen.
- e. Nilai koefisien $b_4 = 0,063$ jika Metode Pelaksanaan yang digunakan positif akan mempengaruhi kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*, yang berarti bahwa nilai positif disini memiliki kecenderungan bahwa Metode Pelaksanaan yang digunakan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*. Apabila Metode Pelaksanaan yang digunakan naik 1 persen maka kesuksesan meningkat sebesar 0,063 persen.
- f. Nilai koefisien $b_5 = 0,137$ jika Strategi Pengadaan Barang dan Jasa yang digunakan positif akan mempengaruhi kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*, yang berarti bahwa nilai positif disini memiliki kecenderungan bahwa Strategi Pengadaan Barang dan Jasa yang digunakan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*. Apabila Strategi Pengadaan Barang dan Jasa yang digunakan naik 1 persen maka kesuksesan meningkat sebesar 0,137 persen.
- g. Nilai koefisien $b_6 = 0,65$ jika Lingkungan Kerja yang digunakan positif akan mempengaruhi kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*, yang berarti bahwa nilai positif disini memiliki kecenderungan bahwa Lingkungan Kerja yang digunakan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta International Airport*. Apabila Lingkungan Kerja yang digunakan naik 1 persen maka kesuksesan meningkat sebesar 0,65 persen.

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil Analisa Bab 4 dan merujuk pada tujuan penelitian Bab 1 tentang Macam Macam Faktor yang berpengaruh pada penyelesaian Proyek *Yogyakarta International Airport* maka dapat disimpulkan :

- a. Faktor kesuksesan yang paling berpengaruh pada pelaksanaan proyek *Yogyakarta International Airport* adalah Tenaga Kerja (X3) Sebagaimana yang ditampilkan pada Tabel 4.20
- b. Adapun hubungan yang berpengaruh negatif antar variabel pada Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* adalah jika Pembiayaan (X1) dan Peralatan (X2) meningkat maka Kesuksesan (Y) akan menurun begitupula sebaliknya. Sedangkan untuk hubungan yang berpengaruh positif pada Proyek Strategis Nasional *Yogyakarta International Airport* adalah jika Tenaga Kerja (X3), Metode Pelaksanaan (X4), Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5) dan Lingkungan Kerja (X6) meningkat maka Kesuksesan (Y) akan meningkat begitu pula sebaliknya.
- c. Urutan variabel yang berpengaruh dalam kesuksesan pelaksanaan Proyek *Yogyakarta International Airport* dengan urutan sebagai berikut Tenaga Kerja (X3), Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5), Metode Pelaksanaan (X4), Peralatan (X2), Pembiayaan (X1) dan Lingkungan Kerja (X6).

5.2. Saran

Hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi pihak terkait atau berbagai pihak dalam pekerjaan proyek konstruksi terutama proyek strategis nasional. Perlu dilakukan penelitian lagi untuk mengetahui faktor kesuksesan lain secara lebih terperinci. Penelitian selanjutnya dapat dilakukan dengan menggunakan variabel lain guna mengetahui faktor lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariadi. (2017). Faktor Kunci Sukses Penerapan Value Engineering (Ve) Pada Bangunan Gedung Di Indonesia. Rekayasa Sipil.
- Arikunto Suharsimi. (2005). Manajemen Penelitian. Jakarta : Rineka Cipta.
- Atthirawong, W. and B. Mac Carthy, (2005). *An Application of the Analytical Hierarchy Process to International Decision-Making, Schools of Mechanic, Materials, Manufacturing, Engineering and Management. University of Nottingham, USA.*
- Dell'Isola, A. (1975). *Value Engineering in The Construction Industry. Van Nostrand Reinhold Company.*
- Dimiyanti & K.Nurjman. (2014). Manajemen Proyek. Bandung : Pustaka Setia
- Ervianto W.I., (2006). Manajemen Proyek Konstruksi Edisi Revisi. Yogyakarta : Andi.
- Husen, Abrar. (2009). Manajemen Proyek (Perencanaan, Penjadwalan, dan Pengendalian Proyek). Yogyakarta.
- Junaidi. (2010). Processing Data Penelitian Menggunakan SPSS. Pusat Kajian kebijakan dan Inovasi Administrasi negara.
- Kerzner, H. (2004). *Project Management : Best Practices on Implementation, second edition.* New York : John Wiley & Sons, Inc.
- _____. (2000). *Advanced Project Management : Best Practices on Implementation.* New York : John Wiley & Sons.
- Kontrak Pengadaan Jasa. (2018). Kontrak Pengadaan Jasa No. PJKP-180003169 Tentang Pembangunan Infrastruktur Bandara Baru Di Kulon Progo.
- Soeharto, I. (1997). Manajemen Proyek (Edisi 2). Erlangga.
- Sudariana, Nuzwan & Yoedani. (2019). Analisis Statistik Regresi Linier Berganda. Universitas Nusa Putra.
- Peraturan Presiden. (2017). Peraturan Presiden No. 98 Tahun 2017 Tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulonprogo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Zimmerman, P.E., & Hart, G. (1982). *Value Engineering a Principal Approach For Owners, Designers and Constructors.* Van Nostrand Reinhold Company.