

BAB 1.

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri konstruksi sebagai salah satu penyedia infrastruktur untuk mendukung perekonomian nasional juga menjadi penarik bagi berbagai kegiatan industri penunjang. Hubungan keterkaitan dengan industri lain berupa industri bahan dan peralatan konstruksi, perbankan, asuransi dan berbagai profesi dan aktifitas lainnya. Aktifitas utama sebuah industri konstruksi ditandai oleh besar-kecilnya pasar konstruksi yang dikonsepsikan sebagai pertemuan kebutuhan (*demand*) barang /jasa konstruksi dengan pasokannya (*supply*). Untuk menselaraskan tujuan ini pemerintah melalui Undang-Undang Jasa Konstruksi (UUJK) No. 18 tahun 1999 hanya dapat mempengaruhi kebijakan dan strategi pengembangan pada sisi *demand* (hilir) melalui *demand* pekerjaan dan persyaratan teknologi. Sedangkan pada sisi hulu (*supply*) tidak dikelola dan disentuh oleh UUJK sehingga struktur dan perilaku pendukung penyelenggaraan konstruksi tersebut tidak kondusif dan bersinergi. Oleh karena itu, mengacu pada persoalan tersebut maka isu utama dan isu nasional yakni bagaimana kebijakan sisi hulu mempengaruhi penyelenggaraan konstruksi nasional yang berada pada sisi *demand* (PU, 2011).

Peraturan Presiden No. 32 Tahun 2011, pemerintah telah meluncurkan program MP3EI (*Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) 2011 – 2025. Program sebagai terobosan besar dan terstruktur untuk membenahi ketidakefisienan sistem produksi pada sisi hulu (termasuk produksi MPK) pada level makro/nasional akibat faktor lokasi spasial. MP3EI dirumuskan berdasarkan 6 koridor pengembangan ekonomi (Koridor Ekonomi – KE: KE Sumatera, KE Jawa, KE Kalimantan, KE Sulawesi, KE Bali-Nusa Tenggara, dan KE Papua – Kep. Maluku) yang masing-masing wilayahnya memiliki potensi dan keunggulan masing-masing (Kemenkoekonomi, 2011). Lebih lanjut, untuk mendukung perwujudan program MP3EI, melalui Perpres No. 26 Tahun 2012 pemerintah meluncurkan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas). Dalam Sislognas telah dirumuskan paradigma “*ships promotes the trade*”, maka komoditas (barang) pokok dan komoditas strategis sebagai penghela (*drivers*) dari seluruh sistem logistik. Oleh karena itu, mengacu pada pengelompokan komoditas pokok atau strategis

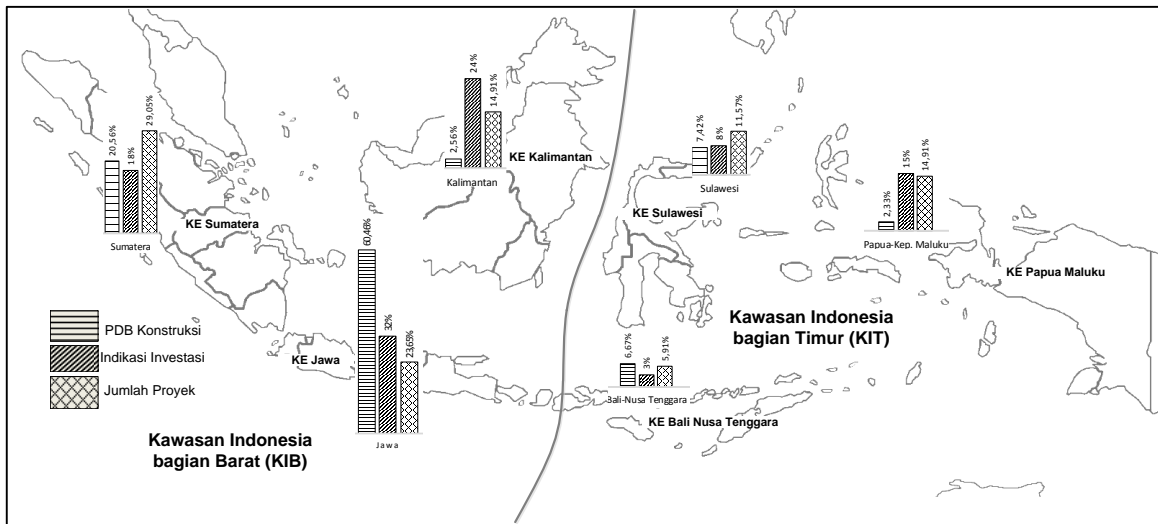
dan terkait isu strategis penyelenggaraan konstruksi maka ditetapkan komoditas pendukung utama penyelenggaraan konstruksi nasional berupa material dan peralatan konstruksi (MPK) utama yakni semen, baja, aspal dan peralatan konstruksi (PU, 2011 dan Perpres No. 26, 2012).

Berdasarkan rumusan komoditas utama MPK tersebut maka diperlukan upaya-upaya strategis untuk mendukung penyelenggaraan konstruksi nasional. Namun, selama ini Kementerian Pekerjaan Umum (Kemen-PU) sendiri sebagai penanggungjawab dan pengguna utama produk MPK belum memiliki *data base* kebutuhan ril penggunaan MPK pada proyek-proyek yang dikerjakan (PU-BPS, 2011). Abduh (2012) menjelaskan bahwa data pada sisi pasokan yang tersedia sangat terbatas dan data kebutuhan masih bersifat global sehingga menjadi sulit untuk menentukan secara tegas berapa pasokan MPK yang harus dipenuhi untuk investasi infrastruktur. Selama ini informasi penggunaan MPK baru inisiasi Kemen-PU melalui analisa data final amandemen kontrak APBN PU, padahal penggunaan produk MPK bukan saja Kemen-PU tetapi juga oleh seluruh dinas PU di daerah dan kementerian terkait infrastruktur (PU-BPS, 2011). Informasi pasokan MPK selama ini hanya diperoleh dari kapasitas produksi pabrik produsen MPK utama yakni pabrik semen, baja, semen dan alat berat melalui publikasi Kementerian Perindustrian dan produsen-produsen MPK.

Proses penyelenggaraan penyediaan MPK tidak hanya karena kurangnya informasi pasokan tetapi oleh kesenjangan penggunaan dan penyebaran. Fakta bahwa besarnya aktifitas ekonomi konstruksi suatu daerah selalu diikuti oleh aktifitas pekerjaan konstruksi dan penggunaan produk MPK. Secara nasional, pada **Tabel 1-1**, disajikan pemetaan *demand* distribusi penyelenggaraan konstruksi nasional berdasarkan letak geografis/spasial (KE) dan peta penyebarannya pada **Gambar 1-1**. Potret ini dapat dimaknai bahwa penyebaran *demand* berupa distribusi PDB sektor konstruksi dan nilai indikasi investasi sebagai indikator aktifitas ekonomi konstruksi dan jumlah proyek sebagai indikator aktivitas fisik pekerjaan konstruksi. Penyebaran dan aktifitas konstruksi masih didominasi di kawasan Indonesia bagian barat - KIB (Sumatera, Jawa dan Kalimantan) dibandingkan Indonesia bagian timur - KIT (Sulawesi, Bali Nusra, Papua-Maluku). Padahal dalam konteks negara kepulauan besar dengan pulau sekitar 17.504 buah maka sangat memerlukan mobilitas penyediaan MPK untuk pemerataan penyelenggaraan industri konstruksi nasional.

Tabel 1-1. Distribusi Indikator *Demand* Penyelenggaraan Konstruksi Nasional (Kemenkoekonomi, 2011 dan BPS, 2014)

Pembagian Kawasan	Koridor Ekonomi	PDB Konstruksi		Nilai Indikasi Investasi		Jumlah Proyek	
Kawasan Indonesia bagian Barat (KIB)	Sumatera	83,58%	20,56%	73,49%	18%	67,61%	29,05%
	Jawa		60,46%		32%		23,65%
	Kalimantan		2,56%		24%		14,91%
Kawasan Indonesia bagian Timur (KIT)	Sulawesi	16,42%	7,42%	26,51%	8%	32,39%	11,57%
	Bali-Nusa Tenggara		6,67%		3%		5,91%
	Papua-Kep. Maluku		2,33%		15%		14,91%
	Total 6 koridor		100,00%		100,00%		100,00%



Gambar 1-1. Peta Distribusi Indikator *Demand* Penyelenggaraan Konstruksi Nasional (Kemenkoekonomi, 2011 dan BPS, 2014)

Lebih lanjut, kesenjangan aktifitas ekonomi dan pekerjaan konstruksi turut memunculkan *gap* struktur usaha, struktur pasar dan penyerapan material konstruksi. Pada **Tabel 1-2.** menunjukkan komposisi *demand* struktur usaha konstruksi (Badan Usaha Konstruksi-BUK non kecil dan BUK kecil dan mikro) masih didominasi oleh KIB atau KE Jawa dan Sumatera dibandingkan KIT. Ketimpangan struktur usaha juga diikuti oleh ketimpangan struktur pasar konstruksi atau nilai pekerjaan konstruksi yang diselesaikan (nikon) dan ketimpangan pemenuhan pemakaian material konstruksi (PBBM) di antara KIB dan KIT. Distribusi pemenuhan PBBM pada sisi *demand* sebagai indikasi awal pola pasokan MPK pada penyelenggaraan konstruksi nasional, walaupun demikian indikasi ini belum menjadi nilai akumulatif penggunaan MPK nasional.

Besarnya pasokan produk MPK tidak terlepas dari permintaan atas produk MPK yang tersedia dan besarnya kemampuan pasar serta BUK mengakses produk MPK tersebut. **Tabel 1-2.** diringkas dalam **Gambar 1-2.** menunjukkan komposisi pasar konstruksi (nikon) dan komposisi struktur usaha konstruksi (jumlah BUK) didominasi oleh KE pada KIB dibandingkan KE pada KIT. Pada kondisi yang lebih ironis pada **Gambar 1-3.** memuat ketimpangan struktur pasar (nikon) terhadap struktur usaha (komposisi BUK kecil-mikro dan non kecil). BUK non kecil yang hanya berjumlah 3% menguasai 65% pasar konstruksi (nikon) sedangkan 97% BUK kecil dan mikro memperebutkan 35% pasar konstruksi (nikon) yang ada. Selanjutnya pada **Tabel 1-3.**, besarnya akses terhadap bahan bangunan oleh BUK kecil dan mikro hanya 5,75%. Kondisi ini menggambarkan bahwa ketimpangan struktur pasar turut mempengaruhi struktur usaha kecil dan mikro untuk mengakses produk MPK yang terbatas.

Tabel 1-2. Distribusi Pasar Usaha, Badan Usaha Konstruksi dan Akses Material Konstruksi Nasional (BPS, 2006a, 2006b)

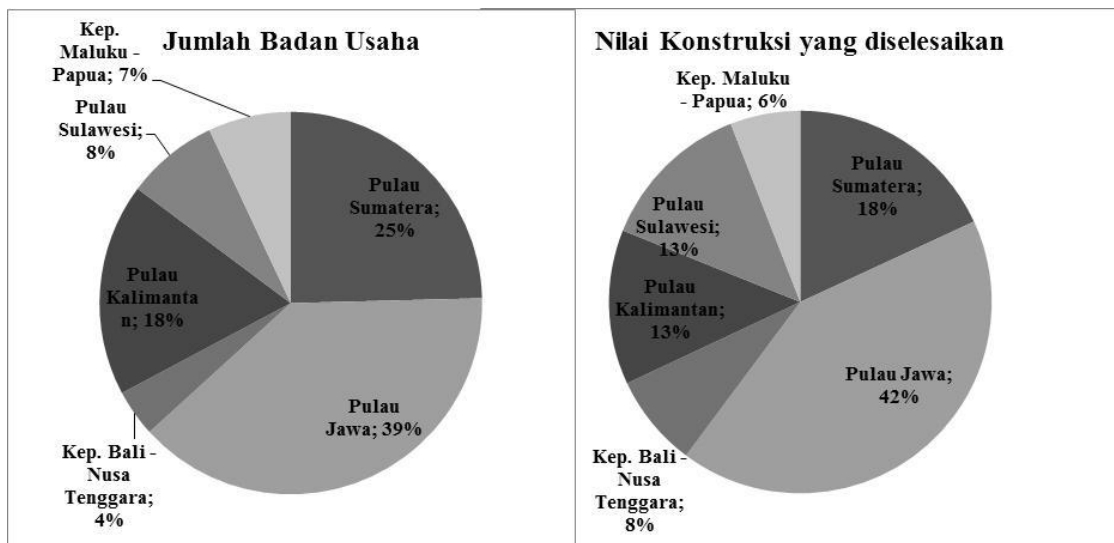
Pembagian Kawasan	No	Kawasan Ekonomi	Badan Usaha Besar dan Menengah			Badan Usaha Kecil dan Mikro		
			Jumlah BUK	Nikon	PBBM	Jumlah BUK	Nikon	PBBM
			Unit	(Juta Rupiah)	(Juta Rupiah)	(Unit)	(Juta Rupiah)	(Juta Rupiah)
Kawasan Indonesia bagian Barat (KIB)	1	Pulau Sumatera	834 18%	7.880.031 25%	3.152.012 25%	42.917 27%	3.605.308 21%	1.285.366 21%
	2	Pulau Jawa	1.940 42%	12.381.998 39%	5.076.619 40%	47.568 30%	7.235.778 42%	2.933.302 47%
	3	Pulau Kalimantan	603 13%	5.770.895 18%	2.019.813 16%	18.682 12%	1.723.925 10%	686.677 11%
Kawasan Indonesia bagian Timur (KIT)	4	Pulau Sulawesi	598 13%	2.495.561 8%	1.147.958 9%	24.800 16%	2.195.189 13%	681.826 11%
	5	Kep. Bali-Nusa Tenggara	361 8%	1.273.995 4%	573.298 4%	19.748 13%	1.309.988 8%	416.624 7%
	6	Kep. Maluku – Papua	273 6%	2.241.866 7%	874.328 7%	3.666 2%	1.070.533 6%	231.195 4%
		TOTAL (Nasional)	4.609 100%	32.044.346 100%	12.844.028 100%	157.381 100%	17.140.721 100%	6.234.990 100%

Keterangan:

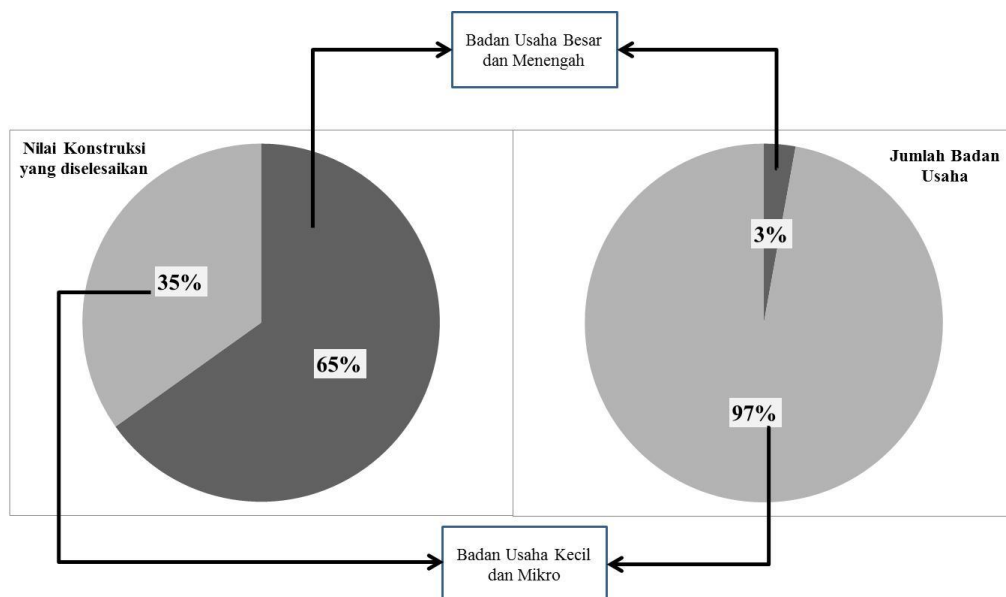
BUK : Badan Usaha Konstruksi

PBBM : Penggunaan Bahan Bangunan/Material

Nikon : Nilai Pekerjaan Konstruksi yang Diselesaikan



Gambar 1-2. Perbandingan Nilai Konstruksi yang diselesaikan dan Komposisi Badan Usaha (BPS, 2006a, 2006b)

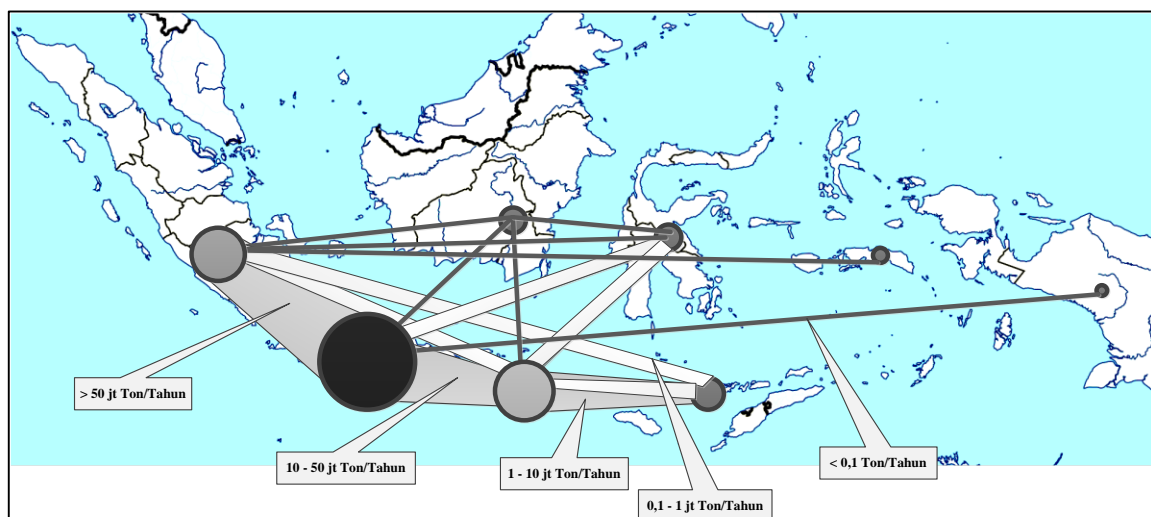


Gambar 1-3. Perbandingan Nilai Konstruksi yang diselesaikan dan Komposisi Badan Usaha (BPS, 2006a, 2006b)

Tabel 1-3. Kemitraan Badan Usaha Kecil dan Mikro Konstruksi di Indonesia (BPS, 2006a, 2006b)

Banyaknya Usaha (BUK)		157.381	100,00%
Tidak Menjalinkan Kemitraan (<i>Partnership</i>)		135.832	86,30%
Menjalinkan Kemitraan (<i>Partnership</i>)		21.549	13,70%
Jenis Fasilitas yang Diterima	Pinjaman Uang / Barang Modal	6.300	4,00%
	Pengadaan Bahan Baku (akses material konstruksi)	9.052	5,75%
	Pemasaran (<i>marketing</i>)	4.796	3,05%
	Bimbingan Usaha	1.145	0,73%
	Lainnya	2.892	1,84%

Kesenjangan distribusi penyediaan MPK sebagai bentuk dari lemahnya sistem mobilisasi atau perpindahan dari sisi hulu ke hilir dalam penyelenggaraan konstruksi. Mobilisasi atau perpindahan MPK melalui konektivitas nasional dikenal secara populer disebut sebagai sistem logistik nasional. Paradigma Sislognas bahwa komoditas MPK utama sebagai penghela (*drivers*) dari kegiatan logistik tetapi tidak didukung oleh kinerja sistem logistik yang baik. Namun demikian kondisi sistem logistik nasional memiliki kinerja buruk yang ditunjukkan oleh survei Indeks Kinerja Logistik yang rendah oleh *World Bank* (2007). Indonesia berada pada peringkat ke-43 dari 150 negara yang di survei, di bawah Singapura (urutan ke-1), Malaysia (urutan ke-27) dan Thailand (urutan ke-31) (*World Bank*, 2007). Fakta ini didukung oleh pergerakan barang termasuk MPK disajikan pada **Gambar 1-4**. bahwa ciri pergerakan barang didominasi (terkonsentrasi) pada pergerakan antara Sumatera–Jawa–Bali, dengan sedikit variasi dengan wilayah lainnya (Kemenkoekonomi, 2011). Pergerakan atau distribusi MPK yang hanya terkonsentrasi pada wilayah tertentu saja maka menyebabkan konsentrasi logistik dan distribusi menjadi padat bahkan cenderung tidak efisien, efektif dan konsentrasi aktifitas ekonomi konstruksi tidak merata.



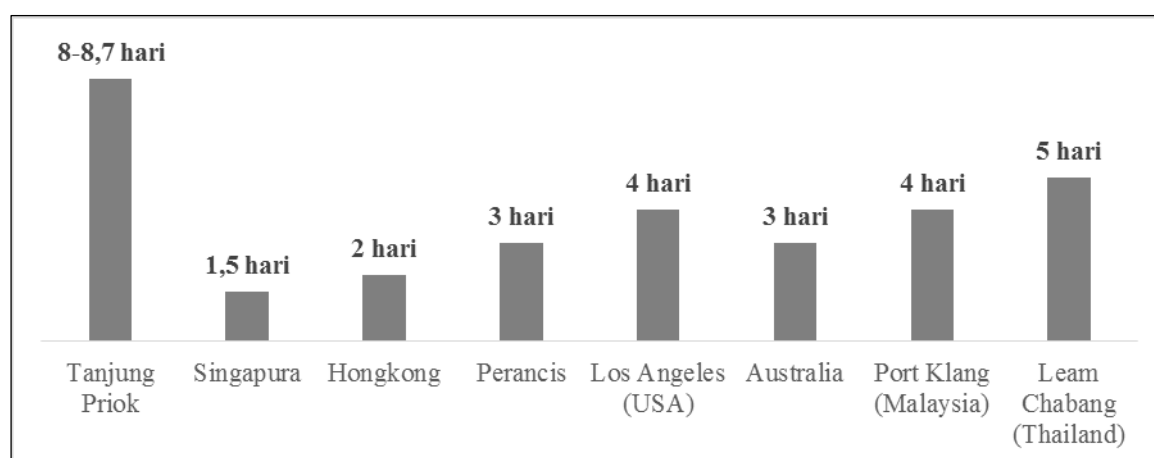
Gambar 1-4. Volume Pergerakan Barang di Indonesia (Kemenkoekonomi, 2011)

Rendahnya kinerja logistik tidak hanya karena konsentrasi distribusi tetapi oleh *World Bank* (2013) dijelaskan karena biaya yang dikeluarkan pelaku usaha dalam mendistribusikan produk MPK di pasar dalam negeri lebih tinggi dibandingkan dengan biaya logistik ke luar negeri. Fakta ini diperkuat pada penjabaran **Tabel 1-4**. dengan komposisi biaya logistik terhadap PDB dan biaya penjualan yang paling tinggi dan pada

Gambar 1-5. disajikan waktu tunggu (*dwelling time*) dan waktu bongkar barang pada pelabuhan di Indonesia lebih lama dibandingkan pelabuhan di beberapa negara.

Tabel 1-4. Perbandingan Biaya Logistik Terhadap PDB dan Biaya Penjualan Pada Beberapa Negara (*World Bank, 2013*)

Negara	Persentase Biaya Logistik Terhadap PDB	Persentase Biaya Logistik Terhadap Biaya Penjualan
	(%)	(%)
Amerika Serikat	9,9	9,4
Jepang	10,6	5,9
Korea Selatan	16,3	12,5
Indonesia	27	45



Gambar 1-5. Perbandingan Waktu Bongkar Muat Pada Beberapa Negara (*World Bank, 2013*)

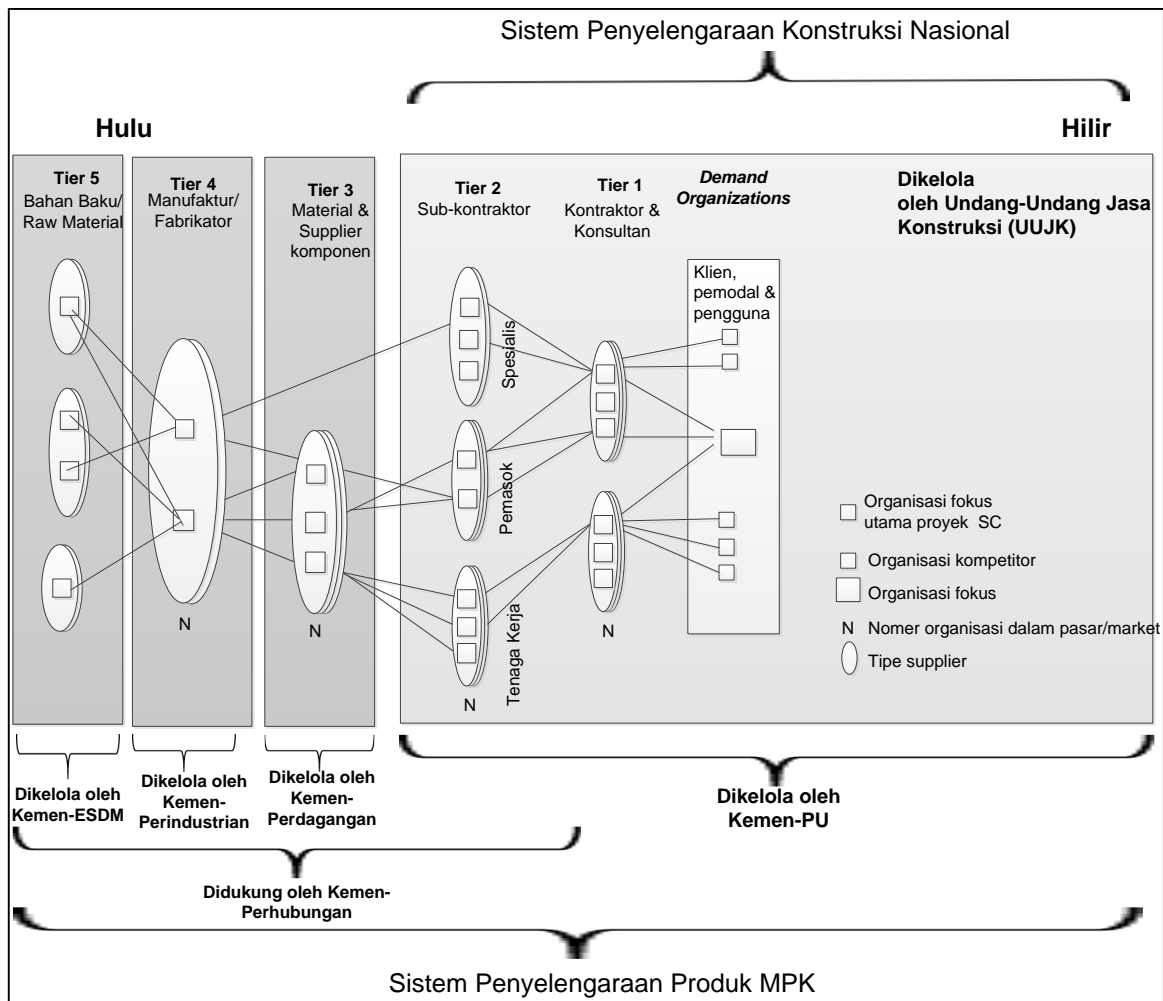
Kesenjangan distribusi kontraktor dan pekerjaan konstruksi yang tidak didukung oleh sistem logistik yang lancar telah mengganggu proses penyediaan produk MPK oleh sistem logistik yang lancar. Hal ini juga dimaknai bahwa belum terpadunya aspek infrastruktur dan pengelolaan MPK dari sisi hulu hingga hilir dalam penyelenggaraan konstruksi nasional. Padahal proses integrasi suplai MPK dari hulu hingga hilir ditenggarai juga melintasi berbagai organisasi dan wadah/pranata kelembagaan yang berbeda-beda. Peranan kelembagaan yang menyelaraskan dan mengintegrasikan seluruh jaringan organisasi penyedia dan penyalur produk MPK nasional dari hulu hingga hilir ditemui masih bersifat parsial dan pembinaannya tersebar (Perpres No. 26 Tahun 2012). Proses penyediaan MPK pada penyelenggaraan konstruksi nasional sesuai regulasi UUK No. 18 tahun 1999 baru mengatur penyediaan produk MPK sebagai sumber daya konstruksi hingga pada *tier* ke-2 dan *tier* ke-1 (**Gambar 1-6**). Sedangkan *tier* (5,4,3) bagian hulu diatur oleh regulasi dan kewenangan lain seperti:

- Kementerian Perdagangan mengatur aspek distribusi, pergudangan, dan pasar/tata niaga MPK.
- Kementerian Perindustrian mengatur aspek produksi manufaktur MPK.
- Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral mengatur aspek penyediaan bahan baku atau bahan galian MPK.
- Kementerian Perhubungan mengatur aspek transportasi dan pengangkutan produk MPK.
- Kementerian Badan Usaha Milik Negara mengatur aspek pengelolaan infrastruktur dan penyedia jasa logistik.

Lebih lanjut, aspek integrasi pengintegrasian tidak saja dilakukan pada kelembagaan institusi tetapi pada penyelarasan berbagai produk regulasi/perundangan. Beberapa undang-undang yang berpotensi tumpang tindih pada proses penyediaan produk MPK berupa:

- Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Jalan.
- Undang-Undang Pelayaran.
- Undang-Undang Penerbangan.
- Undang-Undang Pergudangan.
- Undang-Undang Perkeretaapian.
- Undang-Undang Kepabeanan.
- Undang-Undang Perposan/Jasa Titipan.

Mengacu pada kondisi kelembagaan dan regulasi maka berbagai bidang yang memiliki keterkaitan langsung dengan sistem logistik penyelenggaraan MPK masih memerlukan pembinaan dan penanganan yang masih parsial, tersebar dan belum terintegrasi (Perpres No. 26 Tahun, 2012).



Gambar 1-6. Alur Penyajian Produk Material dan Peralatan Konstruksi Pada Berbagai Kelembagaan (UU No 18, 1999)

Oleh karena itu, berdasarkan pengamatan terhadap kondisi dan persoalan kesenjangan proses penyelenggaraan MPK dari hulu hingga hilir maka perlu untuk mewujudkan sistem penyelenggaraan konstruksi yang tepat waktu, tepat volume, tepat mutu, dan tepat biaya. Untuk itu diperlukan sebuah konseptualisasi sebagai proses untuk merumuskan konsep yang dapat mengintegrasikan dan mensinkronisasi proses penyediaan dan penyelenggaraan MPK. Sebuah konseptualisasi sistem rantai pasok (RP) penyelenggaraan MPK digunakan untuk menjawab tujuan dari penelitian sehingga diperoleh rumusan penyelenggaraan konstruksi nasional yang efisien dan efektif. RP merupakan konsepsi jejaring kegiatan organisasi produksi dan distribusi produk yang bekerja sama untuk menyajikan produk hingga ke pengguna akhir.

1.2 Identifikasi Masalah

Beberapa permasalahan yang terkait dengan penelitian ini dapat diidentifikasi sebagai berikut:

- 1) Dukungan UUJK untuk menelaraskan konsepsi pasar konstruksi sebagai pertemuan antara *demand* (kebutuhan) dan *supply* (pasokan) barang/jasa konstruksi belum sepenuhnya berhasil. Hal ini karena selama ini UUJK hanya menyentuh dan mengelola sisi kebutuhan (*demand*) berupa pekerjaan konstruksi dan persyaratan teknologi. Sedangkan pada sisi *supply* (hulu) yang terkait UUJK belum terkoordinasi dan terintegrasi dengan komponen pada sisi hilir secara tidak langsung terkait penyelenggaraan konstruksi.
- 2) Informasi penyelenggaraan MPK pada sisi *demand* masih bersifat global dan sisi *supply* masih terbatas. Informasi yang ada berupa data penggunaan MPK hanya diperoleh pada analisa hasil amandemen kontrak APBN Kemen-PU. Padahal kenyataannya penggunaan MPK tidak hanya pada lingkungan Kemen-PU tetapi oleh seluruh dinas PU di daerah dan kementerian terkait.
- 3) Kesenjangan distribusi penggunaan MPK ditandai oleh kesenjangan pada indikator aktifitas ekonomi (PDB konstruksi) dan indikator aktifitas fisik konstruksi (nikon) yang terkonsentrasi pada KIB dibandingkan KIT.
- 4) Aktifitas ekonomi konstruksi yang dibentuk melalui struktur pasar konstruksi, struktur usaha konstruksi masih terkonsentrasi di KIB (Pulau Jawa dan Sumatera). Ditambah lagi oleh ketimpangan struktur pasar terhadap struktur usaha konstruksi di mana BUK non kecil (3%) menguasai pasar konstruksi (65%) sedangkan BUK kecil dan mikro (97%) memperebutkan 35% pasar konstruksi dan akses yang juga terbatas terhadap MPK (5,7%). Hal ini membuat ketimpangan struktur pasar dan usaha menyebabkan akses MPK tidak diperoleh secara merata.
- 5) Rendahnya kinerja sistem logistik untuk mendukung distribusi penyelenggaraan MPK karena konsentrasi pergerakan barang di jalur antara Sumatera-Jawa-Bali. Hal ini menyebabkan proses penyediaan MPK untuk wilayah tertentu menjadi lebih mahal dan memakan waktu yang lama dibandingkan negara yang memiliki kondisi sama dengan Indonesia.
- 6) Integrasi penyelenggaraan MPK dari hulu hingga hilir belum didukung oleh fungsi kelembagaan dan produk regulasi yang terintegrasi dan terkoordinasi.

Kelembagaan dan proses regulasi yang ditangani dan dibina masih secara parsial, tersebar dan belum terpadu.

Berdasarkan uraian identifikasi persoalan tersebut dapat disimpulkan hal mendasar yang melandasi penelitian ini bahwa fungsi penyelenggaraan MPK belum sepenuhnya mampu berintegrasi sebagai suatu bagian dari sistem penyelenggaraan konstruksi nasional dan sekaligus juga sebagai bagian dari sistem perekonomian nasional. Hal ini karena sebagian fungsi penyelenggaraan MPK masih menjadi bagian dari kewenangan kelembagaan dan produk regulasi sektor di luar konstruksi (UUJK) sebagai pendukung.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan rangkaian uraian latar belakang di atas maka rumusan masalah pada penelitian ini sebagai berikut:

- 1) Bagaimana proses RP penyelenggaraan MPK sebagai bagian dari sistem penyelenggaraan konstruksi nasional?
- 2) Bagaimana mengadopsi konsep RP pada penyelenggaraan MPK nasional?
- 3) Bagaimana upaya lanjutan agar RP penyelenggaraan MPK dapat berjalan konsisten dan berkelanjutan?
- 4) Bagaimana deskripsi keterkaitan proses RP penyelenggaraan MPK sebagai bagian dari aktifitas ekonomi industri dan sekaligus sebagai bagian dari perekonomian suatu wilayah?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk membangun rumusan konsep dan teori RP penyelenggaraan MPK di Indonesia dalam rangka penyelenggaraan industri konstruksi nasional.

Sedangkan tujuannya adalah:

- 1) Memetakan kondisi eksisting RP penyelenggaraan MPK di Indonesia.
- 2) Membangun konseptualisasi tentang RP penyelenggaraan MPK di Indonesia.
- 3) Mengukur tingkat pelaksanaan kematangan RP penyelenggaraan MPK di Indonesia.

- 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.

1.5 Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini meliputi hal-hal berikut ini:

- 1) Penelitian ini akan mengkaji pola-pola (konsep) penyelenggaraan RP MPK oleh industri-industri pendukung sektor konstruksi nasional (level makro), sedangkan studi kasus digunakan Provinsi Jawa Tengah dan Provinsi NTT.
- 2) Proses-proses konseptual penyajian RP produk MPK mayor atau yang menjadi isu nasional semen, baja, aspal dan peralatan konstruksi dari hulu hingga hilir yang melalui lintas kelembagaan dan regulasi.
- 3) Penggunaan informasi berupa data MPK berasal dari dokumen resmi pemerintah (hasil kajian, dokumen kontrak Kementerian PU, data produsen MPK dan Biro Pusat Statistik - BPS).

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat teoritis (*theorytical benefits*) yang diharapkan didapat dari penelitian ini adalah: “diperoleh rumusan konsep dan teori pelaksanaan RP penyelenggaraan MPK pada industri konstruksi yang berguna bagi penyelenggaraan konstruksi nasional (**Sub bab 5.5**).” Sedangkan manfaat praktis (*practical benefits*) adalah: “dihasilkan acuan praktis dan teknis berupa penilaian kematangan rantai pasok konstruksi atau *The Construction Supply Chain Maturity Assessment Test* (CSCMAT) (**Sub bab 5.4**) bagi pembina dan penyelenggara untuk mengevaluasi dan mengambil kebijakan sistem RP penyelenggaraan MPK nasional dalam rangka percepatan pembangunan, tuntutan otonomi daerah dan globalisasi sesuai dengan konteks dan kondisi di Indonesia”.

1.7 Kebaruan (*Novelty*) Penelitian

Kebaruan yang disajikan pada penelitian ini yaitu sebagai penelitian

- Mengkonseptualisasi secara terintegrasi penerapan sistem RP pada proses-proses penyelenggaraan MPK pada industri konstruksi dan industri pendukungnya dan berada pada level industri atau level makro.

- Mendeskripsikan keterkaitan/hubungan antara kematangan suatu RP, struktur pasar dan kemampuan suatu industri konstruksi.

1.8 Kontribusi Penelitian

Kontribusi penelitian atau hasil yang diharapkan, apabila penelitian ini telah selesai adalah:

- 1) Rumusan konsep dan teori RP penyelenggaraan MPK.
- 2) Rumusan multi sektoral penerapan RP penyelenggaraan MPK yang terintegrasi pada sektor konstruksi pada sektor hilir dan saling berkaitan dengan kelembagaan dan regulasi pendukung dari sektor hulu.
- 3) Rumusan penilaian kematangan RP penyelenggaraan MPK pada penyelenggaraan industri konstruksi nasional.
- 4) Kerangka jalur idealisasi kematangan suatu RP.

1.9 Sistematika Penulisan

Rencana sistematika penulisan penelitian ini secara garis besar dijabarkan dalam 6 (enam) bab, dengan rincian sebagai berikut:

Bab 1 : Pendahuluan, memuat hal-hal yang melatarbelakangi mengapa penelitian ini dilakukan. Bab ini terdiri dari pendahuluan, latar belakang, identifikasi masalah, perumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, ruang lingkup dan batasan penelitian, kebaruan (*novelty*) penelitian, kontribusi penelitian dan sistematika penelitian.

Bab 2 : Kajian Pustaka dan Landasan Teori, secara umum memuat kajian teori sistem RP secara umum dan peran RP pada organisasi industri konstruksi. Bab ini berisi penjelasan tentang peran konstruksi pada pembangunan ekonomi, RP pada industri konstruksi, perbedaan RP, logistik dan distribusi, komponen RP, penedekatan ekonomi konstruksi, kematangan RP, proses konseptualisasi RP, proses pembuatan teori, *roadmap* penelitian, posisi penelitian dan kerangka pikir yang dipakai pada penelitian ini.

Bab 3: Metode Penelitian, memuat penjelasan tentang proses penelitian, situasi sosial, lokasi dan waktu penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data dan pengecekan keabsahan data penelitian.

Bab 4: Analisis Data dan Pembahasan Hasil Penelitian, memuat (i) Kondisi eksisting penyelenggaraan MPK, (ii) Proses konseptualisasi data melalui data empiris, (iv)

Kematangan penerapan RP MPK, (iv) Hubungan keterkaitan antara tingkat kematangan RP MPK, SP MPK dan KIK (deskripsi tiga hubungan).

Bab 5: Pembahasan Hasil Penelitian, memuat: (i) Kondisi eksisting RP MPK, (ii) Konseptualisasi kapasitas RP MPK di Indonesia, (iii) Pengembangan konseptualisasi data melalui tingkat kematangan RP MPK di Indonesia, (iv) Hubungan keterkaitan kematangan RP MPK, SP MPK dan KIK di Indonesia,

Bab 6: Kesimpulan, memuat kesimpulan dari maksud/tujuan penelitian dan secara khusus dan umum membahas kesimpulan penelitian ini serta secara khusus memberikan rekomendasi pada kebijakan penyelenggaraan konstruksi nasional.