
**ANALISIS PENGARUH PENGGUNAAN ASURANSI CONTRACTOR ALL RISK, BUNGA BANK,
DAN BAGI HASIL TERHADAP PENGALIHAN POTENSI RISIKO PADA PROYEK KONSTRUKSI****Doni Setio Prastowo**

Universitas Islam Sultan Agung

Email: doni2021@gmail.com

Abstrak:

Pelaksanaan proyek konstruksi akan menimbulkan berbagai macam risiko selama pengerjaannya, sehingga diperlukan suatu manajemen risiko untuk mengurangi dan mentransfer risiko yang akan terjadi selama pekerjaan proyek konstruksi berlangsung. Salah satu alternatif pengalihan risiko guna mengurangi potensi risiko dalam proyek konstruksi tersebut adalah dengan menggunakan Asuransi Contractor All Risk (CAR) yang merupakan salah satu produk asuransi engineering yang dikeluarkan oleh perusahaan asuransi umum (general insurance) khususnya oleh perusahaan asuransi umum yang ada di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh variabel Penggunaan Asuransi CAR (X1), Bunga Bank (X2), dan Bagi Hasil (X3) terhadap Pengurangan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi (Y3). Lokasi penelitian adalah 20 perusahaan jasa konstruksi yang ada di Jakarta, yang menggunakan asuransi CAR. Populasi penelitian ini adalah karyawan yang bekerja pada ke-20 perusahaan tersebut. Jumlah sampel adalah 220 responden. Teknik sampling adalah purposive sampling. Teknik pengumpulan data primer melalui teknik survei dengan kuesioner Skala Likert 1-5 sebagai instrumen penelitian. Teknik pengumpulan data sekunder dengan studi dokumen dan kepustakaan. Teknik analisis data menggunakan Structural Equation Modelling (SEM), dengan perangkat lunak Lisrel 8.80. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketiga variabel independen, yakni Penggunaan Asuransi CAR (X1), Bunga Bank (X2), dan Bagi Hasil (X3) secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi (Y3).

Kata Kunci: CAR, Bunga, Bagi Hasil, Proyek Konstruksi.**Abstract:**

Implementation of a construction project will give rise to various kinds of risks during its work, so risk management is needed to reduce and transfer risks that will occur during

Analisis Pengaruh Penggunaan Asuransi Contractor All Risk, Bunga Bank, dan Bagi Hasil Terhadap Pengalihan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi

construction project work. One alternative risk transfer to reduce potential risks in construction projects is to use Contractor All Risk Insurance (CAR), which is one of the engineering insurance products issued by general insurance companies, especially by general insurance companies in Indonesia. This research aims to test the influence of the variables Use of CAR Insurance (X1), Bank Interest (X2), and Profit Sharing (X3) on Reducing Potential Risks on Construction Projects (Y3). The research locations are 20 construction service companies in Jakarta, which use CAR insurance. The population of this research is employees who work at these 20 companies. The number of samples was 220 respondents. The sampling technique is purposive sampling. The primary data collection technique is through survey techniques with a 1-5 Likert Scale questionnaire as the research instrument. Secondary data collection techniques using document and literature studies. The data analysis technique uses Structural Equation Modeling (SEM), with Lisrel 8.80 software. The research results show that the three independent variables, namely Use of CAR Insurance (X1), Bank Interest (X2), and Profit Sharing (X3) partially have a positive and significant effect on Reducing Potential Risks in Construction Projects (Y3).

Keyword : CAR, Interest, Profit Sharing, Construction Projects.

PENDAHULUAN

Dalam dunia konstruksi, terdapat banyak hambatan yang perlu diatasi. Salah satu hambatan utama adalah risiko-risiko yang dapat mengakibatkan kerugian dalam proyek konstruksi jika tidak ditangani dengan baik. Salah satu cara untuk melindungi proyek dari dampak risiko ini adalah dengan menggunakan asuransi proyek konstruksi, yang membantu mengurangi potensi kerugian selama pelaksanaan proyek. Pemilihan asuransi proyek konstruksi dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk suku bunga dan sistem pembagian hasil (bagi hasil).

Suku bunga bank adalah biaya atau imbalan yang diberikan oleh bank kepada nasabah untuk menggunakan produk atau fasilitasnya (Dewanti, 2018). Sistem bagi hasil adalah cara di mana premi asuransi dibagi antara pihak asuransi dan nasabah (Azizah, 2019). Penggunaan tingkat suku bunga yang sesuai dalam asuransi proyek konstruksi penting karena dapat berdampak pada kualitas pengalihan risiko yang ditawarkan oleh asuransi tersebut. Misalnya, jika suku bunga tidak sesuai, ini bisa menyebabkan kerugian bagi perusahaan asuransi atau pihak tertanggung. Oleh karena itu, pemahaman yang baik tentang suku bunga dan sistem bagi hasil sangat penting dalam pengelolaan risiko dalam proyek konstruksi (Pradipta et al., 2013).

Selain itu, perbedaan mendasar antara tabungan dalam perbankan konvensional dan asuransi, termasuk *Capital Adequacy Ratio (CAR)*, adalah sistem pembagian hasilnya (Nurbaya, 2013). Di asuransi, pembagian hasil umumnya berbasis pada persentase bagi hasil dari premi asuransi. Dengan sistem pembagian hasil yang menarik, masyarakat akan tertarik untuk menempatkan dana mereka dalam asuransi dengan harapan mendapatkan imbalan yang baik. Namun, selain besaran bagi hasilnya, ketentuan-ketentuan dalam pembagian hasil juga menjadi faktor penting yang memengaruhi keputusan nasabah untuk menggunakan asuransi tertentu.

Konsep tabungan di perbankan konvensional maupun syariah sangat berbeda dengan asuransi termasuk *CAR*, perbedaan ini terjadi karena suku bunga tertentu yang dijanjikan memiliki sistem berbeda dengan perbankan (Iska, 2018). Data yang ada adalah persentase bagi hasil pada asuransi berupa premi asuransi. Dengan sistem bagi hasil yang tinggi masyarakat akan tertarik untuk menitipkan dananya pada asuransi dengan harapan mendapatkan imbalan yang diterima oleh kedua pihak baik pihak asuransi maupun pihak nasabah. Namun, bukan hanya besaran bagi hasilnya saja yang membuat nasabah tertarik tetapi ketentuan dalam pembagian bagi hasil juga yang membuat nasabah yang memiliki dana untuk menyimpan dananya pada asuransi tersebut.

Pentingnya penelitian ini mengingat dalam penelitian sebelumnya (Kusuma & Haryono, 2004; Putra, 2012; Irawan, 2012; dan Cahyadiana, 2002) hanya diteliti mengenai tingkat kepentingan dalam penggunaan Asuransi *Contractor All Risk* pada proyek konstruksi. Penelitian Kusuma & Haryono (2004) hanya meneliti mengenai sudut pandang kontraktor mengenai tingkat kepentingan dalam menggunakan asuransi *Contractor All Risk* dan hanya

melakukan studi kasus pada dua kontraktor saja. Penelitian Putra (2012) juga hanya meneliti mengenai tingkat kepentingan terkait penggunaan asuransi *Contractor All Risk* tetapi dengan sampel yang lebih banyak yakni meneliti ke dua pihak yaitu ke 10 perusahaan asuransi dan 19 perusahaan konstruksi. Penelitian Irawan (2012) meneliti dengan lebih banyak item, yaitu jenis proyek yang biasa diasuransikan, jenis asuransi, risiko yang sering terjadi, dan pemahaman kontraktor terhadap pentingnya asuransi sebagai alternatif pengalihan risiko proyek. Penelitian Cahyadiana (2002) hanya melakukan penelitian studi kasus pada proyek *circular curvet* dan hanya melakukan penelitian kajian pustaka mengenai jaminan atau risiko yang di cover pada Polis Asuransi *Contractor All Risk*, perhitungan premi, hingga prosedur klaimnya.

Dari keempat penelitian di atas belum ada yang meneliti mengenai seberapa besar hubungan penggunaan asuransi *CAR* terhadap pengurangan potensi risiko di proyek konstruksi. Oleh karena itu, dalam penelitian ini akan membahas mengenai pemilihan indikator yang dapat digunakan untuk mengetahui pihak kontraktor dalam menggunakan asuransi *CAR* dan pemilihan indikator yang dapat digunakan untuk mengetahui potensi risiko apa saja yang dapat dikurangi dengan adanya penggunaan asuransi *CAR*. Indikator-indikator yang sudah diukur tersebut, maka akan dapat diketahui mengenai hubungan antara penggunaan asuransi *CAR*, bunga bank, dan bagi hasil terhadap pengurangan potensi risiko di proyek konstruksi. Data tersebut dapat menjadi masukan bagi kontraktor mengenai pentingnya penggunaan asuransi *CAR* pada proyek konstruksi di lapangan dalam menjamin risiko-risiko yang ada.

Risiko Konstruksi

Risiko adalah ketidakpastian atau uncertainty yang mungkin melahirkan kerugian (loss) (Mubarok & Hasanuddin, 2018). Unsur ketidakpastian ini bisa mendatangkan kerugian dalam asuransi. Risiko-risiko dalam konstruksi adalah: (1) Risiko murni (pure risk), yakni risiko yang apabila terjadi tentu menimbulkan kerugian dan terjadinya tanpa disengaja, seperti kebakaran, kompensasi pekerja, kecelakaan proyek, material dan perlengkapan, kerusakan lingkungan, bangunan sekitar, polusi, kegagalan pekerjaan, kerusakan dan huru-hara, (2) Risiko spekulatif (speculative risk), yakni risiko yang sengaja ditimbulkan oleh yang bersangkutan, agar terjadinya ketidakpastian dalam memberikan keuntungan kepadanya, mencakup inflasi, bencana ekonomi (economic disaster), nilai tukar (exchange rate). (3) Risiko fundamental (fundamental risk), suatu risiko yang terjadi karena disebabkan oleh satu pihak tertentu, seperti kebijakan pemerintah, bencana alam (gempa bumi, badai, banjir) dan menyebabkan dampak yang sangat luas (Maralis & Triyono, 2019). (4) Risiko khusus (particular risk), yakni risiko yang apabila terjadi, baik penyebab maupun akibatnya hanya bersifat pribadi (lokal) tidak meliputi kerugian secara kuantitas dan kualitas yang sangat luas, seperti: proyek konstruksi kejatuhan pesawat terbang, risiko kebakaran, Risiko pencurian, Risiko kecelakaan (Mintarsa et al, 2001).

Manajemen risiko adalah semua risiko yang terjadi didalam masyarakat (kerugian harta, jiwa, keuangan, usaha, dan lain-lain) ditinjau dari segi manajemen perusahaan (Suparmin, 2018). Manajemen risiko berhubungan erat dengan fungsi perusahaan (Darmawi, 2022). Fungsi perusahaan meliputi fungsi keuangan, fungsi akuntansi, fungsi pemasaran, fungsi produksi, personalia dan fungsi teknik dan pemeliharaan (Sugiono, 2013). Keseluruhan fungsi tersebut mengandung banyak risiko dalam pengelolaan perusahaan.

Tujuan manajemen risiko ialah dengan mengelola perusahaan supaya mencegah perusahaan dari kegagalan, mengurangi pengeluaran, menaikkan keuntungan perusahaan, menekan biaya produksi dan sebagainya. Sasaran utama manajemen risiko adalah untuk: (a) kelangsungan hidup perusahaan (survival), (b) ketenangan dalam berfikir, (c) memperkecil biaya (least cost), (d) memperkecil / meniadakan gangguan dalam berproduksi, (e) menstabilisasi pendapatan perusahaan, (f) mengembangkan pertumbuhan perusahaan, dan (g) mempunyai tanggung jawab sosial terhadap karyawan (Calen & Theng, 2022)

Penanganan risiko secara umum terdiri atas: (a) Menghindari risiko (risk avoidance), dilakukan jika dampak kerugian dianggap terlalu besar (Buhaemi, 2022). Teknik menghindari risiko antara lain pengadaan/ pelelangan, perencanaan biaya tak terduga (contingency planning), dan alternatif strategi. (b) Minimasi risiko (minimize risk) atau loss prevention, digunakan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya peristiwa atau potensi yang merugikan (c) penahanan risiko (risk retention), yakni risiko dipikul sendiri dengan cara penerapan deductible yang menetapkan suatu batas finansial minimum yang disediakan untuk menanggulangi dampak risiko. Faktor yang berhubungan dengan risiko ini adalah biaya premi asuransi, kerugian maksimum yang memungkinkan, besarnya kerugian yang mungkin terjadi, dan besarnya biaya yang harus dibayarkan untuk mengganti kerugian jika tidak diasuransikan. (d) Pengalihan risiko (risk transfer), yakni dampak risiko ditanggulangi dengan cara mengalihkannya kepada pihak lain melalui pengadaan jaminan (bonds) dan asuransi (insurance).

Asuransi CAR bagi Kontraktor

Asuransi bagi kontraktor merupakan salah satu sarana untuk pengalihan risiko dengan cara pembiayaan risiko (risk financing), dimana kontraktor/ pemilik (owner) sebagai transferor / insured bermaksud untuk menghilangkan atau mengurangi tanggung jawab terhadap kerugian yang diakibatkan oleh timbulnya suatu risiko dengan memindahkan tanggung jawab kepada perusahaan asuransi sebagai insurer.

Salah satu produk asuransi bagi kontraktor adalah asuransi CAR (Putri & Yuwono, 2017). Konsep dasar dari asuransi CAR adalah memberikan jaminan yang menyeluruh terhadap kerusakan / kegagalan yang terjadi selama waktu pelaksanaan proyek rancangan bangunan, baik untuk pembangunan gedung maupun proyek- proyek infrastruktur (Ir Sulistijo Sidarto Mulyo & Santoso, 2018). Tertanggung atau pemegang polis dalam hal ini bisa pihak pemilik bangunan atau kontraktor atau penyandang dana atau pihak-pihak lain

yang berkepentingan yang harus mencantumkan nama sebagai bagian utama dan terpenting atas proyek tersebut.

Tanggung jawab asuransi CAR meliputi control works, yaitu semua pekerjaan yang dilaksanakan oleh kontraktor sesuai dengan kontraknya, termasuk temporary works, dan bahan-bahan material yang diperlukan untuk pembangunan proyek, construction plant and equipment, construction machinery, cost for clearance of debris, third party liability baik untuk property damage maupun bodily, serta surrounding property.

Asuransi CAR berfungsi untuk memberikan perlindungan secara menyeluruh atas proyek konstruksi terhadap Risiko kerugian dan kerusakan. Asuransi CAR memberikan pertanggungan ganti rugi keuangan jika terjadi kerusakan pada fisik atau material proyek yang diasuransikan. Pertanggungan ganti rugi juga dapat diberikan terhadap dampak kerusakan yang terjadi dan menimpa pihak ketiga (pihak yang tidak terlibat secara langsung dalam pelaksanaan proyek konstruksi), yaitu berupa tanggung jawab hukum untuk ganti rugi terhadap kerusakan material/ property dan cedera yang dideritanya. Secara garis besar terdapat dua pihak yang terlibat dalam penutupan polis asuransi CAR yaitu: Penanggung, adalah perusahaan asuransi yang biasa disebut sebagai Insurer Tertanggung, adalah pihak yang diasuransikan dan biasanya disebut sebagai The Insured Party.

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian ini menggunakan kuantitatif dengan memilih desain kausal eksplanasi, karena penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana suatu konstruk memprediksi perubahan pada konstruk lain (Donald R. Cooper, 2014). Penelitian kausal yang dipilih adalah hubungan asimetri (*asymmetrical relationship*).

Penelitian ini hendak memperoleh seberapa besar kontribusi penggunaan asuransi *contractor all risk (CAR)* terhadap pengendalian risiko pada proyek konstruksi. Secara spesifik, penelitian ini hendak mengkaji pengaruh variabel independen, yakni penggunaan asuransi *contractor all risk (X1)*, Bunga Bank (*X2*), dan Bagi Hasil (*X3*) terhadap variabel dependen, yakni pengalihan potensi risiko di proyek konstruksi.

Lokasi penelitian adalah perusahaan jasa konstruksi pengguna asuransi CAR yang proyeknya berlokasi di Jakarta yang terdiri atas 20 perusahaan. Sementara itu waktu penelitian dilaksanakan dalam satu waktu, yakni tahun 2023.

Populasi penelitian ini adalah seluruh karyawan dari ke-20 perusahaan konstruksi tersebut yang secara total berjumlah 325 karyawan. Adapun perhitungan jumlah sampel menggunakan metode SEM, maka jumlah sampel yang digunakan untuk estimasi ML (*Maximum Likelihood*) adalah minimal lima pengamatan. (Hair Jr et al., 2014), menyarankan bahwa paling rendah rasio lima responden per variabel teramati. Jumlah item dalam kuesioner pada penelitian ini adalah 43 butir, dengan demikian, sampel yang diperlukan sekurang-kurangnya sebanyak $43 \times 5 = 215$ pengamat atau responden penelitian. Teknik

sampling menggunakan *non-probability sampling*, dalam hal ini *purposive sampling* (Blumberg et al., 2014). Berdasarkan teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini, maka jumlah responden yang diambil adalah sebanyak 11 karyawan dari setiap 20 perusahaan jasa konstruksi yang proyeknya sedang berlangsung dan aktif di Jakarta dan sudah memenuhi unsur estimasi ML adalah minimal lima pengamatan. Dengan demikian jumlah sampel penelitian ini adalah sebanyak $11 \times 20 = 220$ karyawan.

Teknik pengumpulan data primer diperoleh melalui teknik survei (Sekaran & Bougie, 2016) dengan menggunakan kuesioner sebagai instrumen penelitian. Sumber data sekunder diperoleh melalui melalui studi dokumen pada perusahaan penyedia jasa konstruksi, serta data yang diambil mengenai pengguna asuransi CAR dan pengurangan potensi risiko di proyek konstruksi, serta study desk melalui internet untuk data lainnya (Sugiyono, 2019)

Teknik analisis data menggunakan metode persamaan struktur atau *Structural Equation Modelling* (SEM). Metode SEM yang digunakan adakah *covariance based-SEM* (CB-SEM), dalam hal ini menggunakan perangkat lunak Lisrel 8.80.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Uji Model pengukuran

Semua indikator pada variabel Penggunaan Asuransi CAR (X1), Bunga Bank (X2), Bagi Hasil (X3), Pengurangan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi (Y), memiliki nilai *Standardized Factor Loading* $> 0,5$. Demikian juga hasil perhitungan *Variance Extracted* (VE) pada dimensi-dimensi dari keempat variabel tersebut bernilai $> 0,5$. Oleh karena itu semua indikator keempat variabel tersebut adalah valid. Selanjutnya hasil perhitungan *construct reliability* (CR) dimensi-dimensi dari keempat variabel tersebut memiliki nilai $CR > 0,7$, sehingga kesemua dimensi CR dinilai reliable.

Hasil Uji Kecocokan Model (*Goodness of Fit*)

Hasil uji kecocokan model atau Goodness of Fit (GOF) terdiri atas GOF Absolut (Tabel 1), GOF Incremental (Tabel 2), dan GOF Parsomoni (Tabel 3) (Yamin, 2014).

Tabel 1. Evaluasi Kriteria Ukuran GOF Absolut

No	<i>Goodness of Fit</i>	<i>Cut-Off Value</i>	Hasil Pengukuran	Keterangan
1.	<i>Chi Squares</i>	(p) > 0.05 (Diharapkan kecil)	204.498 (P = 0,000)	<i>Poor fit</i>
2.	<i>Adjusted Goodness of Fit Index</i> (AGFI)	≥ 0.90	0,834	<i>Poor fit</i>
3.	<i>Expected Cross</i>	$< ECVI$	ECVI = 0.959 $<$	

Analisis Pengaruh Penggunaan Asuransi Contractor All Risk, Bunga Bank, dan Bagi Hasil Terhadap Pengalihan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi

	<i>Validation Index (ECVI)</i>	Saturated dan Independence Model	ECVI Saturated = 1.186 dan ECVI Independence = 11.727	<i>Good fit</i>
4.	<i>Goodness of Fit Index (GFI)</i>	> 0.90	0,888	<i>Poor fit</i>
5.	<i>P Value for RMSEA</i>	RMSEA < 0.05	0,000	<i>Good fit</i>
6.	<i>Root Mean Square Error Approximation (RMSEA)</i>	0.05 – 0.08	0,0881	<i>Poor fit</i>
7.	<i>Root Mean Square Residual (RMSR)</i>	< 0.08	0.0695	<i>Good fit</i>

Tabel 1 di atas menunjukkan bahwa terdapat tiga indikator GOF Absolut yang menunjukkan Good Fit. Ketiga indikator tersebut adalah ECVI, RMSEA, dan RMSR.

Tabel 2. Evaluasi Kriteria Ukuran GOF Incremental

No	<i>Goodness of Fit</i>	<i>Cut-Off Value</i>	Hasil Pengukuran	Keterangan
1.	<i>Comparative Fit Index (CFI)</i>	> 0.90 ; > 0.95	0,951	<i>Good fit</i>
2.	<i>Incremental Fit Index (IFI)</i>	> 0.90 ; > 0.95	0,951	<i>Good fit</i>
3.	<i>Non Centrality Parameter (NCP)</i>	< Independence Model	NCP Model = 120.760 < NCP Independence = 165.773	<i>Good fit</i>
4.	<i>Normed Fit Index (NFI)</i>	> 0.90 ; > 0.95	0,925	<i>Good fit</i>
5.	<i>Parsimonious Normed Fit Index (PNFI)</i>	0.06 – 0.09	0,721 (Perbedaan model yang kecil)	<i>Poor fit</i>

Tabel 2 di atas menunjukkan bahwa terdapat empat indikator GOF Incremental yang menunjukkan Good Fit. Keempat indikator tersebut adalah CFI, IFI, NCP, dan NFI.

Tabel 3. Evaluasi Kriteria Ukuran GOF Parsomoni

No	<i>Goodness of Fit</i>	<i>Cut-Off Value</i>	Hasil Pengukuran	Keterangan
1.	<i>Degree of Freedom</i>	Diharapkan besar	71	<i>Good fit</i>
2.	<i>Akaike Information Index (AIC)</i>	< AIC Saturated dan Independence Model	AIC = 259.760 >Saturated= 210.000 < Independence = 2568.255	<i>Poor fit</i>
3.	<i>Consistent Akaike Information Index (CAIC)</i>	< CAIC Saturated dan Independence Model	Model CAIC = 409.144 < Saturated CAIC = 671.331 dan Independence CAIC = 2629.766	<i>Good fit</i>
4.	<i>Parsimonious Goodness of Fit Index (PGFI)</i>	≥ 0.60	0,600	<i>Good fit</i>
5.	<i>Relative Fit Index (RFI)</i>	> 0.90 ; > 0.95	0,903	<i>Good fit</i>

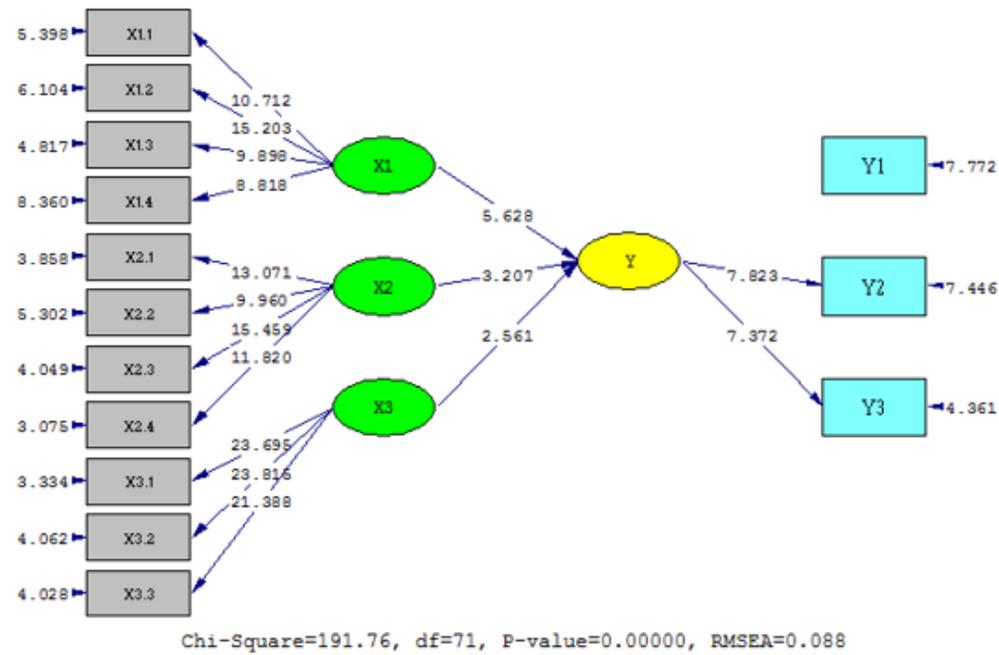
Tabel 3 di atas menunjukkan bahwa terdapat empat indikator GOF Parsomoni yang menunjukkan Good Fit. Keempat indikator tersebut adalah Degree of Freedom, AIC, CAIC, PGFI, dan RFI.

Secara keseluruhan dapat diikhtirakan bahwa sebagai besar indikator GOF, yakni 11 dari 17 indikator GOF, yang mencapai Good Fit. Dengan demikian model penelitian memiliki kecocokan.

Uji Hipotesis

Hasil uji hipotesis disajikan pada Tabel 4. Uji hipotesis menggunakan uji t. Besaran t tabel atau t kritis untuk dibandingkan dengan t hitung (t hasil penelitian) adalah 1,96 mengingat nilai alpha penelitian ini adalah 0,05 (Hair et al, 2014).

Analisis Pengaruh Penggunaan Asuransi Contractor All Risk, Bunga Bank, dan Bagi Hasil Terhadap Pengalihan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi



Gambar 1. Hasil t Hitung Full-Model

Sumber: Hasil penelitian (2023)

Tabel 4 Hasil Uji Hipotesis

Model Hipotesis	Koefisien Jalur	Uji Signifikansi	Kesimpulan
Penggunaan Asuransi CAR (X1) terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y)	0,541	Nilai t hitung (5,628) > t tabel (1,96)	Penggunaan Asuransi CAR (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y) H1 Terbukti
Bunga Bank (X2) terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y)	0,271	Nilai t hitung (3,207) > t tabel (1,96)	Bunga Bank (X2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y)

H2 Terbukti			
Bagi Hasil (X3) terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y)	0,187	Nilai t hitung (2,561) > t tabel (1,96)	Bagi Hasil (X3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y)
H3 Terbukti			

Tabel 4 di atas menunjukkan bahwa ketiga variabel independen (Penggunaan Asuransi CAR, Bunga Bank, dan Bagi Hasil) secara parsial terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi (Y). Dengan demikian ketiga hipotesis terbukti.

Pembahasan

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa ketiga variabel independen (Penggunaan Asuransi CAR, Bunga, dan Bagi Hasil) secara parsial terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y). Berikut adalah pembahasan untuk masing-masing rumusan masalah.

a. Pengaruh Penggunaan Asuransi CAR (X1) terhadap Pengurangan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi (Y)

Penggunaan Asuransi CAR (X1) berpengaruh signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y). Hal ini menunjukkan bahwa menurut persepsi responden semakin meningkat penggunaan asuransi CAR, maka akan semakin meningkat pula pengurangan potensi risiko pada proyek konstruksi.

Penjelasan mengapa penggunaan asuransi CAR (X1) berpengaruh positif dan signifikan, hal ini dapat dilihat dari dimensi yang paling tinggi nilai validitasnya, karena semakin valid suatu indikator berarti semakin mampu mengukur variabelnya. Berdasarkan hasil olahdata dimensi yang paling tinggi hingga rendah dari variabel penggunaan asuransi CAR (X1) adalah dimensi pemahaman kontraktor dengan nilai *Standardized Loading Factors* (SLF) 3,191, disusul Klaim Kontraktor (SLF 3,010), Premi (SLF 3,004), dan Kepentingan Kontraktor (2,935). Namun perbedaan antar-nilai SLF tidak terpaut jauh, sehingga berarti keempat dimensi tersebut sama-sama dinilai penting oleh responden.

Jika ditinjau dari penelitian terdahulu yang mengkaji CAR (Kusuma & Haryono, 2004; Putra, 2012; Irawan (2012) hasil penelitian ini tidak bisa dibandingkan secara setara, karena penelitian-penelitian terdahulu bersifat deskriptif, sementara penelitian ini bersifat kausal asimetri.

b. Pengaruh Bunga Bank (X2) terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y)

Variabel Bunga Bank (X2) berpengaruh signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi (Y). Hal ini menunjukkan bahwa menurut persepsi responden semakin meningkat Bunga Bank (X2) maka akan semakin meningkat pula pengurangan potensi risiko pada proyek konstruksi.

Penjelasan mengapa Bunga Bank (X2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi (Y) , hal ini dapat dilihat dari dimensi yang paling tinggi nilai validitasnya, karena semakin valid suatu indikator berarti semakin mampu mengukur variabelnya. Berdasarkan hasil olahdata indikator yang paling tinggi hingga rendah dari variabel Bunga Bank (X2) adalah: (i) indikator X23 (CAR memberikan dengan bunga bank sebagai penambahan profit kepada kontraktor (SLF 0,924), (ii) X24 (CAR memberikan bunga bank berdasarkan jenis asuransi yang diambil kontraktor dan sesuai kelancaran sebagai profit tambahan) (SLF 0,904), (iii) X21 (CAR menetapkan bunga bank kepada kontraktor sesuai dengan ketentuan berlaku) (SLF 0,807), dan (iv) X22 (Bunga Bank yang harus dibayar oleh CAR kepada kontraktor besarnya kerugian yang harus ditanggung kontraktor (SLF 0,687).

c. Pengaruh Bagi Hasil (X3) terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y)

Bagi Hasil (X3) berpengaruh signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y). Hal ini menunjukkan bahwa menurut persepsi responden semakin meningkat Bagi Hasil (X3) maka akan semakin meningkat pula pengurangan potensi risiko pada proyek konstruksi.

Penjelasan mengapa variabel Bagi Hasil (X3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi (Y), hal ini dapat dilihat dari indikator yang paling tinggi nilai validitasnya, karena semakin valid suatu indikator berarti semakin mampu mengukur variabelnya. Berdasarkan hasil olahdata indikator yang paling tinggi hingga rendah dari variabel Bagi Hasil (X3) adalah (X3.3) Bagi hasil Asuransi CAR sesuai dengan ketentuan yang berlaku sesuai yang ditetapkan (SLF 0,931), (X3.2) Bagi hasil yang diterima kontraktor sesuai dengan ketentuan besaran pembayaran premi asuransi dan menambah profit (SLF 0,918), dan (X3.1) Bagi hasil yang harus dibayar oleh kontraktor cukup sesuai, dengan besarnya premi angsuran yang harus dibayarkan kontraktor (SLF 0,906).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian memperlihatkan bahwa ketiga variabel independen (Penggunaan Asuransi CAR, Bunga, dan

Bagi Hasil) secara parsial terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pengurangan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi (Y).

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, maka dapat disarankan secara akademis dan praktis. Secara akademis disarankan agar peneliti selanjutnya menggunakan pendekatan kombinasi (mixed-methods), sehingga diperoleh hasil penelitian yang lebih mendalam. Secara praktis, bagi para kontraktor agar terus menggunakan asuransi CAR karena secara umum para karyawan kontraktor bersepakat mengenai perlunya asuransi CAR untuk memitigasi risiko dalam proyek-proyek konstruksi mereka. Sementara itu bagi perusahaan asuransi diharapkan untuk terus meningkatkan pelayanannya dalam asuransi CAR, antrara lain dengan mempertimbangkan dimensi dan indikator dalam penelitian ini.

BIBLIOGRAFI

- Azizah, I. M. U. K. (2019). Studi Komparasi Asuransi Syariah Dengan Asuransi Konvensional. *Al Yasini: Jurnal Keislaman, Sosial, Hukum Dan Pendidikan*, 4(1), 56–69.
- Blumberg, B., Cooper, D., & Schindler, P. (2014). *EBOOK: Business research methods*. McGraw Hill.
- Buhaemi, E. (2022). Risk Management In Construction Project Implementation. *Underpass Journal of Civil Engineering, Applied Sciences, and Technology*, 6(1), 20–27.
- Calen, S. E., & Theng, B. P. (2022). *Pemimpin dan Kepemimpinan Dalam Dunia Usaha dan Dunia Industri (DUDI)*. Merdeka Kreasi Group.
- Darmawi, H. (2022). *Manajemen risiko*. Bumi Aksara.
- Dewanti, S. D. (2018). *Mekanisme Penetapan Tingkat Suku Bunga Deposito Pada PT Bank X Surabaya (Doctoral dissertation, STIE Perbanas Surabaya)*.
- Donald R. Cooper, P. S. S. (2014). *Business Reserach Methods* (Twelfth ed). McGraw-Hill International Edition.
- Hair Jr, J. F., Sarstedt, M., Hopkins, L., & Kuppelwieser, V. G. (2014). Partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM): An emerging tool in business research. *European Business Review*, 26(2), 106–121.
- Ir Sulistijo Sidarto Mulyo, M. T., & Santoso, B. (2018). *Proyek Infrastruktur & Senketa Konstruksi*. Kencana.
- Iska, S. (2018). *Sistem perbankan syariah di Indonesia dalam perspektif fikih ekonomi*. Fajar Media Press.

Analisis Pengaruh Penggunaan Asuransi Contractor All Risk, Bunga Bank, dan Bagi Hasil Terhadap Pengalihan Potensi Risiko pada Proyek Konstruksi

- Maralis, R., & Triyono, A. (2019). *Manajemen resiko*. Deepublish.
- Mubarok, J., & Hasanuddin, H. (2018). Hukum Mewakafkan Polis Asuransi. *At-Taradhi: Jurnal Studi Ekonomi*, 7(1), 75–84.
- Nurbaya, F., & W. S. (2013). *Analisis Pengaruh CAR, ROA, FDR, dan Dana Pihak Ketiga (DPK) terhadap Pembiayaan Murabahah Periode Maret 2001-Desember 2009 (Studi Kasus pada PT. Bank Muamalat Indonesia, Tbk.) (Doctoral dissertation, Fakultas Ekonomika dan Bisnis)*.
- Pradipta, Y., Widana, In., & Sugiarto, Y. B. (2013). Pengaruh Perubahan Suku Bunga Terhadap Perhitungan Premi Neto Tahunan Asuransi Kesehatan Individu. *Jurnal Matematika*, 2(3), 17–22.
- Putri, T. A. E., & Yuwono, B. E. (2017). Pengaruh Penggunaan Asuransi Contractor All Risk Terhadap Pengalihan Potensi Risiko Pada Proyek Konstruksi. *Prosiding Seminar Nasional Cendekiawan*, 251–255.
- Sekaran, U., & Bougie, R. (2016). *Research methods for business: A skill building approach*. John Wiley & Sons.
- Sugiono, C. (2013). Manajemen Bisnis dan Pengembangan Fungsi Produksi/Operasi Bisnis Pakan Ternak Unggas pada PT. XYZ Unit Gedangan di Sidoarjo. *Agora*, 1(1), 612–619.
- Sugiyono. (2019). *Statistik untuk Penelitian. (Edisi Kelima Belas)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Suparmin, A. (2018). Manajemen Resiko Dalam Perspektif Islam. *El-Arbah: Jurnal Ekonomi, Bisnis Dan Perbankan Syariah*, 2(02), 27–47.

Copyright holders:

Doni Setio Prastowo (2023)

First publication right:

Journal of Syntax Admiration

This article is licensed under:

