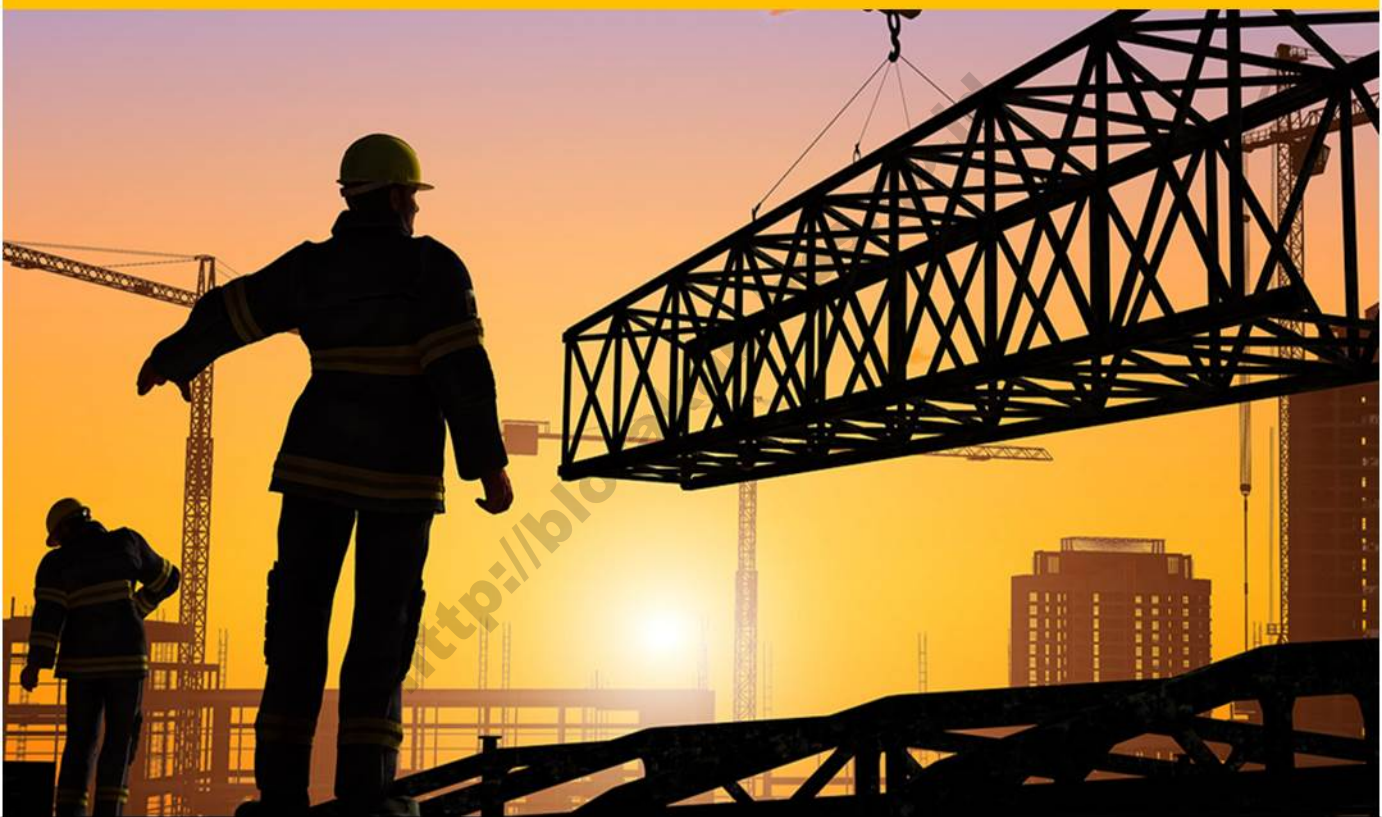


Katalog BPS : 7102025.3316

# INDEKS KEMAHALAN KONSTRUKSI KABUPATEN BLORA 2016



**BADAN PUSAT STATISTIK  
KABUPATEN BLORA**

# INDEKS KEMAHALAN KONSTRUKSI KABUPATEN BLORA TAHUN 2016

**Katalog BPS** : 7102025.3316  
**Ukuran Buku** : 18,2 x 25,7 cm  
**Jumlah Halaman** : vii + 65 halaman

**Naskah :**  
*Seksi Statistik Distribusi  
BPS Kabupaten Blora*

**Gambar Kulit** :  
*Seksi Statistik Distribusi  
BPS Kabupaten Blora*

**Diterbitkan Oleh** :  
© Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora

**EdisiCetakan** :  
Tahun 2016

*Dilarang mengumumkan, mendistribusikan, mengomunikasikan,  
dan/atau menggandakan sebagian atau seluruh buku ini untuk  
tujuan komersial tanpa izin tertulis dari Badan Pusat Statistik*

# KATA PENGANTAR

Tersedianya informasi yang cukup mengenai harga-harga barang konstruksi dan Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) akan membantu optimalisasi penggunaan dana dan menekan kemungkinan terjadinya ketimpangan dalam pengalokasian dana maupun pada pelaksanaan pembangunan.

Publikasi ini diharapkan dapat memberikan gambaran dan informasi mengenai perbandingan Indeks Kemahalan Konstruksi antar daerah dan harga-harga barang konstruksi di wilayah Kabupaten Blora. Dengan demikian pengalokasian dana terutama dana pembangunan fisik akan lebih optimal.

Kepada seluruh pihak yang membantu terbitnya publikasi ini, disampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya. Masukan dan kritik dari seluruh pengguna sangat diharapkan untuk perbaikan publikasi ini di masa yang akan datang.

Blora, November 2016

Kepala BPS Kabupaten Blora

**Drs HERU PRASETYO**

# ABSTRAKSI

Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) adalah salah satu komponen yang digunakan untuk menghitung DAU yang akan diterima suatu daerah. IKK adalah suatu indeks kewilayahan yang digunakan untuk membandingkan tingkat kemahalan konstruksi dari suatu wilayah dengan wilayah lainnya. Dengan indeks ini dapat diketahui perbandinganbiaya yang dibutuhkan untuk membangun satu bangunan antar daerah.

IKK mempunyai bobot yang cukup besar dalam formula penghitungan DAU. Akuratnya data IKK menjadi salah satu faktor penentu tercapainya tujuan DAU sebagai dana perimbangan. Dengan adanya pembagian DAU yang tepat diharapkan pemerataan pembangunan dapat tercapai.

IKK Kabupaten Blora pada tahun 2016 sebesar 94,13 menempati posisi ke 8 dari 35 kabupaten/kota di Jawa Tengah. Dibandingkan dengan kabupaten sekitar, IKK Blora menempati posisi terendah ketiga setelah Kabupaten Jepara dan Kabupaten Kudus. Dari 6 kabupaten eks karisidenan Pati, berturut-turut IKK terendah ke tertinggi adalah Kudus, Jepara, Blora, Grobogan, Pati dan Rembang. Artinya, secara umum biaya yang diperlukan untuk membangun satu unit bangunan per satuan luas di Kabupaten Blora lebih rendah dibanding Kabupaten Grobogan, Pati dan Rembang, namun lebih tinggi jika dibandingkan Kabupaten Kudus dan Jepara. Hal ini tentunya dapat menjadi modal bagi pemerintah daerah maupun pelaku usaha sektor konstruksi di Kabupaten Blora.

# DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	i
ABSTRAKSI .....	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL .....	v
DAFTAR GAMBAR .....	vii
1. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Permasalahan .....	3
1.3. Tujuan .....	5
1.4. Ruang Lingkup dan Sumber Data .....	6
1.5. Sistematika Penulisan .....	7
2. KONSEP DAN DEFINISI	
2.1. Harga Barang Konstruksi .....	8
2.2. Sistem Konstruksi .....	10
2.3. Komponen Konstruksi .....	14
2.4. Indeks Kemahalan Konstruksi .....	15
2.5. Kelompok Jenis Bangunan.....	16
3. METODOLOGI	
3.1. Paket Komoditas.....	19
3.2. Diagram Penimbang.....	21
3.3. Kegiatan Pengumpulan Data.....	26
3.4. Metode Penghitungan IKK.....	30

3.5. Metode Analisis.....	31
4. ANALISIS	
4.1. Kondisi Geografis dan Penduduk Kabupaten Blora .....	39
4.2. Kondisi Infrastruktur Jalan di Kabupaten Blora .....	45
4.3. Kondisi Infrastruktur Jembatan di Kabupaten Blora ....	58
4.4. IKK Kabupaten Blora .....	62
5. KESIMPULAN .....	68

<http://blorakab.bps.go.id>

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Komposisi Lahan di Kabupaten Blora .....	40
Tabel 4.2	Luas Penggunaan Lahan Kabupaten Blora 2015 .....	43
Tabel 4.3	Panjang Jalan di Kabupaten Blora 2015.....	50
Tabel 4.4	Panjang Jalan Kabupaten, Luas Wilayah dan Kerapatan Jalan Antar Kecamatan di Kabupaten Blora Tahun 2015.....	52
Tabel 4.5	Jumlah Jalan, Panjang Jalan dan Rata-rata Panjang Jalan Kabupaten menurut Kecamatan di Kabupaten Blora 2015 .....	53
Tabel 4.6	Jumlah Penduduk, Panjang Jalan dan Rasio Kerapatan Jalan menurut Kecamatan di Kabupaten Blora 2015 .....	54
Tabel 4.7	Panjang Jalan Kabupaten Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Blora Tahun 2015 .....	56
Tabel 4.8	Panjang Jalan, Jumlah Kendaraan dan Kerapatan Kendaraan per Km di Kabupaten Blora Tahun 2013- 2015 .....	58
Tabel 4.9	Jumlah Jembatan, Panjang Jembatan dan Rata-rata Panjang Jembatan Kabupaten Blora 2015 .....	59
Tabel 4.10	Panjang Jembatan menurut Kondisi Jembatan di Kabupaten Blora Tahun 2015 .....	61

Tabel 4.11 Nilai IKK dan Peringkatnya Kabupaten Blora dan Sekitarnya Tahun 2015-2016..... 65

<http://blorakab.bps.go.id>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1	Peta Wilayah Kabupaten Blora .....	39
Gambar 4.2	Penduduk Menurut Lapangan Pekerjaan Utama .	44
Gambar 4.3	IKK Provinsi Jawa Tengah, Kabupaten Blora dan Sekitarnya Tahun 2015-2016 .....	66

<http://blorakab.bps.go.id>

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Otonomi daerah yang dilaksanakan berdasarkan UU No. 22 tahun 1999 dan direvisi melalui UU No. 32 tahun 2004 adalah hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Daerah otonom diberikan wewenang untuk melakukan urusan pemerintahan yang secara nyata ada dan berpotensi untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan kondisi, kekhasan, dan potensi unggulan daerah yang bersangkutan.

Pembangunan daerah selama ini diarahkan untuk meningkatkan tingkat kesejahteraan masyarakat dengan melakukan berbagai pembangunan fisik maupun non fisik yang tersebar sampai pelosok wilayah yang sekaligus secara bertahap mengurangi kemiskinan. Pembangunan fisik yang tersebar merata diharapkan dapat membawa perubahan pada tingkat kesejahteraan masyarakat secara merata.

Pembangunan fisik berupa gedung-gedung perkantoran, tempat ibadah, maupun tempat untuk kegiatan sosial masyarakat di berbagai bidang terus mengalami perkembangan yang dinamis sesuai dengan gerak roda perekonomian daerah.

Dalam rangka mendukung semua keberhasilan pembangunan tersebut, pemerintah menempuh kebijakan otonomi daerah (otoda) yang ditujukan agar pembangunan dapat dirasakan merata dan adil di seluruh wilayah.

Disamping itu, kebijakan otoda dapat juga mengatasi masalah ketimpangan horizontal antar daerah dengan tujuan utama yaitu pemerataan kemampuan keuangan antar daerah.

Dengan demikian, kebijakan otoda dapat mempercepat pembangunan daerah-daerah yang masih tertinggal, baik dari sisi kemampuan keuangan maupun pendapatan yang diperoleh dari pemanfaatan sumber daya alamnya.

Untuk mendukung kebijakan Otoda tersebut pemerintah mengalokasikan dana berupa Dana Alokasi Umum. Dasar hukum pemberian DAU adalah UU Nomor 25 tahun 1999 yang direvisi melalui UU Nomor 33 tahun 2004 dan PP 55 tahun 2005.

DAU merupakan salah satu transfer dana Pemerintah kepada Pemerintah Daerah yang bersumber dari APBN, yang dialokasikan dengan tujuan pemerataan kemampuan keuangan antar daerah untuk mendanai kebutuhan daerah dalam rangka desentralisasi. Prinsip alokasi DAU meliputi:

- a) Pemerataan keuangan antar daerah
- b) Untuk mengurangi ketimpangan kemampuan keuangan antar daerah

- c) Penerapan formula
- d) Mempertimbangkan kebutuhan potensi daerah

DAU bersifat *block grant* yang berarti penggunaannya diserahkan kepada pemerintah daerah sesuai kebutuhan dan prioritas pembangunan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka otonomi daerah.

Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) adalah salah satu komponen yang digunakan untuk menghitung DAU yang akan diterima suatu daerah. IKK adalah suatu indeks kewilayahan yang digunakan untuk membandingkan tingkat kemahalan konstruksi dari suatu wilayah dengan wilayah lainnya. Dengan indeks ini dapat diketahui perbandingan biaya yang dibutuhkan untuk membangun satu bangunan antar daerah.

IKK mempunyai bobot yang cukup besar dalam formula penghitungan DAU. Akuratnya data IKK menjadi salah satu faktor penentu tercapainya tujuan DAU sebagai dana perimbangan. Dengan adanya pembagian DAU yang tepat diharapkan pemerataan pembangunan dapat tercapai.

## 1.2. Permasalahan

IKK digunakan sebagai proxy untuk mengukur tingkat kesulitan geografis suatu daerah, semakin sulit letak geografis suatu daerah maka semakin tinggi pula tingkat harga di daerah tersebut.

Tidak ada dua gedung kantor yang identik atau jembatan yang sama persis karena masing-masing memiliki karakter dan desain yang khusus untuk ditempatkan pada lokasi masing-masing.

Penghitungan Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK), karenanya didasarkan atas suatu pendekatan atau kompromi tertentu. Misalnya yang menjadi objek adalah bangunan tempat tinggal, maka bangunan tempat tinggal tersebut harus mengakomodir berbagai macam rancangan dan model. Untuk tujuan membandingkan harga konstruksi antar wilayah/daerah, dikenal ada dua metode penghitungan, yang pertama dengan pendekatan input dan yang kedua pendekatan harga output.

Pendekatan harga input yaitu dengan mencatat semua material penting yang digunakan digabung dengan upah dan sewa peralatan sesuai dengan bobotnya masing-masing. Kelemahan metode ini adalah bahwa kegiatan konstruksi dianggap mempunyai produktivitas yang sama dan tidak mempertimbangkan *overhead cost*. Pendekatan output dilakukan dengan cara menanyakan harga konstruksi yang sudah jadi. Pada harga output kelemahannya adalah bahwa dalam harga bangunan sudah termasuk manajemen *cost* dan keuntungan kontraktor yang bervariasi antar daerah dan antar proyek sehingga tidak memadai untuk tujuan membandingkan kemahalan konstruksi antar wilayah.

Alternatifnya adalah mengumpulkan harga konstruksi yang bisa mencakup *overhead cost* dan produktivitas pekerja tanpa

memasukkan manajemen *cost* dan keuntungan kontraktor. Caranya adalah dengan mengumpulkan harga komponen bangunan seperti harga dinding, atap, dan sebagainya. Apabila harga-harga komponen tersebut digabungkan maka akan didapatkan harga total proyek yang besarnya berada di atas harga input tetapi di bawah harga output karena sudah memasukkan *overhead cost* dan upah tetapi mengeluarkan biaya manajemen dan keuntungan kontraktor. Data seperti ini bisa didapatkan dari dokumen *Bill of Quantity* (BoQ) satu proyek yang sudah selesai. Dengan digunakannya realisasi APBD pembentukan modal tetap sebagai salah satu penimbang IKK, maka setiap tahun IKK satu kabupaten/kota relatif terhadap kabupaten/kota berubah-ubah tergantung dari realisasi APBD masing-masing kabupaten/kota.

### **1.3. Tujuan**

Tujuan penyusunan publikasi Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) Kabupaten Blora Tahun 2016 ini adalah:

1. Menampilkan komponen-komponen penyusun Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) Kabupaten Blora Tahun 2016;
2. Menampilkan nilai Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) Kabupaten Blora Tahun 2016 dan perbandingannya dengan kabupaten sekitar;
3. Sebagai bahan pertimbangan dalam penentuan kebijakan

pembangunan daerah, terutama pembangunan fisik.

#### **1.4. Ruang Lingkup dan Sumber Data**

Data dasar yang digunakan dalam penghitungan IKK kabupaten/kota adalah harga perdagangan besar bahan bangunan/konstruksi dan harga sewa alat berat yang diperoleh melalui survei yang dilakukan di seluruh kabupaten/kota. Harga bahan bangunan/konstruksi yang dikumpulkan meliputi barang-barang hasil pertambangan/penggalan dan barang-barang hasil industri pengolahan, dan jasa sewa alat berat.

Sumber data utama dalam penghitungan angka Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) ini menggunakan data primer yang dikumpulkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Blora, dan sebagai data pendukung adalah data sekunder dari DPPKAD Kabupaten Blora. Data primer yang diambil BPS didapat melalui survei yang dikenal dengan Survei Serentak Harga Bahan Bangunan/Konstruksi Tahun 2016. Sedangkan data sekunder berasal dari DPPKAD Kabupaten Blora, yakni realisasi belanja daerah APBD Blora tahun 2015. Dari data APBD tersebut dibuat diagram timbang umum IKK Kabupaten Blora, dengan cara dipilih pengeluaran yang digunakan untuk kegiatan konstruksi dan dikelompokkan ke dalam 5 (lima) jenis bangunan, yaitu: Bangunan tempat tinggal dan bukan tempat tinggal; Bangunan pekerjaan umum untuk pertanian; Pekerjaan umum untuk jalan, jembatan dan

pelabuhan; Bangunan untuk instalasi listrik, gas, air minum dan komunikasi; serta Bangunan lainnya.

## **1.5. Sistematika Penulisan**

Bab I berisi tentang latar belakang penghitungan IKK, permasalahan, tujuan, ruang lingkup dan sumber data serta sistematika penulisan.

Bab II berisi tentang konsep dan definisi yang digunakan. Dalam bab ini dijelaskan istilah-istilah yang digunakan dalam publikasi ini.

Bab III membahas metodologi yang digunakan untuk menghitung IKK. Meliputi pemilihan paket komoditas yang digunakan dalam penghitungan IKK, diagram penimbang, metode pengumpulan data, formula atau rumus yang digunakan dalam penghitungan IKK dan metode analisis yang digunakan dalam publikasi ini.

Bab IV merupakan inti publikasi ini dimana dalam bab ini dibahas analisa data IKK. Analisa diawali dengan gambaran kondisi geografis dan penduduk, kondisi infrastruktur jalan, kondisi infrastruktur jembatan dan Indeks Kemahalan Konstruksi.

Bab V berisi kesimpulan.



## BAB II KONSEP DAN DEFINISI

Beberapa konsep dan definisi umum yang digunakan dalam proses pengumpulan data dan penghitungan Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) antara lain: konsep mengenai harga barang konstruksi, tingkat kemahalan konstruksi, diagram timbang, indeks kemahalan konstruksi dan kelompok jenis bangunan.

### 2.1. Harga BarangKonstruksi

**Harga perdagangan besar (HPB)** adalah harga transaksi yang terjadi antara pedagang besar pertama sebagai penjual dengan pedagang besar berikutnya sebagai pembeli secara party/grosir di pasar pertama atas suatu barang.

**HPB bahan bangunan/konstruksi** adalah harga berbagai jenis bahan bangunan yang digunakan dalam kegiatan konstruksi dalam jumlah besar (*party*) yang merupakan hasil transaksi antara pedagang besar/distributor/*supplier* bahan bangunan/konstruksi dengan pengguna bahan bangunan tersebut.

**Pedagang Besar (PB)** adalah pedagang/distributor yang menjual bahan bangunan/konstruksi secara party/grosir atau dalam jumlah besar.

**Pedagang campuran** adalah pedagang yang dapat menjual barang dagangannya dalam jumlah besar maupun eceran.

**Party/grosir atau jumlah besar** yang dimaksud adalah

bukan eceran. Batasan ini relatif mengingat sulit menentukan besarnya, baik kuantitas maupun nilai dari suatu komoditas. Hal ini sangat tergantung dari karakteristik komoditasnya sendiri.

**Kegiatan Konstruksi** adalah suatu kegiatan yang hasil akhirnya berupa bangunan/konstruksi yang menyatu dengan lahan tempat kedudukannya baik digunakan sebagai tempat tinggal atau sarana kegiatan lainnya. Hasil kegiatan antara lain: gedung, jalan jembatan, rel dan jembatan kereta api, terowongan, bangunan air dan drainase, bangunan sanitasi, landasan pesawat terbang, dermaga, bangunan pembangkit listrik, transmisi, distribusi dan bangunan jaringan komunikasi. Kegiatan konstruksi meliputi perencanaan, persiapan, pembuatan, pembongkaran, dan perbaikan bangunan.

**Harga sewa alat berat konstruksi** adalah harga yang terjadi ketika seseorang/organisasi/institusi menyewa alat-alat berat yang digunakan untuk kegiatan konstruksi dalam periode tertentu seperti dalam waktu jam, hari, minggu, atau bulan. Satuan/unit yang digunakan dalam harga sewa ini adalah satu unit/hari.

**Upah** adalah uang dan sebagainya yang dibayarkan sebagai pembalas jasa atau sebagai pembayar tenaga yang sudah dikeluarkan untuk mengerjakan sesuatu. Dalam kegiatan konstruksi, upah jasa konstruksi meliputi upah mandor, kepala tukang, tukang, pembantu tukang. Satuan/unit yang digunakan dalam upah jasa ini

adalah satu orang/hari.

**Paket komoditas** adalah sejumlah barang terpilih yang digunakan sebagai komponen penghitungan IKK. Komoditas/jenis barang tersebut dipilih karena memenuhi asas *representativeness* dan *comparability* yaitu andil yang cukup besar dan data harganya dapat dipantau dan mempunyai tingkat keterbandingan antar kabupaten/kota. Paket komoditas disebut juga sebagai kualitas nasional.

**Kualitas provinsi** adalah kualitas yang dominan disuatu provinsi tetapi tidak dominan bila ditinjau secara nasional. Kualitas provinsi digunakan sebagai dasar konversi kedalam kualitas nasional untuk kualitas nasional yang memang tidak terdapat di provinsi tersebut.

## 2.2. Sistem Konstruksi

Sistem Konstruksi menurut konsep pendekatan *Basket of Construction Component*(BOCC) adalah suatu kumpulan komponen dalam suatu proyek konstruksi yang bisa menjalankan suatu fungsi tertentu. Sistem adalah struktur dalam sebuah bangunan yang diklasifikasikan kembali ke dalam kumpulan komponen bertujuan untuk mendukung bangunan seperti pondasi, atap, eksterior dan interior, dan lainnya. Sistem konstruksi pada bangunan rumah dan gedung berbeda dengan klasifikasi jenis bangunan lainnya. Berikut

adalah jenis sistem untuk bangunan rumah dan gedung, dan sistem untuk klasifikasi jenis bangunan lainnya.

#### Sistem Konstruksi untuk Bangunan Rumah dan Gedung

<b>Nama Sistem</b>	<b>Penjelasan Sistem</b>
<i>Site-Work</i> (Persiapan)	Sistem yang berisi komponen konstruksi yang berhubungan dengan pekerjaan persiapan dalam rangka pembangunan suatu proyek
<i>Substructure</i>	Sistem yang berisi komponen struktur dan jenis pekerjaan dibawah permukaan tanah. Sistem ini menahan semua beban bagian bangunan yang berada di atasnya seperti balok, atap dan lainnya
<i>Superstructure</i>	Sistem yang meliputi komponen struktur dan jenis pekerjaan di atas permukaan tanah. Sistem ini menahan beban bagian bangunan di atasnya.
<i>Exterior Shell/Building Envelope</i>	Sistem yang berisi komponen konstruksi yang menyelimuti bangunan (atap). Bangunan ini member beban pada <i>system superstructure</i> pada bangunan ini.

<i>Interior Partitions</i>	Sistem yang terdiri dari semua dinding, dan bagian bangunan untuk jalan keluar masuk bangunan
<i>Interior and Exterior Finishes</i>	Sistem yang meliputi komponen konstruksi yang bertujuan untuk memperindah bangunan, misalnya pengecatan
<i>Mechanical and Plumbing</i>	Sistem yang meliputi komponen konstruksi yang mengatur suhu, saluran air, komunikasi, sistem pemadam kebakaran dan lainnya
<i>Electrical</i>	Sistem yang meliputi komponen konstruksi yang berhubungan dengan distribusi listrik dalam sebuah bangunan

Sistem Konstruksi untuk jenis bangunan lainnya adalah sebagai berikut :

<b>Nama Sistem</b>	<b>Penjelasan Sistem</b>
<i>Site-Work</i> (Persiapan)	Sistem yang berisi komponen konstruksi yang berhubungan dengan pekerjaan persiapan dalam rangka pembangunan suatu proyek

<i>Substructure</i>	Sistem yang berisi komponen struktur dan jenis pekerjaan dibawah permukaan tanah. Sistem ini menahan semua beban bagian bangunan yang berada di atasnya
<i>Superstructure</i>	Sistem yang meliputi komponen struktur dan jenis pekerjaan di atas permukaan tanah. Sistem ini menahan beban bagian bangunan di atasnya.
<i>Mechanical Equipment</i>	Perlengkapan mekanik yang dipasang pada suatu bangunan seperti pompa, turbin, pipa penghubung, tower pendingin, dan lainnya
<i>Electrical Equipment</i>	Peralatan yang terpasang pada bangunan yang digunakan untuk sistem distribusi tenaga listrik, distribusi panel, pusat control pencahayaan, komunikasi dan lainnya
<i>Underground Utility</i>	Jaringan bawah tanah, sistem atau fasilitas yang digunakan untuk memproduksi, menyimpan, transmisi dan distribusi komunikasi atau telekomunikasi, listrik, gas, minyak bumi, saluran pembuangan akhir, dan lainnya. Peralatan

	ini termasuk pipa, kabel, <i>fiber optic cable</i> , dan lainnya yang terpasang di bawah permukaan tanah.
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 2.3. Komponen Konstruksi

Komponen adalah kombinasi dari beberapa material pada lokasi akhir yang dapat diidentifikasi secara jelas pada tujuannya dalam sebuah proyek bangunan dan juga sistemnya. Contoh komponen adalah beton, pengecatan eksterior, pengecatan interior, pondasi kolom, dan lainnya. Sebuah komponen secara umum terdiri dari beberapa material, tenaga kerja dan peralatan.

Biaya masing-masing komponen disusun dari biaya per unit dari material yang digunakan dan perkiraan kuantitas dari material, koefisien dan upah tenaga kerja, koefisien dan sewa peralatan yang digunakan untuk membangun komponen tersebut. Konsep yang mendasar dari pendekatan *Basket of Construction Component*(BOCC) adalah mengukur relatif harga pada level komponen konstruksi. Sebuah komponen kemudian dibagi-bagi kembali kedalam beberapa item pekerjaan konstruksi. Komponen konstruksi dapat dianggap sebagai agregasi dari beberapa item pekerjaan konstruksi yang meliputi material, tenaga kerja, dan peralatan yang diperlukan untuk menyelesaikan item pekerjaan tersebut.

Komponen-komponen yang digunakan dalam penghitungan diagram timbang IKK 2016 berbeda antara bangunan tempat tinggal; bangunan umum (untuk pertanian, jalan, jembatan, pelabuhan, jaringan air, listrik dan komunikasi) dan bangunan lainnya.

#### **2.4. Indeks Kemahalan Konstruksi**

IKK sudah dihitung sejak tahun 2003. Penimbang yang digunakan untuk menghitung IKK adalah BoQ tahun 2003. Perkembangan teknik sipil sangat cepat ditambah lagi dengan pesatnya industri bahan bangunan. Saat ini material yang digunakan untuk kegiatan konstruksi sudah banyak yang berubah atau muncul model baru seperti batako ringan, atap baja ringan, kusen aluminium, dsb. Peraturan Pemerintah baik pusat maupun daerah yang mempengaruhi kegiatan konstruksi juga banyak berubah. Hal-hal tersebut mengakibatkan BoQ 2003 yang selama ini digunakan untuk menghitung IKK tidak lagi sesuai dengan kondisi di lapangan. Oleh karena itu mulai tahun 2013 penghitungan IKK sudah menggunakan BoQ terbaru yang dikumpulkan pada tahun 2012.

Sedangkan IKK tahun 2016 menggunakan penimbang yang lebih lengkap dan *up to date* yaitu menggunakan updating BoQ sampai tahun 2015. IKK tahun 2016 menggunakan data harga komoditi konstruksi, sewa alat berat dan upah jasa konstruksi yang



dikumpulkan dalam 4 periode pencacahan yaitu Juli 2015, Oktober 2015, Januari 2016, dan April 2016. Seperti halnya IKK tahun 2015, IKK tahun 2016 menggunakan 4 periode pencacahan dikarenakan periode tersebut mencakup masa perencanaan dan pembangunan suatu proyek konstruksi.

## **2.5. Kelompok Jenis Bangunan**

Berdasarkan KBLI 2005 yang disusun Badan Pusat Statistik yang merupakan revisi KBLI 2000, secara umum jenis bangunan konstruksi dikelompokkan menjadi lima macam, yaitu:

- i. Bangunan Tempat Tinggal dan Bukan Tempat Tinggal,
- ii. Prasarana Pertanian
- iii. Jalan, Jembatan, dan Pelabuhan,
- iv. Bangunan & Instalasi Listrik, Gas, Air Minum dan Komunikasi
- v. Bangunan Lainnya

Berdasarkan asas keterbandingan penghitungan IKK, bahwa untuk setiap daerah harus mempunyai bobot nilai di setiap jenis bangunan sedangkan pada kenyataannya tidak setiap kabupaten/kota memiliki kelima jenis bangunan tersebut, maka dalam penghitungan IKK jenis bangunan dikelompokkan menjadi 3 (tiga), yaitu:

- i. Bangunan tempat tinggal dan bukan tempat tinggal, terdiri dari:

- a. Kontruksi gedung tempat tinggal, meliputi: rumah yang dibangun sendiri, real estate, rumah susun dan perumahan dinas.
  - b. Konstruksi gedung bukan tempat tinggal, meliputi: konstruksi gedung perkantoran, industri, kesehatan, pendidikan, tempat hiburan, tempat ibadah, terminal, stasiun dan bangunan monumental.
- ii. Bangunan pekerjaan umum untuk jalan, jembatan dan pelabuhan terdiri dari :
- a. Bangunan jalan, jembatan dan landasan meliputi: pembangunan jalan, jembatan, landasan pesawat terbang, pagar/tembok, drainase jalan, marka jalan dan rambu-rambu lalu lintas.
  - b. Bangunan jalan dan jembatan kereta.
  - c. Bangunan dermaga meliputi: pembangunan, pemeliharaan dan perbaikan dermaga/pelabuhan, sarana pelabuhan dan penahan gelombang.
- iii. Bangunan lainnya terdiri dari:
- a. Bangunan sipil, pembangunan lapangan olah raga, lapangan parkir dan sarana lingkungan pemukiman.
  - b. Bangunan pekerjaan umum untuk pertanian meliputi: (reservoir), bendung, embung, jaringan irigasi, pintu air,

sipon dan drainase irigasi, talang, chek dam, tanggul pengendali banjir, tanggul laut, krib dan waduk.

- c. Bangunan elektrikal meliputi : pembangkit tenaga listrik, transmisi dan transmisi tegangan tinggi
- d. Konstruksi telekomunikasi udara meliputi : konstruksi bangunan telekomunikasi dan navigasi udara, bangunan pemancar/penerima radar dan bangunan antena
- e. Konstruksi sinyal dan telekomunikasi, kereta api, pembangunan konstruksi sinyal dan telekomunikasi kereta api
- f. Konstruksi sentral telekomunikasi meliputi : bangunan sentral telepon/telegraph, konstruksi bangunan menara pemancar dan bangunan stasiun kecil
- g. Instalasi air meliputi instalasi air bersih dan air limbah dan saluran drainase pada gedung.
- h. Instalasi listrik meliputi: pemasangan instalasi jaringan listrik tegangan lemah dan pemasangan instalasi jaringan listrik tegangan kuat.
- i. Instalasi gas meliputi: pemasangan instalasi gas pada gedung tempat tinggal dan pemasangan instalasi gas pada gedung bukan tempat tinggal.
- j. Instalasi listrik jalan

- k. Instalasi jaringan pipa: jaringan pipa gas, jaringan air dan jaringan minyak.

<http://blorakab.bps.go.id>

## BAB III METODOLOGI

Penghitungan IKK dimulai dengan pemilihan paket komoditas dan penghitungan diagram timbang. Tahap berikutnya adalah pengumpulan data sesuai paket komoditas yang telah ditentukan.

Setelah data harga barang konstruksi dan sewa alat berat yang valid terkumpul, selanjutnya dilakukan penghitungan IKK. Analisa data IKK dapat dilakukan secara nasional maupun regional sesuai kebutuhan.

### 3.1 Paket Komoditas

Data dasar penghitungan IKK adalah harga bahan bangunan/konstruksi dan sewa alat berat yang diperoleh dari survei HPB-K2 yang dilakukan secara bulanan. Harga tersebut meliputi harga 145 kualitas barang yang berasal dari 60 jenis barang sedangkan harga sewa 4 macam alat berat ditetapkan sebagaimana IKK tahun sebelumnya.

Selanjutnya dari barang tersebut tersebut dipilih komoditas yang mempunyai nilai atau andil yang cukup besar dalam membuat masing-masing kelompok jenis bangunan/konstruksi, serta harga barang-barang tersebut *comparable* atau mempunyai keterbandingan antar kabupaten/kota di seluruh Indonesia.

Kualitas yang terpilih pada penghitungan IKK periode

berjalan tidak harus selalu sama dengan tahun sebelumnya. Dalam pemilihan paket komoditas IKK, perlu diperhatikan azas pemilihan paket komoditas sebagai berikut :

- a. *Comparability* (keterbandingan), komoditas yang dipilih harus jelas spesifikasinya sehingga perbedaan harga antar daerah murni berasal dari perbedaan harga barang itu sendiri bukan disebabkan perbedaan spesifikasi jenis barang.
- b. *Representativeness* (mewakili), komoditi yang dipilih dapat mewakili jenis barang yang digunakan dalam pembangunan.

Berdasarkan azas tersebut dapat ditentukan paket komoditas yang digunakan dalam penghitungan IKK 2016 yaitu terdiri dari 17 jenis barang meliputi pasir pasang, batu kali, papan, balok, kayu lapis, cat tembok, cat kayu/besi, aspal, pipa PVC, kaca, batu bata, semen, batu split, lantai keramik, besi beton, seng plat, seng gelombang dan 4 sewa alat berat sewa alat berat *excavator, bulldozer, three wheel roller* (mesin gilas), dan *dump truck*.

Selanjutnya tahapan dalam pemilihan paket komoditas IKK adalah :

- Spesifikasi/kualitas barang dipilih berdasarkan prioritas kualitas/merk barang yang telah ditentukan pada

kuesioner. Jika tidak ditemukan maka cari kualitas yang setara.

- Spesifikasi/kualitas barang setiap periode pencacahan harus sama.

Jenis barang yang dicatat harganya merupakan barang *ready stock*, harus benar-benar diperdagangkan di kabupaten/kota itu sendiri kecuali untuk barang-barang natural. Pencacahan barang natural (pasir, batu pondasi, batu split, batu bata, batako, dan kusen) tidak harus *ready stock*

### 3.2. Diagram Penimbang

Pengumpulan data harga di sektor konstruksi menggunakan pendekatan *Basket of Construction Component* (BOCC). Metode pendekatan ini didesain untuk tujuan perbandingan antar wilayah. Data harga yang dikumpulkan terdiri dari komponen konstruksi utama dan input dasar yang umum dalam suatu wilayah. Komponen konstruksi adalah output fisik konstruksi yang diproduksi sebagai tahap *intermediate* dalam proyek konstruksi. Elemen kunci dalam proses pendekatan ini adalah semua harga yang diestimasi berhubungan dengan komponen yang dipasang, termasuk biaya material, tenaga kerja, dan peralatan. Tujuan penggunaan pendekatan BOCC adalah memberikan perbandingan harga konstruksi yang lebih sederhana dan biaya yang murah dan memungkinkan menggunakan metode *Bill of Quantity* (BOQ).

Pendekatan BOCC didasarkan pada harga 2 jenis komponen, yakni komponen gabungan dan input dasar. Selanjutnya untuk tujuan estimasi perbandingan antar wilayah, komponen-komponen tersebut dikelompokkan dalam bentuk sistem-sistem konstruksi. Sistem-sistem tersebut selanjutnya dikelompokkan ke dalam *basic heading*.

### ***Metode Penghitungan Diagram Penimbang***

Komponen-komponen yang digunakan dalam penghitungan diagram timbang IKK 2016 berbeda antara bangunan tempat tinggal; bangunan umum (untuk pertanian, jalan, jembatan, pelabuhan, jaringan air, listrik dan komunikasi) dan bangunan lainnya.

Pendekatan BOCC menggunakan 3 sistem penimbang, yaitu :

1. W1 adalah penimbang yang digunakan pada level agregasi jenis bangunan seperti bangunan tempat tinggal dan bangunan bukan tempat tinggal, bangunan umum untuk pertanian, jalan, jembatan, dan jaringan, dan bangunan lainnya
2. W2 adalah penimbang untuk agregasi pada level sistem konstruksi
3. W3 adalah penimbang untuk agregasi pada level komponen yang termasuk upah tenaga kerja dan sewa peralatan konstruksi



### ***Prosedur Penghitungan Penimbang***

Langkah awal yang dilakukan untuk menghitung penimbang IKK adalah mengumpulkan *Bill of Quantity* (BoQ). Pengumpulan BoQ ini dilakukan melalui Survei Diagram Timbang IKK tahun 2015. BoQ yang dikumpulkan dalam survei ini adalah BoQ realisasi pembangunan suatu konstruksi selama tahun 2015 di kabupaten/kota yang bersangkutan. Jika tidak ada pembangunan selama tahun 2015 maka bisa digantikan dengan BoQ dari pembangunan pada tahun 2014. BoQ ini dikumpulkan dari masing-masing kabupaten/kota agar setiap kabupaten/kota memiliki penimbang yang sesuai dengan karakteristik pembangunan di wilayahnya masing-masing.

Tahapan penghitungan diagram timbang dari data BoQ untuk masing-masing kabupaten/kota adalah sebagai berikut :

#### **1. Pengkodean Data BoQ**

Pengkodean merupakan langkah awal yang dilakukan dalam pengolahan data BoQ. Terdapat beberapa macam kode yang diberikan, diantaranya :

- a). Melakukan pengkodean jenis bangunan untuk masing-masing jenis dokumen BoQ yang dikumpulkan
- b). Melakukan pengkodean sistem pada setiap uraian pekerjaan yang terdapat dalam BoQ
- c). Melakukan pengkodean jenis komponen dari setiap uraian pekerjaan yang terdapat dalam BoQ

2. Menghitung share nilai untuk masing-masing tahapan penimbang (W1, W2 dan W3)

a). Menghitung penimbang W1

Pada tahapan penimbang W1 dihitung share nilai setiap sistem untuk masing-masing bangunan. Nilai sistem adalah jumlah nilai dari seluruh bahan bangunan, upah tenaga kerja, sewa peralatan yang digunakan dalam suatu sistem konstruksi. Penimbang W1 diperoleh dengan menggunakan rumus berikut :

$$W1i = \frac{\text{Nilai Sistem}_i}{\sum_{i=1}^{n1} \text{Nilai Sistem}_i}$$

$n1 = 1,2,\dots,8$  untuk bangunan tempat tinggal dan bukan tempat tinggal

$n1 = 1,2,\dots,6$  untuk bangunan selainya

b). Menghitung penimbang W2

Pada tahapan penimbang W2 dihitung share nilai setiap komponen masing-masing sistem. Nilai komponen adalah jumlah nilai dari seluruh bahan bangunan, upah tenaga kerja, sewa peralatan yang digunakan dalam sebuah komponen konstruksi. Penimbang W2 bisa diperoleh dengan rumus berikut :

$$W2ij = W1i \cdot \frac{\text{Nilai Sistem}_{ij}}{\sum_j^{n2} \text{Nilai Sistem}_{ij}}$$

n2 menunjukkan jumlah komponen dalam sistem yang bersangkutan

c). Menghitung share untuk penimbang W3

Pada tahapan penimbang W3 dihitung share nilai setiap komoditi untuk masing-masing komponen.

Penimbang W3 bisa diperoleh dengan rumus berikut :

$$W3ijk = W2ij \cdot \frac{\text{Nilai Sistem}_{ijk}}{\sum_k^{n3} \text{Nilai Sistem}_{ij}}$$

n3 menunjukkan jumlah komoditi pada komponen yang bersangkutan. Dimana :

$$\sum_i^{n1} W_i = 1$$

$$\sum_i^{n1} \sum_j^{n2} W_{ij} = 1$$

$$\sum_i^{n1} \sum_j^{n2} \sum_k^{n3} W_{ijk} = 1$$

Selain sistem penimbang dengan menggunakan pendekatan BOCC, untuk menghitung IKK juga menggunakan penimbang umum (W0) yang digunakan sebagai penghubung masing-masing jenis bangunan menjadi satu kesatuan konstruksi. Penimbang umum

berasal dari realisasi anggaran daerah tingkat II (kabupaten/kota) untuk pembangunan konstruksi yang diperoleh melalui Survei Keuangan Pemda Tingkat II (K-2) dengan sumber data DPPKAD Kabupaten Blora. Dari data realisasi anggaran daerah tingkat II untuk pembangunan masing-masing jenis bangunan diperoleh bobot masing-masing jenis bangunan ke total konstruksi di kabupaten/kota yang bersangkutan.

### **3.3. Kegiatan Pengumpulan Data**

Untuk keperluan penghitungan IKK 2016 dilakukan survei serentak khusus untuk barang-barang konstruksi dan sewa alat berat yang menjadi paket komoditas IKK. Survei Serentak Harga Bahan Bangunan/Konstruksi ini dilaksanakan di seluruh kabupaten/kota (491 kabupaten/kota) di 33 provinsi di Indonesia. Informasi yang ditanyakan adalah harga bahan bangunan, sewa alat-alat berat dan upah jasa konstruksi seperti yang terdapat pada kuesioner survei. Survei serentak ini dilakukan empat kali dalam setahun yaitu pada tanggal 20-30 bulan Januari, April, Juli, dan Oktober.

Responden survei terdiri dari beberapa kategori yaitu pedagang besar/distributor, pedagang campuran, produsen, pedagang eceran, dan kategori lainnya seperti : kontraktor, dinas PU atau instalasi terkait lainnya (khusus untuk mengumpulkan data harga sewa alat-alat berat, dan upah pekerja), Pemilihan responden

diutamakan pedagang besar (PB), jika tidak ada PB maka dipilih responden dengan urutan skala prioritas yaitu dari pedagang campuran, produsen, dan pilihan terakhir yaitu pedagang eceran (PE). Pedagang campuran adalah pedagang yang dalam menjual barang dagangannya sebagian dilakukan secara partai besar dan sebagian lagi dilakukan secara eceran, sedangkan data harga yang dicatat adalah harga untuk penjualan barang dalam partai besar. Jumlah sampel untuk setiap komoditas adalah 1-3 responden. Dari jumlah sampel ini diharapkan dapat melengkapi isian kuesioner. Pencacahan dalam survei ini dilakukan dengan cara kunjungan dan wawancara langsung terhadap responden terpilih pada periode pencacahan. Jika tidak memungkinkan untuk wawancara langsung, maka kuesioner bisa ditinggal kepada responden untuk kemudian diambil kembali paling lambat keesokan harinya. Pada saat kuesioner diambil seyogyanya isian pada daftar tersebut diperiksa terlebih dahulu untuk memastikan daftar isian telah terisi dengan baik dan benar.

### ***Kuesioner yang Digunakan***

Untuk mengumpulkan data harga bahan bangunan dan sewa alat berat paket komoditas IKK digunakan satu kuesioner/daftar yaitu daftar VIKK-2016. Daftar ini digunakan untuk mencatat harga bahan bangunan/konstruksi, sewa alat berat, dan

upah jasa konstruksi. Agar hasil pengumpulan data harga dalam survei ini sesuai dengan kebutuhan data harga seperti yang tertuang dalam daftar VIKK-2016, maka perlu dilakukan pemilihan kualitas sebagai berikut :

1. Kualitas terpilih harus kualitas yang telah ditentukan oleh BPS - RI, yaitu kualitas umum yang biasanya ada di seluruh kabupaten/kota dan tertulis dalam pilihan daftar VIKK-2016 sebagai pertanyaan tertutup.

Contoh : a. Jenis barang : semen Abu-abu

b. Kualitas : Tiga Roda 50 kg, Tiga Roda 40 kg

2. Apabila kualitas jenis barang atau bahan bangunan/konstruksi tidak tersedia dalam pilihan dalam kuesioner VIKK-2016, maka pilih kualitas yang setara dan dominan digunakan di kabupaten/kota bersangkutan dengan menggunakan satuan standar yang tertulis dalam daftar VIKK-2016 dalam isian yang terbuka.

Contoh, apabila di daerah pencacahan tidak terdapat data harga cat kayu isi 1 kg dengan kualitas/merk Glotex, maka pilih kualitas yang setara dengan cat kayu Glotex tersebut dengan mengisi isian yang kosong/terbuka yang tersedia. Ukuran kesetaraan ini dapat dilihat dari kualitas/mutu maupun harganya.

### ***Identifikasi Kualitas Barang***

Setelah paket komoditas IKK 2016 ditetapkan, kegiatan selanjutnya adalah melakukan kegiatan Survei Identifikasi Kualitas Barang (SIKB). Kegiatan ini dimaksudkan untuk validasi data harga dengan cara mengumpulkan data harga seluruh kualitas dari komoditas terpilih dan memastikan/mencocokkan bahwa jenis barang dan harga adalah untuk jenis barang dengan kualitas yang ditetapkan dalam paket komoditas IKK. SIKB juga digunakan sebagai dasar justifikasi untuk mendapatkan harga dengan kualitas barang yang setara jika kualitas yang tercakup dalam paket komoditas tidak terdapat di provinsi tertentu.

### ***Estimasi Harga***

IKK merupakan indeks spasial yang akan digunakan sebagai pendekatan terhadap tingkat kesulitan geografis antar daerah sehingga data harga harus mempunyai tingkat keterbandingan, yaitu mempunyai kualitas sama atau setara dan satuan yang standar untuk seluruh tempat/daerah. Untuk daerah yang tidak terdapat barang sesuai kualitas dalam paket komoditas IKK akan dilakukan estimasi harga untuk mendapatkan data harga jenis barang dengan kualitas sama atau setara.

### 3.4. Metode Penghitungan IKK

Penghitungan IKK 2016 dilakukan melalui beberapa tahapan. Tahap pertama adalah penghitungan nilai komponen konstruksi masing-masing sistem dari suatu bangunan untuk setiap kabupaten/kota. Nilai komponen tersebut dihitung menggunakan nilai tertimbang dengan rumus sebagai berikut:

$$NK = \sum_{k=1}^n p_k \cdot q_k$$

Dengan :

NK = Nilai Komponen

P<sub>k</sub> = Harga material/upah/sewa alat ke-k

Q<sub>k</sub> = Kuantitas/volume material/upah/sewa ke-k

Tahap penghitungan kedua adalah menghitung PPP sistem dengan menggunakan metode regresi *Country Product Dummy* (CPD).

Model regresi CPD adalah sebagai berikut:

$$\ln NK = \alpha_i C_i + P_j \beta_j + \varepsilon$$

NK = nilai komponen

C<sub>i</sub> = dummy kab/kota

P<sub>j</sub> = dummy komponen dalam suatu sistem

α<sub>i</sub> dan β<sub>j</sub> = Koefisien regresi

PPP Sistem = exp(α<sub>i</sub>)



Tahap penghitungan ketiga adalah menghitung PPP bangunan dengan menggunakan metode rata-rata geometrik dengan rumus sebagai berikut:

$$PPP_{bangunan} = (\prod_{i=1}^n PPP_{sistem\ i})^{1/n}$$

Tahap penghitungan terakhir adalah menghitung IKK kabupaten/kota dengan menggunakan metode rata-rata geometrik tertimbang (bobot APBD) dengan rumus sebagai berikut:

$$IKK_{kabupaten/kota} = \left( \prod_{i=1}^n (PPP_{bangunan\ i})^{bobot\ i} \right) \cdot 100$$

### 3.5 Metode Analisis

Metode yang digunakan dalam analisis ini adalah metode analisis deskriptif. Analisis deskriptif merupakan analisis kuantitatif yang digunakan untuk mempermudah analisis tabel-tabel dan grafik secara sederhana sehingga didapatkan gambaran mengenai perkembangan dari obyek penelitian. Dalam publikasi ini, analisis tersebut digunakan untuk menginterpretasikan angka IKK Kabupaten Blora, jika dibandingkan dengan angka IKK Kab/Kota lain di Propinsi Jawa Tengah yang letaknya berdekatan dengan Kabupaten Blora.

Mulai tahun 2013 penghitungan IKK sudah menggunakan BoQ terbaru yang dikumpulkan pada tahun 2012. Sedangkan IKK tahun 2016 menggunakan penimbang yang lebih lengkap dan *up to*

*date* yaitu menggunakan updating BoQ sampai tahun 2015. IKK tahun 2016 menggunakan data harga komoditi konstruksi, sewa alat berat dan upah jasa konstruksi yang dikumpulkan dalam 4 periode pencacahan yaitu Juli 2015, Oktober 2015, Januari 2016, dan April 2016. Seperti halnya IKK tahun 2015, IKK tahun 2016 menggunakan 4 periode pencacahan dikarenakan periode tersebut mencakup masa perencanaan dan pembangunan suatu proyek konstruksi.

Sebagai acuan, dipilih salah satu ibukota provinsi, dalam hal ini sejak tahun 2015 dipilih Kota Surabaya sebagai kota acuan. Pertimbangan penggunaan salah satu ibukota provinsi sebagai acuan dalam menghitung IKK adalah memberikan fleksibilitas dalam penghitungan IKK apabila ada penambahan jumlah kabupaten/kota yang akan dihitung IKKnya dan literatur tentang indeks spasial pada umumnya mengacu pada satu wilayah tertentu sebagai dasar. Perbedaan model penyajian IKK sebelum tahun 2013 menyebabkan angka-angka tersebut tidak dapat diperbandingkan secara langsung atau diperlukan langkah-langkah untuk membandingkannya dengan tahun 2013 dan setelahnya.

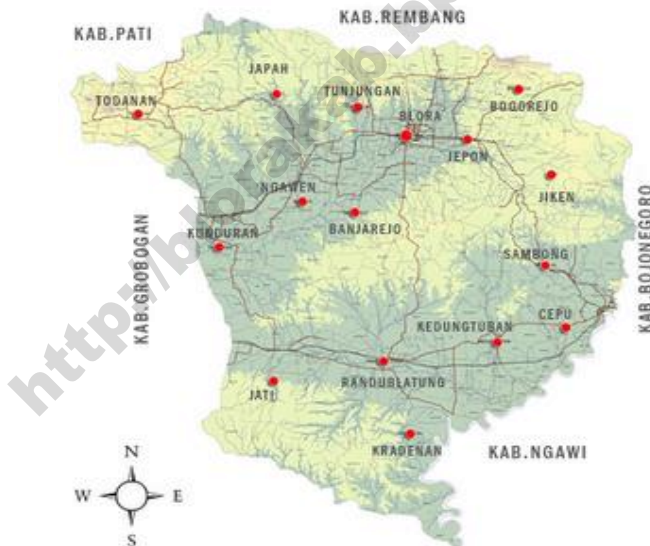
## BAB IV PEMBAHASAN

### 1.2. Kondisi Geografis dan Penduduk Kabupaten Blora

Kabupaten Blora terletak pada bagian utara Pulau Jawa dan di bagian timur wilayah Provinsi Jawa Tengah, dengan batas-batas sebagai berikut :

- Sebelah Barat : Kab. Grobogan
- Sebelah Utara : Kab. Rembang, Kab. Pati
- Sebelah Timur : Kab. Bojonegoro, Prov. Jawa Timur
- Sebelah Selatan : Kab. Ngawi, Prov. Jawa Timur

Gambar 4.1 Peta Wilayah Kabupaten Blora



Kabupaten Blora diapit oleh jajaran pegunungan Kendeng Utara dan pegunungan Kendeng Selatan. Secara geografis terletak

diantara 111°16' – 111°338' Bujur Timur dan 6°528' – 7°248' Lintang Selatan.

Tabel 4.1. Komposisi Luas Lahan di Kabupaten Blora

Jenis Komposisi	Luas (Ha)	Persen (%)
(1)	(2)	(3)
<b>Menurut Sifat :</b>		
- Gromosol	101.952,926	53,00
- Mediteran	71.002,931	39,00
- Alluvial	9.102,940	5,00
<b>Menurut Ketinggian dari permukaan laut :</b>		
- 0 – 40 m	4.175,000	2,29
- 41 – 100 m	87.062,867	47,82
- 100 m	90.820,930	49,89
<b>Menurut Kemiringan Tanah :</b>		
- 0 – 2 persen	56.746,478	31,17
- 3 – 15 persen	75.030,819	41,21
- 16 – 0 persen	50.020,500	27,48
- > 40 persen	261,000	0,14
<b>Menurut Kedalaman Efektif Tanah :</b>		
- 0 – 30 cm	1.879,468	1,03
- 31 – 60 cm	10.396,872	5,71
- 61 – 90 cm	54.820,046	30,11
- > 90 cm	114.962,411	63,15

Sumber : Blora Dalam Angka 2016

Kabupaten Blora dengan luas 182.058,797 Ha memiliki komposisi susunan tanah 56% *gromosol*, 39% *mediteran*, dan 5%

*alluvial*. Tanah *gromosol* cocok untuk pertanian karena berlempung, demikian pula tanah *alluvial* yang merupakan hasil pengendapan aliran sungai. Berbeda dengan tanah *mediteran* atau tanah kapur yang tidak subur dan bukan tanah yang baik untuk mengikat air tanah. Keberadaan tanah *mediteran* yang mencapai 39% menyebabkan sebagian besar wilayah Blora adalah wilayah yang rawan kekeringan. Itulah sebabnya Blora juga dikenal sebagai daerah sulit air.

Tekstur tanah di Kabupaten Blora diklasifikasikan menjadi tiga, tekstur halus (lempung berliat hingga liat), tekstur sedang (lempung sampai lempung liat berdebu) dan tekstur kasar (lempung berpasir sampai berkerikil). Tekstur tanah akan berpengaruh pada kesuburan fisik tanah, kemampuan menyerap dan menyimpan air serta kepekaan terhadap erosi.

Pada umumnya atau sekitar 83,83 persen luas tanah di Kabupaten Blora atau sekitar 152.626,436 Ha bertekstur sedang. Pada tanah yang bertekstur sedang, tanaman masih dapat tumbuh dengan baik, tetapi harus dengan perlakuan khusus untuk mencegah erosi, karena tanah bertekstur seperti ini lebih peka terhadap erosi. Sekitar 28.480,361 Ha atau 15,64 persen bertekstur halus yang sangat baik untuk tanaman budidaya maupun non budidaya. Pada tanah jenis ini tanaman dapat tumbuh dengan baik dan tahan terhadap erosi. Tanah dengan tekstur kasar di Kabupaten

Blora hanya sekitar 952 Ha atau 0,53 persen. Tanah dengan tekstur kasar memerlukan air sangat tinggi karena daya simpan airnya sangat rendah sehingga kurang cocok untuk tanaman lahan kering.

Klasifikasi kedalaman efektif tanah di wilayah Kabupaten Blora terbagi dalam empat kelas, yaitu: <30 cm, 30-60 cm, 60-90 cm dan >90 cm. Kabupaten Blora secara umum mempunyai kedalaman efektif lebih 90 cm dimana jenis-jenis tanaman tahunan akan dapat tumbuh dan berkembang dengan baik, karena kedalaman efektif tanah berpengaruh terhadap wilayah perakaran tanaman, jenis tanaman dan tegakan tanaman.

Dilihat dari penggunaannya, lahan di Blora sebagian besar berupa lahan hutan (49,66%). Lahan sawah mencapai 25,26% dimana lebih dari separuhnya merupakan sawah tadah hujan. Lahan yang digunakan untuk pemukiman yang terdiri dari bangunan dan pekarangan sebesar 9,34%. sisanya sebanyak 15,72% digunakan untuk tegal/kebun, waduk, perkebunan dan lain-lain. Lahan sawah tadah hujan luasnya dua kali lipat dibandingkan lahan sawah irigasi yang hanya seluas 14.170,000 Ha atau sebesar 30,77persen dari total luas sawah. Masih kecilnya persentase sawah irigasi patut mendapat perhatian pemerintah karena sektor pertanian masih menjadi tumpuan masyarakat Blora.

Tabel 4.2. Luas Penggunaan Lahan Kabupaten Blora 2015

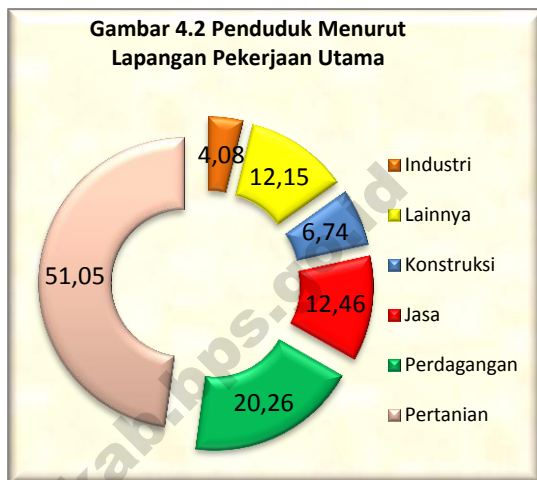
Jenis Penggunaan	Luas (Ha)	Persen (%)
(1)	(2)	(3)
<b>A. LAHAN SAWAH</b>	<b>45.993,195</b>	<b>25,26</b>
1. Irigasi Teknis	7.449,000	4,09
2. Irigasi Setengah Teknis	967,000	0,53
3. Irigasi Sederhana	4.114,000	2,26
4. Irigasi Desa/Non PU	1.640,000	0,90
5. Tadah Hujan	29.567,086	16,24
6. P2AT	2.256,000	1,24
<b>B. LAHAN BUKAN SAWAH</b>	<b>136.065,599</b>	<b>74,74</b>
1. Bangunan dan Pekarangan	17.004,175	9,34
2. Tegal/Kebun	26.188,515	14,38
3. Waduk	56,962	0,03
4. Hutan	90.416,517	49,66
5. Perkebunan	4,000	0,00
6. Pertambangan	21.605	0,01
7. Lain-lain	2.373,825	1,30
<b>JUMLAH</b>	<b>182.058,797</b>	<b>100,00</b>

Sumber : Blora Dalam Angka 2016

Luas pemukiman cukup kecil dibandingkan lahan untuk sawah atau hutan. Namun demikian dari tahun ke tahun luasnya semakin bertambah sementara lahan sawah semakin berkurang. Meski perlu diwaspadai perkembangannya, namun hal ini juga mengindikasikan adanya peningkatan sektor konstruksi

diKabupaten Blora. Peningkatan sektor konstruksi akan membantu menggerakkan sektor riil.

Peningkatan pembangunan infrastruktur di bidang pertanian, utamanya yang dapat mengatasi masalah kekurangan air akan membantu meningkatkan produksi pertanian. Peningkatan produksi pertanian



akan membantu meningkatkan kesejahteraan masyarakat Blora karena perekonomian Blora sebagian besar masih ditopang sektor pertanian dan mayoritas penduduk (51,05%) bekerja pada sektor ini.

Karakteristik tanah di Blora yang cenderung kering mengakibatkan masa tanam efektif hanya dua kali setahun. Hanya sebagian kecil wilayah di Blora yang dapat ditanami 3 kali setahun. Musim kering banyak dimanfaatkan petani untuk beralih pekerjaan menjadi buruh konstruksi. Artinya jumlah penduduk yang bekerja di sektor konstruksi sebenarnya melebihi 6,74 persen.



### 1.3. Kondisi Infrastruktur Jalan di Kabupaten Blora

Infrastruktur memegang peranan yang sangat penting sebagai lokomotif pembangunan daerah dan nasional untuk menggerakkan roda pertumbuhan ekonomi di suatu negara. Keberadaan infrastruktur akan mendorong peningkatan produktivitas faktor-faktor produksi, memperlancar mobilitas penduduk, barang dan jasa, juga memperlancar perdagangan antar daerah. Dampak krisis ekonomi yang berkepanjangan memberikan pengaruh yang signifikan terhadap tingkat penyediaan, kualitas pelayanan jasa serta efektivitas pengelolaan infrastruktur. Keadaan ini menyebabkan penurunan kemampuan penyediaan jasa pelayanan dan prasarana untuk menunjang aktivitas perekonomian. Meskipun perlahan telah bangkit dari krisis ekonomi, pembangunan infrastruktur masih belum menunjukkan perbaikan yang signifikan. Pemerintah memerlukan perumusan kebijakan yang tepat terkait dengan pembangunan infrastruktur.

Salah satu hal yang berpengaruh dalam membentuk harga di suatu wilayah antara lain ketersediaan barang dan jasa serta kelancaran pendistribusian barang ke wilayah tersebut. Sarana transportasi dan infrastruktur jalan merupakan sarana penunjang untuk mendukung kelancaran arus distribusi barang dan jasa diperlukan sarana penunjang berupa sarana transportasi maupun infrastruktur jalan. Transportasi yang tersedia di Kabupaten Blora hanya transportasi darat berupa bus, angkutan umum dan kereta

api. Khusus kereta api hanya menjangkau empat kecamatan yaitu Cepu, Kedungtuban, Randublatung dan Jati.

Infrastruktur jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Tersedianya jalan yang berkualitas akan meningkatkan usaha pembangunan khususnya dalam upaya memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain. Untuk mendukung kelancaran arus distribusi barang dan jasa di kabupaten Blora, infrastruktur jalan yang menghubungkan antar wilayah di Blora terbentang sepanjang 794,69 Km dengan status jalan kabupaten dan 150,42 Km jalan provinsi. Infrastruktur jalan sangat berguna untuk mendukung proses produksi maupun distribusi barang. Terlebih Blora sangat tergantung pada transportasi darat, hal ini memaksa pemerintah kabupaten untuk meningkatkan kualitas infrastruktur jalan.

Pengelompokkan jalan menurut muatan sumbu yang disebut juga kelas jalan, terdiri dari:

1. **Jalan Kelas I**, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton, yang saat ini masih belum digunakan di Indonesia, namun sudah mulai dikembangkan

diberbagai negara maju seperti di Prancis telah mencapai muatan sumbu terberat sebesar 13 ton;

2. **Jalan Kelas II**, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton, jalan kelas ini merupakan jalan yang sesuai untuk angkutanpeti kemas;
3. **Jalan Kelas III A**, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton;
4. **Jalan Kelas III B**, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton;
5. **Jalan Kelas III C**, yaitu jalan lokal dan jalan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

Jika dilihat menurut jenis permukaan jalan, dari total luas jalan yang ada yaitu 945,11 Km sebagian besar jalan di Kabupaten Blora baik jalan kabupaten maupun jalan provinsi sebagian besar merupakan jalan yang diaspal (81,43 persen) dan hanya sebagian kecil yang merupakan jalan batu (18,57 persen). Baik jalan kabupaten maupun jalan provinsi tidak ada yang merupakan jalan dengan permukaan kerikil dan tanah.

Jika dilihat dari kondisi jalannya, sebagian besar jalan baik jalan kabupaten maupun jalan provinsi berada dalam kondisi baik (48,51 persen), jalan dalam kondisi sedang serta kondisi rusak relatif berimbang masing-masing tercatat sebesar 22,48 persen dan 22,56 persen dari total panjang jalan di Kabupaten Blora. Sedangkan jalan dalam kondisi rusak berat relatif sedikit yaitu sebanyak 6,45 persen dari total panjang jalan di Kabupaten Blora.

Sebagian besar jalan kabupaten yang terdapat di Kabupaten Blora merupakan jalan lokal dan jalan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor atau biasa disebut sebagai jalan kelas IIIC yaitu sekitar 80,39 persen dari panjang jalan kabupaten yang ada, sedangkan 19,53 persen merupakan jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor atau biasa disebut jalan kelas IIIB. Sedangkan untuk jalan provinsi antara jalan kelas IIIA (jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor) dan jalan kelas IIIB (jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor)

relatif berimbang, masing-masing memiliki persentase 42,57 persen dan 57,43 persen.

Sedangkan secara total, sebagian besar merupakan jalan kelas IIIC yang tercatat sepanjang 638,86 Km. Hal ini menunjukkan jalan di Kabupaten Blora baik jalan kabupaten maupun jalan provinsi masih perlu ditingkatkan kapasitasnya, mengingat jalan dengan kelas jalan IIIC masih sangat terbatas untuk dilalui kendaraan dengan muatan besar.

Salah satu penyebab kesenjangan yang terjadi antar daerah di Indonesia dapat diakibatkan oleh kesenjangan ketersediaan infrastruktur. Infrastruktur merupakan suatu input dalam proses produksi yang dapat memberikan peningkatan produktivitas marginal pada output. Infrastruktur yang layak dan tepat dapat membantu mendorong berbagai kegiatan ekonomi melalui fungsinya yang dapat melancarkan proses produksi dan mobilitas manusia, barang dan jasa. Dengan demikian, infrastruktur berperan sebagai prasyarat dalam meningkatkan perekonomian. Perbedaan ketersediaannya antar daerah dapat menciptakan perbedaan kemampuan antardaerah dalam menciptakan pendapatan. Selanjutnya, hal itu akan berdampak pada kesenjangan pendapatan antar daerah.

Tabel 4.3. Panjang Jalan di Kabupaten Blora (Km) Tahun 2015

Rincian	Jalan Kab	Jalan Provinsi	Jumlah
<b>I. Jenis Permukaan</b>			
a. Diaspal	642,354	127,272	769,626
b. Batu	152,336	23,148	175,484
c. Kerikil	0,000	0,000	0,000
d. Tanah	0,000	0,000	0,000
e. Tidak diperinci	0,000	0,000	0,000
Jumlah	794,690	150,420	945,110
<b>II. Kondisi Jalan</b>			
a. Baik	407,575	50,930	458,505
b. Sedang	112,946	99,490	212,436
c. Rusak	213,228	0,000	213,228
d. Rusak Berat	60,941	0,000	60,941
Jumlah	794,690	150,420	945,110
<b>III. Kelas Jalan</b>			
a. Kelas I	0,000	0,000	0,000
b. Kelas II	0,000	0,000	0,000
c. Kelas III	0,000	0,000	0,000
d. Kelas III A	0,000	64,030	64,030
e. Kelas III B	155,210	86,390	241,600
f. Kelas III C	638,860	0,000	638,860
g. Tidak diperinci	0,620	0,000	0,620
Jumlah	794,690	150,420	945,110

Sumber : Blora Dalam Angka 2016

Salah satu peran infrastruktur adalah menjadi faktor daya tarik investasi di tiap daerah. Dengan ketersediaan infrastruktur

yang memadai tentunya memudahkan para investor dalam melakukan kegiatan usaha. Contohnya adalah infrastruktur jalan, energi listrik dan telekomunikasi. Dengan ketersediaan infrastruktur jalan yang baik tentunya akan menjadikan proses distribusi barang maupun jasa menjadi lebih cepat dan efisien dalam hal biaya dan waktu.

Infrastruktur memiliki hubungan yang erat dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan keputusan pelaku usaha untuk melakukan investasi/ketersediaan dan kualitas infrastruktur merupakan penentu faktor penentu keputusan pelaku usaha karena sangat menentukan biaya distribusi input dan output produksinya. Karenanya, ketersediaan infrastruktur dapat menjadi faktor pendorong produktivitas suatu daerah.

Kesenjangan ketersediaan infrastruktur jalan antar kecamatan di Kabupaten Blora dapat ditunjukkan melalui indikator Rasio Kerapatan Jalan yang menggambarkan panjang jalan setiap luas wilayah 1 kilometer persegi. Rasio kerapatan jalan di Kecamatan Blora merupakan yang paling tinggi mencapai 1,79 Km/Km<sup>2</sup>, sementara Kecamatan Sambong merupakan yang paling rendah hanya sebesar 0,15 Km/Km<sup>2</sup>. Perbedaan yang cukup nyata dari kerapatan jalan di kedua kecamatan tersebut, disebabkan panjang jalan di Kecamatan Blora meliputi 17,93 persen dari total panjang jalan di Kabupaten Blora, sementara luasan wilayahnya hanya meliputi 4,38 persen atau seluas 79,79 Kilometer Persegi.

Sedangkan di Kecamatan Sambong panjang jalan hanya 1,65 Kilometer, sementara luasnya tercatat 88,75 Kilometer Persegi atau sebanyak 4,87 persen dari total luas wilayah Kabupaten Blora.

Tabel 4.4. Panjang Jalan Kabupaten, Luas Wilayah dan Kerapatan Jalan Antar Kecamatan di Kabupaten Blora Tahun 2015

Kecamatan	Panjang Jalan		Luas Wilayah		Rasio Kerapatan Jalan (Km/Km2)
	(Km)	Persen	(Km2)	Persen	
1. Jati	39,88	5,02	183,62	10,09	0,22
2. Randublatung	76,00	9,56	211,13	11,60	0,36
3. Kradenan	60,25	7,58	109,51	6,01	0,55
4. Kedungtuban	33,30	4,19	106,86	5,87	0,31
5. Cepu	46,77	5,89	49,15	2,70	0,95
6. Sambong	13,10	1,65	88,75	4,87	0,15
7. Jiken	32,00	4,03	168,17	9,24	0,19
8. Bogorejo	25,20	3,17	49,81	2,74	0,51
9. Jepon	64,85	8,16	107,72	5,92	0,60
10. Blora	142,45	17,93	79,79	4,38	1,79
11. Banjarejo	51,62	6,50	103,52	5,69	0,50
12. Tunjungan	31,28	3,94	101,82	5,59	0,31
13. Japah	43,40	5,46	103,05	5,66	0,42
14. Ngawen	35,15	4,42	100,98	5,55	0,35
15. Kunduran	32,00	4,03	127,98	7,03	0,25
16. Todanan	67,44	8,49	128,74	7,07	0,52
Kabupaten Blora	794,69	100,00	1.820,59	100,00	0,44

Sumber : Hasil Pengolahan Blora Dalam Angka 2016



Tabel 4.5. Jumlah Jalan, Panjang Jalan dan Rata-rata Panjang Jalan Kabupaten menurut Kecamatan di Kabupaten Blora Tahun 2015

Kecamatan	Jumlah Jalan	Panjang Jalan	Rata-rata
1. Jati	6	39,88	6,65
2. Randublatung	12	76,00	6,33
3. Kradenan	10	60,25	6,03
4. Kedungtuban	7	33,30	4,76
5. Cepu	28	46,77	1,67
6. Sambong	5	13,10	2,62
7. Jiken	5	32,00	6,40
8. Bogorejo	5	25,20	5,04
9. Jepon	17	64,85	3,81
10. Blora	64	142,45	2,23
11. Banjarejo	13	51,62	3,97
12. Tunjungan	6	31,28	5,21
13. Japah	8	43,40	5,43
14. Ngawen	13	35,15	2,70
15. Kunduran	11	32,00	2,91
16. Todanan	23	67,44	2,93
Jumlah	233	794,69	3,41

Sumber : Hasil Pengolahan Blora Dalam Angka 2016

Jumlah jalan kabupaten yang ada di Kabupaten Blora tercatat sebanyak 233 buah dengan panjang jalan kabupaten sepanjang 794,69 Km. Jumlah jalan terbanyak berada di Kecamatan Blora sebanyak 64 buah, sehingga rata-rata panjang jalan di Kecamatan ini tercatat sepanjang 2,23 Km dan menempati urutan

kedua terkecil setelah Kecamatan Cepu dengan rata-rata panjang jalan tercatat sepanjang 1,67 Km.

Tabel 4.6. Jumlah Penduduk, Panjang Jalan dan Rasio Kerapatan Jalan Kabupaten menurut Kecamatan di Kabupaten Blora Tahun 2015

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Panjang Jalan	Rasio
1. Jati	46.054	39,88	0,87
2. Randublatung	75.653	76,00	1,00
3. Kradenan	39.732	60,25	1,52
4. Kedungtuban	55.568	33,30	0,60
5. Cepu	73.546	46,77	0,64
6. Sambong	25.474	13,10	0,51
7. Jiken	38.777	32,00	0,83
8. Bogorejo	24.042	25,20	1,05
9. Jepon	61.212	64,85	1,06
10. Blora	93.916	142,45	1,52
11. Banjarejo	58.404	51,62	0,88
12. Tunjungan	46.528	31,28	0,67
13. Japah	34.279	43,40	1,27
14. Ngawen	57.347	35,15	0,61
15. Kunduran	63.434	32,00	0,50
16. Todanan	58.122	67,44	1,16
Jumlah	852.088	794,69	0,93

Sumber : Hasil Pengolahan Blora Dalam Angka 2016

Untuk melihat ketersediaan panjang jalan dapat ditunjukkan oleh indikator rasio panjang jalan terhadap jumlah penduduk. Rasio tersebut dapat dihitung melalui perbandingan panjang jalan per 1000 penduduk (Km/1000 orang). Nilai rasio panjang jalan terhadap

jumlah penduduk Kabupaten Blora tahun 2015 tercatat sebesar 0,93 Km/1000 orang. Hal ini berarti infrastruktur yang tersedia pada tiap 1000 orang penduduk sepanjang 0,93 Km. Semakin besar rasionya berarti infrastruktur jalan yang tersedia semakin mendukung kebutuhan mobilitas penduduk.

Kecamatan dengan nilai rasio panjang jalan per 1000 penduduk di atas nilai Kabupaten Blora antara lain : Kecamatan Randublatung, Kradenan, Bogorejo, Jepon, Blora, Japah dan Todanan, dengan rasio tertinggi berada di Kecamatan Kradenan dan Blora. Hal ini menunjukkan ketersediaan infrastruktur jalan dalam mendukung kebutuhan mobilitas penduduk pada sebagian besar kecamatan masih lebih rendah dibanding rata-rata Kabupaten Blora, terutama di Kecamatan Kunduran. Hal patut menjadi perhatian adalah Kecamatan Cepu dengan jumlah penduduk terbanyak ketiga setelah Kecamatan Blora dan Randublatung, justru rasionya rendah dibawah rasio kabupaten. Hal ini menunjukkan infrastruktur jalan yang tersedia di Kecamatan Cepu belum sepenuhnya mendukung mobilitas penduduk di kecamatan itu.

Infrastruktur yang layak dan tepat dapat membantu mendorong berbagai kegiatan ekonomi melalui fungsinya yang dapat melancarkan proses produksi dan mobilitas manusia, barang dan jasa. Infrastruktur jalan dengan kualitas baik sangat diperlukan untuk menunjang peningkatan perekonomian. Kualitas jalan yang dikelola Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Blora, jalan tidak

mantap tertinggi terdapat di Kecamatan Blora yaitu meliputi panjang 51,274 Km, dengan komposisi 14,372 Km Rusak Ringan; 26,932 Km Rusak dan 9,610 Km Rusak Berat.

Tabel 4.7. Panjang Jalan Kabupaten menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Blora Tahun 2015

Kecamatan	Kondisi Jalan			
	Baik Sekali	Rusak Ringan	Rusak	Rusak Berat
1. Jati	18,950	5,125	14,950	0,855
2. Randublatung	39,943	7,850	22,107	6,100
3. Kradenan	25,325	6,110	16,360	12,455
4. Kedungtuban	14,750	4,800	10,800	2,950
5. Cepu	22,687	5,821	16,192	2,070
6. Sambong	11,680	1,420	0,000	0,000
7. Jiken	12,250	3,500	12,750	3,500
8. Bogorejo	11,140	9,484	0,556	4,020
9. Jepon	21,705	15,490	25,238	2,418
10. Blora	91,176	14,732	26,932	9,610
11. Banjarejo	18,950	5,125	21,690	5,855
12. Tunjungan	11,160	3,050	14,905	2,165
13. Japah	25,000	6,250	9,650	2,500
14. Ngawen	21,780	2,900	7,550	2,920
15. Kunduran	22,580	4,780	3,090	1,550
16. Todanan	38,499	16,509	10,459	1,974
Jumlah	407,575	112,946	213,229	60,942

Sumber Data : Blora Dalam Angka Tahun 2016

Namun jika dilihat persentasenya terhadap panjang jalan kabupaten yang dimiliki, Kecamatan Jepon merupakan kecamatan dengan persentase kualitas jalan tidak mantap paling tinggi yaitu sebesar 66,53 persen dari total panjang jalan kabupaten yang ada di kecamatan ini. Hal ini bisa dilihat dari panjang jalan kabupaten di Kecamatan Jepon sepanjang 64,851 Km, sedangkan jalan tidak mantap yang berada di kecamatan ini sepanjang 43,146 Km. Posisi kedua ditempati Kecamatan Tunjungan dengan kualitas jalan tidak mantap sebesar 64,72 persen dari dari total panjang jalan kabupaten yang ada di kecamatan ini atau sepanjang 20,120 Km dari total panjang jalan kabupaten di kecamatan ini sepanjang 31,280 Km.

Sementara kondisi jalan Tidak Mantap di Kabupaten Blora adalah sepanjang 387,117 Km atau 48,71 persen dari total panjang jalan, dengan komposisi 14,21 persen Rusak Ringan; 26,83 persen Rusak dan 7,67 persen Rusak Berat. Sedangkan kondisi jalan kabupaten dengan kualitas baik adalah sepanjang 407,575 Km atau 51,29 persen dari total panjang jalan kabupaten.

Berdasarkan jumlah kendaraan roda-4 (mobil penumpang, Bus dan truk) untuk setiap Km panjang jalan yang menunjukkan kepadatan kendaraan per Km, Kabupaten Blora selama tiga tahun terakhir menunjukkan kepadatan kendaraan per Km semakin tinggi. Jumlah kendaraan roda-4 dari tahun ke tahun semakin bertambah, namun kapasitas jalan cenderung tidak mengalami kenaikan

kapasitas. Kerapatan kendaraan pada tahun 2013 tercatat sebesar 17,57 buah per Km terus meningkat menjadi 19,30 buah per Km pada tahun 2014 dan pada tahun 2015 menjadi 20,85 buah per Km.

Tabel 4.8. Panjang Jalan, Jumlah Kendaraan dan Kerapatan Kendaraan per Km di Kabupaten Blora Tahun 2013-2015

Uraian	2013	2014	2015
Jumlah Kendaraan Roda 4	16.717	18.298	19.709
Panjang Jalan	951,27	948,27	945,11
Kerapatan Kendaraan per Km	17,57	19,30	20,85

*Sumber : Hasil Pengolahan Blora Dalam Angka 2016*

#### 1.4. Kesenjangan Infrastruktur Jembatan di Kabupaten Blora

Transportasi menjadi hal yang sangat penting, karena merupakan urat nadi kehidupan ekonomi, sosial, politik, budaya dan pertahanan keamanan. Oleh karena itu pengadaan sarana dan prasarana transportasi perlu diwujudkan dalam menunjang pembangunan, salah satu prasarana transportasi yang memberikan pengaruh dalam pembangunan adalah jembatan.

Jembatan sebagai prasarana transportasi mempunyai manfaat yang dominan bagi pergerakan lalu lintas. Jembatan adalah istilah umum untuk konstruksi yang dibangun sebagai jalur transportasi yang melintasi sungai, danau, rawa, jurang maupun rintangan lainnya. Pada dasarnya pembangunan jembatan tidak

hanya bertujuan untuk alat penghubung saja, tetapi juga mempunyai tujuan dan fungsi luas.

Tabel 4.9. Jumlah Jembatan, Panjang Jembatan dan Rata-rata Panjang Jembatan menurut Kecamatan di Kabupaten Blora Tahun 2015

Kecamatan	Jumlah Jembatan	Panjang Jembatan	Rata-rata
1. Jati	5	113,50	22,70
2. Randublatung	19	244,40	12,86
3. Kradenan	13	238,00	18,31
4. Kedungtuban	12	164,10	13,68
5. Cepu	17	214,30	12,61
6. Sambong	6	128,10	21,35
7. Jiken	3	53,80	17,93
8. Bogorejo	16	115,30	7,21
9. Jepon	7	73,10	10,44
10. Blora	18	373,50	20,75
11. Banjarejo	2	82,00	41,00
12. Tunjungan	9	73,50	8,17
13. Japah	1	38,50	38,50
14. Ngawen	4	166,90	41,73
15. Kunduran	14	277,70	19,84
16. Todanan	12	142,60	11,88
Jumlah	158	2.499,30	15,82

Sumber : Hasil Pengolahan Blora Dalam Angka 2016

Fungsi jembatan ditinjau dari segi ekonomi antara lain, jarak tempuh antara pusat produksi dengan daerah pemasaran semakin dekat, waktu tempuh relatif singkat dan biaya transportasi yang dikeluarkan semakin kecil. Dengan adanya penghematan jarak, waktu tempuh dan biaya yang dikeluarkan, maka kemajuan ekonomi akan lebih cepat tercapai.

Jumlah jembatan yang terdapat di Kabupaten Blora pada tahun 2015 tercatat sebanyak 158 buah dengan panjang jembatan sepanjang 2.499,30 meter. Jumlah jembatan terbanyak berada di Kecamatan Randublatung sejumlah 19 buah dengan panjang jembatan 24,40 meter. Kecamatan dengan total panjang jembatan terbesar adalah Kecamatan Blora sepanjang 373,50 meter dan terendah adalah kecamatan 38,50 meter. Sedangkan jika dilihat dari rata-rata panjang jembatan, maka Kecamatan Ngawen memiliki rata-rata panjang jembatan paling panjang sepanjang 41,73 meter (jumlah jembatan ada 4 buah dengan total panjang jembatan 166,90 meter) disusul Kecamatan Banjarejo sepanjang 41,00 meter (jumlah jembatan hanya 2 buah, namun total panjang jembatan mencapai 82,00 meter). Sedangkan kecamatan dengan rata-rata panjang jembatan terpendek adalah Kecamatan Bogorejo sepanjang 7,21 meter (jumlah jembatan yang dimiliki mencapai 16 buah namun total panjang jembatan hanya 115,30 meter).



Tabel 4.10. Panjang Jembatan menurut Kondisi Jembatan di Kabupaten Blora Tahun 2015

Kecamatan	Kondisi Jembatan			
	Baik Sekali	Rusak Ringan	Rusak Rusak	Rusak Berat
1. Jati	16,00	72,00	25,50	0,00
2. Randublatung	42,00	175,60	26,80	0,00
3. Kradenan	123,00	90,40	24,60	0,00
4. Kedungtuban	11,80	140,20	12,10	0,00
5. Cepu	56,50	135,40	12,40	10,00
6. Sambong	24,80	103,30	0,00	0,00
7. Jiken	8,80	45,00	0,00	0,00
8. Bogorejo	20,60	82,70	12,00	0,00
9. Jepon	44,70	10,60	17,80	0,00
10. Blora	116,00	181,50	76,00	0,00
11. Banjarejo	45,00	37,00	0,00	0,00
12. Tunjungan	12,00	43,00	18,50	0,00
13. Japah	0,00	38,50	0,00	0,00
14. Ngawen	83,30	33,30	50,30	0,00
15. Kunduran	94,50	111,20	72,00	0,00
16. Todanan	62,60	80,00	0,00	0,00
<b>Jumlah</b>	<b>761,60</b>	<b>1.379,70</b>	<b>348,00</b>	<b>10,00</b>

Sumber Data : Blora Dalam Angka Tahun 2016

Lebih dari separuh dari total panjang jembatan yang ada di Kabupaten Blora berada dalam kondisi rusak ringan yaitu sekitar 55,20 persen atau sepanjang 1.379,70 meter, sedangkan yang berada dalam kondisi baik hanya sekitar 30,47 persen atau

sepanjang 761,60 meter. Bahkan tercatat ada jembatan sepanjang 10 m yang berada di Kecamatan Cepu mengalami kondisi rusak berat. Jika dirinci menurut kecamatan, jembatan dengan kondisi rusak ringan terpanjang berada di Kecamatan Blora sepanjang 181,50 meter atau mencapai 48,59 persen dari total panjang jembatan yang berada di kecamatan ini.

### 1.5. IKK Kabupaten Blora

Penghitungan IKK dilakukan pada setiap kabupaten/kota dan Provinsi se-Indonesia dengan menggunakan metode jenis barang dan jasa, serta saat pencacahan yang sama sehingga hasilnya *comparable* untuk menggambarkan tingkat kemahalan konstruksi antar wilayah se-Indonesia dalam kurun waktu yang sama. IKK tahun 2016 telah dihitung untuk seluruh kabupaten/kota dan 34 Provinsi se-Indonesia, termasuk diantaranya adalah IKK Kabupaten Blora, Provinsi Jawa Tengah. Nilai IKK 2016 merupakan salah satu variabel dalam penentuan DAU tahun anggaran 2017. IKK adalah indeks spasial yang menggambarkan perbedaan biaya konstruksi antar wilayah dengan Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur sebagai kota acuan. Pertimbangan penggunaan salah satu ibukota provinsi sebagai acuan dalam menghitung IKK adalah memberikan fleksibilitas dalam penghitungan IKK apabila ada penambahan jumlah kabupaten/kota

yang akan dihitung IKKnya dan literatur tentang indeks spasial pada umumnya mengacu pada satu wilayah tertentu sebagai dasar.

Angka IKK dibawah 100 artinya rata-rata biaya konstruksi daerah tersebut lebih murah dibanding rata-rata biaya konstruksi di Surabaya. Sebaliknya apabila angka IKK diatas 100 berarti rata-rata biaya konstruksi daerah tersebut lebih mahal dari rata-rata biaya konstruksi Kota Surabaya.

Semakin besar angka IKK berarti semakin tinggi biaya yang diperlukan untuk membangun satu unit bangunan per satuan luas. Paket komoditas yang menjadi dasar penghitungan IKK terdiri dari 22 jenis harga yaitu harga material bahan bangunan (17 jenis), harga sewa alat berat (4 jenis) dan upah pekerja.

Di Kabupaten Blora, beberapa komoditas bahan bangunan merupakan produk lokal. Sebagai contoh pasir dari Kradenan dikenal memiliki kualitas yang bagus. Bahkan penjualannya telah sampai keluar kabupaten. Produksi batu bata di Blora banyak tersebar berbagai tempat, yang cukup besar berada di Kecamatan Blora dan Ngawen. Blora juga dikenal sebagai salah satu penghasil kayu terbesar di Jawa Tengah. Luas lahan hutan di Blora mencapai 49,66 persen dan umumnya ditanami jati. Masyarakat umum juga sebagian besar memiliki tanaman jati.

Rata-rata harga beberapa komoditas bahan bangunan yang merupakan produk lokal lebih rendah dibanding kabupaten sekitar. Sementara komoditas yang merupakan barang-barang pabrikan

harganya relatif lebih mahal. Ini disebabkan karena akses jalan menuju Blora relatif lebih sulit. Selain bahan bangunan produk lokal, upah pekerja di Blora relatif lebih murah dibanding kabupaten sekitar. Masuknya komponen upah pekerja, menyebabkan terjadinya beberapa pergeseran.

Harga yang tinggi pada suatu komoditas tidak serta merta menyebabkan tingginya angka IKK. Hal ini disebabkan karena terdapat unsur lain yang masuk dalam penghitungan IKK yaitu diagram timbang. Diagram timbang masing-masing kabupaten/kota merupakan cerminan alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) yang digunakan untuk membiayai pembangunan berbagai prasarana fisik.

Sebagai contoh alokasi pembangunan jalan dan jembatan Kabupaten A mencapai 80 persen, sementara Kabupaten B alokasi pembangunan jalan dan jembatan hanya 30 persen. Dengan harga aspal yang sama-sama tinggi di Kabupaten A maupun B, pengaruh terhadap IKK di Kabupaten A akan lebih besar dibanding Kabupaten B.

Berbeda dengan harga komoditas yang masih dipengaruhi diagram timbang dalam pembobotannya, upah buruh relatif tetap pengaruhnya. Karena apapun pekerjaan konstruksi yang dilakukan persentase pengeluaran untuk upah buruh relatif sama.

Dalam publikasi ini IKK yang ditampilkan dibatasi hanya

untuk kabupaten-kabupaten di sekitar Blora yang termasuk eks Karisidenan Pati. Kabupaten-kabupaten tersebut antara lain Grobogan, Rembang, Pati, Kudus, dan Jepara.

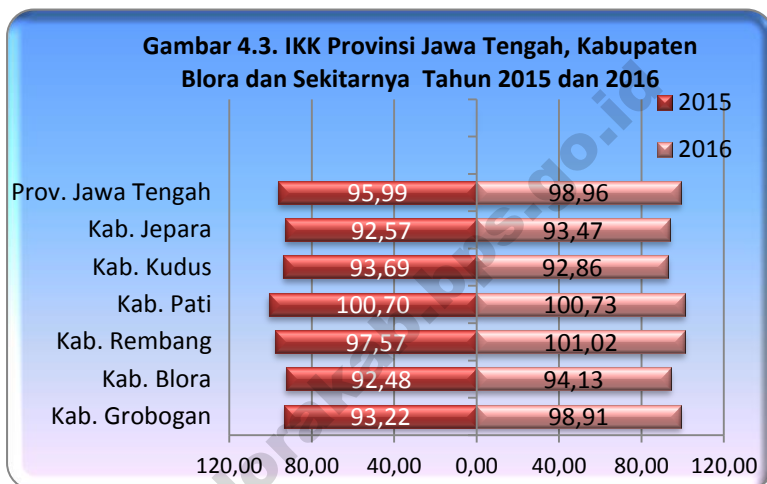
Tabel 4.11. Nilai IKK dan Peringkatnya di Kabupaten Blora Dan Kabupaten Sekitarnya Tahun 2015-2016

Kabupaten	Nilai IKK		Peringkat Provinsi	
	2015	2016	2015	2016
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Kab Grobogan	93,22	98,91	24	26
<b>Kab Blora</b>	92,48	<b>94,13</b>	<b>20</b>	<b>8</b>
Kab Rembang	97,57	101,02	31	35
Kab Pati	100,70	100,73	35	34
Kab Kudus	93,69	92,86	26	4
Kab Jepara	92,57	93,47	21	5

*Sumber : BPS Provinsi Jawa Tengah*

IKK Kabupaten Blora pada tahun 2016 sebesar 94,13 menempati posisi ke 8 dari 35 kabupaten/kota di Jawa Tengah. Dibandingkan dengan kabupaten sekitar, IKK Blora menempati posisi terendah ketiga setelah Kabupaten Jepara dan Kabupaten Kudus. Dari 6 kabupaten eks karisidenan Pati, berturut-turut IKK terendah ke tertinggi adalah Kudus, Jepara, Blora, Grobogan, Pati dan Rembang. Artinya, secara umum biaya yang diperlukan untuk membangun satu unit bangunan per satuan luas di Kabupaten Blora

lebih rendah dibanding Kabupaten Grobogan, Pati dan Rembang, namun lebih tinggi jika dibandingkan Kabupaten Kudus dan Jepara. Hal ini tentunya dapat menjadi modal bagi pemerintah daerah maupun pelaku usaha sektor konstruksi di Kabupaten Blora.



IKK di kabupaten Blora dan sekitarnya hampir seluruhnya mengalami kenaikan dibanding tahun sebelumnya, kecuali Kabupaten Kudus yang mengalami penurunan 0,83 poin. Kenaikan tertinggi terjadi pada IKK Kabupaten Grobogan yang naik hingga 5,69 poin, disusul Kabupaten Rembang sebesar 3,45 poin yang merupakan nilai IKK tahun 2016 tertinggi di Provinsi Jawa Tengah. Dari 6 kabupaten eks karisidenan Pati, pada tahun 2016 ada dua kabupaten dengan nilai IKK di atas 100 yaitu Kabupaten Rembang dan Kabupaten Pati. Kabupaten Blora mengalami kenaikan IKK

sebesar 1,65 poin dibandingkan tahun sebelumnya.

Rendahnya upah buruh dan harga bahan bangunan natural di Blora diduga menjadi faktor utama yang menyebabkan rendahnya IKK di Blora. Buruh konstruksi memiliki resiko yang sangat besar sementara perlindungan yang mereka dapatkan sangat minim. Di sisi lain jumlah buruh konstruksi cukup banyak, terutama pada musim kering, dimana petani tidak dapat menggarap lahannya dan beralih ke sektor konstruksi. Pengawasan penerapan UMK di Blora masih perlu ditingkatkan, terutama pada buruh konstruksi. Peningkatan upah buruh akan membawa efek berantai sehingga cukup efektif dalam menggerakkan perekonomian di Blora.

Disamping itu bahan-bahan pembangunan jalan seperti pasir, batu split merupakan komoditas lokal sehingga harganya relatif lebih murah dibanding kabupaten sekitar. Untuk bahan-bahan pabrikan harganya hanya terpaut sedikit dari kabupaten sekitar. Tingginya persentase pembangunan jalan dan jembatan serta rendahnya harga bahan baku pembuatannya, didukung upah buruh yang rendah, diduga menjadi faktor utama yang menyebabkan IKK Blora lebih rendah dibanding beberapa kabupaten sekitar.

## BAB V KESIMPULAN

Beberapa hal yang dapat disimpulkan dari penyusunan publikasi IKK ini adalah sebagai berikut :

- 1 Sebagian besar jalan kabupaten yang terdapat di Kabupaten Blora merupakan jalan lokal dan jalan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor atau biasa disebut sebagai jalan kelas IIIC yaitu sekitar 80,39 persen dari panjang jalan kabupaten
- 2 Kesenjangan ketersediaan infrastruktur jalan dapat ditunjukkan melalui indikator Rasio Kerapatan Jalan yang menggambarkan panjang jalan setiap luas wilayah 1 kilometer persegi. Rasio Kerapatan Jalan di Kabupaten Blora tercatat sebesar 0,44 Km/Km<sup>2</sup>.
- 3 Ketersediaan panjang jalan per jumlah penduduk yang ditunjukkan melalui indikator panjang jalan per 1000 penduduk (Km/1000 orang), nilai rasio Kabupaten Blora sebesar 0,93 Km/1000 orang.
- 4 Jumlah kendaraan roda-4 dari tahun ke tahun semakin bertambah, namun kapasitas jalan cenderung tidak mengalami kenaikan kapasitas, sehingga kerapatan kendaraan per Km semakin tahun semakin meningkat.



5. Lebih dari separuh dari total panjang jembatan yang ada di Kabupaten Blora berada dalam kondisi rusak ringan yaitu sekitar 55,20 persen atau sepanjang 1.379,70 meter, sedangkan yang berada dalam kondisi baik hanya sekitar 30,47 persen atau sepanjang 761,60 meter. Bahkan tercatat ada jembatan sepanjang 10 m yang berada di Kecamatan Cepu mengalami kondisi rusak berat.
6. IKK Kabupaten Blora pada tahun 2016 sebesar 94,13 menempati posisi ke 8 dari 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah. Dibandingkan dengan kabupaten sekitar, IKK Blora menempati posisi terendah ketiga setelah Kabupaten Jepara dan Kabupaten Kudus.
7. Tingginya persentase pembangunan jalan dan jembatan serta rendahnya harga bahan baku pembuatannya, didukung upah buruh yang rendah, diduga menjadi faktor utama yang menyebabkan IKK Blora pada tahun 2016 lebih rendah dibanding beberapa kabupaten sekitar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. 2016. *Indeks Kemahalan Konstruksi Kabupaten/Kota 2016*. BPS, Jakarta.
- Badan Pusat Statistik. 2016. *Analisis Indikator Ekonomi Kabupaten Blora Tahun 2011-2015*. BPS Kabupaten Blora, Blora.
- Badan Pusat Statistik. 2016. *Blora dalam Angka Tahun 2016*. BPS Kabupaten Blora, Blora.
- Badan Pusat Statistik. 2016. *PDRB Kabupaten Blora Tahun 2015*. BPS Kabupaten Blora, Blora.
- Gilis,2004. *Dasar-dasar Ilmu Ekonomi Regional*, Terjemahan Paul Sitohang, Edisi Revisi, Lembaga Penerbit FE UI, Jakarta
- Jhingan,2010. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*, Terjemahan D Guritno, Rajawali, Jakarta
- Tarigan Robinson,2007. *Ekonomi Regional, Teori dan Aplikasi*, PT Bumi Aksara, Cetakan Keempat, Jakarta
- Tadaro & Smith,2006. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, Penerbit Erlangga, Edisi Keenam, Jakarta

# DATA MENCERDASKAN BANGSA

<http://blorakab.bps.go.id>



**BADAN PUSAT STATISTIK KABUPATEN BLORA**

**JL RAJAWALI NO.12 BLORA TELP/FAX : (0296)531191**

**Homepage : <http://blorakab.bps.go.id> Email : [bps3316@bps.go.id](mailto:bps3316@bps.go.id)**