

BADAN PEMBINAAN KONSTRUKSI

BULETIN DWI WULAN BADAN PEMBINAAN KONSTRUKSI KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Edisi IV / 2013



**Konstruksi Indonesia
untuk Daya Saing Bangsa**

**Bimbingan Teknis Administrasi Kontrak Konstruksi
sebagai Upaya dalam Mendukung Tertib Administrasi Kontrak**

**SEMEN DAN MANFAATNYA BAGI
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA**

ISSN 1907-0136
9 771907 013646

BULETIN BADAN PEMBINAAN KONSTRUKSI

Pembina/Pelindung :

Kepala Badan Pembinaan Konstruksi .

Dewan Redaksi :

Sekretaris Badan Pembinaan Konstruksi;
Kepala Pusat Pembinaan Usaha & Kelembagaan;
Kepala Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi;
Kepala Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi;
Kepala Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan
Konstruksi.

Pemimpin Umum :

Mahbullah Nurdin

Pemimpin Redaksi :

Hambali

Penyunting / Editor :

Maria Ulfah
Kristinawati Pratiwi Hadi

Redaksi Sekretariat :

Gigih Adikusomo
Bagus Wicaksono
Nurasih Asriningtyas
Yunita Wulandari

Administrasi dan Distribusi :

Nanan Abidin
Sugeng Sunyoto
Agus Firngadi
Ahmad Suyaman
Ahmad Iqbal

Desain dan Tata Letak:

Nanang Supriadi

Fotografer :

Sri Bagus Herutomo

Alamat Redaksi :

Gedung Utama Lt. 10
Jl. Pattimura No.20 - Kebayoran Baru
Jakarta Selatan
Tlp/Fax. 021-72797848
E-Mail : datinfo2006@yahoo.com

Salam redaksi



Memasuki semester kedua tahun 2013, kesibukan terkait Konstruksi Indonesia mulai menggeliat. Dengan mengusung tema “Mempersiapkan Daya Saing Konstruksi Indonesia Menghadapi Era Masyarakat Ekonomi ASEAN”, berbagai kegiatan dalam rangkaian acara Konstruksi Indonesia telah dimulai. Di antaranya kegiatan Penghargaan Kinerja Karya Konstruksi yang diangkat dalam buletin edisi kali ini.

Untuk mempersiapkan daya saing konstruksi tidak hanya kinerja perusahaan yang bergerak di bidang konstruksi, namun tak kalah penting juga meningkatkan kompetensi sumber daya manusia konstruksi di antaranya dengan upaya sertifikasi. Pengetahuan terkait administrasi kontrak konstruksi mutlak diperlukan karena ketika nantinya keran pasar konstruksi telah dibuka dengan bebasnya, yang menjadi pegangan bagi para pelaku konstruksi tak lain adalah kontrak yang mereka buat dan miliki.

Demikian pula pemahaman mengenai aturan pengadaan dan gambaran persaingan antar sesama negara anggota ASEAN seperti dalam Mutual Recognition Arrangement (MRA) yang memungkinkan para engineer dari negara-negara tetangga untuk memasuki pasar konstruksi dalam negeri. Meski demikian tak perlu minder ataupun pesimis dalam menghadapinya, asalkan semaksimal mungkin kita juga membekali diri dengan skill dan kompetensi yang dapat dipergunakan sebagai bekal dalam persaingan. Terbukanya pasar konstruksi justru dapat menjadi pemacu bagi sumber daya konstruksi nasional untuk mengoptimalkan kemampuannya seperti baja yang semakin kuat dengan tempaan yang menerpa.

Demikianlah buletin BP Konstruksi edisi 4 ini tersaji. Semoga dapat mencerahkan dan menjadi inspirasi dalam sektor konstruksi negeri ini.


Selamat membaca.

Daftar Isi

► Semen dan Manfaatnya Bagi Pembangunan Infrastruktur di Indonesia	3
► Cerita Si Tukang Kayu	6
► Gap Kompetensi Akademik Pendidikan Tinggi Teknik Dengan Kompetensi Kerja	7
► Bimbingan Teknis Administrasi Kontrak Konstruksi Sebagai Upaya dalam Mendukung Tertib Administrasi Kontrak	11
► Konstruksi Indonesia untuk Daya Saing Bangsa	13
► Benarkah Ada Tikungan Berbahaya dalam Pengadaan Pekerjaan Konstruksi atau Jasa Konsultansi?	17
► Asean Mutual Recognitions Arrangement on Engineering Services dan Architectural Services Dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) 2015	20
► Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi Sebagai Bagian dari Kegiatan Konstruksi Indonesia	22
► Dari Obrolan di Pojok Café : “sekarang Saatnya Bersatu, Bukan Jamannya Lagi Terkotak-kotak”	24
► Kepala BP Konstruksi Serahkan Lisensi USBU dan USTK Untuk LPJK Provinsi	27

SEMEN DAN MANFAATNYA BAGI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

Disadur dari Kajian oleh Tim Pusbin SDI, BP Konstruksi

emen kita kenal sebagai material atau bahan bangunan yang digunakan untuk merekatkan berbagai material bangunan lainnya seperti, air, bebatuan lalu pasir dan bahan lainnya. Tak berlebihan jika semen disebut sebagai komponen material bangunan yang vital untuk mendirikan sebuah bangunan. Secara kasat mata semen seperti lem. Sejarahnya dulu, perekat dan penguat bangunan ini merupakan hasil percampuran batu kapur dan abu vulkanis. Pertama kali ditemukan di zaman Kerajaan Romawi, tepatnya di Pozzuoli, dekat teluk Napoli, Italia. Bubuk itu lantas dinamai pozzuolana. Semen berasal dari bahasa latin *caementum*, yang artinya “memotong menjadi bagian-bagian kecil tak beraturan”. Pada abad ke-18 Insinyur dari Inggris, John Smeaton, menemukan kembali ramuan ini, ia membuat campuran batu kapur dan tanah liat saat membangun menara suar Eddystone di lepas pantai Cornwall, Inggris. Lalu pada tahun 1824, Joseph Aspdin lah, mempatenkan ramuan yang kemudian dia sebut semen portland.

Bagaimana dengan perkembangan Semen di Indonesia? Indonesia sebagai negara berkembang yang terus menerus melakukan pembangunan sangat merasakan manfaat dari bahan bangunan yang satu ini. Pembangunan infrastruktur yang di lakukan Indonesia dilaksanakan guna mendukung terwujudnya sasaran pembangunan nasional dalam rangka peningkatan daya saing dan kesejahteraan ekonomi masyarakatnya. Salah satu faktor keberhasilan pembangunan infrastruktur, adalah melalui dukungan kesiapan material konstruksi bangunan. Sebagai salah satu komponen pembangunan fisik infrastruktur, semen memiliki posisi penting dalam konteks tersebut.

Dengan tingkat pertumbuhan perekonomian yang di capai Indonesia saat ini, Pemerintah melakukan beberapa program pembangunan secara intensif dan massal yang tersebar di seluruh wilayah nusantara. Salah satu surat kabar nasional pada Maret lalu, mengemukakan bahwa Indonesia sedang menapaki jalan panjang menuju jajaran 10 besar negara dengan perekonomian terkuat di dunia pada tahun 2025. Berdasarkan kajian, perjalanan untuk menjadi salah satu negara berkekuatan ekonomi 10 besar itu harus diarahkan

dengan kepemimpinan politik yang kuat serta anggaran untuk bidang infrasturktur, pasokan energi, dan insentif pembangunan.

Menko Perekonomian, Hatta Rajasa, mengatakan, percepatan realisasi pembangunan infrastruktur yang tercantum dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di Kawasan Timur Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari rencana pengembangan dan pembangunan 20 bandara baru, serta pemberian insentif bagi investor swasta yang ingin membangun di Kawasan Timur Indonesia. Pembangunan proyek MP3EI bermanfaat untuk meningkatkan konektivitas, dan untuk menjadikan kawasan Asia Tenggara sebagai wilayah basis produksi. Pemerintah memprioritaskan 40 proyek infrastruktur MP3EI yang akan di *groundbreaking* pada tahun 2014-2017, dengan total investasi sebesar Rp. 337 triliun. Ke-40 proyek itu terdiri dari 15 proyek dengan total investasi sebesar Rp. 36,2 triliun yang akan di *groundbreaking* pada tahun 2014, dan sebanyak 25 proyek dengan total investasi sebesar Rp. 300,8 triliun maksimal akan di *groundbreaking* pada tahun 2017.

Dari pemaparan di atas, kita dapat lihat bahwa begitu besar dan padat nya proses pembangunan di Indonesia pada tahun-tahun mendatang. Pertanyaan sederhana muncul terkait komponen pembangunan fisik infrastruktur, yaitu ketersediaan bahan material. Apakah Indonesia memiliki itu semua ?

Rantai Pasok Semen : Mendukung Investasi Infrastruktur

Salah satu bahan material yang sangat penting dalam pembangunan infrastruktur diantaranya adalah Semen. Dalam sebuah kajian di Kementerian PU, oleh Tim Pusat Pembinaan Sumberdaya Investasi, penggunaan semen pada sektor infrastruktur hanya berkisar antara 25-30% terhadap konsumsi semen secara keseluruhan. Namun jika terjadi perubahan kebijakan penggunaan semen secara mendadak pada sektor infrastruktur akan memberikan dampak yang besar terhadap ketersediaan (kelangkaan dan fluktuasi harga) semen untuk konsumsi publik.

Kapasitas produksi semen nasional pada saat ini tercatat masih mencukupi untuk memenuhi kebutuhan nasional, dengan tingkat utilitas 80-85%. Namun demikian, seiring dengan peningkatan investasi pada sektor infrastruktur baik melalui program RPJMN 2014-2019 (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) maupun MP3EI, maka kebutuhan semen dapat dipastikan akan mengalami peningkatan yang cukup besar, sehingga diperlukan kesiapan peningkatan kapasitas dari industri semen nasional saat ini.

Supply	Demand *Infrastruktur			Keseimbangan
	Infra	Non Infra	Total	
60,57	12,1	36,3	48,4	Utilitas, 80%

Tabel 1.1 Supply-Demand Semen Nasional Tahun 2012

Sedangkan pada kerangka kebijakan MP3EI disebutkan bahwa kebutuhan anggaran untuk pembangunan infrastruktur dalam kerangka MP3EI hingga tahun 2025 diklasifikasikan ke dalam jenis pekerjaan di bawah kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Kementerian Perhubungan, dengan total anggaran sebesar 551,04 Trilyun rupiah (31% dari total anggaran infrastruktur MP3EI yaitu 1.768 Trilyun rupiah).

Kebutuhan Semen					
Berdasarkan RPJMN - II			Berdasarkan MP3EI		
2012	2013	2014	2012	2013	2014
12,1	13,9	16,0	12,1	18,6	21,4

Tabel 1.2 Estimasi Kebutuhan Material Semen Mendukung Pembangunan Infrastruktur dalam Kerangka RPJMN-II dan MP3EI (selama 2012-2014)
Sumber : Badan Pembinaan Konstruksi, Kementerian PU (2012)

Tahun	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
estimasi biaya pembangunan bidang PU dan Perhubungan (Trilyun Rup)	43,85	108,13	70,55	66,60	42,76	21,80	13,71	13,71	13,08	10,84	10,05	10,05	10,05	10,05
persentase kebutuhan semen (juta ton)	8,77	38,63	14,11	13,32	8,55	4,38	2,74	2,74	2,62	2,13	2,01	2,01	2,01	2,01

Tabel 1.3 Perkiraan Laju Kebutuhan Semen Nasional Dalam Kerangka Kebijakan MP3EI

Dengan Asumsi Laju konsumsi semen domestik sebesar 8% per tahun hingga 2015, pasca 2015 sebesar 10% per tahun. Estimasi kebutuhan semen dalam kerangka MP3EI didasarkan atas rencana tahapan implementasi pembangunan infrastruktur di seluruh KE utk kegiatan sektor PU dan Perhubungan, asumsi kebutuhan semen 20% dari total anggaran per tahun.

Pola Rantai Pasok Eksisting Semen Nasional

Pola aliran komoditas semen dari titik pemasok (pabrik semen) menuju end users (pengguna produk) yang berlaku selama ini dapat dikelompokkan dalam kategori pengguna, yaitu: (1) proyek berskala besar; (2) proyek skala kecil-menengah; dan (3) masyarakat.

Pada sisi *Supply Side* (sistem produksi) Pabrik Semen mensupply kebutuhan kepada distributor dan proyek skala besar (*demand side*), sedangkan Distributor mensupply Project skala besar (jika kapasitas produksi pabrik terbatas), skala kecil dan masyarakat untuk tingkat retail (sistem tata niaga semen).

Tabel 1.4 Komponen Penting dalam Aspek Sistem Produksi dan Tata Niaga Semen	
Aspek Sistem Produksi	Aspek Tata Niaga
Sistem produksi semen, mencakup:	Rumusan kebutuhan semen nasional, mencakup:
<ul style="list-style-type: none"> Siklus hidup produk semen Katalog produk semen Pasokan bahan baku untuk produksi semen Porsi produksi semen untuk pemenuhan pembangunan infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> Porsi penggunaan semen untuk infrastruktur.
Rumusan ketersediaan semen nasional	
Potensi pengembangan industri semen di masa mendatang	

Permasalahan pokok dalam sistem produksi dan tata niaga semen yang dihadapi saat ini berikut ditampilkan alternatif solusinya, disarikan sebagai berikut :

Aspek yang ditinjau yaitu aspek produksi. Timbul permasalahan, keberlanjutan produksi semen sangat bergantung pada ketersediaan sumber bahan baku energi terutama batu bara, dan terindikasi komponen biaya energi terhadap biaya akhir produk sebesar 40%-60%. Dicarikan alternatif solusi yaitu penggunaan bahan baku energi alternatif sebagai pengganti batu bara yang lebih murah dan ramah lingkungan, sehingga dapat menekan biaya produksi dari komponen energi.

Masalah peningkatan kapasitas produksi, melalui pembangunan pabrik semen baru, terkendala aspek perijinan di daerah. Didapat alternatif solusi bahwa diperlukan regulasi (pusat/daerah) yang dapat mendorong iklim berinvestasi di daerah dalam rangka pengembangan usaha industri semen di daerah.

Selain itu, permasalahan lain, meskipun sudah ada ketentuan kualitas produk untuk mengacu pada standar SNI, faktanya masih terdapat perbedaan kualitas di antara perusahaan semen nasional. Solusi alternatif dilakukan mekanisme quality control perlu dilakukan melalui pihak Asosiasi (ASI) berkolaborasi dengan instansi yang berwenang melakukan hal tersebut.

Sedangkan dari aspek konsumsi (sisi *demand*). Permasalahan Kelangkaan semen menjadi penghambat selama masa konstruksi, kondisi ini dimanfaatkan para penjual (tingkat retail) untuk memainkan harga semen di pasaran. Ditawarkan alternatif solusi, perlunya sistem monitoring di daerah untuk mengontrol fluktuasi harga semen di pasaran dengan melibatkan peran instansi yang berwenang di daerah.

Selain itu terdapat masalah dalam hal Kejelasan perencanaan kebutuhan semen nasional untuk mendukung pembangunan infrastruktur di daerah. Alternatif solusi : ASI (Asosiasi Semen Indonesia) dapat berkoordinasi dengan pihak instansi di daerah maupun para pelaku konstruksi yang selama ini diwadahi seperti GAPENSI dan REI melalui Dinas Perindustrian untuk pemetaan kebutuhan pasokan semen.

Permasalahan pembangunan infrastruktur dalam kerangka MP3EI belum secara eksplisit menjelaskan kebutuhan pasokan semen per tahun mengingat informasi tersebut sangat dibutuhkan pihak industri guna membantu dalam proses penyediaan pasokan semen. Alternatif solusi : Pemerintah perlu berkoordinasi dengan pihak ASI terkait dengan perencanaan kebutuhan pasokan semen per tahun untuk mendukung implementasi kebijakan MP3EI.

Sementara itu permasalahan dari aspek distribusi, biaya transportasi dalam system distribusi semen masih tinggi (20%-30% dari harga akhir produk). Alternatif solusi yang ditawarkan, perlunya upaya untuk menekan biaya transportasi pada level yang masih layak dalam skala bisnis/ekonomis perusahaan. Subsidi layanan transportasi dapat berupa angkutan keperintisan yang dikembangkan pada daerah-daerah yang secara aksesibilitas sulit dijangkau dan biaya transportasinya tinggi.

Kendala lain yaitu kelancaran distribusi yang disebabkan oleh keterbatasan infrastruktur transportasi, seperti: terbatasnya sarana bongkar-muat di sisi pelabuhan, terbatasnya angkutan kapal barang untuk semen, kondisi aksesibilitas di sisi darat (jaringan jalan) yang belum menjangkau ke seluruh wilayah pemasaran terutama di wilayah KTI seperti Papua dan Maluku. Dengan alternatif solusi, disediakan fasilitas bongkar muat di sejumlah titik pelabuhan utama simpul distribusi semen. Peningkatan atau pun pembangunan jaringan jalan yang dapat diakses angkutan barang sepanjang tahun.

Selain itu, sarana transportasi di darat masih berbasis truk, hal ini dikarenakan aspek fleksibilitas yang lebih tinggi dibandingkan menggunakan sarana Kereta Api. Solusi alternatif, pemerintah perlu mendorong penggunaan sarana transportasi yang lebih efisien dengan karakteristik daya muat besar dan ongkos/tarif angkutan lebih rendah dibandingkan truk. Dukungan sistem penjadwalan dan frekuensi perjalanan KA perlu ditingkatkan untuk menarik minat industri menggunakan angkutan KA.

Sementara pada aspek teknologi, muncul juga permasalahan, penggunaan mesin produksi yang sudah berusia "tua", sehingga kinerjanya kurang optimal. Solusi alternatif yang ditawarkan Di sisi Hulu (pabrik/industri) perlu dikembangkan teknologi mesin produksi yang efisien dalam penggunaan bahan baku namun sekaligus mampu memproduksi dalam kapasitas yang lebih besar.

Permasalahan lain *Ordinary Portland Cement/OPC* (untuk konstruksi berat) sudah tidak diproduksi dalam bentuk kemasan dan hanya diproduksi atas pesanan khusus dalam bentuk curah. saat ini produksi semen (80%) sudah diarahkan ke tipe semen yg ramah lingkungan: *Portland Podzolan Cement/PPC* dan *Portland Composite Cement/PCC*. Solusi ditawarkan dengan diadakan Sosialisasi dan penyusunan juknis penggunaan semen tipe PPC dan PCC.

Selain itu Perkembangan teknologi di bidang konstruksi (bangunan) yang efisien dalam penggunaan material (semen) dlm implementasinya, masih sangat jarang/minim. Tentu hal ini dari sisi konsumen perlu didorong aplikasi konstruksi bangunan (gedung) yang efisien dalam penggunaan semen.

Terdapat Strategi Kebijakan Pengembangan Sistem Rantai Pasok Semen Nasional yang Efektif dan Efisien untuk Mendukung Pembangunan Infrastruktur, diantaranya :

1. Mewujudkan keseimbangan pasokan dan permintaan semen nasional di seluruh wilayah Indonesia.
2. Mendorong manajemen industri semen supaya lebih memperhatikan aspek *sustainability*.
3. Mewujudkan sistem distribusi semen yang efektif dan efisien.
4. Peningkatan efisiensi penggunaan material semen dalam pelaksanaan fisik dengan tetap memperhatikan aspek mutu konstruksi.

Sementara itu, kondisi yang Diharapkan dalam Implementasi Rantai Pasok dan Distribusi Semen Nasional dalam Kerangka Implementasi SISLOGNAS, sebagai berikut :

1. Komoditas Kunci
 - Klasterisasi industri semen
 - Tata niaga yang efektif dan efisien
 - Perencanaan produksi semen yang sejalan dengan tingkat permintaan
2. Infrastruktur Transportasi
 - Tersedianya sarana dan prasarana pendukung yg memadai dan handal dlm proses pengangkutan semen, baik di sisi darat maupun laut.
3. Sistem Informasi dan Komunikasi
 - Terselenggaranya sistem komunikasi antarpelaku dlm rantai pasok semen yg efektif dan efisien, baik di level nasional maupun lokal.
 - Tersedianya sistem informasi supply-demand semen yg dapat diakses masyarakat di seluruh wilayah Indonesia.
4. Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik
 - Tersedianya pelaku usaha nasional di bidang jasa logistik dg kompetensi berstandar internasional (bersertifikasi)
5. Sumber Daya Manusia
 - Tersedianya SDM yang profesional di bidang logistik (bersertifikat)

- Tersedianya SDM industri semen yang produktif
- 6. Peraturan dan Kebijakan
 - Tersedianya kebijakan yang mendorong terciptanya tata niaga yang efektif dan efisien.
 - Tersedianya kebijakan yg mendorong investasi industri semen di daerah.

Mendasarkan pada kondisi dan permasalahan yang dihadapi dalam pengembangan industri semen nasional baik dari sisi produksi, konsumsi, maupun distribusi produk, maka upaya

untuk mendorong peningkatan produktivitas dan efisiensi harus terus dilakukan, serta didukung komitmen yang kuat dari seluruh pihak terkait untuk merealisasikannya. Terlebih dalam kaitannya dengan program percepatan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu prasyarat bagi terwujudnya daya saing dan kesejahteraan masyarakat, maka Pemerintah perlu mengambil langkah dan strategi kebijakan yang tepat guna mendukung terciptanya sistem rantai pasok dan distribusi semen nasional yang efektif dan efisien.

Cerita Si Tukang Kayu



Seorang tukang kayu yang merasa sudah semakin tua bermaksud untuk pensiun dari pekerjaannya di sebuah perusahaan konstruksi real estate. Ketika menyampaikan niatnya kepada pemilik perusahaan, sang Bos dengan berat hati bersedia melepaskan salah satu pekerja terbaiknya namun terlebih dahulu memintanya mengerjakan satu pekerjaan lagi, sebuah rumah hunian pribadi. Tukang kayupun menyanggupi. Namun sebenarnya dia merasa terpaksa. Ia ingin segera berhenti, beristirahat, dan menikmati masa tuanya. Proyek rumah terakhir itu dikerjakannya dengan setengah hati. Bahan-bahan, maupun cara pengerjaannya pun bukan dengan kualitas terbaik seperti yang biasa dilakukannya.

Rumah itupun selesai juga meskipun dengan kualitas yang seadanya dan asal jadi. Ketika pemilik perusahaan datang melihat rumah yang disyaratkannya, ia menyerahkan kunci rumah kembali pada sang Tukang Kayu. "Ini rumahmu. Hadiah dari perusahaan atas pengabdianmu selama ini", ucap sang pemilik perusahaan.

Tukang kayu itupun terkejut, malu dan menyesal. Andai ia mengetahui bahwa rumah itu diperuntukkan untuk dirinya sendiri, tentu dia akan mengerjakannya dengan sepenuh hati. Sekarang dia harus meninggalkan rumah yang dibuatnya sendiri dengan seadanya. Bukan pada kemampuan terbaiknya.

Demikian pula dalam kehidupan kita. Seperti halnya rumah yang sedang kita bangun. Setiap hari kita memukul paku, memasang papan, mendirikan dinding dan atap. Mari kita selesaikan rumah kita dengan sebaik-baiknya seolah-olah hanya mengerjakannya sekali saja dalam seumur hidup. Walaupun kita hanya hidup satu hari, maka dalam satu hari itu kita pantas untuk hidup penuh keagungan dan kejayaan.

Hidup kita esok adalah akibat dari sikap dan pilihan yang kita perbuat di hari ini. Hari perhitungan adalah milik Tuhan, bukan kita, karenanya pastikan kita pun akan masuk dalam barisan kemenangan

Disadur dari: <http://www.emotivasi.com/2008/08/01/si-tukang-kayu/>

GAP KOMPETENSI AKADEMIK PENDIDIKAN TINGGI TEKNIK DENGAN KOMPETENSI KERJA

Oleh: Doedoeng Z. Arifin

I. PENDAHULUAN

Dalam pembangunan nasional, jasa konstruksi mempunyai peranan strategis, mengingat jasa konstruksi menghasilkan produk akhir berupa bangunan atau bentuk fisik lainnya berupa prasarana maupun sarana yang berfungsi mendukung pertumbuhan dan perkembangan berbagai bidang, terutama bidang ekonomi, sosial, dan budaya untuk mewujudkan masyarakat maju, mandiri, dan sejahtera yang berkeadilan (JURI TERADIL) berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Kontribusi Sektor konstruksi terhadap PDB nasional pada tahun 2012 tercatat sebesar Rp. 861 triliun atau 10,4% dari PDB Nasional, naik cukup signifikan dibanding tahun 2011 sebesar Rp 757 triliun yang merupakan 10,2% dari PDB nasional. Sementara itu, nilai kapitalisasi di sektor ini terus mengalami peningkatan. Pada tahun 2011, nilai kapitalisasi sektor konstruksi sebesar Rp 220 triliun, pada tahun 2012 menjadi Rp 300 triliun, dan tahun 2013 ini diprediksi akan mencapai Rp 390 triliun.

Untuk mengimplementasikan investasi sektor konstruksi tersebut diperlukan berbagai jenis sumber daya, di antaranya tenaga kerja konstruksi. Jumlah tenaga kerja yang bekerja di sektor konstruksi pada tahun 2012 adalah 6,79 juta orang (sekitar 6,13% dari tenaga kerja Nasional; BPS, 2012). Pada tahun 2013 ini diprediksi tenaga kerja yang terlibat dalam sektor konstruksi tidak kurang dari 7 juta jiwa.

Tingkat kebutuhan tenaga kerja konstruksi yang besar dalam kenyataannya belum diikuti dengan kualitasnya. Komposisi tenaga kerja konstruksi dilihat dari jenisnya ada tiga kelompok, sekitar 66% nya masih merupakan unskilled labour atau tenaga kerja yang belum terlatih, 30% adalah tenaga terampil dan 4% adalah tenaga ahli.

Ditinjau dari tingkat pendidikan juga masih rendah. Indikasi tersebut dibuktikan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik, di mana persentase tenaga kerja konstruksi dengan tingkat pendidikan SD ke bawah mencapai 52%, sementara dengan tingkat pendidikan Diploma/ Universitas hanya sebesar 4%. Kondisi ini dapat terjadi karena sebagian besar alumni teknik ASMET (arsitektural, sipil, mekanikal, elektrik, dan tata lingkungan) pada prodi diploma dan strata 1 maupun alumni SMK bangunan tidak bekerja di sektor konstruksi disebabkan banyak faktor, salah satunya adalah bahwa persyaratan untuk mendapat sertifikat kompetensi ahli (SKA) harus memiliki pengalaman 2 – 4 tahun. Daripada menunggu terlalu lama, banyak di antaranya yang bekerja di sektor lain, terutama sektor pertambangan, yang kompensasinya lebih besar dibanding sektor konstruksi.

II. PERMASALAHAN

Konsekuensi diberlakukannya Undang-undang No 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi di antaranya adalah diamanatkannya kepemilikan sertifikat kerja bagi semua pekerja konstruksi. Sesuai dengan UUK tersebut, LPJK ditetapkan menjadi lembaga yang bertanggungjawab dalam sertifikasi tenaga kerja konstruksi, yang pelaksanaannya menurut PP 28/2000 dapat dilakukan oleh lembaga lain yang telah diakreditasi LPJK, Untuk tenaga ahli konstruksi, sertifikasi dilakukan oleh asosiasi profesi. Sementara menurut PP 4/2010 sebagai revisi dari PP 28/2000 tersebut, dilakukan oleh Unit Sertifikasi Tenaga Kerja (USTK) yang dibentuk oleh LPJK Nasional, provinsi, maupun bentukan masyarakat.

Masalah yang muncul berakar dari ketentuan adanya persyaratan pengalaman kerja 2-4 tahun sebelum mendapat sertifikasi tenaga ahli. Di sisi lain, pola pendidikan yang berlaku dan dijalankan di Indonesia tidak dapat mengakomodasi persyaratan tersebut, sehingga lulusan suatu program pendidikan tidak langsung mendapat sertifikat, atau dengan kata lain kesempatan kerja mereka di bidang konstruksi menjadi terhambat.

Adanya kesenjangan kompetensi lulusan suatu program pendidikan dengan kompetensi yang dibutuhkan oleh dunia kerja merupakan hal yang hingga kini belum dapat dijumpai dengan baik. Meskipun tiga ranah pembelajaran (*kognitif, psikomotorik dan afektif*) dianggap

Tabel 1 Tingkat pendidikan tenaga kerja konstruksi 2008 - 2012

	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%	2012	%
≤ SD	2,915,592	54%	2,873,007	52%	2,881,885	52%	3,293,287	52%	3,501,450	52%
SMTP	1,275,429	23%	1,331,225	24%	1,354,668	24%	1,557,475	25%	1,665,910	25%
SMTA Umum	636,725	12%	616,861	11%	650,712	12%	750,495	12%	791,402	12%
SMTA Kejuruan	407,149	7%	456,100	8%	489,690	9%	514,339	8%	573,724	8%
Diploma	56,576	1%	49,163	1%	53,346	1%	60,558	1%	61,799	1%
III/IIII/Akademi	147,494	3%	160,461	3%	162,596	3%	163,627	3%	197,377	3%
Jumlah	5,438,965		5,486,817		5,592,897		6,339,781		6,791,662	

Sumber: BPS, 2013 (diolah)

sejalan dengan kebutuhan kompetensi lulusan yang mempunyai pengetahuan, keterampilan dan berperilaku profesional di bidangnya, proporsi dan keseimbangan antara tiga ranah tersebut belum dapat dirumuskan dengan baik.

Perguruan tinggi (yang berorientasi pada keilmuan) dianggap terlalu menekankan pada aspek kognitif, di mana pengetahuan (teoritis) lebih banyak diberikan ketimbang aspek-aspek praktis yang menuntut keterampilan. Upaya pemerintah memperkenalkan program pendidikan dengan orientasi vokasi (terapan) sejauh ini cukup memberikan tambahan kompetensi keterampilan (psikomotorik). Meski demikian upaya ini belum sepenuhnya menjawab permasalahan di dunia kerja.

Di sisi lain muncul adanya keraguan terhadap efektivitas mekanisme penjaminan mutu pendidikan yang berlaku saat ini. Pada umumnya masyarakat beranggapan bahwa produk dari suatu proses pendidikan yang telah terakreditasi akan menjamin kemampuan lulusannya. Hal ini menunjukkan bahwa sebenarnya akreditasi yang dilakukan oleh Badan Akreditasi Nasional-Perguruan Tinggi (BAN-PT) seharusnya dapat menjamin kemampuan lulusannya sesuai dengan kompetensi yang diharapkan oleh dunia kerja. Namun demikian harus diakui bahwa akreditasi yang dilakukan oleh BAN-PT pada kenyataannya tidak atau belum sesuai dengan apa yang diharapkan. Terlepas dari belum sempurnanya proses dan mekanisme akreditasi, sejauh ini BAN-PT hanya menilai kelayakan suatu program studi dan tidak menjamin kompetensi lulusannya. Kompetensi lulusan suatu program pendidikan ditentukan oleh penyelenggara program pendidikan itu sendiri.

Pada dasarnya permasalahan bersumber pada dua hal mendasar, yaitu: pertama, belum adanya atau belum terdefinisikan dengan baik pola dasar pengembangan program pendidikan yang berorientasi pada pemenuhan kebutuhan kompetensi dunia kerja. Berawal dari permasalahan tersebut, hal yang kedua dapat dirumuskan adalah belum adanya pola baku sertifikasi antara bidang pendidikan dengan bidang profesi yang saling berkaitan dan berkesinambungan.

Harus diakui bahwa pola pendidikan tingkat tinggi saat ini masih mengacu pada paradigma pendidikan untuk ilmu pengetahuan, yang pada dasarnya adalah menghasilkan insan manusia yang terdidik/terpelajar, bermoral dan bertanggungjawab sebagai bagian dari masyarakat. Orientasinya tentu saja tidak semata untuk memenuhi kebutuhan (kompetensi) dunia kerja, yang tentunya hal ini pun sifatnya dinamis mengikuti perkembangan dunia kerja. Dalam konteks ini pendidikan tinggi bukan untuk menyiapkan insan yang siap bekerja, tetapi untuk pengembangan keilmuan. Kemampuan penerapan ilmu tentunya harus diperoleh melalui mekanisme lainnya.

Berbeda dengan sebelum tahun 1990an, meskipun di banyak program studi saat ini telah mulai disusun dan diselenggarakan program pendidikan berbasis kompetensi, makna dan karakteristik dari kompetensinya masih menjadi tanda tanya besar. Seringkali kompetensi lulusan dirumuskan sepihak oleh kalangan akademik (penyelenggara pendidikan) tanpa melibatkan stakeholders dari dunia kerja (pelaku industri konstruksi, asosiasi profesi, LPJK, dst). Pengembangan dan penyelenggaraan pendidikan vokasi (diploma D-I hingga D-IV) pada dasarnya berusaha menjawab tantangan tersebut.

Di pihak lain, kalangan dunia kerja (industri konstruksi) tampaknya tidak peka dengan adanya perubahan pola pendidikan tinggi dan masih beranggapan bahwa lulusan suatu program pendidikan tinggi akan mempunyai kompetensi dan kemampuan seperti lulusan program pada dekade sebelumnya. Lulusan program pendidikan teknik di bidang konstruksi di masa lalu umumnya diselenggarakan oleh program insinyur teknik 5 tahun, yang dengan waktu dan pembekalan pendidikannya tersebut seorang yang telah menyandang gelar insinyur adalah mereka yang dianggap telah memenuhi kompetensi sebagai seorang ahli teknik (*engineer*).

Sejak akhir tahun 1970an pola pendidikan sarjana disusun berdasarkan pola pendidikan keteknikan Belanda, dengan berbobot 180 SKS dan pada tahun 1980an menjadi paling sedikit 160 SKS yang dirancang untuk diselesaikan dalam waktu 5 tahun. Saat ini jumlah SKS tersebut berkurang menjadi sekitar 144 SKS untuk program 8 semester dengan gelar Sarjana Teknik. Hal serupa tampaknya juga dianut oleh banyak lembaga pendidikan tinggi di dunia, yang memisahkan aspek kependidikan dengan aspek penjaminan kompetensi profesi. Sebagai contoh; di Amerika atau banyak negara Eropa lulusan program 3 1/2 – 4 tahun bergelar *Bachelor (in Engineering)*, yang tentunya belum mempunyai keahlian dan belum berhak menyandang sertifikat keahlian profesi. Sertifikat profesi (*Professional Engineer, PE*) diberikan oleh NSPE setelah yang bersangkutan memenuhi beberapa persyaratan di luar pendidikan bachelor tersebut.

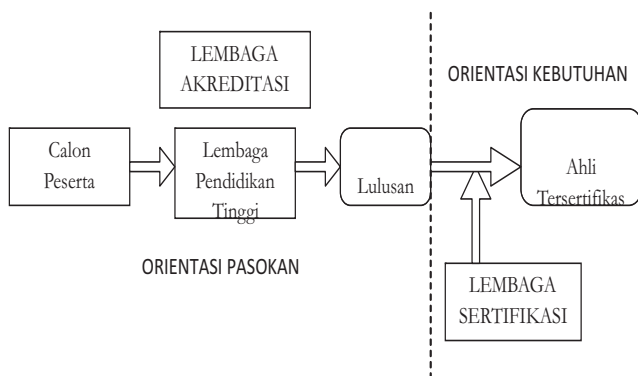
Perubahan pendidikan dari 5 ke 4 tahun ini dilandaskan pada keinginan Pemerintah untuk mempersingkat masa studi. Karena sebagian besar pendidikan masih disubsidi oleh Pemerintah, maka akses terhadap pendidikan tinggi diperluas dengan cara memberikan kesempatan yang lebih banyak pada peserta didik melalui program pendidikan bersubsidi yang lebih singkat. Konsekuensinya tentu saja kemampuan dan kompetensi lulusan pada dekade terakhir akan sangat berbeda (berkurang) dibandingkan dengan mereka yang lulus sebelum tahun 1980an.

Dalam tataran formal, permasalahan yang diuraikan di atas dapat dirumuskan menjadi belum adanya suatu pola penjaminan mutu yang terintegrasi dan

berkesinambungan antara proses pendidikan (yang direfleksikan oleh akreditasi pendidikan) dan penjaminan kemampuan profesional (melalui pemberian sertifikasi dan lisensi). Kedua hal tersebut bernaung pada dua payung hukum yang berbeda (UU no 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional dan UU no 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi).

III. Akreditasi Lembaga Pendidikan dan Sertifikasi Profesi

Di banyak negara, seperti Amerika Serikat, Kanada, negara-negara Eropa, Australia serta banyak negara di kawasan Asia dan Afrika lisensi dilakukan oleh suatu lembaga yang mempunyai otoritas untuk itu. Lembaga tersebut bisa berupa lembaga pemerintah atau lembaga lain. Dalam hal ini lisensi hanya berlaku pada wilayah kerja dimana lembaga tersebut mempunyai otoritas, dan umumnya hanya berlaku untuk waktu yang terbatas, kemudian dapat diperkenankan kembali untuk memperbaharui.



Gambar 1 Struktur Akreditasi Lembaga Pendidikan – Lembaga Sertifikasi Profesi

Prosedur perolehan lisensi ini pada umumnya terdiri dari (meskipun untuk masing-masing negara akan mempunyai persyaratan dan mekanisme yang agak berbeda):

- Lulusan program pendidikan 4 tahun dari program pendidikan yang terakreditasi;
- Memenuhi/lulus persyaratan ujian tertulis tentang dasar-dasar profesi (kerekayasaan) yang diselenggarakan oleh institusi pemberi lisensi;
- Memenuhi persyaratan pengalaman kerja dalam bidang yang relevan di bawah penyalah yang seorang ahli yang berlisensi;
- Menyelesaian/lulus ujian praktek profesional (tertulis dan/atau komprehensif) tentang keahlian dan keterampilan pada bidang profesi (rekayasa) yang dituju serta etika profesi oleh institusi pemberi lisensi.

Dari keempat tahapan persyaratan tersebut, tampak bahwa persyaratan lulus dari suatu program studi 4 tahun (sarjana, *bachelor degree*) yang terakreditasi merupakan hal yang mutlak sehingga makna akreditasi dalam konteks pemberian sertifikasi dan lisensi menjadi hal yang sangat penting.

Uraian di atas menunjukkan bahwa institusi profesional (termasuk dalam hal ini adalah asosiasi profesi) sangat mengandalkan mekanisme penjaminan mutu pendidikan pada sistem akreditasi. Sistem ini tidak saja memberikan jaminan mutu yang akuntabel tetapi juga sifatnya umum sehingga dapat dipadankan (*comparable*) untuk berbagai program studi (pendidikan) yang berbeda. Dengan demikian maka, sekali lagi, dapat disimpulkan bahwa mekanisme akreditasi lembaga pendidikan dan mekanisme sertifikasi profesi hendaknya bukan merupakan hal yang dipisahkan, melainkan harus dilihat sebagai suatu kesatuan sistem yang berkelanjutan.

Pentingnya akreditasi program pendidikan dalam proses perolehan sertifikasi profesi ini menempatkan posisi lembaga penyelenggara pendidikan di tempat strategis. Dengan adanya pengakuan terhadap mekanisme penjaminan mutu pendidikan melalui sistem akreditasi, maka lembaga penyelenggara pendidikan sudah memperoleh pengakuan dari lembaga profesi (asosiasi profesi) bahwa lulusannya telah memenuhi sebagian (awal) persyaratan menuju perolehan sertifikasi. Konsekuensinya, bagi lembaga penyelenggara (program) pendidikan yang tidak terakreditasi maka lulusannya tidak berhak memperoleh sertifikasi atau diharuskan mengikuti suatu program tambahan sebagai upaya untuk melengkapi kekurangan akibat program studinya belum terakreditasi.

IV. Sertifikasi Profesi dan Lisensi

Saat ini masih sering terjadi kerancuan atau kesalahan persepsi mengenai makna dari sertifikasi dan lisensi profesi. Salah satu contoh kerancuan tersebut adalah dalam memandang sertifikasi dan/atau kepemilikan SKA sebagai persyaratan kerja, sehingga, dalam kasus di sektor konstruksi Indonesia, orang perseorangan meskipun telah memenuhi sebagian persyaratan sertifikasi tidak akan memperoleh izin (lisensi) dan dilarang bekerja di lingkungan profesinya karena belum memiliki SKA.

Meskipun keduanya secara praktis merupakan dua hal berkaitan sangat erat, praktek fungsionalnya berbeda cukup signifikan. Seperti telah dijelaskan di muka, praktek pemberian sertifikat (SKA) berkaitan dengan formalitas pernyataan tentang kualifikasi dan/atau kompetensi untuk melakukan tugas atau pekerjaan atau profesi tertentu, sedangkan lisensi merupakan suatu bentuk perijinan formal bagi seseorang untuk melakukan pekerjaan, atau tugas tertentu dan hanya berlaku di wilayah tertentu pula.

Dalam konteks Jasa Konstruksi di Indonesia, apa yang tercantum dalam Pasal 9 UU No. 18/1999, menyiratkan bahwa sertifikasi merupakan syarat formal yang sah untuk bekerja di lingkungan kerja jasa konstruksi di Indonesia. Di sini sertifikasi diartikan sebagai lisensi. Akibatnya jika seseorang tidak mempunyai sertifikat (SKA) sebagaimana

telah ditetapkan, meskipun yang bersangkutan telah mempunyai kecukupan formal dalam hal pendidikan, tetap tidak diperkenankan bekerja. Hal ini tentunya merugikan dan menghambat perkembangan karier profesional individual tersebut.

Tanpa sertifikat, seseorang tidak akan dapat bekerja, sementara salah satu syarat untuk memperoleh sertifikasi adalah justru pengalaman kerja. Memahami permasalahan ini tentu saja perlu dicarikan solusi agar produk pendidikan tinggi dapat bekerja dan selanjutnya memenuhi persyaratan sertifikasi, sehingga kualitas tenaga kerja konstruksi akan meningkat sejalan dengan semakin banyaknya lulusan ASMET yang bekerja di sektor konstruksi yang pada gilirannya nanti akan meningkatkan kualitas produk konstruksi yang handal.

Merujuk pada apa yang dipraktekan di banyak negara, sebagaimana diuraikan dalam mekanisme persyaratan lisensi di atas, berdasarkan rumusan pada butir c) dapat disimpulkan bahwa lulusan program pendidikan (tinggi) yang terakreditasi tetap boleh bekerja selama yang bersangkutan berada di bawah pengawasan dan tanggungjawab (*supervisi*) ahli yang sudah berlisensi. Dengan demikian pengalaman selama bekerja di bawah pengawasan ahli tersebut dapat digunakan sebagai pemenuhan sebagian syarat perolehan sertifikasi dan/atau lisensi.

Sementara, mengacu pada butir d), dimungkinkan percepatan untuk mendapatkan lisensi (atau SKA dalam kasus Indonesia) dengan mengikuti suatu program

pendidikan dan/atau pelatihan profesi yang mengacu pada Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) dengan Kurikulum Pendidikan/Pelatihan Berbasis Kompetensi (KPBK) yang diselenggarakan oleh institusi diklat terakreditasi sebagai salah satu upaya untuk mempersingkat pengalaman kerja.

Dengan demikian, seorang alumni muda ASMET (*fresh graduate*) yang mengikuti program diklat tersebut selama minimal jam pelajaran tertentu (misal > 100 jpl) dapat langsung diuji kompetensi untuk mendapatkan SKA tanpa harus menunggu 2–4 tahun pengalaman kerja.

Implementasi proses di atas tentu saja memerlukan payung hukum dari lembaga yang berwenang dalam proses sertifikasi dan diklat. Lembaga tersebut tidak lain adalah Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi. Kementerian PU dan Kementerian Dikbud selaku Tim Pembina Jasa Konstruksi Nasional (TPJKN) perlu mendorong dan memfasilitasi agar hal tersebut dapat terwujud. Disamping itu, perlu keberanian dan inovasi dari LPJK sendiri sebagai pelaksana diklat dan sertifikasi, dan penulis yakin bahwa Dewan LPJK memiliki keberanian tersebut dalam rangka memajukan jasa konstruksi Indonesia menyongsong *ASEAN Economic Community* (AEC) 2015. Semoga.

Penulis adalah Kepala Balai Peningkatan Keahlian Konstruksi Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi Badan Pembinaan Konstruksi



Bimbingan Teknis Administrasi Kontrak Konstruksi sebagai Upaya dalam Mendukung Tertib Administrasi Kontrak

Tim Bidang Administrasi Kontrak Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi
Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum

Kita ketahui bersama, proses pelaksanaan pelelangan/seleksi dilakukan setelah rencana kerja dan anggaran Kementerian/Lembaga/D/Instansi disetujui DPR dimana untuk proses penetapan pemenang dan penandatanganan kontrak dilakukan setelah Dokumen Anggaran disahkan.

Dalam pelaksanaan kontrak, diperlukan tertib administrasi kontrak yang baik agar apa yang menjadi tujuan kedua pihak dalam berkontrak mencapai sasaran, yaitu menjamin kesetaraan dan kedudukan antara pengguna jasa dan penyedia jasa dalam hak dan kewajiban yang tertuang dalam dokumen kontrak konstruksi dan mengikat kedua pihak.

Pelaksanaan administrasi kontrak konstruksi erat kaitannya dengan pengadaan barang/jasa Pemerintah seperti yang diatur dalam Peraturan Presiden No. 54 Tahun 2010 atau yang sekarang telah mengalami perubahan menjadi Peraturan Presiden Nomor 70 Tahun 2012. Pelaksanaan proses pengadaan barang/jasa yang tertib akan berpengaruh pada pelaksanaan administrasi kontrak yang tertib pula.

Administrasi kontrak merupakan upaya pengelolaan kontak dalam periode pelaksanaannya sehingga kewajiban dan hak masing-masing pihak dapat dijalankan sesuai dengan ketentuan yang ada dalam kontrak tersebut. Bagi pengguna jasa, administrasi kontrak diperlukan dalam mengelola kontrak agar diperoleh hasil pelaksanaan yang

sesuai. Sementara bagi penyedia jasa, administrasi kontrak diperlukan dalam mengelola kontrak selama pelaksanaan pekerjaan agar tercapainya target pelaksanaan dalam aspek biaya, mutu dan waktu.

Dalam pelaksanaan kontrak, masalah dapat terjadi karena tidak tertibnya administrasi kontrak yang dibuat sehingga pelaksanaannya pun banyak menghadapi kendala. Dalam tahapan pelaksanaan kontrak terdapat potensi timbulnya perbedaan pemahaman, perselisihan pendapat, maupun pertentangan antar berbagai pihak yang terlibat dalam kontrak konstruksi. Hal ini seringkali tidak dapat dihindari namun tidak dapat dibiarkan berlarut-larut. Perselisihan yang timbul dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi perlu diselesaikan sejak dini secara memuaskan bagi semua pihak. Jika

dibiarkan, perselisihan akan bertambah buruk menjadi persengketaan dan berakibat pada penurunan kinerja pelaksanaan konstruksi secara keseluruhan. Kedua pihak yang berkontrak seharusnya memahami cara menyusun kontrak yang baik dan memahami esensi dari kontrak yang dibuat.

Pemerintah sebagai pihak pengguna jasa banyak terlibat dalam kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengan pembuatan suatu kontrak dan pelaksanaan dari kontrak itu sendiri. Untuk itu, diperlukan standar dokumen kontrak yang memenuhi persyaratan hukum.

Guna meningkatkan pemahaman SDM pemerintah dalam menyiapkan berbagai kontrak dan/atau mempersiapkan standar dokumen





tanggal 01 Agustus 2012 telah diundangkan Perpres Nomor 70 Tahun 2012 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah. Peraturan tersebut merevisi beberapa bagian yang terdapat di dalam Perpres Nomor 54 Tahun 2010 yang tentunya berimplikasi pada penyesuaian beberapa peraturan yang terdapat di Permen PU Nomor 07/PRT/M/2011. Diharapkan dengan adanya standar dokumen kontrak yang telah diatur ini, dapat meminimalisir adanya permasalahan kontrak yang terjadi.”

Bimbingan Teknis Administrasi Kontrak diharapkan dapat memenuhi tujuan diadakannya kegiatan ini yaitu sebagai salah satu fungsi pembinaan Administrasi Kontrak, sehingga diharapkan dapat meningkatkan pemahaman dan pengetahuan para peserta bimtek yang terdiri dari agar para Pegawai Internal terutama Kepala Satuan Kerja, Pejabat Pembuat Komitmen, Unit Layanan Pengadaan, Kelompok Kerja Unit Layanan Pengadaan, dan Pejabat Pengadaan di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia dalam rangka melakukan pembinaan administrasi kontrak tentang administrasi kontrak konstruksi yang dapat diterapkan dalam instansi/unit kerja masing-masing.

kontrak konstruksi, maka kemampuan dalam mengatur administrasi kontrak konstruksi perlu ditingkatkan. Untuk maksud tersebut akan ditempuh melalui bimbingan teknis administrasi kontrak konstruksi bagi pegawai di masing-masing unit kerja.

Bimbingan Teknik Administrasi Kontrak Konstruksi merupakan salah satu kegiatan yang dilakukan Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi sesuai dengan tugas dan fungsinya yang tertuang dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 21/PRT/M/2010 dalam upaya pembinaan administrasi kontrak konstruksi. Kegiatan Bimbingan Teknis Administrasi Kontrak Konstruksi mepergunakan metode berbentuk tutorial dan diskusi antara narasumber yang kompeten dan para peserta Bimbingan Teknis dan menekankan pembahasan mengenai Kebijakan Penyusunan Dokumen Kontrak menurut UU No. 18/1999 dan PP No. 59/2010, Kebijakan Penyusunan Dokumen Kontrak menurut Perpres No. 70/2012, Kebijakan Penyusunan Dokumen Kontrak menurut Permen PU No. 07/2011, Teknik dan Penyusunan Surat Perjanjian, Penyusunan dan Pelaksanaan Kontrak Konstruksi dan Kontrak Jasa Konsultansi (SSUK & SSKK), Workshop Kontrak Konstruksi dan Konsultan, Pembahasan Kasus Kontrak Konstruksi, Pembahasan Kasus Kontrak Konsultansi, dan Latihan Soal.

Kepala Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi memberikan sambutan pada Acara Bimbingan Teknis ini menjelaskan bahwa “Bimbingan Teknis ini dimaksudkan sebagai salah satu upaya pembinaan untuk meningkatkan pemahaman dan pengetahuan serta komitmen para peserta tentang pelaksanaan kontrak konstruksi menurut UU No. 18/1999, PP No. 59/2010, Perpres No. 70/2012 dan Permen PU 07/2011 tentang Standar dan Pedoman Pengadaan Pekerjaan Konstruksi dan Jasa Konsultansi, sehingga diharapkan para Pengguna Jasa dapat memahami pelaksanaan kontrak dengan baik dan benar. Pada



KONSTRUKSI INDONESIA UNTUK DAYA SAING BANGSA



pengembangannya, mengingat tantangan kedepan dengan adanya Pasar Tunggal ASEAN akan semakin meningkat.

Pada Sosialisasi KI 2013 yang dilaksanakan pada 15 Agustus 2013 lalu, Wakil Menteri Pekerjaan Umum Hermanto Dardak mengatakan bahwa, sektor jasa konstruksi Indonesia harus meningkatkan daya saing. Sebab saat AEC nanti telah diterapkan akan terjadi penyatuan arus barang, jasa, modal dan tenaga kerja di lingkup regional ASEAN.

“Tentu kita tidak mau malah jadi penonton di rumah sendiri sementara para ‘tamu’ justru berkiprah dengan bebasnya”, ujar Hermanto Dardak. Disinilah begitu penting dan mendesaknya peningkatan dan perbaikan kualitas serta profesionalisme pelaku jasa konstruksi Nasional.

Oleh karena itu, Kementerian Pekerjaan Umum menjadikan Konstruksi Indonesia 2013 sebagai momentum yang tepat untuk mendorong industri jasa konstruksi di Indonesia sekaligus pelaku jasa konstruksi di dalamnya untuk meningkatkan profesionalisme dalam rangka mempersiapkan daya saing menghadapi liberalisme perdagangan terutama di lingkup regional ASEAN.

“Untuk itulah wajib rasanya bagi kita masyarakat jasa konstruksi untuk mendukung Konstruksi Indonesia”, tutur Hedyanto W. Husaini, pada press conference seusai pembukaan Sosialisasi KI 2013. Sebab KI 2013 akan menjadi ajang mempersiapkan daya saing sektor jasa konstruksi dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN pada tahun 2015. Tentunya *stakeholders* di sini diharapkan baik yang

Konstruksi Indonesia atau KI, ajang pesta dan apresiasi masyarakat akan keberadaan dan dinamika dunia Konstruksi di Indonesia, telah mencapai babak baru. Sejak awal dilaksanakan pada Tahun 2003 oleh Kementerian Pekerjaan Umum bersama-sama masyarakat jasa konstruksi, hingga saat ini KI telah sampai pada awal dekade kedua.

Tema ini lahir sebagai respons kita, Masyarakat Jasa Konstruksi untuk siap menghadapi terbentuknya pasar tunggal ASEAN yang meliputi arus barang, jasa, modal dan tenaga kerja. Sudah saatnya Sektor Jasa Konstruksi Nasional mengedepankan profesionalisme sebagai titik sentral

Di saat sama, Indonesia sebagai bagian dari masyarakat ASEAN sedang bersiap untuk menghadapi pasar tunggal ASEAN atau ASEAN Economic Community (AEC) di tahun 2015 yang sudah di depan mata. Tidak ada pilihan lain kecuali bersiap diri menghadapinya. Untuk itulah Konstruksi Indonesia 2013 kali ini hadir dengan mengusung tema: **“Mempersiapkan Daya Saing Konstruksi Indonesia Menghadapi Era Masyarakat Ekonomi ASEAN”**.





terlibat di sektor konstruksi nasional, baik yang berdomisili di pusat maupun daerah, yang terlibat secara langsung dalam proses konstruksi maupun yang bersifat pendukung dalam proses konstruksi.

Selain itu pada pelaksanaan AEC 2015 nanti tidak perlu dihadapi dengan kepanikan karena pada dasarnya Indonesia memiliki sumber daya yang memadai sekaligus pengalaman pelaku konstruksi Nasional yang telah berkiprah di berbagai negara. Selain itu Pemerintah juga mendorong kerjasama dan fasilitasi pelaku konstruksi untuk berkiprah di luar negeri. Misalnya akan dilakukan kerjasama antara Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian PU, LPJK, dan CIDB Malaysia untuk mensertifikasi tenaga kerja konstruksi. Serta pembangunan Pabrik Precast di Myanmar untuk menyokong *low cost housing* disana, yang kesemuanya oleh pelaku konstruksi Indonesia.

"Tinggal masalah perbankan saja yang harus dipikirkan, sebab permodalan masih menjadi momok bagi pekerjaan konstruksi terutama di luar negeri", ungkap Kepala BP Konstruksi.

Selain itu dukungan rantai pasok material dan peralatan juga sangat diperlukan. Sebab bukannya tidak disadari tapi hingga saat ini distribusi dan kuantitas peralatan konstruksi masih belum merata. Ada beberapa daerah seperti Jawa dan sekitarnya



yang cenderung tercukupi, namun di daerah lain masih kekurangan.

Sejalan dengan tema tersebut, sebagaimana disampaikan Kepala Badan Pembinaan Konstruksi Hedyanto W. Husaini, berbagai kegiatan telah dipersiapkan sebagai bagian dari KI 2013, yaitu : Lomba Pekerja Konstruksi dan Sarasehan Pekerja Konstruksi tahun 2013, Kompetisi Foto Konstruksi Indonesia, Lomba Jurnalistik/ Karya Tulis Media Cetak, Lomba Karya Tulis Ilmiah terkait Konstruksi, Penghargaan Karya Konstruksi, Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi, Penyusunan Buku Konstruksi Indonesia 2013, Pameran dan Seminar Konstruksi Indonesia 2013,

serta berbagai Kegiatan Pendukung Lainnya.

Semua bentuk penghargaan dan karya-karya unggul serta eksistensi seluruh bagian dari masyarakat jasa konstruksi dan masyarakat umum yang berpartisipasi akan ditampilkan dalam Pameran dan Seminar yang puncaknya pada tanggal 13 Nopember sampai dengan 15 Nopember 2013 di Jakarta Convention Center Senayan Jakarta. Pameran dan Seminar ini juga menjadi ajang komunikasi dan publikasi bagi insan-insan jasa konstruksi dari seluruh penjuru tanah air, bahkan dari masyarakat Internasional.





Data Naiknya Tentang Daya Saing Th 2013

Lebih jauh mengenai daya saing, kita semua menyadari dari sisi daya saing menurut *World Economic Forum*, secara umum, *Global Competitiveness Index* Indonesia pada tahun 2010 menduduki peringkat 44, kemudian pada tahun 2011 turun menjadi peringkat 46, dan turun lagi menjadi peringkat 50 pada tahun 2012. Turunnya daya saing ini ditengarai karena masih adanya permasalahan infrastruktur di Indonesia. Hasil *survey World Economic Forum* peringkat infrastruktur Indonesia tahun lalu menempati urutan 78 dari 100 negara yang disurvei, hal ini menyiratkan bahwa pembangunan Infrastruktur di Indonesia masih perlu ditingkatkan.

Namun demikian kita patut bersyukur bahwa pada tahun 2013 ini peringkat tersebut mulai membaik dimana peringkat daya saing kita menjadi ke-38 (naik 12 peringkat dari sebelumnya).

Target pertumbuhan ekonomi yang diharapkan mencapai 6,6% di tahun 2013, hanya dapat didukung oleh pembangunan Infrastruktur yang memadai. Walaupun demikian pertumbuhan ekonomi sekarang ini, telah memacu secara signifikan perkembangan sektor konstruksi dan infrastruktur. Perkembangan ini tentunya memerlukan kepedulian kita semua masyarakat jasa konstruksi melalui upaya pembinaan, upaya pengembangan maupun upaya-upaya stimulan dan promosi dengan harapan keunggulan dan kemandirian konstruksi di Indonesia dapat kita raih.

Bahkan pentingnya Infrastruktur ini kembali ditekankan oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono pada pidato kenegaraan RAPBN Tahun Anggaran 2014 bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat dan Dewan Perwakilan Daerah di Gedung DPR RI sekaligus menyambut Hari Kemerdekaan Indonesia pada tanggal 16 Agustus 2013 yang lalu. Presiden RI

menyatakan bahwa pada 2014 nanti, pemerintah akan memprioritaskan pembangunan infrastruktur. Menurut SBY, prioritas tersebut karena adanya kesadaran pembangunan infrastruktur di Indonesia yang masih jauh dari sempurna. Bahkan, kerap kali menjadi penghambat berbagai peningkatan kegiatan ekonomi dan sosial di tanah air.

Untuk mengatasi itu, sejumlah proyek infrastruktur berskala besar sedang dikerjakan di berbagai wilayah tanah air, termasuk perluasan beberapa bandara dan pelabuhan berikut fasilitas pendukungnya. Begitu juga dengan jalan tol dan ruas rel ganda akan dimaksimalkan pembangunannya pada tahun 2014.

Untuk pembangunan infrastruktur, SBY menyatakan bahwa ada dua kementerian yang amat berperan, yakni Kementerian Pekerjaan Umum dan Kementerian Perhubungan. Program yang diprioritaskan, menurut Presiden, adalah pembangunan konektivitas



nasional melalui pembangunan jalan yang ada di Kementerian Pekerjaan Umum.

Disinilah peran pelaku jasa konstruksi Nasional sangatlah diharapkan. Pekerjaan yang begitu banyak sudah menanti di depan mata tentu tidak boleh dilewatkan apalagi hingga jatuh ke tangan asing.

Disisi lain peluang pasar luar negeri juga tidak boleh dilewatkan oleh pelaku jasa konstruksi Indonesia. Sebab dengan adanya keterbukaan pasar, persaingan dengan pelaku asing adalah keniscayaan atau dengan kata lain tidak mungkin dihindari. Untuk itulah peningkatan daya saing menjadi upaya mencetak pelaku konstruksi Indonesia

yang mampu berkiprah di kancah global.

Kita patut berbangga beberapa Badan Usaha Jasa Konstruksi tanah air sudah mampu melaksanakan beberapa pekerjaan konstruksi mancanegara seperti di Aljazair, Libya, Arab Saudi, Myanmar dan Timor Leste. Hal ini membuktikan bahwa pelaku jasa konstruksi Indonesia tidak kalah dalam persaingan dengan pelaku konstruksi asing dan sekaligus menunjukkan bahwa pelaku konstruksi Indonesia unggul dan mandiri.

Karena itulah target utama pembangunan Infrastruktur di tahun 2014, sebagaimana disampaikan Presiden RI adalah konektivitas. Agar distribusi barang, jasa, prasarana,

sarana, material, dan peralatan dapat dilakukan dengan baik untuk mendukung percepatan pembangunan Infrastruktur. Tentunya pada gilirannya mendukung pertumbuhan ekonomi bangsa.

Rantai pasok material peralatan ini juga menjadi perhatian dari Ketua Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional Tri Widjajanto. Menurutnya daya saing dapat diraih dengan dukungan sumber daya manusia, teknologi, serta keuangan yang baik. Rantai pasok yang baik akan menentukan bagaimana daya saing bangsa yang tolok ukurnya dari keberhasilan pelaku konstruksi Nasional mengerjakan proyek pekerjaan Infrastruktur di dalam dan di luar negeri.

Perlu diketahui dan diingatkan kembali, semua bentuk penghargaan dan karya-karya unggul serta eksistensi seluruh bagian dari masyarakat jasa konstruksi dan masyarakat umum yang berpartisipasi akan ditampilkan dalam Pameran dan Seminar yang puncaknya pada tanggal 13 Nopember sampai dengan 15 Nopember 2013 di Jakarta *Convention Center Senayan* Jakarta. Pameran dan Seminar ini juga menjadi ajang komunikasi dan publikasi bagi insan-insan jasa konstruksi dari seluruh penjuru tanah air, bahkan dari masyarakat Internasional.

Konstruksi Indonesia sudah selangkahnya menjadi titik awal untuk memulai dengan semangat baru pelaksanaan Konstruksi Indonesia dalam rangka pencapaian kemajuan Konstruksi di tanah air, maupun terhadap pencapaian tujuan pelaksanaan Konstruksi Indonesia itu sendiri. Kita berharap diawal dekade kedua pelaksanaan ini, Konstruksi Indonesia benar-benar menjadi ajang pelaku jasa konstruksi nasional untuk menjadi semakin lebih baik.

Apapun itu, tak ada rencana setinggi apapun yang mampu dilaksanakan tanpa didukung semua pihak. Mari dukung dan ramaikan Konstruksi Indonesia 2013!



BENARKAH ADA TIKUNGAN BERBAHAYA DALAM PENGADAAN PEKERJAAN KONSTRUKSI ATAU JASA KONSULTANSI?



Oleh : Anton dan Irma N.

Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah adalah salah satu kegiatan yang akan selalu dilakukan oleh instansi pemerintah, dimana kegiatan ini dilakukan dalam rangka peningkatan pelayanan publik/masyarakat. Agar diperoleh Barang/Jasa yang berkualitas dan harga wajar, maka diperlukan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah yang efektif, efisien, transparan, terbuka, bersaing, adil/tidak diskriminatif, serta akuntabel.

Di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum, utamanya dalam pekerjaan konstruksi atau jasa konsultansi____ agar Perpres 54/2010 beserta juknisnya lebih operasional maka diterbitkanlah Peraturan Menteri PU nomor 07/PRT/M/2011 (yang sebentar lagi akan disempurnakan/direvisi)____ meskipun dalam permen tersebut masih disampaikan dengan gaya “*manual/ hard copy*”, namun demikian ditegaskan dalam peraturan menteri PU itu sendiri, bahwa Pokja ULP (Kelompok Kerja Unit Layanan Pengadaan) ketika akan membantu PA/KPA (Pengguna Anggaran/ Kuasa Pengguna Anggaran) dalam melaksanakan pengadaan harus dengan sistem full e-procurement sesuai Surat Edaran Menteri PU nomor 07/SE/M/2012. Dalam Peraturan Menteri PU nomor 07/PRT/M/2011____ memerintahkan ketika Pokja ULP menyusun dokumen pengadaan harus dituangkan dalam “bahasa website” antara lain pada tahapan rencana umum pengadaan, pengumuman, mendaftar atau mengambil dokumen pengadaan (*proses download/ upload*), pengumuman pemenang lelang, dan lain-lain baik pelelangan/seleksi umum dengan pascakualifikasi ataupun melalui prakualifikasi.

Perlu dicermati bahwa *full e-procurement* di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum masih “dibaca”:

- Penjelasan (*aanwijzing*) dokumen pengadaan atau penjelasan lapangan dapat dihadiri oleh penyedia jasa .
- Pembukaan penawaran dapat dihadiri oleh peserta (baik pelelangan umum, pemilihan langsung, seleksi umum, maupun seleksi sederhana).
- Jaminan penawaran asli (pekerjaan konstruksi) harus disampaikan kepada Pokja ULP sebelum batas akhir penutupan pemasukan dokumen penawaran.
- Hari adalah hari kalender pada setiap tahap diakhiri dengan hari kerja.
- Penutupan dan pembukaan penawaran dilakukan pada hari yang sama.
- Proses sanggah banding disampaikan secara “*off line*” dan masa sanggah banding dengan hari kerja.

Seandainya proses pengadaan pekerjaan konstruksi atau jasa konsultansi seperti jalan raya maka pastinya akan terdapat beberapa tikungan-tikungan yang harus dilewati. Tidak tertutup kemungkinan beberapa tikungan tersebut adalah tikungan berbahaya yang mesti diwaspadai.

Mari kita cermati bersama, kalau pun ada tikungan berbahaya akan kita ubah menjadi tikungan yang nyaman.

Tikungan berbahaya **pertama di dalam pengumuman pelelangan/seleksi**, antara lain:

- Tidak menginformasikan kondisi anggaran ketika pelelangan/seleksi mendahului dokumen anggaran yang disahkan.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai:

1. Pasal 73 Pengumuman Pemilihan Penyedia Barang/Jasa, ayat (2) mengatur bahwa dalam hal DIPA/DPA tidak ditetapkan atau alokasi anggaran dalam DIPA/DPA yang ditetapkan kurang dari nilai Pengadaan Barang/Jasa yang diadakan, proses Pemilihan dibatalkan.
2. Penjelasan Pasal 73 ayat (2) mengatur bahwa dalam ketentuan ini, isi pengumuman pemilihan Penyedia Barang/Jasa harus memuat kondisi bahwa:
 - a. DIPA/DPA belum ditetapkan; dan
 - b. apabila proses pelelangan dibatalkan karena DIPA/DPA tidak ditetapkan atau alokasi anggaran dalam DIPA/DPA yang ditetapkan kurang dari nilai pengadaan yang diadakan, kepada Penyedia Barang/Jasa tidak diberikan ganti rugi.

- Tidak cermat dalam mengumumkan nilai HPS dalam pelelangan dengan prakualifikasi.

Misalnya pada saat prakualifikasi HPS = Rp.150M, setelah pengumuman, HPS dalam dokumen pemilihan berubah menjadi Rp.200M. Agar tikungan menjadi nyaman apabila memperhatikan:

1. Pasal 19 ayat (1).h mengatur bahwa Penyedia Barang/Jasa dalam pelaksanaan Pengadaan Barang/ Jasa salah satunya wajib memenuhi persyaratan memiliki Kemampuan Dasar (KD) untuk usaha non-kecil, kecuali untuk Pengadaan Barang dan Jasa Konsultansi.
2. Perka LKPP nomor 14 tahun 2012 Bab III.B.1.g.k) mengatur bahwa Kemampuan Dasar (KD) untuk usaha non-kecil, dengan ketentuan:
 - a. $KD = 3 NPt$
 NPt = Nilai pengalaman tertinggi pada sub-bidang pekerjaan yang sesuai dalam 10 (sepuluh) tahun terakhir.
 - b. Dalam hal kemitraan yang diperhitungkan adalah KD dari perusahaan yang mewakili kemitraan;
 - c. KD paling kurang sama dengan nilai total HPS; dan
 - d. Pengalaman perusahaan dinilai dari sub bidang pekerjaan, nilai kontrak dan status peserta pada saat menyelesaikan kontrak sebelumnya.

Tikungan berbahaya kedua di dalam Dokumen Pemilihan dan Addendumnya

- Tidak mencantumkan kriteria evaluasi dalam dokumen lelang/seleksi.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perpres 70/2012 Pasal 48 ayat (4).c

- Pada pekerjaan konstruksi tidak mencantumkan daftar pekerjaan utama, kemudian Pokja menggugurkan karena lampiran analisa harga satuan pekerjaan utama yang tidak lengkap.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Permen PU 07/PRT/M/2011 Bab LDP

- Metode evaluasi penawaran yang dipilih tidak sesuai dengan sifat dan jenis pekerjaan, misalnya untuk pekerjaan konstruksi bangunan gedung, menggunakan sistem nilai.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai
1. Perpres 70/2012 Pasal 47 ayat (3) dan (5)
2. Penjelasan Perpres 70/2012 Pasal 47 ayat (3) huruf c

- Adendum dokumen lelang/seleksi terkait spesifikasi teknis/KAK/nilai HPS tidak ditandatangani PPK.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.c.10)

Tikungan berbahaya ketiga di dalam Dokumen Kualifikasi

- Pakta Integritas sebagai bagian dari dokumen kualifikasi sehingga penyedia jasa mengisi masing-masing dokumen yang diberikan, namun yang umum dilakukan pakta integritas terpisah dari dokumen kualifikasi.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Permen PU 07/PRT/M/2011 Bab III.9.3

- Tidak memberi waktu untuk penambahan data dan tidak menjelaskan data yang boleh ditambahkan adalah yang bukan termasuk substansi.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perpres 70/2012 pasal 59 ayat (2)

Tikungan berbahaya keempat di dalam Pemberian Penjelasan Pekerjaan/ Aanwijzing

- Perubahan ketentuan hanya dijelaskan dalam berita acara aanwijzing, tidak dituangkan dalam adendum dokumen lelang.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.c.9)

- Tidak menjelaskan secara lengkap isi dokumen lelang termasuk hal-hal yang menggugurkan, resiko yang mungkin timbul dan menjadi tanggung jawab penyedia jasa.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.c.5)

- Dalam penjelasan pekerjaan (*aanwijzing*) panitia tidak menjelaskan secara detail atau rinci.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.c.5)

- Pokja tidak mencantumkan klausul apabila peserta menawar kurang dari 80% harus menyampaikan analisa harga satuan dan analisa satuan pekerjaan untuk melakukan evaluasi kewajaran harga.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Permen PU 07/PRT/M/2011 Bab III.30.13

Tikungan berbahaya kelima di dalam Pemasukan Penawaran

- Batas akhir waktu pemasukan penawaran diundur hanya dengan surat pemberitahuan tanpa addendum.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.d.15)

- Pokja meminta kesepakatan dengan peserta mengenai pengunduran waktu pemasukan penawaran karena alasan tertentu.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perpres 70/2012 pasal 78 ayat (3)

Tikungan berbahaya keenam di dalam Pembukaan Penawaran

- Peserta lelang menyampaikan penawaran dengan menggunakan sistem dua sampul sedangkan dokumen lelang mengharuskan dengan sistem satu sampul, panitia dan peserta menyepakati gugur penawaran pada saat pembukaan penawaran.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.e.15)

- Dalam pembukaan penawaran panitia memberi kesimpulan lengkap atau tidak lengkap.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.e.15)

- Pokja menerima jaminan penawaran asli pada saat pembukaan penawaran.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Permen PU 07/PRT/M/2011 Bab III.16.b

Tikungan berbahaya ketujuh di dalam Evaluasi Penawaran

- Dalam satu paket pekerjaan yang dilelangkan/diseleksi peserta 2 (dua) perusahaan yang mempunyai pengurus yg sama, namun Pokja tidak menggugurkan.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Permen PU 07/PRT/M/2011 Bab III.5.3

- Melakukan evaluasi mengikuti kriteria evaluasi yang dimiliki oleh panitia, namun kriteria tersebut tidak tercantum dalam dokumen lelang.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.f.8).b)

- Pokja melakukan (praktek pelaksanaannya) evaluasi tidak sesuai kriteria dalam dokumen lelang tetapi masih menambah/ mengurangi.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.f.8).b)

- Pokja menggugurkan administrasi karena surat penawaran mencantumkan alamat yang ditujukan kepada Pokja yang tidak sesuai dokumen pelelangan.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.f.7).b).(2)

Tikungan berbahaya **kedelapan di dalam Pembuktian Kualifikasi**

- Pembuktian kualifikasi tidak dilakukan untuk proses pasca kualifikasi karena telah diminta untuk dilampirkan.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perpres 70/2012 Pasal 56 ayat (11).b

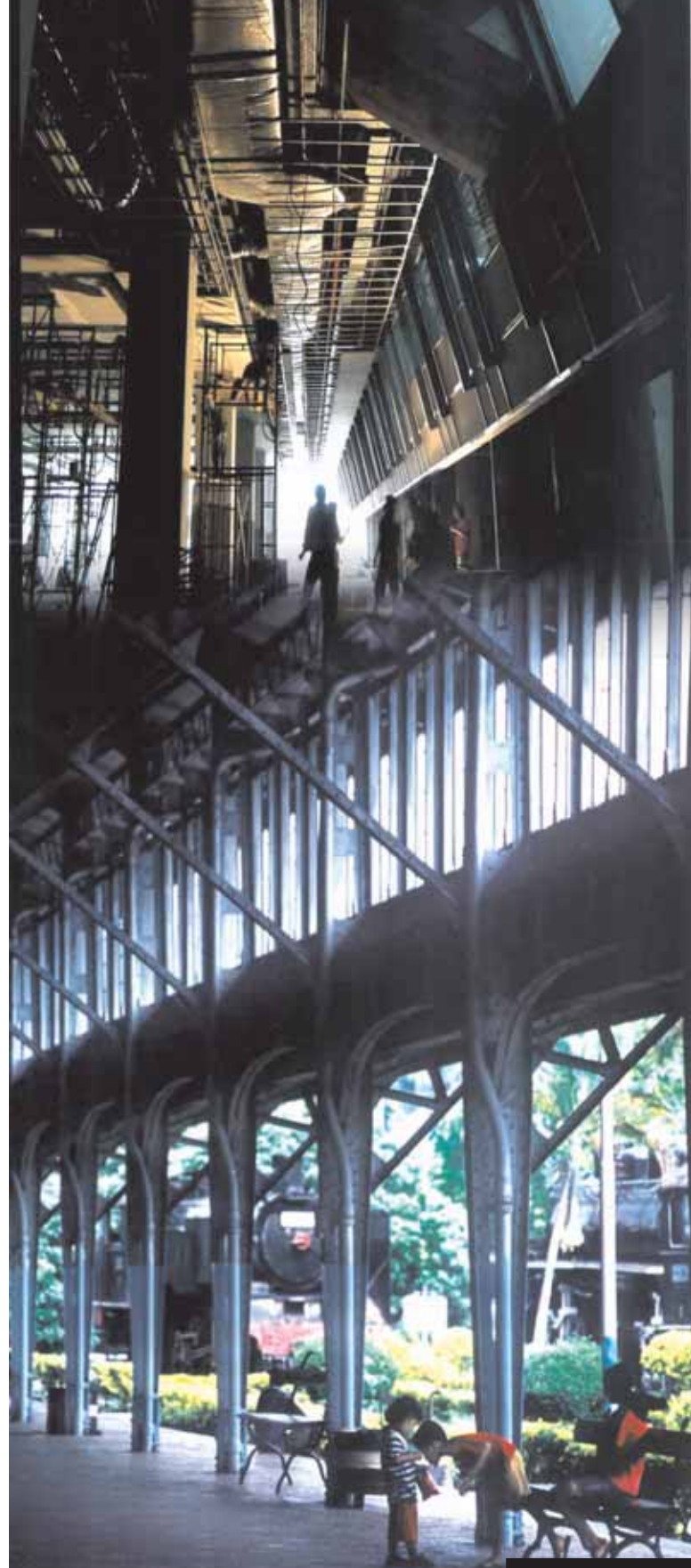
- Peserta lelang yang memberikan data yang tidak benar tidak dikenakan sanksi.

Tikungan menjadi nyaman bila sesuai Perka LKPP 14/2012 Bab III B.1.h.4)

Beberapa tikungan tersebut diatas akan menjadi berbahaya atau nyaman sangat tergantung apakah Pokja ULP telah menuangkan semua ketentuan Pengadaan Barang/Jasa Perpres 54/2010 jo Perpres 70/2012 ke dalam dokumen pengadaan sesuai pekerjaan yang akan dilelangkan/diseleksi. Semoga bermanfaat.

*Narasumber Pengadaan Barang/Jasa Kementerian PU dan LKPP.

** Staff Pusat Pembinaan Penyelenggaraan Konstruksi



ASEAN Mutual Recognitions Arrangement on Engineering Services dan Architectural Services dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2015



Perkembangan globalisasi saat ini membuat Indonesia harus turut berperan aktif dalam liberalisasi perdagangan internasional. Dalam rangka meningkatkan daya saing di lingkungan ASEAN, para pemimpin ASEAN telah sepakat untuk segera mempercepat terbentuknya MEA / ASEAN Economy Community (AEC) pada tahun 2015. Pewujudan AEC di tahun 2015 akan menempatkan ASEAN sebagai pasar terbesar ke-3 di dunia yang didukung oleh total jumlah penduduk ke-3 terbesar (8% dari total penduduk dunia) di dunia setelah China dan India.

Salah satu kesepakatan yang dihasilkan dalam perundingan liberalisasi perdagangan jasa ASEAN pada *Bali Concord II* adalah pelaksanaan *Mutual Recognitions Arrangement* untuk beberapa jasa profesional prioritas, yang diantaranya terkait dengan bidang konstruksi yaitu *MRA on Engineering Services* dan *MRA on Architectural Services*. ASEAN Mutual Recognitions Arrangement (MRA) merupakan kesepakatan antara Negara-negara ASEAN untuk mengakui dan menerima secara bersama-sama beberapa atau semua aspek dari hasil penilaian terhadap para tenaga profesional yang bertujuan untuk memfasilitasi pergerakan atau mobilisasi jasa/layanan profesional di wilayah ASEAN.

Untuk memfasilitasi mobilisasi para insinyur dan arsitek masing-masing Negara ASEAN tersebut, maka setiap Negara harus membentuk *Monitoring Committee* yang bertugas melakukan pengembangan, pemrosesan, dan pengelolaan serta pengurusan penerimaan untuk keanggotaan *ASEAN Chartered Professional Engineer (ACPE)* maupun *ASEAN Architect (AA)*. Di Indonesia, pembentukan *Indonesia Monitoring Committee (IMC) on Engineering Services* dibentuk dengan surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum tanggal 26 Januari 2007, dan IMC on Architectural Services dibentuk dengan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum pada tanggal 18 November 2009.



Perkembangan MRA on Engineering Services – Indonesia

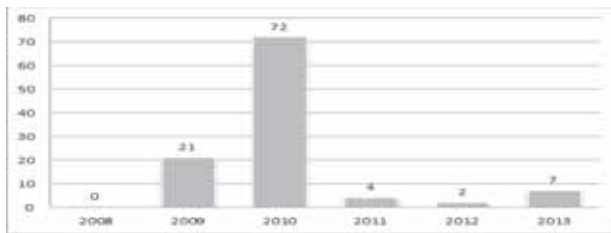


Perkembangan MRA on Architectural Services – Indonesia

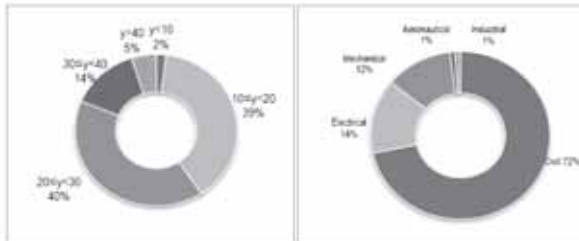
Dalam rangka mempersiapkan tenaga kerja insinyur dan arsitek Indonesia dalam menghadapi AEC 2015, maka Kementerian Pekerjaan Umum, melalui Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi, telah melakukan beberapa kegiatan yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan seperti LPJKN, BNSP, asosiasi profesi (IAI, PII, dan lain-lain) serta para pakar jasa konstruksi. Kegiatan tersebut antara lain:

- Pelaksanaan *Workshop* dan Sosialisasi *ASEAN Mutual Recognitions Arrangement (MRA)* yang bertujuan untuk merekrut insinyur dan arsitek di Indonesia dalam rangka peningkatan daya saing tenaga ahli konstruksi Indonesia di tingkat ASEAN serta untuk menyamakan persepsi, pandangan dan acuan tentang *MRA on Engineering Services* dan *MRA on Architectural Services*. *Workshop* dilaksanakan di kota-kota besar yang memiliki potensi jumlah arsitek dan insinyur yang cukup banyak. Peserta workshop berasal dari asosiasi profesi, perguruan tinggi, serta tenaga profesional lain yang telah memiliki sertifikat keahlian.
- Mengikuti sidang *ASEAN Chartered Professional Coordinating Committee (ACPECC)* dan sidang *ASEAN Architect Council (AAC)* yang bertujuan untuk melaporkan progres pelaksanaan *MRA on Engineering* dan *Architectural Services* di Indonesia serta membahas implementasi *road map MRA on Engineering* dan *Architectural Services* secara keseluruhan di ASEAN. Delegasi yang menghadiri sidang-sidang tersebut adalah perwakilan dari anggota IMC dan Sekretariat IMC.
- Pelaksanaan rapat koordinasi yang melibatkan semua pihak seperti LPJKN, BNSP, dan sekretariat IMC. Rapat ini membahas pelaksanaan program *workshop/sosialisasi* yang berjalan maupun agenda yang akan datang, upaya-upaya yang perlu dilakukan untuk meningkatkan pemahaman MRA dan merekrut ACPE dan AA baru, serta persiapan yang diperlukan untuk menghadiri sidang ASEAN mendatang.
- Pencetakan buku *ASEAN Chartered Professional Engineer (ACPE)* dan *ASEAN Architect (AA)* sebagai salah satu sarana penyebaran informasi mengenai ASEAN MRA dan juga ACPE serta AA.

Hingga pertengahan tahun 2013, sudah seluruh negara ASEAN berpartisipasi dalam *MRA on Engineering Services* dan 5 negara diantaranya, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Singapura dan Vietnam, sudah melakukan *registrasi ASEAN Chartered Professional Engineer (ACPE)* dengan jumlah seluruhnya adalah 586 orang dan insinyur dari Indonesia sebanyak 106 orang (18%).

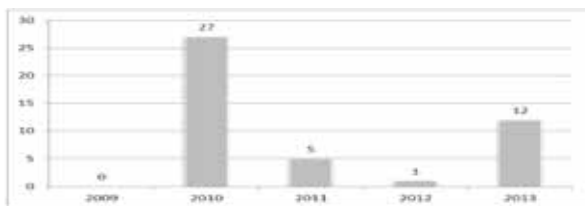


ACPE Indonesia baru dari tahun ke tahun

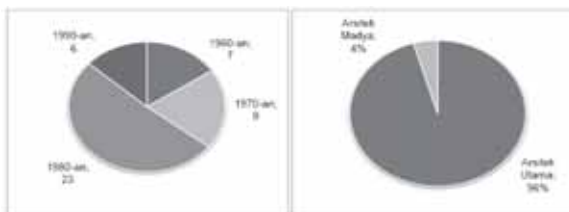


Rentang Pengalaman Kerja dan Bidang Disiplin ACPE Indonesia

Seluruh negara ASEAN juga sudah berpartisipasi dalam MRA on Architectural Services namun baru 3 negara, Indonesia, Malaysia dan Singapura, yang sudah melakukan *registrasi ASEAN Architect (AA)*. Jumlah AA seluruhnya adalah 115 orang dengan arsitek dari Indonesia sebanyak 45 orang (39%).

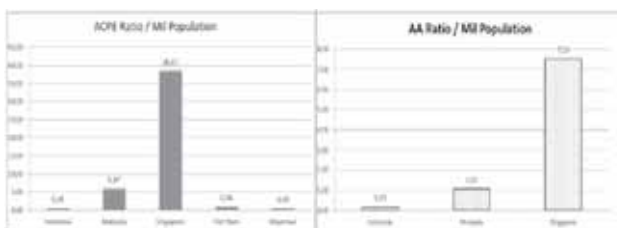


AA Indonesia baru dari tahun ke tahun



Rentang Tahun Kelulusan dan Kualifikasi AA Indonesia

Indonesia memiliki jumlah penduduk terbesar di ASEAN (lebih dari 40%) dengan sekitar 237,67 juta orang (data BPS, 2010), namun nilai rasio per juta penduduk untuk ACPE hanya 0,45 sedangkan untuk AA hanya 0,19 seperti terlihat pada grafik perbandingan rasio antara Negara ASEAN di bawah ini.



ACPE / juta penduduk dan AA / juta penduduk

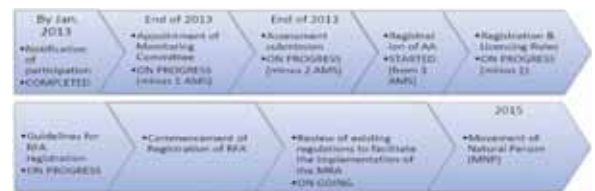
Pada tahun 2015, Indonesia diharapkan mampu mengelola jasa tenaga insinyur dan arsitek profesional yang memenuhi persyaratan MRA ASEAN dengan baik. Hal ini merupakan prasyarat yang penting agar tenaga ahli konstruksi Indonesia

dapat bekerja di lingkup ASEAN baik sebagai *Registered Foreign Professional Engineer (RFPE)*, *Registered Foreign Architect (RFA)* maupun juga sebagai pendamping RFPE / RFA dari negara ASEAN lainnya.

Dalam mewujudkan MEA/AEC tahun 2015 telah disusun roadmap untuk masing-masing MRA on *Engineering* dan *Architectural Services*. Hal ini diperlukan untuk mempermudah dilakukannya kontrol dalam mengimplementasikan MRA sesuai amanat dalam AEC Blueprint. Adapun tahapan implementasi MRA dapat dilihat pada *road map* berikut.



Roadmap to Implement of the ASEAN MRA on Engineering Services



Roadmap to Implement of the ASEAN MRA on Architectural Services

Jumlah penduduk Indonesia yang terbesar di kawasan ASEAN berpotensi sebagai kekuatan Indonesia menjadi negara ekonomi yang produktif dan dinamis untuk memimpin pasar ASEAN di masa depan. Namun hal ini perlu didukung dengan peningkatan kemampuan SDM tenaga ahli konstruksi Indonesia baik secara formal maupun informal hingga mencapai persyaratan kualifikasi dalam MRA ASEAN. Luasnya wilayah Indonesia membutuhkan kegiatan-kegiatan yang bertujuan untuk menyebarkan informasi mengenai MRA kepada pemerintah daerah dan para profesional di seluruh Indonesia serta melakukan rekrutmen dan seleksi ACPE dan AA di daerah-daerah potensial, mengingat arsitek dan insinyur yang tersebar di seluruh Nusantara.

Merupakan tugas seluruh pemangku kepentingan, baik pemerintah pusat maupun daerah, untuk membentuk sumber daya manusia di bidang jasa konstruksi yang kompeten dan dapat bersaing di tingkat ASEAN. Hal ini penting untuk memastikan tenaga ahli konstruksi Indonesia menjadi tuan rumah di negaranya sendiri sehingga dapat mengurangi penggunaan tenaga kerja asing di Indonesia. Seluruh pemangku kepentingan harus bekerja sama dalam mendukung pelaksanaan MRA ini, sehingga para profesional bidang jasa konstruksi di Indonesia dapat bersaing dalam pasar tenaga kerja ASEAN ataupun internasional.



Sekretariat Indonesia Monitoring Committee
Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Konstruksi, Lantai 2,
Kementerian Pekerjaan Umum
Jalan Sapta Taruna Raya, Kompleks PU Pasar Jumat,
Jakarta Selatan 12310
Fax: 021 7511847
Website: www.imc.or.id
E-mail: secretariat@imc.or.id

PENGHARGAAN KINERJA PROYEK KONSTRUKSI SEBAGAI BAGIAN DARI KEGIATAN KONSTRUKSI INDONESIA

Oleh: Kimron Manik

Dalam rangka mewujudkan sektor konstruksi yang lebih inovatif, meningkatkan daya saing jasa konstruksi nasional yang lebih mandiri serta mendorong pembangunan infrastruktur yang berwawasan lingkungan, melalui kegiatan KONSTRUKSI INDONESIA, sebagai perhelatan rutin tahunan yang diadakan oleh Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum yang ditujukan untuk merefleksikan perkembangan yang terjadi dalam masyarakat jasa konstruksi nasional. Sebagai salah satu acara yang diselenggarakan dalam KONSTRUKSI INDONESIA, kegiatan Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi mendorong kinerja Badan Usaha Jasa Pelaksana Konstruksi agar dapat mewujudkan konstruksi Indonesia yang inovatif dan berdaya saing dalam mendukung Pembangunan Infrastruktur yang Berkelanjutan.

Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi pada penyelenggaraannya di tahun 2012, antara lain menghasilkan 4 penghargaan bagi 4 badan usaha konstruksi nasional yang dinilai memiliki kinerja terbaik dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi. Tujuan pelaksanaan kegiatan ini untuk memberi motivasi kepada pelaku jasa konstruksi nasional, dan juga sebagai bentuk apresiasi pemerintah terhadap upaya pembinaan jasa konstruksi. Sejalan dengan semangat tersebut serta mengusung tema Konstruksi Indonesia pada penyelenggaraan tahun 2013 ini yang menitikberatkan pada persiapan daya saing menghadapi era masyarakat ekonomi ASEAN diharapkan partisipasi dari pelaku usaha jasa konstruksi untuk menyukseskan ajang Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi melalui pengajuan proposal pelaksanaan proyek konstruksi yang memiliki kinerja

yang baik guna memperoleh Penghargaan dari Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia.

Sebagai salah satu acara yang diselenggarakan dalam KONSTRUKSI INDONESIA, Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi tiap tahunnya berupaya menjaring peserta dari kategori-kategori yang telah ditetapkan oleh tim juri. Pada pelaksanaan tahun 2012 menjaring 12 proyek dari berbagai kategori, sebagai bahan penilaian tim juri untuk mendapatkan penghargaan selaku Badan Usaha yang berkinerja baik dalam pelaksanaan proyek konstruksi. Pada tahun 2012 sendiri terdapat 6 kategori yang kesemuanya diperuntukan untuk penyedia jasa pelaksana konstruksi kualifikasi Non-Kecil. Kategori tersebut adalah; Pelaksanaan Bangunan Gedung kurang dari 8 lantai, Pelaksanaan Bangunan Gedung lebih dari 8 lantai, Pelaksanaan Bangunan Sipil Jalan dan Jembatan, Pelaksanaan Bangunan Sipil Prasarana Sumber Daya Air, Pelaksanaan Instalasi Mekanikal Elektrikal, Pelaksanaan Instalasi Pengolahan Air Bersih dan Air Limbah serta Sampah.

Pada kegiatan KONSTRUKSI INDONESIA 2012, dari 6 kategori Penghargaan

Kinerja Proyek Konstruksi yang tersedia, hanya terpilih 4 proyek yang mewakili 4 kategori penghargaan. Mereka yang berhasil meraih Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi Indonesia tersebut, adalah:

1. Proyek Gedung Kampus Universitas Multimedia Nusantara, yang dilaksanakan oleh PT. Total Bangun Persada, Tbk. (Kategori: Pelaksanaan Konstruksi Bangunan Gedung lebih dari 8 lantai)
2. Proyek Alila Villas Bintan, yang dilaksanakan oleh PT. Utama Karya (Persero) (Kategori: Pelaksanaan Konstruksi Bangunan Gedung kurang dari 8 lantai)
3. Proyek Pembangunan Jalan Layang Non Tol Kampung Melayu – Tanah Abang Paket Casablanca, yang dilaksanakan oleh PT. Wijaya Karya – Jaya Konstruksi KSO (Kategori: Pelaksanaan Bangunan Sipil Jalan dan Jembatan)
4. Proyek ICB *Civil Work Construction of Spillway (Package I) Countermeasure For Sediment in Wonogiri Multipurpose Dam Reservoir*, JICA Loan IP 552, yang dilaksanakan oleh PT. Adhi Karya (Persero) Tbk. (Kategori: Bangunan Sipil Prasarana Sumber Daya Air)





pelaksanaan proyek, Tenaga kerja yang kompeten dan bersertifikat, Badan usaha yang mampu dan bersertifikat, Penerapan kemitraan, sub-kontraktor, spesialis, serta Kepedulian Sosial (*Social Responsibility*)

Kegiatan Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi pada tahun 2013 ini sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Kegiatan Konstruksi Indonesia 2013. Mulai dari penyusunan acuan kegiatan, finalisasi panduan penghargaan, penyebaran informasi, pengajuan nominasi, evaluasi dan klarifikasi oleh tim dari kementerian PU, hingga terakhir adalah penyerahan penghargaan oleh Menteri PU sebagai apresiasi pemerintah khususnya dalam rangka pembinaan jasa konstruksi nasional. Sampai dengan akhir bulan juli ini pelaksanaannya sampai pada tahap penyebaran informasi dan sosialisasi. Diharapkan nominasi pelaksanaan proyek yang diajukan oleh badan usaha sudah dapat masuk mulai awal Agustus sampai dengan awal oktober 2013. Selanjutnya akan dilakukan evaluasi klarifikasi hingga penyerahan penghargaan yang rencananya dijadwalkan puncak acara Konstruksi Indonesia 2013, 13-15 November 2013.

Penulis : Kepala Bagian Pengembangan Usaha Pusat Pembinaan Usaha dan kelembagaan, Badan Pembinaan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum

Pada penyelenggaraan di tahun 2013 ini kategori penghargaan dibedakan menjadi dua kategori, dimana untuk masing-masing kategori dibagi lagi menjadi sub-sub kategori. Kategori pertama adalah Kategori Badan Usaha Pelaksana untuk proyek dengan nilai diatas 75 milyar, dibagi menjadi 5 (lima) Sub-kategori, yaitu; Pelaksanaan bangunan gedung lebih dari 8 lantai, Pelaksanaan bangunan gedung kurang dari 8 lantai, Pelaksanaan bangunan prasarana transportasi (jalan, jembatan, landasan pacu, dsbg), Pelaksanaan bangunan prasarana sumber daya air (bangunan irigasi, bendung, bendungan, pelabuhan, dsbg), Pelaksanaan bangunan prasarana industri (pertambangan, pembangkit tenaga listrik, telekomunikasi, dsbg). Kategori selanjutnya adalah Kategori Badan Usaha Pelaksana untuk proyek dengan nilai antara 10-75 milyar, dibagi menjadi 3 (tiga) Sub-kategori, yaitu; Pelaksanaan bangunan gedung,

Pelaksanaan bangunan sipil (jalan, jembatan, prasarana sumber daya air, dsbg) dan Pelaksanaan bangunan instalasi pengolahan air bersih dan air limbah,

Nantinya dari peserta yang masuk sampai tahap penjurian, dipilih satu pemenang untuk setiap kategori yang diperlombakan. Aspek yang menjadi penilaian juri pada proses evaluasi dalam rangka Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi ini, meliputi aspek Ramah lingkungan (*green constuction*), Manajemen proyek pada proses pelaksanaan, Penerapan K-3 (*safety-zero accident*), Kinerja proyek (biaya, mutu, waktu, produktivitas), Inovasi untuk peningkatan nilai tambah dalam



Dari Obrolan di Pojok Cafe :

“SEKARANG SAATNYA BERSATU, BUKAN JAMANNYA LAGI TERKOTAK-KOTAK”

ASEAN Economic Community 2015 atau biasa disingkat AEC 2015 rupa-rupanya sering

sekali didengungkan di berbagai media akhir-akhir ini. Mungkin karena efeknya yang memakai embel-embel 'Economic' yang biasanya berakibat cukup menggetarkan kalbu. Maklum yang berbau ekonomi biasanya berhubungan dengan uang, yang kita tahu sendiri dari sejak manusia mulai mengenal orang lain di situlah uang juga berperan penting dalam semua segi kehidupan.

Atau mungkin juga karena di sana disebut-sebut ASEAN. Salah satu organisasi antar-pemerintah negara berkembang yang paling sukses saat ini, minimal dari harapan penulis, yang dulu pendahulu kita Bapak Adam Malik jadi perwakilan kita di Bangkok saat pembentukannya.

Nah, kemungkinan yang lain, AEC sering disebut-sebut karena angka 2015. Tentu angka ini lebih karena menunjukkan waktu yang tidak lama lagi, dan bukan karena keramat atau mistis-mistis lainnya, apalagi prediksi saat datangnya kiamat.

Namun ada baiknya apapun penyebab AEC sering dibicarakan kita perlu melihat inti dari AEC yaitu menciptakan ASEAN sebagai sebuah pasar tunggal dan kesatuan basis produksi dimana terjadi *free flow* atas barang, jasa, faktor produksi, investasi dan modal serta penghapusan tarif bagi perdagangan antar negara ASEAN. Dengan demikian kesenjangan ekonomi antar negara ASEAN dapat



dikurangi, sekaligus menaikkan posisi tawar ASEAN di perekonomian global. Konsep AEC lahir dari persetujuan bersama oleh Kepala Negara dari 10 negara anggota ASEAN pada pertemuan di Bali tahun 2003.

Oke, Got it! Sekarang kita mengerti apa jelasnya AEC. Namun timbul pertanyaan menggelitik, oke jika posisi tawar Indonesia sebagai salah satu negara ASEAN lebih aman di posisi global. Tapi bagaimana di pasar ASEAN itu sendiri? Karena bukan rahasia lagi jika diantara beberapa negara ASEAN pun posisi tawar kita masih belum stabil.

Ikuti saja obrolan yang penuh informasi berikut ini, antara Kepala Badan Pembinaan Konstruksi Hedyanto W. Husaini, Ketua Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN), Ketua Umum

Gabungan Pelaksana Konstruksi Nasional Indonesia (GAPENSI) Soeharsojo, dengan beberapa wartawan di salah satu sudut kafe hotel di Jakarta, se usai pembukaan Rapat Koordinasi Nasional LPJK beberapa waktu lalu.

“AEC ini ada untung ada ruginya. Untung ya karena kita bisa keluar mengembangkan sayap dan ikut aman posisi tawar, tapi istilahnya harus waspada dan yang pasti siap-siap soalnya pasar kita pun dibuka seluasnya buat pelaku dari luar”, ujar Kepala BP Konstruksi.

“Tapi apa yakin dengan kemampuan pelaku kita Pak?”, tanya salah satu wartawan.

“Jangan kuatir, kita harus optimis. Walaupun mereka bisa menguasai

proyek kita, paling itu 'cuma' untuk beberapa tahun awal saja. Pengalaman membuktikan kalau proyek tersebut akhirnya kembali ke kita kok. Karena kita punya resources sendiri, bahkan tinggalan teknologi mereka bisa kita ambil. Jadi jangan cemas, yang penting kita semua harus prepare dari sekarang”.

“Itu belum lagi ada beberapa kemampuan bangsa kita yang sudah diakui dan memang terbukti unggul dari negara-negara tetangga. Salah satunya tenaga terampil konstruksi (tukang), mereka itu sangat dibutuhkan di negara-negara lain, bahkan hingga ke Timur Tengah”, ungkap Hediyanto.

“Kalau kemampuan kontraktor kita bagaimana pak?”, tanya wartawan.

“Oh itu tidak kalah juga. Beberapa kontraktor besar kita sudah mengerjakan proyek di Timur Tengah dan Afrika. Dan dalam waktu dekat ini PT. Wijaya Karya akan mengerjakan proyek precast housing di Myanmar. Rencananya akan mengajak serta perusahaan semen dari Indonesia agar lebih efektif. Selain Myanmar, sekarang sedang dimatangkan rencana pengerjaan proyek di Dilli Timor Timur”, Kepala BP Konstruksi menjelaskan.

“Tapi bukan berarti tanpa saingan kan pak?”, ujar wartawan.

“Ya, nyatanya demikian. Dari pengamatan saya saingan berat kontraktor kita justru Thailand dan Vietnam. Terutama Vietnam, karena meski negara yang terbelang baru merdeka, percepatan kinerja mereka sangat tinggi. Kita harus waspada”, ujar Hediyanto.

“Lalu apa saja yang harus dilakukan untuk kewaspadaan tersebut?”, tanya wartawan.

Kepala BP Konstruksi berkata: “Nah ini yang harus jadi perhatian semua pihak. Satu hal yang sangat penting dimengerti oleh semua kalangan termasuk masyarakat adalah konstruksi itu milik semua, jadi harus didukung oleh semua. Kita tidak bisa lagi terkotak-kotak, sudah bukan jamannya lagi. Apalagi ketika sudah masanya bangsa berhadapan dengan bangsa lain, jangan sampai kita kalah karena habis berpecah-belah sendiri”.

“Yang pertama harus dilakukan adalah perkuatan pelaku konstruksi Nasional. Baik dari sisi kompetensi sumber daya manusia, permodalan, regulasi, dan seterusnya. Ambil contoh dari permodalan, saat ini perbankan kita

masih belum ramah pada pelaku konstruksi. Bunga bank masih belum kompetitif, harusnya di level 6-7%, sedangkan saat ini masih di level 11-12%. Beda dengan di Jepang, Bank mereka memberi bunga 'khusus' untuk kontraktor yang dapat proyek di luar negeri. Harusnya kita juga bisa begini, toh kan nanti devisanya buat Indonesia juga”.

Sampai di sini semua terpaku dan berpikir dengan sungguh.

Hediyanto pun menambahkan: “Idealnya, untuk menghadapi asing kita buat semacam konsorsium. Biar yang kontraktor yang 'gede-gede' dulu yang maju baru ntar di-subkontrak-kan ke anak perusahaan konsorsium. Lagipula dengan strategi tersebut selain lebih efektif juga bisa melindungi perusahaan konstruksi dengan gred kecil dari serbuan asing. Untuk itulah perlu data rantai pasok kekuatan Badan Usaha di Indonesia yang akurat segera”.

Hal tersebut rupanya diamini juga oleh Ketua GAPENSI Soeharsojo yang saat itu turut mendampingi Kepala Badan Pembinaan Konstruksi.

“Memang kenyataannya, industri jasa konstruksi Indonesia sebagian besar masih diisi oleh pelaku jasa konstruksi dengan gred kecil. Mencapai sekitar 60% dari keseluruhan Badan Usaha konstruksi di Indonesia. Sementara sudah mulai banyak proyek dengan tingkat kesulitan tinggi dan berskala besar, baik swasta maupun dengan dana APBN. Belum lagi saat nanti harus membuka pasar di wilayah ASEAN. Tentu menjadi ancaman serius jika malah mereka yang dapat proyek”, ujar Soeharsojo.

“Lalu apa saran Bapak?”, tanya wartawan.

“Saya setuju dengan proses konsorsium tadi, seperti diungkapkan pak Hediyanto. Jadi ada proteksi dari perusahaan yang lebih besar. Sekaligus setuju juga dengan dukungan modal



perbankan tadi. Selain itu kami juga berharap lebih sering ada kesempatan untuk bertemu dengan pelaku asing agar lebih ter-upgrade. Seperti misalnya beberapa waktu lalu ada Pameran alat-alat berat konstruksi dari Cina di JIExpo Kemayoran. Mungkin ditindaklanjuti dari Pemerintah ada semacam koperasi agar kami bisa membeli alat seperti itu, atau lobi secara G2G agar ada kemudahan cicilan”, ungkap Soeharsojo.

“Kembali ke Pak Hedyanto, lalu bagaimana dunia konstruksi terkait tahun depan sebagai tahun politik?”, tanya wartawan.

“Sudahlah soal tahun depan jangan terlalu didramatisir, lebih baik semua fokus saja bekerja maksimal di bidangnya untuk bangsa dan negara ini”, jawab Hedyanto.

Semua tersenyum simpul.

“Baiklah kalau begitu dapatkan bapak sampaikan kesimpulan dari Rakornas LPJK tadi”, pinta wartawan.

Kepala BP Konstruksi menanggapi : “Baik, jadi saya sangat meminta kepada Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) tingkat Provinsi yang belum selesai membentuk Unit Sertifikasi Badan Usaha (USBU) dan Unit Sertifikasi Tenaga Kerja (USTK) LPJK tingkat Provinsi untuk segera menyelesaikannya. Jangan sampai pelayanan sertifikasi kepada masyarakat jadi terhambat”.

“Apalagi di tahun 2014 nanti semua registrasi dan sertifikasi akan dipusatkan di Provinsi, yang berarti jauh sebelum itu instrumen USBU dan USTK Provinsi harus siap. Jika tidak, maka akan menjadi kerugian banyak pelaku konstruksi yang terutama akan mengikuti Proyek Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah”.

“Saat ini sudah ada 13 Provinsi yang USBU dan USTK-nya telah terbentuk, saya himbau LPJK Nasional segera memproses pemberian lisensi kepada LPJK Provinsi yang USBU dan USTK-nya sudah terbentuk, agar dapat segera bekerja”.

“Tak lupa saya ingatkan lagi bahwa LPJK yang benar hanya satu, baik yang diakui masyarakat maupun diakui negara. Meski demikian, berhubungan dengan pihak-pihak yang belum sepaham, agar dirangkul dan jangan dijadikan musuh. Karena jangan sampai kita habis energi untuk berselisih satu sama lain”.

“Mari kita semua tunjukkan bahwa LPJK memang dapat memberikan yang terbaik untuk melayani masyarakat dan memajukan jasa konstruksi Indonesia”.

“Terimakasih pak”.

Obrolan tersebut berakhir menjelang sang surya membentuk sudut 90 derajat dengan tanah. Cukup lama, tapi layak untuk diikuti. Inti dari semua, menurut penulis yang kebetulan ikut dalam obrolan tersebut, adalah bagaimana agar semua pihak menyatukan visi dan misi. Kepentingan boleh berbeda tapi tidak boleh mengorbankan kepentingan yang lebih besar, yaitu bangsa dan negara. Agar Bhinneka Tunggal Ika tidak hanya jadi jargon saja, setuju kan? ^{tw}



KEPALA BP KONSTRUKSI SERAHKAN LISENSI USBU DAN USTK UNTUK LPJK PROVINSI



melakukan yang terbaik”, tutur Menteri Pekerjaan Umum.

Provinsi yang telah berhasil memperoleh lisensi tersebut antara lain Provinsi Riau, Jawa Timur, Daerah Istimewa Yogyakarta, Nusa Tenggara Barat, Kalimantan Timur, Nanggroe Aceh Darussalam, Sulawesi Tenggara, Jawa Tengah, Nusa Tenggara Timur, Sumatera Utara, Jambi, Bali, Gorontalo, Sumatera Barat, Papua, dan Sulawesi Selatan.

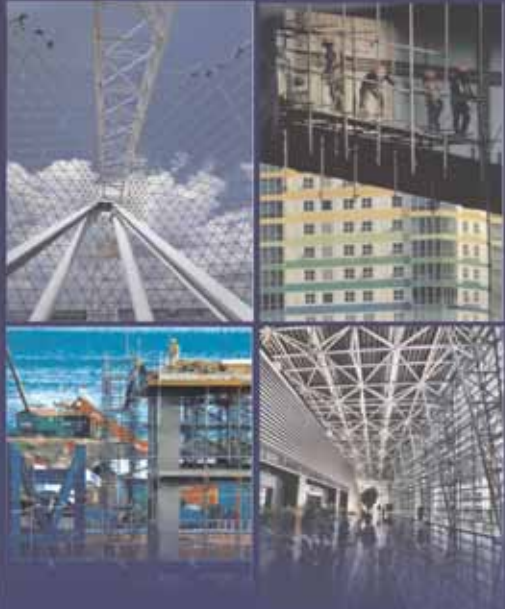
Menteri Pekerjaan Umum berpesan agar Provinsi yang telah mendapatkan lisensi untuk segera melaksanakan amanah dengan sepenuh hati dan kemampuan. “Semoga dalam waktu dekat jumlah tersebut menjadi 33 dan seluruh masyarakat konstruksi terlayani dengan baik”, harap Djoko Kirmanto. (tw/hl)

Sebanyak 16 Provinsi telah mendapatkan lisensi Unit Sertifikasi Badan Usaha (USBU) dan 15 Provinsi mendapatkan lisensi Unit Sertifikasi Tenaga Kerja (USTK). Penyerahan lisensi dilakukan oleh Kepala Badan Pembinaan Konstruksi Hedyanto W. Husaini, dengan disaksikan oleh Inspektur Jenderal Kementerian PU Bambang Goeritno dan Ketua LPJKN Tri Widjajanto, Jumat (16/08) di Jakarta.

Dengan demikian LPJK tingkat Provinsi yang telah mendapatkan lisensi tersebut dalam waktu dekat dapat melaksanakan registrasi dan sertifikasi di daerahnya masing-masing. Dalam sambutannya, Menteri PU Djoko Kirmanto mengharapkan LPJK diharapkan *mereview* dirinya dalam melayani kepentingan masyarakat jasa konstruksi. “Indikatornya bukan angka atau prestasi, tapi kualitas pelayanan yang dirasakan oleh masyarakat jasa konstruksi itu sendiri”, ujar Djoko Kirmanto.

Setiap diri harus menjadi pribadi yang jujur. Apabila selama ini kinerja masih belum baik, maka diperbaiki. Dan apabila justru masih buruk maka jangan malu untuk merombak total untuk menjadi baik. Saat inilah momen yang terbaik untuk introspeksi, disaat jiwa sedang bersih seusai, apakah kita telah





Mempersiapkan Daya Saing Konstruksi Indonesia
Menghadapi Era Masyarakat Ekonomi ASEAN



KONSTRUKSI INDONESIA 2013

Rangkaian Kegiatan Konstruksi Indonesia 2013

- 1. Lomba Pekerja Konstruksi dan Sarasehan Pekerja Konstruksi 2013**
(15 Juli – 13 November 2013)
Pelaksanaan Lomba & Sarasehan : 8 - 10 Oktober 2013
- 2. Kompetisi Foto Konstruksi Indonesia**
(Juli 2013 – 15 Oktober 2013)
Batas Penyerahan Foto : 15 Oktober 2013
- 3. Lomba Jurnalistik/ Karya Tulis Media Cetak**
(24 Juli 2013 – Oktober 2013)
Penyampaian Karya Tulis Jurnalistik media massa dari : 24 Juli sampai dengan Minggu kedua Oktober 2013
- 4. Lomba Karya Tulis Ilmiah terkait Konstruksi**
(Oktober 2013 – 13 November 2013)
Penilaian : 21 - 30 Oktober 2013
- 5. Penghargaan Karya Konstruksi**
(Juli 2013 – 13 November 2013)
Seleksi Karya : 28 Oktober 2013
- 6. Penghargaan Kinerja Proyek Konstruksi**
(Juli 2013 – 13 November 2013)
Evaluasi Tim Penilai Pusat dan Peninjauan Lokasi Kegiatan BUJK : 14 Oktober - 1 November 2013
- 7. Penyusunan Buku Konstruksi Indonesia 2013**
(Juli 2013 – November 2013)
Bedah Buku : 13 November 2013
- 8. Seminar dan Pameran Konstruksi Indonesia 2013**
(13 – 15 November 2013)
- 9. Kegiatan Pendukung**
(Kegiatan pendukung tambahan untuk menyemarakkan rangkaian kegiatan Konstruksi Indonesia 2013)

Pameran Konstruksi Indonesia 2013

Assembly Hall 3 dan Outdoor Area, Jakarta Convention Center,
13-15 November 2013

Seminar Konstruksi Indonesia 2013

Jakarta Convention Center, 14 November 2013



KEMENTERIAN
PEKERJAAN UMUM



LEMBAGA PENGEMBANGAN
JASA KONSTRUKSI

Informasi hubungi Sekretariat KI 2013 (BP Konstruksi)

Telp : (021) 7266639, 727 97 848, Fax : (021) 727 97 848 Website : www.pu.go.id