



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk mengubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi di Indonesia saat ini mengalami penurunan yang awalnya mencapai 5,17 persen kini turun menjadi 5,02 persen. Terdapat tiga sektor yang memiliki kontribusi besar pada pertumbuhan ekonomi yang juga mengalami penurunan. Tiga sektor tersebut yaitu perdagangan, pertanian dan konstruksi (Pebriyanto, 2020). Di tahun ini, sektor konstruksi masih dapat bertumbuh hingga 5,8 persen atau dapat lebih besar. Adanya peluang tersebut karena pemerintah berkomitmen untuk tetap membangun infrastruktur yang lebih maju (Suryahadi, 2020).

Presiden Jokowi mengatakan bahwa pembangunan infrastruktur adalah fokus utama dalam 5 tahun ke depan karena melalui pembangunan infrastruktur Indonesia dapat berkompetisi dengan negara lain (Egeham, 2019). Di era pemerintahan Presiden Jokowi rajin melakukan pembangunan infrastruktur sehingga terlihat jelas sekali dari alokasi dana dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) untuk bidang infrastruktur yang terus menerus meningkat dari tahun ke tahun (Kevin & Purnomo, 2019). Bentuk usaha pemerintah dalam menyediakan infrastruktur jalan dengan kualitas yang lebih baik dan juga memudahkan masyarakat Indonesia agar dapat melancarkan kegiatan ekonomi yaitu dengan melakukan pembangunan jalan tol (Nugraha, 2019). Jalan tol merupakan jalur yang banyak diambil untuk mempersingkat waktu perjalanan bagi pengendara roda empat dan sering di sebut oleh masyarakat Indonesia sebagai jalan tanpa hambatan (Tribunnews, 2017).

Seperti yang dituliskan Ulya (2019) dalam website Kompas bahwa pemerintah telah membangun jalan tol dalam 5 tahun terakhir seluas 1.387 km jalan tol dan berencana dalam 5 tahun ke depan untuk membangun jalan tol sepanjang 2,500 km dengan memperkirakan investasi sebesar Rp 250T hingga Rp375 T. Dengan meningkatnya anggaran pada pembangunan infrastruktur, para

investor pun tak ragu untuk berinvestasi pada pembangunan infrastruktur salah satunya pada pembangunan jalan tol karena dengan berinvestasi pada pembangunan jalan tol merupakan salah satu bentuk investasi yang paling menjanjikan dan juga dapat berlangsung dalam jangka panjang (Indiriani, 2020).

Dalam Rapat Badan Anggaran (Banggar) DPR RI bersama Perwakilan Kementerian PPN/Bappenas membahas di tahun 2020 akan dibangun untuk jalan baru seluas 500 km dan untuk pembangunan jalan tol seluas 600 km (Hamdani, 2019). Kementerian Perkerja Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah mendapatkan dana sebesar Rp 110,7 T untuk pengalokasian jalan tol dengan membangun 20 ruas jalan tol yang akan beroperasi ditahun 2019 (Purnomo, 2019). Setelah menargetkan 20 ruas jalan tol Presiden Jokowi pun terus gencar membangun jalan tol, hingga kini daftar tol yang beroperasi di tahun 2019 dapat kita lihat Gambar 1.2 (Rahardian, 2019).



Sumber: CNBC Indonesia, 2019

Gambar 1. 1 Deretan Tol RI yang Beroprasi di Tahun 2019

Salah satu pengusaha bisnis jalan tol di Indonesia adalah PT Astra International atau nama lain di bidang infrastruktur adalah PT Astratel Nusantara yang memegang kedudukan kedua dalam penempatan jalan tol terbanyak di Indonesia setelah PT Jasa Marga TBK (Marketmover, 2019). PT Astratel Nusantara yang telah mengganti nama menjadi PT Astratol Nusantara ini mulai masuk ke bisnis infrastruktur pada tahun 1992. Alasan perusahaan terjun ke dalam bisnis infrastruktur ini karena perusahaan percaya bahwa infrastruktur merupakan fondasi bagi perkembangan dan kemajuan sebuah negara (Santoso, 2018). Pada tanggal 24-26 Februari 2017 PT Astratol Nusantara ini resmi memperkenalkan nama barunya dengan nama Astra Infra. Selain memperkenalkan nama barunya, Astra Infra juga meresmikan logo barunya yang di lengkapi *tagline* “*Advancing Nation’s Infrastructure*” (Dinisari, 2017). Berikut data ruas jalan tol yang dimiliki oleh Astra Infra:

Tabel 1.1 Kepemilikan Ruas Jalan tol PT Astra Infra

No	Nama Perusahaan	Ruas Jalan Tol	Kepemilikan Saham
1	PT Marga Mandalasakti	Tol Tangerang=Merak	79,3%
2	PT Marga Harjaya	Tol Jombang=Mojokerto	100%
3	PT Marga Trans Nusantara	Tol Kunciran-Serpong	40%
4	PT Trans Marga Jateng	Tol Semarang-Solo	45%
5	PT Lintas Marga Sedaya	Tol Cikopo=Palimanan	45%
6	PT Jasa Marga	Tol Surabaya-Mojokerto	44,50%

Sumber: Ekonomi Bisnis, 2019

PT Astratol Nusantra yang disebut juga dengan Astra Infra ini adalah anak usaha dari PT Astra Internasional yang bergerak di sektor infrastruktur. Dari tahun ke tahun Astra Infra terus membangun ruas jalan tol hingga tahun 2020 karena perusahaan ini masih gencar untuk mengakuisisi ruas jalan tol baru dalam mewujudkan target portofolio jalan tol sepanjang 500 km. Saat ini yang seperti dikatakan CEO Tollroad Business Group Astra Infra Krist Ade Sudiyono bahwa portofolio jalan tol yang telah di miliki perusahaan ini sepanjang 350 km

(Maulana, 2019). Astra Infra telah berencana di tahun 2021 akan memiliki ruas jalan tol seluas 350 km hingga mencapai target seluas 500 km sehingga tahun 2019 lalu telah mengeluarkan perkiraan dana investasi sebesar 3-4 T untuk mengakuisisi dua ruas jalan tol (Firdaus, 2020).

Salah satu badan usaha pemilik jalan tol yang memiliki hubungan dengan Astra Infra adalah ruas jalan tol Tangerang–Merak. Perusahaan yang mengoperasikan ruas jalan tol Tangerang–Merak adalah PT Marga Mandalasakti. PT Marga Mandalasakti (Perseroan) berdiri pada tanggal 4 Oktober 1989 di Jakarta dan mulai beroperasi secara komersial pada tanggal 1 April 1990. Pemegang Saham mayoritas PT Marga Mandalasakti adalah PT Astratol Nusantara sebesar 79,3 persen (Margamandala, 2015).

Di tahun 2019 PT Marga Mandalasakti telah memberi kontribusi yang positif bagi Astra Infra secara konsolidasi, bahkan di tahun 2018 lalu kontribusi dividen dari perusahaan ini mencapai 500 miliar (Maulana, 2019). Pada tahun 2018 PT Marga Mandalasakti ini mencatat rekor tertinggi dimana pendapatannya mencapai Rp 1 trilliun. Tidak hanya dengan mencatat rekor tertinggi di pendapatan, pihaknya juga telah berhasil memecahkan trafik tertinggi pada Desember 2018 lalu dengan jumlah kendaraan yang melewati ruas jalan tol Tangerang –Merak ini sebanyak 171 ribu dalam satu hari (Kabarbanten, 2019).

Di tengah gencarnya pembangunan infrastruktur sangat membutuhkan tenaga kerja konstruksi SDM yang berkualitas. Seperti yang dikatakan oleh Dirjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin bahwa SDM yang berkualitas merupakan kunci utama untuk keberhasilan dalam penyelenggaraan infrastruktur (Baderi, 2018). Di tahun 2020 disebut dengan tahun kompetisi maka dari itu Kementerian PUPR harus mempersiapkan diri dengan mewujudkan SDM yang berkualitas di bidang konstruksi. Salah satu upaya pemerintah adalah memenuhi kebutuhan pendidikan sumber daya manusia dengan mengalokasikan 20 persen atau sebesar Rp 505,8 T dari total belanja Negara dalam APBN sebesar Rp 2.504, T (Rahman, 2019). Oleh karena itu PT Marga Mandalasakti memerlukan SDM yang berkualitas untuk menjadi kunci sukses dalam penyelenggaraan infrastruktur yang lebih maju.

Dalam perusahaan salah satu tugas SDM untuk menjadikan karyawan yang berkualitas dengan memberikan informasi yang jelas terkait *job description* kepada masing-masing karyawan, agar tidak rancu dalam mengerjakan pekerjaan. Masalah yang sering terjadi saat karyawan mengerjakan pekerjaan yang tidak seharusnya menjadi tugasnya (Sleekr, 2017). Seperti yang dituliskan Dessler (2017) *job description* muncul agar setiap individu yang menduduki posisi tertentu memahami jelas dari mulai uraian tugas, tanggung jawab pekerjaan, standar penilaian kinerja, kondisi pekerjaan sampai spesifikasi kerja yang melekat pada suatu posisi tertentu.

Terdapat beberapa manfaat dengan melakukan *job description* yaitu pertama, untuk penilaian kinerja karyawan jadi setiap pekerjaan yang ditetapkan memiliki standarnya masing-masing. Kedua, keperluan rekrutmen agar perusahaan mempunyai karakteristik pekerjaan untuk calon karyawan. Ketiga, untuk keperluan kompensasi ini untuk karyawan yang berbeda tingkat pendidikannya. Keempat, mengurangi terjadinya konflik antar karyawan, dan yang terakhir dapat dibilang yang terpenting yaitu dapat menolong karyawan dalam memahami pekerjaan mereka (Linov HR, 2019).

Terdapat 5 langkah dalam membentuk *job description* yang baik dan efektif bagi para karyawan yaitu pertama, dengan mengetahui spesifikasi setiap pekerjaan (*job specification*). Kedua memahami pengetahuan terkait kebijakan perusahaan. Ketiga mengetahui tugas serta tanggung jawab masing-masing karyawan. Keempat memberikan ringkasan pekerjaan dengan gambaran dari pekerjaan dan terakhir dapat mengidentifikasi pekerjaan sebagai informasi dalam jabatan, pengalaman dan pendidikan (Rian, 2019).

Oleh sebab itu untuk membahas dan juga mengetahui lebih jelas terkait *job analysis* penulis mengambil judul “**Proses Pembaharuan Job Analysis di PT Marga Mandalasakti**”. Sebagai bahan untuk pembuatan laporan kerja magang yang telah penulis lakukan selama waktu kerja magang. Judul tersebut dipilih oleh penulis karena data *job analysis* adalah jenis pekerjaan rutin yang dilakukan selama kerja magang berlangsung.

1.2 Maksud Tujuan Magang

Penulis melakukan praktek kerja magang ini agar penulis dapat merasakan secara langsung ke dunia pekerjaan dan melakukan langsung pekerjaan tersebut dan penulis juga mempunyai keinginan untuk mengimplementasikan teori-teori yang telah penulis ketahui selama dibangku kuliah, bukan hanya menjadi salah satu syarat kelulusan saja melainkan mahasiswa harus menyelesaikan praktek kerja magang agar dapat dinyatakan lulus. Berikut tujuan kerja magang:

1. Memperoleh ilmu, wawasan dan pengetahuan yang lebih banyak proses dalam melakukan proses *job analysis*.
2. Memahami proses *job analysis* yang dilakukan PT Marga Mandalasakti
3. Memahami segala proses kerja dan bisnis serta apa saja yang dilakukan oleh seluruh karyawan di PT Marga Mandalasakti

1.3 Waktu dan Prosedur Kerja Magang

1.3.1 Waktu Pelaksanaan Kerja Magang

Data pelaksanaan kerja magang yang dilakukan penulis sebagai berikut:

1. Periode kerja magang : 7 Februari – 31 Juli
2. Waktu kerja magang : 08.00 – 17.00
3. Hari kerja : Senin – Jumat
4. Tempat kerja : Karawaci Office Park, Blok H No 65-68, Lippo Village, Tangerang-Banten
5. Posisi : Divisi Pengembangan SDM

1.3.2 Prosedur Pelaksanaan Kerja Magang

Dalam melakukan pelaksanaan kerja magang, terdapat prosedur prosedur yang harus diikuti oleh mahasiswa maupun mahasiswi berdasarkan ketentuan-ketentuan dari Program Studi Manajemen Universitas Multimedia Nusantara adalah sebagai berikut:

1. Tahap Pengajuan
 - a. Mencari perusahaan sebagai tempat praktek untuk melaksanakan kerja magang yang membuka lowongan dan berkerja sekurang-kurangnya 60 hari atau 480 jam kerja.

- b. Mengajukan permohonan transkrip nilai kepada *student service* sebagai syarat formulir pengajuan kerja magang (form KM-01) yang diajukan kepada perusahaan yang dituju oleh penulis.
- c. Menyertakan transkrip nilai yang diberikan oleh *student service* untuk pengajuan surat pengantar kerja magang dengan mengisi formulir pengajuan kerja magang sebagai dasar pembuatan surat pengantar kerja magang yang ditujukan kepada perusahaan yang ditanda tangani oleh Ketua Program Studi Manajemen.
- d. Mengirim CV dan kelengkapan lainnya kepada perusahaan tempat praktek kerja magang dilaksanakan.
- e. Surat pengantar kerja magang, dibawa oleh penulis ke perusahaan pada saat *interview* untuk kegiatan *human capital*.
- f. Penulis diterima menjadi karyawan magang di perusahaan dan meminta surat keterangan/surat persetujuan bahwasanya penulis benar telah diterima di perusahaan tersebut sebagai karyawan magang
- g. Surat keterangan dan persetujuan kerja magang dari perusahaan, mahasiswa memberikan surat tersebut ke BAAK guna mendapatkan dokumen-dokumen yang berhubungan dengan perkerjaan yang dilakukan seperti KM 02-07 (formulir kehadiran kerja magang, formulir profil kerja magang, profil kerja minnguan dan formulir laporan penulisan kerja magang).

2. Tahap Rekrutmen

- a. Penulis melakukan wawancara formal dengan Kepala Departemen
- b. Penulis dinyatakan diterima bekerja di PT. Marga Mandalasakti pada tanggal 6 Februari 2019, dan periode

magang minimal 60 hari kerja terhitung pada 7 Februari 2019

- c. Staff dari *human capital development* membuat surat perjanjian kerja atau kontrak dengan penulis dimulai dari 7 Februari 2019.

3. Tahap Pengumpulan Berkas

- a. Tahap final dalam melakukan penyusunan berkas setelah kerja magang, mahasiswa atau mahasiswi harus menuliskan temuan serta aktivitas yang sudah di jalankan selama kerja magang kedalam laporan kerja magang dengan bimbingan dosen pembimbing pembuatan laporan kerja magang
- b. Dalam melakukan penyusunan laporan kerja magang disusun atau dibuat sesuai dengan standar format dan struktur laporan kerja magang di Universitas Multimedia Nusantara
- c. Mahasiswa wajib mengikuti proses bimbingan minimal 6 kali dengan mengisi formulir konsultasi magang (dengan melihat lampiran yang ada) dan di tanda tangani oleh dosen pembimbing pembuatan laporan magang
- d. Dosen pembimbing memantau atau mengawasi laporan final sebelum mahasiswa atau mahasiswi mengajukan permohonan ujian kerja magang. Laporan kerja magang harus di tanda tangani atau mendapat pengesahan dari dosen pembimbing dan diketahui oleh Ketua Program Studi. Lalu mahasiswa menyerahkan laporan kerja magang kepada pembimbing lapangan dan meminta pembimbing lapangan mengisi formulir penilaian pelaksanaan kerja magang (Form KM-06)

- e. Lalu pembimbing lapangan mengisi formulir kehadiran kerja magang (Form KM-04) terkait dengan kinerja mahasiswa selama melakukan kerja magang
- f. Pembimbing lapangan memberikan surat keterangan perusahaan yang menjelaskan bahwa mahasiswa yang bersangkutan sudah selesai menyelesaikan kerja magang,
- g. Hasil penilaian yang sudah diisi dan ditandatangani oleh pembimbing lapangan di perusahaan untuk dikirim secara langsung kepada koordinator magang atau bisa melalui mahasiswa yang bersangkutan, kedalam amplop tertutup untuk disampaikan kepada koordinator magang
- h. Setelah mahasiswa melengkapi persyaratan ujian kerja magang, koordinator kerja magang menjadwalkan ujian kerja magang
- i. Mahasiswa menghadiri ujian kerja magang serta bertanggung jawabkan hasil laporan waktu ujian kerja magang.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan kerja praktek magang ini untuk lebih memahami secara jelas materi- materi yang dituangkan oleh penulis dengan penyampaian sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN

Penulis menguraikan pengertian industry dari PT marga mandalasakti (Astra infra toll) secara makro dan mikro serta alasan memilih topic “proses *job analysis* dan pembuatan *job description* di PT Marga Mandalasakti (Astra infra toll) “

BAB II GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

Dalam bab ini, penulis membahas sejarah singkat PT Marga Mandalasakti (Astra infra toll) struktur organisasi perusahaan, landasan teori yang berhubungan dengan pembahasan dalam laporan praktek kerja magang.

BAB III PELAKSANAAN KERJA MAGANG

Penulis menjabarkan pelaksanaan program kerja magang, jabatan penulis, mekanisme tugas yang dilakukan dan kendala–kendala yang dihadapi oleh penulis, serta solusi dalam menghadapi kendala tersebut

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan kesimpulan yang dipaparkan oleh penulis selama berkontribusi langsung di PT Marga Mandalasakti (Astra infra toll) dan saran dari penulis yang dapat membangun agar perusahaan menjadi lebih baik kedepannya.