

## Macam-Macam Strategi Kesuksesan Proyek Strategis: Studi Kasus Proyek “Yogyakarta International Airport”

Mustofa Kamal Aziz<sup>1</sup>, Kartono Wibowo<sup>2</sup>, Pratikso<sup>3</sup>

<sup>123</sup>Universitas Islam Sultan Agung Semarang, Indonesia

mustofakamalaziz0709@gmail.com<sup>1</sup>

### 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

### 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 antarvariabel 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 antarvariabel 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; sukses; faktor; Yogyakarta

## PENDAHULUAN

Berdasarkan 5 aspek kekurangan Bandara Adi Sucipto 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 Provinsi 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 yang ditargetkan secara bertahap beroperasi pada Bulan April 2019.

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 antarvariabel yang memengaruhi kesuksesan pelaksanaan Proyek Yogyakarta International Airport?
3. Bagaimana urutan variabel yang berpengaruh dalam kesuksesan pelaksanaan Proyek Yogyakarta International Airport?

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 antarvariabel dalam kesuksesan penyelesaian Proyek Yogyakarta International Airport.
3. Mendapatkan urutan variabel yang berpengaruh dalam kesuksesan penyelesaian Proyek Yogyakarta International Airport.

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.

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 aktivitas-aktivitas yang sinkron sehingga tujuan proyek bisa tercapai. Schexnayder dan Mayo (2004) membaginya pihak-pihak terlibat dalam konstruksi menjadi dua belas (12) *stakeholder* yaitu *Owner*, Kontraktor Utama, Subkontraktor, Konsultan Perencana, Manajer Konstruksi, *Traders*, Kesatuan Buruh, Perusahaan Asuransi, Bank. *Supplier*, *Permitting Agencies* dan *Building*

*Authorities*, dan Publik.

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, di mana sukses ini diukur dari pencapaian kinerja (*performance*) sesuai keinginan/target perusahaan. 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:

1. *Integrated Processes*/Proses Terintegrasi
2. *Culture*/Budaya
3. *Management Support*/Dukungan Manajemen
4. *Training and Education*/Pelatihan dan Pendidikan
5. *Informal Project Management*/Manajemen proyek informal
6. *Behaviorial Excellence*/Kebiasaan yang Unggul

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

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

## **METODE PENELITIAN**

### Bentuk Penelitian

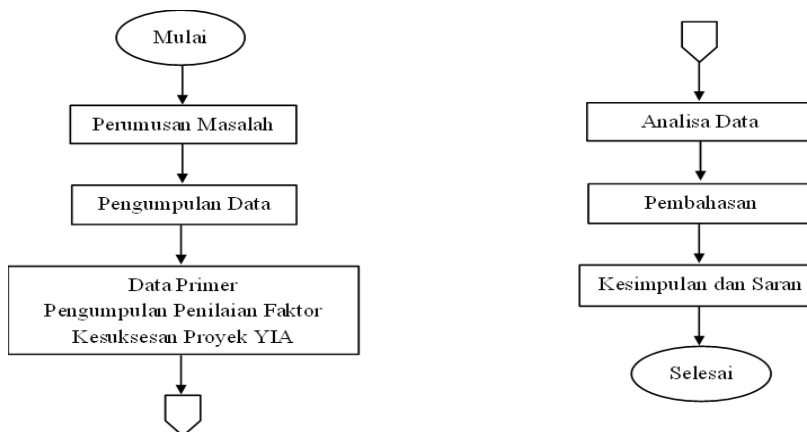
Penelitian ini dilakukan untuk memperoleh informasi mengenai macam-macam strategi yang dilakukan PPKSO dalam penyelesaian Proyek Bandara Yogyakarta International Airport. Data yang diperoleh kemudian disajikan dalam bentuk angka, deskripsi kata-kata yang mudah dipahami sesuai yang diperoleh dilapangan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

### Lokasi dan Objek 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.

## Tahapan/Bagan Alir Penelitian

Berikut tahapan penelitian akan disajikan pada Gambar 1 sebagai berikut:



Gambar 1. Bagan Alir Metode Penelitian

## Metode Analisa Data

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

Tabel 1. Identifikasi Variabel Penelitian

No	Variabel (X)	Indikator
1	Pembiayaan (X1)	-1 Sistem Pembayaran proyek
		-2 Penekanan owner terhadap biaya konstruksi yang tinggi
		-3 Ketersediaan mnggaran
		-4 Ketersediaan material
2	Peralatan (X2)	-1 Kondisi peralatan yang baik
		-2 Kemampuan operator yang memadai
		-3 Keragaman peralatan sesuai dengan pekerjaan
		-4 Ketersediaan suku cadang peralatan
3	Tenaga Kerja (X3)	-1 Kemampuan komunikasi antar pekerja
		-2 Kemampuan tenaga kerja yang memadai
		-3 Pengalaman tenaga kerja yang mumpuni
		-4 Keterampilan mengorganisir proyek
		-5 Pembentukan struktur organisasi yang tepat
		-6 Kemampuan koordinasi antar lini pekerjaan
4	Metode Pelaksanaan (X4)	-1 Penjadwalan yang sesuai dengan pekerjaan
		-2 Kemampuan perencanaan metode pekerjaan yang matang
		-3 Keakuratan perencanaan

		-4	Keterampilan menganalisa item pekerjaan
		-5	Pengalaman kontraktor
		-6	Kompleksitas pekerjaan
		-7	Pelaksanaan pekerjaan <i>zero accident</i>
		-8	Implementasi hasil pekerjaan dengan kualitas mutu baik
5	Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5)	-1	Kemampuan identifikasi dan Analisa pekerjaan
		-2	Kemampuan umpan balik pihak yang terlibat dalam proyek
		-3	Komitmen semua pihak yang terlibat dalam proyek
		-4	Kemampuan analisa harga pasar

## Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data

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  $\geq 30$  sampel responden, ini dikarenakan populasi belum diketahui dengan tepat jumlahnya. Target penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 2 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

## Teknik Analisa Data

### 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.

## Pengujian Kualitas Data

### Uji Validitas

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.

## Uji Reabilitas

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.

## Pengujian Asumsi Klasik

### Uji Normalitas

Uji normalitas adalah uji dengan tujuan untuk menilai apakah data pada kelompok variabel memiliki distribusi sebaran data normal atau tidak. 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 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.

### 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.

### 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.

## Pengujian Hipotesis

Metode statistik yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi berganda (multiple regression) dengan bantuan program 25.0. Metode ini digunakan untuk menguji kekuatan hubungan antar variabel.

### 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).

## 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).

## 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.

## Uji Nilai Rata-Rata (*Mean*) dan Rangkang 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. Dari hasil nilai mean yang didapatkan, maka semakin tinggi nilai mean pada variabel-variabel maka semakin tinggi urutan rangking pengaruhnya pada penyelesaian Proyek Yogyakarta International Airport. Sehingga apabila sebuah variabel mendapatkan nilai  $\geq 3$  maka termasuk dalam variabel yang memengaruhi Proyek YIA.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 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 3 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 3 Data Responden diatas dapat disimpulkan bahwa jumlah responden realisasi sama dengan target responden rencana sehingga data responden dinyatakan LAYAK.

### Analisa Kuesioner

#### Uji Validitas

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.

Tabel 4 Uji Validitas

No.	Variabel	SPSS		Keterangan		No.	Variabel	SPSS		Keterangan	
		r hitung	r tabel					r hitung	r tabel		
1	X1.1	0,701	0,2787	FALSE	VALID	22	X4.2	0,666	0,279	FALSE	VALID
2	X1.2	0,731	0,2787	FALSE	VALID	23	X4.3	0,706	0,279	FALSE	VALID
3	X1.3	0,645	0,2787	FALSE	VALID	24	X4.4	0,637	0,279	FALSE	VALID
4	X1.4	0,666	0,2787	FALSE	VALID	25	X4.5	0,654	0,279	FALSE	VALID
5	X1.5	0,633	0,2787	FALSE	VALID	26	X4.6	0,582	0,279	FALSE	VALID
6	X2.1	0,681	0,2787	FALSE	VALID	27	X4.7	0,855	0,279	FALSE	VALID
7	X2.2	0,742	0,2787	FALSE	VALID	28	X4.8	0,542	0,279	FALSE	VALID
8	X2.3	0,687	0,2787	FALSE	VALID	29	X4.9	0,617	0,279	FALSE	VALID
9	X2.4	0,78	0,2787	FALSE	VALID	30	X5.1	0,767	0,279	FALSE	VALID
10	X2.5	0,785	0,2787	FALSE	VALID	31	X5.2	0,779	0,279	FALSE	VALID
11	X3.1	0,7	0,2787	FALSE	VALID	32	X5.3	0,767	0,279	FALSE	VALID
12	X3.2	0,848	0,2787	FALSE	VALID	33	X5.4	0,717	0,279	FALSE	VALID
13	X3.3	0,73	0,2787	FALSE	VALID	34	X5.5	0,764	0,279	FALSE	VALID
14	X3.4	0,702	0,2787	FALSE	VALID	35	X5.6	0,702	0,279	FALSE	VALID
15	X3.5	0,78	0,2787	FALSE	VALID	36	X6.1	0,849	0,279	FALSE	VALID
16	X3.6	0,855	0,2787	FALSE	VALID	37	X6.2	0,741	0,279	FALSE	VALID
17	X3.7	0,796	0,2787	FALSE	VALID	38	X6.3	0,8	0,279	FALSE	VALID
18	X3.8	0,688	0,2787	FALSE	VALID	39	Y.1	0,781	0,279	FALSE	VALID
19	X3.9	0,802	0,2787	FALSE	VALID	40	Y.2	0,826	0,279	FALSE	VALID
20	X3.10	0,739	0,2787	FALSE	VALID	41	Y.3	0,785	0,279	FALSE	VALID
21	X4.1	0,584	0,2787	TRUE	VALID						

Penelitian ini menggunakan 50 responden, sehingga r tabel:

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

Probabilitas 5% maka r tabel yang didapatkan nilai 0,2787.

Berdasarkan tabel 4, didapatkan hasil semua variabel valid. Nilai Correlation (r) pada masing-masing item valid yaitu lebih besar dari nilai tabel r 0,2787. Sehingga variabel diatas dapat digunakan untuk uji selanjutnya.

### Uji Reliabilitas

Pada penelitian ini uji reliabilitas yang digunakan adalah Alpha Cronbach. 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. Berikut merupakan hasil pengujian reliabilitas dengan menggunakan SPSE:

Tabel 5 Uji Reliabilitas

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

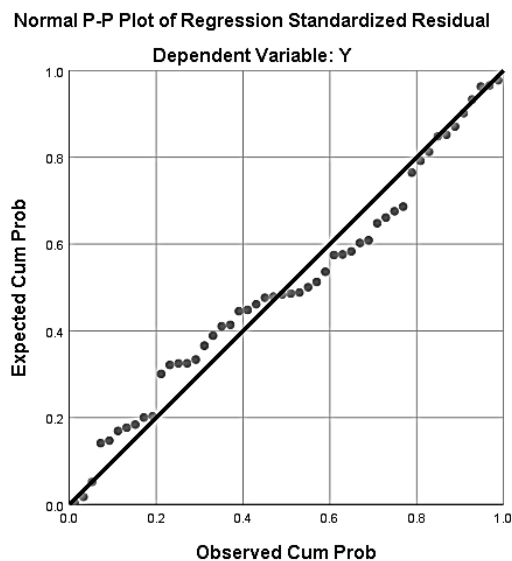
Berdasarkan tabel 5 dari penjabaran di atas, diketahui bahwa nilai Cronbach's Alpha > 0,60 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan dalam uji reabilitas ini

dapat disimpulkan bahwa semua variabel adalah reliabel atau konsisten dan bisa dilanjutkan uji selanjutnya.

Uji Normalitas

Uji Grafik

Hasil uji grafik dengan SPSS dapat dilihat pada grafik di bawah ini:



Gambar 2 Normal P-Plot

Berdasarkan Gambar 2 didapatkan titik-titik pada P-Plot mengikuti garis diagonal dan sebaran titik-titik berada disekitar garis maka data penelitian ini memiliki distribusi normal.

Uji Kolmogorov Smirnov

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

Tabel 6 Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov

**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

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

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 1.6 nilai Asymp Sig (2 tailed) sebesar  $0,20 \geq 0,05$  yang berarti data penelitian ini berdistribusi normal.

Uji Multikolinearitas

Nilai VIF dan Tolerance dapat dilihat pada tabel 7 berikut ini:

Tabel 7 Uji Multikollinearitas

**Coefficients<sup>a</sup>**

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

Nilai VIF pada semua variabel  $< 10$  maka disimpulkan tidak terjadi gejala multikollinearitas. Nilai tolerance pada semua variabel  $> 0,10$ , maka disimpulkan tidak terjadi gejala multikollinearitas. Mengacu pada dasar pengambilan keputusan dalam uji multikollinearitas dapat disimpulkan bahwa tidak terjasi gejala multikollinearitas dalam model regresi.

## Uji Heteroskedastisitas

Hasil Uji Heteroskedastisitas dapat dilihat pada tabel 8:

Tabel 8 Uji Heteroskedastisitas

		Coefficients <sup>a</sup>				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
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

Nilai signifikansi pada semua variabel  $> 0,05$  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.

## Uji Autokorelasi

Hasil Uji Heteroskedastisitas dapat dilihat pada tabel 9:

Tabel 9 Uji Autokorelasi

Model Summary <sup>b</sup>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.926 <sup>a</sup>	.857	.837	.674	2.084

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

b. Dependent Variable: Y

Berdasarkan tabel 9 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. 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.

Analisa Macam-macam Faktor Kesuksesan Proyek Yogyakarta International Airport Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)

Hasil Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>) dapat dilihat pada tabel 10:

Tabel 10 Tabel Perhitungan Koefisien Determinasi SPSS

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.926 <sup>a</sup>	.857	.837	.675

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

Dari tabel 1.10 di atas dapat dilihat nilai koefisien determinasi (R<sup>2</sup>) 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) memengaruhi Kesuksesan Proyek Strategi Nasional Yogyakarta International Airport sebesar 85,7%, sedangkan untuk 14,3% dipengaruhi faktor lain yg bukan dari penelitian ini.

Uji F

Hasil Uji F dapat dilihat pada tabel 11:

Tabel 11 Tabel Hasil Uji F-Statistik

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	116.888	6	19.481	42.889	.000 <sup>b</sup>
	Residual	19.532	43	.454		
	Total	136.420	49			

a. Dependent Variable: Y

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

Berdasarkan nilai tabel 11, diketahui nilai Fhitung adalah 42,889. Karena Nilai Fhitung > Ftabel 2,318, maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan dalam Uji F dapat disimpulkan bahwa H<sub>0</sub> ditolak atau H<sub>1</sub> 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).

## Uji T

Hasil Uji T dapat dilihat pada tabel 12:

Tabel 12 Hasil Uji T

Variabel	t	t <sub>tabel</sub>	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

Berdasarkan tabel 12 diketahui nilai signifikansi (sig.) Variabel Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5) dan Lingkungan Kerja (X6)  $< 0,05$ , maka H1 diterima atau Signifikansi. Sementara dari hasil Uji T didapatkan nilai t hitung  $> t$  tabel sebesar 1,681 maka H1 diterima atau Signifikansi. Berdasarkan pembahasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa Strategi Pengadaan Barang dan Jasa (X5) dan Lingkungan Kerja (X6) berpengaruh positif terhadap kesuksesan Proyek Strategis Nasional Yogyakarta International Airport (Y).

*Mean* (Nilai Rata-rata)

Hasil Uji T dapat dilihat pada tabel 13:

Tabel 13 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

## Analisa Rangkings Faktor Kesuksesan Proyek Yogyakarta International Airport

Hasil perhitungan rangking pada proyek Yogyakarta International Airport dapat dilihat pada tabel 14:

Tabel 14 Hasil Rangkings 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).

## Interpretasi Hasil

Persamaan regresi yang diperoleh adalah sebagai berikut:

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

Dari hasil regresi di atas dapat diinterpretasikan 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 strategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport*, yang berarti bahwa nilai negatif disini memiliki kecenderungan bahwa pembiayaan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport*. Apabila pembiayaan naik 1 persen maka kesuksesan berkurang sebesar 0,021 persen.
- Nilai koefisien  $b_2 = -0,045$ , jika peralatan yang digunakan negatif akan mempengaruhi kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport*, yang berarti bahwa nilai negatif disini memiliki kecenderungan bahwa peralatan yang digunakan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport*. Apabila peralatan yang digunakan naik 1 persen maka kesuksesan berkurang sebesar 0,045 persen.
- Nilai koefisien  $b_3 = 0,025$  jika Tenaga Kerja yang digunakan positif akan mempengaruhi kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport*, yang berarti bahwa nilai positif disini memiliki kecenderungan bahwa Tenaga Kerja yang digunakan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport*. Apabila Tenaga Kerja yang digunakan naik 1 persen maka kesuksesan meningkat sebesar 0,025 persen.
- Nilai koefisien  $b_4 = 0,063$  jika Metode Pelaksanaan yang digunakan positif akan mempengaruhi kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta Inernational Airport*, yang berarti bahwa nilai positif disini memiliki kecenderungan bahwa Metode Pelaksanaan yang digunakan berdampak pada tingginya kesuksesan proyek strategis nasional *Yogyakarta Inernational 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.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil Analisa dan merujuk pada tujuan penelitian tentang Macam Macam Faktor yang berpengaruh pada penyelesaian Proyek Yogyakarta International Airport maka dapat disimpulkan bahwa faktor kesuksesan yang paling berpengaruh pada pelaksanaan proyek Yogyakarta International Airport adalah Tenaga Kerja (X3). Adapun hubungan yang berpengaruh negatif antarvariabel pada Proyek Strategis Nasional Yogyakarta International Airport adalah jika Pembiayaan (X1) dan Peralatan (X2) meningkat maka Kesuksesan (Y) akan menurun begitu pula 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. 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.

## DAFTAR pustaka

- Anonim. (2000). *Advanced Project Management: Best Practices on Implementation*. John Wiley & Sons.
- Ariadi. (2017). *Faktor Kunci Sukses Penerapan Value Engineering (Ve) pada Bangunan Gedung di Indonesia*. Rekayasa Sipil.
- Atthirawong, W., and B. Mac Carthy. (2005). *An Application of the Analytica 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*. Pustaka Setia.
- Ervianto W.I. (2006). *Manajemen Proyek Konstruksi Edisi Revisi*. 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*. John Wiley & Sons, Inc.
- Kontrak Pengadaan Jasa. (2018). *Kontrak Pengadaan Jasa No. PJKP-180003169 Tentang Pembangunan Infrastruktur Bandara Baru Di Kulon Progo*.
- Peraturan Presiden. (2017). *Peraturan Presiden No. 98 Tahun 2017 Tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulonprogo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta*.
- Soeharto, I. (1997). *Manajemen Proyek (Edisi 2)*. Erlangga.
- Sudariana, Nuzwan., & Yoedani. (2019). *Analisis Statistik Regresi Linier Berganda*. Universitas Nusa Putra.
- Suharsimi, Arikunto. (2005). *Manajemen Penelitian*. Rineka Cipta.
- Zimmerman, P.E., & Hart, G. (1982). *Value Engineering a Principal Approach for Owners, Designers, and Constructors*. Van Nostrand Reinhold Company.