

TESIS

**ANALISIS FAKTOR–FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PENGAMBILAN KEPUTUSAN DALAM PEMELIHARAAN
ASET JALAN NASIONAL DI SULAWESI SELATAN**

***ANALYSIS OF FACTORS AFFECTING DECISION MAKING IN
THE MAINTENANCE OF NATIONAL ROAD ASSETS IN
SOUTH SULAWESI***

ERWINA KUMALA SARI

A062212054



**PROGRAM MAGISTER AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2023**

TESIS

ANALISIS FAKTOR–FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENGAMBILAN KEPUTUSAN DALAM PEMELIHARAAN ASET JALAN NASIONAL DI SULAWESI SELATAN

ANALYSIS OF FACTORS AFFECTING DECISION MAKING IN THE MAINTENANCE OF NATIONAL ROAD ASSETS IN SOUTH SULAWESI

Sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar Magister

disusun dan diajukan oleh

ERWINA KUMALA SARI

A062212054



Kepada

**PROGRAM MAGISTER AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2023**

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENGAMBILAN KEPUTUSAN DALAM PEMELIHARAAN ASET JALAN NASIONAL DI SULAWESI SELATAN

Disusun dan diajukan oleh

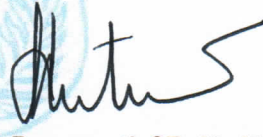
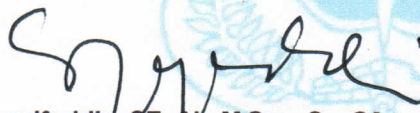
ERWINA KUMALA SARI
A062212054

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Magister **Akuntansi**
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 31 Juli 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

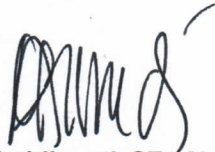


Prof. Dr. Syarifuddin, SE., Ak., M.Soc., Sc., CA.
NIP. 196302101990021001

Dr. R.A. Damayanti, SE., Ak., M.Soc., Sc., CA.
NIP. 196704141994121001

Ketua Program Studi
Magister Akuntansi

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin



Dr. Aini Indrijawati, SE., Ak., M.Si., CA.
NIP. 196811251994122002



Prof. Dr. Abd. Rahman Kadir, SE., M.Si.
NIP. 196402051988101001

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Erwina Kumala Sari

NIM : A062212054

Program Studi : Magister Akuntansi

menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa tesis yang berjudul:

Analisis Faktor–Faktor yang Mempengaruhi Pengambilan Keputusan dalam Pemeliharaan Aset Jalan Nasional di Sulawesi Selatan

adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah tesis ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan/ditulis/diterbitkan sebelumnya, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari ternyata di dalam naskah tesis ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU Nomor 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, Juli 2023

Yang menyatakan,



Erwina Kumala Sari

PRAKATA

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan karunia-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan tesis ini. Tesis ini merupakan tugas akhir untuk mencapai gelar Magister Akuntansi (M.Ak.) pada Program Pendidikan Magister Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Dengan segala kerendahan hati, penulis haturkan terimakasih kepada:

- 1) Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc selaku Rektor Universitas Hasanuddin yang telah memberikan kesempatan untuk menempuh pendidikan pada jenjang magister pada Universitas Hasanuddin
- 2) Prof. Dr. Abd. Rahman Kadir, SE., MSi., CWM selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis yang telah menerima penulis mengikuti pendidikan pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin
- 3) Dr. Aini Indrijawati, S.E., Ak., M.Si., CA selaku Ketua Program Studi Magister Akuntansi Sektor Publik Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin
- 4) Prof. Dr. Syarifuddin, SE., Ak.,M.Soc.,Sc.,CA dan Dr. R.A. Damayanti, SE., M.Soc.,CA selaku pembimbing yang selalu memberi masukan, bimbingan, dan arahnya.
- 5) Seluruh staf Jurusan Magister Akuntansi Sektor Publik Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin tanpa terkecuali atas waktu dan tenaganya,
- 6) Kementerian PUPR khususnya BPSDM yang telah memberikan kesempatan kepada saya dalam menempuh Pendidikan Magister Akuntansi Super Spesialis
- 7) Orang tua dan adek - adekku tercinta yang selalu memberikan doa dan dukungan kepada penulis.
- 8) Teman terbaikku selama perkuliahan ini, *WER Community* yang saling memotivasi dan kompak dalam perkuliahan sampai penyelesaian tesis ini.
- 9) Teman – temanku, *Ingat Makan* dan *REWDY* yang selalu meberikan dukungan dan selalu mengingatkan untuk Kuliner selama penyelesaian tesis ini,
- 10) Sahabatku *Miss Train Mbak Mahfi* yang selalu mendengarkan curhatku dan memotivasi dalam penyelesaian tesis ini.
- 11) Semua pihak yang telah membantu yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Sebagai manusia biasa Penulis menyadari penyusunan tesis ini jauh dari kata sempurna karena keterbatasan kemampuan dan Ilmu Pengetahuan yang dimiliki oleh Penulis. Oleh karenanya atas kesalahan dan kekurangan dalam penulisan tesis ini, Penulis memohon maaf dan bersedia menerima kritikan yang membangun.

Harapan Penulis, semoga tesis ini dalam memberikan manfaat bagi siapa saja yang membacanya.

Makassar, Juli 2023

Erwina Kumala Sari

ABSTRAK

ERWINA KUMALA SARI. *Analisis Faktor-Faktor yang Memengaruhi Pengambilan Keputusan dalam Pemeliharaan Aset Jalan Nasional di Sulawesi Selatan* (dibimbing oleh Syarifuddin dan Ratna Ayu Damayanti)

Penelitian ini bertujuan menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi pengambilan keputusan dalam pemeliharaan aset Jalan Nasional di Sulawesi Selatan dan menganalisis faktor dominan yang memengaruhi pengambilan keputusan dalam pemeliharaan aset Jalan Nasional di Sulawesi Selatan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif studi kasus yang bersifat deskriptif untuk menggambarkan fakta, situasi, dan aktivitas objek yang diteliti. Instansi yang menjadi objek penelitian adalah Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Selatan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi pengambilan keputusan pada pemeliharaan aset Jalan Nasional di Sulawesi Selatan terdiri atas; kondisi jalan, alokasi dana atau anggaran, pengaduan masyarakat/ laporan masyarakat, dan perubahan kebijakan. Faktor dominan yang memengaruhi pengambilan keputusan pemeliharaan aset Jalan Nasional di Sulawesi Selatan adalah kondisi jalan dan alokasi dana dengan alat penunjang pengambilan keputusan adalah Indonesian *Road Management System-Version 3 (IRMS-V3)*.

Kata kunci: pengambilan keputusan, pemeliharaan jalan, jalan nasional



ABSTRACT

ERWINA KUMALASARI. *An Analysis of Factors Affecting Decision Making in the Maintenance of National Road Assets in South Sulawesi* (supervised by Syarifuddin and Ratna Ayu Damayanti)

This study aims to analyze the factors affecting the decision making in maintaining national road assets in South Sulawesi and to analyze the dominant factors affecting the decision to take in maintaining national road assets in South Sulawesi. This study used a qualitative case study approach that was descriptive in nature to describe the facts, situations, and activities of the object under study. The agency that became the object of research was the South Sulawesi National Road Implementation Center. The results of the study show that the affecting factors in making decisions on maintaining National Road assets in South Sulawesi consist of road conditions, allocation of funds or budgets, community complaints/community reports, and policy changes. The dominant factors affecting the decision to maintain National Road assets in South Sulawesi are road conditions and allocation of funds/budget where the decision-making support tool is Indonesian Road Management System-Version 3 (IRMS- V3).

Keywords: decision making, road maintenance, national roads



DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	iv
PRAKATA.....	v
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuann Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Teori Pengambilan Keputusan.....	7
2.1.1 Jenis-jenis Pengambilan Keputusan.....	8
2.1.2 Dasar – dasar Pengambilan Keputusan	9
2.1.3 Faktor-Faktor Pengambilan Keputusan	10
2.2 Pengertian Aset.....	11
2.2.1 Siklus Hidup Aset.....	12
2.2.2 Azas dan Prinsip Manajemen Aset	17
2.2.3 Pengertian Jalan.....	18
2.3 Pengertian, Tujuan dan Manfaat Pemeliharaan	21
2.4 Jenis Pemeliharaan.....	22

2.5	Penelitian Terdahulu	23
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....		28
3.1	Rancangan Penelitian.....	28
3.2	Tempat dan Waktu Penelitian	29
3.3	Jenis dan Sumber Data	29
3.4	Teknik Pengumpulan Data	29
3.5	Teknik Analisis Data	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		31
4.1	Gambaran Umum Jalan Nasional Makassar.....	31
4.2	Faktor – faktor yang memengaruhi dalam mengambil keputusan pemeliharaan aset Jalan Nasional di Sulawesi Selatan.....	38
4.3	Faktor Dominan yang memengaruhi dalam mengambil keputusan pemeliharaan aset Jalan Nasional di Sulawesi Selatan.....	55
BAB V PENUTUP		60
5.1	Kesimpulan.....	60
5.2	Keterbatasan Penelitian	61
5.3	Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA.....		62

DAFTAR TABEL

Tabel 14.1 Data Panjang Jalan	36
Tabel 4.2 Tabel Perubahan Panjang Jalan	37
Tabel 4.3 Kemantapan Jalan Nasional Provinsi Sulawesi Selatan Semester II Tahun 2022 (Berdasarkan SK Jalan Nasional Tahun 2022).....	37
Table 4.4 Tabel Hasil Irms-V3 Tahun 2022.....	57

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Alur Siklus Aset.....	13
Gambar 4.1 Bagan proses bisnis Pemrograman dan Penganggaran Preservasi Jalan.....	49

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Peningkatan infrastruktur jalan di Indonesia berkembang pesat, sejalan dengan pesatnya pembangunan infrastruktur jalan, baik kualitas dan kuantitas. Pesatnya pembangunan tersebut menuntut adanya prasarana jalan yang cukup memadai, yang dapat mendukung proses pembangunan Infrastruktur Jalan. Indonesia merupakan salah satu negara berkembang dalam pelaksanaan pembangunan Infrastruktur untuk segala bidang, sehingga membutuhkan manajemen jalan yang baik. Pembangunan dan pemeliharaan jalan merupakan proses yang menuntut biaya cukup besar dalam mendukung pelaksanaannya untuk mencapai rencana yang diharapkan. kemudian dalam pengoperasiannya memengaruhi juga proses operasi kendaraan, kenyamanan, waktu, dan tingkat biaya kecelakaan. Sehingga diperlukan penelaahan yang bijaksana dalam penentuan pembangunan dan pemeliharaan jalan tersebut. Untuk mendapatkan hasil yang optimum, misalnya penjadwalan kegiatan pemeliharaan yang terpola dengan sistem penganggaran yang berlaku.

Hal ini sesuai dengan pendapat peneliti bahwa sebagian besar negara-negara ini dihadapkan pada fasilitas transportasi jalan yang tidak memadai untuk mendukung pertumbuhan ekonomi. Pembangunan jalan tingkat tinggi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi memerlukan tingkat kepatuhan yang tinggi dengan kesempatan yang terbatas untuk meningkatkan kandungan tenaga kerja. Namun,

banyak dari jalan permukaan yang ada terkenal kekurangan operasi pemeliharaan preventif berkala yang diperlukan untuk menjaga integritas permukaan jalan untuk melindungi struktur perkerasan dari masuknya air dan mengakibatkan kerusakan yang cepat (Jordaan & Steyn, 2022).

Menurut Bardhi (2021) *Albanian Road Authority (ARA)* dan *Albanian Development Fund (ADF)* menggunakan dana masyarakat untuk pembangunan jaringan infrastruktur jalan, sehingga karena keterbatasan anggaran dalam pemeliharaan jalan perlu disusun strategi pengelolaan dan keuangan pemeliharaan, berdasarkan prinsip akuntansi yang berlaku dan efisiensi dana masyarakat dalam rangka untuk memastikan keamanan dan penghematan biaya pengguna.

Menurut Dmytrychenko & Kharchenko (2021) Secara umum urutan pengelolaan aset dimulai dengan penetapan tujuan, kebijakan penyelenggaraan jalan dan anggaran yang tersedia. Menurut titik awal ini, pengumpulan data, pemantauan kinerja, analisis opsi dan program pengoptimalan, pemilihan dan implementasi serangkaian proyek dilakukan. Maksud dan tujuan pengelolaan proyek jalan tergantung pada kategori yang dipertimbangkan. Namun menurut Hidayat (2020) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa Jalan ialah infrastruktur transportasi permukaan yang mencakup semua bagian jalan, termasuk bangunan tambahan dan fasilitas buat lalu lintas. Perencanaan pemeliharaan jalan yang tepat ialah komponen bagian penting dalam manajemen pengelolaan jalan. Justru sebaliknya unsur terpenting pada pemeliharaan infrastruktur jalan arteri adalah perencanaan pengutamaan pada pemeliharaan jalan. dalam banyak kasus, penetapan prioritas pemeliharaan jalan tidak mempunyai kriteria buat dipertimbangkan dan masih

didominasi oleh pembuat kebijakan, menggunakan kriteria teknis, manfaat dan porto yang diutamakan.

Menurut Peneliti Fitriani (2019) menambahkan bahwa Pembagian tugas dalam pengelolaan jalan dan penetapan ruas jalan dari status jalan federal, provinsi, provinsi serta desa belum menjadi contoh yang memadai buat penyelesaian problem jalan. namun, yang sangat memprihatinkan merupakan kondisi jalan yg sangat jelek sebagai akibatnya pertanggungjawaban menjadi tak jelas waktu masyarakat mendesak supaya tindakan pemugaran segera dilakukan. Kenyataannya, implementasi pada Kabupaten Sintang memberikan bahwa implementasinya tidak sempurna waktu dan tidak mengikuti kualitas dan kecukupan tindakan sinkron standar jalan, sebagai akibatnya jalan tidak berfungsi secara optimal. Kondisi usia infrastuktur jalan masih belum tetap tidak menguntungkan, pelayanan minimal pemeliharaan jalan tidak tercapai, beban operasi memelihara jalan semakin meningkat, dan pemakai jalan semakin terasa terganggu. Bahkan Menurut Zanuardi (2020) karena keterbatasan anggaran, pemeliharaan jalan harus diprioritaskan. Metode yang ada tidak menjamin efektivitas pendanaan yang optimal sebab tidak terkait dengan pengukuran nilai riil.

Dapat Dilihat dari syarat kondisi Jalan khususnya di ruas Tun Abdul Razak, Kabupaten Gowa, Sulawesi Selatan sempat mengalami rusak yang sangat parah sampai mengelupas. Jalan provinsi yang menghubungkan kota Makassar dengan kabupaten Gowa ini sudah diaspal beberapa hari lalu, tetapi kondisi saat ini masih rusak, terdapat ada beberapa lubang seperti batu – batu kecil yang berserakan di bagian tengah jalan yang sudah diaspal. Saat hujan berhenti, genangan air terbentuk pada tengah jalan dan lubang kecil di tengah trotoar. Sehingga akibatnya warga dirugikan utamanya pengguna jalan dan juga Pengupasan aspal disepanjang Jalan

Poros Trans Sulawesi asal arah Makassar menuju Kabupaten Maros menuai protes. Pasalnya, pengupasan aspal tersebut kerap menelan korban yang cukup banyak baik pengendara yang terjatuh karena material aspal, hingga tewas terlindas kendaraan lain. Namun Pihak Pemerintah telah melakukan Perbaikan jalan seperti jalan penghubung Kabupaten Barru dan Kabupaten Soppeng, yakni ruas jalan Pekkae-Takkalalla memasuki tahap trial mix. perbaikan ruas Pekkae-Takkalalla menggunakan Pagu anggaran tahun 2022 sebesar Rp41,9 miliar. Perbaikan ruas Pekkae-Takkalalla dengan kategori rusak besar sepanjang 7,28-kilometer dengan pelebaran 7 meter.

Infrastruktur jalan memegang peranan yang sangat penting didalam membantu mobilitas masyarakat. Agar tetap bisa berperan dengan baik, kualitas sarana jalan sebaiknya dirawat dengan cara melakukan memelihara secara rutin dan berkala. Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Pengawasan Jalan, pemeliharaan jalan secara berkala adalah kegiatan merawat dan memperbaiki kerusakan yang terjadi di ruas jalan dalam kondisi operasi yang stabil. Jalan pada stabilitas operasional artinya ruas jalan yang dalam kondisi keadaan baik atau sedang pada umur rencana yang diperhitungkan dan standar khusus. Selain pemeliharaan harian, pemeliharaan rutin juga diharapkan buat mencegah kerusakan besar guna mengembalikan kondisi jalan yang rusak ke keadaan stabil sesuai yang direncanakan. Pada situasi yang lebih serius, perawatan dalam bentuk rehabilitasi dibutuhkan buat mengatasi cedera yang tidak dipertimbangkan pada desain. Namun, masih terdapat jalan nasional yang tidak lagi terpelihara meskipun mengalami kerusakan parah, dan perlu dikaji faktor apa saja yang memengaruhi pengambilan keputusan pada pengelolaan pemeliharaan jalan.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat termasuk perangkat pemerintah yang membidangi urusan tertentu, khususnya di bagian teknis, dimana salah satu Direktorat Jenderal yang mengelola infrastruktur jalan dan jembatan adalah Dirjen Bina Marga. Ditjen Bina Marga mempunyai visi yaitu mampu menyediakan jaringan jalan yang andal, terpadu & berkelanjutan serta mampu mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan sosial demi tercapainya Indonesia yang aman, adil dan demokratis serta lebih sejahtera melalui pengaturan, pembinaan, pembangunan, pengusahaan dan pengawasan yang meliputi wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Berdasarkan permasalahan diatas maka penulis tertarik meneliti dengan judul Analisis Faktor – Faktor Yang Memengaruhi Pengambilan Keputusan Dalam Pemeliharaan Aset Jalan Nasional Di Sulawesi Selatan.

1.2 Rumusan Masalah

Bersumber pada latar belakang diatas, masalah pada thesis ini adalah sebagai berikut:

1. Faktor – faktor apa saja yang memengaruhi dalam mengambil keputusan pemeliharaan aset Jalan Nasional di Sulawesi Selatan?
2. Faktor dominan apa memengaruhi dalam pengambil keputusan pada pemeliharaan Aset Jalan Nasional?

1.3 Tujuann Penelitian

Sesuai rumus masalah tersebut, tujuan pada penelitian terdiri dari:

1. Mengetahui dan menganalisis Faktor – faktor yang memengaruhi pengambilan keputusan dalam pemeliharaan aset jalan
2. Mengetahui dan menganalisis Faktor dominan pada pengambil keputusan dalam pemeliharaan aset jalan

1.4 Manfaat Penelitian

Dari tujuan penelitian tersebut, maka Kegunaan pada penelitian ini ialah sebagai berikut:

1. Untuk mendapatkan informasi Perencanaan Pemeliharaan Aset Jalan pada BPJN Sulawesi Selatan.
2. Penelitian ini dapat memperkaya literatur dalam bidang Manajemen Aset terutama pada Pengambilan Keputusan pemeliharaan aset Jalan
3. Menjadi bahan pertimbangan dalam peningkatan bagi Pengelola aset Jalan di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Pengambilan Keputusan

Definisi Pengambilan keputusan menurut Fahmi (2020) menjelaskan tentang kegiatan manajer merupakan kunci pada pengambilan keputusan. Dimana pelaksanaan fungsi perencanaan merupakan peranan penting pada kegiatan organisasi. Pada perencanaan, sebaiknya menetapkan beberapa tujuan organisasi yang ingin dicapai, dan sumber daya yang tersedia serta dapat digunakan. Sedangkan menurut Hayati (2019) Pengambilan keputusan adalah kegiatan dalam menuntaskan suatu persoalan dengan melakukan evaluasi dan menetapkan pilihan, biasanya dengan menentukan salah satu dari beberapa alternatif yang sudah ada.

Definisi Pengambilan Keputusan Menurut Para Ahli sebagai berikut:

1. Menurut George R Terry Keputusan adalah pilihan alternatif dari perilaku tertentu di antara dua atau lebih alternatif yang tersedia.
2. Menurut Sondang P. Siagian Pengambilan keputusan merupakan pendekatan sistematis terhadap sifat cara lain yg dihadapi dan pengambilan tindakan diperhitungkan menjadi tindakan tercepat.
3. Menurut James A. F. Stoner Pengambilan keputusan adalah metode pemecahan masalah untuk memilih tindakan dalam proses yang digunakan. Dapat diartikan bahwa Pengambilan keputusan adalah proses memilih dan

mencari alternatif paling cocok di antara sejumlah cara lain yang teridentifikasi. Keputusan harus fleksibel, analitis, dan dapat ditindaklanjuti dengan dorongan infrastruktur dan sumber daya yang tersedia (baik manusia maupun fisik).

2.1.1 Jenis-jenis Pengambilan Keputusan

1. Keputusan Taktis

adalah keputusan keputusan yang dibuat oleh manajer menengah mengenai pengelolaan sumber daya (keuangan, teknik). Pengambilan keputusan taktis (*tactical decision making*) memilih antara jalur langsung atau jalur dengan konsekuensi yang dapat diamati terbatas. Beberapa keputusan taktis bersifat jangka pendek dengan konsekuensi jangka panjang.

2. Keputusan Strategis

Keputusan strategis ialah Keputusan dibuat oleh manajer atas perusahaan dalam menanggapi tantangan dan perubahan lingkungan dan umumnya bersifat jangka panjang. Keputusan mengandung karakteristik khusus yang membedakannya dengan keputusan lainnya. Tujuan pengambilan keputusan strategis ialah memilih strategi lain sedemikian rupa sehingga daya saing jangka panjang tampak lebih unggul dan dapat dicapai. Di bawah ini adalah rincian yang terlibat dalam keputusan strategis:

- a. *Consequential*, keputusan strategis yang mencakup sumber daya yang signifikan dan membutuhkan banyak keterlibatan yang signifikan dari lembaga terkait.
- b. *Rare*, strategis tidak biasa dan istimewa, tidak dapat ditiru oleh organisasi, perusahaan atau institusi lain.

- c. *Directive*, keputusan strategis mendorong kebijakan, keputusan lain di seluruh organisasi dan dapat direplikasi untuk tindakan di masa mendatang.

3. Keputusan Operasional

Keputusan Operasional adalah keputusan manajemen yang berkaitan dengan operasi sehari-hari. Keputusan ini dibuat oleh manajemen yang lebih rendah. Keputusan ini sangat memengaruhi efektivitas keputusan strategis yang dibuat oleh manajemen senior. Keputusan operasional ini dibuat sebagai bagian dari rutinitas organisasi. Biasanya keputusan dibuat tanpa berkonsultasi dengan manajemen atas, jadi putuskan dengan cepat. Misalnya: Layanan pelanggan harus menangani semua keluhan pelanggan dan memberikan penyelesaian yang cepat.

2.1.2 Dasar – dasar Pengambilan Keputusan

Dasar – dasar Pengambilan Keputusan menurut George R. Terry dan Brinckloe yang dapat dipergunakan yaitu:

1. Intuisi

Pengambilan keputusan berdasarkan intuisi atau perasaan bersifat subyektif dan karena itu rentan terhadap pengaruh. Pengambilan keputusan intuitif memiliki sejumlah kelebihan dan kekurangan.

2. Pengalaman

Keputusan yang ditentukan dari pengalaman memiliki keunggulan dibandingkan pengetahuan faktual, karena pengalaman dapat diukur dari pro dan kontra dari keputusan yang dibuat. Dimana seseorang yang lebih berpengalaman tentu akan

lebih dewasa dalam mengambil keputusan, namun masa lalu tidak akan sama dengan yang terjadi

3. Wewenang

Pengambilan keputusan Wewenang biasanya dari pimpinan ke bawahan atau dari atas ke bawah. Pengambilan keputusan berbasis otoritas ini juga memiliki kelebihan dan kekurangan.

4. Fakta

Pengambilan keputusan berdasarkan fakta dapat membuat keputusan yang baik. Dengan fakta, tingkat kepercayaan diri dalam pengambilan keputusan bisa lebih tinggi, memungkinkan orang membuat keputusan yang diterima dengan baik.

5. Logika/Rasional

Pengambilan keputusan yang ditentukan logika didefinisikan sebagai studi rasional dari semua faktor di setiap sisi proses pengambilan keputusan. Dimana keputusan menghasilkan hasil yang lebih transparan, rasional, objektif dan konsisten guna memaksimalkan hasil atau nilai dalam batas-batas tertentu, sehingga dapat lebih mendekati kebenaran atau sesuai dengan apa yang diharapkan.

2.1.3 Faktor-Faktor Pengambilan Keputusan

Faktor-faktor yang harus diperhatikan pada mengambil keputusan Menurut Terry adalah berikut:

1. Mempertimbangkan hal – hal rasional dan emosional yang berwujud dan tidak berwujud dalam pengambilan keputusan.

2. Semua keputusan harus digunakan sebagai bahan untuk mencapai tujuan organisasi.
3. Semua keputusan tidak boleh mengutamakan pada kepentingan individu, tetapi harus mengutamakan kepentingan bersama,
4. pilihan yang memuaskan jarang dibuat, maka dibuatlah alternatif pilihan.
5. keputusan ialah suatu tindakan mental yang harus diubah menjadi tindakan fisik.
6. Pengambilan keputusan yang efektif membutuhkan waktu yang relatif lama,
7. Dibutuhkan pengambilan keputusan yang praktis agar mendapatkan hasil yang baik.
8. Semua keputusan sebaiknya dikembangkan, sehingga keputusan yang diambil itu benar.
9. Masing-masing keputusan ini adalah yang pertama dari serangkaian tindakan selanjutnya.

2.2 Pengertian Aset

Definisi aset secara umum menurut Siregar (2004) adalah barang (goods) atau segala sesuatu (anything) yang mempunyai nilai ekonomis (economic value), nilai komersial (commercial value) atau nilai tukar yang dimiliki oleh suatu perusahaan, lembaga atau perorangan real estat dan barang bergerak, yang dipahami sebagai real estat berwujud dan tidak berwujud (tanah dan bangunan), milik properti / aset atau properti atau properti perusahaan, lembaga atau perorangan. Sedangkan Hastings (2010) menjelaskan bahwa aset pada manajemen aset adalah tipe aset yang kita anggap komponen fisik seperti bangunan, kendaraan, pabrik, mesin, kabel, dan pipa, pengawasan teknik serta informasi yang terhubung dan sistem software yang digunakan untuk melayani sebuah perusahaan atau organisasi.

Berdasarkan pengertian para ahli di atas, aset adalah suatu barang yang terdiri dari segala sesuatu yang berwujud (tanah, bangunan) atau tidak berwujud (hak cipta, niat baik) dengan manfaat ekonomi, nilai komersial yang dimiliki individu atau organisasi, dan nilai tukar agar mencapai tujuan yang dibutuhkan. Aset memiliki nilai ekonomi, nilai komoditas, dan nilai tukar, maka perlu dikelola dengan baik dan dipelihara dengan menggunakan optimal supaya dapat memberikan manfaat bagi individu ataupun organisasi.

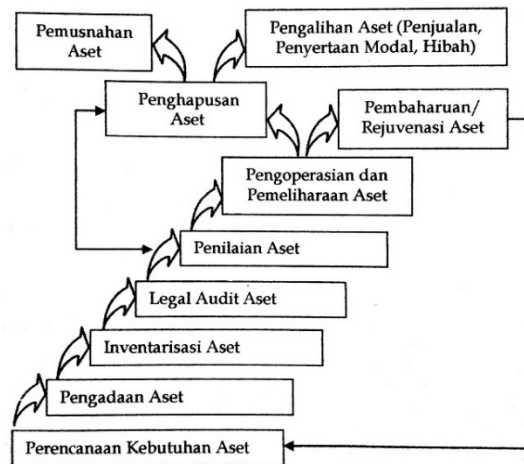
2.2.1 Siklus Hidup Aset

Menurut Sugiama (2013) tahapan siklus aset yang diawali dari pengadaan hingga menggunakan aset tersebut dihapuskan atau dihibahkan. Secara umum alur dari siklus aset yaitu sebagai berikut:

1. Perencanaan Aset,
2. Pengadaan Aset,
3. Inventarisasi Aset,
4. Legal Audit Aset,
5. Penilaian Aset,
6. Operasi dan Pemeliharaan Aset,
7. Pembaharuan/ Rejuvenasi Aset
8. Penghapusan Aset
9. Pengalihan Aset seperti penyertaan modal, penjualan, dan penghibahan.

Pada setiap tahap meliputi beberapa proses manajemen seperti perencanaan, pengoperasian, dan pengawasan. Seperti contoh buat pengadaan aset perlu dilakukan perencanaan barang yang diperlukan, lalu melakukan pengadaan barang,

dan melakukan pengendalian dalam proses pengadaan barang. Begitu juga tahap pelaksanaan inventarisasi aset dan tahap selanjutnya membutuhkan proses perencanaan, pengoperasian, dan pengendalian manajemen. Alur dapat dilihat lebih jelas pada gambar berikut:



Gambar 1 2.1 Alur Siklus Aset

(Sumber: Sugiama, 2013)

alur pada siklus hidup aset pada Gambar 2.1 adalah sebagai berikut:

1. Perencanaan Kebutuhan Aset.

adalah aktivitas menyusun kebutuhan barang negara/daerah secara rinci dan menghubungkan pengadaan barang yang lalu dengan kondisi saat ini menjadi dasar untuk mengambil tindakan untuk memenuhi kebutuhan di masa depan.

2. Pengadaan Aset.

adalah kegiatan memperoleh barang atau jasa, baik yang didanai sendiri maupun didanai dari pihak luar, yang dilakukan secara mandiri atau pemasok barang atau jasa. Keputusan pengadaan dapat diambil dari kerangka perencanaan yang

sudah diperhitungkan dari kebutuhan, tujuan organisasi, keuangan dan keterbatasan anggaran serta tujuan alokasi sumber daya secara keseluruhan.

3. Inventarisasi Aset.

kegiatan yang terdiri dari proses pengumpulan data, mencatat, melaporkan dan pendokumentasian data suatu aset pada waktu tertentu. Inventarisasi aset dilakukan agar aset terorganisir dengan baik. Dimana dalam proses Inventarisasi aset dilakukan dengan pengkodean aset, pencatatan aset tersebut didalam kartu induk barang dan daftar inventarisasi ruangan. Standar kodefikasi di perusahaan berbeda-beda tergantung dari kebijakan perusahaan tersebut, sedangkan kodefikasi di pemerintahan mempunyai standar tertentu dengan mengacu kepada Peraturan Kementerian Keuangan (PMK) Nomor 29/PMK.06/2010 tentang Penggolongan Dan Kodefikasi Barang Milik Negara

4. Legal Audit Aset.

artinya kegiatan yang melakukan pemeriksaan kondisi aset, sistem dan mekanisme pengelolaan, pengalihan, dan mengidentifikasi tanda-tanda masalah legalitas, serta mencari solusi untuk menyelesaikan masalah legalitas yang terjadi. Tujuan dan manfaatnya agar seluruh pemangku kepentingan perusahaan atau organisasi dapat mengelola asetnya dengan baik sesuai dengan aturan yang berlaku.

5. Penilaian Aset.

Penilaian aset merupakan kegiatan menghitung nilai aset pada waktu tertentu dengan mempertimbangkan karakteristik aset dan kondisi pasar yang berlaku.

6. Operasi Aset dan Pemeliharaan Aset.

Operasi aset adalah aktivitas menggunakan atau memanfaatkan sebuah aset. Sedangkan Pemeliharaan aset artinya kegiatan memelihara dan perbaikan sebuah aset sehingga bisa beroperasi dan berfungsi dalam kondisi layak digunakan dan dimanfaatkan seperti yang diharapkan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.

7. Pembaharuan / Rejuvenasi Aset.

kegiatan yang dilakukan untuk memperbaiki aset yang telah lama bisa mengembalikan aset pada kondisi semula atau menjadi seperti kembali baru sehingga dapat digunakan untuk mencapai tujuannya.

8. Penghapusan Aset.

Kegiatan yang dilakukan jika kondisi aset sudah tidak memungkinkan untuk diperbaharui baik dari segi ekonomi maupun fungsinya dengan cara dijual, dihibahkan, atau bentuk lain seperti menghancurkan semua unit atau elemen terkecil dari aset yang dimiliki.

9. Pengalihan Aset

Kegiatan pemindahan hak dan/atau tanggung jawab, hak, kewajiban dan kegunaan dari satu unit kerja ke unit kerja lainnya dalam lingkungannya sendiri dengan melakukan penghibahan, penyertaan modal dan pemusnahaan.

Menurut Sugiama (2013) ...Tujuan manajemen aset adalah untuk pengambilan keputusan yang tepat agar aset yang dikelola berguna dan berfungsi efisien dan efektif dengan cara meminimalkan biaya selama usia aset yang terkait (to minimize the whole life cost of assets), Mencapai keuntungan maksimal (*profit maximum*), dan

mencapai penggunaan dan pemanfaatan aset yang optimal (*optimizing of the utilization of assets*). Pengelolaan aset yang baik, bisa membentuk pengawasan menjadi lebih terarah. Sehingga penggunaan dan alih penguasaan aset akan tepat sasaran. Selain itu, aset yang dimiliki juga akan lebih terkendali. Khususnya bagi aset pemerintah di Indonesia, pengelolaan asetnya yang diaudit oleh Inspeksi Jenderal di Kementerian instansi pemerintah dan diaudit oleh Badan Pemeriksaan Keuangan (BPK) dari Kementerian Keuangan. Berkenaan dengan kepentingan pembentukan opini oleh BPK terhadap instansi pemerintah yang diaudit, pengelolaan aset secara spesifik juga dimaksudkan untuk mendapat opini tertinggi dari BPK.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah bahwa Barang Milik Negara adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara atau berasal dari perolehan lainnya yang sah. Oleh karena itu, lingkup pengelolaan aset negara mencakup perencanaan kebutuhan dan penganggaran; pengadaan; penggunaan; pemanfaatan; pengamanan dan pemeliharaan; penilaian; penghapusan; pemindahtanganan; penatausahaan; pembinaan, pengawasan, dan pengendalian. Proses tersebut merupakan siklus yang lebih terinci yang didasarkan pada pertimbangan perlunya penyesuaian terhadap siklus pengelolaan Barang Milik Negara. Pada lingkup pengelolaan aset negara terutama perencanaan kebutuhan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 153 /PMK.06/2021 Tentang Perencanaan Kebutuhan Barang Milik Negara menjelaskan bahwa Bentuk Perencanaan Kebutuhan BMN meliputi:

- a. perencanaan pengadaan BMN;

- b. perencanaan pemeliharaan BMN;
- c. perencanaan pemanfaatan BMN;
- d. perencanaan pemindahtanganan BMN; dan
- e. perencanaan penghapusan BMN.

Dari salah satu Perencanaan Kebutuhan BMN khususnya Perencanaan pemeliharaan BMN sebagaimana yaitu kegiatan pengasuransian dan kegiatan lainnya yang bertujuan untuk memastikan terpeliharanya BMN dalam rangka pemberian pelayanan umum dan/atau kelancaran tugas dan fungsi penyelenggaraan pemerintahan.

2.2.2 Azas dan Prinsip Manajemen Aset

Menurut Sugiama (2013) prinsip manajemen aset mengartikan dasar untuk berpikir dan bertindak dalam pengelolaan semua kekayaan, berikut ini adalah prinsip-prinsip manajemen aset yang perlu diterapkan sebagai berikut:

1. Azas fungsional. Azas ini mempunyai arti sebuah aset yang dimiliki oleh suatu organisasi dimaksudkan mempunyai manfaat dan guna sesuai dengan rencana.
2. Azas kepastian hukum. Azas ini mempunyai arti suatu pengelolaan aset di setiap organisasi membentuk pada seperangkat aturan yang berlaku untuk mengatur aset tersebut.
3. Azas transparansi dan keterbukaan. Memiliki arti pengelolaan aset harus terbuka baik itu terhadap data dan informasi mengenai aset yang dimiliki.
4. Azas akuntabilitas. Azas akuntabilitas mengandung arti bahwa kewajiban bagi pengelola untuk mempresentasikan dan melaporkan semua tindakan dan kegiatan.

5. Azas kepastian nilai. Azas kepastian nilai berarti bahwa semua aset harus dinilai secara akurat sebagai bagian dari proses penilaian aset

2.2.3 Pengertian Jalan

Menurut UU RI no. 38 Tahun 2004 pasal 1 ayat (4) jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada pada permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

1. Menurut sistem jaringan jalan
 - a. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.
 - b. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.
2. Menurut fungsinya
 - a. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rerata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
 - b. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rerata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

- c. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rerata rendah.
- d. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rerata rendah.

3. Menurut statusnya

- a. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional serta jalan tol.
- b. Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
- c. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dan sistem jaringan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
- d. Jalan kota merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat pemukiman yang berada di dalam kota.
- e. Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan atau antar pemukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan mewajibkan penyelenggara jalan untuk mampu mewujudkan jaringan jalan yang handal, aman,

nyaman, berdayaguna dan berhasilguna, dan berkelanjutan yang memihak pada kepentingan umum. Implementasi dari Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 adalah bagaimana cara mewujudkan jalan yang handal dan aman, artinya lebih cenderung pada kekuatan jalan yang mampu melayani repetisi beban lalu lintas kendaraan sampai umur perencanaan tercapai tanpa kerusakan berat sehingga efektif dan efisien dalam penganggarannya.

Pada tahun 2006 pemerintah juga menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Sementara ini sejak tahun 2009 telah diberlakukan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang mewajibkan penyelenggara di bidang jalan untuk menyediakan prasarana jalan yang mampu mewujudkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, kelancaran, dan ketertiban terhadap penyelenggaraan LLAJ. Dengan tegas disebutkan dalam Pasal 8 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 bahwa penyelenggaraan di bidang jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana jalan, adalah:

1. Inventarisasi tingkat pelayanan dan permasalahan jalan;
2. Penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan jalan yang diinginkan;
3. Perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas jalan;
4. Perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan jalan;
5. Uji kelaikan fungsi jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
6. Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana jalan.

2.3 Pengertian, Tujuan dan Manfaat Pemeliharaan

Menurut Patrick (2002) Pemeliharaan adalah kegiatan untuk menjaga dan memelihara fasilitas yang ada serta memperbaiki, membuat penggantian yang diperlukan untuk mendapatkan kondisi operasi produksi sesuai dengan rencana yang ada. Sedangkan menurut Sugiama (2013) Pemeliharaan adalah Suatu sistem yang mencakup kombinasi serangkaian kegiatan yang dilengkapi dengan berbagai sumber daya untuk memastikan bahwa aset yang dimaksud dapat berfungsi seperti yang diharapkan. Berdasarkan pendapat di atas, penulis dapat disimpulkan bahwa pemeliharaan adalah kegiatan yang harus dilakukan secara berkelanjutan untuk menjaga dan mengurangi kerusakan dengan sumber daya yang ada agar aset berfungsi sebagaimana yang diharapkan dengan tujuan yang ditetapkan organisasi. Pemeliharaan berperan penting dalam mempertahankan kualitas produk yang diproduksi, oleh karena itu pemeliharaan aset dapat digunakan sebagai dukungan untuk perangkat kompetitif. Organisasi yang baik akan memahami bahwa mereka tidak dapat melihat kegiatan pemeliharaan sebagai biaya belaka. Namun kegiatan ini dapat memberikan dukungan yang sangat penting, terutama yang berhubungan dengan peningkatan suatu produktivitas.

Adapun tujuan utama melakukan Pemeliharaan menurut Patrick (2002) yaitu:

1. Mempertahankan kemampuan fasilitas untuk memenuhi kebutuhan yang sesuai target dan rencana yang ditentukan.
2. Meminimalisir penggunaan berlebihan dan penyimpangan untuk jangka waktu yang ditentukan oleh kebijakan perusahaan dan menjaga modal yang ditanamkan di perusahaan.

3. Menjaga kualitas produk pada tingkat yang diharapkan untuk memenuhi persyaratan produk itu sendiri dan memastikan kegiatan produksi tidak terganggu
4. Memperhatikan dan menghindari kegiatan operasi dan peralatan dari kejadian yang membahayakan dalam keselamatan kerja.
5. Melakukan kegiatan pemeliharaan secara efektif dan efisien untuk keseluruhan agar mencapai tingkat biaya serendah mungkin.
6. Membangun kerjasama yang erat dengan fungsi utama perusahaan lain, untuk mencapai tujuan utama perusahaan, yaitu mendapatkan laba terbaik atau pengembalian modal dan biaya.

Adapun Manfaat pemeliharaan adalah sebagai berikut:

1. Memperpanjang Umur Alat
2. Mengurangi Resiko Kerusakan saat digunakan atau dimanfaatkan
3. Menjaga kualitas dan menghemat biaya

2.4 Jenis Pemeliharaan

Kegiatan pemeliharaan dibagi menjadi dua jenis yaitu sebagai berikut:

1. **Pemeliharaan pencegahan (*Preventive Maintenance*)**. Menurut Patrick (2002) *preventive maintenance* adalah kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan untuk mencegah timbulnya kerusakan yang tidak terduga dan menemukan kondisi atau keadaan yang dapat menyebabkan fasilitas produk rusak selama proses produksi.
2. **Pemeliharaan perbaikan (*corrective maintenance*)**. Menurut Patrick (2002) *corrective maintenance* adalah pemeliharaan yang dilakukan setelah fasilitas produksi rusak atau terganggu sehingga tidak dapat berfungsi dengan baik.

Kegiatan pemeliharaan *corrective maintenance* biasanya tidak bisa dilakukan dengan direncanakan terlebih dahulu karena menunggu sampai kerusakan mesin/fasilitas terjadi terlebih dahulu, setelah itu diperbaiki sampai dapat beroperasi kembali. Dikarekan *Corrective maintenance* jauh lebih mahal untuk dirawat, maka harus dicegah sebaik mungkin dengan mengintensifkan kegiatan *preventive maintenance*.

2.5 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu terkait pemeliharaan aset jalan untuk mengetahui faktor – faktor yang memengaruhi dalam pengambilan keputusan pemeliharaan aset Jalan Nasional di Indonesia yang dapat dijadikan referensi bagi penulis yaitu:

No	Penulis, Judul, Jurnal	Hasil Pembahasan
1.	Jordaan, Gerrit J. (2022) Nanotechnology Applications towards Sustainable Road Surface Maintenance and Effective Asset Protection, Generating Rapid Employment Opportunities in a Post COVID-19 Era Journal MDPI Appl. Sci. 2022, 12, 2628	Pengoptimalan dapat sangat membantu DM di IAM dan menganalisis masalah DM bahkan untuk yang besar jaringan infrastruktur dan analisis siklus hidup dan upaya untuk menghasilkan solusi terbaik

2	<p>Diana Bardhi (Softa)</p> <p>Road Asset Management Assessment</p> <p>European Journal of Engineering and Formal Science, Volume 52022</p>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa standar akuntansi yang ada sesuai untuk digunakan dalam pengelolaan infrastruktur, memungkinkan kontrol yang lebih baik atas belanja publik untuk infrastruktur, sedangkan prinsip penilaian teknis aset infrastruktur publik memerlukan pembuatan database dan inventarisasi untuk semua klasifikasi jalan.</p>
3.	<p>Nikolay Dmytrychenko, Anna kharchenko</p> <p>Development of method for road network management program optimization</p> <p>Technology audit and production reserves (2021) 4(2(60))</p>	<p>Hasil optimalisasi program memiliki nilai praktis dan dapat digunakan untuk mengelola proyek perbaikan dan pengoperasian jalan tergantung pada:– tujuan dan rencana proyek yang ditentukan, termasuk penjadwalan, penganggaran, perencanaan, persyaratan efisiensi yang ditetapkan, dan pemilihan peserta proyek;– memaksimalkan penggunaan sumber daya yang efisien;– implementasi fungsi koordinasi dan kontrol, perencanaan, desain, evaluasi, kesimpulan kontrak</p>

		dan implementasi proyek berdasarkan kontrak
4	<p>Ilham Hidayat¹, Benny Hidayat², Taufika Ophiyandri³ (2020)</p> <p>Penentuan Prioritas Pemeliharaan Jalan Studi Kasus Kota Payakumbuh Provinsi Sumatera Barat</p> <p>RangTeknikJournal, Vol. 3No.2Juni 2020</p>	<p>penentuan prioritas pemeliharaan jalan didasarkan kepada 1. Kriteria Kondisi Jalan ; 2.Kriteria Volume Lalu Lintas ; 3.Kriteria Ekonomi ; 4.Kriteria Kebijakan ; 5.Kriteria Aksesibilitas, sedangkan jenis pemeliharaan berdasarkan Buku pedoman No. 018/T/BNKT/1990 Dirjen Pembinaan Jalan Kota Kementerian PUPR Tata Cara Penyusunan Pemeliharaan Jalan Kota meliputi penilaian dalam angka terhadap LHR, Kondisi Jalan dengan jenis penanganan : Peningkatan Jalan ; Pemeliharaan Berkala: Pemeliharaan Rutin.</p>
5	<p>Aida Fitriani (2019)</p> <p>Kebijakan Penanganan Pemeliharaan Jalan</p> <p>FOKUS : Publikasi Ilmiah untuk Mahasiswa, Staf Pengajar dan</p>	<p>Capaian kebijakan penyelenggaraan jalan umum yang membagi kewenangan dan tanggungjawab antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota dengan menetapkan status jalan bagi masing-</p>

	<p>Alumni Universitas Kapuas Sintang. 2019 Vol.16</p>	<p>masing tingkatan pemerintahan merupakan upaya pemerintah untuk menghasilkan suatu rumusan terbaik mengenai penyediaan dan penyelenggaraan jalan yang sesuai dengan harapan masyarakat, namun dalam implementasinya terdapat berbagai faktor yang ikut mempengaruhi, sehingga sasaran dari kebijakan yang ingin dicapai belum optimal. Kewenangan penanganan pemeliharaan jalan, penanganan jalan diKabupaten Sintang yang merupakan hak dan tanggung jawab dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Propinsi Kalimantan Barat dan Pemerintah Kabupaten Sintang sesuai kewenangan masing-masing tingkatan pemerintahan.</p>
6	<p>Zanuardi A, Suprayitno H, Budianto H (2018) Pemanfaatan prinsip value for money dalam penentuan prioritas</p>	<p>Prioritas ruas jalan yang mampu mencapai nilai manfaat terbesar dengan biaya pemeliharaan paling efisien. Simulasi model mendapatkan urutan tertinggi rasio cost effectiveness pada Jl.</p>

	<p>pemeliharaan Jalan (studi kasus : jalan nasional di kota surabaya)</p> <p><i>Jurnal Sosial Ekonomi Pekerjaan Umum (2020) 10(April 2018)</i></p>	<p>Layang Wonokromo (36,29). Berdasarkan komparasi model dengan Rank Similarity Analysis, diketahui tingkat akurasi model eksisting dalam pencapaian efektivitas pembiayaan sebesar 71,5%. Oleh karena itu, implementasi model ini layak dipertimbangkan sebagai alat bantu pengambilan keputusan dalam perencanaan pemeliharaan jalan</p>
--	--	--