

Analisis Kelayakan Pembangunan Infrastruktur terhadap Dampak Pembangunan Jembatan dengan Metode SROI

Rayhan Aizzani Ihza^{1*}, Sholahuddin¹, Nova Nevila Rodhi¹

¹Universitas Bojonegoro, Jalan Lettu Suyitno No.2 Bojonegoro.

*aizzanirayhan20@gmail.com

ABSTRAK

Kabupaten Bojonegoro khususnya di Kecamatan Kedungadem Desa Kesongo, pengembangan perekonomian di sektor perkebunan, perdagangan dan pertanian memerlukan sarana dan prasarana transportasi yang baik. Penelitian ini membatasi fokusnya pada analisis kelayakan Pembangunan infrastruktur terhadap dampak pembangunan jembatan dengan metode SROI pada Desa Kesongo yang terletak di perbatasan antara Dusun Kesongo dan Dusun Mundu, Kecamatan Kedungadem, Kabupaten Bojonegoro. Perencanaan pembangunan jembatan yang efektif sangat penting untuk menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna, memperlancar lalu lintas lokal, memperlancar arus barang dan jasa, dan pada akhirnya meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat. Tujuan Penelitian untuk mengetahui analisis kelayakan Pembangunan infrastruktur terhadap dampak pembangunan jembatan Desa Kesongo terhadap ekonomi, transportasi, sosial dan lingkungan masyarakat dan menilai keberhasilan pembangunan jembatan Desa Kesongo dalam perekonomian masyarakat dengan metode SROI. Penelitian ini adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, yang bertujuan untuk mendeskripsikan fenomena sosial tanpa menguji hipotesis atau melakukan manipulasi terhadap variabel. Metode ini digunakan untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang diberikan oleh individu atau kelompok terhadap masalah sosial atau kemanusiaan. Dampak setelah pembangunan jembatan berdampak positif, dimana keseluruhannya meningkat yang membuat pekerjaan mereka semakin mudah, dapat mempersingkat waktu jarak tempuh, pendidikan anak semakin baik, interaksi sesama masyarakat desa lainnya semakin baik terutama dusun seberang, ekonomi masyarakat yang meningkat dan biaya hidup yang lebih baik. Rasio SROI NPV dihitung dengan menggunakan Discount Rate Bank Indonesia yaitu 6,25% (mengikuti penggunaan BI- 7 day Repo Rate per bulan Juli 2024). Hasil dari NPV ialah Rp 2.237.200.000. Berdasarkan perhitungan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa nilai SROI pembangunan infrastruktur jembatan adalah sebesar 1,24 kali sehingga merupakan dampak yang bermanfaat.

Kata kunci : infrastruktur jembatan, dampak pembangunan, SROI.

ABSTRACT

Bojonegoro Regency, especially in Kedungadem District, Kesongo Village, economic development in the plantation, trade and agriculture sectors requires good transportation facilities and infrastructure. This research limits its focus to analyzing the feasibility of infrastructure development on the impact of bridge construction using the SROI method in Kesongo Village which is located on the border between Kesongo Hamlet and Mundu Hamlet, Kedungadem District, Bojonegoro Regency. Effective bridge construction planning is very important to ensure the safety and comfort of users, facilitate local traffic, facilitate the flow of goods and services, and ultimately improve the quality of life and welfare of the community. This research is a type of qualitative descriptive research, which aims to describe social phenomena without testing hypotheses or manipulating variables. This method is used to explore and understand the meaning given by individuals or groups to social or humanitarian problems. This research is a type of qualitative descriptive research, which aims to describe social phenomena without testing hypotheses or manipulating variables. This method is used to explore and understand the meaning given by individuals or groups to social or humanitarian problems. The impact after building the bridge has a positive impact, where the overall increase makes their work easier, the travel time can be shortened, children's education is better, interactions between other village communities are better, especially in the opposite hamlet, the community's economy has improved and the cost of living is better. The SROI NPV ratio is calculated using the Bank Indonesia Discount Rate, namely 6.25% (following the use of the BI-7 day Repo Rate as of July 2024). The result of the NPV is IDR 2,237,200,000. Based on the calculations above, it can be concluded that the SROI value of bridge infrastructure construction is 1.24 times, so it is a beneficial impact.

Keywords : bridge infrastructure, development impact, SROI.

1. PENDAHULUAN

Jembatan sangat penting untuk transportasi jalan raya, menghubungkan daerah-daerah yang sulit dijangkau karena hambatan alam seperti laut, danau, sungai, rawa, lembah, atau jurang. Pembangunan daerah memerlukan infrastruktur yang memadai untuk mendukung kegiatan ekonomi, pemerintahan, dan pembangunan secara keseluruhan (Amir, 2016). Jembatan merupakan komponen penting dalam jaringan jalan, khususnya pada sistem transportasi darat yang mendukung pembangunan daerah. Di Kabupaten Bojonegoro khususnya di Kecamatan Kedungadem Desa Kesongo, pengembangan perekonomian di sektor perkebunan, perdagangan dan pertanian memerlukan sarana dan prasarana transportasi yang baik. Perencanaan pembangunan jembatan yang efektif sangat penting untuk menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna, memperlancar lalu lintas lokal, memperlancar arus barang dan jasa, dan pada akhirnya meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat di Kecamatan Kedungadem, Desa Kesongo.

Kerusakan total pada struktur jembatan Desa Kesongo yang diakibatkan bencana alam ini, menghambat perekonomian desa terutama dibidang sektor pertanian, perdagangan dan perkebunan, karena jembatan Desa Kesongo merupakan salah satu akses yang terdekat menuju pasar, sekolah, dan kota. Dimana jembatan tersebut dimanfaatkan oleh para warga/petani untuk mengangkut hasil sawah seperti padi, tembakau dan hasil usaha tani lainnya. Kusnadi Kepala Desa Kesongo menjelaskan, *“Selama ini yang menjadi keluhan masyarakat Desa Kesongo adalah jalan ke areal lokasi persawahan yang kebanyakan tidak bisa dijangkau oleh kendaraan roda dua, sehingga menjadi persoalan bagi warga dalam mengangkut hasil pertanian yang merupakan sumber pendapatan warga. Diharapkan setelah selesainya pekerjaan ini, petani tidak lagi mengalami kesulitan ketika akan mengeluarkan hasil-hasil pertanian dan pembangunan jalan tersebut diharapkan bisa mendongkrak perekonomian masyarakat,”* Adanya jembatan Desa Kesongo memudahkan masyarakat dalam kegiatan sehari-hari dan memperlancar aktivitas ekonomi, sehingga diharapkan perekonomian di kecamatan tersebut meningkat dan berdampak positif pada kesejahteraan masyarakat di Desa Kesongo. Penyelesaian Jembatan Desa Kesongo diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap efisiensi transportasi dan perekonomian masyarakat. Oleh karena itu, investasi pemerintah pada jembatan ini harus memberikan manfaat yang signifikan dan tidak sia-sia. Sehingga dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak pembangunan Jembatan Desa Kesongo dan untuk menilai keberhasilan dalam pembangunan jembatan Desa Kesongo dalam perekonomian masyarakat.

Untuk menilai dampak pembangunan jembatan, metode ini menghubungkan input (sumber daya yang digunakan untuk pembangunan) dengan output (hasil langsung seperti jembatan yang baru dibangun) dan outcome (perubahan yang terjadi, seperti peningkatan aktivitas ekonomi). Nilai moneter dari dampak sosial dan ekonomi dihitung menggunakan teknik valuasi, seperti mengonversi peningkatan pendapatan pedagang lokal atau penghematan biaya transportasi menjadi nilai uang. Kemudian, nilai ini dibandingkan dengan investasi yang dilakukan untuk membangun jembatan.

2. METODE PENELITIAN

JENIS PENELITIAN

Penelitian ini adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, yang bertujuan untuk mendeskripsikan fenomena sosial tanpa menguji hipotesis atau melakukan manipulasi terhadap variabel. Metode ini digunakan untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang diberikan oleh individu atau kelompok terhadap masalah sosial atau kemanusiaan (Creswell, 2010; Mardalis, 1990; Nawawi & Martini, 1996; Sukmadinata, 2011). Penelitian deskriptif kualitatif berfokus pada penggambaran fakta-fakta yang ada tanpa memberikan perlakuan atau perubahan pada variabel yang diteliti. Dalam penelitian ini, digunakan pendekatan studi kasus yang merupakan salah satu dari lima pendekatan penelitian kualitatif yang dijelaskan oleh Creswell (2010).

Penelitian ini dipilih karena akan menganalisis dampak sosial ekonomi yang dihasilkan oleh pembangunan jembatan tersebut, yang memerlukan pengumpulan data yang detail dan alamiah. Proses penelitian kualitatif bersifat induktif, di mana makna dibangun dari data lapangan yang dikumpulkan, kemudian dianalisis dan dideskripsikan untuk menghasilkan pemahaman yang lebih dalam mengenai dampak sosial yang diteliti.

LOKASI PENELITIAN

Berdasarkan hasil penentuan peneliti, objek penelitian yang diambil di Jembatan Kesongo, Kabupaten Bojonegoro khususnya di Kecamatan Kedungadem Desa Kesongo, Waktu penelitian terhitung 3 bulan mulai Maret 2024 sampai Juni 2024.

POPULASI DAN SAMPEL

Seluruh pemangku kepentingan (stakeholder) yang memiliki nilai manfaat dan dampak yang terjadi setelah pelaksanaan Pembangunan infrastruktur jembatan berjumlah 580 orang. Jadi populasi dalam penelitian ini berjumlah 38 orang.

Sampel yang diambil berjumlah 32 atau bisa dikatakan seluruh jumlah populasi. Berdasarkan karakteristik sampel yang telah diuraikan, maka teknik pengumpulan sampel yang digunakan adalah teknik purposive sampling.

TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam penelitian kualitatif ini, penulis berusaha untuk menggantungkan diri sebanyak mungkin pada pandangan partisipan terkait situasi yang sedang diteliti dan umumnya tidak menggunakan instrumen yang bersifat tertutup. Untuk mendukung penelitian, penulis menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

1. Observasi

Observasi yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti. Dalam hal ini penulis langsung mengamati pelaksanaan Perbaikan Tanggap Darurat Pasca Bencana Jembatan Desa Kesongo Kecamatan Kedungadem Kabupaten Bojonegoro.

2. Wawancara

Wawancara digunakan sebagai metode utama untuk mengumpulkan data, dilakukan secara sistematis dan sesuai dengan tujuan penelitian. Wawancara yang dilakukan mencakup wawancara terstruktur dan tidak terstruktur, dengan pertanyaan yang sudah disusun namun tetap terbuka untuk memperoleh informasi tambahan di luar panduan wawancara terstruktur.

3. Kuisisioner

Kuisisioner tidak digunakan sebagai alat untuk menguji keabsahan data, melainkan jawaban dari kuisisioner digunakan untuk memahami lebih dalam dan melengkapi hasil dari wawancara. Pertanyaan dalam kuisisioner hampir sama dengan yang digunakan dalam wawancara.

4. Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya - karya monumental dari seorang. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto, gambar hidup, dan lain-lain. (Sugiyono,2013:240).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL

Hasil yang didapatkan dari pelaksanaan analisis digunakan sebagai panduan dalam melakukan proses penilaian dan evaluasi pengembangan program pembangunan infrastruktur jembatan dan juga agar para *stakeholder* dapat melihat valuasi dari dampak yang diciptakan oleh program tersebut. Hasil analisis juga dapat digunakan oleh pihak manajemen dan departemen untuk merumuskan program program pembangunan infrastruktur jembatan yang akan dilakukan agar perusahaan melakukan investasi yang bijak juga dapat membantu perusahaan dalam penyusunan pelaporan tanggung jawab sosial pelaksanaan pembangunan infrastruktur jembatan.

PEMBAHASAN

Tabel 1. Analisis *Stakeholder*

| Key Stakeholder | Alasan |
|------------------------|--|
| Masyarakat Sekitar | <i>Stakeholder</i> utama; masyarakat sekitar yang diharapkan dapat mendapatkan seluruh manfaat dari pembangunan jembatan. |
| Pemerintah Desa | Kepala desa setempat berperan sebagai perwakilan langsung masyarakat desa dan memiliki tanggung jawab untuk memastikan pembangunan jembatan berjalan lancar dan memberikan manfaat bagi masyarakat. |
| Konsultan Pengawas | Peran konsultan pengawas sebagai pengawas kelayakan Pembangunan Infrastruktur Jembatan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap perubahan. |
| Kontraktor Pelaksana | Berperan sebagai perusahaan yang bekerja sama dengan Pemerintah Daerah dalam pelaksanaan program pembangunan infrastruktur jembatan. Tidak berpengaruh signifikan terhadap jalannya program dan tidak mendapatkan manfaat yang nyata dari berjalannya program. |
| Pemerintah Daerah | Pihak yang berperan sebagai pemberi tunggal donasi dana pelaksanaan program pembangunan infrastruktur jembatan menggunakan anggaran APBD 2022. |

Sumber : Diolah Oleh Peneliti 2024

Proses identifikasi *key stakeholder* ini dilakukan dengan melakukan wawancara di awal

bersama beberapa *stakeholder* yaitu dengan Pemerintah Daerah, lima orang Staff Konsultan Pengawas, Kontraktor Pelaksana, dan Pemerintah Desa. Dalam penelitian ini fokus utamanya ialah masyarakat sekitar dan juga pemerintah desa setempat. Untuk masyarakat sekitar diberikan kuisisioner dan untuk pemerintah desa maupun *stakeholder* yang lain dilakukan wawancara langsung.

Tabel 2. *Input Stakeholder*

| Stakeholder | Input |
|----------------------|---|
| Kontraktor Pelaksana | 1. Biaya Div. Umum (Mobilisasi dan Demobilisasi) 2. Biaya Div. SMKK 3. Biaya Div. Drainase 4. Biaya Div. Pekerjaan Tanah dan Geosintetik 5. Biaya Div. Pekerjaan Preventif 6. Biaya Div. Perkerasan Berbutir dan Beton Semen 7. Biaya Div. Struktur 8. Biaya Div. Rehabilitasi Jembatan 9. Biaya Div. Pekerjaan lain-lain |

Sumber : *Diolah Oleh Peneliti 2024*

Input adalah biaya biaya yang dikeluarkan sebagai modal berjalannya program. *Input* yang dikeluarkan oleh CV. Mutiara Abadi sebagai kontraktor pelaksana akan dilakukan penilaian. Penilaian *input* ialah proses pengkonversian *input* tersebut ke nilai uang. Penilaian *input* yang dilakukan menggunakan data sekunder yang diberikan dari bagian keuangan perusahaan. Penilaian *input* dihitung dengan satuan sistem kontrak.

Tabel 3. *Penilaian Input*

| Input | Nilai |
|--|--------------------------|
| Div. Umum (Mobilisasi dan Demobilisasi) | 21.600.000 |
| Div. SMKK | 39.455.851 |
| Div. Drainase | 79.225.525 |
| Div. Pekerjaan Tanah dan Geosintetik | 72.022.960 |
| Div. Pekerjaan Preventif | 469.680 |
| Div. Perkerasan Berbutir dan Beton Semen | 13.523.900 |
| Div. Struktur | 1.536.017.040 |
| Div. Rehabilitasi Jembatan | 9.736.011 |
| Div. Pekerjaan lain-lain | 28.990.808 |
| Total | Rp. 1.801.041.778 |

Sumber : *Diolah Oleh Peneliti 2024*

a. Mengklarifikasi Output

Output menunjukkan sebuah dampak yang segera dapat terlihat/dirasakan dari adanya sebuah program. *Output* merupakan ringkasan aktivitas yang dilakukan dan dinyatakan dalam bentuk angka. Dari analisis yang telah dilakukan, *output* dari kegiatan yang dilakukan dalam program pembangunan infrastruktur jembatan diantaranya ialah sebagai berikut :

Tabel 4. Klarifikasi Output

| Stakeholder | Klarifikasi | Output |
|----------------------|--|--|
| Kontraktor Pelaksana | Pembangunan Infrastruktur Jembatan | Stakeholder utama, 3 orang yang berpartisipasi terkait pembangunan infrastruktur jembatan |
| Konsultan Pengawas | Pengawas kelayakan pembangunan infrastruktur jembatan | 3 orang pengawas yang berpartisipasi terkait pembangunan infrastruktur jembatan |
| Masyarakat sekitar | Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap sumber daya, produksi, potensi perkembangan wilayah, perekonomian, kesejahteraan dan peluang usaha ekonomi | Orang yang langsung merasakan manfaat program dalam bentuk pembangunan infrastruktur jembatan |
| Pemerintah Desa | Sebagai partisipan program pembangunan infrastruktur jembatan | Meningkatnya Kesadaran Masyarakat dalam Berpartisipasi pada Program PEMDA: para warga yang terlibat dalam pembangunan akan tumbuh jiwa partisipasi karena melibatkan banyak orang dalam kebersamaan disetiap program. |
| Pemerintah Daerah | Pemberi Program dan Penyokong Dana Program | Meningkatnya Kepercayaan Masyarakat terhadap Program : DPUBMPR Kab. Bojonegoro merupakan dinas yang ada di Bojonegoro, melakukan unsur teknis yang bertanggungjawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah, dengan bantuan tenaga ahli yang mayoritas dari bojonegoro. Keberadaan DPUBMPR Kab. Bojonegoro menghasilkan stigma masyarakat yang bermacam-macam baik positif maupun negatif. Setelah adanya program Patra daya yang dilaksanakan mampu meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap DPUBMPR Kab. Bojonegoro. |

Sumber : Diolah Oleh Peneliti 2024

b. Menggambarkan Outcome

SROI ialah sebuah metode yang ditujukan untuk berfokus kepada pemangku kepentingan pada setiap tahapan prosesnya. Manfaat yang dihasilkan dari pelaksanaan program pembangunan infrastruktur dianalisis melalui hasil diskusi dengan *key stakeholder* tentang perubahan dan manfaat yang mereka rasakan dari berjalannya program. Berikut penetapan dampak dari kegiatan yang dilakukan oleh program pembangunan infrastruktur :

Tabel 5. Penetapan Dampak

| Stakeholder | Klarifikasi | Output | Outcomes |
|-------------------------|---|--|--|
| Kontraktor Pelaksana | Pembangunan Infrastruktur Jembatan | <i>Stakeholder</i> utama, 3 orang yang berpartisipasi terkait pembangunan infrastruktur jembatan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatnya kemacetan. 2. Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas. 3. Menghubungkan ruas jalan antar dusun. 4. Membahayakan keselamatan bagi masyarakat di area jembatan. 5. Akses menuju pusat kota lebih cepat. 6. Tingkat kebisingan kendaraan di malam hari. |
| Konsultan Pengawas | Pengawas kelayakan pembangunan infrastruktur jembatan | 3 orang pengawas yang berpartisipasi terkait pembangunan infrastruktur jembatan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pendapatan masyarakat meningkat. 2. Memudahkan interaksi sesama masyarakat. 3. Mendorong masyarakat untuk peluang usaha. 4. Pelibatan masyarakat setempat dalam pembangunan jembatan. 5. Meningkatnya pertumbuhan penduduk. 6. Dampak pada bagian sosial lebih baik. |

| Stakeholder | Klarifikasi | Output | Outcomes |
|--------------------|---|---|--|
| Masyarakat sekitar | Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap sumber daya, produksi, potensi perkembangan wilayah, perekonomian, kesejahteraan dan peluang usaha ekonomi. | Orang yang langsung merasakan manfaat program dalam bentuk pembangunan infrastruktur jembatan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap sumber daya. 2. Perkembangan aksesibilitas produksi sumber daya. 3. Meningkatkan potensi perkembangan wilayah. 4. Peningkatan perekonomian masyarakat. 5. Peningkatan kesejahteraan masyarakat. 6. Meningkatnya peluang usaha ekonomi. |
| Pemerintah Desa | Sebagai partisipan program pembangunan infrastruktur jembatan | Meningkatnya Kesadaran Masyarakat dalam Berpartisipasi pada Program PEMDA: para warga yang terlibat dalam pembangunan akan tumbuh jiwa partisipasi karena melibatkan banyak orang dalam kebersamaan disetiap program. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Adanya pemberontakan akibat modernisasi struktur. 2. Meningkatkan keaktifan dan kreativitas Masyarakat. 3. Dampak pada bagian lingkungan lebih baik. 4. Adanya polusi di area Pembangunan. 5. Keterbelakangan Pembangunan infrastruktur. 6. Kurangnya kesadaran pekerja dalam area Pembangunan jembatan. |
| Pemerintah Daerah | Pemberi Program dan Penyokong Dana Program | Meningkatnya Kepercayaan Masyarakat terhadap Program : melakukan unsur teknis yang bertanggungjawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah, dengan bantuan tenaga ahli yang mayoritas dari bojonegoro. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Keberhasilan Pembangunan suatu daerah. 2. Berkurangnya tindak kejahatan. 3. Percepatan penyediaan infrastruktur. 4. Munculnya kebisingan Pembangunan jembatan. 5. Adanya jalan rusak akibat mobilisasi. 6. Kemajuan infrastruktur daerah. |

Sumber : Diolah Oleh Peneliti 2024

4.5.1 Membuktikan Adanya Dampak dan Memberinya Nilai

a. Mengembangkan Indikator Hasil

Pada tahapan ini dipaparkan mengenai fakta bila akibat yang dihasilkan betul betul tercipta serta dialami oleh para *stakeholder*. Fakta tersebut di dalam analisis SROI diucap dengan indikator. Indikator merupakan metode yang digunakan untuk membuktikan perubahan yang sudah tercipta. Indikator dibutuhkan guna menarangkan sesuatu dampak yang dihasilkan serta seberapa banyaknya. Indikator bisa bersifat subjektif maupun objektif. Indikator subjektif merupakan penanda yang berasal dari pengalaman yang dialami seorang ataupun opini seorang yang dijadikan kenyataan terbentuknya perubahan. Dalam analisis ini, indikator yang digunakan merupakan indikator subjektif sebab penanda tersebut berasal dari pengalaman dan pernyataan masyarakat serta karyawan yang dinyatakan melalui kuesioner yang disebar. Indikator objektif juga digunakan seperti data dan jumlah orang yang dipekerjakan menjadi tenaga kerja untuk berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur jembatan di desa kesongo kecamatan kedungadem kabupaten bojonegoro. Berikut tabel yang menjelaskan indikator dari masing-masing dampak yang dirasakan oleh para *stakeholder*:

Tabel 6. Pengembangan Indikator

| Dampak | Deskripsi Dampak | Indikator |
|---------------------|---|--|
| Dampak Ekonomi | Pengaruh tidak langsung dari objek analisis terhadap jumlah dan jenis program yang berfokus pada indikator ekonomi dan prakiraan pengaruh proyek pada indikator-indikator tersebut. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap sumber daya. 2. Perkembangan aksesibilitas produksi sumber daya. 3. Meningkatkan potensi perkembangan wilayah. 4. Peningkatan perekonomian masyarakat. 5. Peningkatan kesejahteraan masyarakat. 6. Meningkatnya peluang usaha ekonomi. |
| Dampak Transportasi | Memudahkan pekerjaan masyarakat sekitar, membantu masyarakat dalam aksesibilitas jembatan, maupun mempersingkat waktu dan jarak tempuh. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatnya kemacetan. 2. Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas. 3. Menghubungkan ruas jalan antar dusun. 4. Membahayakan keselamatan bagi masyarakat di area jembatan. 5. Akses menuju pusat kota lebih cepat. 6. Tingkat kebisingan kendaraan di malam hari. |
| Dampak Sosial | Bentuk akibat atau pengaruh yang terjadi dalam pelaksanaan program | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pendapatan masyarakat meningkat. 2. Memudahkan interaksi sesama masyarakat. |

| Dampak | Deskripsi Dampak | Indikator |
|--------------------|---|--|
| | pembangunan infrastruktur jembatan. | <ol style="list-style-type: none"> 3. Mendorong masyarakat untuk peluang usaha. 4. Pelibatan masyarakat setempat dalam pembangunan jembatan. 5. Meningkatnya pertumbuhan penduduk. 6. Dampak pada bagian sosial lebih baik. |
| Dampak Lingkungan | Dampak penting suatu Usaha atau kegiatan yang direncanakan terhadap lingkungan hidup yang diperlukan bagi proses pengambilan keputusan. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Adanya pemberontakan akibat modernisasi struktur. 2. Meningkatkan keaktifan dan kreativitas Masyarakat. 3. Dampak pada bagian lingkungan lebih baik. 4. Adanya polusi di area Pembangunan. 5. Keterbelakangan Pembangunan infrastruktur. 6. Kurangnya kesadaran pekerja dalam area Pembangunan jembatan. |
| Dampak Pembangunan | Meningkatkan kualitas hidup yang terdiri dari meningkatkan kualitas fisik, dan meningkatkan kesejahteraan. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Keberhasilan Pembangunan suatu daerah. 2. Berkurangnya tindak kejahatan. 3. Percepatan penyediaan infrastruktur. 4. Munculnya kebisingan pekerjaan Pembangunan jembatan. 5. Adanya jalan rusak akibat mobilisasi. 6. Kemajuan infrastruktur daerah. |

Sumber : Diolah Oleh Peneliti 2024

b. Mengumpulkan Data Dampak

Data dikumpulkan melalui kuesioner dan wawancara. Wawancara secara langsung dilakukan dengan manajemen perusahaan Kontraktor Pelaksana, Konsultan Pengawas, Pemerintah Desa, Pemerintah Daerah, dan masyarakat sekitar yang mendapatkan manfaat dari program pembangunan infrastruktur jembatan. Adapun untuk masyarakat diberikan kuesioner yang dalam pengisiannya dipandu oleh peneliti dan berisi pertanyaan-pertanyaan singkat.

c. Menentukan Berapa Lama Dampak Berlangsung

Dalam buku panduan SROI maksimum durasi waktu yang ditetapkan untuk suatu dampak dalam analisis adalah lima tahun dan minimum satu tahun (Nicholls et al 2009). Dampak di dalam penelitian ini berlangsung selama satu bulan dan dihitung dengan durasi lima tahun.

d. Menetapkan Nilai Dampak

Pada tahap ini dilakukan penilaian terhadap dampak yang dihasilkan yaitu memberikan nilai uang terhadap setiap dampak yang terjadi. Penilaian ini dilakukan dengan menggunakan *financial proxy* atau peramalan keuangan. Peramalan keuangan inilah yang merupakan salah satu kelebihan SROI yang tidak dimiliki oleh alat analisis lainnya. Penetapan peramalan keuangan ini dilakukan dengan merujuk pada metode pendekatan menurut (Purwohedi 2016) yang dapat digunakan untuk menentukan satuan nominal pada suatu dampak. Penentuan *financial proxy* pada penelitian ini dilakukan dengan diskusi bersama pihak manajemen perusahaan dan ditetapkan berdasarkan harga pasar dan asumsi-asumsi menggunakan pendekatan-pendekatan yang dilakukan dalam melakukan *financial proxy*.

Tabel 7. Penetapan *Financial Proxy*

| Dampak | Indikator | Financial Proxy |
|---------------------|--|---|
| Dampak Ekonomi | Pertumbuhan Pendapatan Per Kapita Masyarakat Sekitar Perubahan Jumlah Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) Perubahan Nilai Investasi di Sekitar Jembatan Perubahan Tingkat Pengangguran Perubahan Harga Tanah | Biaya pendapatan Masyarakat mengalami peningkatan untuk dampak perekonomian di desa Kesongo |
| Dampak Transportasi | Perubahan Waktu Tempuh Perjalanan Perubahan Biaya Transportasi Perubahan Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Perubahan Kapasitas Jalan | Biaya transportasi untuk aksesibilitas Masyarakat dalam melakukan perjalanan pada aktifitas manfaat program pembangunan infrastruktur |
| Dampak Sosial | Perubahan Tingkat Interaksi Sosial Antar Masyarakat Perubahan Akses terhadap Pendidikan dan Kesehatan Perubahan Tingkat Kejahatan Perubahan Persepsi Masyarakat terhadap Pembangunan | Biaya penyerapan tenaga kerja dalam program Pembangunan infrastruktur |
| Dampak Lingkungan | Perubahan Kualitas Udara dan Air | Biaya jasa pengolahan limbah untuk mengurangi pencemaran lingkungan |

Sumber : *Diolah Oleh Peneliti 2024*

Berikut penjelasan mengenai *financial proxy* untuk setiap dampak :

1. Dampak Ekonomi

Untuk menilai dampak ekonomi dengan indikator peningkatan reputasi baik perusahaan dinilai menggunakan metode pendekatan preferensi yang dikemukakan. Untuk meningkatkan *awareness* masyarakat akan adanya program pembangunan infrastruktur dapat melakukan cara lain yaitu dengan mengumpulkan masyarakat dengan mengadakan sosialisasi dan menginformasikan mengenai program tersebut. Data yang digunakan dalam peramalan keuangan ini ialah biaya mengadakan sosialisasi untuk 100 peserta dimana diasumsikan bahwa informasi yang diterima oleh 100 peserta senilai dengan mengadakan sosialisasi dengan 100 peserta untuk menyampaikan informasi dan biaya yang dikeluarkan untuk mengadakan sosialisasi mengacu pada nilai pasar di daerah setempat. Asumsi biaya yang dikeluarkan oleh pengadaan sosialisasi dengan 100 peserta adalah dengan biaya sosialisasi sebesar Rp 150.000 per peserta, biaya sewa event di Kantor Desa Kesongo, Kedungadem, Bojonegoro dengan biaya Rp 500.000 per ruangan berkapasitas 100 orang dan konsumsi snack box di daerah Bojonegoro yaitu di Papa Cookies box dengan biaya Rp 20.000/box. Total nilai *financial proxy* untuk dampak ekonomi ialah sebesar Rp 17.500.000.

2. Dampak Transportasi

Untuk menilai dampak transportasi dalam membantu perekonomian keluarga dinilai menggunakan metode pendekatan preferensi yang diketahui saat dilakukannya pengumpulan data. Data yang digunakan ialah biaya transportasi menggunakan kendaraan roda dua/lebih dari daerah setempat (dihitung dari alamat masyarakat) yang kerap digunakan penerima manfaat sebagai alternatif fasilitas transportasi darat. Biaya yang dikeluarkan untuk sekali perjalanan ialah sebesar Rp 10.000 untuk roda 2 dan Rp20.000 untuk roda 4/lebih sebagai biaya operasional pulang pergi. Penilaian dilakukan dengan asumsi per penerima manfaat pergi sebanyak setiap hari dalam setahun. Total nilai *financial proxy* untuk dampak membantu perekonomian keluarga dari 38 responden masyarakat berdasarkan daftar kartu keluarga yang terdaftar di desa sampai dengan tahun 2022-2026 ialah sebesar Rp 2.080.500.000.

3. Dampak Sosial

Untuk menilai dampak sosial dalam penyerapan tenaga kerja dinilai menggunakan metode pendekatan preferensi yang dikemukakan. Para pekerja yang dipekerjakan oleh perusahaan berjumlah 12 orang yaitu 3 tukang dengan biaya Rp 107.500/hari dan 9 pekerja dengan biaya Rp. 97.500/hari. Biaya yang digunakan ialah biaya gaji pekerja proyek selama kontrak Pembangunan infrastruktur jembatan. Total nilai *financial proxy* untuk dampak penyerapan tenaga kerja ialah sebesar Rp115.200.000.

4. Dampak Lingkungan

Untuk menilai dampak lingkungan dalam mengurangi pencemaran lingkungan dinilai menggunakan metode pendekatan preferensi yang dikemukakan. Perusahaan melakukan pengolahan limbah dengan menggunakan jasa pengolahan limbah dari CV. Sumber Maha Dewi. Biaya yang digunakan ialah biaya jasa pengolahan limbah dengan 20 kali pelayanan dalam lima tahun. Total nilai *financial proxy* untuk dampak lingkungan dalam mengurangi pencemaran lingkungan ialah sebesar Rp 24.000.000.

4.5.2 Menetapkan Dampak

Pada tahapan ini dilaksanakan evaluasi dampak terpaut dengan prinsip SROI yaitu jangan berlebihan (*do not overclaim*). Prinsip ini membagikan panduan untuk hanya memberi tahu nilai- nilai yang betul- betul bisa diciptakan oleh sesuatu kegiatan. Apabila dampak yang dialami diakibatkan bukan hanya oleh program yang dievaluasi, tetapi akibat dari program lain, maka yang butuh dihitung hanyalah besar atribusi program yang sedang dianalisis tersebut. Pada dasarnya tahapan ini merupakan guna meyakinkan kalau nilai dampak yang sudah ditetapkan tidak sangat besar serta benar benar mencerminkan nilai yang sesungguhnya (Nicholls et al 2012).

a. *Deadweight*

Deadweight adalah ukuran dari jumlah dampak yang akan terjadi bahkan jika kegiatan tersebut tidak terjadi. *Deadweight* akan diukur sebagai presentase dan kemudian presentase hasilnya dikurangi dari jumlah total hasilnya. *Deadweight* untuk dampak dalam penelitian ini adalah 0% untuk dampak ekonomi, 50% untuk dampak transportasi, 50% untuk dampak sosial, 0% untuk dampak lingkungan. Penetapan *deadweight* pada penelitian ini berdasarkan dari hasil survey lapangan yang dilakukan pada saat pengumpulan data dan melalui hasil kuesioner dan wawancara dengan para *stakeholder*.

b. *Attribution*

Attribution adalah penilaian dari berapa banyak dampak tersebut disebabkan oleh kontribusi dari program lain atau pihak lain. *Attribution* dihitung sebagai presentase (proporsi hasil yang disebabkan program tersebut). *Attribution* untuk dampak dalam penelitian ini adalah 0% untuk dampak ekonomi, 0% untuk dampak transportasi, 0% untuk dampak sosial, 0% untuk dampak lingkungan. Penetapan *attribution* pada penelitian ini berdasarkan dari hasil survey lapangan yang dilakukan pada saat pengumpulan data dan melalui hasil kuesioner dan wawancara dengan para *stakeholder*.

c. Menghitung Nilai Dampak

Pada tahapan ini dilakukan perhitungan nilai dampak. Langkah yang dilakukan untuk menghitung nilai dampak adalah menggunakan rumus $(1 - \text{deadweight}) \times (1 - \text{attribution}) \times (\text{Value financial proxy dampak})$ per dampak yang dihasilkan. Hasil yang didapatkan dari perhitungan tersebut ialah sebagai berikut:

Tabel 8. Nilai Dampak

| Dampak | Nilai Dampak | Persentase (%) |
|---------------------|-------------------------|----------------|
| Dampak Ekonomi | Rp 17.500.000 | 0.78 |
| Dampak Transportasi | Rp 2.080.500.000 | 93.0 |
| Dampak Sosial | Rp115.200.000 | 5.15 |
| Dampak Lingkungan | Rp 24.000.000 | 1.07 |
| Total | Rp 2.237.200.000 | 100 |

Sumber : Diolah Oleh Peneliti 2024

4.5.5 Menghitung Rasio SROI

a. Menghitung Net Present Value (NPV)

NPV dihitung dengan menggunakan *Discount Rate* Bank Indonesia yaitu 6,25% (mengikuti penggunaan BI- 7 day *Repo Rate* per bulan Juli 2024). Hasil dari NPV ialah Rp 2.237.200.000. Perhitungan dilakukan menggunakan *excel impact map spreadsheet*.

b. Menghitung Rasio

Rasio SROI dihitung dengan membagi *Net Present Value Of Benefit* dengan total nilai *input*. Berikut perhitungan untuk mendapatkan rasio SROI:

$$\text{SROI Ratio} = \frac{\text{Net Present Value of Benefit Value Of}}{\text{Value Of Inputs}} = \frac{\text{Rp 2.237.200.000}}{\text{Rp1.801.041.778}} = 1,24$$

Berdasarkan perhitungan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa nilai SROI perusahaan adalah sebesar 1,24 kali.

4. KESIMPULAN.

Kesimpulan penelitian ini menjawab dua rumusan masalah yang telah disusun di Bab I dengan menggunakan data yang diuraikan di Bab IV. Pertama, penelitian ini berhasil menunjukkan bahwa pembangunan jembatan Desa Kesongo memiliki dampak positif terhadap aspek ekonomi, transportasi, sosial, dan lingkungan masyarakat sekitar. Dampak tersebut terlihat dari peningkatan aktivitas ekonomi, kemudahan akses transportasi, dan perbaikan kondisi sosial serta lingkungan. Kedua, hasil penelitian menilai keberhasilan pembangunan jembatan tersebut dalam meningkatkan perekonomian masyarakat setempat. Data menunjukkan bahwa setelah jembatan selesai dibangun, terjadi peningkatan pendapatan dan aksesibilitas yang lebih baik bagi masyarakat, yang secara langsung berkontribusi pada peningkatan kesejahteraan mereka. Dengan demikian, penelitian ini membuktikan bahwa pembangunan infrastruktur seperti jembatan dapat membawa manfaat signifikan bagi pengembangan ekonomi dan sosial di daerah pedesaan.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Annisa Ayu Marsha Rindang Matoati “Penilaian Dampak Investasi Sosial Pelaksanaan CSR PT. Catur Elang Perkasa Menggunakan Metode Social Return On Investment (SROI)” Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor
- Mesak, Lek 2013 “Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Rakyat Dipedalaman May Barat Provinsi Papua Barat” Dalam Ekonomi Kuantitatif Terapan Vol 6 (Hlm 31- 37) Program Studi Ekonomi Pembangunan Universitas Cendrawasih
- Syaputra Bambang 2013 “Pengaruh Desentralisasi Pisikal Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Kesejahteraan Masarakat” dalam Borneo Administrasion volume 9 (hlm 106 – 108)
- Lenni sari khoiriah harahap, Sahrul harahap, Afniria Pakpahan, Ahmad Rafii 2021 “ANALISA DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN HURISTAK BAGI MASYARAKAT HURISTAK KABUPATEN PADANG LAWAS” Statika Vol.4 No.2, Hal 20-30 Publikasi Oleh Fakultas Teknik Universitas Graha Nusantara
- Wignyo Yanuarto 2023, “ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN TANJUNGREJO TERHADAP SOSIAL EKONOMI DESA TANJUNGREJO KECAMATAN MADIUN KABUPATEN MADIUN PROVINSI JAWA TIMUR” Vol.12 No.2 Mahasiswa Magister Administrasi Publik Universitas Slamet Riyadi
- Abdurahman, A. (2018). Dampak Pembangunan Jembatan Rumpiang Terhadap Perekonomian Masyarakat Di Kecamatan Cerbon Kabupaten Barito Kuala. *Administras*, 2(2), 245-262.