

## ABSTRAK

Industri konstruksi berperan sentral dalam mendukung perekonomian nasional sebagai sebuah negara berkembang sebagai negara kepulauan. Namun demikian peranan penyelenggaraan konstruksi belum maksimal. Hal ini karena fungsi penyelenggaraan material dan peralatan konstruksi (MPK) nasional belum sepenuhnya mampu berintegrasi sebagai bagian dari sistem penyelenggaraan konstruksi nasional dan sekaligus sebagai bagian dari sistem perekonomian nasional. Kondisi ini didasari oleh karena sebagian fungsi penyelenggaraan MPK masih menjadi bagian dari kewenangan kelembagaan dan produk regulasi sektor di luar konstruksi (Undang Undang Jasa Konstruksi) sebagai pendukung.

Hal ini mendorong peneliti untuk membangun usulan kajian dalam rangka mengisi gap yang ada terkait penyelenggaraan MPK. Maksud yang ingin dicapai pada kajian ini untuk memperoleh rumusan konseptualisasi penyelenggaraan MPK di Indonesia, sedangkan tujuan yang ingin dicapai berupa (1) Memetakan kondisi eksisting rantai pasok (RP) penyelenggaraan MPK di Indonesia; (2) Membangun konseptualisasi tentang RP penyelenggaraan MPK di Indonesia; (3) Mengukur tingkat pelaksanaan kematangan RP penyelenggaraan MPK di Indonesia; dan (4) Merumuskan deskripsi keterkaitan antara sistem RP penyelenggaraan MPK sebagai bagian dari penyelenggaraan konstruksi (aktifitas ekonomi industri), sekaligus sebagai bagian dari penyelenggaraan perekonomian di Indonesia. Metode yang akan digunakan untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut adalah dengan pendekatan kualitatif campuran berupa pendekatan analisa deskriptif kualitatif, *Grounded Theory* (GT) dan studi kasus.

Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa (1) Ruang lingkup penyelenggaraan MPK bersinggungan/kontak langsung dengan sektor hulu pada *tiers* ke-3 (pemasok material dan komponen) dan menjadi salah satu simpul dan mata rantai dalam menggerakkan MPK pada lintas regulasi dan lintas kewenangan. (2) Aspek kelembagaan dan regulasi yang mengatur RP penyelenggaraan MPK belum ada dan pengaturan yang ada baru pada komponen yang menjadi bagian dari RP (sistem logistik dan sistem transportasi). Regulasi formal sistem logistik nasional (Perpres) belum memiliki kekuatan setingkat undang-undang, sedangkan sistem transportasi yang menjadi bagian dari logistik telah memiliki undang-undang sendiri dan tidak merujuk pada sistem logistik. (3) Semangat pembentukan regulasi dan lembaga formal di bawah presiden belum ada sehingga belum mampu mendisiplinkan penyelenggaraan MPK dari hulu hingga hilir. (4) Rumusan lima tahapan (*ad hoc*/dasar, terstruktur/terdefiniskan, terhubung/visioner, terintegrasi, dinamis/kolaborasi) kematangan RP sebagai bagian tidak terpisahkan dari *roadmap* organisasi pemerintah penyelenggara konstruksi yang memiliki siklus hidup yang dapat didefinisikan, dikelola, diukur dan dikontrol sepanjang waktu. (5) Pencapaian tingkat kematangan di Indonesia berbeda-beda setiap wilayah, pada studi kasus penelitian ini diperoleh tingkat kematangan RP MPK secara nasional berada pada tahap ke-2 (44,38%), untuk Provinsi Jawa Tengah berada ada tahap ke-2 (49,44%) sedangkan untuk Provinsi Nusa Tenggara Timur berada pada tahap ke-1 (18,7%). (6) Deskripsi keterkaitan penyelenggaraan MPK di Indonesia menghasilkan kondisi bahwa semakin matang suatu RP penyelenggaraan MPK maka semakin besar/kuat suatu kapasitas industri konstruksi pada suatu wilayah dan demikian sebaliknya, tetapi kondisi ini tidak selalu diikuti oleh jenis pasar MPK yang semakin bebas atau kompetitif (peralihan dari monopoli ke persaingan bebas). Namun, jenis pasar MPK yang semakin mengarah pada persaingan bebas (peralihan dari monopoli ke persaingan bebas) akan selalu diikuti oleh semakin matangnya RP penyelenggaraan MPK dan diikuti pula oleh semakin kuatnya suatu kapasitas industri konstruksi.

Kata kunci : Industri Konstruksi, Kapasitas Industri, Kematangan, Material dan Peralatan Konstruksi, Rantai Pasok, Struktur Pasar,