

FAKTOR SUMBER DAYA MANUSIA DALAM PENGENDALIAN MUTU KONSTRUKSI JALAN

Bambang Ismanto Siswosoebrotho^[1], Tan Lie Ing^[2]

ABSTRAK

Mutu konstruksi jalan sangat tergantung kepada mutu SDM penyelenggara, pengelola dan juga pengguna jalan mengingat mutu konstruksi merupakan produk dari para pelaku kegiatan konstruksi termasuk diantaranya adalah pemilik proyek (*owner*), kontraktor sebagai pelaksana dan juga konsultan baik sebagai perencana maupun pengawas; namun tidak ketinggalan pula adalah para pengguna jalan. Secara umum SDM yang dipunyai oleh para pelaku kegiatan sebetulnya sudah mencukupi dan ber-'kemampuan' memadai baik dalam bidang teknik maupun konstruksi jalan raya, hal ini terlihat dari cukup banyaknya SDM yang telah mengikuti dan lulus dari berbagai pelatihan dan pengembangan mulai dari kursus, training, pendidikan, dll. di bidang teknik jalan. Namun fakta menunjukkan bahwa mutu industri konstruksi bidang jalan masih jauh dari memuaskan seperti terlihat dari banyaknya kerusakan dini pada konstruksi jalan. Satu masalah baru yaitu masalah etika, merupakan masalah yang relatif lebih rumit dibandingkan dengan masalah kemampuan. Kalau perkataan 'etika' mungkin terlalu keras dan kasar, sehingga akan lebih baik jika disebut sebagai 'budaya' kemauan karena tidak saja hanya menyangkut para penyelenggara jalan, namun juga para pengguna jalan. Secara umum nampak bahwa semua masalah baik itu konstruksi, pemanfaatan maupun pengelolaan jalan belumlah memadai khususnya yang menyangkut SDM terkait dalam hal etika SDM yang bersangkutan. Untuk itu perlu dipikirkan kembali "terobosan" apa yang dapat dilakukan oleh institusi yang bertanggung-jawab terhadap kualitas SDM.

Kata Kunci : SDM, Konstruksi Jalan, Mutu, Etika, Institusi

1. PENDAHULUAN

MJT [2001^b] dalam tulisan Kapita Selektanya menguraikan dengan rinci bahwa masalah mutu konstruksi jalan merupakan topik yang selalu hangat untuk dibicarakan bahkan telah sampai pada tahapan yang cukup merepotkan para penyelenggara, pengelola dan juga pengguna jalan, padahal banyak upaya sudah dilakukan namun hasilnya belum juga kelihatan dengan nyata. Mutu konstruksi merupakan produk dari para pelaku kegiatan konstruksi termasuk diantaranya adalah pemilik proyek (*owner*), kontraktor sebagai pelaksana dan juga konsultan baik sebagai perencana maupun pengawas; namun tidak ketinggalan pula adalah para pengguna jalan. Usaha pencapaian sasaran akhir berupa produk jalan dengan kualitas yang baik memerlukan dukungan baik berupa perencanaan dan spesifikasi yang sesuai maupun 'pengerjaan' yang didasarkan pada tata cara pelaksanaan tiap jenis pekerjaan yang benar. Masalahnya adalah bahwa mutu konstruksi tersebut tergantung dari banyak faktor diantaranya terletak pada Sumber Daya Manusia (SDM) penyelenggara

dan pelaku kegiatan khususnya berkenaan dengan tingkat profesionalitas yang menyangkut 'kemampuan' sekaligus 'kemauan' yang bersangkutan.

Secara umum SDM yang dipunyai oleh para pelaku kegiatan sebetulnya sudah mencukupi dan ber-'kemampuan' memadai baik dalam bidang teknik maupun konstruksi jalan raya, hal ini terlihat dari cukup banyaknya SDM yang telah mengikuti dan lulus dari berbagai pelatihan dan pengembangan mulai dari kursus, training, pendidikan, dll. di bidang teknik jalan. Namun fakta menunjukkan bahwa mutu industri konstruksi bidang jalan masih jauh dari memuaskan seperti terlihat dari banyaknya kerusakan dini pada konstruksi jalan. Jadi kemampuan SDM bidang jalan secara relatif tidak bermasalah namun produknya masih jauh dari memuaskan sehingga dapat dikatakan bahwa masalah SDM yang ada terletak pada 'kemauan' dalam memanfaatkan ke-'mampu'-annya yang sudah cukup memadai tadi namun disertai dengan maksud dan tujuan yang kurang baik dan menyimpang dari 'etika' profesi SDM yang bersangkutan (MJT, 2001^b). Masalah etika merupakan masalah yang relatif lebih rumit dibandingkan dengan masalah kemauan atau kemampuan. Untuk mengubah SDM dari kurang mampu menjadi mampu jauh lebih mudah dari pada mengubah SDM dari kurang ber-'etika' menjadi ber-'etika'. Jelas disini bahwa masalah mutu konstruksi lebih disebabkan oleh 'etika' SDM yang masih bermasalah dari pada masalah kemampuan SDM itu sendiri (MJT, 2001^b). Kalau perkataan 'etika' mungkin terlalu keras dan kasar, sehingga akan lebih baik jika disebut sebagai 'budaya' kemauan karena tidak saja hanya menyangkut para penyelenggara jalan, namun juga para pengguna jalan.

Di sisi para pengguna jalan, kualitas pemanfaatan jalan disebabkan oleh etika (kemauan) para pengguna jalan khususnya para pengemudi angkutan barang yang biasanya menyimpang dari ketentuan batas muatan atau muatan berlebih yang konon dapat mencapai lebih dari 200% dari ketentuan yang ditetapkan. Dampak penyimpangan pemanfaatan ini amat sangat besar, terlihat dari ilustrasi berikut yaitu jika penyimpangan beban sebesar 2 kali (200%) maka dampak peningkatan daya rusaknya adalah 16 kali (1600%). Hal ini karena ketidak-tahuan mereka sehingga hal seperti ini harus dipahami oleh para pengelola jalan. Masalah mutu dalam hubungannya dengan pemanfaatan konstruksi umumnya disebabkan oleh SDM (pengguna jalan) yang ber-etika menyimpang.

Mutu pengelolaan konstruksi jalan khususnya dalam hal pemeliharaan juga sangat mengganggu penyelenggaraan jalan mengingat masalah pemeliharaan jalan sangat ditentukan atau dipengaruhi oleh dana serta kualitas SDM pelaku pemeliharaan jalan. Secara teknis mungkin kuantitas dan kualitas pemelihara jalan sudah mencukupi namun kembali lagi masalah utama adalah kemauan atau etika SDM-nya. Secara umum nampak bahwa

semua masalah baik itu konstruksi, pemanfaatan maupun pengelolaan jalan belumlah memadai khususnya yang menyangkut SDM terkait dalam hal etika SDM yang bersangkutan. Untuk itu perlu dipikirkan kembali terobosan apa yang dapat dilakukan oleh institusi yang bertanggung-jawab terhadap kualitas SDM selaku penyelenggara maupun pengguna jalan.

2. PENYIAPAN SDM DAN IPTEK DALAM PEMBANGUNAN

Tujuan pembangunan salah satunya adalah mewujudkan bangsa yang maju dan mandiri menuju masyarakat yang adil dan makmur. Untuk itu, sasaran pembangunan nasional juga diarahkan pada peningkatan kualitas sumber daya manusia yang dibekali oleh Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) memadai serta disisi lain adalah peningkatan pemerataan pembangunan. Titik berat pembangunan nasional akan tetap diarahkan pada pembangunan bidang ekonomi yang merupakan penggerak utama pembangunan, seiring dengan kualitas sumber daya manusia yang saling memperkuat, saling terkait dan terpadu dengan pembangunan bidang-bidang lainnya. Pertumbuhan ekonomi diupayakan untuk meningkat dimana sebagian besar pertumbuhan ekonomi bersumber dari efisiensi dan produktivitas masyarakat, yang sangat tergantung pada peningkatan keterampilan, kemampuan teknologi dan kemampuan manajemen yang efektif dan tepat [Diwiryo, R., 1994].

Kemampuan suatu bangsa dan negara dalam memanfaatkan, mengembangkan, dan menguasai IPTEK secara tepat, berkaitan erat dengan keberhasilan dalam pertumbuhan pembangunan nasional, ketangguhan ketahanan nasional, meningkatkan kesejahteraan masyarakat serta berkembangnya budaya masyarakat. Demikian pula perkembangan sosial budaya masyarakat yang makin mantap karena kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang meningkat dapat mendorong produktivitas, kreativitas dan kemajuan IPTEK (Moelyono, 1994).

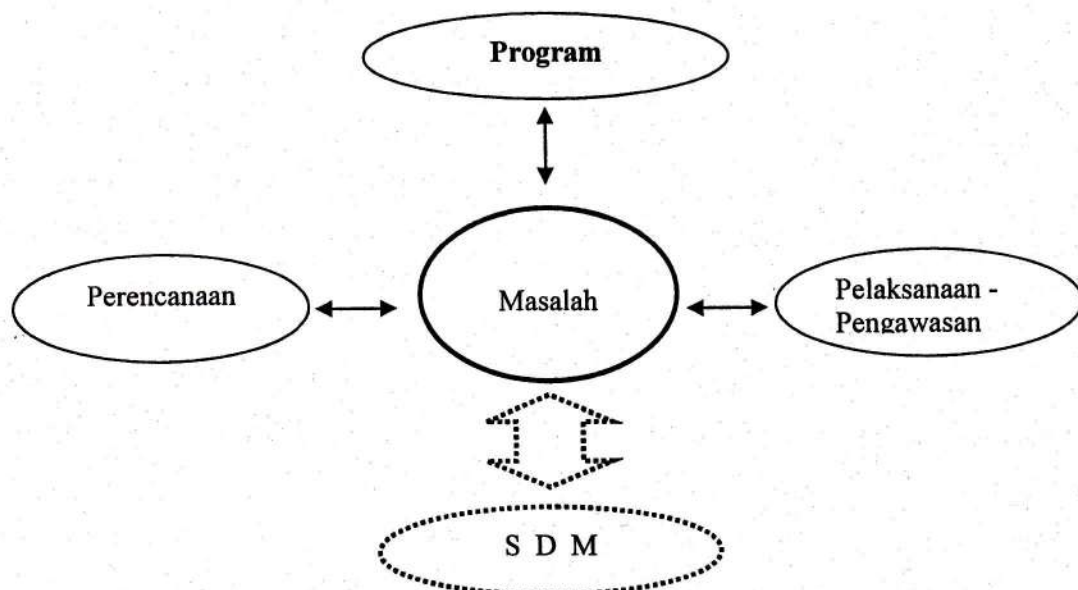
Dengan pembangunan IPTEK yang terarah maka :

- a. Pemanfaatan, pengembangan dan penguasaannya dapat mengakselerasi peningkatan kecerdasan dan kemampuan bangsa, proses pembaharuan dan peningkatan produktivitas dan efisiensi.
- b. Pengembangan dan penerapan IPTEK harus didukung oleh SDM yang berkualitas melalui pendidikan dan pelatihan yang berkelanjutan, penataan sistem kelembagaan, serta penyediaan sarana dan prasarana yang memadai.

- c. Pembangunan IPTEK harus ditunjang oleh kemampuan pemanfaatan, pengembangan, dan penguasaan teknik produksi, teknologi, ilmu pengetahuan terapan dan ilmu pengetahuan dasar secara seimbang dalam hubungan yang dinamis dan efektif antara pembinaan SDM, pengembangan sarana dan prasarana IPTEK, pelaksanaan kerja pengembangan, serta rekayasa produksi barang dan jasa.
- d. Pembangunan kelembagaan IPTEK perlu ditingkatkan untuk mencapai produktivitas, efisiensi dan efektivitas kerja dan pengembangan yang lebih tinggi dalam rangka pemanfaatan dan penguasaan teknologi yang memberikan nilai tambah serta memberikan pemecahan masalah konkrit dalam pembangunan.
- e. Pembangunan bidang IPTEK adalah bagian yang tidak dapat dipisahkan dari tujuan pembangunan nasional dalam membangun SDM berkualitas. Sasaran jangka panjang pembangunan bidang IPTEK menunjukkan komitmen bangsa Indonesia tentang pentingnya peranan SDM di dalam pelaksanaan pembangunan yang berkelanjutan.

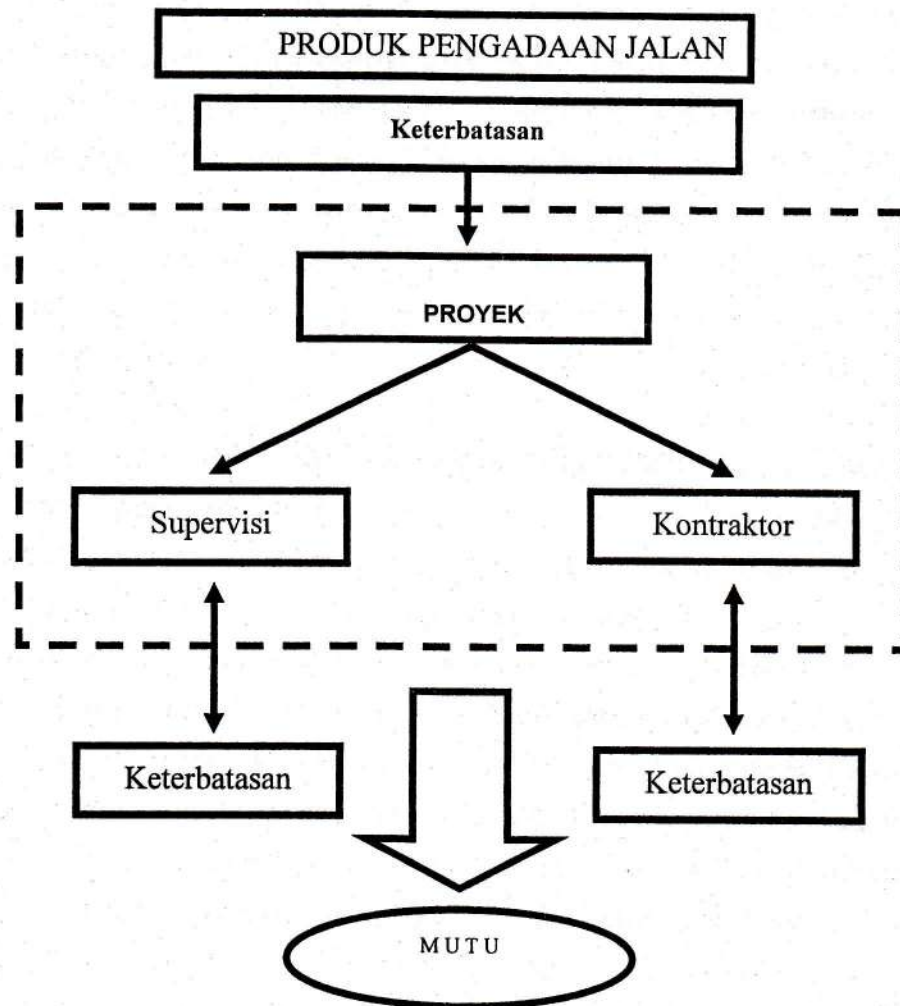
3. PERMASALAHAN DALAM KONSTRUKSI JALAN

Dari hasil evaluasi atas pencapaian sasaran produk jalan yang telah dilaksanakan disinyalir bahwa masih banyak produk jalan yang tidak mencapai sasaran yang telah direncanakan baik secara kualitatif maupun kuantitatif. Secara kualitatif dapat dilihat dengan adanya kerusakan dini yang terjadi, dimana merupakan indikasi adanya permasalahan selama masa pengadaan produk jalan tersebut.



Gambar 3.1 Keterlibatan Pihak Pelaksanaan Konstruksi Jalan

Semua pihak yang terlibat dalam proses pengadaan produk jalan merupakan penyebab atas kegagalan pencapaian sasaran produk jalan yang sesuai dengan standar yang telah ditentukan. Secara teknis beberapa permasalahan produk industri konstruksi jalan dapat dikelompokkan ke dalam pemrograman, perencanaan dan pelaksanaan termasuk pengawasan (Abdurachman, 1990).



Gambar 3.2 Gambaran Permasalahan Produk Jalan (Abdurachman, B, 1990)

Masalah yang timbul dalam pengendalian pelaksanaan dapat mempengaruhi pencapaian sasaran produk jalan, sehingga dibutuhkan suatu koordinasi antar institusi terkait. Peran terbesar dalam pelaksanaan pekerjaan jalan adalah pihak-pihak terkait seperti pemilik,

Faktor Sumber Daya Manusia dalam Pengendalian Mutu Konstruksi Jalan
(Bambang Ismanto S., Tan Lie Ing)

pelaksana dan pengawas (Gambar 3.2). Dalam pelaksanaan proyek ke tiga unsur tersebut harus merupakan sebuah tim kerja yang solid menjalankan fungsinya masing-masing namun mempunyai tujuan yang sama yaitu melaksanakan pengadaan produk jalan yang bermutu sesuai dengan persyaratan yang ditentukan.

Masalah yang dihadapi oleh masing-masing pihak tentunya berbeda demikian pula dengan pengaruhnya terhadap produk akhir jalan yang tidak sesuai. Untuk pemilik misalnya tidak-adanya tenaga terlatih (*trained personel*), kurangnya pemahaman terhadap dokumen kontrak serta waktu yang sempit; dan untuk kontraktor diantaranya adalah kurangnya tenaga terlatih, serta kurangnya pemahaman terhadap kontrak dan sistim sub-kontrak; sedangkan untuk konsultan diantaranya adalah terbatasnya tenaga terlatih, minimnya pemahaman terhadap dokumen kontrak, distribusi pekerjaan yang tak merata, dll. Nampak bahwa terlihat masalah masalah umum yang dihadapi oleh berbagai pihak diantaranya adalah keterbatasan tenaga terlatih. Oleh karena itu peningkatan kualitas tenaga pelaksana proyek melalui program pendidikan dan latihan adalah hal yang sangat penting. Usaha peningkatan ketrampilan ini merupakan program jangka panjang, mengingat jumlah personil inti proyek cukup banyak.

4. LANGKAH-LANGKAH PENYELESAIAN MASALAH

MJT [2001^b] dalam sebuah tajuknya menguraikan perlunya paradigma baru tentang mutu konstruksi dimana anggapan selama ini bahwa mutu merupakan masalah atau kebutuhan pemilik pekerjaan, harus diubah menjadi suatu pandangan baru bahwa itu adalah masalah atau kebutuhan semua pihak yang terlibat pada kegiatan konstruksi tersebut apakah itu pemilik, pelaksana maupun pengawas. Untuk itu diperlukan pemikiran khusus dalam penyelenggaraan jalan ke depan dimana masih dijumpai kesulitan-kesulitan khususnya dana, kualitas dan pemanfaatan konstruksi jalan. Tantangan yang harus dihadapi adalah bagaimana mengoptimalkan hasil produk dengan dana yang terbatas tadi. Langkah yang diambil diantaranya meliputi penanganan prioritas, minimasi kebocoran dan biaya ekonomi tinggi serta penyelamatan asset melalui pemeliharaan.

Berbagai upaya yang telah dilakukan untuk mengatasi masalah mutu kegiatan konstruksi yang tidak sesuai dengan ketentuan diantaranya adalah penerapan *quality assurance* (QA), pembentukan tim uji mutu independent (TUMI) serta perubahan fungsi tim supervisi dari *assistance concept* ke *task concept*. Latar belakang dibentuknya Tim QA dan atau TUMI yang tercantum dalam pendahuluan Pedoman Umum Pelaksanaan Kegiatan Uji

Petik Mutu Pekerjaan PSD-PU (Konsep Balitbang PU 19 Nopember 1998) adalah sebagai berikut :

- a. Masih ditemuinya produk-produk Prasarana dan Sarana Dasar yang rusak dini.
- b. Peraturan dan pengaturan yang ada masih kurang menjamin mutu.
- c. Pelaksanaan pengendalian mutu oleh tim konsultasi supervisi yang belum sepenuhnya memenuhi ketentuan dalam spesifikasi yang berlaku.
- d. Kurang adanya ketegasan dari jajaran proyek atas pelaksanaan konstruksi dan supervisi yang tidak memadai atau menyimpang dari ketentuan yang berlaku oleh kontraktor dan konsultan.

Sedangkan dibentuknya TUMI dilatar-belakangi oleh :

- a. Memperoleh kepastian mutu sebagai bagian dari sistem jaminan mutu sesuai dengan yang direncanakan terhadap produk.
- b. Agar pelaksanaan proyek tepat mutu, tepat biaya dan tepat waktu.

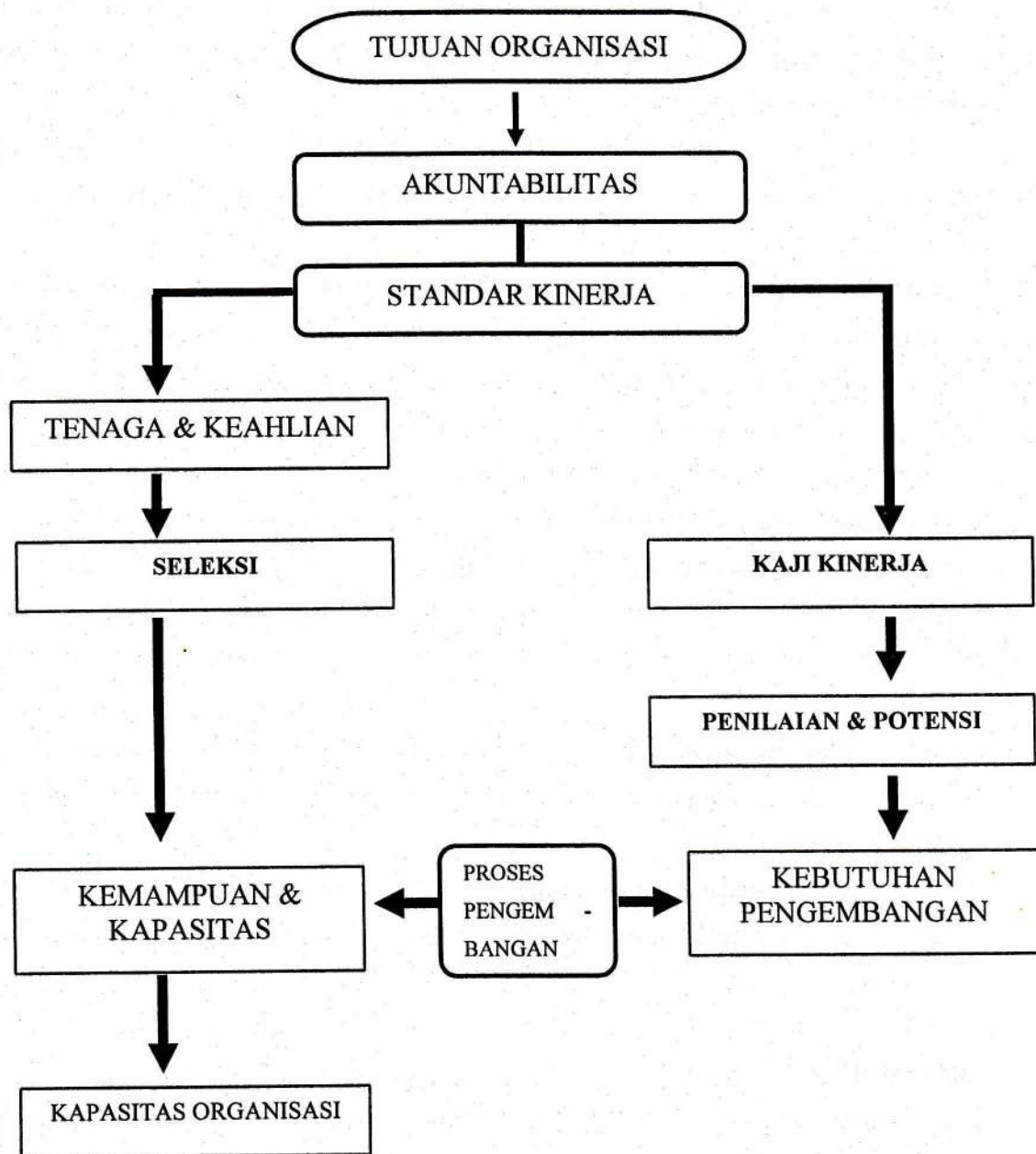
Kualitas pemanfaatan konstruksi merupakan masalah lain yang tidak kalah rumitnya jika dibandingkan dengan kedua masalah sebelumnya (dana & kualitas konstruksi), karena melibatkan multi institusi. Masalah yang dimaksud disini adalah pemanfaatan konstruksi yang menyalahi ketentuan seperti muatan berlebih (*overload*) yang membawa dampak kerugian yang makin besar sejalan dengan kondisi jalan yang menurun kualitasnya akibat masalah lainnya yaitu dana dan kualitas konstruksi. Nampak bahwa makin margin kondisi konstruksi jalan akan makin rawan terhadap kerusakan akibat beban yang berlebih tersebut.

Ada beberapa hal yang disinyalir berperan sebagai pemicu beban berlebih yaitu makin semaraknya persaingan transportasi, kewibawaan yang kurang dalam penetapan tarif angkutan, kelemahan pengendalian yang terkait serta perijinan trayek angkutan yang kurang tepat. Hal ini tidak dapat diselesaikan hanya oleh penyelenggara jalan sendiri (Ditjen Praswil) namun juga melibatkan institusi lain. Dalam mencari jalan keluar dari masalah antar institusi tersebut dibutuhkan inisiator sebagai penggerak pencari solusi. Sebagai inisiator yang paling tepat adalah institusi yang paling peduli dan menerima dampak negatif yang paling besar yaitu Ditjen Praswil. Dan perlu diingat bahwa konstruksi jalan yang baik merupakan kepentingan dan kebutuhan kebutuhan semua pihak yang terkait yaitu penyelenggara, pengelola dan pengguna jalan.

5. TUNTUTAN, PERMASALAHAN DAN PENGEMBANGAN SDM

Dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran pembangunan, sumber daya manusia merupakan unsur yang paling penting bila dibandingkan dengan sumber-sumber organisasi lainnya, seperti uang, material, mesin, dll. Untuk melaksanakan kebijakan pembangunan tersebut pengembangan SDM dituntut untuk dapat mengembangkan kemampuan aparat yang siap pakai dan memiliki kemampuan (Gambar 5.1) antara lain :

- a. Kemampuan untuk dapat memanfaatkan secara optimal perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi terapan yang sesuai dengan situasi dan kondisi di daerah.
- b. Kemampuan untuk menumbuh-kembangkan keahlian yang spesifik menuju pengetahuan yang terintegratif terhadap seluruh lapangan kerja. Hal ini diperlukan agar seorang aparat mengetahui secara persis bagaimana keterpaduan antar program dapat diwujudkan dalam proses perencanaan dan pelaksanaan di lapangan.
- c. Kemampuan untuk dapat mencermati perkembangan situasi eksternal dan berupaya mengkaitkan dengan aspek-aspek bidang terkait. Kemampuan teritorial ini terdiri dari 4 pokok :
 - i. Kemampuan untuk mengetahui kecenderungan perkembangan sosial, ekonomi dan politik dalam lingkup nasional dan lingkup wilayah yang lebih luas.
 - ii. Kemampuan untuk mengetahui kecenderungan perkembangan sosial, ekonomi dan politik di tingkat daerah propinsi, terutama kecenderungan terhadap konflik-konflik sosial dan ekonomi yang dapat terjadi di masyarakat dan menarik garis implikasinya terhadap kontinuitas pelaksanaan pembangunan.
 - iii. Kemampuan untuk bekerja sama dengan seluruh instansi di pusat maupun di daerah.
 - iv. Kemampuan untuk melakukan komunikasi sosial dengan dunia usaha dan masyarakat, terutama dalam menampung aspirasi yang berkembang serta menyampaikan kebijakan pembangunan. Secara tepat kepada bidang usaha dan masyarakat dalam rangka lebih mendorong kemitraan dalam pembangunan di segala bidang.



Gambar 5.1 Pengembangan Manajemen (setelah Mostyn, K, 1990)

Diwiryono, R. (1994) mengemukakan permasalahan dan tantangan mendasar sumber daya manusia yang dihadapi untuk meningkatkan kinerja pembangunan prasarana dan sarana dasar antara lain :

- a. Besarnya tenaga non-profesional dalam jajaran pegawai negeri di bidang pekerjaan umum saat ini.
- b. Terbatasnya kemampuan perguruan tinggi di Indonesia dalam mengeluarkan tenaga profesional yang siap pakai di bidang ke-PU-an termasuk ke-Bina Marga-an.

Faktor Sumber Daya Manusia dalam Pengendalian Mutu Konstruksi Jalan
(Bambang Ismanto S., Tan Lie Ing)

- c. Adanya kebijakan 'zero growth' dalam pengadaan pegawai negeri secara nasional sehingga pengadaan tenaga profesional baru sangat terbatas karena pengadaannya hanya berdasarkan jumlah pegawai yang pensiun saat itu.

Sejalan dengan besar dan cepatnya tuntutan pembangunan sebagaimana yang diuraikan diatas, maka dalam rangka pengembangan SDM perlu dilakukan langkah-langkah antara lain sebagai berikut :

- a. Meningkatkan kegiatan pengembangan terhadap pegawai yang mempunyai kinerja tinggi antara lain dengan program apresiasi seperti promosi serta diklat lanjut untuk menyiapkan staf dengan jabatan yang lebih tinggi lagi dimana diklat ini dapat dilakukan di dalam atau di luar negeri.
- b. Program pelatihan untuk berbagai bidang ketrampilan dan spesialisasi dari berbagai strata tenaga fungsional dan struktural. Atau dengan mengadakan Sekolah Kedinasan yang spesifik untuk Departemen yang bersangkutan.
- c. Program memperoleh pengalaman lapangan untuk tidak menjadikan manusia steril terhadap lingkungan yang harus dilayani sehingga diharapkan mereka mengenal berbagai masalah di lapangan.
- d. Meningkatkan hubungan kerjasama dengan instansi atau perguruan tinggi yang ada untuk menyelenggarakan program pendidikan lanjut yang lebih spesifik baik dengan instansi dalam maupun luar negeri.
- e. Dengan perkembangan informasi yang sangat pesat dewasa ini, telah dimungkinkan pula pertukaran informasi ilmiah yang intensif baik melalui seminar-seminar maupun publikasi ilmiah.

6. KESIMPULAN

1. Pengembangan sumber daya manusia pada hakikatnya diarahkan pada upaya peningkatan kemampuan profesional yang meliputi keduanya yaitu kemampuan (*ability*) dan etika atau budaya kemauan (*culture*), yang tanggap terhadap perubahan-perubahan dinamis dalam aspek ekonomi, sosial, politik dan teknologi baik di tingkat pelaksanaan maupun manajerial
2. Untuk meningkatkan tenaga profesional yang ahli di bidangnya, perlu diadakan program pendidikan spesialisasi yang dibutuhkan terutama untuk mengisi posisi manajerial.

DAFTAR PUSTAKA

1. Abdurachman, B. (1990), *Usaha Peningkatan Kemampuan Tenaga Pengawas Pekerjaan Sehubungan Dengan Pencapaian Sasaran Produk Jalan*, Prosiding Konferensi Tahunan Teknik Jalan ke-4, Jakarta November 19-21
2. Diwiryo, R. (1994), *Strategi Pengembangan Sumber Daya Manusia dalam Mendukung Kebijakan Pembangunan Prasarana dan Sarana Pekerjaan Umum*, Proceedings of the Fourth Pascasarjana Workshop in Human Resources Development in the Highway and Traffic Engineering Sector, Bandung
3. Mostyn, K. (1990), *Quality Assurance Aspect for Human Resources Development in The Roads Sector*, Prosiding Konferensi Tahunan Teknik Jalan ke-4, Jakarta November 19-21
4. MJT (2001)^a, *Laporan Utama Kebijakan dan Strategi di Bidang Prasarana Wilayah*, Majalah Teknik Jalan & Transportasi, No. 099, Sep. 2001, Th ke XXII
5. MJT (2001)^b, *Tajuk tentang Diperlukan Langkah-langkah Strategis Menyeluruh dalam Upaya Pemulihan Keandalan Jalan yang Telah Mengalami Penurunan akibat Krisis Moneter.*, No. 100, Des.2001 Th ke-XXII
6. -----, *Kapita Selekta tentang Mutu Konstruksi, Pemanfaatan dan Pengelolaan Jalan*, No. 100, Des.2001 Th ke-XXII
7. Moelyono, J.H. (1994), *Peranan Penelitian dan Pengembangan Dalam Pengembangan SDM*, Proceedings of the Fourth Pascasarjana Workshop in Human Resources Development in the Highway and Traffic Engineering Sector, Bandung

[¹] **Prof. Ir Bambang Ismanto Siswosoebrotho.,M.Sc.,Ph.D** adalah Guru Besar Jurusan Teknik Sipil Universitas Kristen Maranatha.

[²] **Tan Lie Ing, ST., MT.**, adalah dosen Jurusan Teknik Sipil Universitas Kristen Maranatha.

61111

DAFTAR PUSTAKA

1. ...

2. ...

3. ...

4. ...

5. ...

6. ...

7. ...

8. ...

9. ...

10. ...

11. ...

12. ...

13. ...

14. ...

15. ...

16. ...

17. ...

18. ...

19. ...

20. ...

21. ...

22. ...

23. ...

24. ...

25. ...

26. ...

27. ...

28. ...

29. ...

30. ...

31. ...

32. ...

33. ...

34. ...

35. ...

36. ...

37. ...

38. ...

39. ...

40. ...

41. ...

42. ...

43. ...

44. ...

45. ...

46. ...

47. ...

48. ...

49. ...

50. ...

51. ...

52. ...

53. ...

54. ...

55. ...

56. ...

57. ...

58. ...

59. ...

60. ...

61. ...

62. ...

63. ...

64. ...

65. ...

66. ...

67. ...

68. ...

69. ...

70. ...

71. ...

72. ...

73. ...

74. ...

75. ...

76. ...

77. ...

78. ...

79. ...

80. ...

81. ...

82. ...

83. ...

84. ...

85. ...

86. ...

87. ...

88. ...

89. ...

90. ...

91. ...

92. ...

93. ...

94. ...

95. ...

96. ...

97. ...

98. ...

99. ...

100. ...