

IDENTIFIKASI VARIABEL PENDUKUNG RANTAI PASOK UNTUK PENGEMBANGAN KONSTRUKSI DI KOTA TARAKAN

Eko Prihartanto^{1,a}

¹⁾ Staf Pengajar, Fakultas Teknik, Universitas Borneo Tarakan, Kota Tarakan

^{a)} eqho.prihartanto@gmail.com

ABSTRAK

Industri konstruksi di Kota Tarakan berkembang pesat sebagai dampak perkembangan wilayah yang menghasilkan sarana dan prasarana untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat. Setiap kegiatan pembangunan memerlukan logistik yang didalamnya terdapat rantai pasok mulai dari produsen sampai ke konsumen (kontraktor pelaksana). Identifikasi rantai pasok diperlukan untuk mengetahui kendala pengadaan logistik untuk setiap kegiatan proyek. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah survey pendahuluan, survey utama dan interview, adapun objek penelitian ini adalah kontraktor pelaksana konstruksi di kota Tarakan. Hasil yang diharapkan dari penelitian ini adalah ditemukannya variabel rantai pasok yang relevan terjadi pada kontraktor di Kota Tarakan guna mengetahui variabel yang berperan dalam pengembangan konstruksi.

Kata kunci: Industri, Konstruksi, Rantai Pasok.

PENDAHULUAN

Setiap kegiatan proyek selalu dilaksanakan oleh kontraktor pelaksana, dimana sebelum pelaksanaan kegiatan konstruksi memerlukan logistik sebagai komponen utama untuk pembangunan. Proses pengadaan logistik juga sebagai tujuan perusahaan dalam melakukan produksi setelah barang diterima untuk digunakan sebagai komponen bangunan. Pada konstruksi sendiri rantai pasok sering sebagai kendala dari ketidaktepatan waktu penyelesaian konstruksi, terlebih lagi letak pelaksanaan proyek di Wilayah kepulauan seperti Kota Tarakan. Kota Tarakan diketahui sebagai pulau yang terlepas dari Kalimantan besar sehingga untuk mengakses membutuhkan transportasi laut dan udara. Dari rangkaian kegiatan ini akan dilakukan penelitian dengan melakukan identifikasi variabel yang relevan pada kontraktor pelaksana konstruksi di Kota Tarakan, untuk kemudian hari dapat digunakan dalam melakukan analisis untuk mendapatkan hasil terbaik dalam rangka pengadaan logistik di sektor konstruksi di wilayah Kota Tarakan.

Rumusan Masalah:

Bagaimana mengetahui variabel pendukung rantai pasok yang relevan di sektor konstruksi Kota Tarakan?

Tujuan:

Penelitian bertujuan untuk mengidentifikasi variabel pendukung rantai pasok yang relevan di sektor konstruksi Kota Tarakan

Lingkup Penelitian:

1. Lingkup kegiatan penelitian dilakukan di Kota Tarakan
2. Penelitian ini ditujukan kepada kontraktor pelaksana bangunan Gedung
3. Penelitian difokuskan dalam rantai pasok oleh kontraktor

A. Kajian Pustaka

A.1 Manajemen Rantai Pasok Konstruksi

Penjelasan Manajemen rantai pasok konstruksi oleh Maddeppungeng et al. (2018), dalam jurnal konstruksi, dimana Rantai pasok menurut Vrijhoef (1999) adalah jalinan kerjasama perusahaan yang berinteraksi untuk menyampaikan produk (barang atau jasa) kepada pelanggan akhir. Manajemen rantai pasok Sangat berpengaruh terhadap kinerja perusahaan karena, menurut Anatan dan Ellitan dalam Rohaesih (2013), aplikasi manajemen rantai pasok pada dasarnya memiliki tiga tujuan utama yaitu, penurunan biaya (*reduction cost*), penurunan modal (*capital reduction*) dan perbaikan pelayanan (*service improvment*).

A.2 Karakteristik Rantai Pasok Konstruksi

Dalam hubungannya dengan struktur dan fungsinya menurut Vrijhoef et al. (1999), karakteristik rantai pasok konstruksi meliputi tiga elemen, yakni :

- *Supply chain* memusatkan aliran material pada proyek konstruksi dimana obyek atau produk tunggal berupa bangunan atau lainnya yang akan dirakit berasal dari material yang dipasok dari luar.

- *Temporary supply chain* akan menghasilkan satu proyek konstruksi melalui pembentukan kembali organisasi proyek. Oleh karenanya rantai pasok konstruksi bersifat tidak stabil, tersekat-sekat, khususnya antara design team dengan konstruksi pembangunan proyek.

- Secara tipikal, manajemen rantai pasok pada proyek konstruksi berbeda-beda, tergantung pada prototype dan produk yang akan dibuat. Oleh karenanya meskipun prosesnya hampir sama, tapi model *supply chain* yang akan dibentuk perlu disesuaikan dengan prototype proyek bersangkutan.

A.3 Pelaku Rantai Pasok Konstruksi

Pada rantai pasok konstruksi terdapat beberapa pihak atau pelaku yang terlibat dalam pengelolaan

rantai pasok yaitu *owner*, kontraktor, subkontraktor dan spesialis, supplier, dan subkontraktor tenaga kerja.

A.4 Supply Chain Konstruksi

Berdasarkan Hamdah Aritonang, M Limbonh, Utomo D.H, & Kistiani (2016) didalam Mudita (2015), *supply chain* konstruksi adalah suatu istilah yang digunakan untuk menjelaskan hubungan dari organisasi-organisasi atau perusahaan-perusahaan dalam kaitannya terhadap perubahan suatu material dasar, barang atau jasa menjadi sebuah barang jadi berupa bangunan konstruksi seperti gedung, jalan, jembatan, dan lainnya bagi pelanggan. Dalam pengadaan secara tradisional pun *supply chain* telah ada namun belum matangnya manajemen yang baik dalam hubungan koordinasi yang terjalin secara internal maupun eksternal di sepanjang *supply chain*.

A.5 Fungsi Pengadaan oleh Kontraktor Pelaksana dalam Konteks Supply Chain Konstruksi

Susilawati & D. Wirahadikusumah (2006) Terdapat suatu perdebatan mengenai definisi pengadaan (*procurement*) dan *supply chain* (rantai pasokan). Elfving (2003) menerangkan tumpang tindih antara beberapa terminologi yang sering dipakai berkenaan dengan hal ini yaitu pembelian (*purchasing*), pengadaan (*procurement*), manajemen material (*material management*), dan *supply chain management*. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa konsep *supply chain* sebagai suatu perluasan konsep dalam manajemen hubungan antara suatu perusahaan tertentu dengan pihak lainnya, yang berawal dari konsep pembelian (*purchasing*), pengadaan (*procurement*) yang sudah ada hampir pada setiap perusahaan, begitu juga pada kontraktor pelaksana. Posisi pengadaan dalam konteks *supply chain* juga dijelaskan oleh Vrijhoef & Koskela (2000). Pemodelan *supply chain* konstruksi dalam industri perumahan, yang menempatkan kontraktor utama sebagai pihak yang bertanggung jawab dalam melakukan pengadaan pihak-pihak lain untuk berperan proses produksi.

METODE PENELITIAN

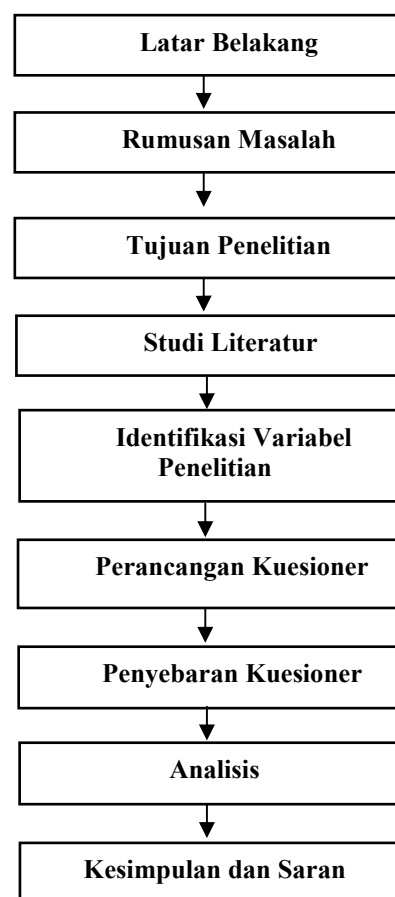
Penelitian ini merupakan desain penelitian deskriptif dan studi eksploratif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian terhadap populasi tertentu dengan tujuan untuk melaksanakan aspek-aspek yang relevan dengan populasi yang diminati dan tidak dimaksudkan untuk memecahkan masalah dengan pengujian. Studi eksploratif digunakan untuk memahami dan memperoleh data mengenai variabel-variabel yang bersangkutan dengan penelitian ini.

- A. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung di lapangan oleh peneliti sebagai objek penulisan (Husein,2003). Data primer yang akan diambil untuk penelitian ini adalah hasil pengamatan, penyebaran kuisioner dan *interview*. Data primer yang digunakan pada penelitian ini adalah hasil penyebaran kuisioner dan *interview* para *stakeholders*.
- B. Data sekunder adalah data yang tidak langsung memberikan informasi kepada

peneliti, misalnya penelitian harus melalui orang lain atau mencari melalui dokumen (Sugiyono,2005). Data sekunder yang digunakan pada penelitian ini adalah data dari badan pusat statistik kota Tarakan.

- C. Responden dalam ini *stakeholders* dalam manajemen transportasi (Bowersox, 2013) yang terlibat dalam aktivitas logistic, seperti (1) pengirim (*shipper*), seringkali disebut sebagai *consignor*; (2) Penerima (*receiver*), dikenal sebagai *consignee*; (3) Perusahaan penyedia jasa transportasi (*carrier* dan *agent*); (4) Pemerintah (*government*); dan (5) Masyarakat (*public*).
- D. Objek penelitian dilakukan di Kota Tarakan dengan berfokus pada Supplier Material Konstruksi.

Adapun langkah penelitian sebagai berikut :



Gambar 1. Alur Penelitian

Dari adanya *gap* yang melatarbelakangi penelitian ini, maka muncul beberapa masalah yang perlu diteliti. Disamping itu masalah penelitian ini bisa dijadikan sebagai manfaat bagi beberapa pihak. Tujuan penelitian ini adalah hasil identifikasi yang akan mengarah pada hasil olahan dari variabel.

Dengan studi literatur dari beberapa referensi tentang masalah penelitian, didapatkan variabel-variabel dari penelitian sebelumnya, yang nantinya akan dipakai sebagai penunjang survey pendahuluan.

Identifikasi variabel ini bertujuan untuk memperoleh kejadian tentang bagaimana variabel tersebut mempengaruhi objek dan mendukung penelitian. Identifikasi variabel penelitian dilakukan melalui proses kajian pustaka yang dilakukan pada penelitian sebelumnya. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel dari penelitian sebelumnya yang bersumber pada jurnal, buku, serta kajian ilmiah yang telah terbukti secara valid.

Perancangan Kuisioner

Berikut ini adalah bagian – bagian dari kuisioner yang akan digunakan pada penelitian ini:

1. Bagian pertama adalah pengantar yang berisi penjelasan mengenai maksud dilakukannya penelitian ini.
2. Bagian kedua adalah untuk data responden.
3. Bagian ketiga adalah cara pengisian kuisioner.

Nilai kualitatif yang digunakan adalah nilai kualitatif yang dinyatakan dengan angka numerik dalam skala Likert, yaitu skala 1 sampai 5.

Penyebaran Kuisioner

Setelah perancangan kuesioner telah dilakukan selanjutnya adalah penyebaran kuesioner yang akan dibagikan kepada responden.

Analisis

Data yang didapatkan dari hasil penyebaran kuisioner survey akan diolah untuk mendapatkan jawaban dari permasalahan yang ada, sehingga tujuan penelitian dapat tercapai.

Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan didapat dari hasil analisis yang menginterpretasikan variabel yang paling berpengaruh terhadap penelitian ini. Saran dilakukan guna memperbaiki dan masukan untuk penelitian berikutnya untuk menyempurnakan hasil penelitian kedepannya.

PEMBAHASAN

Penelitian ini dilakukan di Kota Tarakan yang mana pusat transit barang dan jasa di Propinsi Kalimantan Utara sebelum didistribusikan seluruh Kabupaten/Kota berpusat di Kota Tarakan. Penelitian ini dilakukan dengan harapan untuk mengetahui variabel-variabel yang dominan terjadi guna mengetahui pengaruh terhadap pelaksanaan konstruksi di Kota Tarakan. Harapan dari hasil penelitian ini dapat mendukung kelancaran logistik dalam rangka peningkatan konstruksi di Wilayah Kalimantan Utara.

Tabel 1. Variabel berpotensi berpengaruh

No	Pernyataan / Variabel
1	Proses produksi material pada pemasok (X1)
2	Kurangnya stock material pada pemasok (X2)
3	Ketersediaan alat angkut transportasi material (X3)
4	Kelancaran pembayaran oleh kontraktor (X4)
5	Jenis material yang dipesan (X5)

6	Spesifikasi material (X6)
7	Ketersediaan ruang untuk penempatan/penyimpanan material konstruksi (X7)
8	Kurangnya koordinasi dan komunikasi antara divisi-divisi yang terkait dengan proses pengadaan material (X8)
9	Kualitas bagian logistik (X9)
10	Jumlah staf yang kurang sehingga kontrol terhadap pemasok kurang diperhatikan (X10)
11	Kecelakaan pada saat pengiriman material (X11)
12	Cuaca buruk (X12)
13	Bencana alam (X13)
14	Pemogokan buruh (X14)
15	Pengadaan material yang diatur oleh pemilik proyek (<i>owner</i>) (X15)
16	Kenaikan harga material (X16)
17	Akses menuju proyek (X17)
18	Relasi antara kontraktor dan pemasok (X18)
19	Jenis alat angkut yang digunakan dalam proses pengiriman material (X19)
20	Jumlah material yang dipesan (X20)
21	Permintaan pasar terhadap material (X21)
22	Jarak antara lokasi proyek dengan pemasok (X22)
23	Kondisi topografi yang ekstrim (X23)
24	Sistem pengadaan yang digunakan (X24)
25	Kepadatan lalu lintas (X25)
26	Kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (X26)

KESIMPULAN

Kesimpulan dari rencana penelitian ini adalah memperoleh variabel yang dominan mempengaruhi sektor konstruksi di kota tarakan khususnya di bidang pembangunan sarana dan prasarana. Sehingga perolehan variabel tersebut dapat sebagai kunci untuk memperoleh solusi dimana kendala terjadi selama proses distribusi logistik terjadi.

REFERENSI

Bowersox, J. D., Closs, J. D., Cooper, B. M. & Bowersox, J. C. (2013). Supply Chain Logistics Management (Vol. 4th). McGraw-Hill.

- Husein, Umar. (2003). *Evaluasi Kinerja Perusahaan*. Jakarta :Gramedia.
- Hamdah Aritonang, A., M Limbonh, C., Utomo D.H, J., & Kistiani, F. (2016). Simulasi Pengaruh Risiko Supply Chain Terhadap Keterlambatan Pengadaan Material Baja Tulangan Dengan Metode Monte Carlo. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 5, 18–28.
- Maddeppungeng, A., Suryani, I., & Amarilis Kiki, O. (2018). Pengaruh rantai pasok terhadap kinerja kontraktor di provinsi banten dan dki jakarta. *Konstruksia*, 9(2), 75–87.
- Sugiyono. (2005). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta
- Susilawati, & D. Wirahadikusumah, R. (2006). Kajian Pengadaan oleh Kontraktor Pelaksana pada Proyek Konstruksi Bangunan Gedung. *Jurnal Teknik Sipil*, 13(3), 133–150.