



Pelaksanaan *Show Case Meeting* (SCM) pada Proyek Preservasi Jalan Girian – Kema – Rumbia – Buyat 2024

Andi Martalata ^{1*}, Arthur Harris Thambas ², Tiny Mananoma ³

¹⁻³ Program Profesi Insinyur, Program Pascasarjana Universitas Sam Ratulangi, Manado, Indonesia

*Penulis Korespondensi: andi.martalata@pu.go.id

Abstract. Road preservation is a type of maintenance that keeps roads in satisfactory working order by using preventive, corrective, rehabilitation, and reconstruction methods. This approach makes sure that the road stays usable for the entire time it is planned to be used. In practice, preservation projects often run into delays that can lead to important contract conditions. To avoid this, there needs to be a structured way to evaluate things through a Show Case Meeting (SCM). This study looks at how SCM was used in the 2024 Girian–Kema–Rumbia–Buyat Road Preservation Project to find out what caused the delays and how well the agreed-upon fixes worked. The method included looking at physical progress, differences between planned and actual performance, and how well the contractor did during SCM Stages I and II. The results indicate that the contractor failed to provide enough workers and move the right equipment, which led to the critical contract condition. SCM Stage I did not meet the required test-case target, but SCM Stage II did, showing that the contractor was able to meet the required performance targets and finish the work on time. These results show that SCM is an important way to control contracts and fix problems, which helps construction projects get done on time and well.

Keywords: Contract Control; Contract Performance Delay; Critical Contract; Road Preservation Project; Show Case Meeting.

Abstrak. Pekerjaan preservasi jalan merupakan kegiatan pemeliharaan yang bertujuan mempertahankan kinerja jalan melalui tindakan pencegahan, perawatan, dan perbaikan sehingga jalan tetap berfungsi optimal dan mencapai umur rencana. Dalam pelaksanaannya, proyek preservasi sering mengalami keterlambatan yang berpotensi menimbulkan kontrak kritis, sehingga diperlukan mekanisme evaluasi melalui *Show Case Meeting* (SCM). Penelitian ini bertujuan menganalisis pelaksanaan SCM pada Proyek Preservasi Jalan Girian–Kema–Rumbia–Buyat Tahun 2024 untuk mengidentifikasi penyebab keterlambatan serta menilai efektivitas langkah perbaikan yang disepakati dalam rapat SCM. Metode yang digunakan mencakup evaluasi progres fisik, analisis deviasi antara rencana dan realisasi, serta penilaian kinerja penyedia jasa pada SCM Tahap I dan Tahap II. Hasil studi menunjukkan bahwa kontrak kritis terjadi akibat kurangnya tenaga kerja dan peralatan. SCM Tahap I belum mencapai target uji coba, sedangkan SCM Tahap II berhasil memperbaiki deviasi sehingga penyedia jasa dinilai mampu memenuhi target yang ditetapkan dan menyelesaikan pekerjaan tepat waktu. Temuan ini menegaskan bahwa SCM berperan penting sebagai instrumen pengendalian kontrak dan mekanisme korektif untuk mendukung keberhasilan penyelesaian proyek konstruksi.

Kata kunci: Keterlambatan Proyek; Kontrak Kritis; Pengendalian Kontrak; Preservasi Jalan; *Show Case Meeting* (SCM).

1. LATAR BELAKANG

Pekerjaan konstruksi preservasi jalan merupakan rangkaian kegiatan pemeliharaan yang mencakup tindakan pencegahan, perawatan, dan perbaikan dengan tujuan mempertahankan kondisi jalan agar tetap berfungsi optimal selama umur rencananya. Preservasi jalan merupakan pendekatan proaktif yang lebih efisien karena dilakukan saat kondisi jalan masih baik, sehingga biaya penanganan jauh lebih rendah dibandingkan perbaikan besar yang dilakukan ketika kerusakan sudah parah. Jenis kegiatan preservasi meliputi pemeliharaan preventif, pemeliharaan korektif, rehabilitasi, dan rekonstruksi, dengan manfaat yang sangat signifikan terutama dalam menekan biaya transportasi dan mendukung pertumbuhan ekonomi.

Namun, dalam praktik di lapangan, pelaksanaan pekerjaan preservasi jalan sering menghadapi tantangan, salah satunya berupa terjadinya kontrak kritis akibat keterlambatan progres pekerjaan. Suatu pekerjaan dikategorikan sebagai kontrak kritis apabila keterlambatan melebihi 10% pada progres rencana 0–70% atau lebih dari 5% pada progres di atas 70–100%. Kondisi ini berpotensi menimbulkan kegagalan pencapaian output pekerjaan sehingga berpengaruh langsung terhadap kualitas layanan jalan dan pemenuhan target kontrak. Dalam situasi tersebut, diperlukan mekanisme evaluasi formal melalui *Show Case Meeting* (SCM), yaitu forum yang diselenggarakan oleh Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) untuk mengidentifikasi penyebab keterlambatan, mengevaluasi kinerja penyedia jasa, menyusun langkah perbaikan, serta menetapkan target capaian pada periode uji coba.

SCM memiliki peran penting dalam memastikan adanya transparansi, akuntabilitas, serta solusi terstruktur terhadap permasalahan keterlambatan. Melalui SCM, penyedia jasa diberi kesempatan untuk memperbaiki kinerja berdasarkan target yang disepakati bersama, sementara PPK memperoleh dasar yang kuat untuk melakukan pengendalian kontrak guna mencegah potensi sengketa atau tindakan pemutusan kontrak. Meskipun mekanisme SCM telah diatur dalam dokumen kontrak (SSUK dan SSKK), kajian ilmiah mengenai efektivitas pelaksanaannya masih terbatas, khususnya pada proyek preservasi jalan dengan kondisi kontrak kritis.

Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini memiliki urgensi untuk menganalisis proses dan efektivitas pelaksanaan *Show Case Meeting* pada Proyek Preservasi Jalan Girian–Kema–Rumbia–Buyat Tahun 2024 yang sempat mengalami kontrak kritis. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi penyebab keterlambatan, mengevaluasi capaian uji coba pada SCM Tahap I dan Tahap II, serta menilai sejauh mana SCM mampu mengembalikan proyek ke jalur pencapaian progres sesuai jadwal. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap penguatan mekanisme pengendalian kontrak dan peningkatan kinerja penyelenggaraan proyek konstruksi jalan.

2. KAJIAN TEORITIS

Preservasi jalan mencakup semua tindakan pencegahan, perawatan, dan perbaikan yang diperlukan untuk menjaga kondisi jalan agar dapat melayani lalu lintas dengan baik dan mencapai umur rencananya (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, Pasal 18, 2011)

Secara umum, preservasi jalan diklasifikasikan menjadi beberapa kategori:

- a. Pemeliharaan preventif, yang berarti melakukan tindakan pencegahan untuk mengurangi kerusakan jalan saat kondisi jalan masih baik.
- b. Pemeliharaan korektif adalah pemeliharaan yang dilakukan setelah kerusakan mulai terlihat tetapi belum mengganggu struktur secara signifikan..
- c. Rehabilitasi, yaitu perbaikan kerusakan struktural sedang hingga berat yang dilakukan untuk mengembalikan kondisi jalan ke tingkat pelayanan yang memadai.
- d. Rekonstruksi adalah pembangunan kembali bagian jalan yang sudah tidak layak secara struktur.

Keterlambatan Proyek Konstruksi

Dalam penyelenggaraan proyek konstruksi, tiga parameter utama yang menjadi tolok ukur keberhasilan adalah biaya, waktu, dan mutu. Suatu proyek dinilai berhasil apabila dapat diselesaikan sesuai anggaran, tepat waktu, dan memenuhi standar kualitas yang telah ditetapkan. Dalam berbagai proyek konstruksi, keterlambatan dapat terjadi karena pekerjaan tidak sesuai dengan rencana. Baik penyedia maupun pengguna jasa akan terkena dampak negatif dari keterlambatan ini. Bagi kontraktor, keterlambatan tidak hanya menyebabkan peningkatan biaya karena durasi pekerjaan yang lebih lama, tetapi juga dapat menurunkan kredibilitas perusahaan untuk proyek berikutnya. Sementara itu, bagi pemilik proyek, keterlambatan dapat menghambat pemanfaatan hasil konstruksi dan meningkatkan kemungkinan klaim atau perselisihan antara pengguna dan penyedia jasa (Soeharto, 1995).

Jenis-Jenis Keterlambatan

Menurut Kraiem dan Dickman dalam Wahyudi (2006), keterlambatan dalam proyek konstruksi dapat diklasifikasikan ke dalam tiga kelompok utama.

Pertama, *Non-Excusable Delays*: keterlambatan yang tidak dapat diperbaiki yang berarti kontraktor sepenuhnya bertanggung jawab atas akibatnya yang terjadi karena tindakan atau kelalaian kontraktor.

Kedua, *Excusable Delays*: keterlambatan yang dapat diterima adalah keterlambatan yang disebabkan oleh hal-hal di luar kendali kontraktor atau pemilik proyek. Pada kondisi ini, kontraktor biasanya hanya akan menerima kompensasi berupa waktu tambahan.

Ketiga, *Compensable Delays*: keterlambatan yang layak diberi kompensasi adalah keterlambatan yang disebabkan oleh tindakan atau kesalahan pemilik proyek. Dalam hal ini, kontraktor memiliki hak untuk mendapatkan kompensasi untuk perpanjangan waktu yang diperpanjang serta biaya tambahan yang timbul selama keterlambatan tersebut.

Pengendalian Kinerja Kontrak dan Penerapan *Show Case Meeting*

PPK harus melakukan SCM saat proyek memasuki fase kontrak kritis. Rapat ini bertujuan:

- a. Memberikan kesempatan kepada kontraktor untuk menyelesaikan proyek tanpa pemutusan kontrak
- b. Bertindak sebagai implementasi dari ketentuan kontrak terhadap proyek yang terlambat.
- c. Berfungsi sebagai alat untuk mengevaluasi penyebab keterlambatan dan rencana perbaikannya.
- d. Tetapkan tujuan uji coba bersama dengan rencana peningkatan kinerja, seperti menambah alat, tenaga, atau jam kerja.
- e. Menjadi dasar untuk tindakan lanjutan, termasuk sanksi untuk kegagalan mencapai target

Show Cause Meeting (SCM) adalah forum untuk mengklarifikasi penyebab keterlambatan, terutama yang terjadi karena kesalahan kontraktor, seperti kurangnya bahan, tenaga kerja, atau tidak mengantisipasi kondisi cuaca (Lasmini, 2024).

Manfaat *Show Case Meeting*

- a. Menganalisis penyebab keterlambatan.
- b. Merumuskan rencana perbaikan
- c. Menetapkan batas waktu uji coba.
- d. Menghindari sengketa hukum
- e. Mendokumentasikan kemajuan pekerjaan.

3. METODE PENELITIAN

Ruang Lingkup

Ruang lingkup penulisan ini dibatasi pada Penulisan ini hanya pada pelaksanaan SCM yang pernah dilakukan pada pekerjaan Preservasi Jalan Girian – Kema – Rumbia – Buyat 2024.

Metode Pelaksanaan *Show Case Meeting* (SCM)

- a. Surat Peringatan I yang diterbitkan oleh PPK kepada Penyedia Jasa dan melaporkan kepada Kasatker selaku atasan langsung.
- b. PPK melakukan SCM Tahap I
 - 1) Rapat dilakukan selambat-lambatnya 7 Hari kalender sejak diterima laporan dari PPK, rapat dihadiri oleh direksi pekerjaan, direksi teknis dan penyedia jasa.

- 2) Dalam rapat membahas dan menyepakati target kemajuan fisik yang harus dicapai penyedia jasa dalam periode uji coba pertama penyedia jasa diberikan waktu paling lama 30 hari kalender.
 - 3) Hasil pembahasan dituangkan dalam Berita Acara SCM Tahap I.
 - 4) PPK melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan uji coba Tahap I dalam waktu paling lama 30 hari kalender.
- c. Jika Gagal, Lanjut Ke SCM Tahap II
- 1) Jika uji coba Gagal Tahap I, PPK menerbitkan Surat Peringatan Kedua.
 - 2) Dalam rapat SCM Tahap II akan dibahas kembali dan disepakati target kemajuan fisik baru untuk uji coba kedua.
 - 3) Dalam rapat membahas dan menyepakati target kemajuan fisik yang harus dicapai penyedia jasa dalam periode uji coba pertama penyedia jasa diberikan waktu paling lama 30 hari kalender.
 - 4) Hasil pembahasan dituangkan dalam Berita Acara SCM Tahap II.
 - 5) PPK melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan uji coba Tahap II dalam waktu paling lama 30 hari kalender.
- d. Jika Gagal, Lanjut ke SCM Tahap III
- 1) Jika SCM Tahap II gagal, maka PPK menerbitkan Peringatan Ketiga, mengundang penyedia jasa untuk melakukan rapat SCM dan melapor kepada Kasatker dan Kepala BPJN Sulut selambat-lambatnya 3 hari kalender setelah masa uji coba berakhir.
 - 2) Dalam rapat SCM Tahap III akan dibahas kembali dan disepakati target kemajuan fisik baru untuk uji coba kedua.
 - 3) Dalam rapat membahas dan menyepakati target kemajuan fisik yang harus dicapai penyedia jasa dalam periode uji coba pertama penyedia jasa diberikan waktu paling lama 30 hari kalender.
 - 4) Hasil pembahasan dituangkan dalam Berita Acara SCM Tahap III.
 - 5) PPK melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan uji coba Tahap III dalam waktu paling lama 30 hari kalender.
- e. PPK menerbitkan Surat Peringatan Uji Coba Tahap III kepada Penyedia jasa dan melapor kepada kasatker.
- f. Apabila Penyedia gagal melaksanakan Uji Coba Tahap III, PPK dengan diketahui oleh Kasatker segera melaporkan perihal Kontrak Kritis kepada Kepala BPJN dan sekaligus meminta pertimbangan untuk penyelesaian Kontrak Kritis, selambat-lambatnya dalam waktu 3 (tiga) hari kalender setelah masa uji coba Tahap III berakhir.

- g. Kepala BPJN melakukan konsultasi kepada Direktorat Jenderal Bina Marga melalui Direktur terkait untuk selanjutnya memberikan pertimbangan penyelesaian Kontrak Kritis dalam waktu selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari kalender sejak menerima laporan dari PPK tentang hasil Uji Coba Tahap III.
- h. PPK membuat keputusan Pemutusan Kontrak kepada Penyedia Jasa selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari kalender sejak menerima pertimbangan dari Kepala BPJN. Proses pemutusan kontrak mengacu ke prosedur penghentian dan pemutusan kontrak.
- i. PPK melapor kepada Ka. BBPJN/BPJN dan menyampaikan tembusan kepada Direktorat Jenderal Bina Marga.

Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, analisis data dilakukan melalui pendekatan deskriptif-komparatif. Dengan kata lain, mereka menganalisis kesesuaian antara target uji coba (*test case*) dan realisasi progres fisik pada setiap tahapan *Show Cause Meeting* (SCM). Analisis dilakukan dengan membandingkan rencana dengan realisasi progres untuk mengetahui seberapa besar deviasi yang terjadi. Selain itu, penyebab keterlambatan diidentifikasi dengan menggunakan data tentang kebutuhan peralatan, kebutuhan tenaga kerja, dan hasil lapangan. Selain itu, kemampuan penyedia jasa untuk mengejar ketertinggalan progres selama periode uji coba yang telah ditetapkan digunakan untuk menilai efektivitas tindakan korektif pada SCM Tahap I dan Tahap II. Selanjutnya, hasil analisis digunakan untuk mengevaluasi keberhasilan SCM dalam mengubah status proyek dari kontrak kritis menjadi normal atau tetap dalam kondisi kritis. Hasil ini dapat menjadi dasar bagi PPK untuk memutuskan apa yang harus dilakukan tentang status kontrak.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Paket Pekerjaan Preservasi Jalan Girian – Kema – Rumbia – Buyat Tahun 2024 sempat mengalami kontrak kritis pada tanggal 20 Oktober 2024 dengan Progress rencana 83,48% dan realisasi 77,16% sehingga mengalami deviasi -6,32% (Kontrak Kritis Periode II). Dengan kondisi tersebut PPK melakukan Show Case Meeting Tahap I sesuai dengan SOP/UPM/DJBM-110 Rev:01 Tahun 2022.

- a. Rapat SCM (*Show Case Meeting*) Tahap I.
 - 1) Permasalahan yang terjadi
 - Peralatan

Tabel 1. Kebutuhan Peralatan Tahap I.

No	Jenis Peralatan	Kapasitas	Unit	Rencana Mobilisasi	Realisasi	Kurang
1	Excavator Besar	0,93 M3	2	2	1	1
2	Excavator Mini	0,13 M3	3	3	2	1
3	Vibrator Roller	5 Ton	2	2	1	1
4	Moto Greader	120H	2	2	1	1

- Kebutuhan Tenaga Kerja

Tabel 2. Kebutuhan Tenaga Kerja Tahap I

No	Jenis Tenaga Kerja	Bulan 7	Bulan 8	Bulan 9
1	Operator	7	7	7
2	Pembantu Operator	5	5	5
3	Sopir	21	21	21
4	Kepala Tukang	5	5	5
5	Tukang	10	10	10
6	Pekerja	75	75	75

2) Langkah – Langkah Penyelesaian

- Menambah tenaga kerja untuk memacu pekerjaan yang belum teralisasi dan yang sementara dilaksanakan, agar pekerjaan yang tersebar diberbagai titik dapat dilaksanakan secara bersamaan.
- Menambah Peralatan Excavator mini dan Excavator besar untuk memacu pekerjaan sesuai dengan waktu yang telah disepakati.
- Menambah peralatan Motor Grader untuk Pekerjaan Grading.

3) Waktu yang diberikan untuk menyelesaikan kontrak kritis

Dalam rapat *Show Case Meeting* (SCM) Tahap I penyedia Jasa wajib melakukan Uji Coba Tahap I untuk menyelesaikannya selama 28 hari kalender.

4) Hasil Evaluasi SCM (*Show Case Meeting*) Tahap I

Target *Test Case* yang disepakati Bersama pada rapat *Show Case Meeting* (SCM) Tahap I Adalah :

Target : 13,75%
 Realisasi : 8,13%
 Deviasi : -5,44%



Gambar 1. Dokumentasi Rapat SCM Tahap I.

5) Kesimpulan

Dari hasil Evaluasi SCM Tahap I menyatakan bahwa SCM Tahap I gagal sehingga lanjut untuk melakukan SCM Tahap II.

b. Rapat SCM (Show Case Meeting) Tahap II

1) Permasalahan yang terjadi

- Peralatan

Tabel 3. Kebutuhan Peralatan Tahap II.

No	Jenis Peralatan	Kapasitas	Unit Rencana	Mobilisasi	Realisasi	Kurang
1	Excavator Besar	0,93 m ³	2	2	2	—
2	Excavator Mini	0,13 m ³	3	3	2	1
3	Vibrator Roller	5 Ton	2	2	2	—
4	Motor Grader	120 HP	2	2	2	—

- Tenaga Kerja

Tabel 4. Kebutuhan Tenaga Kerja Tahap II.

No	Jenis Tenaga Kerja	Bulan 4	Bulan 5	Bulan 6
1	Tenaga Kerja, Pekerjaan Beton fc 15 Mpa	40	40	40
2	Tenaga Kerja, Pekerjaan Pasangan Batu	35	35	35
3	Sopir Dump Truk	5	5	5
4	Operator Gorder (untuk Pekerjaan Grading)	1	1	1
5	Pekerja Harian	2	2	2

2) Langkah – Langkah penyelesaian

- Menambah tenaga kerja untuk memacu pekerjaan yang belum teralisasi dan yang sementara dilaksanakan, agar pekerjaan yang tersebar diberbagai titik dapat dilaksanakan secara bersamaan.
- Menambah Peralatan *Excavator* mini dan *Excavator* besar untuk memacu pekerjaan sesuai dengan waktu yang telah disepakati.

3) Waktu yang diberikan untuk menyelesaikan kontrak kritis.

Dalam rapat *Show Case Meeting* (SCM) Tahap II penyedia Jasa wajib melakukan Uji Coba Tahap II untuk menyelesaikannya selama 18 hari kalender.

4) Hasil Evaluasi SCM (*Show Case Meeting*) Tahap II

Target *Test Case* yang disepakati Bersama pada rapat *Show Case Meeting* (SCM) Tahap II :

Target : 96,77%
 Realisasi : 91,92%
 Deviasi : -4,82%



Gambar 2. Dokumentasi Rapat SCM Tahap II.

5) Kesimpulan

Dari hasil Evaluasi SCM Tahap II menyatakan bahwa SCM Tahap II Berhasil.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian mengenai pelaksanaan *Show Cause Meeting* (SCM) pada Pekerjaan Preservasi Jalan Girian–Kema–Rumbia–Buyat Tahun 2024 menunjukkan bahwa keterlambatan proyek terutama disebabkan oleh kekurangan tenaga kerja dan keterbatasan peralatan dari penyedia jasa. Melalui mekanisme SCM, PPK memberikan kesempatan perbaikan dengan pengawasan ketat, sehingga kolaborasi antara penyedia jasa, pengguna jasa, dan konsultan pengawas menjadi kunci pemulihan kinerja. Meskipun SCM Tahap I tidak mencapai target, penyedia jasa mampu meningkatkan performanya pada SCM Tahap II hingga keluar dari status kontrak kritis dan dinilai dapat menyelesaikan pekerjaan tepat waktu. Temuan ini menunjukkan bahwa SCM efektif sebagai alat korektif untuk mengatasi keterlambatan, sepanjang penyedia jasa berkomitmen memenuhi peningkatan sumber daya yang telah ditetapkan.

Penelitian ini merekomendasikan penyedia jasa harus melakukan perencanaan sumber daya yang lebih matang sejak awal kontrak untuk mengurangi risiko keterlambatan sebelum fase kritis. Selain itu, PPK harus meningkatkan sistem pemantauan berbasis data harian atau mingguan agar mereka dapat menemukan kesalahan lebih awal. Fokus penelitian ini hanya pada satu lokasi proyek dan dua tahapan SCM; oleh karena itu, penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengkaji lebih banyak kasus SCM pada berbagai jenis pekerjaan atau area untuk mendapatkan gambaran yang lebih komprehensif tentang seberapa efektif SCM dalam pengendalian kontrak konstruksi.

DAFTAR REFERENSI

- Ardiansyah, D., & Nurhadi, M. (2014). Studi keterlambatan penyelesaian proyek konstruksi jalan beton di Kota Pontianak. *Jurnal Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, 14(2), 1–10.
- Dipohusodo, I. (1996). *Manajemen proyek & konstruksi*. Yogyakarta: Kanisius.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2022). *SOP/UPM/DJBM-110 Rev:01 tentang Prosedur Pelaksanaan Show Case Meeting (SCM)*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Kementerian Pekerjaan Umum. (2011). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Lapadengan, T., & Mandagi, M. J. (2023). Metode pelaksanaan pekerjaan preservasi jalan. *Jurnal Teknik Sipil Universitas Sam Ratulangi*, 12(1), 45–52.
- Lasmini, T. (2024). *Buku Panduan Pelaksanaan Administrasi Pembangunan Konstruksi di Kota Bandung*. Bandung: Bagian Administrasi Pembangunan Kota Bandung.
- Lombogia, R., Dundu, A. K., & Malingkas, G. Y. (2024). Metode Pelaksanaan Pekerjaan Preservasi Jalan Ruas Kaiya-Kotamobagu. *TEKNO*, 22(87), 85-92.

- Messah, Y. A., & Suhendra, A. (2013). *Kajian penyebab keterlambatan pelaksanaan proyek konstruksi gedung di Kota Kupang*. Jurnal Teknik Sipil, 2(1), 33–42.
- Naseer, A., Qureshi, S., & Shaukat, M. (2020). A study on causes of delay in road construction projects. *International Journal of Construction Management*.
- Putra, M. (2021). *Show Case Meeting (SCM) jasa konstruksi*. Jakarta: Penerbit Teknik Konstruksi.
- Sambasivan, M., & Soon, Y. W. (2007). Causes and effects of delays in construction projects: A systematic review. *International Journal of Project Management*, 25(5), 517-526. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2006.11.007>
- Setyawan, A., & Mulyono, A. T. (2016). The challenges of road preservation program for Indonesian national roadway. *Proceedings of the International Conference on Engineering Technology*, 1-8. <https://doi.org/10.4028/www.scientific.net/AMM.845.359>
- Soeharto, I. (1995). *Manajemen proyek: Dari konseptual sampai operasional*. Jakarta: Erlangga.
- Sudiro, H., Ophiyandri, T., & Hidayat, B. (2026). Pengaruh implementasi Show Cause Meeting pada proyek jalan dan jembatan Provinsi Sumatera Barat. *Menara: Jurnal Teknik Sipil*, 21(1), 21-28. <https://doi.org/10.21009/jmenara.v21i1.55303>
- Wahyudi, R., & Indra Yono, C. (2006). *Pengaruh keterlambatan proyek terhadap pembengkakan biaya proyek*. Surabaya: Universitas Kristen Petra.