

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Tantangan yang dihadapi oleh dunia usaha saat ini semakin kompleks, termasuk pula pada sektor jasa konstruksi. Persaingan global antar perusahaan penyedia jasa konstruksi yang semakin ketat serta peningkatan harapan *customer* terhadap hasil produk yang dihasilkan memaksa para penyedia jasa konstruksi untuk berupaya lebih keras lagi dalam meningkatkan kinerja operasi perusahaan.

Jumlah kontraktor yang semakin bertambah dan berbanding terbalik dengan jumlah proyek dapat menimbulkan kondisi yang tidak berimbang. Kondisi ini dapat memicu persaingan yang sangat ketat diantara para penyedia jasa konstruksi dalam mempertahankan keberlangsungan usaha. Disisi lain kondisi tersebut menjadikan pengguna jasa memiliki posisi *bargaining* yang kuat dalam menentukan penyedia jasa yang tepat untuk mengakomodir kebutuhan yang diperlukan.

Salah satu strategi yang dapat digunakan dalam menghadapi tantangan tersebut adalah melakukan kerja sama yang saling menguntungkan antar pihak-pihak yang terlibat demi mencapai tujuan bersama. Penerapan metode rantai pasok diyakini oleh beberapa peneliti bidang rantai pasok dapat menjadi salah satu solusi dari persoalan-persoalan yang terkait dengan penghantaran produk ke pengguna akhir (*end user*).

Secara umum, metode rantai pasok dapat menurunkan biaya (*cost*), meningkatkan efisiensi, dan memperbaiki penghantaran hasil akhir suatu produk atau jasa tepat waktu kepada pengguna akhir (Bauer, 2004). Selain itu, rantai pasok juga telah menjadi komponen utama dari strategi kompetitif untuk meningkatkan produktifitas dan profitabilitas organisasi karena dapat mengintegrasikan *supplier* sampai dengan *customer* dengan tujuan untuk memperbaiki daya respon dan fleksibilitas organisasi (Suparno, 2004). Chopra dan Meindl (2001) telah meneliti pelaksanaan rantai pasok pada perusahaan Wal-Mart dan Dell. Hasil penelitian tersebut menginformasikan keberhasilan yang dicapai dalam mengurangi secara signifikan permasalahan inventori dan biaya logistik, serta dihasilkan peningkatan respon kecepatan pada permintaan *customer*, dan memperbaiki daya saing perusahaan secara keseluruhan.

Konsep *supply chain* yang merupakan konsep baru dalam hubungan antar perusahaan, berawal di industri otomotif yang bertujuan untuk menghilangkan berbagai jenis pemborosan (*waste*). *Supply chain* dalam konteks konstruksi dapat dipandang sebagai hubungan antar berbagai pihak, dalam pola hubungan yang menempatkan satu pihak tertentu sebagai satu mata rantai dalam suatu rangkaian rantai proses konstruksi yang menghasilkan produk konstruksi, yaitu *supply chain* konstruksi (Capo et al., 2004).

Dengan meninjau salah satu mata rantai tertentu dalam rangkaian tersebut, akan menempatkan rangkaian mata rantai sebelumnya sebagai *supply side*, dan rangkaian setelahnya sebagai *demand side*. *Owner* sebagai pihak yang memprakarsai diproduksinya suatu proyek, dan juga sebagai pihak yang akan menerima *value* yang

dihasilkan oleh *supply chain* tersebut, memiliki peran besar didalam pembentukan jaringan *supply chain* konstruksi.

Kontraktor pelaksana sebagai salah satu mata rantai dari rangkaian rantai tersebut memiliki potensi yang akan menempatkan kontraktor pada posisi yang sentral sebagai simpul yang mempertemukan dua rangkaian rantai *supply side* dan *demand side*. Bentuk kontrak konstruksi yang sering digunakan pada proyek konstruksi bangunan gedung adalah kontrak umum (*general contracting*). Dalam konteks ini, kontraktor adalah pihak yang sentral dalam penentuan jaringan *supply chain* konstruksi pada tahapan produksi. Penentuan jaringan ini sangat penting dalam kesuksesan proyek, bahkan Bertelsen (2002) menyatakan bahwa *desain supply chain* konstruksi yang buruk memiliki potensi peningkatan biaya proyek hingga 10%. Aspek lain yang perlu diperhatikan adalah keunikan proyek konstruksi.

Karakteristik produk dari industri yang berbasiskan proyek ini, menyebabkan proses pembentukan jaringan *supply chain* konstruksi tidak selalu berada dalam bentuk pengulangan hubungan yang sama antara satu proyek dengan proyek lainnya, tidak seperti halnya pada industri manufaktur. Dengan demikian, proses pembentukan suatu jaringan *supply chain* konstruksi yang dilakukan oleh kontraktor pelaksana menjadi sangat penting dalam menentukan tingkat efisiensinya. Proses pengadaan sebagai mekanisme kontraktor dalam pemilihan mitra-mitranya untuk berperan dalam jaringan *supply chain* produksi, merupakan proses yang penting dalam menentukan tingkat efisiensi yang akan diberikan dalam proses produksinya. Strategi

pengadaan yang baik pada akhirnya dapat menjadi suatu peluang dalam usaha peningkatan efisiensi pelaksanaan konstruksi.

Pemahaman mengenai mekanisme pengadaan yang dilakukan oleh kontraktor dan kebijakan-kebijakan yang mempengaruhinya, hingga terbentuk jaringan *supply chain* konstruksi, merupakan salah satu kontributor terhadap peningkatan *value* yang tidak hanya sesuai dengan permintaan *owner*, namun juga memenuhi *value* bagi jaringan *supply chain* itu sendiri.

Penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya terkait dengan rantai pasok proyek konstruksi bangunan gedung. Seperti Wirahadikusumah (2006) melakukan kajian hubungan antar pihak yang terlibat dalam rantai pasok proyek konstruksi bangunan gedung. Dalam penelitian ini dilakukan pengembangan indikator pengukuran kinerja rantai pasok proyek konstruksi bangunan gedung. Tujuan penelitian untuk mengukur tinggi rendahnya efektifitas dan efisiensi rantai pasok konstruksi bangunan gedung. Pengembangan indikator dilakukan dengan mengacu pada konsep pengelolaan rantai pasok dan konsep konstruksi ramping. Pengukuran lebih difokuskan pada efektifitas dan efisiensi aliran material dan aliran informasi pada rantai pasok. Hasil penelitian telah dikembangkan sepuluh indikator pengukuran proyek konstruksi bangunan gedung. Berdasarkan literatur terdapat tiga macam aliran rantai pasok (informasi, material dan finansial) yang harus dikelola dengan baik, sehingga pelaksanaan suatu proyek konstruksi dapat ditingkatkan.

Noorlaelasari (2008), melakukan penelitian tentang pengembangan indikator kinerja rantai pasok pada proyek konstruksi

bangunan gedung. Tujuan penelitian untuk mengidentifikasi indikator-indikator yang dapat digunakan untuk menilai kinerja dari rantai pasok pada proyek konstruksi bangunan gedung yang mendukung terhadap pencapaian konstruksi ramping. Dari hasil pengukuran terhadap sepuluh indikator yang ada pada proyek. Indikator-indikator tersebut mencerminkan bahwa secara keseluruhan pihak manajemen proyek telah memiliki performa yang baik dalam pendokumentasian data-data yang terkait dengan aliran informasi dan aliran material. Hal ini dapat mendukung kelancaran produksi serta koordinasi yang baik antar pihak yang terlibat di suatu jaringan rantai pasok.

Sutoyo Soepiadhy (2011) melakukan penelitian tentang pengaruh rantai pasok terhadap kinerja kontraktor bangunan gedung di Jember. Tujuan penelitian untuk mengidentifikasi faktor-faktor rantai pasok konstruksi bangunan gedung, bagaimana pengaruh aliran material dan finansial terhadap kinerja kontraktor bangunan gedung.

Berdasarkan uraian diatas maka perlu dilakukan penelitian bagaimana jaringan sistem rantai pasok material dan peralatan pada proyek konstruksi dan pihak-pihak yang terlibat dalam pengelolaan rantai pasok pengadaan material dan peralatan proyek konstruksi bangunan gedung.

## **1.2. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi struktur rantai pasok peralatan dan material pada proyek konstruksi.

Manfaat penelitian ini adalah peningkatan efisiensi penyelenggaraan proyek konstruksi dan terciptanya integrasi pada proyek tersebut.

### **1.3. Batasan Masalah**

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada proyek-proyek konstruksi bangunan gedung pemerintah dan swasta di Kota Padang, baik yang telah selesai dilaksanakan maupun yang sedang dalam proses konstruksi.